



Luchtverkeersleiding Nederland
Air Traffic Control the Netherlands

SAMENVATTING jaarverslag 2010

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING jaarverslag **2010**

VOORWOORD pagina 3 - **VOORUITBLIK** pagina 5 - **LVNL EN HAAR OMGEVING** pagina 6 - **LVNL-BEDRIJFS-
VOERING** pagina 10 - **FINANCIËN** pagina 15 - **LVNL EN HAAR MEDEWERKERS** pagina 16

Efficiëntie en effectiviteit zichtbaar

In 2010 werd veel gevraagd van onze organisatie. Alle processen en afdelingen werden geraakt door belangrijke gebeurtenissen. Kijkend naar LVNL zien wij een professionele organisatie met een sterke focus op het product luchtverkeersleiding.

De belangrijkste momenten

Januari

De in 2009 ingezette vergaande kostenreductie, waaronder een afslankingsoperatie van honderd fte, betekende dat met ingang van 1 januari 2010, maar ook in de loop van het verslagjaar en in het begin van 2011, vele collega's LVNL verlieten.

Maart

Op 11 maart 2010 werd onder de naam AMRUFRA de herinrichting van een groot deel van het luchtruim in het oosten van Nederland en aan de westkant van Duitsland geïmplementeerd.

April

Vanaf 15 april 2010 werden op verschillende momenten delen van het Europese luchtruim gesloten, als gevolg van de aswolk die over Europa trok door de uitbarsting van de IJslandse vulkaan Eyjafjallajökull. Voor de luchtvaartveiligheid was het noodzakelijk dat Europese afstemming plaatsvond; tussen de betrokken overheden, hun luchtverkeersdienstverleners en EUROCONTROL. LVNL speelde hierin een voortrekkersrol.

Deze maand werd het tweejaarlijkse medewerkertevredenheidsonderzoek uitgevoerd. De algemene tevredenheid scoorde een 7,4; gelijk aan de Nationale Tevredenheidsindex.

Mei

Op 6 mei 2010 presenteerde de Onderzoeksraad Voor Veiligheid een gedegen en gezaghebbend rapport met de definitieve bevindingen uit het onderzoek naar het vliegtuigongeval op 25 februari 2009 met een Boeing 737 van Turkish Airlines. Veel LVNL-medewerkers hebben zich ingezet om uit de aanbevelingen van de raad conclusies te trekken die van toegevoegde waarde zijn voor de organisatie.

Op 17 mei 2010 maakten LVNL en de Koninklijke Luchtmacht bekend dat zij de bestaande samenwerking gaan uitbreiden. Doel is uiterlijk in 2020 de militaire en civiele luchtverkeersdienstverlening in één organisatie onder te brengen.

Juni

De toename van de efficiëntie en effectiviteit wordt internationaal zichtbaar en de mening van LVNL doet ertoe; in Nederland en in Europa. Het bestuur is er trots op dat dit in juni 2010 werd bevestigd door de toekenning van de IATA Eagle Award.

September

Op 1 september 2010 werd een wijziging in de operationele aansturing van het Area Control Centre en de toren- en naderingsverkeersleiding voor Amsterdam Airport Schiphol en Rotterdam The Hague Airport geïmplementeerd.

Sinds deze datum worden deze LVNL-afdelingen aangestuurd vanuit één managementteam.

Eind september 2010 besloot LVNL om in een consortium met het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR), Associate Partner te worden van de SESAR Joint Undertaking. SESAR staat voor Single European Sky ATM Research.

November

Op 1 november 2010 werd, als onderdeel van de uitvoering van het Aldersakkoord, een tweejarig experiment gestart met een nieuw normen- en handhavingstelsel voor Schiphol.

In de nacht van 23 op 24 november 2010 werd het eerste deel van 'Collaborative Decision Making' op Schiphol beschikbaar gesteld. Een nieuwe werkwijze waarbij alle operationele partijen rondom het vluchtproces dezelfde actuele informatie volgens één standaard gepresenteerd krijgen.

December

Op 2 december 2010 tekenden de transportministers en hoge vertegenwoordigers van de militaire organisaties van België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland, in Brussel het statenverdrag voor het Functional Airspace Block Europe Central (FABEC). Deze overeenkomst maakt de realisatie van FABEC in 2012 mogelijk en vormt het kader voor verdere samenwerking.



Bestuur

P. (Paul) Riemens Chief Executive Officer

J.F.M. (Jos) van Rooijen Chief Financial Officer

Managementteam

M. (Martin) Beringer director
Procedures & Systems

J. (Jasper) Daams general manager
Strategy & Performance

H.H.M.J. (Hans) Keetman general manager
Corporate Services

J.P. (John) Schaap director Operations



Bestuur en managementteam LVNL. Vlnr: Hans Keetman, John Schaap, Paul Riemens, Jos van Rooijen, Jasper Daams en Martin Beringer



Focus op kosteneffectiviteit blijft

Samenwerking

LVNL heeft een visie geformuleerd die wordt aangeduid met de term 'Vestiging plus'. Deze visie geeft enerzijds uiting aan een keuze voor de focus op de kerntaak, het leveren van luchtverkeersdiensten, en het ontwikkelen en implementeren van ATM-concepten voor complexe huboperaties. Anderzijds geeft het uiting aan de keuze voor schaalvergroting (verbetering kosteneffectiviteit), waarbij LVNL zichzelf ziet als een onderdeel van een groter samenwerkingsverband.

In 2011 zal LVNL zich blijven richten op kosteneffectiviteit en op nationale en internationale samenwerking. Nationale samenwerking binnen de luchtvaartsector, aan de Alderstafel, in de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol en met de Koninklijke Luchtmacht. Internationaal in FABEC- en SESAR-verband, maar ook met de Duitse collega-organisatie DFS.

Prestatiesturing

LVNL rapporteert structureel haar prestatie op gedefinieerde prestatie-indicatoren aan de Nederlandse overheid. In 2010 is door de Europese Unie nieuwe regelgeving gepubliceerd op het gebied van prestatiesturing voor de Europese lidstaten. Het is de ambitie van de Europese Unie om voor de Europese luchtvaart prestatieverbeteringen te bewerkstelligen op het gebied van veiligheid, capaciteit, milieu en kostenefficiëntie. Dit is een nieuwe stap in de implementatie van de Single European Sky.

De nieuwe regelgeving bevat doelstellingen op gespecificeerde kritische prestatie-indicatoren voor elk gebied en is geldig voor de eerste referentieperiode van 2012-2014. De volgende stap is dat op nationaal en internationaal niveau binnen een Functional Airspace Block in 2011 een Performance Plan wordt opgesteld, als invulling van de eisen die de Europese Unie stelt.

Tarieven

De LVNL-tarieven maken deel uit van de Nederlandse tarieven voor luchtverkeersdienstverlening in de onderscheiden heffingszones: de en-route heffingszone, de terminal heffingszone en de NSAA-heffingszone. De tarieven voor luchtverkeersleiding worden jaarlijks vastgesteld en dienen kostendekkend te zijn. Over- en onderdekkingen in enig jaar worden verrekend met de gebruikers. Deze systematiek heeft als groot nadeel dat in slechte tijden, zoals de economische crisis van de afgelopen jaren, de gebruikers met extra tariefstijgingen worden geconfronteerd, temeer omdat LVNL niet beschikt over financiële reserves die als buffer zouden kunnen dienen. Dit zou de problemen voor de luchtvaartsector alleen nog maar vergroot hebben en de positie van de Mainport Schiphol verder onder druk hebben gezet.

De toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat heeft daarom in overleg met LVNL de tarieven van LVNL voor de periode 2010 tot en met 2014 vastgesteld. Voor de plaatselijke en naderingsverkeersleiding, de terminal heffingszone, zijn de tarieven gedurende die periode bevroren op het niveau 2009.

Voor en-route is een stijging met maximaal twee procent per jaar toegestaan. Belangrijk voordeel hiervan is dat een voorstelbaar, nog steeds concurrerend tarief geboden wordt, dat over langere termijn nog steeds kostendekkend is.

Het Ministerie en LVNL hebben nadere financieringsafspraken gemaakt die nodig zijn om de tijdelijke tekorten te financieren en terug te dringen.



LVNL EN HAAR OMGEVING

Maatschappelijk verantwoord

LVNL voldoet aan de wet- en regelgeving op het gebied van maatschappelijk verantwoord ondernemen. Het bevorderen van welzijn voor medewerkers en omwonenden van luchthavens, economische voortgang bij belanghebbenden van de organisatie en minimalisering van negatieve effecten en risico's voor de maatschappij en het milieu, staan hoog op de agenda. Op diverse terreinen neemt LVNL haar sociaal maatschappelijke verantwoordelijkheid. Het ontplooiën van mogelijke verdere activiteiten wordt gezien in het licht van de beschikbaarheid van middelen.

Bewonersaanspreekpunt Schiphol

Bas is het informatie- en klachtencentrum waar omwonenden terecht kunnen met al hun vragen en klachten over het vliegverkeer op Schiphol. Bas is een gezamenlijk initiatief van Amsterdam Airport Schiphol en LVNL. Bas rapporteert per kwartaal op basis van gegevens uit het registratiesysteem.

Klachtafhandeling

LVNL handelt aan haar gerichte, schriftelijke klachten van externe belanghebbenden in brede zin, conform hoofdstuk 9 'klachtafhandeling' van de Algemene wet bestuursrecht af. Van de in 2010 geregistreerde klachten waren er 41 afkomstig van omwonenden van Schiphol. 32 klachten hadden betrekking op geluidhinder, negen klachten waren gebaseerd op een gevoel van onveiligheid.

Vier klachten van het totaal aantal ingediende klachten hadden te maken met de sluiting van het luchtruim vanwege de uitbarsting van een vulkaan op IJsland. Het ging hierbij met name over de tijdstippen waarop het luchtruim werd gesloten. De overige twintig klachten waren divers van aard.

Klantwaardering

Uit het in 2008 uitgevoerde onderzoek naar de gepercipieerde kwaliteit van dienstverlening en de klantgerichtheid van LVNL bleek dat alle onderscheiden klantgroepen hoger scoorden dan zeventig procent. Drie klantgroepen kenden zelfs een hogere score dan 75 procent. Daarmee werd voor alle klantgroepen een verbetering gerealiseerd tot maximaal vijf procent ten opzichte van de klantwaarderingsscore uit 2006.

Klachtafhandeling LVNL 2010

Aantal nog niet afgehandelde klachten 2009	6	
Aantal binnengekomen klachten in 2010	65	
Totaal aantal te behandelen klachten in 2010		71
Aantal afgehandelde klachten uit 2009 of eerder	6	
Aantal afgehandelde klachten uit 2010	59	
Totaal aantal afgehandelde klachten		65
Aantal nog niet afgehandelde klachten op 31 december 2010		6

De Bas-rapportages, per kwartaal en per jaar, worden gepubliceerd op: www.bezoekbas.nl





MARCO LOUWE
VERKEERSLEIDER TOWER/APPROACH

Om dit niveau van waardering te behouden zocht LVNL in overleg met haar belangrijkste en/of meest kritische stakeholders naar verbeterpotentieel. Met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is een verbeterplan opgesteld. In 2009 en 2010 zijn wederzijdse verwachtingen verder verduidelijkt en is gezamenlijk gewerkt aan het verbeteren van de informatiekwaliteit.

De hiervoor georganiseerde bijeenkomsten zijn positief ontvangen. Dit kwam niet alleen de bestuurlijke relatie duidelijk ten goede, maar heeft ook een goede weerslag op de gehele relatie. Er wordt nog gewerkt aan de verbetering van de efficiëntie van de informatie-uitwisseling. Besloten is het verbeterplan af te sluiten en de verdere ontwikkeling van de relatie tussen LVNL en het Ministerie met behulp van een volgend klantwaarderingsonderzoek te monitoren.

In februari 2009 heeft de Regional Unit een klantwaarderingsonderzoek uitgevoerd onder een brede groep specifieke stakeholders. In het verslagjaar zijn de gesignaleerde tekortkomingen in de communicatie met stakeholders rond Maastricht Aachen Airport opgelost. Ook is de telefonische bereikbaarheid op Groningen Airport Eelde verbeterd. Het onderzoek naar de publicatiewijze van NOTAM's is uitgevoerd. Hieruit bleek dat een technische verbetering hoge kosten met zich meebrengt. Dit resultaat is gedeeld met de stakeholders. Zij hebben aangegeven deze kosten niet te willen dragen. Daarom wordt geen verdere actie op dit punt ondernomen.

Consultatie

Op basis van de wettelijke verplichting organiseert LVNL ten minste jaarlijks zogenoemde 'user consultation meetings'. De bijeenkomsten hebben tot doel de klant te raadplegen bij voorgenomen beslissingen die voor hem van belang zijn en hem de mogelijkheid te geven ongevraagd advies te geven.

Op 10 juni 2010 zijn de luchtvaartmaatschappijen die opereren op Amsterdam Airport Schiphol geconsulteerd over het begrotingsproces en de resultaten daarvan. De Nederlandse staat heeft deze klantgroep op 21 september 2010 geconsulteerd. Voor Maastricht Aachen Airport vond een klantconsultatie plaats op 20 oktober, voor Rotterdam The Hague Airport op 9 november en voor Groningen Airport Eelde op 13 december. Gebruikers van de NSAA-heffingzone zijn op 24 september 2010 geconsulteerd.



CECILE VAN DEN KROONENBERG
VERKEERSLEIDER ACC



Veiligheid

Eén van de belangrijkste primaire doelen van LVNL is een veilige afwikkeling van het luchtverkeer. Het bedrijfsmanagementsysteem van LVNL is sinds 2003 gecertificeerd tegen de ISO 9001:2000 norm. Het specifieke veiligheidsmanagement dat daar integraal onderdeel van uitmaakt, is gecertificeerd volgens de sinds 2005 geldende Europese eisen (Common Requirements) voor luchtverkeersleiding.

LVNL ontving vanuit de Civil Air Navigation Services Organisation - CANSO - internationale erkenning voor haar inspanningen in de vorm van een Safety Award.

In 2009 werd een ontwikkeling in gang gezet om de werking van het incidentenonderzoek op een andere leest te schoeien. Hiermee is een betere feedback vanuit voorvallen op de operatie gerealiseerd. In 2010 werd de interne veiligheidsrapportage aangepast op basis van de nieuwe mogelijkheden. De Inspectie Verkeer en Waterstaat voerde aan het eind van 2010 met goed resultaat een audit uit op het vernieuwde proces.

In 2010 registreerde LVNL 3.925 meldingen van voorvallen met mogelijke relevantie voor veiligheid, tegen 3.127 in 2009. 960 ATC-gerelateerde voorvallen werden onderzocht. Ook zijn acht preventieve veiligheidssurveys uitgevoerd.

Alle door LVNL geconstateerde veiligheidsvoorvallen worden gemeld aan het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen.

Interne programma's

RIASS

Voor Beperkt Zicht Operaties ging in juni 2009 het Runway Incursions Alerting System Schiphol (RIASS) operationeel. In 2010 werd het mogelijk gemaakt dit systeem onder alle zichtomstandigheden te gebruiken. Daarmee is een extra vangnet geïntroduceerd om effectief in te grijpen bij het optreden van runway incursions.

Transponderverplichting onder Schiphol TMA 1

Op 12 maart 2009 werd de transponderverplichting onder Schiphol TMA 1 van kracht. Op 20 maart 2009 bleek dat, als er veel VFR-verkeer vliegt, de hoeveelheid informatie op het beeldscherm voor met name Approach-verkeersleiders dusdanig is, dat de situational awareness vermindert en de taaklast stijgt. Daarop is, in overleg met de Inspectie Verkeer en Waterstaat, besloten een noodmaatregel (Special Rules Zones) in te stellen. Volgens planning is op 3 juni 2010 een systeemwijziging operationeel gegaan en is de ingestelde maatregel vervallen.

Vertical Radar View voor Stack Control

Op 1 september 2010 ging de Vertical Radar View voor de stackcontroller operationeel. Hiermee heeft de stackcontroller, naast het normale radarbeeld, een verticale doorsnede van het luchtverkeer in het wachtgebied. Potentiële verticale conflicten kunnen zo eerder worden gedetecteerd. Dit komt de veiligheid en de vlote afhandeling van het stackverkeer ten goede.

Safety Awareness

Interne communicatie over veiligheidszaken vindt voortdurend plaats voor het blijvend vasthouden van de 'safety awareness' binnen LVNL. In verschillende overlegvormen worden recente incidenten besproken. Ook wordt vier maal per jaar een safety bulletin uitgegeven.

Internationale ontwikkelingen

Op veiligheidsgebied is er in internationaal verband veel in beweging. Zo krijgt de European Aviation Safety Agency (EASA) ook voor luchtverkeersleiding de bevoegdheid om regels op te stellen en toezicht te houden. Om dat mogelijk te maken bereidt de Europese Commissie regelgeving voor, die een soepele overgang mogelijk moet maken van bestaande regelgeving naar EASA-regelgeving. Het voordeel moet zijn dat regelgeving ten aanzien van luchtverkeersleiding en luchtvaartuigen en bemanning nu op één centrale Europese plaats komt.

In het kader van de Single European Sky (SES) wordt gewerkt aan de implementatie van FABEC. Op een groot aantal terreinen wordt samengewerkt. LVNL leidt de werkzaamheden van het Standing Committee on Operations en het Standing Committee on Safety voor FABEC.



Efficiency

Afhandelingscapaciteit

LVNL bood in het verslagjaar op Schiphol een hoge sustainability; zowel onder goede omstandigheden, als bij minder gunstige (weers)omstandigheden werd een zo hoog mogelijke uurcapaciteit geleverd. Een voorbeeld van systeemwijzigingen in 2010 met een positief effect op de sustainability is de ontwikkeling van parallel starten.

Op 11 maart 2010 werd onder de naam AMRUFRA de herinrichting van een groot deel van het luchtruim in het oosten van Nederland en aan de westkant van Duitsland geïmplemen-

teerd. Met deze nieuwe inrichting is de verkeersstroom van het burgerluchtverkeer tussen de luchthaven van Amsterdam en Frankfurt geoptimaliseerd.

Vertragingen

In het verslagjaar registreerde de Central Flow Management Unit van EUROCONTROL in het Nederlandse Air Traffic Flow and Capacity Management gebied 33.280 vluchten die door LVNL werden gereguleerd (2009: 11.626). Van het aantal gereguleerde vluchten hebben 21.623 vluchten vertraging ondervon-

den (2009: 6.798). De totale vertraging voor deze vluchten bedroeg 454.688 minuten (2009: 147.593), wat een gemiddelde vertraging betekent van 21,0 minuten per vertraagde vlucht (2009: 21,7). Gemeten over alle afgehandelde vluchten bedroeg de vertraging 0,9 minuut per vlucht.

Verkeerscijfers

Amsterdam Area Control Centre - ACC

Totaal aantal afgehandelde vluchten 2010	493.863 (492.559)
Vershil ten opzichte van 2009	0,3%

Schiphol Tower/Approach - TWR/APP

Totaal aantal afgehandelde vluchten 2010	402.375 (406.976)
Vershil ten opzichte van 2009	-1,1%

Rotterdam The Hague Airport - Rotterdam

Totaal aantal afgehandelde vluchten 2010	52.644 (52.905)
Vershil ten opzichte van 2009	-0,5%

Maastricht Aachen Airport - Beek

Totaal aantal afgehandelde vluchten 2010	32.671 (40.621)
Vershil ten opzichte van 2009	-19,6%

Groningen Airport Eelde - Eelde

Totaal aantal afgehandelde vluchten 2010	64.128 (65.622)
Vershil ten opzichte van 2009	-2,3%



Milieu

Nieuw geluidsstelsel Schiphol

Op 1 november 2010 is, als onderdeel van de uitvoering van het Aldersakkoord, een tweejarig experiment gestart met een nieuw normen- en handavingsstelsel voor Schiphol. Het stelsel is tot stand gekomen aan de Alderstafel waar alle belanghebbenden zitting hebben.

Doel van het nieuwe geluidsstelsel is de instandhouding van het netwerk van verbindingen op Schiphol. Verder moet het operationeel uitvoerbaar en veilig zijn én moet het bewoners in de omgeving gelijkwaardig of beter beschermen.

Tijdens het experiment blijft het huidige stelsel met grenswaarden in handavingspunten van kracht. Als blijkt dat grenswaarden binnen het huidige stelsel dreigen te worden overschreden als gevolg van de uitvoering van het experiment, kan een 'experimenteerregeling' worden opgesteld.

Hinderbeperkende maatregelen

Op het terrein van hinderbeperking werd in het verslagjaar weer nauw samengewerkt met de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS). De werkzaamheden richtten zich op maatregelen die in 2010 van kracht waren en er werden voorbereidingen getroffen voor maatregelen die in 2011 hun beslag zullen krijgen.

Maatregelen 2010

- CROS pilot 3B+ (plus). Uitbreiding gebruik vaste bochtstraal op Spijkerboor vertrekroute vanaf de Kaagbaan.
- Tijdelijke verlenging nachtprocedures van 06:00 uur naar 06:30 uur. Hierbij wordt onder andere gebruik gemaakt van Continuous Descent Approaches (CDA) op vaste naderingsroutes en andere vertrekroutes vanaf de Polderbaan.
- Ontwikkeling parallel starten. De lopende ontwikkeling van parallel starten heeft geleid tot vermindering van het gebruik van de Buitenveldertbaan en een eind gemaakt aan het gebruik van koersinstructies vanaf de Polderbaan tijdens marginaal zicht.
- NOMOS online. Verbetering van de informatievoorziening van geluidmetingen.
- Grondgeluid Hoofddorp. Onderzoek naar mogelijkheden om hinder van grondgeluid tegen te gaan.
- Idle reverse thrust. Onderzoek naar de mogelijkheden het gebruik van 'idle reverse thrust', in het bijzonder op de Polderbaan, te vergroten.
- Milieusimulator: onderzoek naar verbetering van de informatievoorziening met behulp van een milieusimulator, die online en op locatie beschikbaar moet komen.

Geplande maatregelen 2011

- Online vliegtuigbewegingen. LVNL levert technische middelen om omwonenden meer inzicht te geven in het luchtverkeer rond Schiphol.

- Optimalisatie vertrekroutes Zwanenburgbaan. De luchtvaartsector treft de voorbereiding voor verlegging van noordelijke vertrekroutes vanaf de Zwanenburgbaan.

Regeling Milieu-informatie

In het gebruiksjaar 2010 - de periode van 1 november 2009 tot en met 31 oktober 2010 - voldeed LVNL aan tien van de elf milieuregels die vastgelegd zijn in de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI). LVNL bleef, vaak ruim, binnen de gestelde normen. Op regel 10 voor baangebruik gedurende de nachtperiode werd één overschrijding genoteerd; in de nacht van 15 op 16 september 2010 vertrok een vliegtuig om 23:33 van de Buitenveldertbaan (baan 27).

De jaarlijkse rapportage op de naleving van de RMI-regels wordt gepubliceerd op www.lvnl.nl | actueel | publicaties



ANNELIES VAN LENT
VERKEERSLEIDER TOWER/APPROACH





REGINALD MORALES
AËRONAUTISCH CARTOGRAAF

Financiën

In 2010 sorteerden het eerder in gang gezette programma om het personeelsbestand te reduceren en kostenbesparingen te realiseren effect. Ook voor de komende jaren wordt ingezet op een additionele personeelsreductie. Daarvoor is in het verslagjaar een voorziening getroffen.

Vanuit de financiële bedrijfsvoering gezien was het verslagjaar ook een jaar waarin zich de eerste tekenen van het economisch herstel aandienen. Dit alles heeft zich vertaald in een aanmerkelijk beter resultaat dan begroot.

Het financiële resultaat over 2010 bedraagt 7,8 miljoen euro positief. Daarmee is een aanmerkelijk beter resultaat bereikt dan in 2009, toen er nog sprake was van een negatief resultaat van 23,1 miljoen euro. Daarbij wordt aangetekend dat in het resultaat 2009 een bijzondere eenmalige last is verdisconteerd. Dit betreft de vorming van de voorziening van 21,2 miljoen euro voor de personeelsreductie van honderd fte. Desalniettemin is er sprake van een aanzienlijke resultaatverbetering. In de begroting 2010 werd nog een negatief resultaat van 1,9 miljoen euro voorzien.

De sterke resultaatverbetering is met name gestuurd door de sterke performance op onze kostenbeheersing. De verbetering is deels ook toe te schrijven aan het ingezette herstel van het luchtverkeer en - specifiek voor de en-route heffingszone - een stijging van de tarieven met twee procent per 1 januari 2010. Ook vanuit de bedrijfsopbrengsten is een iets positiever resultaat bereikt. Met name omdat het aantal afgehandelde service units enigszins hoger ligt dan aangenomen in de begroting.

Financiële kerngegevens over 2010:

(x 1.000 euro)	
Bedrijfsopbrengsten	170.797
Bedrijfslasten	157.168
Financiële baten en lasten	5.790
Resultaat	7.839



LVNL EN HAAR MEDEWERKERS

Bezetting en tekorten gereduceerd

In 2009 heeft LVNL zich tot doel gesteld uiterlijk op 31 december 2010 honderd fte te reduceren. Met de vakcentrales is overeengekomen dat een eventueel gedwongen ontslag niet vóór 1 april 2011 zal plaatsvinden. In 2009 werd een reductie gerealiseerd van 38,2 fte.

Het aantal personeelsleden van LVNL bedraagt ultimo 2010 - op basis van fulltime equivalenten (38 uur) - 963 fte, waarvan 70 fte inactief en 43 fte in opleiding voor luchtverkeersleider (2009: 1.023 fte, waarvan 74 fte inactief en 50 fte in opleiding voor luchtverkeersleider). De actieve bezetting bedraagt 849,7 fte; 49,5 fte minder dan op 31 december 2009. Met deze afname van het personeelsbestand verloopt het traject om te komen tot de honderd fte-reductie volgens plan.

Om de kosten van de personeelsreductie zoveel mogelijk te beperken, zet LVNL zich maximaal in om medewerkers van werk naar werk te begeleiden, waarbij waar nodig op maat gesneden afvloeiingsregelingen worden getroffen. Een groot deel van de honderd fte-reductie werd gerealiseerd door middel van afgesloten regelingen.

Eind 2014 moet een aanvullende personeelsreductie van 28 fte worden gerealiseerd. In het verslagjaar zijn hiervoor reorganisatieplannen opgesteld en met de ondernemingsraad gedeeld. De plannen bevestigen de verwachting dat deze aanvullende reductie grotendeels via natuurlijk verloop gerealiseerd kan worden.

Luchtverkeersleiderstekorten

LVNL is in 2010 wederom in staat geweest de verwachte luchtverkeersleiderstekorten voor Schiphol, Rotterdam Tower/Approach en het Amsterdam Area Control Centre af te laten nemen. Het ingeschatte resterende tekort wordt mede veroorzaakt door de verwachte uitstroom van luchtverkeersleiders vanwege het bereiken van de zogeheten FLNA-leeftijd in de komende jaren.

Het verkeersleiderstekort op Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport was in het verslagjaar respectievelijk 1,1 fte en 0,5 fte.

Overzicht verwachte luchtverkeersleiderstekorten in fte

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Area Control Centre	2,3	4,3	3,1	0,6	0,3	0,5
Schiphol Tower/Approach	1,5	6,3	3,8	2,9	3,5	2,0
Rotterdam The Hague Airport	2,2	1,7	1,6	1,4	1,4	1,4
Totaal verwacht tekort 2010	6,0	12,3	8,5	4,9	5,2	3,9
Totalen verwacht tekort 2009	7,5	15,1	10,5	6,9	7,2	-



ROZANNE HAZEWINKEL
VERKEERSLEIDINGSASSISTENT EELDE





HAN BON EN AD VAN DIJK
INFRA-SPECIALISTEN KABELS

Het volledige jaarverslag 2010 van Luchtverkeersleiding Nederland staat op www.lvnl.nl | actueel | publicaties

Redactie
LVNL/S&P/Customer Relations & Communications
LVNL/Corporate Services

Ontwerp en vormgeving
LVNL/S&P/Customer Relations & Communications

Fotografie
Rob Berghege LVNL/Corporate Services

Druk
C2 Productions, Haarlem

Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd
en/of openbaar worden gemaakt door middel van
druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze
ook, zonder voorafgaande toestemming van
Luchtverkeersleiding Nederland.

N

O

F

O

L

O

C

Luchtverkeersleiding Nederland
Air Traffic Control the Netherlands
Stationsplein Zuid-West 1001
1117 CV Schiphol

Postbus 75200
1117 ZT Schiphol

tel +31 (0)20 406 21 64
fax +31 (0)20 406 23 42

www.lvnl.nl
www.luchtverkeersleider.nl
www.luchtverkeersleiding.nl
communications@lvnl.nl

© 2011 Luchtverkeersleiding Nederland





Luchtverkeersleiding Nederland
Air Traffic Control the Netherlands