



Samen luchtvaart mogelijk maken

Verantwoording aan de minister van
Infrastructuur en Waterstaat

Jaarrekening 2018

LVNL

2018

www.lvnl.nl

JAAR **2018** VERSLAG



INHOUDSOPGAVE HET JAARVERSLAG



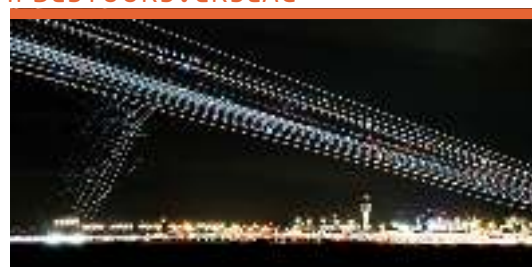
04 VOORWOORD



06 ONS VERHAAL



08 2018 IN VOGELVLUCHT



12 VEILIGHEID EN INFORMATIEBEVEILIGING



24 EFFICIËNTIE EN KWALITEITSZORG



34 MAATSCHAPPIJ EN KLANT



42 TOPPRIORITEITEN



48 PROJECTENPORTFOLIO

I. BESTUURSVERSLAG



54 PERSONEEL

I. BESTUURSVERSLAG



58 FINANCIËN

I. BESTUURSVERSLAG



66 BESTUURSSTRUCTUUR

I. BESTUURSVERSLAG



72 IN CONTROL STATEMENT

I. BESTUURSVERSLAG



78 BERICHT VAN DE RAAD VAN TOEZICHT



86 II. JAARREKENING 2018



148 III. OVERIGE GEGEVENS



154 AFKORTINGEN

VOORWOORD HET JAARVERSLAG

We beleefden in 2018 het drukste jaar ooit in de luchtvaart in Nederland. Terwijl de afhandeling van de grote hoeveelheid vliegverkeer veilig doorging, bouwden we ook letterlijk en figuurlijk aan de toekomst; onze toekomst en die van de Nederlandse luchtvaart. We zijn trots op onze medewerkers. Mensen die in een tijd van veel veranderingen staan voor de continuïteit van onze dienstverlening. En dat ondanks de grote projecten die vaak onder hoge tijdsdruk en onder invloed van onzekere externe factoren moeten worden gerealiseerd. Een bloemlezing van 'ons' jaar is te vinden op de volgende pagina's.

Onze ambitie vraagt veel van onze mensen, ook van de leidinggevendenden. In een Leadership Purpose Program geven we hen handvatten om onze purpose 'samen luchtvaart mogelijk maken' op een effectieve manier mee te nemen in hun leiderschap. We vragen om initiatief, eigen verantwoordelijkheid en ondernemerschap. De lat ligt hoog en dat niveau houden we vast.

Corporate visie & strategie 2018-2024

De wereld van de luchtvaart verandert. Er komt steeds meer aandacht voor het beperken van geluid en CO2 en het verder verhogen van de veiligheid. Ondertussen laten de prognoses een groeiende behoefte zien. In dat spanningsveld denken wij, samen met de ketenpartners, mee over oplossingen.

In onze corporate visie & strategie die in 2018 is vastgesteld beschrijven we trends en ontwikkelingen in de luchtvaart en hoe we van plan zijn daarop in te spelen. We zijn goed op weg om onze doelstellingen te realiseren. Tegelijkertijd hebben we nog veel werk te verzetten. We zien vol vertrouwen uit naar het resultaat: de beste luchtverkeersleidingsorganisatie ter wereld worden als het gaat om veiligheid, mensen en leverbetrouwbaarheid. Op onze website lvnl.nl is meer te lezen over de visie & strategie.

Veiligheid blijft grootste prioriteit

Om onze veiligheidsorganisatie verder te versterken richtten we een nieuwe afdeling in: Operational Risk Management. Deze afdeling is verantwoordelijk voor de sturing op veiligheid, kwaliteit, compliance en security. Onze experts op deze terreinen hebben we hierin bij elkaar gebracht.

Op Schiphol pakten we samen met luchtvaartmaatschappijen, tankdiensten, grondafhandelaren en Amsterdam Airport Schiphol de veiligheidsverbetering resultaatgericht op in het Integraal Safety Management Systeem (ISMS). In oktober hebben we in een roadmap laten zien welke veiligheidsmaatregelen de luchtvaartsector gezamenlijk neemt en heeft genomen. En we geven daarin ook inzicht in de concrete stappen waarin ISMS voorziet om de veiligheid op Schiphol in de toekomst verder te verbeteren en risico's te verminderen. Nederland loopt met deze integrale aanpak wereldwijd voorop.

We zijn tevreden over het feit dat de trend van het aantal gemelde serious en major voorvallen in 2018 ten positieve is gekeerd. Daarnaast is het aantal runway incursions in het verslagjaar ruim onder het aantal incursions van 2015, 2016 en 2017 gebleven.

Topprioriteiten

Het was het eerste jaar dat de militaire en burgerluchtverkeersleiders schouder-aan-schouder op dezelfde radarzaal werkten, we startten de verbouwing van onze verkeerstorens op Schiphol en een nieuw gebouw - Polaris - verrees boven het maaiveld van Schiphol-Oost. We werkten stevig door aan het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem en de voorbereidingen voor verkeersleiding op Lelystad Airport. Daarnaast werd het hele traject van werving, selectie en opleiding van luchtverkeersleiders tegen het licht gehouden en verder verbeterd.

Omgeving

Een goed contact met de omgeving, onder andere over de ontwikkeling van Schiphol de komende jaren, vinden we belangrijk. Onze deelname aan de huiskamergesprekken die de Omgevingsraad Schiphol (ORS) organiseert bij bewoners thuis in de omgeving van Schiphol ervaren wij daarom als heel waardevol.

Helaas hebben gesprekken tussen de partijen in de ORS in 2018 nog niet geleid tot een breed gedragen overeenkomst.

Een ander relevant onderwerp voor de maatschappij is de luchtruimherziening. Het project luchtruimherziening bevond zich het afgelopen jaar in de onderzoeksfase. In die fase ging het vooral om het in beeld brengen van de wensen, behoeften en knelpunten van alle betrokkenen: de militaire en burgerluchtruimgebruikers, luchtverkeersleidingsorganisaties en de samenleving. Dit deden we samen met de andere vier projectpartners: de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Defensie, het Commando Luchtstrijdkrachten en Maastricht Upper Area Control.

Naast al het bovenstaande 'bleef de winkel open' en gingen andere grote en kleinere projecten en reguliere werkzaamheden door. Dit kon alleen dankzij de goede samenwerking van de LVNL'ers met elkaar en met onze externe partners. In 2019 gaan we met dezelfde energie en bevologenheid door.



Michiel van Dorst, CEO/voorzitter bestuur en Marlou Banning, CFO/bestuurder

ONS VERHAAL SAMEN LUCHTVAART MOGELIJK MAKEN



Trots

Luchtvaart verbindt Nederland met de wereld. De luchtvaart is essentieel voor de bereikbaarheid van het drukbevolkte Nederland en de omliggende landen. Al meer dan negentig jaar lang zorgt LVNL voor veilige verkeersstromen in de lucht. Dit doen wij op een professionele en vakkundige manier. Wij zijn er trots op dat wij deze verantwoordelijke taak mogen uitvoeren!

Belangrijke pijler

Door sterk samenspel in de keten van luchthaven, overheid, luchtvaartmaatschappijen en de luchtverkeersleiding, is Schiphol uitgegroeid tot één van de grootste en kwalitatief meest hoogwaardige luchthavens ter wereld.

De luchtvaart is een belangrijke economische pijler voor de BV Nederland. Wij zijn en voelen ons medeverantwoordelijk dat de luchtvaart zich veilig kan blijven ontwikkelen.

Samenwerken

Om die ontwikkelingen waar te maken, moeten wij nauw samenwerken met alle partijen in de keten. En dat betekent dat wij ons vizier meer moeten openen. Wij moeten begrijpen wat er bij onze partners speelt: wat zijn hun doelen en waar zien zij kansen? En als er problemen ontstaan: hoe kunnen wij die samen oplossen? We zijn binnen de keten afhankelijk van elkaar, we moeten op elkaar kunnen rekenen én rekening houden met onze omgeving. Zo creëren wij draagvlak voor oplossingen die de Nederlandse luchtvaart verder brengen.

Meedenken en verbinden

Veiligheid is onze hoogste prioriteit en onze vakkundigheid ons grootste goed. Daarnaast willen wij een partij zijn waar je op kunt rekenen; die meedenkt en verbindt, en levert wat nodig is om de luchtvaartambities mogelijk te maken. Door verandering te omarmen en open te staan voor elkaar, binnen de organisatie en richting onze stakeholders. Door duidelijk en voorspelbaar te zijn. Door verantwoordelijkheid te nemen voor onze acties. Door focus aan te brengen in alles wat wij doen. Op alle niveaus in de organisatie, elke dag weer.

Onze kernwaarden

Wij werken samen

Wij staan open

Wij gaan voor resultaat

Wij nemen onze verantwoordelijkheid

Iedereen kan het verschil maken,
daarom is onze purpose:

samen luchtvaart mogelijk maken

2018 IN VOGELVLUCHT

JAN

Schouder aan schouder en biobrandstof

Na jarenlange voorbereiding verhuisden de luchtverkeersleiders van het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK), in december 2017 naar LVNL. Eén van de grootste veranderingen in luchtverkeersleiding in Nederland in de afgelopen decennia.

Minister Cora van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en staatssecretaris Barbara Visser van Defensie brengen in januari een werkbezoek aan de vernieuwde 'operations room'.

LVNL treedt toe tot het Corporate BioFuel Programme van KLM. Door de toetreding kan KLM verder investeren in duurzame biobrandstof. LVNL koopt duurzame biobrandstof in voor al haar zakelijke vluchten.

FEB

Centre of Excellence

De Aviation Academy van de Hogeschool van Amsterdam wordt een langjarige partner van het Knowledge Development Centre.

Het thema capaciteitsmanagement staat centraal.

De samenwerking wordt uitgebouwd tot een Centre of Excellence, Engaging Academic Excellence in the Aviation Sector, als onderdeel van het internationale kennisnetwerk.

MRT

Onze omgeving en valschermspringers

Burgemeester Onno Hoes maakt kennis met LVNL. Hij werpt een blik op 'zijn' gemeente Haarlemmermeer vanaf de verkeersstoren en krijgt uitleg over het werk van de radarverkeersleiders op de operationele zaal op Schiphol-Oost.

De maximumspringhoogte van het valschermspringgebied cluster Zeeland wordt opgehoogd. Hiermee komt in Nederland een extra locatie voor hoge sprongen beschikbaar.

We zijn blij dat we meer ruimte kunnen geven aan de valschermspringers in Zeeland.

APR

Samenwerking met general aviation

De koepelorganisaties voor general aviation - AOPA, KNVvL en NACA - vernieuwen hun samenwerking met LVNL en CLSK door de ondertekening van een hernieuwde samenwerkingsovereenkomst.

Daarmee committeren de betrokkenen zich om elkaar vroegtijdig te betrekken bij en naar consensus te streven in vraagstukken en projecten die van invloed zijn op de kleine luchtvaart en luchtsporten.

MEI

Eerste paal Polaris

Vertegenwoordigers van LVNL en CLSK slaan de eerste paal voor het nieuwe gezamenlijke trainings- en opleidingscentrum op Schiphol-Oost; Polaris.

Met de start van de bouw wordt opnieuw een zichtbare en belangrijke stap gezet in de samenwerking tussen de militaire en burgerluchtverkeersleiding

JUN

Validatievluchten Lelystad Airport

In opdracht van LVNL worden validatievluchten uitgevoerd om de nadering naar de landingsbaan op Lelystad Airport van beide kanten te testen.

Dit is een verplicht onderdeel van de validatie van de vliegroutes en is noodzakelijk om groot handelsverkeer in de toekomst veilig te laten opstijgen van en te laten landen op de luchthaven.

**JUL**

Veiligheid Schiphol en Lelystad toren

Minister Cora van Nieuwenhuizen en de luchtvaartsector sluiten een overeenkomst om de veiligheid op Schiphol te verbeteren. Kern van het convenant 'Veiligheidsverbetering Schiphol' is dat de sector komt tot een integraal veiligheidsmanagementsysteem op de luchthaven.

De verhoogde verkeerstoren van Lelystad Airport wordt officieel in gebruik genomen. Met deze ingebruikname wordt afscheid genomen van de tijdelijke mobiele toren van het ministerie van Defensie van waaruit het vliegverkeer op Lelystad sinds augustus 2017 werd begeleid.

AUG

Storingen opgelost en onderzocht

We hebben te kampen met twee storingen. Dit leidt helaas tot hinder voor passagiers en luchtvaartmaatschappijen. De veiligheid was niet in het geding. De storingen hebben geen relatie met elkaar en zijn beiden opgelost en onderzocht.

Na onderzoek blijkt dat de storing in ons communicatiesysteem op 15 augustus is veroorzaakt door een interne softwarestoring. Op de 27ste is de verstoring van ons back-up communicatiesysteem in de verkeerstoren op Schiphol het gevolg van een kabelbreuk. Deze kabel bevond zich buiten de LVNL-gebouwen en is geraakt tijdens werkzaamheden op de luchthaven.

SEP

Verbouwing verkeerstoren Schiphol

Na een uitgebreide voorbereiding start aan het begin van deze maand de grootschalige verbouwing van de verkeerstoren op Schiphol. Er wordt vijf nachten per week verbouwd, de verbouwing duurt negen maanden. De verkeersleiders werken 's nachts vanuit de noodtoren.

Voorafgaande aan de verbouwing van de Schipholtoren is een vrijstelling aangevraagd voor het verbod op nachtvluchten op de Aalsmeerbaan van 1 september 2018 tot en met 8 juni 2019. In een brief informeren we de inwoners van Aalsmeer en de ORS over het baangebruik tijdens de verbouwing.

OKT

Slim, duurzaam en veilig

Minister Cora van Nieuwenhuizen ontvangt van de luchtvaartsector het plan 'Slim en Duurzaam' voor verduurzaming van de luchtvaart. Twintig transportorganisaties en kennisinstellingen slaan voor dit plan de handen ineen.

Doel: de CO2-uitstoot van de luchtvaart vanuit Nederland in 2030 met 35 procent verminderen.

De luchtvaartsectorpartijen op Schiphol presenteren de 'Roadmap veiligheidsverbetering Schiphol'. Het is een overzicht van de veiligheidsmaatregelen die de sector sinds 2017 neemt en al heeft genomen. De sector geeft met de roadmap inzicht in de concrete stappen die zij zet om de veiligheid op Schiphol verder te verbeteren en risico's te verminderen.

NOV

Aandacht voor diversiteit en inclusie

Bij LVNL staan we open voor iedereen met talent. 'Diversiteit en inclusie' is een belangrijk thema waar we aandacht aan besteden. Daarom organiseren we een diversiteitsavond. Aanwezigen maken kennis met het beroep van luchtverkeersleider maar ook andere afdelingen komen ruim aan bod.

We zijn trots dat onze collega Nüvit Kibaroglu gekozen wordt tot EZVN Vrouwelijke Manager Nederland 2018. EZVN staat voor Etnische Zakenvrouwen Nederland en reikt jaarlijks awards uit waarbij de successen van ondernemers en managers met diverse culturen en achtergronden, op een aansprekende manier gepresenteerd en gedeeld worden.

DEC

Civiel-militair samenwerken en afscheid voorzitter raad

Samen met de Koninklijke Luchtmacht laten we de staatssecretaris van Defensie en de minister van IenW weten wat onze ambitie is: de civiel-militaire samenwerking verder uitbreiden, om op termijn te komen tot één air traffic management bedrijf.

De bewindsvrouwen hebben ons gevraagd dit gezamenlijk voornemen verder uit te werken en in de vorm van een uitgewerkt programmaplan voor besluitvorming aan hen voor te leggen in het tweede kwartaal van 2019.

Aan het eind van het jaar nemen we afscheid van Gerlach Cerfontaine als voorzitter van onze raad van toezicht. Hij bekleedde deze functie sinds 1 januari 2011.

We zijn hem veel dank verschuldigd.

I. BESTUURSVERSLAG

VEILIGHEID EN INFORMATIEBEVEILIGING



BESTUURSVERSLAG

VEILIGHEID EN INFORMATIEBEVEILIGING



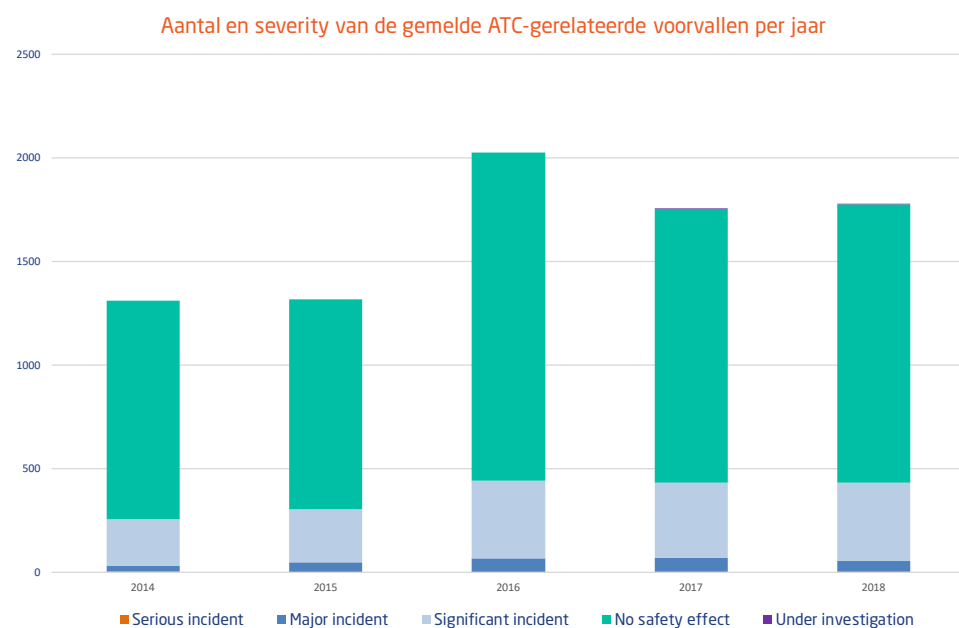
Het aantal meer ernstige voorvallen per honderdduizend vluchten nam in 2018 met af, terwijl LVNL meer vluchten afhandelde ten opzichte van het voorgaande jaar; 0,9 procent meer in het Area Control Centre en 0,6 procent meer op Schiphol.

Onze kerntaak is het voorkomen van botsingen in de lucht en op de grond, tussen vliegtuigen of met andere voertuigen en het voorkomen van ongevallen als gevolg van zogturbulentie*. Hoe succesvol dat is, is niet eenvoudig af te leiden uit het aantal ongevallen, omdat deze zich gelukkig vrijwel nooit voordoen. Om toch een goede indicatie te krijgen van de mate van veiligheid die we bereiken beschouwen we meer dan alleen ongevallen en voorvallen.

Zo wordt bijvoorbeeld ook de kwaliteit van opleiding en training getoetst, doen we onderzoek naar voorvallen en voeren we risicobeoordelingen uit.

Alle procedures om de veiligheid van luchtverkeersleiding zo goed mogelijk te beheersen zijn vastgelegd in het safety managementsysteem (SMS) van LVNL.

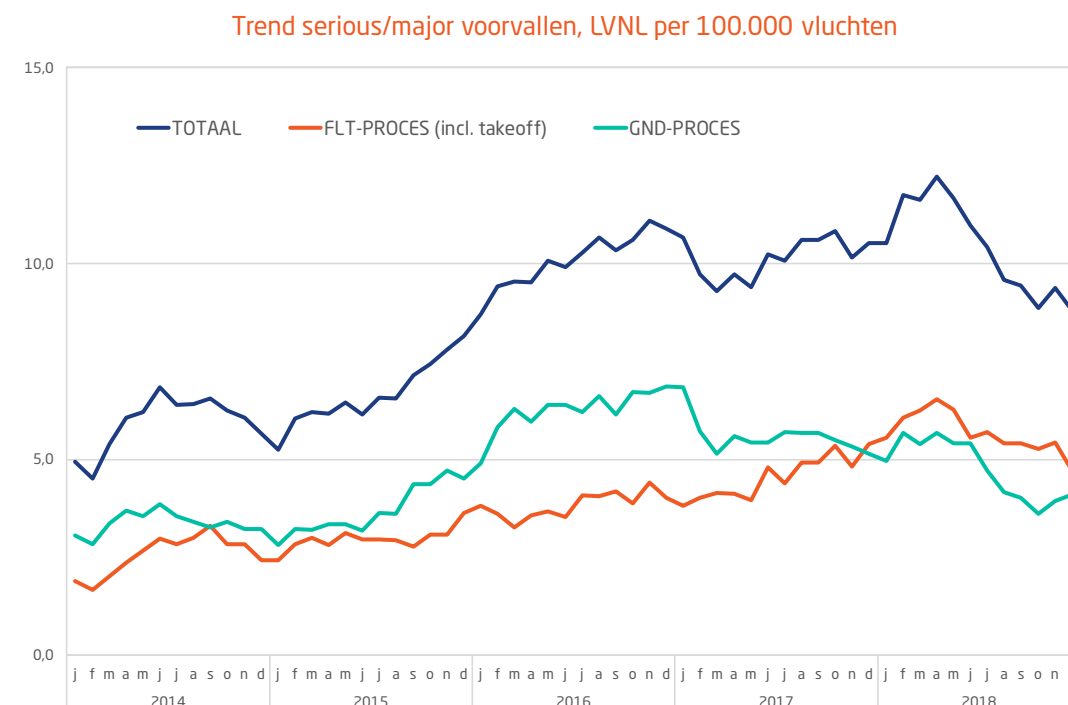
Veiligheidsmeldingen



In 2018 werden in totaal 1.791 veiligheidsmeldingen gedaan, voornamelijk door interne melders. Dit aantal is stabiel ten opzichte van voorgaande jaren. Het totaal aantal meldingen bevat slechts een gering aantal ernstige voorvallen (3,2 procent). Uit het feit dat minder ernstige voorvallen consequent worden gemeld leiden wij af dat sprake is van een gezonde meldingsbereidheid in de organisatie.

* Zogturbulentie is de turbulentie die ontstaat in het zog van een vliegtuig.
De zogturbulentie bevindt zich direct achter de beide vleugeltippen van een vliegtuig.

Voorvallen per honderdduizend vliegbewegingen



Het aantal meer ernstige voorvallen voor heel LVNL is significant aan het afnemen.

Het aantal meer ernstige voorvallen - serious en major, de twee hoogste categorieën - voor heel LVNL, per 100.000 vliegbewegingen, is dit jaar afgenomen. Het verloop van deze voorvallen is een meer gerichte indicator.

De getallen zijn in absolute zin slechts een fractie van het totaal aantal gemelde voorvallen.

In de figuur hierboven zijn de gemelde voorvallen genormaliseerd voor het aantal vluchten. We zijn tevreden dat de stijgende trend van het aantal gemelde serious en major voorvallen per honderdduizend vluchten van de voorgaande jaren, sinds 2018 is gekeerd.

LVNL is bezig met een serie maatregelen om een verdere verlaging van het aantal voorvallen per 100.000 bewegingen te bewerkstelligen. In de eerste plaats is dat de samenwerking met het ISMS voor Schiphol, waarin LVNL nadrukkelijk deelneemt aan de verbeterprogramma's die op de 'roadmap' staan gepubliceerd. De vernieuwing van de inrichting van de verkeerstoren en de vernieuwing van de apparatuur in de verkeerstoren is daar onderdeel van. Ook monitoren we een aantal operationele parameters, om zo beter zicht te hebben op aanleidingen die tot voorvallen zouden kunnen leiden en daarop te kunnen sturen.

De daling in de trendlijn van het vluchtproces (FLT-proces) vanaf het eerste kwartaal van 2018 is grotendeels te verklaren door een afname in het aantal serious en major voorvallen in de categorie 'separatie van twee IFR-vluchten onder controle bij Schiphol Tower/Approach'. Ook de daling van het aantal serious en major voorvallen veroorzaakt door luchtruimschendingen, draagt aan de dalende trend bij. Een luchtruimschending ontstaat als een vliegtuig zich in luchtruim bevindt waar het niet mag vliegen, omdat het daarvoor geen toestemming heeft gevraagd of gekregen.

De daling in de trend van het grondproces (GND-proces) wordt met name bepaald door een afname in platform en taxibaan incursions, de rijbanen buiten de start- en landingsbanen.

Europese indicatoren

In de Europese regelgeving zijn veiligheidsindicatoren vastgelegd waarop wij rapporteren. Voor een aantal indicatoren is door de Europese Commissie overigens geen kwalitatief doel vastgesteld.

1. Effectiveness of Safety Management System (EoSMS)

Voor deze indicator is in de Europese regelgeving een doel voor Reference Period 2 (2015-2019) gesteld: alle scores level D (Managing & Measuring) en voor Safety Culture level C (Implementing). LVNL voldeed in het verslagjaar al aan de eisen voor de Reporting Period 2.

De definities van de EoSMS levels

- Initiating (A): the organisation does not see the need to have a safety culture measuring mechanism in place;
- Planning/Initial Implementation (B): the organisation is aware of the need to have periodic measurements of safety culture in place, as well as an improvement plan. However, what will be measured, and when, is still being defined;
- Implementing (C): safety culture is measured and results are available. An improvement plan addresses the need for individuals to be aware of, and support, the organisation's shared beliefs, assumptions and values regarding safety;
- Managing & Measuring (D): all of Implementing plus: the organisation assesses its safety culture on a regular basis and implements improvements to any identified weaknesses. Safety Culture enablers and barriers are identified, and solutions to reduce barriers are being implemented;
- Continuous Improvement (E): all of Managing & Measuring plus: all personnel are pro-active and committed to improving safety. Safety Culture Surveys confirm that, within the organisation, there is a high level of alignment between what is said, what is done, and what is believed. Organisational management approves a continuous improvement plan.

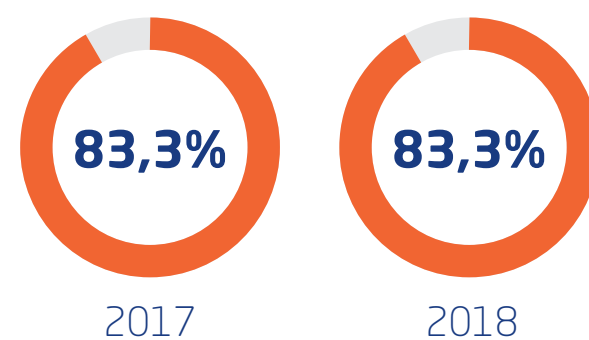
Hoe wordt de indicator gemeten

Er wordt door ons een uitgebreide enquête ingevuld die ingaat op allerlei verschillende onderdelen van de bedrijfsvoering. De score wordt vervolgens getoetst door de Inspectie Leefomgeving en Transport en na goedvinden of bijstelling doorgestuurd naar EASA.

2. Just Culture

Internationaal wordt het op een open, transparante manier rechtvaardig en billijk omgaan met handelingen van professionals aangeduid als Just Culture. Voor deze indicator is in de Europese regelgeving geen doel vastgesteld.

Onze score is al een aantal jaar constant, omdat met de opzet van de huidige, verouderde meetmethode geen reële verbeteringen meer mogelijk zijn. In onze organisatie hebben we een uitstekende Just Culture, gesteund door nationale wetgeving, die overigens wereldwijd als voorbeeld wordt gezien.



Hoe wordt de indicator gemeten

De meting bestaat uit vierentwintig vragen waar 'ja' of 'nee' op kan worden geantwoord. Het resultaat is afhankelijk van de nationale wetgeving en de interne LVNL-processen. Wij vullen deze questionnaire in en de uitkomsten worden door de Inspectie Leefomgeving en Transport getoetst.

3. Onderschrijdingen separatieminima

Voor deze indicator is in de Europese regelgeving geen doel vastgesteld.

Separatieonderschrijdingen van de Mainport Schiphol (Schiphol en Rotterdam samen) zijn stabiel tot licht afnemend. In 2018 werden twee separatieonderschrijdingen geclassificeerd als een serious incident (A). In het aantal gemelde voorvallen van de classificatie major incident (B) en significant incident (C) nemen we een afname ten opzichte van voorgaande jaren waar.

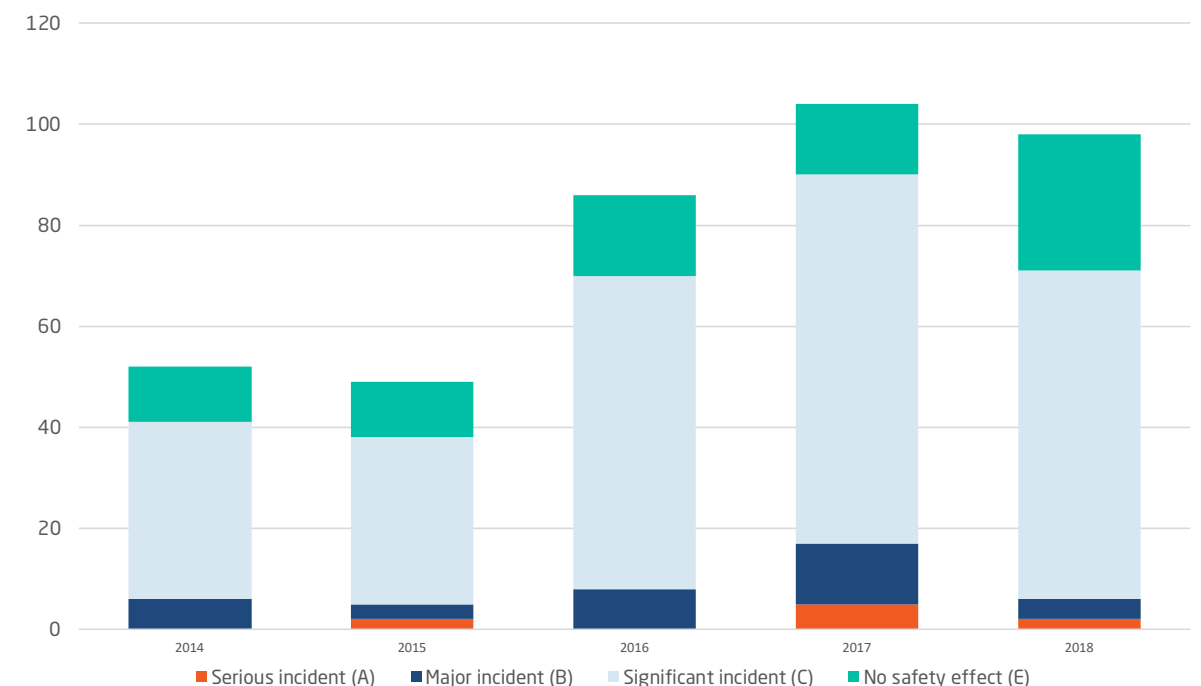
Hoe wordt de indicator gemeten

Naast de al bestaande meldingen van voorvallen door operationeel personeel, worden separatieonderschrijdingen sinds het derde kwartaal van 2016 ook automatisch gedetecteerd op basis van radargegevens. Hiermee wordt voor dit belangrijke type voorval een completere afspiegeling van de werkelijkheid bereikt. We onderzoeken alle significante separatieonderschrijdingen. Dit verklaart deels de toename in het aantal gemelde separatieonderschrijdingen vanaf 2016, met name in de lichtere categorieën (C, D en E).

De definities van de ernstcategorieën

- Serious (A): an incident involving circumstances indicating that an accident nearly occurred. Note: The difference between an accident and a serious incident lies only in the result;
- Major (B): an incident associated with the operation of an aircraft, in which safety of aircraft may have been compromised, having led to a near collision between aircraft, with ground or obstacles (i.e., safety margins not respected which is not the result of an ATC instruction);
- Significant (C): an incident involving circumstances indicating that an accident, a serious or major incident could have occurred, if the risk had not been managed within safety margins, or if another aircraft had been in the vicinity;
- Not determined (D);
- No safety effect (E): an incident which has no safety significance.

Separatieonderschrijdingen Mainport Schiphol (meldingen)



Separatieonderschrijdingen van de Mainport Schiphol (Schiphol en Rotterdam samen) zijn stabiel tot licht afnemend.

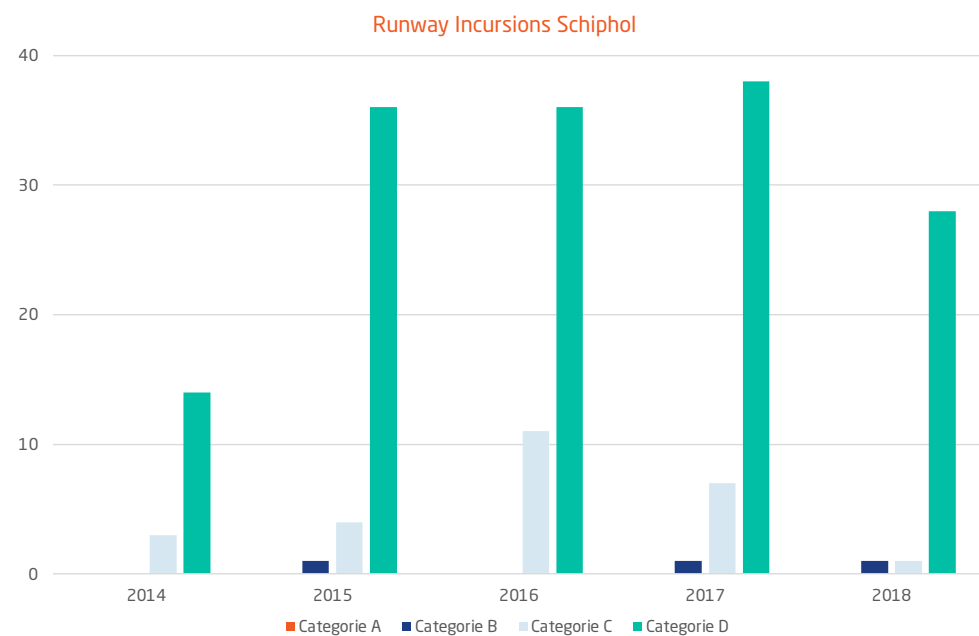
4. Runway Incursions

Voor deze indicator is in de Europese regelgeving geen doel vastgesteld. Een runway incursion is iedere gebeurtenis op een luchthaven waarbij een vliegtuig, voertuig of persoon zich onbedoeld bevindt in de beschermde zone van een baan die wordt gebruikt voor starts of landingen.

Het totaal aantal runway incursions in 2018 is dertig (2017: 46). Dit betekent een aanzienlijke verbetering. De grootste

verbetering is behaald bij het type incursion dat ontstaat door 'slow vacating traffic': verkeer dat de baan niet snel genoeg verlaat. Waren dit er in 2017 nog zeventien, in 2018 is dit aantal gereduceerd tot twee.

De boodschap op de Arrival ATIS (automatische informatiebron voor vliegers) om na de landing direct de baan te verlaten lijkt een effectief middel te zijn geweest. Ook is afgelopen jaar een animatievideo over dit onderwerp verspreid onder piloten.



Aantal runway incursions Schiphol 2014-2018, per jaar, per ernstcategorie. 2018 is beter dan 2017 dankzij een aantal maatregelen

De definities van de runway incursions

ICAO heeft de volgende definities opgesteld:

- Category A is a serious incident in which a collision was narrowly avoided;
- Category B is an incident in which separation decreases and there is a significant potential for collision, which may result in a time critical corrective/evasive response to avoid a collision;
- Category C is an incident characterized by ample time and/or distance to avoid a collision;
- Category D is an incident that meets the definition of runway incursion such as incorrect presence of a single vehicle/person/aircraft on the protected area of a surface designated for the landing and take-off of aircraft but with no immediate safety consequences.

Programma's ter verbetering van de veiligheid

Voor de verdere verbetering van de veiligheid besteden wij voortdurend aandacht aan de ontwikkeling van onze systemen en procedures en de bekwaamheden van onze medewerkers. Wij doen dit op basis van 'lessons learned' uit het veiligheidsmanagementsysteem en eisen gesteld door de

wet- en regelgevers, de toezichthouder, de eigen organisatie en de klanten. Om onze safety governance verder te ontwikkelen richtten we in het verslagjaar de afdeling Operational Risk Management in. Deze afdeling is verantwoordelijk voor de sturing op veiligheid, kwaliteit, compliance en security.

Op basis van interne risicoanalyses en veiligheidsaanbevelingen wordt uitvoering gegeven aan diverse projecten om de veiligheid verder te verbeteren. In het verslagjaar waren de belangrijkste daarvan:

- Voortdurende aandacht voor luchtruimschendingen en pogingen deze terug te dringen;
- In 2018 startte LVNL samen met andere partijen een Integraal Safety Management Systeem;
- In de verkeerstoren op Schiphol wordt gewerkt aan de implementatie van 'digitale strippen'. Het gebruik van digitale strippen zorgt voor meer rust in de toren en biedt mogelijkheden om elektronische veiligheidsvangnetten te introduceren. Voor de 'proof of concept' werd zelfs een complete mock-up van de verkeerstoren gemaakt, om de lay-out te kunnen testen en voor te leggen aan de toekomstige gebruikers. De oplevering staat gepland voor 2019.

Opvolging van aanbevelingen uit voorgaande rapporten van de OVV

In het verslagjaar werden de volgende aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) succesvol afgesloten:

Rapport 2013-05-30, Cessna ongeval Maasvlakte

- **Aanbeveling:** "zorg er gezamenlijk voor dat de noodzakelijke informatie zo snel mogelijk beschikbaar komt, zodat besluiten over en voorbereidingen voor een eventuele zoekactie al tijdens de onzekerheidsfase genomen kunnen worden."; **Opvolging:** in een veelheid van maatregelen hebben Kustwacht en LVNL onderling bijeenkomsten gehouden om de wederzijdse kennis van alarmering en opvolging te borgen;
- **Aanbeveling:** "implementeer een systeem waarmee LVNL snel en nauwkeurig de laatst gepeilde geografische posities van vliegtuigen kan bepalen."; **Opvolging:** we hebben een 'Last Known Position Tool' ontwikkeld en in gebruik genomen.

Rapport 2015-06-17, negen starts niet beschikbaar gestelde baan Schiphol

- **Aanbeveling:** "bezie de wenselijkheid van de functionaliteit van de stopbar bij de veel gebruikte intersectie E-4, die anders is dan die van de naburige intersecties."; **Opvolging:**
 - De baanbeschikbaarheidsclassificatie is aangepast waardoor er minder kans is op vergissingen;
 - Na een baaninspectie wordt de baan meteen op het baanpaneel zichtbaar als 'beschikbaar' weergegeven;

- Alle baankruisingen verlopen voortaan uitsluitend na toestemming van de verkeersleiding;
- In het operations manual voor de verkeersleiding is de verantwoordelijkheid voor het aanvragen en teruggeven van een baan duidelijker geformuleerd;
- Het overige stopbarbeleid op de luchthaven Schiphol blijft ongewijzigd: bij goed zicht gaan géén stopbars aan, behalve de fixed stopbars en bij de sleepkruisingen. Bij bijzondere zichtomstandigheden gaan alle stopbars aan.

Rapport 2017-04-06, veiligheid vliegverkeer Schiphol

- **Aanbeveling:** "monitor en evalueer de afwijkingen van procedures en standaarden door verkeersleiders."; **Opvolging:** monitoring van vijf procedures is gerealiseerd door indicators waarop wordt gestuurd in het safety dashboard van het operationele managementteam op te nemen:
 - De tijd tussen een landing en een direct daaropvolgende start op een andere baan die daarvan afhankelijk is;
 - Het aantal kruisingen bij de overgang 'W5' van de Zwanenburgbaan (18C/36C);
 - De onderlinge hoogte en afstand tussen vliegtuigen tijdens het naderen op twee parallelle banen;
 - De rijrichting van de vogelwacht, tegen het vliegverkeer in;
 - De separatie tussen vliegtuigen tijdens de laatste fase van de landing.

Veiligheidsstudies

Volgens de Europese regelgeving moet voor elke verandering aan het luchtverkeersleidingssysteem een veiligheidsbeoordeling of -studie worden uitgevoerd. De belangrijkste veiligheidsstudies die zijn uitgevoerd ter ondersteuning van wijzigingen waren in 2018:

- Voor de verbouwing van de hoofdverkeerstoren op Schiphol deden we een uitgebreide veiligheidsanalyse om te verzekeren dat activiteiten tijdens de ombouw niet konden leiden tot veiligheidsproblemen in de lucht.
- We namen maatregelen om ervoor te zorgen dat het torenpersoneel voorbereid was voor de werkcondities;
- De werkomgeving werd geoptimaliseerd ter ondersteuning van het torenpersoneel;
- We namen maatregelen om de complexiteit in de werkomstandigheden te reduceren in de operationele context;
- De training voor de werkwijze tijdens de verbouwing werd verbeterd en stapsgewijs gegeven aan het operationeel personeel;
- Naar aanleiding van drie grote toekomstige infrastructuurwijzigingen op Schiphol, waaronder de nieuwe A-pier en de uitbreiding van het vrachtplatform, werd in het kader van ISMS een uitgebreide veiligheidsstudie gedaan voor het zuid gebied, met daarin ook specifieke aandacht voor kruisingen door voertuigen en vliegtuigen van de Kaagbaan (06/24). Dit leidt tot aanpassingen aan de kruisingsprocedures;
- Voor de uitbreiding van Lelystad Airport werd een intensieve veiligheidsstudie opgeleverd met onder andere speciale aandacht voor de toe te passen vliegroutes, de werkdruk bij Schiphol verkeersleiders waarvoor de werkwijze wijzigt, klein luchtverkeer (VFR) en werklast van de Lelystad torenverkeersleiders. Dit leverde negen aanbevelingen op om specifieke risico's te verminderen tot een aanvaardbaar niveau. Deze aanbevelingen worden opgevolgd voor gereedstelling.

Internationale samenwerking

Single European Sky (SES) en Functional Airspace Block Europe Central (FABEC)

In het kader van SES wordt op diverse terreinen, waaronder veiligheid, samengewerkt met Europese collega-organisaties. Het voorzitterschap van het FABEC Standing Committee Safety ligt bij LVNL. FABEC is een samenwerkingsverband tussen de staten en militaire en burgerluchtverkeersdienstverleners van België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Zwitserland en Nederland, inclusief het Maastricht Upper Area Control Centre. Het is gericht op het verbeteren van veiligheid, het verkorten van routes, het verhogen van de capaciteit in het luchtruim en het verbeteren van kostenefficiëntie voor luchtvaartmaatschappijen. De veiligheidsprestaties worden conform de regelgeving gerapporteerd via FABEC aan de Nederlandse overheid en aan de Europese Commissie.

European Aviation Safety Agency (EASA)

Door EASA wordt voor veiligheidsaspecten nieuwe regelgeving voorbereid. De regelgeving wordt door EASA voorgesteld en uiteindelijk door de Europese Commissie als wetgeving uitgebracht. Deze wetgeving heeft direct kracht van wet in Nederland, zonder tussenkomst van de Nederlandse regering of het parlement. Het blijven volgen van de ontwikkelingen op Europees regelgevend gebied vergt door de diversiteit en hoeveelheid in wording zijnde regelgeving doorlopend een flinke inspanning van LVNL.

In het verslagjaar werkte LVNL aan de invoering van EU-verordening 2017/373. Daarin staan de nieuwe eisen aan luchtverkeersleidingsorganisaties, de zogenoemde Air Traffic Management Common Requirements, waaraan op 2 januari 2020 moet worden voldaan.

EUROCONTROL

Het Safety Team van EUROCONTROL is specifiek gericht op de ondersteuning van luchtverkeersleidingsdiensten die naar aanleiding van nieuwe Europese regelgeving moeten worden aangepast. In 2018 werden drie vergaderingen gehouden. Wij leveren de co-chairman van het Safety Team, naast de statutaire co-chairman van EUROCONTROL. In het Safety Team krijgen wij inzicht in de maturity score van andere luchtverkeersleidingsorganisaties (zie ook: Effectiveness of Safety Management System - EoSM), maken we afspraken over hoe gezamenlijk de Europese Commissie of EASA te benaderen over aanstaande wetgeving of jaarplannen voor veiligheid en delen we gezamenlijke veiligheidswaarschuwingen.

CANSO Safety Standing Committee

LVNL is lid van het het Steering Committee van de Safety Standing Committee van CANSO. Jaarlijks wordt een CANSO Annual Safety Seminar georganiseerd. Dit bevordert de kennis van wat er internationaal om ons heen gaande is en verzekert ons van de kennis van de beste methoden en technieken om de veiligheid te borgen. Hier kunnen wij onze veiligheidsprestaties vergelijken met andere luchtverkeersleidingsorganisaties.

Informatiebeveiliging Gegevensbescherming

De Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) is van toepassing sinds 25 mei 2018. Daarmee is geregeld dat in de hele Europese Unie dezelfde privacywetgeving geldt.

LVNL was goed voorbereid op de invoering hiervan. In 2017 stelden we een functionaris voor de gegevensbescherming aan en werd het data privacy beleid vastgesteld. In oktober 2018 is samen met het ministerie van IenW een lijst met vastgestelde AVG-indicatoren ingevuld. Op alle indicatoren scoort LVNL goed.

Cybersecurity

In het kader van cybersecurity is de invoering van de Wet beveiliging netwerk- en informatiesystemen (Wbni) op 9 november 2018 van belang. Deze wet is erop gericht de digitale weerbaarheid van Nederland te vergroten, de gevolgen van cyberincidenten te beperken en zo maatschappelijke ontwrichting te voorkomen.

LVNL is, als onderdeel van de aanbieders van vitale infrastructuur, aangewezen als aanbieder van zogenoemde essentiële diensten. De wet kent een meldplicht en een zorgplicht. In overleg met het ministerie van IenW zijn in 2018 de drempelwaarden vastgesteld voor de meldplicht. De invulling van de zorgplicht is nog onderwerp van gesprek tussen het ministerie van IenW, de Inspectie Leefomgeving en Transport en alle aanbieders van essentiële diensten op Schiphol.



I. BESTUURSVERSLAG

EFFICIËNTIE EN KWALITEITSZORG

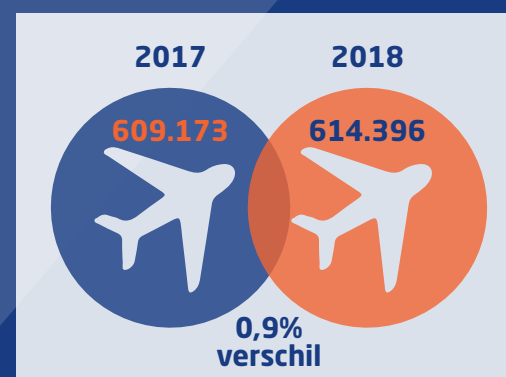


BESTUURSVERSLAG VERKEERSCIJFERS

- * Handelsverkeer en general aviation met een IFR-vliegplan (Instrument Flight Rules).
- ** Een terreinvlucht is een vlucht die start van en daarop volgend landt op hetzelfde luchtvaartterrein.
- *** Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden.

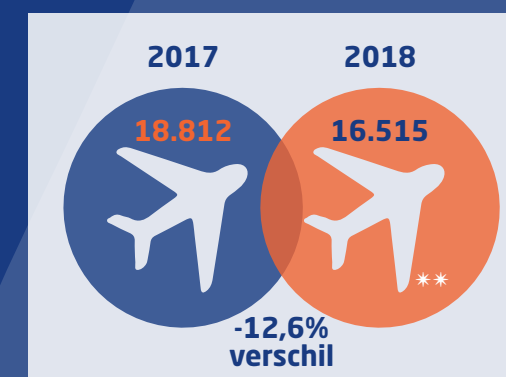
Amsterdam Area Control Centre - ACC

Totaal aantal afgehandelde vluchten



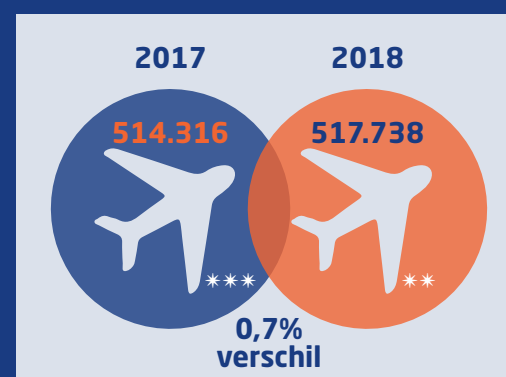
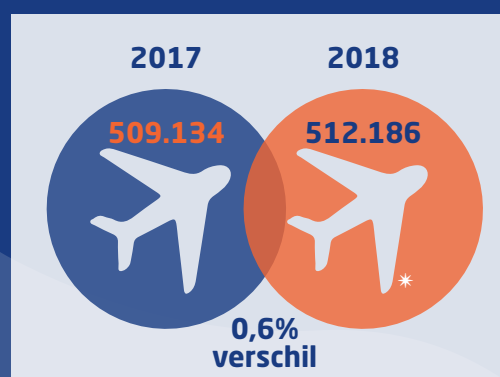
Maastricht Aachen Airport - Beek

Totaal aantal afgehandelde vluchten, inclusief terreinvluchten



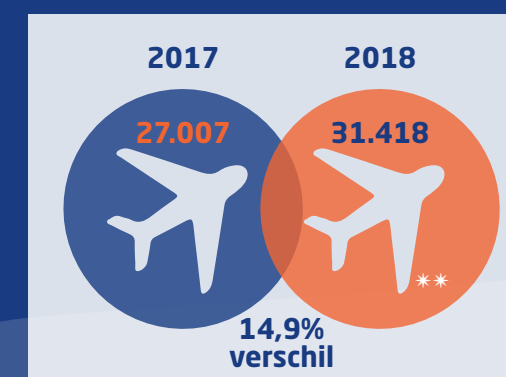
Schiphol Tower/Approach - TWR/APP

Totaal aantal afgehandelde vluchten + Totaal inclusief terreinvluchten



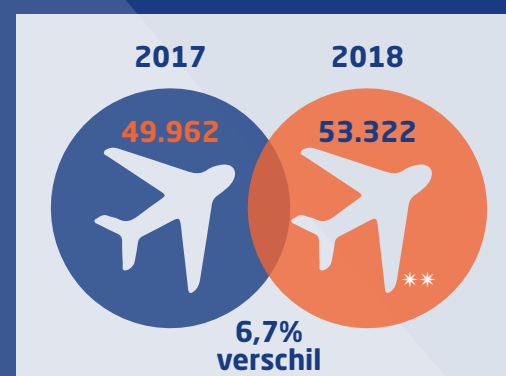
Groningen Airport Eelde - Eelde

Totaal aantal afgehandelde vluchten, inclusief terreinvluchten



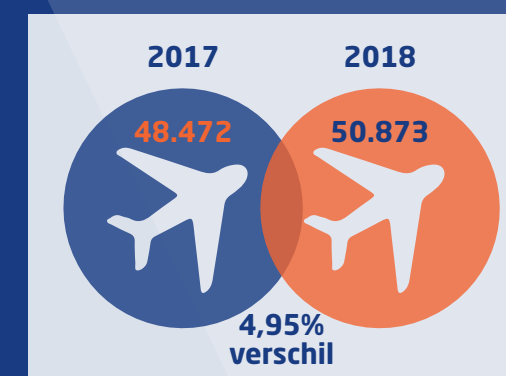
Rotterdam The Hague Airport - Rotterdam

Totaal aantal afgehandelde vluchten, inclusief terreinvluchten



North Sea Area Amsterdam en ongecontroleerd boven land

Totaal aantal afgehandelde vluchten



Waarvan gefactureerd in 2018: 8.914

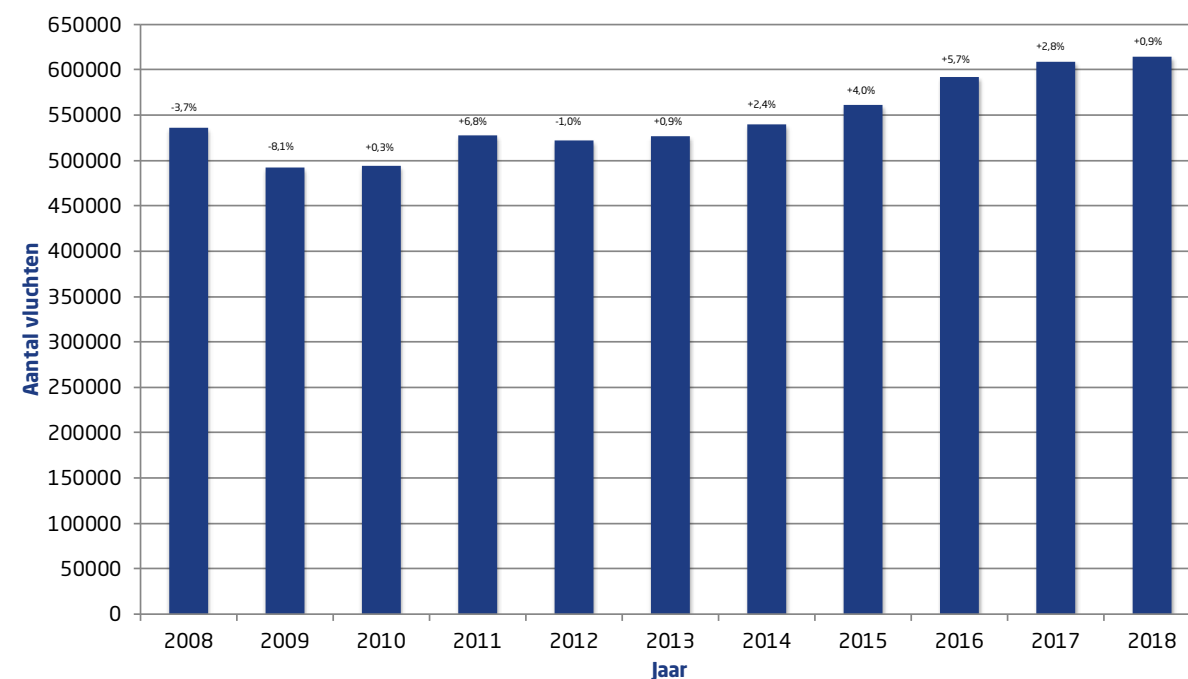
Waarvan gefactureerd in 2017: 9.110

Vershil: -2,2%

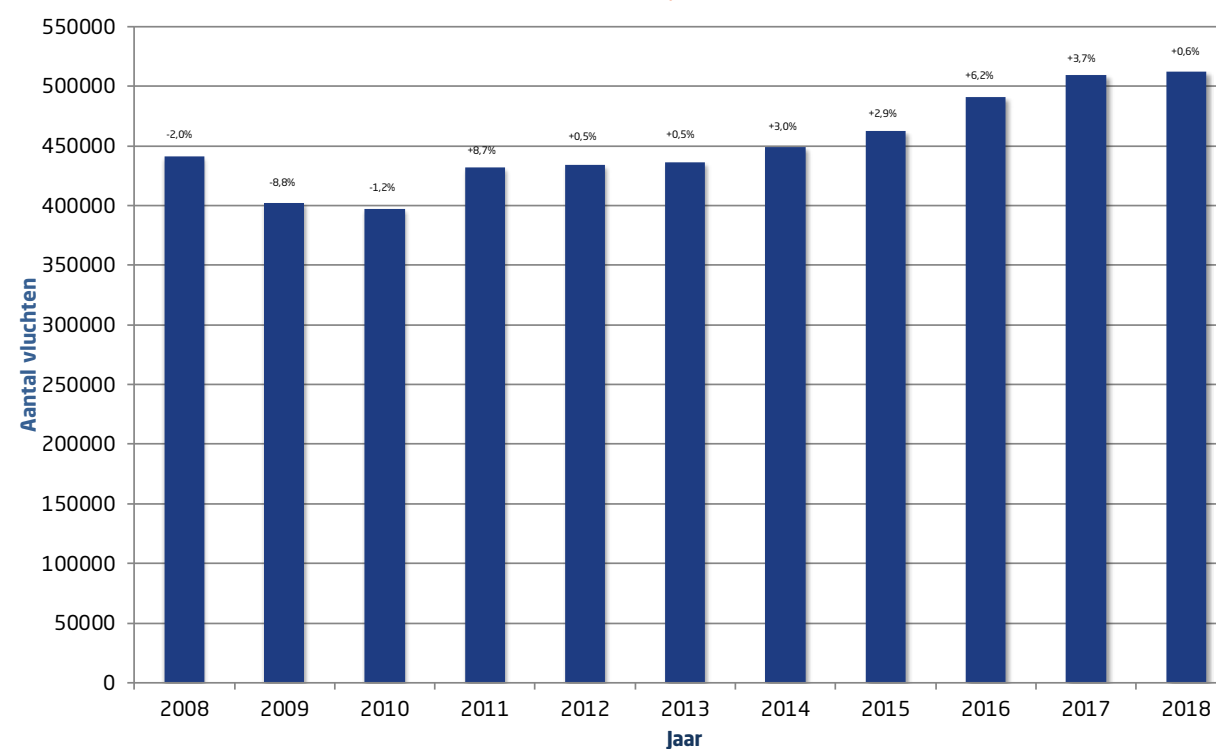
BESTUURSVERSLAG

EFFICIËNTIE EN KWALITEITSZORG

Aantal vluchten Amsterdam ACC



Aantal vluchten Schiphol TWR/APP



FABEC-doelen

Het FABEC-capaciteitsdoel is vastgesteld op een gemiddelde air traffic flow management (ATFM) vertraging (en-route luchtruim) van maximaal 0,42 minuut per vlucht in 2018. Daarnaast geldt een aparte norm voor maximale vertraging met door de ANSP's (Air Navigation Service Providers) beïnvloedbare redenen, waaronder luchtverkeersleidingscapaciteit, beschikbaarheid personeel, speciale evenementen, medegebruik van luchtruim door militairen en uitval van technische apparatuur. De redenen worden aangegeven met de codeletters CRSTMP, waarbij de individuele letters staan voor:

- C** - Air traffic control capacity;
- R** - Air traffic control routings;
- S** - Air traffic control staffing;
- T** - Air traffic control equipment;
- M** - Airspace Management;
- P** - Special event.

De CRSTMP-norm is in het verslagjaar 0,33 minuut per vlucht.

FABEC heeft als geheel de doelstellingen voor 2018 niet gehaald; de vertragingen in het FABEC-gebied zijn toegenomen. LVNL heeft in 2018 de doelstellingen wel gehaald en daarmee een positieve bijdrage geleverd aan het behalen van de FABEC-norm. Ook in 2019 verwachten wij de doelstellingen te halen.

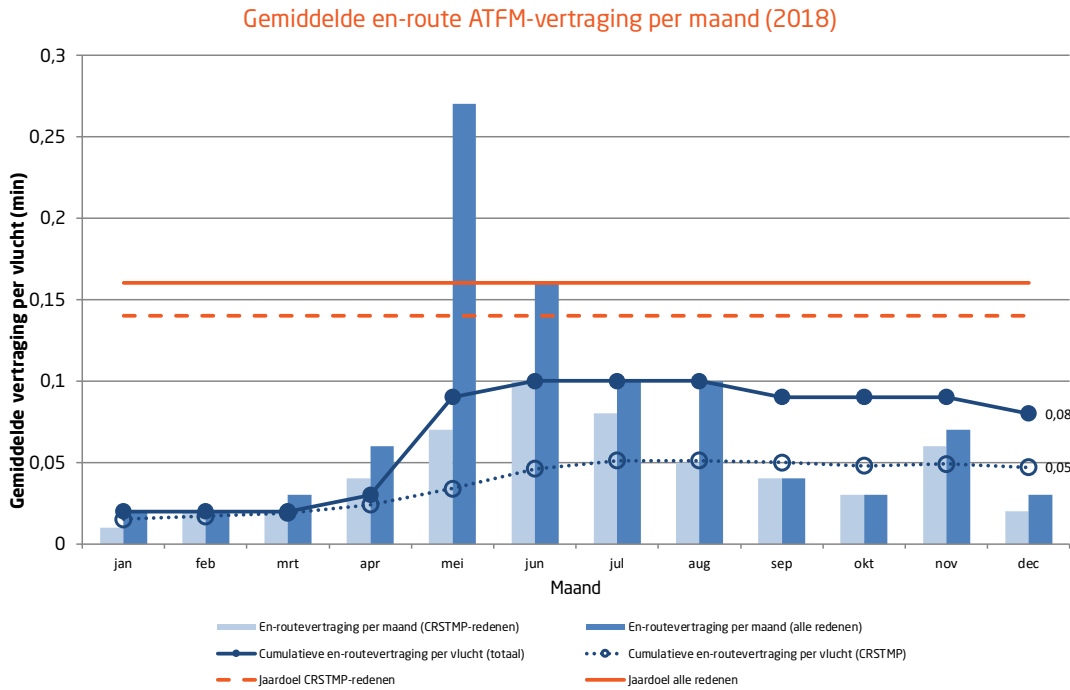
Om de FABEC-doelen te bereiken zijn in Nederland individuele doelen gesteld voor het Amsterdam Area Control Centre (ACC), dat de verantwoordelijkheid is van LVNL en voor het Maastricht Area Control Centre (MUAC), dat onder verantwoordelijkheid valt van EUROCONTROL. De doelen gesteld aan MUAC beslaan het hele MUAC-gebied in Europa.

Het behalen van de individuele doelen is in de tweede referentieperiode* (2015-2019) niet verplicht. De doelen verwijzen echter wel naar de gemeenschappelijke belofte om het doel van een gemiddelde ATFM-vertraging per gecontroleerde vlucht (0,42 minuut) en het presteren binnen de CRSTMP-norm (0,33 minuut) in het FABEC-gebied daadwerkelijk te behalen. FABEC-luchtverkeersdienstverleners mogen onderpresteren mits partners beter presteren, zodat de totale FABEC-prestatie niet in gevaar komt. Hieraan is een bonus-malusregeling verbonden. De bonus of boete wordt verdeeld over de partners die hebben bijgedragen aan het wel of niet halen van de norm.

*

De periode waarin luchtverkeersdienstverleners moeten voldoen aan een pakket aan eisen gesteld door de Europese Unie in het kader van de Single European Sky - SES.

Capaciteitsprestaties LVNL
Gemiddelde vluchtvertraging, gerelateerd aan
luchtverkeersdienstverlening (ATFM)

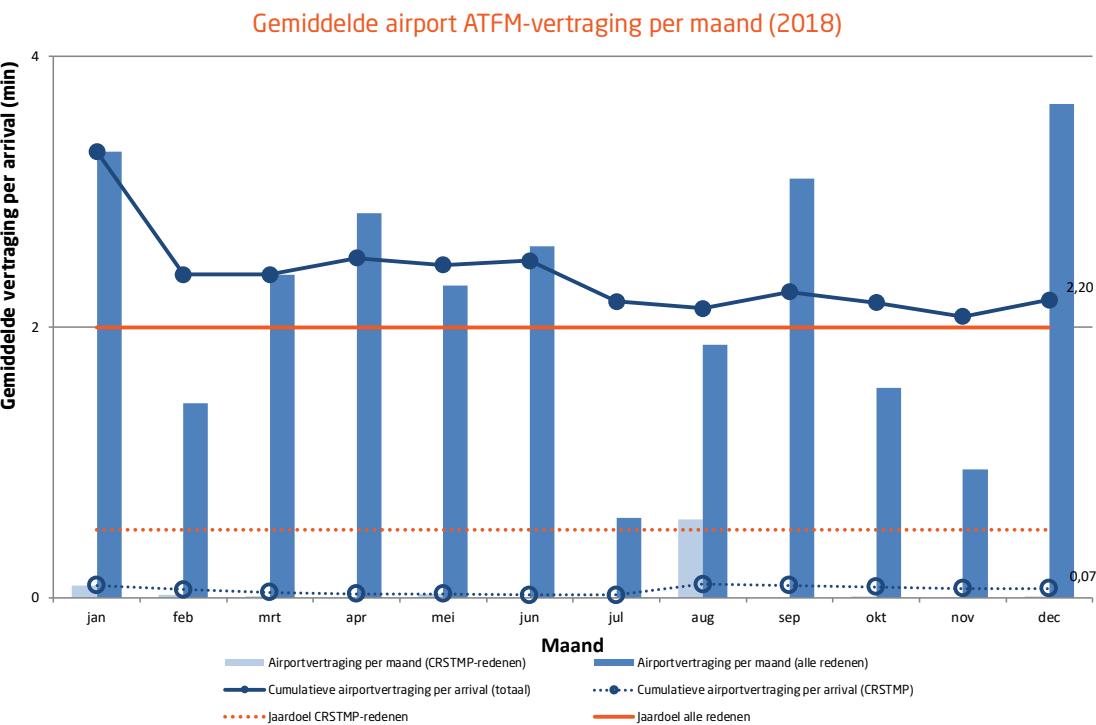


Gemiddelde en-route ATFM-vertraging per vlucht in 2018.

De gemiddelde vluchtvertraging gerelateerd aan luchtverkeersdienstverlening (ATFM) wordt gemonitord. De indicatieve waarden voor de gemiddelde en-route ATFM-vertraging zijn 0,16 minuut per gecontroleerde vlucht voor alle redenen en 0,14 minuut per gecontroleerde vlucht voor de CRSTMP-redenen.

In 2018 was de gemiddelde en-route ATFM-vertraging voor LVNL 0,08 minuut per gecontroleerde vlucht voor alle redenen en 0,05 minuut voor CRSTMP-redenen. De uitschieters in mei en juni zijn veroorzaakt door veel en hevige onweersbuien.

Gemiddelde airport ATFM-vertraging per arrival

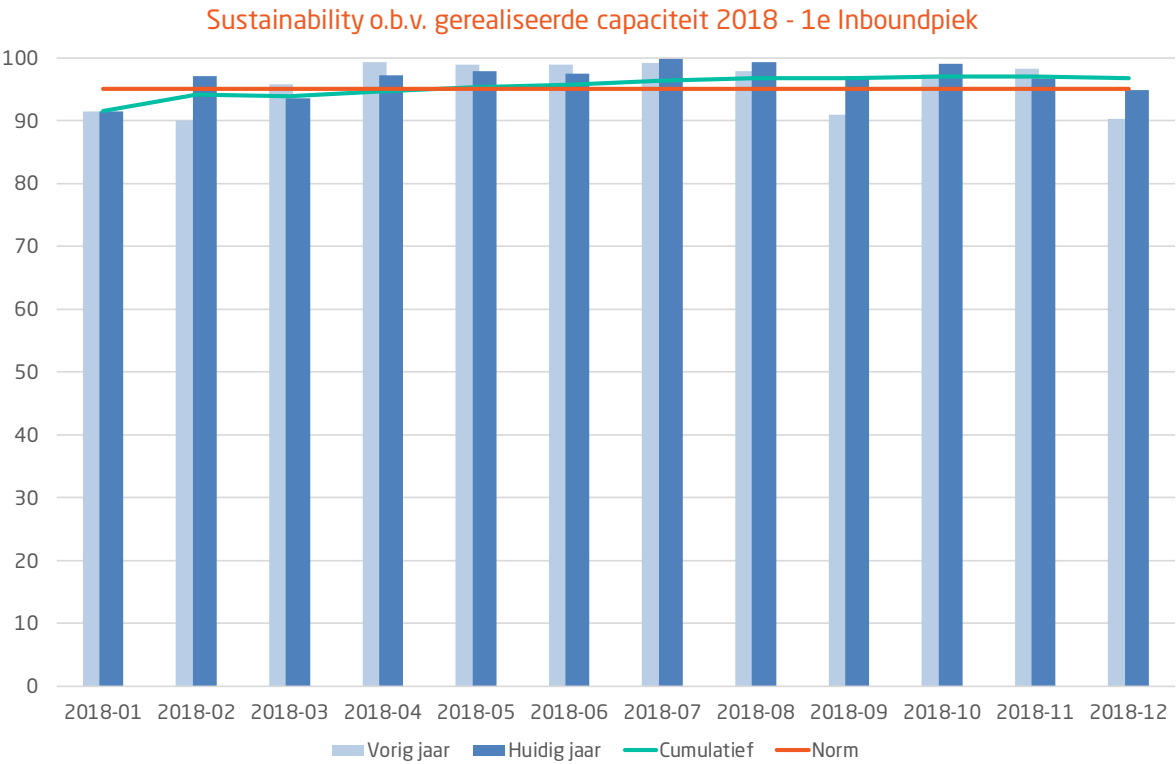


Gemiddelde airport ATFM-vertraging per arrival in 2018.

Het doel voor de gemiddelde airport ATFM-vertraging is maximaal 2 minuten per aankomende vlucht voor alle redenen en 0,5 minuut voor CRSTMP-redenen. In 2018 was de gemiddelde airport ATFM-vertraging 2,20 minuten per op Schiphol aankomende vlucht voor alledereenen en 0,07 minuut voor CRSTMP-redenen. De voornaamste

niet-CRSTMP-redenen waren het hogere verkeersaanbod dan de nominale capaciteit en slecht zichtcondities, harde wind, sneeuw en buien. Deze weersomstandigheden kwamen vooral voor in januari en december.

Betrouwbaarheid capaciteit



In de grafiek hierboven staat de tot doel gestelde en gerealiseerde prestatie ten aanzien van de betrouwbaarheid (sustainability) dat de afgegeven capaciteit ook daadwerkelijk kan worden waargemaakt in de eerste piek van verkeer met bestemming Amsterdam Airport Schiphol. LVNL is verantwoordelijk voor de realisatie van deze doelstelling.

In 2018 is in 96,8 procent van de tijd de tot doel gestelde sustainability gerealiseerd, ruim boven de norm van 95 procent en een verbetering van de betrouwbaarheid van de geleverde capaciteit ten opzichte van 2017 (95,7 procent).

Kwaliteitszorg

Kwaliteitszorg is het geheel aan maatregelen waarmee we op systematische manier de kwaliteit van onze operationele dienstverlening in brede zin bepalen, bewaken en verbeteren. In 2018 is een project gestart dat alle processen beoordeelt op de effectieve werking en onderbrengt in nieuw aangeschafte moderne software. Dit project wordt eind december 2019 afgerond.

GRC Board

Onze Governance, Risk and Compliance Board (GRC Board) heeft zich in 2018 geconcentreerd op het terugdringen van het aantal keer dat de effectieve afhandeling van een actiepunt naar aanleiding van een audit later was dan gepland. Eind 2018 was dit aantal teruggebracht tot nul. Proactieve monitoring is ingericht om zogenoemde ‘overdues’ te voorkomen.

Vorbereiding nieuwe EU-eisen

Met ingang van 2 januari 2020 stelt de Europese Unie nieuwe eisen aan luchtverkeersleidingsorganisaties; de zogenoemde Air Traffic Management Common Requirements. In het verslagjaar hebben wij voorbereidingen getroffen om aan te kunnen tonen dat we voldoen aan deze eisen.

Risicomanagement

De GRC Board bespreekt periodiek het risicoprofiel van LVNL. Daarbij wordt vastgesteld of de geïdentificeerde risico’s en de daarbij behorende risico-inschattingen nog de actualiteit weerspiegelen. Waar nodig vindt bijstelling plaats. Verder wordt de voortgang op de gedefinieerde beheersmaatregelen en de effectiviteit van deze maatregelen besproken. Daar waar dit nodig wordt geacht worden aanvullende maatregelen gedefinieerd.

In verband met het risicomanagement voor de operationele dienstverlening in de brede zin zijn de beschikbare BowTies* verder ontwikkeld, met als doel mogelijk nadelige operationele gevolgen van risico’s te voorkomen.

Risicocategorie	Risico-omschrijving	Risico-bereidheid	Gewicht
Operationeel	Onvoldoende resultaat opleiden verkeersleiders en inefficiënt vakbekwaam houden van rating houders	Laag	Hoog
Operationeel	Ernstige incidenten of ongevallen op start- en landingsbanen	Laag	Hoog
Imago en financieel	Imago- en economische schade bij een grote reductie van afhandelingscapaciteit als gevolg van calamiteiten	Laag	Hoog

* De BowTie-methode is een hulpmiddel om proactief mogelijke incidentscenario’s en relevante beheers- en beschermingsmaatregelen, snel en begrijpelijk in kaart te brengen.

Overige risico’s worden gemanaged via de toprisicomatrix. Deze matrix is begin 2019 herijkt en geeft een overzicht van de als hoog geïdentificeerde risico’s en de maatregelen die worden getroffen om deze risico’s te mitigeren.

Onderstaande tabel biedt inzicht in de belangrijkste risico’s, te weten de risico’s die als ‘hoog’ of ‘significant’ zijn gekwalificeerd per ultimo 2018. Voor alle risico’s geldt dat de verantwoordelijkheid voor het beheersen van deze risico’s uniek is toegewezen aan functionarissen en dat het verloop van de risico’s en beheersmaatregelen wordt bewaakt door de GRC Board.

Bij het bepalen van de risicobereidheid laten wij ons leiden door onder meer onderstaande afwegingen:

- De mate waarin de continuïteit en kwaliteit, daarbij veiligheid in het bijzonder, van onze wettelijke taken in het geding zouden kunnen zijn;
- De mate waarin het risico van invloed is op het bereiken van de strategische doelstellingen;
- De mate waarin onze stakeholders direct getroffen worden wanneer risico’s zich voltrekken;
- De mate waarin LVNL eventuele financiële/economische schade kan dragen.

Naarmate onze risicobereidheid afneemt troosten wij ons vanzelfsprekend grotere inspanningen en plegen wij meer investeringen om de risico’s te beheersen.

Het gewicht van de risico’s weerspiegelt de inschatting van de kans waarmee het risico zich kan voordoen en het effect daarvan. De risico’s worden hierna kort toegelicht.

Voldoende gekwalificeerd operationeel personeel

Voor de operationele dienstverlening beschikt LVNL op dit moment over voldoende gekwalificeerd personeel. De beschikbaarheid van zogenoemde operationele experts is echter ook noodzakelijk voor (strategische) projecten. Met het oog op de toenemende verkeersgroei, onze ambitieuze projectportfolio en de veranderingen die deze projecten met zich meebrengen voor ons ATM-systeem enerzijds en het voorziene natuurlijke verloop anderzijds, zet LVNL zwaar in op het behouden van voldoende verkeersleiderscapaciteit. Wanneer zich tekorten voordoen zal dit primair een risico vormen voor de snelheid waarmee LVNL de beoogde verbeteringen aan het ATM-systeem kan realiseren. Om dit risico te mitigeren en te voorkomen dat mogelijk ook de operationele dienstverlening geraakt zou kunnen worden, worden onder meer maatregelen getroffen in de werving en selectie van aspirant-verkeersleiders en maatregelen om de effectiviteit van het opleidingsproces, gemeten naar het slagingspercentage, te verhogen. Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar pagina 46.

Ernstige incidenten of ongevallen op start- en landingsbanen

LVNL wil de veiligste luchtverkeersdienstverlener ter wereld worden. In de veiligheidsparagraaf van dit bestuursverslag is al uitgebreid ingegaan op het veiligheidsaspect en onze huidige veiligheidsprestaties. Incidenten of ongevallen op start- en landingsbanen vormen voor LVNL vanuit meerdere perspectieven een risico. Dergelijke ongevallen en incidenten kunnen grote schade aan mensen en zaken veroorzaken. Het raakt echter ook het fundament van onze dienstverlening en onze stakeholders in de keten, het vertrouwen in een veilige dienstverlening. In aanvulling hierop kunnen dergelijke incidenten - afhankelijk van de oorzaken en de gevolgen daarvan en het aandeel van LVNL daarin - van invloed zijn op de financiële draagkracht van LVNL. Onze risicobereidheid op dit punt is om deze redenen laag en brengt met zich mee dat wij een groot scala aan beheersmaatregelen treffen variërend van het creëren van in- en externe awareness en uitvoeren van gedegen incidentenonderzoek tot het treffen van technische beheersmaatregelen.

Reductie afhandelingscapaciteit als gevolg van calamiteiten

In dit jaarverslag is verslag gedaan van een tweetal systeemstoringen die - zonder de veiligheid in het geding te brengen - tot een reductie van onze afhandelingscapaciteit hebben geleid. Het feit dat Schiphol een van de grotere en drukste hubs in Europa is maakt dat een verstoring van de afhandelingscapaciteit direct ervaren wordt in het hele netwerk.

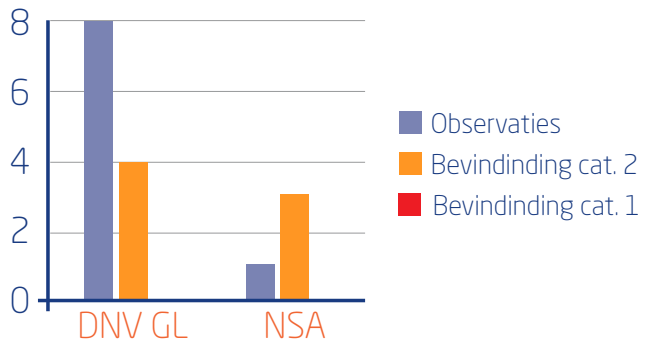
** Observatie: bevinding waar een relatie met een norm-eis ontbreekt, of een bevinding zonder duidelijke bewijsvoering; Categorie 1: onderwerp is niet geregeld, of in de praktijk niet conform de beschrijving in LVNL Essentials uitgevoerd met mogelijk grote gevolgen voor veiligheid of het verlies van het Common Requirement/ISO9001-certificaat, Categorie 2: onderwerp is gedeeltelijk geregeld, of in de praktijk niet conform de beschrijving in LVNL Essentials uitgevoerd met mogelijk (beperkte) gevolgen voor veiligheid of het behoud van een Common Requirement/ISO9001-certificaat.

LVNL realiseert zich dat de (economische) belangen van de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen groot zijn en dat een robuuste dienstverlening door LVNL juist ook deze belangen ten dienste staat. Vanuit die optiek pleegt LVNL grote investeringen in de vervanging van bestaande systemen, de uitbreiding van de redundantie in de systeemarchitectuur en het bouwen van een volwaardig contingency centrum op Schiphol-Oost.

Auditresultaten

In 2018 voerde de National Supervisory Authority (NSA) externe audits uit op de ICAO- en EU-regelgeving. Op eigen verzoek zijn we door Det Norske Veritas Germanische Lloyd (DNV GL) geaudit tegen de ISO9001-kwaliteitsnorm.

Deze externe toetsen leverden de volgende aantallen bevindingen en observaties** op:



Alle bevindingen betreffen niet risicovolle - categorie 2 - afwijkingen van ISO9001- en Europese verordeningen.

Wij voeren zelf interne audits uit. In het verslagjaar leverde dit elf bevindingen van de tweede categorie op en 41 observaties.

Voor alle bevindingen wordt een ‘corrective action plan’ opgesteld. De GRC Board monitort de voortgang van deze plannen.

Voor 2019 is de risicogebaseerde auditplanning tot stand gekomen in lijn met de topprioriteiten en de toprisco’s die relevant zijn voor de strategie van LVNL. Om een nog onafhankelijker oordeel te kunnen geven worden de interne audits in 2019 alleen centraal uitgevoerd door auditors vanuit de nieuwe afdeling Operational Risk Management.

I. BESTUURSVERSLAG

MAATSCHAPPIJ EN KLANT



BESTUURSVERSLAG MAATSCHAPPIJ EN KLANT



Minimalisering van negatieve effecten van luchtvaart voor de omwonenden van luchthavens, minimalisering van negatieve effecten en risico's voor de maatschappij en het milieu en het bevorderen van welzijn van de medewerkers van LVNL, staan hoog op de agenda.

Duurzame bedrijfsvoering

LVNL is een belangrijke ketenpartner in een voor Nederland belangrijke sector. Wij maken efficiënt vliegen mogelijk door middel van het optimaliseren van vliegroutes en processen en willen samen het verschil maken. Zowel intern als extern gaan we partnerships aan om toe te werken naar een duurzamere luchtvaartwereld. Ieder binnen zijn eigen expertiseveld.

Op 3 oktober 2018 hebben we met de andere partijen uit de luchtvaart het actieplan 'Slim en Duurzaam' overhandigd aan de minister van IenW. Met deze partijen versnellen we de verduurzaming van de luchtvaartsector. De ambitie van het actieplan is 35 procent minder CO2 in 2030.

CO2-emissies LVNL

Eind 2018 hebben we een meting laten verrichten op de CO2-uitstoot van onze organisatie. Hiervoor is de ISO14064-methodiek gebruikt. In de meting is specifiek gekeken naar: gebruik van aardgas voor gebouwverwarming, dienstkilometers met bedrijfsauto's en directie-auto's, elektriciteit voor gebouw en proces; inkoop van papier; dienstreizen met vliegtuig, trein en eigen vervoer van medewerkers en woon-werk verkeer met trein en met eigen vervoer van medewerkers.

In 2018 nam de CO2-emissie af ten opzichte van 2017. Deze afname is veroorzaakt door het feit dat LVNL sinds 2018 haar elektriciteit duurzaam inkoopt en dat zij haar vliegkilometers deels compenseert met behulp van Bio Fuel Compensation (programma van KLM).

Ambities LVNL

De eigen ambities van LVNL zijn gebaseerd op de doelstellingen van de rijksoverheid op het gebied van klimaat en circulariteit, toegespitst op onze eigen organisatie en ambitieniveau.

Onze doelstellingen zijn:

- CO2-reductie van 35 procent in 2025 voor de bedrijfsvoering;
- Een reductie van vijftig procent van het gebruik van primaire grondstoffen in 2025;
- CO2 footprint van onze bedrijfsvoering is 0 in 2030;
- Honderd procent circulaire bedrijfsvoering in 2030.

Deze doelstellingen hebben we uitgewerkt in een roadmap op hoofdlijnen. We gaan onze doelstellingen bereiken door onze bedrijfsvoering steeds verder te verduurzamen, bijvoorbeeld door verantwoord in te kopen en aan te besteden, ons afval te recycleren, een groen wagenpark te realiseren en onze gebouwen op een duurzame manier te realiseren en verbeteren.

Omgeving

Omgevingsraad Schiphol (ORS)

De Omgevingsraad Schiphol is het gremium waar alle vraagstukken, belangen en partijen rond de ontwikkeling van Schiphol en omgeving bij elkaar komen. Wij nemen op alle niveaus deel aan de overleggen en geven de raad advies over operationele maakbaarheid en veiligheid van voorstellen.

Daarnaast participeren we ook in de door de ORS georganiseerde huiskamergesprekken; gesprekken met omwonenden, bij mensen thuis, als onderdeel van de maatschappelijke consultatie.

In 2018 stonden twee adviesaanvragen van de minister van IenW op de agenda. Deze aanvragen gingen over de ontwikkeling van Schiphol in relatie tot de omgeving en de balans tussen wonen en vliegen. Om tot deze adviezen te komen vond een brede maatschappelijke consultatie plaats.

Begin 2019 moest worden vastgesteld dat de partijen niet de ruimte hebben gevonden om begrip op te brengen voor een

Samen luchtvaart mogelijk maken

laatste voorstel van de voorzitter van de Omgevingsraad aan de partijen van de Omgevingsraad. De resultaten van elke stap in deze consultatie zijn vastgelegd en gepubliceerd op de website van de raad: omgevingsraadschiphol.nl.

Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI)

In het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol zijn elf milieuregels opgenomen, waaraan LVNL is gehouden bij de afhandeling van het luchtverkeer van en naar Schiphol. Negen regels hebben betrekking op het routegebruik en twee regels op het baangebruik. Voor elke regel is een norm vastgesteld voor het percentage afwijkingen dat per gebruiksjaar binnen de regel is toegestaan. Deze normen variëren van nul tot vijftien procent van het aantal vliegtuigbewegingen waarop de regel van toepassing is.

In het gebruiksjaar 2018 is één van de normen van de elf milieuregels, zoals vastgelegd in de RMI, overschreden. Het ging hierbij om de regel voor baangebruik voor landend verkeer; milieuregel 11. De norm op deze regel is nul vluchten. Eén vlucht is drie minuten na elf uur 's avonds vanuit het noordoosten geland op de Kaagbaan (baan 24). In de regel staat dat dit alleen is toegestaan tussen zes uur 's ochtends en elf uur 's avonds.

De volledige rapportage is te vinden op onze website, onder Nieuws, Beeldbank en Publicaties.

Bewonersaanspreekpunt Schiphol (Bas)

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. De rapportages, per kwartaal en per jaar, staan op de website bezoekbas.nl.

Klantwaardering en -consultatie

Onderzoek

Klantwaarderingsonderzoeken worden door LVNL op regelmatige basis uitgevoerd. Voor de Mainport Schiphol - bestaande uit Amsterdam Airport Schiphol en Rotterdam The Hague Airport - en de Regional Unit - bestaande uit Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport - deden we dit in het verslagjaar. Uit de 29 interviews afgenomen door een onafhankelijke onderzoeker blijkt dat het totaalbeeld van LVNL positief is. Dit neemt niet weg dat er waardevolle aanbevelingen voor verbetering zijn gegeven, waarmee wij aan de slag gaan.



KLANTWAARDERINGS- ONDERZOEK LVNL 2018

7.1

SCORE

De gemiddelde score op het algemene beeld dat de geïnterviewden van LVNL hebben.

40

PERSONEN

In 2018 zijn door een onafhankelijk onderzoeker 29 gesprekken gevoerd met 40 personen, over het algemeen op directieniveau.

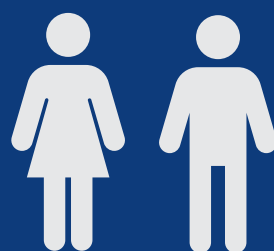
2

ONDERZOEKJAAR

Elke twee tot drie jaar voert LVNL haar klantwaarderingsonderzoek uit.

KWALITEIT VAN PRODUCT

De gesprekspartners zijn positief over het dagelijkse product dat LVNL levert. LVNL neemt haar verantwoordelijkheid en stuurt op resultaat. De professionaliteit van LVNL wordt door iedereen gewaardeerd en over veiligheid maakt men zich geen zorgen. Wel mag LVNL duidelijker stelling nemen in het debat over de toekomst van de luchtvaart en meer ownership pakken op het onderwerp veiligheid.

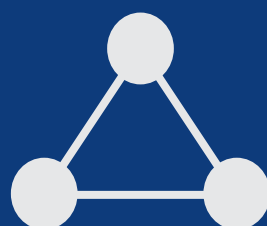


SAMENLEVING EN PARTNERS

De geïnterviewden zien dat LVNL op prettige wijze communiceert en dat de mentaliteit is veranderd van 'zonder ons wordt niet gevlogen' naar 'wij zijn er voor jullie'. De samenwerking wordt in het algemeen ervaren als open, collegiaal en plezierig. Toch mag LVNL opener zijn. Met name waar het gaat om werkzaamheden als het ontwikkelen van routes is het zaak om de ketenpartners eerder te betrekken. Het gaat daarbij ook om een verbreding en verdieping van de contacten. Vooral in de lagen onder het bestuur liggen kansen voor een gelijkwaardige dialoog.

DE ORGANISATIE

De geïnterviewden zien dat er een nieuwe wind waait bij LVNL. Het bestuur heeft duidelijke ambities. Als gevolg daarvan bevindt LVNL zich in een transformatie naar een organisatie die meer gericht is op de buitenwereld, samen met de stakeholders naar oplossingen wil zoeken en flexibeler en sneller kan gaan opereren. Deze cultuurverandering heeft plaatsgevonden in het bestuursmanagementteam, maar is nog niet altijd zichtbaar in de lagen daaronder. Vanwege de uitdagingen van LVNL moet deze cultuurverandering versneld worden doorgezet in de hele organisatie. Men vraagt specifiek aandacht voor de cultuurverandering binnen het operationele proces.



OMGEVINGSMANAGEMENT & PUBLIC AFFAIRS

De manier waarop de Deutsche Flugsicherung stakeholdermanagement heeft ingericht kan als inspiratiebron dienen. Op het gebied van public affairs zien de gesprekspartners veel blinde vlekken en gemiste kansen. Er zou meer sprake moeten zijn van partnerships.

RELATIE MET LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN

Luchtvaartmaatschappijen willen een open dialoog met LVNL. Chief Pilots@LVNL wordt gewaardeerd, maar kan meer opleveren. In een gebruikersoverleg, breder dan het Operationeel Schiphol Overleg, zouden operationele zaken als efficiëntie en capaciteit op operationeel niveau op de agenda moeten staan. Daarnaast zou LVNL voor iedere maatschappij afzonderlijk een opvatting over relatiemanagement moeten formuleren.

PROACTIEVE COMMUNICATIE

In het algemeen mag LVNL naar buiten toe actiever communiceren waar zij mee bezig is: be good and tell it. Daarvoor zou LVNL internationale best practices kunnen gebruiken van andere ANSP's, die hier verder mee zijn.

POSITIONERING EN PROFILERING

Veel gesprekspartners pleiten voor een meer zelfstandige rol van LVNL binnen de luchtvaartsector, binnen en buiten Nederland. LVNL kan zich krachtiger positioneren en profileren door standpunten in te nemen en een regierol te pakken.

KWALITEIT VAN OPLOSSINGEN

Gesprekspartners vinden het lang duren voor LVNL oplossingen heeft doorgevoerd. Procedures zijn onnodig zwaar en bureaucratisch. Gesprekspartners willen ook eerder betrokken worden bij veranderingen. Daarnaast adviseren zij vaker kennis en expertise van anderen te gebruiken.



AANBEVELINGEN KORT

BE GOOD AND TELL IT

LVNL kan actiever communiceren met de buitenwereld; andere luchtverkeersleidingsorganisaties bieden hiervoor inspiratie.

ZET CULTUURVERANDERING VERSNELD DOOR

Acht acties zijn genoemd om de cultuurverandering door te zetten en te verankeren.

PROFESSIONALISEER OMGEVINGSMANAGEMENT EN PUBLIC AFFAIRS

Positioneer deze onder Strategy and Capacity Management en organiseer reguliere overleggen op het niveau van het bestuur en het managementteam.

BENOEM DE VERANTWOORDELIJKHEDEN EN AANSPEEKPUNTEN

Verstevig en intensiveer de Chief Pilots@LVNL-bijeenkomsten en organiseer ook op het niveau onder het Bestuursmanagementteam reguliere overleggen met de luchtvaartmaatschappijen.

VERSNEL WAAR MOGELIJK DE CIVIEL-MILITAIRE SAMENWERKING

Versnel waar mogelijk de civiel-militaire samenwerking en laat stakeholders zien welke voordelen dit voor hen heeft

VERSTEVIG DE INTERNATIONALE POSITIONERING EN PROFILERING

Pak het voorzitterschap van FABEC positief op, verbind je met de lidstaten en EUROCONTROL waar mogelijk en streef naar kleine doelen. Neem standpunten in en draag die uit.

Consultatie

Op basis van de wettelijke verplichting consulteert LVNL haar klanten tenminste jaarlijks over haar dienstverlening. Op 15 juni 2018 gebeurde dit in de door het ministerie van IenW georganiseerde stakeholderconsultatie voor de en-route en terminal heffingszone. In deze consultatie hebben wij onder andere informatie gedeeld over de prestaties en resultaten van 2017, de prognose voor 2018, de ontwikkelingen in onze projectportfolio en de tariefprojectie voor 2019.

Op 16 mei 2018 heeft in samenwerking met Groningen Airport Eelde een gebruikersoverleg plaatsgevonden met betrekking tot de dienstverlening op Eelde. De consultatie van klanten van Maastricht Aachen Airport is op voorstel van de luchthaven verplaatst naar 2019, in afwachting van het nieuwe Luchthavenbesluit.

De stakeholders van de North Sea Area Amsterdam heffingszone zijn op 9 november 2018 geconsulteerd over de kostengrondslag en het tariefvoorstel 2019 en een meerjarendoorkijk hiervan tot 2023.

Klachtafhandeling

LVNL behandelt aan haar gerichte, schriftelijke klachten van externen af, conform hoofdstuk 9 ‘klachtbehandeling’ van de Algemene wet bestuursrecht. Klachten moeten binnen een termijn van zes weken worden afgehandeld. Er kan eenmaal een uitstel van vier weken worden gemeld.

KLACHTAFHANDELING 2018	
Aantal niet afgehandelde klachten uit 2017 of eerder	0
Aantal binnengekomen klachten in 2018 (2017: 80)	55
Totaal aantal te behandelen klachten in 2018	55
Aantal afgehandelde klachten uit 2017 of eerder	0
Aantal afgehandelde klachten uit 2018	55
Totaal aantal afgehandelde klachten	55
Aantal niet afgehandelde klachten op 31 december 2018	0

Aard en onderzoek van de klachten

Van de in 2018 binnengekomen klachten hadden 32 klachten - 58,2 procent - betrekking op geluid en waren veertien klachten - 25,5 procent - gebaseerd op route- en baangebruik. De andere negen klachten waren divers van aard.

Als klachten betrekking hebben op situaties die buiten de (directe) verantwoordelijkheid van LVNL vallen, sturen wij ze door naar de betrokken instanties. De indieners stellen we daarvan op de hoogte. Als informatie te vinden is op onze website, worden zij daarnaartoe doorverwezen. In 2018 werden 27 van de 55 klachten doorverwezen.

DOORVERWEZEN KLACHTEN 2018	
Inspectie Leefomgeving en Transport	3
Ministerie van Defensie	6
Amsterdam Airport Schiphol (AAS)	3
Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (Bas)	4
Luchtvaartmaatschappij	6
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	1
Andere luchtverkeersleiding	3
Airport Coördinator Netherlands (SACN)	1
Totaal	27

De in 2018 ingediende klachten betroffen overigens vliegverkeer dat zich volledig aan de door de overheid gestelde regels voor route- en baangebruik hield en op een veilige manier werd afgehandeld. Aan de indieners van klachten is met name uitleg gegeven over deze regels, de wijze waarop route- en baangebruik tot stand komt en de criteria die worden gehanteerd.

WOB-verzoeken

In 2018 ontving LVNL elf verzoeken om informatie met beroep op de Wet openbaarheid van bestuur (WOB). Alle indieners ontvingen binnen de daarvoor vastgestelde wettelijke termijn een reactie en waar de informatie bij LVNL beschikbaar en traceerbaar was, werden de verzoeken gehonoreerd.

WOB-VERZOEKEN 2018

1. **Vliegtuigbewegingen Schiphol gebruiksjaar 2017**
2. **Inzet vierde baan gebruiksjaar 2018 - actief - per 4 februari 2019 openbaar**
3. **Baangebruik november 2016 tot en met april 2018**
4. **Verzoek om vigerende prestatieplan TMA Luik-Maastricht**
5. **Vraag over roerende en onroerende zaken in Nederland van de Republiek Kazachstan**
6. **Storingen op Schiphol - actief - per 17 januari 2019 openbaar**
7. **Luchtvaartinlichtingen**
8. **Vertraging vlucht**
9. **Vertraging vlucht**
10. **Vertraging vlucht (ingetrokken)**
11. **Vertraging vlucht (ingetrokken)**

Juridische procedures
Chipshol

LVNL heeft op 12 maart 2010 cassatie ingesteld tegen het arrest van het Gerechtshof Amsterdam waarin onrechtmatig handelen van LVNL is vastgesteld met betrekking tot ruimtelijke plannen van Chipshol Holding BV voor een gebied in de nabijheid van de luchthaven Schiphol. Chipshol heeft ook (incidenteel) cassatieberoep ingesteld.

De Hoge Raad heeft op 25 mei 2012 het cassatieberoep van LVNL grotendeels verworpen en voor een deel toegewezen en het incidentele cassatieberoep van Chipshol verworpen. Dit betekent dat onherroepelijk vaststaat dat LVNL over de perioden maart 1999 en vanaf 29 november 2002 tot 18 oktober 2005 onrechtmatig heeft gehandeld. De onrechtmatigheid bestaat uit het geven van onvoldoende inzicht in en onderbouwing van door LVNL gegeven adviezen. De vraag of en in hoeverre LVNL schadeplichtig is jegens Chipshol moet in een schadestaatprocedure worden bepaald.

Op 29 november 2018 heeft LVNL in dit verband een conceptdagvaarding van Chipshol ontvangen met daarin een vordering ter hoogte van 120,9 miljoen euro. Ook heeft Chipshol bij brief van 29 november 2018 aan LVNL gevraagd of LVNL openstaat voor een schikkingsoverleg. Na bestudering van de conceptdagvaarding met bijbehorend schaderapport heeft LVNL het aanbod voor een schikkingsoverleg op 17 januari 2019

afgewezen, omdat LVNL van mening is dat (onder meer) de causaliteit tussen het aan LVNL verweten handelen en de door Chipshol gestelde schade niet vaststaat. Op 23 januari 2019 heeft LVNL vervolgens de (definitieve) dagvaarding ontvangen.

LVNL moet uiterlijk op 12 juni 2019 haar conclusie van antwoord indienen bij de rechtbank Noord-Holland. Gezien de nodige onzekerheden is het onduidelijk wat de uitkomst van deze juridische procedure zal zijn.

Bezwaar- en beroepsprocedures

In het verslagjaar zijn er 39 rechtspositionele bezwaarprocedures ingediend. Een van de bezwaren is ingetrokken. De overige 38 bezwaren zijn in het verslagjaar nog niet afgerond. Dat vindt in 2019 plaats. In 2018 zijn zes rechtspositionele beroepsschriften uit het jaar 2017 ingetrokken.

Er zijn in 2018 geen bezwaar- en beroepsprocedures geweest tegen besluiten die zijn genomen naar aanleiding van een verzoek op grond van de Wet openbaarheid van bestuur.

I. BESTUURSVERSLAG

TOPPRIORITEITEN



BESTUURSVERSLAG TOPPRIORITEITEN

- 1 Modernisering Torens Schiphol - realisatie in 2019
- 2 Nieuw luchtverkeersleidingssysteem iCAS
- 3 Nieuwbouw Polaris - realisatie in 2019
- 4 Luchtverkeersleiding op Lelystad Airport - voorbereidingen voor opening gereed in 2019
- 5 Voldoende luchtverkeersleiders om naast operationele inzet ook voldoende expertise zeker te stellen voor onze projecten

1 - Modernisering Torens Schiphol

Om de werkomgeving van de luchtverkeersleiding en daarmee de veiligheid te verbeteren, ondergaan de verkeerstorens op Schiphol een grootschalige verbouwing. We vernieuwen ze alle drie: de torentoren en de noodtoren op Schiphol-Centrum en de satellietstoren bij de Polderbaan. Het doel is zowel de veiligheid als de capaciteit verder te verhogen om klaar te zijn voor toekomstige ontwikkelingen op Schiphol.

Bovenin de koepel van de torentoren vindt de grootste verbouwing plaats. Daar wordt het aantal werkplekken bijna verdubbeld. De fysieke plekken - de consoles - worden volledig vernieuwd. Na de verbouwing kunnen daar vijftien mensen tegelijk werken. Omdat de verbouwing van de toren de verkeersafhandeling op Schiphol niet mag verstoren, wordt zij in de nacht uitgevoerd. De verbouwing loopt van september 2018 tot en met mei 2019.

Het moderniseren van de torens beperkt zich niet tot de werkplekken. De operationele werkwijze wordt gedigitaliseerd. De huidige papieren strippen worden vervangen door een nieuw digitaal strippensysteem (Electronic Flight Strips).

Er komt bovendien een aansluiting op een netwerk van camera's. Zij tonen beelden van locaties die door bebouwing op de luchthaven niet (goed) zichtbaar zijn vanuit de torens.

Inzet Aalsmeerbaan

LVNL heeft voorafgaande aan de verbouwing van de Schipholtoren een vrijstelling aangevraagd voor het verbod op nachtvluchten op de Aalsmeerbaan van 1 september 2018 tot en met 8 juni 2019. De bewoners van Aalsmeer en de Omgevingsraad Schiphol zijn per brief hierover geïnformeerd.

De reden voor de aanvraag voor vrijstelling is dat de verkeerstoren op Schiphol 's nachts verbouwd wordt en het vliegverkeer vanuit de noodtoren wordt afgehandeld. De noodtoren heeft fysieke beperkingen als het gaat om zichtbaarheid van banen. In de nacht wordt gebruik gemaakt van de combinatie Polderbaan en Kaagbaan, die standaard al hiervoor gebruikt worden. In tweede instantie zal in de nacht de Zwanenburgbaan gebruikt worden. Omdat er vanuit de noodtoren onvoldoende zicht is op de Zwanenburgbaan wordt er dan gebruik gemaakt van waarnemers die de luchtverkeersleiding assisteren.

De Aalsmeerbaan wordt in de nacht alleen in zeer uitzonderlijke situaties ingezet zoals meteorologische omstandigheden. Door LVNL zijn voldoende maatregelen genomen om de inzet van de Aalsmeerbaan in de nacht zoveel als mogelijk te beperken. In de aanvraag staat dat het de verwachting is dat ongeveer twee tot vier nachten in negen maanden tijd gebruik wordt gemaakt van de Aalsmeerbaan. In het verslagjaar is de Aalsmeerbaan niet in de nacht ingezet.

In de eerste maanden van 2019 zijn de nieuwe consoles in de torentoren geplaatst, om daarna het digitale strippensysteem in gebruik te kunnen nemen.

2 - Nieuw luchtverkeersleidingssysteem iCAS

Het LVNL-luchtverkeersleidingssysteem AAA is het belangrijkste en grootste operationele informatiesysteem van LVNL. Na een gebruiksperiode van meer dan twintig jaar vervangen wij het door het iTEC based Centre Automation System (iCAS). Met de ontwikkeling en ingebruikname van iCAS wordt op een kosteneffectieve wijze vorm gegeven aan de invulling van nieuwe Europese eisen in de zogenoemde Pilot Common Project (PCP)* verordening, waaraan in 2024 moet worden voldaan.

Samenwerking

LVNL heeft met instemming van het ministerie van IenW gekozen voor iCAS, in samenwerking met de Duitse luchtverkeersleidingsorganisatie Deutsche Flugsicherung - DFS. iTEC is een samenwerkingsverband tussen de Spaanse leverancier Indra en de luchtverkeersleidingsorganisaties van Duitsland, Groot-Brittannië, Spanje, Nederland, Noorwegen, Polen en Litouwen.

Stappen in 2018

In 2018 is de eerste succesvolle site acceptance test bij LVNL uitgevoerd. Hiermee heeft de leverancier aangetoond dat de basisfunctionaliteit van het nieuwe verkeersleidingssysteem voldoet aan de eisen van LVNL. Ook heeft in 2018 de eerste oplevering plaatsgevonden van de additionele systemen die geïntegreerd worden in het toekomstige luchtverkeersleidingssysteem. Dit betrof met name de 'video recording and playback function'. De implementatie bij LVNL vindt plaats na succesvolle invoering van hetzelfde systeem bij onze Duitse partner DFS.

*

Pilot Common Project: identificeert een eerste set van ATM-functionaliteiten die op een tijdige, gecoördineerde en gesynchroniseerde manier moeten worden ingezet, om de essentiële operationele veranderingen te bereiken die voortvloeien uit het Europese ATM-masterplan (Europese Unie).

3 - Nieuwbouw Polaris

Op 7 mei 2018 is begonnen met de bouw van een uitbreiding van ons hoofdkantoor op Schiphol-Oost. Het gebouw heeft de naam Polaris gekregen en het wordt in september 2019 opgeleverd. Na de oplevering starten we daar met het installeren en opbouwen van het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem iCAS.

In de zomer van 2020 verhuist de School of Air Control vanuit AOCs Nieuw Milligen naar Polaris. Het gebouw krijgt vanaf dat moment de functie als opleidingscentrum voor de militaire luchtverkeersleiding. Bij ingebruikname van iCAS, verhuist de verkeersleiding van LVNL en CLSK vanuit het hoofdgebouw naar Polaris. In het hoofdgebouw vervangen we vervolgens het huidige verkeersleidingssysteem door iCAS. Als iCAS ook daar in gebruik is genomen, keert de verkeersleiding terug naar het hoofdgebouw.

Vanaf dat moment is Polaris naast opleidingscentrum ook testfaciliteit en volwaardige contingency faciliteit.

4 - Luchtverkeersleiding op Lelystad Airport

In 2018 heeft het programma 'Realisatie luchtverkeersleiding Lelystad Airport' goede voortgang geboekt in een overigens politiek dynamische omgeving.

Resultaten:

- Het route- en procedureontwerp en bijbehorende luchtruimaanpassingen voor Lelystad Airport zijn aangeboden voor toetsing bij toezichthouders;
- De opleiding van torenluchtverkeersleiders en assistenten voor de Lelystadoperatie is gestart in november;
- De bouw van de ATM-infrastructuur van de luchtverkeersleiding en de luchthaveninfrastructuur zijn grotendeels afgerond;
- De voorbereidingen voor de transitie zijn begonnen. LVNL is eind 2019 klaar, zodat de luchthaven na het besluit van de minister van IenW kan worden opengesteld.

Gedurende het verslagjaar heeft LVNL informatiebijeenkomsten voor de omgeving en de politiek gefaciliteerd. Deze bijeenkomsten gingen vooral over de mogelijke impact van - met name - het ontwerp van de Lelystad routes en de aanpassing van het luchtruim.

5 - Voldoende verkeersleiders

Om de ambities van de Nederlandse luchtvaartsector en LVNL mogelijk te maken is een robuuste beschikbaarheid van voldoende luchtverkeersleiders noodzakelijk en tegelijkertijd is een gezonde werkdruk voor de individuele luchtverkeersleider van belang.

In 2018 hebben we ons met name gericht op het verhogen van het opleidingsrendement, door de selectie, opleiding en coaching gefaseerd opnieuw in te richten. We hebben ons tot doel gesteld om fasegewijs te komen tot een slagingspercentage van tenminste 75 procent van de studenten voor alle operationele units in 2020. Het slagingspercentage lag in de afgelopen jaren tussen de 50 en 55.

Voor de selectie van potentiële kandidaten voor de opleiding tot luchtverkeersleider zetten we een nieuw profiel in, waarin de specifieke kenmerken en niet-leerbare elementen die voorwaardelijk en/of voorspellend zijn om verkeersleider te kunnen worden al in het selectietraject zijn opgenomen.

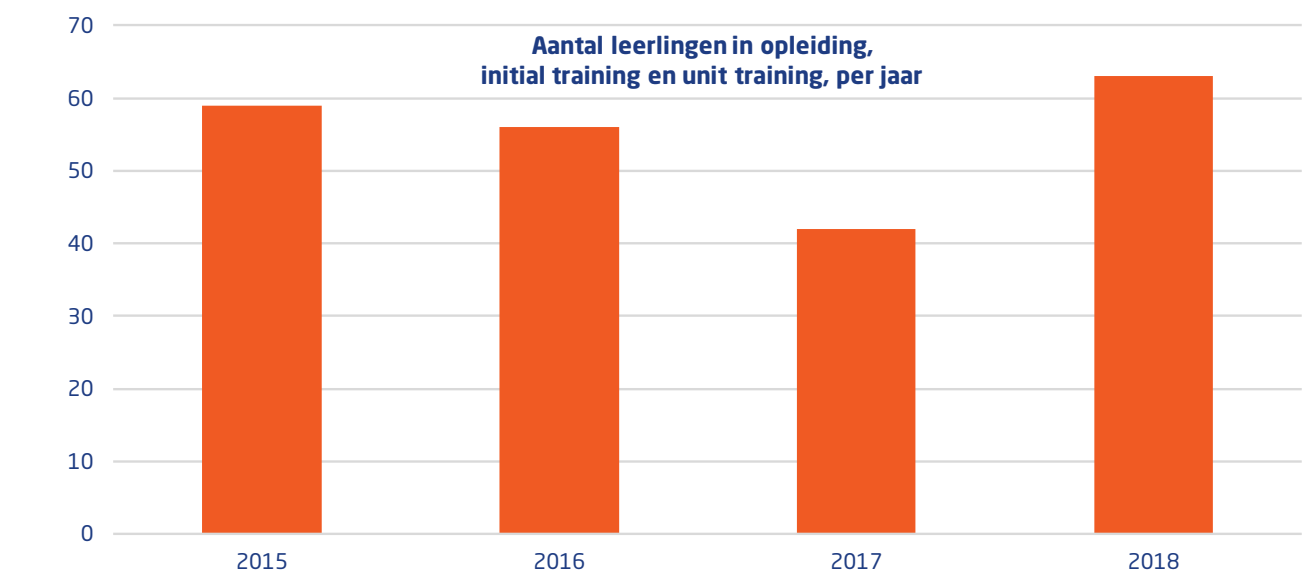
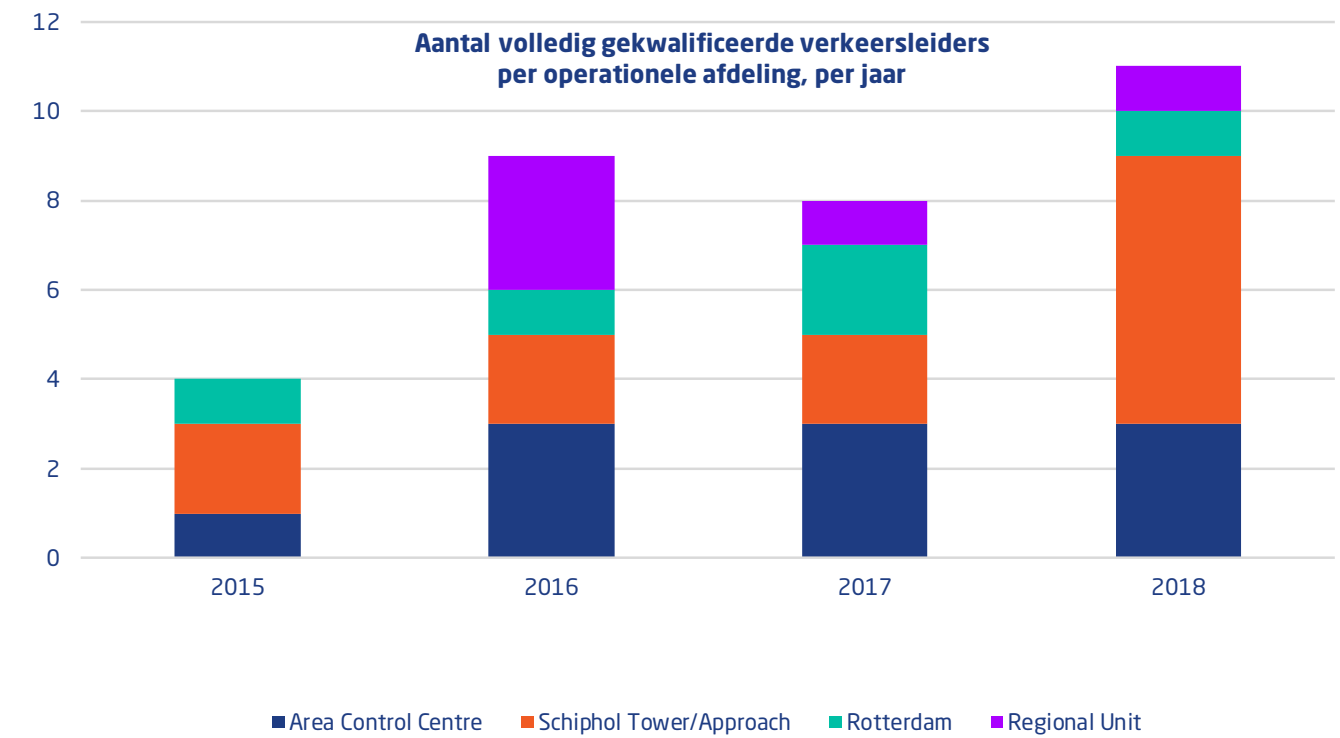
Opleiden

Sinds november 2018 wordt functiegericht opgeleid. Waar de opleiding voorheen breder was, worden leerlingen nu op een efficiëntere en effectievere manier alleen opgeleid voor dat wat nodig is voor een specifieke eindfunctie. De inhoud, het moment, de duur en de resources worden daarmee geoptimaliseerd. In 2018 hebben we de processen ontworpen en ingericht en in november is de eerste klas in de nieuwe vorm gestart. Daarnaast hebben we een opleidingsteam en voortgangsc commissie geïntroduceerd en de beoordelingssystematiek anders ingericht.

Coachen

Tot slot hebben we ons in het verslagjaar gericht op het maximaliseren van de kwaliteit van coaching en instructie van leerlingen, met het doel een zo positief mogelijk opleidingsklimaat te bieden. Kenmerken van zo'n klimaat zijn: betrokkenheid, motivatie, veiligheid, ruimte en vertrouwen van opleiders en leerlingen. Het is de randvoorwaarde voor het geven van ruimte aan de leerling om te groeien en het maximale uit zichzelf te halen. Voor de bewaking en verbetering van het opleidingsklimaat is een meetinstrument ontwikkeld.

De nieuwe manier van coachen en instrueren is eveneens gestart in november. In 2019 wordt de uitwerking voor de vervolgopleiding en de professionalisering van coaches en assessoren verder vormgegeven en ingevoerd.



I. BESTUURSVERSLAG

PROJECTENPORTFOLIO



BESTUURSVERSLAG PROJECTENPORTFOLIO

Luchtruimherziening

Door toenemend vliegverkeer is schaarste in het luchtruim ontstaan en zijn er knelpunten waarvan de gevolgen ook op de grond merkbaar zijn. Ook dienen zich nieuwe ontwikkelingen aan zoals drones en andere onbemande systemen. De herziening van het luchtruim moet leiden tot een luchtruim waarin veiligheid, capaciteit en duurzaamheid op een evenwichtige en toekomstbestendige manier zijn geborgd.

Eind 2017 is het project Luchtruimherziening van start gegaan. Het project wordt uitgevoerd door de vijf projectpartners: de ministeries van IenW en Defensie, het Commando Luchtmacht, Maastricht Upper Area Control en LVNL.

Onderzoeksfase

In 2018 bevond het project zich in de onderzoeksfase. In die fase ging het vooral om ophalen, inventariseren en in beeld brengen van de wensen, behoeften en knelpunten van alle betrokkenen: de militaire en burgerluchtruimgebruikers, luchtverkeersleidingsorganisaties en de samenleving.

Belangrijk waren de negen luchtvaartgesprekken in het land, die een goed beeld opleverden van de issues die een rol spelen en de basis hebben gelegd voor de participatie van betrokkenen in het vervolg van het project.

Een effectieve herziening van het luchtruim veronderstelt ook samenwerking met de buurlanden. Daarom zijn gesprekken gevoerd met België, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk, Denemarken en de EUROCONTROL Networkmanager. In die gesprekken zijn de Nederlandse aanpak en planning toegelicht en zijn afspraken gemaakt voor het vervolg.

Het vervolg

In april 2019 nemen de minister van IenW en de staatssecretaris van Defensie het Startbesluit voor het project. Dat besluit geeft het startsein voor de Verkenningsfase waarin varianten worden ontwikkeld en uitgewerkt met ruimte voor participatie van bestuurders, bewoners en sectorpartijen. Deze fase leidt in 2020 tot een besluit over de te realiseren voorkeursvariant. Dit ontwerp wordt in de planuitwerking en realisatiefase in de periode 2021-2022 concreet uitgewerkt en vanaf 2023 toegepast. Het Startbesluit doet ook een uitspraak over de verbeteringen die al voor 2023 gerealiseerd kunnen worden en een einde moeten maken aan belemmeringen om op de aansluitroutes van Lelystad Airport zoveel mogelijk ongehinderd door te klimmen.

Civil-militaire samenwerking

Nadat op 7 december 2017 de militaire luchtverkeersleiding werd gehuisvest op Schiphol, is de nazorgfase van het programma civil-militaire samenwerking formeel afgerond op 7 juni 2018. Op 17 december 2018 werd afsluitend het 711 Luchtverkeersleiding Squadron van het Commando Luchtmacht - CLSK - formeel opgericht bij LVNL op Schiphol-Oost.

In de loop van het verslagjaar is een nieuw programma gestart. Het doel: de civil-militaire samenwerking verder uitbreiden, om op termijn (2023) te kunnen komen tot één air traffic management bedrijf.

Om hiervoor de meest optimale organisatievorm te kunnen kiezen is vanuit het programma 1ATM in het verslagjaar een onderzoek uitgevoerd door een extern bureau. De resultaten van het onderzoek zijn in december 2018 opgeleverd. Wij hebben ze samen met onze militaire collega's beoordeeld. We hebben vastgesteld dat volledige integratie de beste garantie biedt op:

- Een zo efficiënt en effectief mogelijk beheer en gebruik van het Nederlandse luchtruim;
- Gegarandeerde dienstverlening van militair en burgerluchtverkeer;
- Borging van de grondwettelijke taken van defensie.

Deze visie is kenbaar gemaakt aan de minister van IenW en de staatssecretaris van Defensie.

Verdere uitwerking

Op 17 december 2018 hebben de minister en staatssecretaris in een brief aan de Tweede Kamer aangegeven in principe positief te staan tegenover een volledige integratie van de gezamenlijke luchtverkeersdienstverlening in het lagere Nederlandse luchtruim, binnen de LVNL-organisatie.

In de eerste helft van 2019 werkt het programmabureau aan een plan voor volledige integratie. Het wordt in het tweede kwartaal van 2019 ter verdere besluitvorming aan de minister en staatssecretaris aangeboden.

Centralised base

LVNL is voornemens de toren- en naderingsverkeersleiding van de luchthavens Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport na 2021 vanaf Schiphol-Oost uit te voeren vanuit een centralised

Samen luchtvaart mogelijk maken

base; een centrale locatie van waaruit torenverkeersleiding met behulp van camerabeelden en naderingsverkeersleiding van een luchthaven wordt gegeven.

De naderingsverkeersleiding wordt vanaf radarposities gedaan. Voor de torenverkeersleiding wordt gebruik gemaakt van de remote tower technologie. Een concept waarbij een torenverkeersleider op een andere locatie door middel van camera's zicht heeft op het luchthaventerrein en het nabije luchtruim.

Het afhandelen van verkeer door middel van deze technologie zal voldoen aan alle veiligheidsvoorschriften en heeft voordat het in gebruik wordt genomen ook goedkeuring nodig van de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Op dit moment is de aanbesteding voor het systeem in voorbereiding. Een deel van het project wordt gefinancierd met Europese INEA-subsidie. Het programma Centralised base is door het ministerie van IenW voor toetsing aangemeld bij het Bureau ICT Toetsing (BIT) van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Knowledge and Development Centre (KDC)

Sinds 2006 heeft LVNL een deel van haar onderzoeks- en ontwikkelingscapaciteit belegd in de stichting KDC. In het KDC doet LVNL samen met KLM en Amsterdam Airport Schiphol onderzoek naar de innovatie van het air traffic managementsysteem. Uitvoering vindt plaats door kennisinstituten en consultancy bureaus. In 2017 is KDC een samenwerkingsverband aangegaan met de Hogeschool van Amsterdam en de TU Delft: het KDC Centre of Excellence.

In 2018 is in het KDC aan vijf verschillende onderzoeksthema's gewerkt: (1) Safe Airspace and Airport Navigation, (2) Airline Operational Efficiency, (3) Airport Capacity, (4) Airport Meteo en (5) AMAN/iCAS cluster. Binnen de thema's werden zeven studies uitgevoerd; vier kortlopende en drie meerjarige studies.

- Runway Status Lights (1);

- Capacity and Runway Predictions (2);

- Flexible ILS maintenance (3);

- De-icing planner (4);

- Vision on the role of technology demonstrators (5)

- XMAN trial, twee studies (5)

In 2018 zijn de eerste zeven studenten afgestudeerd in het Centre of Excellence. Meer informatie is te vinden op de website: kdc-mainport.nl.

FABEC en SESAR

In het kader van Single European Sky (SES) werken we op diverse terreinen samen met Europese collega-organisaties.

FABEC – Functional Airspace Block Europe Central

In 2018 is Michiel van Dorst vice-voorzitter van de ANSP Strategic Board van FABEC, een besluitvormend orgaan op CEO-niveau van de deelnemende luchtverkeersleidingsorganisaties. LVNL leidt daarnaast de werkzaamheden van het FABEC Standing Committee Safety. In 2019 is Michiel van Dorst voorzitter van de ANSP Strategic Board van FABEC.

Luchtruimprojecten

FABEC kent op dit moment twee grote luchtruimprojecten: XMAN en Free Route Airspace.

XMAN heeft als doel het verbeteren van de efficiëntie van luchtvaartmaatschappijen, door een betere planning van naderende vliegtuigen. Daarnaast zorgt XMAN ervoor dat luchtverkeersleiders het werk efficiënter en met een lagere werklast kunnen doen. In 2019 is een test voorzien onder leiding van LVNL en met medewerking van de Belgische en Franse luchtverkeersleidingsorganisaties en het Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC).

Free Route Airspace heeft als doel om binnen het hogere luchtruim (boven 24.500 voet/7,5 kilometer) van de FABEC-landen, de efficiëntie voor maatschappijen te verbeteren door hen toe te staan meer directe routes te vliegen. Er zijn al verschillende directe routes ingevoerd en dit aantal neemt de komende jaren toe. In december 2018 is het hogere luchtruim dat onder controle is van MUAC in het weekend volledig vrijgegeven volgens het concept van Free Route Airspace. Voor nachtvluchten was dit al in december 2017 gerealiseerd.

De andere luchtruimprojecten binnen FABEC worden in bilaterale of trilaterale samenwerking uitgevoerd. LVNL is samen met het ministerie van IenW in gesprek met de Belgische luchtverkeersleiding en MUAC om luchtruimverbeteringen in het grensgebied tussen Nederland en België te realiseren.

SESAR

In april 2018 heeft LVNL subsidieaanvragen ingediend voor projecten om de vereisten uit de Europese Pilot Common Project (PCP) verordening te implementeren. Dit betreft onder andere een substantiële aanvraag voor de realisatie van iCAS voor de periode 2021 tot en met 2023. Daarnaast hebben we in de categorie 'Other Projects' twee aanvragen ingediend voor subsidie voor 'Remote tower and relocation of local Approach for Groningen

Airport Eelde and Maastricht Aachen Airport' en 'Replacement of secondary surveillance radars for Amsterdam Airport Schiphol and Groningen Airport Eelde by WAM/ADS-B'.

In 2018 zijn onderstaande projectvoorstellen gehonoreerd, waarvoor in totaal tot maximaal € 28,4 miljoen subsidie verkregen kan worden.

Projectnaam voor subsidie

- Procurement and Deployment of PCP ATC System iCAS at DFS Munich and Bremen and LVNL Amsterdam;
- LVNL Nationwide managed network supporting SWIM European Deployment Roadmap for Flight Object Interoperability;
- A-SMGCS High Performance Surveillance enhancement in view to support routing & planning functions implementation;
- Final phase RNP APCH procedures Amsterdam Schiphol;
- SWIM Common PKI and policies & procedures for establishing a Trust Framework;
- Remote tower and relocation of local Approach for Groningen Airport Eelde and Maastricht Aachen Airport;
- Replacement of secondary surveillance radars for Amsterdam Airport Schiphol and Groningen Airport Eelde by WAM/ADS-B.



I. BESTUURSVERSLAG

PERSONEEL



BESTUURSVERSLAG

PERSONEEL

	Formatie	Bezetting			
		Actieven		Overige medewerkers, in fte	
			FLNA	In opleiding	Overig
31 December 2018	965.16	952.43	59.59	50.26	1.00
31 December 2017	925.64	914.90	56.79	40.26	3.95

De uitbreiding van de bezetting en de formatie in 2018 hangt met name samen met de aanvullende werkzaamheden die LVNL heeft verricht ten behoeve van de projecten om te komen tot vervanging van het huidige luchtverkeersleidingssysteem, het terugdringen van verkeersleiderstekorten, de luchtruimherziening en de realisatie van verkeersleiding op Lelystad Airport. Het opstarten van de operatie op Lelystad Airport betreft een structurele uitbreiding.

In het kader van de Participatiewet is het aantal medewerkers met een arbeidsbeperking gelijk gebleven. De doelstelling van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is om het aantal medewerkers dat onder de Participatiewet valt vanaf 2014 elk jaar met drie medewerkers te laten toenemen. LVNL heeft in het verslagjaar besloten extra inspanningen te plegen om de doelstelling zoveel mogelijk te halen, zodat in 2019 en daarna een toename bereikt kan worden.

Verzuim

Het verzuim - exclusief zwangerschap - is 4,1 procent (2017: 4,2 procent). Dit is iets hoger dan de LVNL-verzuimnorm van 4 procent en ook iets hoger dan het (verwachte) landelijk gemiddelde in 2018. Er is een lichte daling ten opzichte van 2017. Met het management is afgesproken meer aandacht te besteden aan (frequent) verzuim. Het verzuim inclusief zwangerschap bedroeg in het verslagjaar 4,4 procent; 0,1 procent lager dan in 2017 (4,5 procent).

Arbeidsvoorwaarden

In 2018 zijn nieuwe arbeidsvoorwaardenovereenkomsten gesloten. Gezien de specifieke kenmerken van de twee beroepsgroepen is bij LVNL sprake van twee gescheiden overeenkomsten: één met de vakbond voor het operationele personeel en één met de overige bonden. De looptijd van de overeenkomst voor het operationele personeel is twee jaar, van 1 augustus 2018 tot en met 31 juli 2020. De looptijd van de overeenkomst voor het overige personeel is twee jaar en vier maanden, van 1 februari 2018 tot en met 31 mei 2020.

De volgende loonstijgingen zijn afgesproken:

Operationeel personeel	
Ingangsdatum	Percentage
01-08-2018	1,75%
01-07-2019	2,5%
01-07-2020	2,25%
Niet-operationeel personeel	
01-02-2018	2,25%
01-02-2019	2,25%
01-02-2020	1,5%

Voor het operationele personeel is overeengekomen dat vrije dagen kunnen worden afgekocht om de operationele capaciteit te verhogen. In 2018 is voor het operationele personeel ook een akkoord bereikt over een nieuw loopbaanbeleid dat rekening houdt met de belastbaarheid gedurende de operationele carrière.

Belangrijke thema's in het personeelsbeleid waren verder: managementontwikkeling, duurzame inzetbaarheid en de voorbereiding op de implementatie van de Wet normalisering rechtspositie ambtenaren (Wnra) per 1 januari 2020.



I. BESTUURSVERSLAG

FINANCIËN



BESTUURSVERSLAG
FINANCIËN

	2018	Begroting	Verschil	2017	Verschil
Bedrijfsopbrengsten	228.121	222.821	5.300	233.207	-5.086
Bedrijfslasten	222.714	224.093	1.379	202.540	-20.174
Exploitatieresultaat	5.407	-1.272	6.679	30.667	-25.260
Netto financieringslasten	1.058	1.201	143	1.193	135
Resultaat	4.349	-2.473	6.822	29.474	-25.125

Exploitatieoverzicht 2018, bedragen in € 1.000.

Bedrijfsopbrengsten

De bedrijfsopbrengsten zijn 5,0 miljoen euro (2 procent) hoger dan begroot en 5,4 miljoen euro (2 procent) lager dan in 2017.

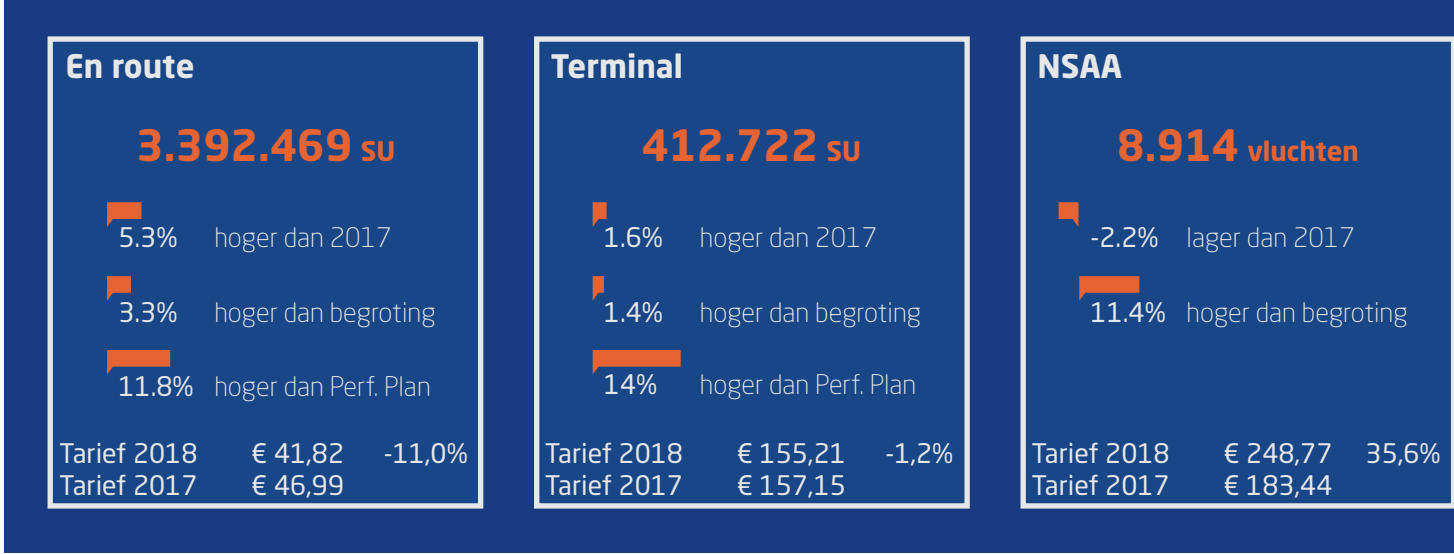
	2018	Begroting	Stijgings %	2017	Stijgings %
Heffingen en-route	142.485	137.880	3 %	152.042	-6 %
Heffingen terminal	64.058	63.187	1 %	63.843	0 %
Heffingen NSAA	2.202	1.990	11 %	1.671	32 %
Overige opbrengsten	19.376	19.764	-2 %	15.651	24 %
Bedrijfsopbrengsten	228.121	222.821	2 %	233.207	-2 %

Bedrijfsopbrengsten 2018, inclusief stijgingspercentage ten opzichte van begroting en resultaat 2016.
Bedragen in € 1.000.

Het grootste deel van de bedrijfsopbrengsten (92 procent) komt voort uit de heffingen. De stijging van de heffingen in 2018 ten opzichte van de begroting is voor de heffingszones en-route toe te wijzen aan de toename van het aantal vluchten, uitgedrukt in zogenoemde service units (SU). De stijging wordt getemperd door de in 2018 doorgevoerde tariefdaling bij terminal en en-route. De heffingszone terminal laat ten opzichte van de begroting een stijging zien. Dit wordt veroorzaakt door een toename van het aantal vluchten.

De NSAA-heffingszone laat een stijging zien ten opzichte van de begroting en vorig jaar. De stijging ten opzichte van de begroting wordt veroorzaakt door het hogere dan begrote aantal afgehandelde vluchten en het hogere tarief. Ten opzichte van vorig jaar is er sprake van een daling van het aantal afgehandelde vluchten, maar zorgt de doorgevoerde tariefstijging in 2018 per saldo voor een hogere omzet.

De daling (0,4 miljoen euro) van de overige opbrengsten ten opzichte van de begroting is het gevolg van de vrijval van de ontvangen subsidiebedragen en verrekening EUROCONTROL. Bij het opstellen van de begroting is het vrij besteedbare deel van de verrekening EUROCONTROL niet meegenomen als opbrengst. De bestemming daarvan wordt namelijk jaarlijks door het ministerie bepaald bij de goedkeuring van de jaarrekening. In 2018 bedraagt het vrij besteedbare deel 6,8 miljoen euro. Op aanwijzing van het ministerie is dit bedrag toegewezen aan de terminal heffingszone ten behoeve van de compensatie voor de gemaakte ontwikkelkosten voor de dienstverlening op Lelystad Airport. In de begroting 2018 was nog rekening gehouden met een separate opbrengst (6,8 miljoen euro) vanuit Lelystad voor de vergoeding van de ontwikkelkosten. Deze is dus komen te vervallen. Hiervoor in de plaats worden de kosten vergoed vanuit de verrekening EUROCONTROL. De verantwoorde subsidie in 2018 ligt nagenoeg gelijk aan de begroting.



In 2018 is er een lagere opbrengst vanuit de vergoeding voor de kosten voor de civiel-militaire ontwikkeling dan begroot, een daling van 0,3 miljoen euro. Hetgeen wordt veroorzaakt door een vertraging in de projectbestedingen.

De overige opbrengsten liggen 3,7 miljoen euro hoger dan in 2017. Een oorzaak hiervan is de iets hogere vrijval van de subsidies ten opzichte van 2017 van 0,6 miljoen euro en een hogere verrekening EUROCONTROL van 1,0 miljoen euro. De grootste afwijking zit echter in de opbrengst bij de diensten voor derden tegenover wat is toe te rekenen aan de bijdrage civiel-militaire samenwerking, vorig jaar 3,6 miljoen euro, in 2018 5,5 miljoen euro. Dit is een stijging van 1,9 miljoen euro.

Bedrijfslasten

De bedrijfslasten zijn 1,4 miljoen euro lager dan begroot en 20,2 miljoen hoger dan in 2017.

De personeelskosten komen in het verslagjaar 4,6 miljoen euro lager uit dan begroot. Dit komt onder andere doordat er minder personeelsleden zijn aangesteld dan was begroot. Hier staat wel een stijging van de inhuurkosten tegenover. Deze zijn verantwoord onder de algemene kosten.

De stijging van de personeelskosten ten opzichte van vorig jaar wordt veroorzaakt door de hogere bezetting en de in 2018 overeengekomen cao-afspraken. Daarnaast stijgen de pensioenlasten door een stijging van de premie ABP als gevolg van de nog steeds te lage dekkingsgraad bij ABP en de door hun doorgevoerde premiesstijging vanuit het herstelplan.

Een verdere toelichting is te vinden in paragraaf 21 'Personeelsbeloningen' en paragraaf 10 'Personeelskosten' in de jaarrekening.

	2018	Begroting	Verschil	2017	Verschil
Personeelskosten	151.594	156.157	4.563	141.937	-9.657
Afschrijvingen	13.798	13.000	-798	12.944	-854
Algemene kosten	57.322	54.936	-2.386	47.659	-9.663
Bedrijfslasten	222.714	224.093	1.379	202.540	-20.174

De afschrijvingen zijn 0,7 miljoen euro hoger dan begroot, hetgeen wordt verklaard door onder andere meerkosten bij diverse investeringen en aanpassing voor kortere levensduur van activa. De algemene kosten zijn in vergelijking met vorig jaar 9,7 miljoen euro hoger en 2,4 miljoen euro hoger dan begroot. De belangrijkste stijgingen ten opzichte van vorig jaar en de begroting doen zich voor bij inhuur personeel (6,7 miljoen euro ten opzichte van 2017) en niet-activeerbare projectkosten (1,6 miljoen euro ten opzichte van 2017). De inhuurkosten stijgen doordat ervoor is gekozen om tijdelijk nog niet vervulde formatieruimte in te vullen via inhuur. Het gaat om inhuur op belangrijke strategische projecten, zoals de vervanging van het luchtverkeersleidingssysteem, de samenwerking met Defensie en de voorbereidingen op de dienstverlening op Lelystad Airport. De toename van deze kosten (inhuur, maar ook personeelskosten) zijn vaak meegenomen in de subsidievoorstellen, waardoor een deel van deze stijging wordt gecompenseerd door de verantwoorde subsidie onder de overige opbrengsten. Bovendien zal een deel van deze kosten worden vergoed via de ‘vierde kostendrager’.

De niet-activeerbare projectkosten stijgen door de toename in projecten en investeringen. Zie ook toelichting 15 materiële vaste activa in de jaarrekening.

Netto Financieringslasten

De financiële lasten zijn ten opzichte van de begroting en vorig jaar 0,1 miljoen euro lager. Dit wordt enerzijds veroorzaakt door de aflossing van leningen waardoor er lagere rentelasten zijn. Anderzijds worden er minder rentekosten toegerekend aan de activa in aanbouw, doordat de financiering vanuit eigen middelen voor een daling zorgt van de gemiddelde rentevoet.

Resultaat

Het resultaat over 2018 (4,3 miljoen euro) is 6,8 miljoen euro hoger dan begroot en 25,1 miljoen euro lager dan vorig jaar. De oorzaken zijn hierboven beschreven.

Het resultaat over 2018, inclusief de resultaatbestemming, is als volgt verdeeld over de drie heffingszones en overige diensten:

Resultaat		Resultaat bestemming	
		Bestemmings-fonds	Egalisatie reserve
Algemene kosten	1.705	2.268	563
Afschrijvingen	1.975	563	1.412
Algemene kosten	669	-	669
Algemene kosten	-	-	-
Totaal resultaat	4.349	2831	1.518

Resultaat 2018, overzicht. Bedragen in €1.000.

Eigen vermogen

Het eigen vermogen bedraagt 104,8 miljoen euro (2017: 100,4 miljoen euro).

Het eigen vermogen bestaat uit een bestemmingsfonds en een egalisatiereserve. Het bestemmingsfonds is bedoeld om de financiële effecten van de risico's uit hoofde van het Europese systeem van Prestatiesturing - het zogenoemde volumerisico en kostenrisico en de effecten van het capacity incentive scheme voor zover deze voor rekening van LVNL komen - op te kunnen vangen. Het bestemmingsfonds is in 2018 toegenomen met 2,8 miljoen euro tot een bedrag van 72,2 miljoen euro.

In 2017 en 2018 is mede op verzoek van het ministerie onderzoek uitgevoerd naar de benodigde omvang van het eigen vermogen voor LVNL. In 2019 worden de resultaten hiervan besproken en worden nieuwe afspraken gemaakt over de gewenste omvang, met name van het bestemmingsfonds.

Investeringen

In het verslagjaar is 62,2 miljoen euro geïnvesteerd in vaste activa (2017: 22,4 miljoen euro). Een groot deel van deze investeringen is gemaakt voor de vervanging van het luchtverkeersleidingssysteem, de realisatie van de civiel-militaire co-locatie op Schiphol-Oost, de vervanging van AAA-hardware en ICT-infrastructuur en werkplekken en het Arrival managementsysteem (AMAN).

Daarnaast is er een nieuw erfpachtcontract afgesloten voor de grond van de nieuwbouw Polaris. De komende jaren wordt eveneens een verhoogd investeringsniveau voorzien onder meer als gevolg van eerdergenoemde projecten en programma's.

Kasstroom

In 2018 genereert LVNL een netto-kasstroom uit operationele activiteiten die 11,4 miljoen euro lager is dan vorig jaar. De ontvangsten uit operationele activiteiten nemen toe met 4,8 miljoen euro door een stijging in het aantal door LVNL afgehandelde vliegbewegingen in zowel de en-route als terminal heffingszone. Deze stijging wordt gecompenseerd door de doorgevoerde tariefdaling op en-route en terminal. De operationele betalingen stijgen met 11,8 miljoen euro door toegenomen personeelskosten (cao-stijging) en de toename van de kosten. De kasstroom vanuit de kassiersfunctie daalt met 4,4 miljoen euro als gevolg van de doorgevoerde tariefdaling van de partijen waarvoor de kassiersfunctie wordt gehouden.

De kasstroom uit investeringen is toegenomen met 39,9 miljoen euro. In 2018 is de kasstroom uit investeringsactiviteiten in belangrijke mate bepaald door bestedingen aan de ontwikkeling van het luchtverkeersleidingssysteem iCAS, de geplande nieuwbouw en de samenwerking met Defensie.

Er is een kasuitstroom vanuit financieringsactiviteiten. Deze uitstroom wordt onder andere veroorzaakt door de ontvangen subsidiebedragen in 2018. Eind 2018 is er een nieuwe lening voor een bedrag van 27 miljoen euro afgesloten. Het bedrag is in januari 2019 ontvangen en heeft dus geen effect op de kasstroom 2018.

Financiering

Het totaalbedrag aan openstaande leningen is in 2018 met 18,8 miljoen euro toegenomen. Belangrijkste oorzaak hiervan is de eind 2018 afgesloten lening van 27 miljoen euro. In de komende jaren neemt de financieringsbehoefte toe door de grote investeringsportefeuille. LVNL maakt hiervoor gebruik van de leningsfaciliteiten bij het ministerie van Financiën.

Tarieven

De Wet luchtvaart bepaalt dat gebruikers van luchtvaart-navigatiediensten een vergoeding verschuldigd zijn voor de kosten van de en-route en plaatselijke luchtvaarnavigatiediensten.

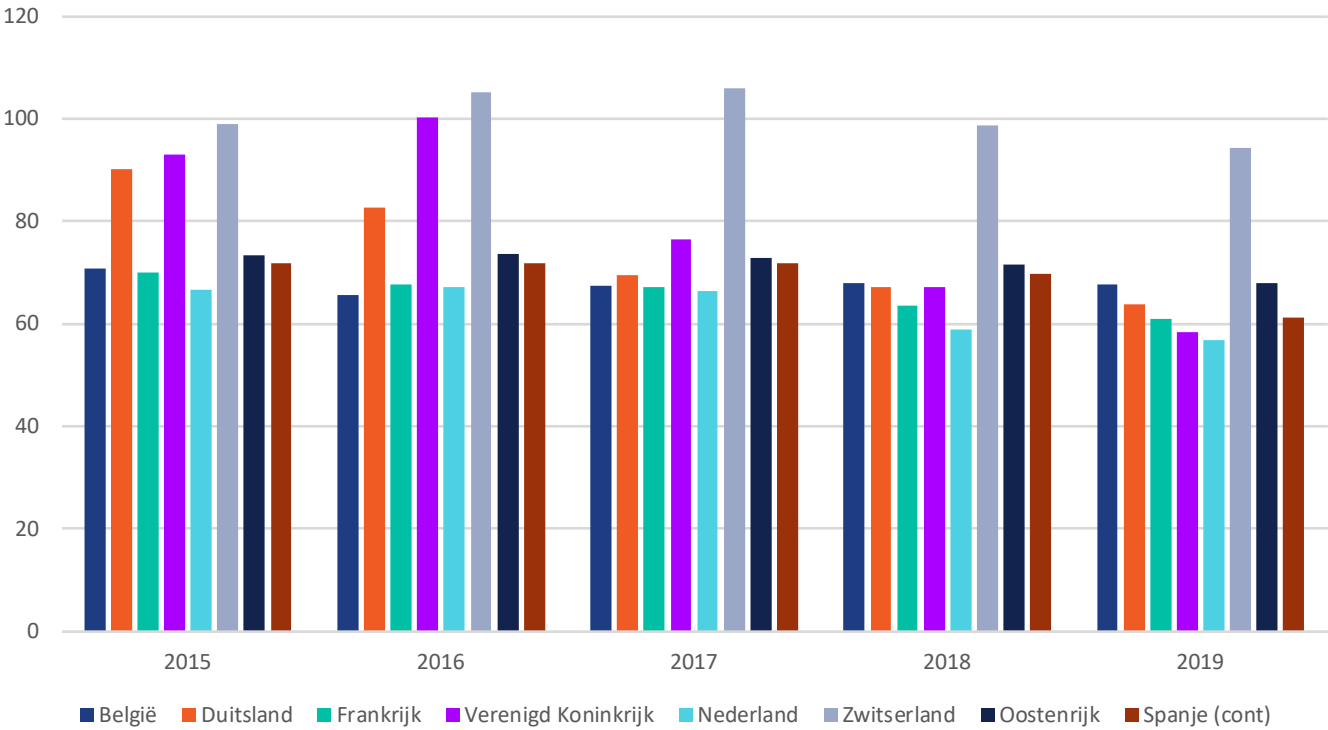
Nederland onderkent een drietal zogenoemde heffingszones:

- Terminal, voor vliegverkeer dat zich in de nabijheid van de luchthavens Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport bevindt en gebruik maakt van de diensten van de plaatselijke luchtverkeersleiding. Het aantal service units dat wordt betaald voor een vlucht is afhankelijk van het gewicht van het vliegtuig;
- En-route, voor vliegverkeer dat gebruik maakt van de hogere luchtlagen boven Nederland en het naderingsgebied van de luchthavens. Het aantal service units dat wordt betaald voor een vlucht is afhankelijk van het gewicht van het vliegtuig in combinatie met de afstand die door het Nederlandse luchtruim wordt gevlogen;
- North Sea Area Amsterdam - NSAA - voor het verkeer dat gebruik maakt van het Nederlandse luchtruim boven de Noordzee. Voor een vlucht wordt een vastgesteld aantal service units betaald, ongeacht gewicht van het luchtvaartuig - met name helikopters - of de afstand die door dit gebied wordt gevlogen.

Het LVNL-tarief voor en-route was in het verslagjaar 41,82 euro (2017: 46,99 euro). Voor de terminal heffingszone was het tarief 155,21 euro (2017: 157,15 euro).

De figuur op de volgende pagina geeft inzicht in de nationale en-route tarieven van een aantal West-Europese landen. Hieruit blijkt dat het Nederlandse tarief door de jaren heen nagenoeg stabiel is gebleven en het laagste is in deze regio.

En-route tarieven in West-Europa, per jaar. Bron: EUROCONTROL



Tariefbepaling

De tarieven van LVNL zijn onderwerp van consultatie met de stakeholders, worden jaarlijks bepaald en maken deel uit van het nationale tarief voor deze heffingszones. Zij zijn gebaseerd op de verwachte totale kosten voor luchtverkeersdienstverlening en de verwachte verkeersontwikkeling in de betreffende zones, rekening houdend met de nog te verrekenen resultaten uit voorgaande jaren.

Jaarlijks wordt voor elke heffingszone een nationaal tarief per dienstverleningseenheid bepaald. De kostengrondslag voor de verschillende heffingszones bestaat uit de kosten van verschillende dienstverleners waarvan LVNL er één is. Andere dienstverleners zijn het KNMI, voor alle heffingszones, en het Maastricht Upper Area Control Centre - MUAC - voor de en-route heffingszone. De nationale tarieven worden jaarlijks gepubliceerd in de Staatscourant.

Prestatiesturing

Het Europese systeem van Prestatiesturing voorziet in een verdeling van financiële risico's tussen enerzijds de luchtvaartmaatschappijen en anderzijds de luchtverkeersdienstverleners. De Prestatiesturing schrijft voor dat de effecten van bepaalde risico's in de eerstvolgende referentieperiode verrekend moeten worden. Als gevolg van het verwachte volumescenario en kostenniveau voor 2015 in combinatie met de

door de Prestatiesturing voorgeschreven verrekeningseffecten uit voorgaande referentieperioden, kon de in voorgaande jaren gehanteerde tariefstabilisatie niet langer worden gecontinueerd. LVNL heeft in samenwerking met het ministerie bij de Europese Commissie voorgesteld om de aan de gebruikers van de terminal heffingszone toekomende, in het verleden gerealiseerde positieve effecten van de Prestatiesturing al per 1 januari 2018 te verrekenen, door middel van een additionele tariefverlaging. Hiervoor is echter geen toestemming verleend. De verrekening vindt daarom op een later tijdstip plaats.

Toekomstige tariefontwikkeling

Het over 2018 gerealiseerde en naar verwachting over 2019 te realiseren positieve volumerisico zal een positief effect hebben op de toekomstige tariefontwikkeling. Toch zal in de toekomst de ruimte voor een netto-tariefdaling beperkt zijn en mogelijk zelfs ontbreken, omdat de kostengrondslag voor deze heffingszone de komende jaren naar verwachting toeneemt. Dit is onder meer het gevolg van het huidige investeringsprogramma.

Tegelijkertijd is er nagenoeg geen ruimte voor extra verkeergroei (in service units) om de kostenstijgingen te absorberen. Ten slotte is het niet zeker in hoeverre ook in de volgende referentieperiode nog sprake zal zijn van voor de gebruikers positieve financiële effecten van het systeem van Prestatiesturing.



I. BESTUURSVERSLAG

BESTUURSSTRUCTUUR



BESTUURSVERSLAG

BESTUURSTRUCTUUR



Algemeen

LVNL is sinds 1 januari 1993 een zelfstandig bestuursorgaan - ZBO. Als ZBO legt LVNL over haar prestaties verantwoording af aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Het personeel is ambtenaar in de zin van de Ambtenarenwet.

LVNL hanteert de Code goed bestuur publieke dienstverleners als leidraad. In dit hoofdstuk doen we verslag over:

- De hoofdlijnen van onze bestuursstructuur, conform de principes van deze code;
- De belangrijkste wijzigingen in de bestuursstructuur in het verslagjaar.

Opvolging van bepalingen

In dit jaarverslag voldoen we aan de bepalingen in de Code goed bestuur publieke dienstverleners, met uitzondering van de bepalingen over de nevenfuncties van de leden van de raad van toezicht. Er wordt alleen opgave gedaan van de relevante nevenfuncties. Als relevant worden die functies beschouwd die substantieel tijd vergen van de leden van de raad en functies bij organisaties van waaruit een potentieel belangenconflict kan ontstaan. In het verslagjaar zijn geen nevenfuncties vervuld waarbij sprake was van een potentieel belangenconflict.

Bij LVNL zijn de door de Code goed bestuur publieke dienstverleners vereiste reglementen en procedures vastgesteld en van kracht. Voor de raad van toezicht zijn dit het Reglement van de raad van toezicht, inclusief gedragscode voor leden van de raad, de Profielschets van de raad van toezicht en het Rooster van aftreden. Op onze website lvn.nl hebben wij de informatie ondergebracht die volgens de code publiek toegankelijk moet zijn.

Het LVNL-bestuur hanteert het Reglement inrichting en bedrijfsvoering LVNL (Bestuursreglement LVNL). Als ZBO legt LVNL verantwoording af over haar prestaties aan de minister van IenW, zoals dit is vastgelegd in de Regeling sturing en beleidsregels van en toezicht op Luchtverkeersleiding Nederland. Daarnaast beschikt LVNL over een Klachtenregeling en een Klokkenluiderregeling.

Om de veiligheids-, efficiëntie- en milieuaspecten van de primaire processen te bewaken, hebben we een bedrijfsmanagementsysteem ingericht.

Op basis van de International Civil Aviation Organisation (ICAO) verplichting, die ook is opgenomen in Europese regelgeving, worden door het ministerie van IenW, in samenwerking met LVNL ten minste jaarlijks zogeheten ‘stakeholder consultation meetings’ georganiseerd. Doel van deze bijeenkomsten is het consulteren van de klant bij voorgenomen beslissingen die voor hem van belang zijn, dan wel de klant de mogelijkheid te geven ongevraagd advies te geven. Op FABEC-niveau vinden dergelijke consultaties ook plaats.

Tegenstrijdige belangen

In het verslagjaar hebben zich geen situaties voorgedaan waarbij sprake was van tegenstrijdige belangen van leden van de raad van toezicht of leden van het bestuur, zoals bedoeld in de Code goed bestuur publieke dienstverleners.

Wettelijke taken

De taken van LVNL zijn vastgelegd in de Wet luchtvaart. Volgens deze wet zijn wij verantwoordelijk voor:

- Het verlenen van luchtverkeersdiensten binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam;
- Het verlenen van communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten;
- Het verlenen van luchtvaartinlichtingendiensten en het uitgeven van luchtvaartpublicaties en kaarten;
- Het verzorgen of laten verzorgen van opleidingen voor luchtverkeersbeveiliging en het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten;
- Het adviseren van de minister van IenW en de minister van Defensie over aangelegenheden op het gebied van de luchtverkeersbeveiliging en het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten;
- Het verrichten van andere bij of krachtens de Wet luchtvaart opgedragen taken.

LVNL kan de aan haar opgedragen taken in beginsel door derden laten verrichten. Ook kan zij deze werkzaamheden voor anderen uitvoeren, eventueel ook buiten Nederland.

Milieutaak

In het Luchthavenverkeerbesluit, een algemene maatregel van bestuur gebaseerd op de Wet luchtvaart, zijn regels voor route- en baangebruik vastgelegd waaraan LVNL moet voldoen. In hetzelfde besluit is ook de verantwoordelijkheid om de grenswaarden voor geluid, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging na te leven vastgelegd. Het luchtverkeer afhandelen binnen deze grenswaarden is een gezamenlijke zorgplicht van LVNL, de luchtvaartmaatschappijen en de exploitant van de luchthaven Schiphol.

Raad van toezicht

De raad van toezicht ziet toe op de werkzaamheden van het bestuur en staat het bestuur met raad terzijde. De leden van de raad worden benoemd door de minister van IenW voor een periode van maximaal vier jaar en zijn eenmaal herbenoembaar voor een tijdvak van maximaal vier jaar.

Op 1 april 2019 is Wim Kuijken (1952) benoemd als voorzitter van de raad van toezicht van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). De benoeming geldt tot 31 maart 2023.

Leden van de raad van toezicht op 31 december 2018

Gerlach Cerfontaine (1946), voorzitter
Datum eerste benoeming: 1 januari 2011.
Herbenoemd tot: 1 januari 2019.

Relevante (neven)functies op 31 december 2018:

- Voorzitter vereniging VvAA;
- Lid raad van advies Partnership Foundation, ondernemen voor straatkinderen in India;
- Adviseur Gilde Health Care en Life Science Fund;
- President commissaris Bovemij verzekeringsgroep;
- Lid bestuur vrienden Hubrecht Instituut.

Partner: Pia Dijkstra (1954)

Relevante functies op 31 december 2018:

- Lid van de Tweede Kamer.

Pieter van Geel (1951)
Datum eerste benoeming: 1 december 2011.
Herbenoemd tot: 1 december 2019
(waarnemend voorzitter in de periode 1 januari - 1 april 2019).

Relevante (neven)functies op 31 december 2018:

- Voorzitter raad van commissarissen Energiefonds Overijssel;
- Voorzitter Nederlandse Algemene Keuringsdienst (NAK);
- Lid raad van commissarissen Goede Doelen Loterijen;
- Lid raad van commissarissen COVRA;
- Voorzitter raad van toezicht NCDO;
- Voorzitter raad van toezicht Louis Bolkinstituut.

Lodewijk Hijmans van den Bergh (1963)
Datum eerste benoeming: 1 oktober 2012.
Benoemd tot: 1 oktober 2020.

Relevante (neven)functies op 31 december 2018:

- Partner, De Brauw Blackstone Westbroek N.V. (hoofdfunctie);
- Commissaris HAL Holding N.V.;
- Lid raad van toezicht Nederlands Kanker Instituut /Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis;
- Voorzitter bestuur Utrechts Universiteitsfonds.

Charlotte Insinger (1965)
Datum eerste benoeming: 1 maart 2012.
Benoemd tot: 1 maart 2020.

Relevante (neven)functies op 31 december 2018:

- Voorzitter raad van toezicht Staatsbosbeheer;
- Voorzitter raad van commissarissen Eneco NV.
- Lid raad van commissarissen Vastned Retail NV;
- Lid raad van Toezicht Nederlands Filmfonds
- Lid Raad van toezicht Hogeschool Rotterdam;
- Managing director Cerberus Global Investments BV;
- Non-executive director HAYA Real Estate S.A.U.

Alexander Schnitger
Eerste benoeming: 1 oktober 2017, benoeming op voordracht van de minister van Defensie
Benoemd tot: 1 oktober 2021

Relevante (neven)functies op 31 december 2018:

- Director Boeing International Government Services for Europe and Israel;
- Lid Raad van Commissarissen Business Park Aviolanda;
- Voorzitter Dutch Aviation Group.

Bestuur

Het bestuur is belast met de dagelijkse leiding van LVNL en vertegenwoordigt LVNL in en buiten rechte. Het bestuur volgt de principes van een collegiaal bestuur. Het geeft leiding aan de organisatie en de daarbinnen onderkende bedrijfsprocessen.

Op voordracht van de raad van toezicht worden de leden van het bestuur benoemd door de minister van IenW, voor een periode van maximaal vijf jaar. Herbenoeming kan telkens voor een periode van maximaal vijf jaar plaatsvinden.

Leden van het LVNL-bestuur op 31 december 2018

Michiel van Dorst (1969)
Chief Executive Officer (CEO), voorzitter van het bestuur.
Datum eerste benoeming: 1 mei 2016.

Relevante nevenfuncties op 31 december 2018:

- Vice voorzitter raad van toezicht Oogziekenhuis Rotterdam (vanaf 22 mei 2018);
- Lid Adviescommissie Luchtverkeer NLR.

Marlou Banning (1962)
Chief Financial Officer (CFO), bestuurslid.
Datum eerste benoeming: 8 augustus 2016.

Relevante nevenfuncties op 31 december 2018:

- Voorzitter Stichting Vrienden van de Amsterdamse Montessorischool;
- Lid raad van commissarissen CANSO BV;
- Bestuurslid Stichting Graaf Carel van Lynden (100 procent eigenaar Keukenhof Holland);
- Lid raad van toezicht World Press Photo.

Taakverdeling

De taakverdeling tussen de bestuurders is vastgelegd in het Bestuursreglement LVNL. De bestuursleden zijn samen verantwoordelijk voor de taken zoals vastgelegd in de Wet luchtvaart. De voorzitter van het bestuur heeft een bijzondere positie. Onverlet de principes van collegiaal bestuur is hij de eerst aangesprokene voor de resultaten en de algemene gang van zaken binnen LVNL.

Managementteam LVNL - MT-LVNL

Voor uitvoering van de verantwoordelijkheid van het bestuur - zoals hiervoor beschreven - en de aansturing van de dagelijkse bedrijfsvoering, voert het bestuur periodiek overleg met het managementteam (MT). In dit overleg wordt organisatiebrede informatie ten behoeve van besluitvorming door het bestuur uitgewisseld. Ook wordt het MT over, door, of namens het bestuur te nemen besluiten geraadpleegd.

Leden van het managementteam op 31 december 2018

- **Jurgen van Avermaete**
General Manager Procedures.
- **Maartje van der Helm**
Head of Strategy & Capacity Management.
- **Marcel Bakker**
General Manager Systems & Infrastructure.
- **Daan Thijssen**
Manager Operational Risk Management.
- **José Daenen**
Director Operations.
- **Hans-Peter Spies**
General Manager Regional Unit.
- **Ad van Haaren**
General Manager Human Factor.

Ondernemingsraad

De ondernemingsraad (OR) wordt gevormd en gekozen door de LVNL-medewerkers. De zittingsperiode van de leden van de OR is drie jaar. Medewerkers moeten minimaal een half jaar bij LVNL in dienst zijn om te mogen stemmen. Kandidaten voor de ondernemingsraad moeten minimaal een jaar in dienst zijn.

De OR heeft recht van instemming bij bepaalde besluiten op het gebied van sociaal beleid.

Verder kan de raad op grond van het initiatiefrecht het bestuur ongevraagd advies geven over onderwerpen die de organisatie aangaan.

De OR komt op voor de collectieve belangen van de medewerkers door overleg te voeren met het LVNL-bestuur over het beleid en het functioneren van de organisatie. Daarnaast heeft de OR het recht het LVNL-bestuur te adviseren over onder meer belangrijke wijzigingen in de organisatiestructuur van LVNL en belangrijke investeringen of belangrijke wijzigingen van technologische voorzieningen.

In aanvulling op de reguliere overlegvergaderingen besprak de OR in 2018 tweemaal de algemene gang van zaken binnen LVNL met het bestuur. Beide bijeenkomsten werden bijgewoond door een afgevaardigde van de raad van toezicht.

Leden van de ondernemingsraad op 31 december 2018

- **Frédérique Fit**, voorzitter
- **Anil Jankipersad**
- **Bert Rolvink**, vicevoorzitter
- **Bertran Kuipers**
- **Theo Hoogetboom**, secretaris
- **Fabiënne Nieuwlaat**
- **Ricardo ter Bruggen**
- **Martin Polman**
- **Erik Dalmolen**
- **Eliane Scholtens**
- **Danny Dollé**
- **Sylvia Vial**
- **Erna Ikelaar**

I. BESTUURSVERSLAG IN CONTROL STATEMENT



BESTUURSVERSLAG IN CONTROL STATEMENT

Het bestuur is verantwoordelijk voor de bedrijfsvoering van LVNL en de opzet en werking van de op LVNL toegesneden interne risicobeheersings- en controlesystemen. Deze systemen zijn ingericht om significante risico's te beheersen en om de realisatie van operationele en financiële doelstellingen te waarborgen. De interne risicobeheersings- en controlesystemen van LVNL kunnen echter geen absolute zekerheid bieden tegen het niet realiseren van de doelstellingen van de organisatie. Noch kunnen deze systemen alle onjuistheden van materieel belang, verlies en fraude geheel voorkomen.



LVNL hanteert de Code Goed Bestuur Publieke Dienstverleners van de Handvestgroep Publiek Verantwoorden als leidraad. LVNL voldoet aan de bepalingen van deze code, met uitzondering van de aan het lidmaatschap verbonden bepaling met betrekking tot de uitvoering van een openbare toets op de invulling van de principes uit het handvest door een publieke dienstverlener, lid van de Handvestgroep. In dit in control statement licht het bestuur op hoofdlijnen toe op welke wijze invulling is gegeven aan de verantwoordelijkheid voor de bedrijfsvoering en risicobeheersing en welke conclusie het bestuur verbindt aan de effectiviteit daarvan.

De opzet en werking van ons kwaliteitsmanagementsysteem monitoren wij continu, onder meer met externe en interne audits. LVNL is NEN-EN-ISO-9001:2015 gecertificeerd en beschikt over een certificaat met betrekking tot de Gemeenschappelijke eisen voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten. Onze overtuiging dat ons kwaliteits- en veiligheidsmanagementsysteem doeltreffend en toereikend is, is onder meer gebaseerd op deze certificaten.

Desalniettemin zijn wij van mening dat wij onze interne beheersing

van de administratieve organisatie en auditing moeten versterken. Wij zijn daarvoor een verbeterinitiatief gestart dat eind 2019 afgerond moet zijn.

Als tariefgestuurde ZBO hechten wij aan financiële transparantie jegens onze gebruikers, het ministerie van IenW en andere stakeholders. Door de toepassing van het door de staatssecretaris goedgekeurde kostenallocatiemodel is de juiste toerekening van kosten aan de verschillende heffingszones gewaarborgd. Het bestuur heeft op kwartaalbasis verantwoording afgelegd aan het ministerie over de (niet-) financiële prestaties van LVNL. In 2018 heeft consultatie van de stakeholders plaatsgevonden onder meer met betrekking tot de financiële gang van zaken en de tariefprojecties 2019.

In 2018 is op regelmatige basis in de vergaderingen van het bestuur de effectiviteit van het systeem van interne besturing beoordeeld. Onze planning- & controlcyclus voorziet in reguliere vergaderingen van het bestuur en de leden van het managementteam waarin verantwoordingsrapportages over de doelrealisatie, financiële bedrijfsresultaten, (strategische) risicoanalyses, resultaten van

in- en externe audits en de voortgang van strategische/grote projecten of initiatieven ter verbetering van de bedrijfsvoering worden besproken.

In overeenstemming met de aard van onze onderneming en het belang van onze dienstverlening besteedt het bestuur - in aanvulling op de financiële bedrijfsvoering - nadrukkelijk aandacht aan de kwaliteit van onze dienstverlening. De operationele prestaties ten aanzien van onder meer veiligheid, efficiency en milieu voldoen aan gestelde normen op een enkele uitzondering na. De in 2018 bereikte prestaties en ontplooiende activiteiten sluiten aan bij onze corporate visie en hebben een positieve bijdrage geleverd aan het behalen van onze strategische doelstellingen. Wij hebben de prioriteitstelling binnen onze projectportfolio periodiek geëvalueerd en waar nodig bijgesteld. De uitkomsten hiervan zijn gecommuniceerd met onze medewerkers en stakeholders.

Onze topprioriteiten voor de komende periode zijn:

- De realisatie van iCAS als vervanging van het huidige luchtverkeersleidingsstelsel;
- De bouw van Polaris als 'enabler' voor de implementatie van iCAS, de civiel-militaire co-locatie en de verbetering van onze contingency voorzieningen;
- Het bewerkstelligen van luchtverkeersdienstverlening op Lelystad Airport;
- Het vergroten van de beschikbaarheid van verkeersleiderscapaciteit;
- Het aanbrengen van verbeteringen ten behoeve van onze torenoperatie, te weten de introductie van Electronic Flight Strips en het uitbreiden van het aantal posities op de verkeerstoren Schiphol-Centrum.

In aanvulling op deze topprioriteiten staan de volgende onderwerpen eveneens hoog op de attentielijst van het bestuur:

- Het integreren van de civiele en militaire luchtverkeersleiding in één ATM-bedrijf;
- Het verplaatsen van de toren- en approachdienstverlening van de luchthavens Beek en Eelde naar Schiphol;
- De bijdrage van LVNL aan de herziening van het Nederlandse luchtruim.

Als organisatie waar veiligheid centraal staat besteden wij veel aandacht aan het risicomanagement. Dat beperkt zich niet alleen tot het primaire proces of het veiligheidsaspect maar heeft betrekking op de volle breedte van onze organisatie waarbij

wordt gekeken naar zowel interne als externe ontwikkelingen die een bedreiging kunnen vormen voor de continuïteit van de organisatie, de kwaliteit van de bedrijfsvoering en de realisatie van doelstellingen en ambities. Onze Governance, Risk and Compliance board speelt hierin een belangrijke rol en is verantwoordelijk voor het strategisch risicomanagement van LVNL en het bewaken van de opvolging de bevindingen en aanbevelingen van in- en externe audits, aanbevelingen uit voorvalonderzoek en evaluaties van storingen. Zo hebben we dit jaar veel aandacht besteed aan het terugdringen van de openstaande aanbevelingen die 'overdue' waren. Ultimo 2018 hadden we daardoor geen 'overdues' meer. De verantwoordelijkheid voor het beheersen van elk van de geïdentificeerde risico's en het treffen van de gedefinieerde beheersingsmaatregelen is eenduidig georganiseerd. In 2018 is de focus op veiligheid en risicomanagement verder versterkt door oprichting van de afdeling Operational Risk Management, direct opererend onder aansturing van het bestuur.

Op grond van onze actuele risicoanalyse zijn onze belangrijkste aandachtspunten de volgende:

- Het zorgen voor voldoende gekwalificeerd operationeel personeel om zowel de continuïteit en kwaliteit van onze dienstverlening te blijven garanderen als onze strategische doelstellingen te kunnen realiseren;
- Het reduceren van de kans op economische of imago schade bij een grote reductie van de afhandelingscapaciteit als gevolg van calamiteiten;
- Het analyseren en reduceren van het aantal grondincidenten.

De omvang van het contingent verkeersleiders is voldoende om de continuïteit en kwaliteit van het primaire proces in de huidige situatie te garanderen. Het is van belang dat er vanuit de opleiding tot verkeersleider voldoende aanwas is en huidige ratinghouders op efficiënte wijze vakbekwaam worden gehouden. Dat is een voorwaarde om de groei van de luchtvaart mogelijk te blijven maken en invulling te kunnen geven aan de toenemende kwaliteitseisen aan onze dienstverlening en onze eigen ambities.

Luchtverkeersdienstverlening is vitaal voor het bedrijfsmodel van airlines en luchthavens. Bij significante afname van de afhandelingscapaciteit zijn de mogelijke gevolgen voor onze stakeholders en onszelf potentieel omvangrijk. Onze inzet is erop gericht beheersmaatregelen in ons ATM-systeem te implementeren die zowel de kans op capaciteitsrestricties als de gevolgen daarvan beperken. Dat doen wij onder meer door te investeren in robuuste systemen en back-up voorzieningen en een volwaardig contingency center. In 2018 hebben zich twee storingen voorgedaan als gevolg waarvan tijdelijk minder afhandelingscapaciteit beschikbaar was.



Deze illustreren het belang van onze extra aandacht voor dit risico. Een van deze storingen was het gevolg van graafwerkzaamheden door derden op het luchthaventerrein waarbij kabels van LVNL beschadigd werden.

LVNL heeft de ambitie om de veiligste luchtverkeersdienstverlener ter wereld te zijn. In 2018 is het aantal incidenten op start- en landingsbanen gedaald tot dertig. Wij blijven ons inspannen het aantal incidenten verder te doen afnemen. Vanuit de overtuiging dat de veiligheid niet beperkt is tot de grenzen van LVNL, werken wij hierin nadrukkelijk samen met onze sectorpartijen aan een Integraal Safety Management Systeem (ISMS). In aanvulling op de aandacht voor de grondincidenten geldt vanzelfsprekend ook dat de veiligheidsrisico's in de lucht onze maximale aandacht krijgen, onder meer door zeker te stellen dat er altijd sprake is van voldoende separatie in de vluchtafhandeling.

Het financiële resultaat over 2018 is positief en beter dan begroot. De vermogenspositie is onverminderd robuust. Met het oog op de effectieve inzet van het vermogen in relatie tot het risicoprofiel van LVNL en het beleid ten aanzien van de tarieven voert het bestuur overleg met het ministerie over de omvang van het vermogen en bestemmingsmogelijkheden daarvan.

ICT is een belangrijke component in onze primaire bedrijfsprocessen. De continuïteit van gegevensverwerking en beveiliging van de systemen zijn van groot belang voor de continuïteit en kwaliteit van onze bedrijfsvoering. Op grond van artikel 41, lid 1 van de Kaderwet ZBO moet LVNL zorgdragen voor de nodige technische en organisatorische voorzieningen ter beveiliging van haar

gegevens tegen verlies of aantasting en tegen onbevoegde kennisneming, wijziging en verstrekking van die gegevens. Gezien het belang van het thema information security heeft dit onderwerp de directe aandacht van het bestuur, worden risico's op dit gebied nauwlettend gemonitord en beheersmaatregelen waar nodig, bijvoorbeeld in de vorm van technische voorzieningen, risk assessments of aanscherpingen van beleid, versterkt. Information security verdient continue aandacht zowel op technisch en procedureel vlak als ook de bewustwording van onze medewerkers van de risico's en de zorgvuldigheid die in deze betracht dient te worden.

De klanttevredenheid beoordelen wij periodiek door middel van een meting. De in 2018 uitgevoerde meting wijst uit dat onze stakeholders ons vakmanschap en prestaties hoog waarderen. Wij zullen gehoor geven aan de uitnodiging tot verdere verbreding en verdieping van de samenwerking met onze stakeholders.

In de meting van de medewerkertevredenheid (2017) kenden medewerkers van LVNL een bovengemiddelde score toe aan de mate van tevredenheid. Het volgende onderzoek is voorzien in 2019. Tot dat moment geeft het management opvolging aan de verbetermaatregelen naar aanleiding van het onderzoek uit 2017.

Alles overziende is het bestuur van mening dat het geïmplementeerde systeem van interne besturing van LVNL mede met behulp van de interne risicobeheersings- en controlesystemen in 2018 effectief is geweest en een redelijke mate van zekerheid geeft dat de kwaliteit van de bedrijfsvoering goed is en de financiële verslaggeving geen onjuistheden van materieel belang bevat.

Schiphol, 23 april 2019.

Michiel van Dorst
CEO / voorzitter bestuur



Marlou Banning
CFO / bestuurder



I. BESTUURSVERSLAG

BERICHT VAN DE RAAD VAN TOEZICHT



Opgesteld door de raad:

Alexander Schnitger

Wim Kuijken

Lodewijk Hijmans van den Bergh

Charlotte Insinger

Pieter van Geel

BESTUURSVERSLAG

BERICHT VAN DE RAAD VAN TOEZICHT



De raad kwam in 2018 vijf keer in vergadering bijeen. Daarbij is onder meer expliciet aandacht geschonken aan de strategie en het risicomanagement bij LVNL. Daarnaast kwamen de leden van het audit committee, de veiligheidscommissie en de commissie iCAS/Annex ieder tenminste vijf keer bijeen ter voorbereiding van raadsvergaderingen en/of voor advisering van de voltallige raad.

De voorzitter van de raad heeft op regelmatige basis overleg met de voorzitter van het bestuur over de lopende gang van zaken.

In de maanden mei en november woonde de voorzitter van de raad het overleg bij tussen het bestuur en de ondernemingsraad over de algemene gang van zaken binnen LVNL.

Voorts heeft een delegatie van de raad samen met het bestuur eenmaal overleg gevoerd met het ministerie van IenW. In aanvulling hierop heeft ook de audit committee eenmaal overleg gevoerd met het ministerie.

Samenstelling van de raad van toezicht

Gerlach Cerfontaine heeft per 31 december 2018 afscheid genomen als voorzitter van de raad van toezicht en voorzitter van de remuneratiecommissie. De raad spreekt grote waardering uit voor de bijdrage die hij heeft geleverd gedurende zijn acht jaar durende lidmaatschap. Op 1 april 2019 is Wim Kuijken als voorzitter van de raad van toezicht benoemd door de minister van IenW. In de periode tussen 1 januari en 1 april heeft Pieter van Geel de taak als waarnemend voorzitter naar tevredenheid uitgevoerd.

Voor diverse leden loopt de benoemingstermijn in komende periode af. De raad zal derhalve extra aandacht schenken aan het opvolgingsvraagstuk.

Functioneren van de raad van toezicht

De raad van toezicht heeft zijn eigen functioneren beoordeeld. De leden van de raad voldoen aan de onafhankelijkheidsvereisten zoals vermeld in de Code goed bestuur publieke dienstverleners.

Naast de onafhankelijke leden heeft een vertegenwoordiger van de minister van Defensie zitting in de raad.

De raad geeft zich volledig en voortdurend rekenschap van zijn wettelijke taken en evalueert periodiek de doelmatigheid van zijn functioneren.

Leden van de raad zijn slechts incidenteel afwezig geweest bij raadsvergaderingen. De raad heeft zijn werkwijze vastgelegd in een reglement dat voldoet aan de relevante regelgeving en functioneert dienovereenkomstig.

Toeicht op het LVNL-bestuur

In de vergaderingen van de raad van toezicht legt het bestuur verantwoording af over de prestaties en de bedrijfsvoering. De raad heeft een benoemings- en remuneratiecommissie, een veiligheidscommissie, een audit committee en een commissie die specifiek toezicht houdt op de voortgang van op het programma iCAS en project Annex.

De raad concludeert dat het bestuur adequaat uitvoering heeft gegeven aan de ambitie en beoogde doelstellingen zoals verwoord in het Business and Annual Plan 2018-2022 en de begroting 2018-2022.

Het bestuur heeft daarmee in 2018 een aantal belangrijke resultaten bereikt waaronder:

- De levering van veilige en efficiënte luchtverkeersdienstverlening bij een onverminderd groot verkeersaanbod. Dit alles, met uitzondering van één vlucht, binnen de gestelde kaders vanuit de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol. De gerealiseerde operationele prestaties ten aanzien van onder meer sustainability en vertragingen hebben de doelstellingen zoals opgenomen in het Business and Annual Plan overtroffen;
- De aansluiting van Collaborative Decision Making (CDM) op het Europese CDM-netwerk waardoor het aantal slotregulaties en de hoeveelheid netwerkvertraging zal afnemen;
- De doorgevoerde wijzigingen in de topstructuur en de versterking van de safety organisatie in het bijzonder;
- De gezonde financiële bedrijfsvoering blijken uit onder meer concurrerende tarieven voor de dienstverlening, een positief, beter dan begroot financieel resultaat, het op peil houden van de solide vermogenspositie en het succesvol verwerven van additionele Europese subsidies;
- De geactualiseerde visie en strategie die getuigt van een duidelijk toekomstperspectief en het besef dat de omgeving continu in beweging is en hoge eisen stelt aan LVNL. LVNL zal blijven vernieuwen en investeren in haar mensen, haar infrastructuur en de samenwerking met de stakeholders. Alles om uiteindelijk tot de beste dienstverleners ter wereld te blijven behoren en toegevoegde waarde voor de stakeholders te bieden. De resultaten van het in 2018 uitgevoerde klantwaarderingsonderzoek tonen aan dat LVNL de juiste koers volgt maar biedt ook duidelijke aanknopingspunten voor verbetering. Dat geldt ook voor de positieve resultaten van het medewerkertevredenheidsonderzoek en de daarin geuite ontwikkelbehoefte van medewerkers;
- De alerte respons op een tweetal technische storingen en het versterken van de robuustheid van het ATM-systeem juist om dergelijke storingen te voorkomen c.q. de gevolgen tot een minimum te beperken;
- Significante voortgang op strategisch en operationeel belangrijke (investerings)projecten. De aangebrachte prioriteitstelling in combinatie met de toenemende resultaatgerichtheid zorgen ondanks de enorme druk op de organisatie op aansprekende resultaten. Specifiek noemen wij de volgende projecten:
 - De in december 2017 bereikte civiel-militaire co-locatie blijkt in 2018 een solide basis om voorbereidingen te treffen voor verdergaande samenwerking en integratie met als einddoel het samensmelten tot één ATM bedrijf in 2023;
 - Aan de vervanging van het luchtverkeersleidingssysteem wordt hard gewerkt waarbij LVNL mede afhankelijk is van de voortgang die haar partners boeken. De mede ten behoeve van de systeemvervanging en de huisvesting van de gemeenschappelijke opleidingsfaciliteiten voor CLSK en LVNL noodzakelijke uitbreiding van de huisvesting, het Polaris gebouw, ligt op schema;
 - De voor de Schiphol operatie cruciale uitbreiding van het aantal werkposities in de verkeerstoren en de invoering van zogenoemde Electronic Flight Strips vorderen gestaag en zullen in 2019 gereed zijn waarmee met recht kan worden gesteld dat de verkeerstoren op Schiphol Centrum voor de verkeersleiders een prettige en toekomstbestendige werkplek biedt;
 - De voorbereidingswerkzaamheden om luchtverkeersdienstverlening op Lelystad Airport tijdig mogelijk te maken inclusief het in korte tijd beschikbaar krijgen van voldoende verkeersleidingspersoneel hiervoor;
 - De invoering van het zogenoemd functiegericht opleiden, een van de genomen initiatieven met betrekking tot het terugdringen van het verkeersleiderstekort onder meer door het verhogen van het opleidingsrendement;
- De door het bestuur vastgestelde duurzaamheidsambities en getoonde daadkracht door onder meer de actieve betrokkenheid bij het actieplan 'Slim en Duurzaam' van de luchtvaartsector en de concrete initiatieven om de duurzaamheid van de bedrijfsvoering te verbeteren;
- De naleving van alle toepasselijke wet- en regelgeving.

De raad is tevreden over de genomen initiatieven met betrekking de efficiëntie en effectiviteit van de bedrijfsvoering en de geboekte voortgang van de projectportfolio. De veranderagenda is ambitieus en complex en de druk op de organisatie is daardoor onverminderd groot. Dat zal de komende jaren ook nog zo zijn. Het bestuur heeft adequate maatregelen getroffen om overbelasting van de organisatie te voorkomen en de continuïteit van zowel de reguliere dienstverlening als de projectportfolio te waarborgen. Speciale waardering verdienen de medewerkers van LVNL die een niet aflatende inzet en loyaliteit tonen.

De raad heeft met het bestuur gedurende het verslagjaar meerdere keren expliciet aandacht besteedt aan strategievorming en risicomanagement. De aandacht voor in- en externe audits en de opvolging van gedane aanbevelingen is wederom verder verstevigd en heeft geresulteerd in het sneller opvolgen van gedane aanbevelingen en een duidelijkere focus op de belangrijke risico's voor de bedrijfsvoering.

De evaluatie van het bestuur heeft in en buiten aanwezigheid van het bestuur plaatsgevonden. De raad is tevreden over de informatievoorziening door het bestuur en is van oordeel dat het bestuur in haar besluitvorming de belangen van de verschillende stakeholders op een begrijpelijke en aanvaardbare manier heeft afgewogen. De raad is zich bewust van de verschillende belangen die hierbij moeten worden beschouwd.

De benoemings- en remuneratie commissie heeft de leden van het bestuur individueel beoordeeld.

Veiligheid

De veiligste luchtverkeersleidingsorganisatie ter wereld, dat is de ambitie van LVNL. Deze ambitie gecombineerd met het feit dat veiligheid en het continu verbeteren daarvan de hoogste prioriteit heeft bij het leveren van luchtverkeersdienstverlening maakt dat het aspect veiligheid een prominente plaats inneemt op de agenda van de raad en haar Veiligheidscommissie.

De Veiligheidscommissie vergadert voorafgaand aan de reguliere raadsvergaderingen. Onderwerpen die aan de orde komen zijn de interne veiligheidsrapportages, de rapportages van de OVV, de inrichting en werking van het veiligheidsmanagementsysteem en de verbeteringen van dit systeem. De vergaderingen verlopen in open en constructieve sfeer en de raad stelt vast dat LVNL op indringende en transparante wijze werkt aan de voortdurende verbetering van de veiligheid in het algemeen en aan de strikte opvolging van het voorvallenonderzoek in het bijzonder.

Evenals in voorgaande jaren heeft de Veiligheidscommissie in het bijzonder aandacht geschonken aan de ontwikkeling van het aantal 'serious' en 'major' incidenten. De ontwikkeling wordt uiterst serieus genomen en nauwgezet geanalyseerd teneinde een beter begrip van de oorzaken te krijgen en effectieve maatregelen ter

voorkoming van dergelijke incidenten te treffen. De raad volgt de voortgang en status van de voorvallenonderzoeken en wordt goed geïnformeerd over de resultaten en verbetermaatregelen die LVNL naar aanleiding daarvan implementeert. Dat geldt vanzelfsprekend ook voor de rapportages van externe onderzoeken zoals van de OVV. De raad heeft met het bestuur gesproken over diverse maatregelen die LVNL in haar eigen safety management systeem treft zoals mogelijkheden om het incidentenonderzoek te versnellen en het instellen van een Incident Assessment Team. Ook zijn in de Veiligheidscommissie de vorderingen met betrekking tot de samenwerking met sectorpartijen om te komen tot een geïntegreerd veiligheidsmanagementsysteem waaronder het convenant integraal veiligheidsmanagement systeem Schiphol, besproken.

De Veiligheidscommissie heeft een open en constructieve sfeer ervaren en meent dat zij adequaat geïnformeerd is door het bestuur over de veiligheidsprestaties en relevante ontwikkelingen met betrekking tot het safety management systeem. Over het geheel gezien zijn de veiligheidsprestaties goed. Waardering is er ook voor de transparantie die naar de externe omgeving toe wordt betracht met betrekking tot veiligheidsprestaties en incidenten.

Financiële vooruitzichten

De raad heeft gedurende het jaar de ontwikkeling van het bedrijfsresultaat gevolgd. Het bedrijfsresultaat is positief en beter dan begroot, onder andere dankzij de groei van het luchtverkeer. Het kostenniveau ligt in lijn met de begroting. De vermogenspositie is onverminderd solide en wordt toereikend geacht voor de korte termijn. Voorzichtigheid is echter geboden. In 2018 is de benodigde omvang van het Eigen Vermogen, het bestemmingsfonds in het bijzonder, onderwerp van studie geweest. Daaruit volgt dat de huidige vermogenspositie niet zondermeer toereikend wordt geacht om alle denkbare risico's te ondervangen. Met name de target setting voor de volgende referentieperiode (2020-2024) kan een significant risico worden. In 2019 zal hierover meer duidelijkheid ontstaan en wordt ook het onderzoek en besluitvorming over de vermogensomvang door het ministerie afgerond. Behoudens voldoende weerstandsvermogen acht de raad het voor een gezonde financiële bedrijfsvoering mede van belang dat het bestuur zich blijft inspannen om de kostenstructuur te flexibiliseren en te sturen op een gematigde kostenontwikkeling passend bij het activiteitenniveau van de onderneming.

Het Europese systeem van prestatiesturing blijft een belangrijk aandachtspunt. Met aanzienlijke vertraging heeft de Europese Commissie pas in 2017 het prestatieplan voor de tweede referentieperiode (2015-2019) vastgesteld en nu is reeds sprake van vertraging bij de voorbereidingen op de derde referentieperiode. De raad vindt dat dergelijke praktische onvolkomenheden en de potentieel significante invloed van de targetsetting dit systeem tot een risico voor een beheerste financiële bedrijfsvoering

maken. De gunstige economische omstandigheden en de stevige vermogenspositie verzachten in deze periode de risico's doch nemen deze in de kern niet weg.

Als onderdeel van het risicomanagement heeft de audit committee in het afgelopen jaar onder meer gekeken naar de samenstelling van de verzekeringsportfolio van LVNL, de audit planning en follow up daarvan. Voor wat betreft de financiering van kapitaalinvesteringen heeft de audit committee diverse investeringsvoorstellen en financieringsaanvragen behandeld.

De audit committee heeft op periodieke basis overleg met de in 2017 op basis van een Europese aanbesteding gecontracteerde externe accountant, PwC Accountants NV.

Personeel

De ambitieuze veranderagenda in combinatie met de hoge eisen die worden gesteld aan de operationele dienstverlening stellen hoge eisen aan de personele organisatie. Het reduceren van het tekort aan verkeersleiders blijft een strategische prioriteit. De raad volgt derhalve de effectiviteit van de in 2018 geïdentificeerde en geïmplementeerde verbeteringen in het kader van de programma's 'Voldoende Verkeersleiders' en 'Verhogen opleidingsrendement' zoals de invoering van nieuw loopbaanbeleid en functiegericht opleiden op de voet. De raad blijft de ontwikkeling van de inhuur kritisch volgen

Extra aandacht heeft de raad ook geschonken aan de ontwikkeling van de ingehuurde capaciteit. Deze capaciteit is met name nodig om het bovengemiddeld aantal projecten en programma's voldoende te bemensen. De komende jaren zal de inhuur om die reden substantieel blijven. De raad zal mede toezien op de tijdige afbouw van de inhuur.

De doelstellingen om in 2023 de civiele en militaire verkeersleiding volledig geïntegreerd vanuit één ATM bedrijf te verzorgen en in 2021 de torenoperatie van de luchthavens Beek en Eelde door middel van zogenoemde remote tower technologie vanuit Schiphol te verzorgen hebben grote impact op het betrokken personeel. De raad zal in zijn toezicht op deze veranderingen ook met name op de gevolgen voor het personeel toezien.

Visie op de toekomst

Internationalisering

De luchtvaartsector kenmerkt zich door zijn internationale karakter. Een goede internationale positionering is voor LVNL van belang. Tegelijkertijd kan LVNL ook een belangrijke bijdrage leveren aan de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaartsector. De afgelopen jaren hebben geleerd hoe effectief internationale samenwerking kan zijn, bijvoorbeeld in het kader van de vervanging van het luchtverkeersleidingssysteem. Het belang van samenwerking wordt ook door de Europese Commissie onderkend en gestimuleerd door onder meer regelgeving en het

beschikbaar stellen van subsidies. De raad is de mening toegedaan dat LVNL zijn inspanningen om internationaal samen te werken moet voortzetten en - waar zich verdere opportuniteiten voordoen - moet uitbreiden, niet alleen om de eigen positie te verstevigen maar vooral ook gedreven om Nederland en zijn luchtvaarsector te dienen.

FABEC blijft de raad zien als een belangrijk samenwerkingsverband. Tegelijkertijd blijkt het moeilijk om in zo'n omvangrijk en pluriform platform tot effectieve resultaten te komen. De strategie is er dan ook op gericht het samenwerkingsverband te gebruiken daar waar het efficiënt en effectief is en daar waar het dat niet is de samenwerking vooral op kleinere schaal te benutten.

Ontwikkeling nationaal

LVNL is evenals haar luchtvaartsectorpartners, de overheid en de omgeving van cruciaal belang om de Nederlandse luchtvaartsector duurzaam verantwoord te laten groeien. De overtuiging van LVNL is dat samenwerking tussen partijen de enige weg is om succesvol te zijn; de purpose van LVNL is dan ook 'Samen luchtvaart mogelijk maken'. Vanuit die overtuiging zal LVNL vanuit een duidelijk politiek mandaat investeren in relaties, het delen van informatie en het samen zoeken naar oplossingen voor de ingewikkelde vraagstukken waarvoor de sector zich geplaatst ziet. De actieve deelname van LVNL aan onder meer de omgevingsraad Schiphol (ORS) illustreert dit.

De samenwerking tussen LVNL, CLSK en MUAC (Maastricht Upper Area Control centre) vanuit de visie dat er één Nederlands luchtruim bestaat zal moeten worden geïntensiveerd. Flexibel gebruik van het luchtruim en capaciteitsmanagement zijn daarbij van groot belang. Als ketenpartner voelt LVNL de verantwoordelijkheid om door samenwerking toegevoegde waarde aan de keten te leveren. Daaronder valt ook het faciliteren van de luchtverkeersdienstverlening op Lelystad Airport en het samen met het ministerie van Defensie/CLSK bouwen aan één ATM-bedrijf.

Naast de blijvende inzet van LVNL om de kosteneffectiviteit te verbeteren, handhaaft LVNL haar positie als een state-of-the-art luchtverkeersdienstverlener in een complex werkveld. De raad meent dat de prestaties van LVNL daarvoor illustratief zijn.

Regionale dienstverlening

De kwaliteit en vooral de kosteneffectiviteit van de dienstverlening op de Noordzee en de Regionale velden zullen ook in de komende jaren extra aandacht vragen. Dat geldt ook voor het vraagstuk op welke wijze LVNL moet inspelen op de toename van onbemand luchtverkeer in het Nederlandse luchtruim en rondom de luchthavens.

De raad van toezicht heeft kennis genomen van de door het bestuur vastgestelde jaarverslag en de jaarrekening 2018 en stemt in met de inhoud daarvan. De raad constateert dat over 2018 een goedkeurende controleverklaring van de onafhankelijke accountant is verkregen en heeft kennis genomen van de bevindingen van de onafhankelijke accountant.

Schiphol, 23 april 2019.

Wim Kuijken,
voorzitter raad van toezicht sinds 1 april 2019

II. JAARREKENING 2018

Inhoudsopgave jaarrekening

Overzicht van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten	88
Balans	89
Mutatieoverzicht van het eigen vermogen	90
Kasstroomoverzicht voor 2018	91
Toelichting op de jaarrekening	92
Toelichting op de exploitatierekening	104
Toelichting op de balans	109

Overzicht van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten

(bedragen in € 1.000)	Toelichting	2018	2017
Voortgezette activiteiten			
Omzet	8	208.745	217.556
Overige opbrengsten	9	19.376	15.651
Bedrijfsopbrengsten		228.121	233.207
Personeelskosten	10	151.594	*141.937
Afschrijvingen	11	13.798	12.944
Algemene kosten	12	57.322	*47.659
Bedrijfslasten		222.714	202.540
Exploitatieresultaat		5.407	30.667
Financieringsbaten	13	62	39
Financieringslasten	13	1.120	*1.232
Netto financieringslasten		1.058	1.193
Resultaat uit voortgezette activiteiten		4.349	29.474
Niet gerealiseerde resultaten		-	-
Totaal gerealiseerde en niet gerealiseerde resultaten over het boekjaar		4.349	29.474
Resultaat toe te rekenen aan:		2018	2017
Bestemmingsfonds		2.831	12.253
Egalisatiereserve		1.518	17.221
Totaal gerealiseerde en niet gerealiseerde resultaten over het boekjaar		4.349	29.474

*Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden

Balans

(bedragen in € 1.000)	Toelichting	2018	2017
Activa			
Immateriële vaste activa	14	100	182
Materiële vaste activa	15	191.116	142.590
Totaal vaste activa		191.216	142.772
Vorderingen	16	83.425	44.008
Geldmiddelen en kasequivalenten	17	19.806	55.427
Totaal vlottende activa		103.231	99.435
Totaal activa		294.447	242.207
Passiva			
Eigen vermogen	18	104.783	100.434
verplichtingen			
Leningen en overige financieringsverplichtingen	19	50.405	31.527
Vooruit ontvangen baten	20	37.869	14.226
Personeelsbeloningen	21	33.423	36.800
Totaal langlopende verplichtingen		121.697	82.553
Leningen en overige financieringsverplichtingen	19	8.122	8.248
Vooruit ontvangen baten	20	702	4.291
Handels- en overige schulden	22	59.143	46.681
Totaal kortlopende verplichtingen		67.967	59.220
Totaal passiva		294.447	242.207

Mutatieoverzicht van het eigen vermogen

(bedragen in € 1.000)	Toelichting	Bestemmings-	Egalisatie-reserve	Totaal
Saldo per 1 januari 2017		57.074	13.886	70.960
Resultaat uit voortgezette activiteiten		12.253	17.221	29.474
Niet gerealiseerde resultaten		-	-	
Saldo per 1 januari 2018		69.327	31.107	100.434
Resultaat uit voortgezette activiteiten		2.831	1.518	4.349
Niet gerealiseerde resultaten		-	-	-
Saldo per 31 december 2018	18	72.158	32.625	104.783

Kasstroomoverzicht over 2018

(bedragen in € 1.000.000)	2018	2017
Ontvangsten heffingen en-route	141,7	149,4
Ontvangsten heffingen terminal	63,9	63,2
Ontvangsten heffingen NSAA	2,0	1,5
Overige ontvangsten	20,6	9,3
Ontvangsten uit operationele activiteiten	228,2	223,4
Betalingen personeel	-154,7	144,9
Betalingen verzekeringen	-1,2	-1,1
Betalingen leveranciers	-46,4	-44,5
Betalingen uit operationele activiteiten	-202,3	-190,5
Ontvangsten MUAC-heffingen en-route	49,5	52,7
Betalingen EUROCONTROL	-38,3	-36,5
Betalingen NSA	-1,7	-2,1
Ontvangsten KNMI-heffingen NSAA	0,3	0,2
Betalingen KNMI	-0,4	-0,5
Kassiersfunctie luchtverkeersdienstverleningsactiviteiten	9,4	13,8
Netto kasstroom uit operationele activiteiten	35,3	46,7
Investeringsactiviteiten		
Investeringen in materiële vaste activa	-62,3	-22,4
Desinvesteringen in materiële vaste activa	0,0	0,0
Betalingen en ontvangsten joint ventures	-0,3	-0,3
Netto kasstroom uit investeringsactiviteiten	-62,6	-22,7
Financieringsactiviteiten		
Opname lange termijn leningen	0,0	0,0
Aflossing lange termijn leningen	-8,2	-8,9
Rente lange termijn leningen	-1,3	-1,7
Ontvangen subsidies	1,2	4,3
Netto kasstroom uit financieringsactiviteiten	-8,3	-6,3
Totaal netto toe-/afname kasstromen	-35,6	17,7
Beginstand geldmiddelen en kasequivalenten	55,4	37,7
Totaal netto toe-/afname kasstromen	-35,6	17,7
Eindstand geldmiddelen en kasequivalenten	19,8	55,4

TOELICHTING OP DE JAARREKENING

1. Verslaggevende entiteit

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) is statutair gevestigd aan het Stationsplein Zuid West 1001 te Schiphol in Nederland. Bij wet is LVNL, voorheen Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie (LVB), met ingang van 1 januari 1993 opgericht.

LVNL is een zelfstandig bestuursorgaan (ZBO) met rechtspersoonlijkheid. Kernactiviteit is het verlenen van luchtverkeersdienstverlening, zodanig dat het luchtverkeer op een veilige en efficiënte manier wordt afgehandeld binnen de gestelde milieuriichtlijnen. In de Wet luchtvaart zijn alle taken van LVNL vastgelegd. Daaronder vallen onder meer het verlenen van communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten, het verlenen van luchtvaartinlichtingendiensten, het uitgeven van luchtvaartpublicaties en kaarten en het verzorgen of doen verzorgen van opleidingen ten behoeve van luchtverkeersbeveiliging.

De raad van toezicht heeft op 23 april 2019 ingestemd met de jaarrekening. De jaarrekening wordt gepubliceerd nadat de minister de jaarrekening heeft goedgekeurd.

De jaarrekening van LVNL over 2018 omvat de joint ventures Stichting Knowledge and Development Centre Mainport Schiphol en Stichting Bewonersaanspreekpunt Schiphol.

Met deze jaarrekening legt LVNL als ZBO verantwoording af over haar prestaties aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat zoals dit is vastgelegd in de Regeling sturing van en toezicht op Luchtverkeersleiding Nederland. Deze jaarrekening is uitsluitend geschikt voor de minister van Infrastructuur en Waterstaat en kan derhalve niet voor andere doeleinden worden gebruikt. De minister heeft de beslissingsbevoegdheid met betrekking tot de begroting en de tarieven van LVNL.

Basis voor presentatie

2. Overeenstemmingsverklaring

In artikel 12 lid 1 van de EG-verordening Nr 550/2004 van het Europees parlement en de Raad betreffende de verlening van luchtvaartinlichtingendiensten in het gemeenschappelijke Europees luchtruim (zogenoemde luchtvaartinlichtingendienstenverordening) is het volgende vastgelegd:

“Verleners van luchtvaartinlichtingendiensten moeten, ongeacht hun eigendomsstructuur of rechtsvorm, hun jaarrekeningen opstellen, aan een onafhankelijke accountantscontrole onderwerpen en publiceren. Deze jaarrekeningen moeten voldoen aan de door de Gemeenschap goedgekeurde internationale standaarden voor jaarrekeningen (lees: EU-IFRS). Wanneer deze jaarrekeningen

vanwege juridische status van de dienstverlener niet volledig aan de internationale standaarden voor jaarrekeningen kunnen beantwoorden, streeft de betrokken dienstverlener ernaar zoveel mogelijk aan deze standaarden te voldoen.”

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in overleg en afstemming met LVNL de reikwijdte van de implementatie van Verordening 550/2004 van het Europees parlement en de Raad beperkt. Deze beperking heeft betrekking op de reikwijdte van IAS 19 en IAS 19R. In de brief gedateerd op 5 februari 2015 heeft het ministerie de reikwijdte van de IAS 19 als volgt beperkt:

- In de brief is het volgende vastgelegd met betrekking tot de niet-afgefinancierde opgebouwde FLNA-rechten. Het ministerie heeft aangegeven dat deze niet-afgefinancierde opgebouwde FLNA-rechten moeten worden toegelicht onder de niet uit de balans blijken verplichtingen, derhalve kan afgezien worden van het treffen van een voorziening. Voor een uitgebreidere toelichting over de hoogte van de verplichtingen, zie toelichting 24 Niet uit de balans blijken verplichtingen op pagina 12;
- Er is bepaald dat wordt afgezien van het toepassen van het direct verwerken van de actuariële winsten en verliezen van een toegezegde pensioenregeling (DB-regeling) in het eigen vermogen. De actuariële resultaten worden dus verwerkt in de exploitatiekosten onder de personeelskosten.

Belangrijkste reden van het ministerie om de reikwijdte te beperken is ingegeven vanuit de regelgeving over de prestatiesturing. Hierin moeten alle kosten worden verantwoord in de heffingszones en moeten vanuit hier de controllable en uncontrollable kosten worden bepaald. Wanneer er kosten direct via het eigen vermogen zouden lopen, zouden deze kosten buiten de prestatiesturing vallen en dus indien nodig niet meer kunnen worden verhaald op, of worden teruggegeven aan de gebruikers.

De jaarrekening van LVNL voldoet daarmee aan de genoemde verordening. Hierdoor voldoet de jaarrekening niet volledig, doch zoveel mogelijk, aan de vereisten van EU-IFRS.

Daar waar in de jaarrekening de term LVNL-waarderingsgrondslagen wordt gehanteerd, worden de waarderingsgrondslagen bedoeld op basis van Verordening 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad en de brief van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (nu ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) met daarin de uitzonderingen op toepassing van IAS 19/19R Jaarrekening LVNL.

3. Waarderingsbasis

De grondslagen die worden toegepast voor de waardering van activa en passiva en de resultaatsbepaling zijn gebaseerd op historische kosten.

4. Functionele valuta en presentatievaluta

De jaarrekening wordt gepresenteerd in euro; de functionele valuta voor LVNL. Alle financiële informatie is afgerond op duizenden euro's, tenzij anders vermeld.

5. Veronderstellingen en schattingen

Het management heeft bij het opstellen van de jaarrekening in overeenstemming met de geldende grondslagen, op onderdelen gebruik gemaakt van veronderstellingen en schattingen die medebepalend zijn voor de opgenomen bedragen. De feitelijke uitkomsten kunnen van deze veronderstellingen en schattingen afwijken. De schattingen en onderliggende veronderstellingen worden voortdurend beoordeeld. Herzieningen van schattingen worden opgenomen in de periode waarin de schattingen worden herzien en in de toekomstige perioden waarvoor de herziening gevolgen heeft.

Het bovenstaande is van toepassing op de volgende onderwerpen:

a. Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa

De boekwaarde van materiële vaste activa wordt periodiek getoetst aan de realiseerbare waarde als er aanwijzingen zijn voor een bijzondere waardevermindering. Een aanwijzing voor een bijzondere waardevermindering kan bijvoorbeeld zijn dat, naar inschatting van het bestuur, sprake is van:

- Een snellere daling van de marktwaarde van een actief dan zou voortvloeien uit het verloop over de tijd of normaal gebruik;
- Een belangrijke wijziging in de toepassing van een actief of in de bedrijfsstrategie;
- Prestaties die sterk achterblijven ten opzichte van de verwachtingen, een significante verslechtering in de bedrijfstak of economie, of veroudering of beschadiging van het actief.

Daarnaast kunnen omstandigheden, naar de inschatting van het bestuur, leiden tot de noodzaak tot het terugnemen van een eerder toegepaste bijzondere waardevermindering.

Om in bovengenoemde gevallen te kunnen bepalen of daadwerkelijk sprake is van bijzondere waardeverminderingen of de noodzaak tot herziening, wordt de realiseerbare waarde bepaald. Daarbij maakt het bestuur gebruik van inschattingen en veronderstellingen ten aanzien van de bepaling van kasstroom

genererende eenheden, de toekomstige kasstromen en de disconteringsvoet. De beoordelingen die hieraan ten grondslag liggen, kunnen van jaar tot jaar verschillen door economische of marktomstandigheden, veranderingen in de bedrijfsomgeving of in wet- en regelgeving en door andere factoren waar LVNL geen invloed op kan uitoefenen. Als de prognoses voor de realiseerbare waarde moeten worden bijgesteld, kan dit leiden tot bijzondere waardeverminderingen of - in het geval van vaste activa - herziening daarvan.

b. Economische levensduur en restwaarde van materiële vaste activa

De materiële vaste activa maken een belangrijk deel uit van de totale activa van LVNL en de kosten van periodieke afschrijvingen vormen een belangrijk deel van de jaarlijkse bedrijfslasten. De vastgestelde economische levensduur en restwaarden, gebaseerd op inschattingen en veronderstellingen van het bestuur, hebben een belangrijke invloed op de waardering van materiële vaste activa. De economische levensduur van materiële vaste activa wordt mede geschat aan de hand van de technische levensduur, de ervaringen ten aanzien van soortgelijke activa, de onderhoudshistorie en de periode waarin de economische voordelen uit hoofde van de exploitatie van het actief ten goede zullen komen aan LVNL. Periodiek wordt getoetst of zich wijzigingen hebben voorgedaan in inschattingen en veronderstellingen die een aanpassing van de economische levensduur en/of restwaarde noodzakelijk maken. Een dergelijke aanpassing wordt prospectief doorgevoerd.

c. Bijzondere waardevermindering van immateriële vaste activa

De boekwaarde van de immateriële vaste activa wordt periodiek getoetst aan de realiseerbare waarde als er aanwijzingen zijn voor een bijzondere waardevermindering. Een aanwijzing voor een bijzondere waardevermindering kan bijvoorbeeld zijn dat, naar inschatting van het bestuur, sprake is van:

- De te ontwikkelen verkeersleidingsapparatuur niet langer meer van toegevoegde waarde is in het verkeersleidingproces;
- Er onvoldoende middelen beschikbaar zijn om de ontwikkeling te voltooien.

d. Actuariële aannames met betrekking tot voorzieningen personeelsbeloningen

Verplichtingen uit hoofde van actuariële berekende personele regelingen en vorderingen, worden actuariële bepaald. Daarbij wordt gebruik gemaakt van veronderstellingen ten aanzien van toekomstige ontwikkelingen in salaris, sterfte, personeelsverloop, rendement van beleggingen en andere uitgangspunten.

Voor het disconteren maakt LVNL gebruik van de actuele effectieve marktrente, gebaseerd op hoogwaardige ondernemingsobligaties, rekening houdend met de termijnstructuur van de verplichtingen. Het is algemeen aanvaard hoogwaardig te vertalen naar AA-rated ondernemingsobligaties. Voor LVNL wordt de disconteringsvoet vastgesteld door de risicovrije rentevoet - de swapcurve - te verhogen met de creditspread op basis van iBoxx (AA-rated). iBoxx is een index voor obligaties die wordt gepubliceerd voor verschillende sectoren (bijvoorbeeld overheid, semi-overheid, corporate), verschillende ratings en looptijden.

e. Aannames met betrekking tot ontslagvergoedingen

Bij het vaststellen van de voorziening voor ontslagvergoedingen is door het management een inschatting gemaakt van het aantal overeen te komen vertrekregelingen en de kans dat herplaatsingskandidaten gedurende de herplaatsingsperiode een nieuwe werkkring vinden. Verder is rekening gehouden met de bepalingen in het rechtspositiereglement.

f. Claims en geschillen

Periodiek wordt door het bestuur een beoordeling uitgevoerd op alle claims en geschillen, om te bepalen in welke mate sprake is van bestaande en/of voorwaardelijke verplichtingen. Een voorziening wordt opgenomen voor bestaande verplichtingen, voor zover het waarschijnlijk is dat een uitstroom van middelen plaatsvindt om de verplichting in te lossen en er een betrouwbare schatting kan worden gemaakt van het bedrag van de verplichting. Een voorwaardelijke verplichting moet worden toegelicht. Aan de hand van de uitkomst van deze beoordeling wordt bepaald voor welke claims en geschillen een voorziening wordt getroffen en voor welke een toelichting wordt opgenomen. Als een voorziening moet worden getroffen, vraagt ook de inschatting van de kans en omvang van een uitstroom van middelen een aanzienlijke mate van beoordeling. In deze beoordeling maakt het bestuur mede gebruik van juridisch advies.

g. Voorziening dubieuze debiteuren

De voorziening dubieuze debiteuren wordt gevormd ten behoeve van de verwachte kredietverliezen op de openstaande vorderingen. Voor het bepalen van de hoogte van de voorziening dubieuze debiteuren voor terminal en en-route maakt LVNL gebruik van de informatie vanuit EUROCONTROL. EUROCONTROL heeft het verwachte kredietverlies gebaseerd op een accurate inschatting van de huidige en toekomstige waarde. Waarbij rekening is gehouden met de kans op wanbetaling, de omvang van het bedrag op het moment van wanbetaling en het verlies bij wanbetaling.

h. Resultaatbestemming

LVNL bepaalt haar resultaatbestemming aan de hand van de in het prestatieplan gemaakte afspraken en de werkelijke kosten en volume van enig jaar. Op 22 maart 2017 is het prestatieplan 2015-2019 goedgekeurd door de Europese Commissie.

i. Belastingen

In 2016 is de vennootschapsbelastingplicht voor overheidsbedrijven ingegaan. Door LVNL is een inventarisatie gemaakt van alle activiteiten van LVNL. Voor een drietal activiteiten is volgens LVNL sprake van het drijven van een onderneming. Hierdoor is sprake van een belastingplicht. Het gaat hierbij om de volgende activiteiten:

- Luchtverkeersdiensten;
- Verstrekken abonnementen luchtvaartinformatie;
- Verkopen luchtvaartkaarten.

Deze activiteiten zijn ook in de Wet luchtvaart benoemd als taken voor LVNL. LVNL is van mening dat er geen sprake is van concurrentie binnen Nederland. Alleen LVNL is immers door de wet toegestaan deze activiteiten te verrichten. Op 6 september 2017 heeft de belastingdienst aangegeven de conclusie te delen dat de activiteit ‘luchtvaartdiensten’ voldoet aan een overheidstaak en er geen sprake is van concurrentie, waardoor de overheidstakenvrijstelling van toepassing is. Voor de verkoop van de luchtvaartkaarten stelt de belastingdienst dat voor een gedeelte van deze activiteit geen objectieve vrijstelling is. LVNL verstrekt deze kaarten sinds 2018 gratis. Daarom is geen sprake van een belastbare winst.

6. Grondslagen voor financiële verslaggeving

De grondslagen voor de financiële verslaggeving zijn consequent toegepast op alle in deze jaarrekening vermelde perioden. Het boekjaar van LVNL vangt aan op 1 januari en eindigt op 31 december van hetzelfde jaar. LVNL is aangemerkt als eindgebruiker voor de btw. Hierdoor zijn de verantwoorde kosten inclusief btw.

In 2018 is er een andere onderverdeling van de algemene kosten gemaakt waarop de cijfers 2017 zijn aangepast voor vergelijkingsdoeleinden. Het betreft hier een verschuiving van de kosten voor vacatiegelden van de raad van toezicht naar personeelskosten en bankkosten naar financieringsbaten en -lasten.

In het overzicht bovenaan de volgende pagina is de verschuiving zichtbaar gemaakt.

	Jaarrekening 2017	Vacatie- gelden	Bank- kosten	Jaarrekening 2017 Aangepast
(bedragen in € 1.000)				

Personeelskosten	141.800	137		141.937
Afschrijvingen	12.944			12.944
Algemene kosten	47.812	-137	-16	47.659
Bedrijfslasten	202.556			202.540
Financieringsbaten	39			39
Financieringslasten	1.216		16	1.232
Netto financieringslasten	1.177			1.193

Totaal	203.733			203.733
--------	---------	--	--	---------

a. Nieuwe standaarden en wijzigingen in standaarden en het effect op LVNL-waarderingsgrondslagen

De International Accounting Standards Board (IASB) heeft nieuwe en/of gewijzigde standaarden en interpretaties uitgebracht, die met ingang van het boekjaar 2018 van toepassing zijn. De door de IASB goedgekeurde wijzigingen zijn nog niet allemaal door de Gemeenschap (EU) goedgekeurd. Zoals blijkt uit de overeenstemmingsverklaring (zie toelichting 2) moet LVNL bij het opstellen van de jaarrekening voldoen aan de door de Gemeenschap goedgekeurde internationale standaarden voor jaarrekeningen (lees: EU-IFRS). Wanneer deze jaarrekening vanwege de juridische status van de dienstverlener niet volledig aan de internationale standaarden voor jaarrekeningen kan beantwoorden, streeft de betrokken dienstverlener ernaar zoveel mogelijk aan deze standaarden te voldoen.

In 2018 zijn verduidelijkingen in de standaarden door de Gemeenschap goedgekeurd. Eerder is een tweetal standaarden goedgekeurd met een invoeringsdatum van 1 januari 2018. Zij hebben betrekking op IFRS 9, financiële instrumenten, en IFRS 15, omzetverantwoording. Daarnaast is eerder IFRS 16 Leases goedgekeurd met een invoeringsdatum van 1 januari 2019

IFRS 9 Financiële instrumenten (ingangsdatum 1 januari 2018)

IFRS 9 geeft nieuwe richtlijnen voor de waardering van financiële instrumenten met betrekking tot classificatie en waardering, impairment en hedge accounting. De herziene richtlijnen voor classificatie en waardering geven geen aanleiding om de waardering tegen kostprijs aan te passen. LVNL past geen hedge accounting toe. Wat betreft het omgaan met bijzondere waardeverminderingen (impairment) van financiële instrumenten is de conclusie dat dit enkel tot aanpassing van de voorziening voor dubieuze debiteuren zal leiden. LVNL heeft de facturatie en inning van de en-route heffingen, uit hoofde van internationale overeenkomsten, belegd bij de Central Route Charges Office (CRCO) van EUROCONTROL. LVNL heeft de inning van de terminal heffingen eveneens uitbesteed aan het CRCO.

CRCO heeft in 2018 de waardering van de voorziening dubieuze debiteuren aangepast in lijn met IFRS 9. Bij het bepalen van de hoogte van de voorziening zijn de verwachte kredietverliezen op de openstaande vorderingen bepaald voor de verschillende periodes dat de vordering openstaat. Door de al jaren hoge recovery rate op de inning van de vorderingen is het effect minimaal. Vorig jaar was de voorziening 0,9 miljoen euro, voor 2018 is de voorziening gesteld op 1,1 miljoen euro.

IFRS 15 Omzetverantwoording (ingangsdatum 1 januari 2018)

IFRS 15 Omzetverantwoording leidt niet tot aanpassing van de waarderingsgrondslagen voor de omzetverantwoording. Belangrijkste reden hiervoor is dat er bij LVNL geen contracten zijn waarin zowel goederen als een dienst worden geleverd met afzonderlijke prestatiemomenten. Bij onze belangrijkste opbrengst (het verlenen van luchtverkeersdiensten: 94 procent van de totale opbrengsten) is het moment van levering van de dienst ook het moment waarop de prestatieverplichting wordt vervuld. Hierdoor wordt de opbrengst verantwoord op het moment van het verrichten van de dienst en valt de opbrengst dus in dezelfde tijds categorie als het moment van het leveren van de dienst. Dit is gelijk aan de huidige waarderingsgrondslag. IFRS 15 heeft dus geen effect op de opbrengstverantwoording in 2018 en leidt niet tot aanpassing van de opbrengstenverantwoording in 2017.

IFRS 16 Leases (ingangsdatum 1 januari 2019)

Deze nieuwe standaard, goedgekeurd door de EU, is van kracht voor boekjaren die beginnen op of na 1 januari 2019 en zal IAS 17 'Leases' en IFRIC 4 'Bepalingen' vervangen. Voor leases wordt in de nieuwe standaard het onderscheid tussen operationele en financiële leases opgeheven. IFRS 16 verplicht huurders om een verplichting en een actief op te nemen op de balans. De verplichting reflecteert alle leasebetalingen die gepaard gaan met de leaseovereenkomst, het actief reflecteert het recht op gebruik van het actief gedurende de overeengekomen leasetermijn. IFRS 16 kent echter een uitzondering voor short-term leases (leases met een looptijd van maximaal twaalf maanden) en low-value activa (waarde van maximaal USD5,000). LVNL heeft ervoor gekozen om gebruik te maken van de 'low-value' activa uitzondering, deze worden daarom niet geactiveerd op de balans maar als kosten geboekt in de exploitatierekening.

Zoals gezegd verplicht IFRS 16 de huurder om alle lease- en huurverplichtingen te activeren op de balans en zodoende weer te geven in de financiële cijfers. De standaard geeft een huurder de mogelijkheid om volledige retrospectief of middels de modified retrospectieve aanpak de transitie naar IFRS 16 te volbrengen. LVNL heeft besloten om de zogenoemde modified retrospectieve benadering te kiezen en zal gebruik maken van verschillende praktische hulpmiddelen en vrijstellingen. Hierdoor zullen de vergelijkende cijfers (2018) niet worden aangepast in 2019. Daarnaast wordt de leaseverplichting berekend over de resterende huurverplichtingen vanaf 1 januari 2019 en ten slotte wordt het actief gelijkgesteld aan de waarde van de verplichting.

LVNL heeft een projectteam samengesteld om alle inkoopcontracten van het afgelopen jaar integraal te analyseren op mogelijke huur-/leaseverplichting en om de bijbehorende accounting te definiëren. De inventarisatie van de leaseverplichtingen op basis van IAS 17 heeft voor 2018 geleid tot een niet uit de balans blijken

leaseverplichting van 26,6 miljoen euro (zie toelichting 24 Niet uit de balans blijken verplichtingen). Om te voorkomen dat toekomstige lease-/huurcontracten buiten het zicht vallen en hierdoor niet op de balans worden opgenomen, heeft LVNL een proces geïmplementeerd waarbij in een vroeg stadium contracten met een mogelijke lease component gesignaleerd worden om deze conform de juiste accounting grondslagen te waarderen.

Tot en met 31 december 2018 heeft LVNL leasecontracten voor met name gebouwen, erfpacht en ICT-apparatuur die momenteel onder IAS 17 worden verantwoord als operationele leases. LVNL heeft ervoor gekozen om de leasedefinitie zoals die onder IAS 17 gold te 'hanteren' voor reeds bestaande leasecontracten (grandfather). Dit betekent dat contracten die onder IAS 17 niet als een lease zijn geclassificeerd niet opnieuw zullen worden beoordeeld, maar dezelfde classificatie wordt voortgezet onder IFRS 16.

Als gevolg van de nieuwe IFRS 16-vereisten verwacht LVNL dat de activa en passiva toenemen met een bedrag dicht bij de netto contante waarde van toekomstige leasebetalingen; een bedrag tussen 55 en 60 miljoen euro. Deze activa en passiva zullen worden geclassificeerd naar de verschillende asset types conform IAS 16; gebruikersrecht (ROU) gebouwen, ROU terreinen, ROU apparatuur.

De impact van de toepassing van IFRS 16 op zowel de exploitatierekening als het eigen vermogen, is nihil. LVNL heeft namelijk besloten om gebruik te maken van de modified retrospectieve transitiemethodiek, waarbij het geactiveerd gebruiksrecht (ROU) gelijk wordt gesteld aan de contante waarde van de openstaande leaseverplichtingen, gecorrigeerd voor eventueel eerder erkende vooruitbetaalde en/of overlopende leasebetalingen op het leasecontract.

Ondanks dat de transitie geen (direct) effect heeft op het resultaat van LVNL zal er wel een verschuiving plaatsvinden vanuit de algemene kosten, naar afschrijvingskosten en financieringslasten, als gevolg van de nieuwe standaard. Op basis van de huidige leaseportfolio van LVNL schatten we dat dit een effect heeft van ongeveer 3,3 miljoen euro per jaar.

LVNL voert de standaard in vanaf 1 januari 2019. LVNL kiest ervoor om de modified retrospectieve benadering toe te passen. Daarom worden de vergelijkende cijfers 2018 niet aangepast. Het gebruikersrecht wordt gewaardeerd alsof de nieuwe richtlijn altijd van kracht was.

b. Wijzigingen die vervroegd in 2018 mogen worden toegepast

LVNL heeft geen nieuwe standaarden, wijzigingen van bestaande standaarden of interpretaties vervroegd toegepast die met ingang van het boekjaar 2019 of later verplicht zijn.

c. Grondslagen voor joint ventures Algemeen

De grondslagen van waardebepaling en resultaatbepaling van de joint ventures van LVNL zijn waar nodig aangepast aan de waarderingsgrondslagen van LVNL. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 27 Gerelateerde partijen.

Joint ventures

Joint ventures zijn die entiteiten waarover LVNL gezamenlijk zeggenschap heeft, vastgelegd in een contractuele overeenkomst en unanieme instemming vereist is voor strategische beslissingen over het financiële en operationele beleid. De joint ventures worden volgens de nettovermogenswaarde methode gewaardeerd.

d. Financiële instrumenten Niet-afgeleide financiële instrumenten

De niet-afgeleide financiële instrumenten omvatten vorderingen, geldmiddelen en kasequivalenten, leningen en overige financieringsverplichtingen, handels- en overige schulden.

Niet-afgeleide financiële instrumenten worden bij de eerste opname verwerkt tegen reële waarde plus, voor instrumenten die niet zijn gewaardeerd tegen reële waarde met verwerking van waardeveranderingen in de exploitatierekening, eventuele direct toerekenbare transactiekosten. Na de eerste opname worden niet-afgeleide financiële instrumenten op de hierna beschreven manier gewaardeerd.

De geldmiddelen en kasequivalenten omvatten rekening-courantkredieten bij commerciële banken en het ministerie van Financiën. Als het rekening-courantkrediet bij het ministerie van Financiën een schuld betreft, wordt deze verantwoord onder de post leningen en overige financieringsverplichtingen. De rekening-courantkredieten maken in het kasstroomoverzicht deel uit van het saldo geldmiddelen en kasequivalenten. De verwerking van financieringsbaten en -lasten wordt toegelicht onder noot k.

De vorderingen worden gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs op basis van de effectieve rentemethode, gewoonlijk de nominale waarde, onder aftrek van een voorziening voor geschatte oninbaarheid. Mutaties van deze voorziening worden verantwoord in de exploitatierekening.

De post leningen en overige financieringsverplichtingen bestaat uit leningen en schulden aan kredietinstellingen en het ministerie van Financiën. Leningen worden opgenomen tegen de geamortiseerde kostprijs op basis van de effectieve rentemethode. Rentedragende leningen worden verantwoord onder de kortlopende verplichtingen, voor zover wordt verwacht dat de aflossing binnen twaalf maanden na balansdatum plaatsvindt.

e. Vreemde valuta

Transacties in vreemde valuta worden in de functionele valuta omgerekend tegen de geldende wisselkoers per transactiedatum. In vreemde valuta uitgedrukte monetaire activa en verplichtingen worden per balansdatum in de functionele valuta omgerekend tegen de op die datum geldende wisselkoers.

Koersverschillen worden ten gunste, respectievelijk ten laste gebracht van de exploitatierekening over de per balansdatum afgesloten verslagperiode.

f. Omzet

Onder de omzet worden de vergoedingen verantwoord die LVNL ontvangt uit hoofde van het verrichten van haar wettelijke taak, het verlenen van luchtverkeersdiensten binnen het Nederlandse burgerluchtruim. Binnen het Nederlandse burgerluchtruim worden door LVNL drie heffingszones onderkend: en-route, terminal en North Sea Area Amsterdam (NSAA). De vergoedingen worden betaald door de luchtvaartmaatschappijen. Daarnaast ontvangt LVNL een bijdrage van de overheid voor de vrijgestelde vluchten en het VFR- (Visual Flight Rules) verkeer binnen het en-route gebied. Deze bijdrage wordt verantwoord onder de heffingen en-route.

De omzet wordt verantwoord in de exploitatierekening zodra de dienst is geleverd, de vergoeding die LVNL ontvangt op een betrouwbare wijze kan worden bepaald en het waarschijnlijk is dat de economische voordelen aan LVNL toekomen.

g. Diverse opbrengsten

Onder de diverse opbrengsten worden de opbrengsten verantwoord uit hoofde van activiteiten die LVNL voor derden verricht naast haar wettelijke kerntaak. Wanneer de dienst of het goed is geleverd door LVNL worden de opbrengsten verantwoord in de exploitatierekening.

h. Subsidies

De subsidies zijn grotendeels verkregen uit hoofde van investeringen in materiële vaste activa. De ontvangen subsidies worden in de balans opgenomen als vooruit ontvangen baten (zie noot o). Binnen LVNL wordt onderscheid gemaakt in investeringssubsidies en exploitatiesubsidies.

Investeringsubsidies worden ontvangen voor de vervaardiging van een actief. Vaak wordt een subsidie verstrekt voor de gemaakte directe kosten en de gemaakte interne uren. LVNL heeft weinig tot geen interne uren die zich kwalificeren als direct toewijsbare uren voor het vervaardigen van een actief. Hierdoor vallen de subsidiebedragen voor de interne uren vrij als bate in de exploitatierekening in het jaar waarin deze uren worden gemaakt en er voldoende zekerheid bestaat dat zij worden toegekend.

Subsidiebedragen voor activeerbare kosten in de kostprijs van een actief vallen vrij zodra voldoende zekerheid bestaat dat LVNL voldoet aan de gestelde voorwaarden en het betreffende actief operationeel is. Zij worden gepresenteerd als vooruit ontvangen subsidies. Deze subsidiebedragen vallen systematisch vrij in de exploitatierekening gedurende de gebruiksduur van het actief. Eventuele nog te ontvangen subsidiebedragen worden verantwoord als vordering op de subsidieverstrekker wanneer de managementinschatting is dat er voldoende zekerheid is dat aan de subsidievoorwaarden zal worden voldaan.

Exploitatiesubsidies worden ontvangen voor onderzoek dat LVNL verricht met betrekking tot de luchtvaart. Deze subsidiebedragen worden direct in de exploitatierekening verantwoord op het moment dat het onderzoek wordt uitgevoerd en wanneer voldoende zekerheid bestaat dat zij worden toegekend.

Mocht onverhoopt blijken dat een subsidie niet wordt toegekend en LVNL deze moet terugbetalen, dan wordt dit verwerkt als een schattingswijziging in het jaar van terugbetaling.

i. Verrekeningen met EUROCONTROL

De verrekeningen met EUROCONTROL betreffen de verrekeningen van de Nederlandse contributiebijdrage aan zowel de centrale EUROCONTROL-organisatie als MUAC, het verkeersvolume- en kostenrisico van MUAC en het gedeelte van het FABEC capacity incentive scheme dat voor rekening en risico van MUAC komt. Deze verrekeningen worden als onderdeel van de goedkeuring van het jaarverslag door de minister geheel of gedeeltelijk toegewezen aan een bestemming binnen of buiten LVNL. Voor zover de verrekeningen aan LVNL worden toegewezen worden hieruit de vergoeding van de vrijgestelde vluchten en de kosten van VFR verrekend (zie toelichting bij f Omzet). Het eventuele restant wordt toegevoegd aan een vermogenscomponent bij de resultaatbestemming en in de exploitatierekening verwerkt via de overige opbrengsten.

j. Lease

Voor contracten waar het economisch eigendom in handen is van derden, operational leases, worden uitsluitend de huurtermijnen als kosten verantwoord in de exploitatierekening.

LVNL heeft geen leaseovereenkomsten die zich kwalificeren als financiële leases.

k. Financieringsbaten en -lasten

Financieringsbaten omvatten de rentebaten op ontvangen uitstaande bedragen en de rente op de rekening-courant kredieten.

Financieringslasten omvatten de rentelasten op opgenomen gelden, oprenting van voorzieningen en de behaalde koersverschillen op vreemde valuta. Financieringslasten die niet rechtstreeks zijn toe te kennen aan activa in aanbouw, worden met

behulp van de effectieve rentemethode in de exploitatierekening opgenomen.

Aan activa in aanbouw toegerekende rente wordt gecorrigeerd op de rentelasten in de exploitatierekening vanaf het moment dat een activum in aanbouw is tot en met activering van het activum onder de vaste activa. Toe te rekenen rente wordt bepaald met behulp van een gemiddelde rentevoet. Wanneer sprake is van een specifieke objectfinanciering wordt de toe te rekenen rente bepaald op basis van de betreffende lening. Bij het berekenen van de gemiddelde rentevoet wordt ervan uitgegaan dat alle materiële vaste activa volledig worden gefinancierd met langlopende leningen. Voor het niet gefinancierde deel wordt een rentepercentage genomen van de rekening courant.

Valutakoerswinsten en -verliezen worden gerapporteerd op gesaldeerde basis, als financieringsbate of als financieringslast.

l. Immateriële vaste activa

Immateriële vaste activa omvat de geactiveerde ontwikkelkosten voor luchtverkeersleidings-apparaatuur.

Uitgaven voor onderzoeksactiviteiten die worden verricht met het vooruitzicht technische kennis of inzichten te verwerven, worden als last in de exploitatierekening genomen op het moment dat zij zich voordoen.

Met ontwikkelactiviteiten is een plan of ontwerp voor de bouw van nieuwe of wezenlijk verbeterde luchtverkeersleidingsapparatuur gemeoid. Uitgaven voor ontwikkelactiviteiten worden alleen geactiveerd als de ontwikkelkosten betrouwbaar kunnen worden bepaald, het systeemtechnisch haalbaar is, de toekomstige economische voordelen waarschijnlijk zijn, LVNL van plan is en over voldoende middelen beschikt om de ontwikkeling te voltooien en het systeem actief te gebruiken is. De geactiveerde uitgaven omvatten de materiaalkosten en de indirecte kosten die direct toerekenbaar zijn aan het gebruiksklaar maken van het actief en de geactiveerde financieringskosten. De overige ontwikkelkosten, waaronder de directe arbeidskosten, worden als last in de exploitatierekening opgenomen op het moment dat deze worden gemaakt.

De geactiveerde ontwikkelkosten worden gewaardeerd tegen kostprijs, verminderd met cumulatieve afschrijvingen en cumulatieve bijzondere waardevermindervingsverliezen.

m. Materiële vaste activa

Materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen historische kostprijs, verminderd met cumulatieve afschrijvingen en cumulatieve bijzondere waardevermindervingsverliezen. In de kostprijs zijn de kosten begrepen die direct toerekenbaar zijn aan de verwerving van het actief. Activa in aanbouw worden gewaardeerd tegen aanschafwaarde. Wanneer een actief gereed is

Samen luchtvaart mogelijk maken

voor ingebruikname wordt deze geactiveerd onder de betreffende rubriek en verminderd op de stand activa in aanbouw. Vanaf dat moment start de afschrijving van het actief.

De financieringskosten die samenhangen met de verwerving of bouw van in aanmerking komende activa, worden ook in de kostprijs van materiële vaste activa opgenomen. Aangeschafte software wordt geactiveerd als onderdeel van de daarmee samenhangende apparatuur.

Wanneer materiële vaste activa bestaan uit onderdelen met een ongelijke gebruiksduur, worden deze als afzonderlijke posten onder de materiële vaste activa opgenomen.

Winst of verlies op de verkoop van een materieel vast actief wordt vastgesteld aan de hand van een vergelijking van de verkoopopbrengsten met de boekwaarde van de materiële vaste activa en wordt netto verantwoord onder de afschrijvingskosten in de exploitatierekening.

De kostprijs van de vervanging van een deel van een materieel vast actief wordt in de boekwaarde van dat actief opgenomen, als het waarschijnlijk is dat de toekomstige economische voordelen van het actief aan LVNL zullen toekomen en de kostprijs van het actief betrouwbaar kan worden bepaald. De boekwaarde van het vervangen onderdeel wordt niet langer in de balans opgenomen. De kosten van het dagelijkse onderhoud van materiële vaste activa worden als last in de exploitatierekening opgenomen op het moment dat zij worden gemaakt.

Afschrijvingen worden gebaseerd op de kostprijs van een actief, verminderd met de restwaarde. Belangrijke componenten van individuele activa worden apart beoordeeld. Als een component een gebruiksduur heeft die afwijkt van de rest van dat actief, wordt het component apart afgeschreven. Afschrijvingen worden ten laste van de exploitatierekening gebracht volgens de lineaire methode, op basis van de geschatte gebruiksduur van ieder onderdeel van een materieel vast actief. Op gronden wordt niet afgeschreven, met uitzondering van de in erfpacht uitgegeven gronden. Deze zijn gewaardeerd tegen uitgifteprijs van eerste uitgifte. Zij worden afgeschreven naar looptijd van het erfpachtcontract.

Afschrijvingsmethoden, gebruiksduur en restwaarde worden gedurende het boekjaar opnieuw geëvalueerd en, indien noodzakelijk, aangepast.

De boekwaarde van materiële vaste activa wordt periodiek getoetst aan de realiseerbare waarde, als er aanwijzingen zijn voor een bijzondere waardevermindering. De realiseerbare waarde is de hoogste van de directe opbrengstwaarde en de bedrijfswaarde. De directe opbrengstwaarde is het bedrag dat kan worden verkregen uit de verkoop van het actief. De bedrijfswaarde

is de contante waarde van de geschatte toekomstige kasstromen die naar verwachting uit het actief zullen voortvloeien.

Als de realiseerbare waarde lager is dan de boekwaarde, wordt het verschil als een bijzondere waardevermindering direct in aanmerking genomen in de exploitatierekening en in mindering gebracht op de boekwaarde van het actief. Voorts wordt, voor zover van toepassing, de lineaire afschrijving over de resterende economische levensduur bijgesteld.

n. Eigen vermogen

Het bestemmingsfonds (is de egalisereserve zoals bedoeld in artikel 33 van de Kaderwet ZBO) is bedoeld om financiële effecten van de risico's uit hoofde van de Prestatieregeling te kunnen opvangen, het zogenoemde volume- en kostenrisico voor zover deze voor rekening van LVNL komt. Ultimo 2011 is een bestemmingsfonds gevormd om de effecten uit hoofde van het risicodelingsmechanisme en het incentive mechanisme als onderdeel van de Prestatieregeling vanaf 2012 op de heffingszone en-route op te kunnen vangen. Vanaf 2015 is de Prestatieregeling ook van toepassing op de terminal heffingszone. Vanaf 2014 is hiervoor een start gemaakt met het vormen van een bestemmingsfonds.

De egalisereserve - is niet de egalisereserve zoals bedoeld in artikel 33 van de Kaderwet ZBO - omvat het met de gebruikers verrekenbare deel van de gerealiseerde over- en onderdekkingen op de heffingszones van LVNL. Sinds 2012 wordt ook het aan de gebruikers toe te rekenen aandeel in het volume- en kostenrisico van de en-route heffingszone uit hoofde van de Prestatieregeling in de egalisereserve verwerkt. De egalisereserve is onderverdeeld naar de heffingszones binnen de dienstverlening van LVNL: en-route, terminal en NSAA.

o. Vooruit ontvangen baten

In deze post zijn de vooruit ontvangen subsidies en vooruit ontvangen bijdragen op activa in aanbouw opgenomen. De bedragen worden tegen het nominale bedrag gewaardeerd op de balans.

Subsidies en vooruit ontvangen bedragen op activa worden evenredig met de bijbehorende afschrijvingslast van het actief in de exploitatierekening verantwoord onder de overige opbrengsten (zie noot h).

p. Personeelsbeloningen

Vergoedingen na uitdiensttreding

LVNL is verplicht de pensioenregeling onder te brengen bij Stichting Pensioenfonds ABP. De pensioenregeling wordt aangemerkt als een collectieve regeling van meerdere werkgevers. IAS 19 verlangt dat bepaalde informatie over toegezegde pensioenregelingen wordt toegelicht in de jaarrekening. Met name het saldo van de met de regeling samenhangende activa en passiva moet in de

balans worden opgenomen als een vordering en verplichting. Het ABP heeft aangegeven niet in staat te zijn aan de deelnemende ondernemingen de informatie te verschaffen die volgens IAS 19 noodzakelijk is voor het verantwoorden van de pensioenregeling als een toegezegde-pensioenregeling.

Daarom wordt de regeling verwerkt volgens de methodiek voor toegezegde-bijdrageregelingen en is bij de berekening van de verplichtingen voortvloeiend uit de pensioenregeling volstaan met het in aanmerking nemen in de exploitatierekening van de verschuldigde premie ten behoeve van de pensioenen. Voor zover de premie nog niet is betaald, is een verplichting opgenomen op de balans.

LVNL heeft bij eventuele tekorten in het pensioenfonds geen verplichting tot aanvullende bijdragen anders dan toekomstige premieverhogingen.

Andere lange termijn personeelsbeloningen

Voorziening FLNA/IKV Rotterdam, Eelde en Beek

In 2017 is de Individueel Keuzeverlof-regeling (IKV-regeling) naast de FLNA-regeling ingevoerd. De medewerker maakt een keuze voor één van beide regelingen. De IKV-regeling biedt de medewerkers, op wie de FLNA-regeling van toepassing is, de mogelijkheid om eerder te stoppen of juist langer door te werken (opschorten). Deze keuze heeft invloed op de omvang van het op te bouwen uitkeringsrecht, dat in deze regeling het IKV-recht heet. De totale waarde van het opgebouwde IKV-recht kan in tijd en hoogte flexibel worden ingezet gedurende de IKV-periode. Door deze regeling krijg de medewerker de mogelijkheid om zijn AOW-gat te overbruggen. De FLNA-regeling eindigt namelijk bij 65 jaar en de IKV-regeling heeft als uiterste einddatum de AOW-leeftijd. In 2016 was alleen de FLNA-regeling van toepassing. Vanaf 2 augustus 2017 is ook de IKV-regeling van toepassing.

De voorziening FLNA/IKV Rotterdam, Eelde en Beek is opgenomen tegen de contante waarde van de te verwachten toekomstige verplichtingen. Bij de berekening van de contante waarde wordt voor het bepalen van de disconteringsvoet rekening gehouden met de looptijd van de voorziening. Jaarlijks wordt de waardering van de toekomstige verplichtingen actuariael berekend. De voorziening bestaat uit de verplichting van de FLNA- en IKV-rechten van luchtverkeersleiders op de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport (Rotterdam), Groningen Airport Eelde (Eelde) en Maastricht Aachen Airport (Beek), die reeds zijn gefinancierd in het kader van de doorgevoerde herstructurering.

Het actuariael resultaat, de servicekosten en de rentelasten worden direct ten laste van de exploitatierekening gebracht. Het berekende actuariael resultaat wordt in afwijking van IAS 19 verantwoord in de exploitatierekening. De uitzondering op de toepassing van IAS 19 is opgenomen onder toelichting 2 Overeenstemmingsverklaring.

Voor de overige FLNA- en IKV-rechten van de luchtverkeersleiders op Amsterdam Airport Schiphol en de nog niet-afgefinancierde FLNA- en IKV-rechten van luchtverkeersleiders op de regionale luchthavens Rotterdam, Eelde en Beek, heeft LVNL geen voorziening gevormd. De uitzondering op de toepassing van IAS 19 is opgenomen onder toelichting 2 Overeenstemmingsverklaring.

Voorziening gratificatie bij ambtsjubilea

De voorziening gratificatie bij ambtsjubilea is opgenomen tegen de contante waarde van de te verwachten toekomstige verplichtingen. Bij de berekening van de contante waarde wordt voor het bepalen van de disconteringsvoet rekening gehouden met de looptijd van de voorziening. De verplichting ontstaat vanwege gratificatie bij ambtsjubilea, zoals opgenomen in de rechtspositieregeling LVNL.

Jaarlijks wordt de waardering van de voorziening gratificatie bij ambtsjubilea onder IAS 19 actuariael berekend volgens de methode 'Projected Unit Credit'. Dit houdt in dat aan het begin van het boekjaar en aan het eind van het boekjaar van elke verplichting de waarde wordt bepaald. Hierbij wordt rekening gehouden met:

- Toekomstige salarisstijgingen;
- Toekomstige rekenrente;
- Personeelsverloop: ontslag, sterfte en invalidering.

Deze lasten worden toegerekend aan de diensttijd van de werknemer. Er wordt berekend hoeveel de uitkering bedraagt op de jubileumdatum. Vervolgens wordt een evenredig deel van deze uitkering toegerekend aan elk dienstjaar en wordt de contante waarde hiervan bepaald, te weten de 'Projected Benefit Obligation' (PBO).

Het actuariael resultaat, de servicekosten en de rentelasten worden direct ten laste van de exploitatierekening gebracht.

Ontslagvergoedingen

LVNL heeft voor een aantal medewerkers een ontslagvoorziening gevormd op basis van de overeengekomen ontslagvergoedingen, dan wel de rechtspositionele wachtgeldregeling die van toepassing is op medewerkers waarmee nog geen overeenstemming is bereikt. De voorziening voor ontslagvergoedingen is opgenomen tegen de contante waarde van de toekomstige verplichtingen, rekening houdend met de ingeschatte vertrekregelingen en de kans dat de herplaatsingskandidaten gedurende de herplaatsingsperiode een nieuwe werkkring vinden. Ook is rekening gehouden met de bepalingen in het rechtspositiereglement. De disconteringsvoet is bepaald op basis van de looptijd van de voorziening.

Het actuariael resultaat, de servicekosten en de rentelasten worden direct ten laste van de exploitatierekening gebracht.

Overige personele voorzieningen

Dit betreft verplichtingen die voortkomen uit de afkoopverplichtingen, FPU- en wachtgeldregelingen die LVNL heeft. De overige personele voorzieningen zijn opgenomen tegen de contante waarde, rekening houdend met de looptijd van de toekomstige verplichtingen.

Het actuariael resultaat, de servicekosten en de rentelasten worden direct ten laste van de exploitatierekening gebracht.

Korte termijn personeelsbeloningen

De personeelsgerelateerde schulden zijn betaalbaar binnen twaalf maanden na het einde van het boekjaar waarin de werknemer de prestaties heeft verricht. De kosten uit hoofde van deze personeelsbeloningen worden in de exploitatierekening verantwoord onder personeelskosten, op het moment dat de prestaties zijn verricht of rechten op beloningen zijn ontstaan (bijvoorbeeld vakantiegeld).

Per balansdatum worden de niet-opgenomen verlofrechten van het personeel gewaardeerd op basis van het tegoed in uren tegen het verwachte tarief op het moment van uitbetaling. Deze kosten komen ten laste van de exploitatierekening in het boekjaar waarin de rechten zijn verworven.

De verplichting die LVNL heeft bij de beëindiging van een dienstverband op grond van een met een medewerker gemaakte vaststellingsovereenkomst tot beëindiging van de dienstbetrekking, of bij onvrijwillig ontslag voor zover dit niet een aan de werknemer verwijtbaar ontslag is, wordt volledig in de exploitatierekening van het boekjaar opgenomen zodra deze verplichting ontstaat. Er zijn verschillende regelingen, waaronder wachtgeldregelingen, bovenwettelijke uitkering bij werkloosheid, compensatieregelingen en WW-conforme regelingen. Als de verplichting betrekking heeft op meerdere, toekomstige jaren wordt een voorziening getroffen die onder de andere lange termijn personeelsbeloningen wordt verantwoord.

Compensatie bij inkomensverlies

Een werknemer waarvan de mate van arbeidsongeschiktheid op grond van de WIA is vastgesteld op minder dan 35 procent en die, als gevolg van een plaatsing in een andere functie of de eigen functie onder andere voorwaarden, inkomensverlies heeft, maakt gedurende een tijdvak van vijf jaren aanspraak op compensatie van dit inkomensverlies.

De te verwachten kosten van loonsuppletie bij arbeidsongeschiktheid worden volledig in de exploitatierekening tot uitdrukking gebracht op het moment dat een personeelslid gedeeltelijk arbeidsongeschikt wordt verklaard.

q. Overige voorzieningen

Een overige voorziening wordt in de balans opgenomen op het moment dat LVNL een in rechte afdwingbare of feitelijke verplichting heeft als gevolg van een gebeurtenis in het verleden, waarvan een betrouwbare schatting kan worden gemaakt en het waarschijnlijk is dat voor de afwikkeling van die verplichting een uitstroom van middelen nodig is.

De overige voorzieningen zijn opgenomen tegen de contante waarde van de verwachte toekomstige kasstromen. Voor het disconteren maakt LVNL gebruik van de actuele effectieve marktrente, gebaseerd op hoogwaardige ondernemingsobligaties, rekening houdend met de termijnstructuur van de verplichting.

r. Bepaling reële waarde

Een aantal grondslagen en de informatieverschaffing van LVNL vereisen de bepaling van de reële waarde van zowel financiële als niet-financiële activa en verplichtingen. Voor waarderings- en informatieverschaffingsdoeleinden is de reële waarde op basis van de volgende methoden bepaald. Indien van toepassing wordt nadere informatie over de uitgangspunten voor de bepaling van de reële waarde vermeld bij het onderdeel van deze toelichting dat specifiek op het betreffende actief of de betreffende verplichting van toepassing is.

Vorderingen

De reële waarde van vorderingen wordt geschat op de contante waarde van de toekomstige kasstromen. Zij worden op hun beurt gedisconteerd tegen de marktrente op de verslagdatum.

Niet-afgeleide financiële verplichtingen

De reële waarde van niet-afgeleide financiële verplichtingen wordt bepaald ten bate van de informatieverschaffing en berekend op basis van de contante waarde van toekomstige aflossingen en rentebetalingen, gedisconteerd tegen de marktrente op de verslagdatum.

s. Rapportage WNT

Voor de uitvoering van de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT) heeft LVNL zich gehouden aan de bepalingen van en krachtens de wet en deze als normenkader bij het opmaken van deze jaarrekening gehanteerd.

t. Kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld op basis van de directe methode.

In de kasstroom uit financieringsactiviteiten is de kasstroom zichtbaar gemaakt van partijen waarvoor LVNL een kassiersfunctie vervult.

LVNL verricht een kassiersfunctie voor EUROCONTROL binnen de en-route heffingszone. De ontvangen heffingen en-route bevatten ook de heffingen voor EUROCONTROL en NSA, voor de dienstverlening ten behoeve van de en-route luchtvaartgebruikers. De ontvangen heffingen terminal bevatten alleen het LVNL-deel. De betalingen aan EUROCONTROL zijn conform de opvragingen van de contributie vanuit EUROCONTROL.

Daarnaast verricht LVNL een kassiersfunctie voor het KNMI. De betalingen KNMI betreffen de afstortingen door LVNL voor het KNMI-deel in de geïnde heffingen voor het NSAA-heffingsdeel. Door deze kasstromen separaat zichtbaar te maken kan een beter beeld worden verkregen van de kasstromen die op LVNL betrekking hebben en de kasstromen van derden.

7. Financieel risicomanagement

De volgende risico's worden door het bestuur onderkend:

- Kredietrisico;
- Liquiditeitsrisico;
- Marktrisico, zijnde valutarisico en renterisico.

Hieronder volgt een toelichting op elk van de bovengenoemde risico's, de doelstellingen, grondslagen en procedures van LVNL voor het beheren en meten van deze risico's en het kapitaalbeheer van LVNL.

Kredietrisico

Kredietrisico is het risico van financieel verlies voor LVNL als een afnemer de aangegane contractuele verplichtingen niet nakomt. Kredietrisico's voor LVNL vloeien vooral voort uit vorderingen op luchtvaartgebruikers (luchtvaartmaatschappijen). LVNL heeft geen mogelijkheid haar kredietrisico te beperken, omdat LVNL volgens de Wet luchtvaart verplicht is luchtverkeersdiensten te verlenen. LVNL vormt een voorziening ter grootte van de geschatte verliezen uit hoofde van oninbare vorderingen.

Liquiditeitsrisico

Het liquiditeitsrisico is het risico dat LVNL niet op het vereiste moment aan haar financiële verplichtingen kan voldoen. Het uitgangspunt voor het liquiditeitsrisicobeheer is dat er voldoende liquiditeiten worden aangehouden om te kunnen voldoen aan de huidige en toekomstige financiële verplichtingen, zonder dat daarbij onaanvaardbare verliezen worden gelopen, of de reputatie van LVNL in gevaar komt. Zorgvuldig beheer van het liquiditeitsrisico brengt met zich mee dat LVNL voldoende geldmiddelen en kasequivalenten aanhoudt en dat via een toereikend bedrag aan kredietfaciliteiten financiering voorhanden is.

Valutarisico

Het valutarisico treedt op als toekomstige zakelijke transacties, verantwoorde activa en passiva en netto-investeringen, in activiteiten worden uitgedrukt in andere valuta dan de euro (de functionele valuta van LVNL). Het valutarisico voor LVNL is afhankelijk van het aantal materiële transacties in vreemde valuta. Het beleid van LVNL is erop gericht valutarisico's zoveel mogelijk direct af te dekken.

Renterisico

Uit hoofde van de Comptabiliteitswet 2001 is LVNL gehouden aan schatkistbankieren waarvoor een variabele rente geldt. De rente van de rekening courant die wordt aangehouden bij het ministerie van Financiën is gebaseerd op het eendaagse interbancaire rentetarief voor het Eurogebied (Euro Overnight Index Average, EONIA). Hierdoor loopt LVNL een renterisico. Het renterisico is beperkt voor de langlopende leningen, aangezien een vast rentepercentage over de gehele looptijd is afgesproken. De leningen worden aangehouden tot het einde van de looptijd.



TOELICHTING OP DE EXPLOITATIEREKENING



8. Omzet

De specificatie van de omzet is als volgt:

(bedragen in € 1.000)	2018	2017
Heffingen en-route	142.485	152.042
Heffingen terminal	64.058	63.843
Heffingen NSAA	2.202	1.671
Totaal	208.745	217.556

De omzet wordt ieder jaar berekend op basis van de gefactureerde service units/vluchten en het LVNL-tarief in de heffingszones en-route, terminal en NSAA.

De basis voor de facturatie en bepaling van het tarief is gelegen in internationale wet- en regelgeving. Een gebruiker van het luchtruim is verplicht luchtverkeersdienstverlening af te nemen en hiervoor een vergoeding te betalen. Voor aanvang van de vlucht dient een gebruiker een vluchtplan in. Op basis van door de netwerkmanager goedgekeurde vluchtplan voor de vertrekkende vlucht wordt de gebruiker gefactureerd voor de geplande vlucht en het gebruik van het luchtruim. Jaarlijks wordt voor elke heffingszone een nationaal tarief per dienstverleningseenheid (service unit) bepaald. De kostengrondslag voor de verschillende heffingszones bestaat uit de kosten van verschillende dienstverleners waarvan LVNL er één is. Andere dienstverleners zijn het KNMI, voor alle heffingszones, en het Maastricht Upper Area Control Centre - MUAC - voor de en-route heffingszone. De nationale tarieven worden jaarlijks gepubliceerd in de Staatscourant. De facturatie vindt plaats tegen het tarief zoals gepubliceerd in de Staatscourant. Het tarief en-route is vastgesteld door de Statenvertegenwoordigers in de Uitgebreide Commissie van EUROCONTROL. Het tarief van de heffingszones terminal en NSAA is vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Waterstaat. De tarieven zijn bepaald op basis van het door FABEC, waartoe ook Nederland behoort, bij de Europese Commissie (EC) ingediende prestatieplan voor de tweede referentieperiode (RP2, 2015-2019).

In de hier verantwoorde omzet wordt enkel het LVNL deel in de nationale tarieven verantwoord. Het LVNL-tarief voor en-route was in het verslagjaar 41,82 euro (2017: 46,99 euro). Voor de terminal heffingszone was het tarief 155,21 euro (2017: 157,15

euro). Voor NSAA was het tarief 248,77 euro (2017: 183,41 euro).

De opbrengst wordt verantwoord op het moment dat de prestatie door LVNL wordt geleverd aan de gebruiker.

Op 8 mei 2018 heeft de EC haar besluit gepubliceerd dat de Nederlandse eenheidstarieven vanuit de (herziene) prestatieplannen in overeenstemming zijn met beide uitvoeringsverordeningen (EU 390/2013 en EU 391/2013). Hiermee voldoen het tarief 2018 en 2017 aan de regelgeving en zijn daarin de effecten van het herziene prestatieplan verwerkt. In ditzelfde besluit heeft de EC ook de tarieven voor 2015 en 2016 consistent verklaard met het goedgekeurde performance plan. Dit was nog niet gebeurd.

Nederland heeft de facturatie en inning van de en-route heffingen, uit hoofde van internationale overeenkomsten, belegd bij het Central Route Charges Office (CRCO) van EUROCONTROL. LVNL heeft de inning van de terminal heffingen eveneens uitbesteed aan het CRCO. De facturatie en inning voor NSAA wordt door LVNL verricht.

Op basis van Europese wet- en regelgeving zijn bepaalde vluchten - waaronder VFR-verkeer - vrijgesteld van heffingen. Als gevolg van deze regelgeving moet de overheid ervoor zorgen dat LVNL, KNMI en NSA worden terugbetaald voor de diensten die zij voor vrijgestelde vluchten verlenen. De Nederlandse overheid heeft ervoor gekozen deze terugbetaling vanuit verrekening met EUROCONTROL te laten plaatsvinden.

Samen luchtvaart mogelijk maken

9. Overige opbrengsten

De specificatie van de overige opbrengsten is als volgt:

(bedragen in € 1.000)	2018	2017
Diverse opbrengsten	6.542	4.419
Subsidies / Bijdrage derden	6.029	5.449
Verrekeningen EUROCONTROL	6.805	5.783
Totaal	19.376	15.651

De diverse opbrengsten hebben onder andere betrekking op de verkoop van luchtvaartpublicaties, de dienstverlening in de vorm van onderhoud van apparatuur voor derden, doorberekening van geleverde diensten aan derden en de verhuur van ruimten aan derden. In alle gevallen betreft het verrichten van dienstverlening. LVNL verantwoordt de opbrengsten op moment van levering van de dienst. De stijging van de diverse opbrengsten wordt voornamelijk veroorzaakt door de stijging van de bijdrage van het ministerie van Defensie voor de ontwikkeling van de civiel-militaire samenwerking. Ten opzichte van 2017 (3,6 miljoen euro) stijgt de bijdrage naar 5,5 miljoen euro, een stijging van 1,9 miljoen euro.

De subsidies zijn grotendeels verkregen in het kader van studieonderzoeken (SESAR-subsidies), investeringssubsidies vanuit het infrastructuurfonds Connecting Europe Facility for Transport (CEF Transport) en vanuit het Europees Fonds voor Strategische Investerings (EFSI). Deze laatste subsidies worden verstrekt door de Innovation & Networks Executive Agency (INEA).

10. Personeelskosten

De specificatie van de personeelskosten is als volgt:

(bedragen in € 1.000)	2018	2017
Korte termijn personeelsbeloningen	117.684	110.192
Vergoedingen na uitdiensttreding	29.336	27.914
Andere lange termijn personeelsbeloningen	2.594	748
Ontslagvergoedingen	-831	362
Overige personeelskosten*	2.811	2.721
Totaal	151.594	141.937

* Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden: onder de overige personeelskosten zijn vanaf 2018 de vacatiegelden van de RvT opgenomen. Deze waren vorig jaar verantwoord onder de algemene kosten.

De in 2018 en 2017 verantwoorde subsidiebedragen betreffen subsidiegelden voor gemaakte exploitatiekosten van LVNL in deze projecten, dan wel compensatie van de afschrijvingskosten voor de reeds in gebruik genomen activa.

Voor de INEA Implementing Projecten (AMAN, Electronic Flightstrips, iCAS, Netwerk SWIM en Netwerk 2.0) is tot en met 31 december 2018 een bedrag van 26,5 miljoen euro aan funding gerealiseerd. In totaal is voor deze Implementing Projecten een bedrag van 11 miljoen euro verantwoord onder de overige opbrengsten over de jaren 2016, 2017 en 2018. Het AMAN-systeem is opgeleverd, de andere genoemde projecten lopen nog. De Europese Commissie kan vijf jaar na afronding van het project een audit uitvoeren op de ingediende declaraties (juistheid, volledigheid en rechtmatigheid van onder andere aanbestedingstrajecten, in juiste periode verantwoord).

De verrekeningen EUROCONTROL betreffen de verrekeningen van de Nederlandse contributiebijdragen aan zowel de centrale EUROCONTROL organisatie als MUAC, de verkeersvolume- en kostenrisico's van MUAC en het gedeelte van het FABEC capacity incentive scheme dat voor rekening van MUAC komt. Op basis van de met de overheid gemaakte afspraken moet LVNL vanuit deze verrekening de kosten voor de vrijgestelde vluchten en VFR-verkeer bekostigen. In 2018 heeft het ministerie aangegeven een deel van de verrekeningen EUROCONTROL te willen gebruiken voor het dekken van een aantal kostenposten voor de luchtverkeersdienstverlening op Bonaire. Over het resterende bedrag - het zogenoemde vrij besteedbare deel - heeft LVNL met het ministerie afgesproken deze te mogen gebruiken ter compensatie van de niet-activeerbare ontwikkelkosten voor Lelystad Airport. Voor verdere informatie: zie toelichting 18 Eigen vermogen, paragraaf Bestemmingsfonds.

In onderstaande tabel is een uitsplitsing opgenomen voor de korte termijn personeelsbeloningen:

(bedragen in € 1.000)	2018	2017
Salarissen	108.295	101.310
Sociale lasten	9.389	8.882
Totaal	117.684	110.192

Destijging van de salariskosten wordt voornamelijk veroorzaakt door de cao-stijgingen conform de arbeidsvoorwaardenovereenkomsten voor het operationele personeel en het niet-operationele personeel en een lichte stijging van het aantal fte's. De cao-overeenkomst van het operationele personeel heeft een looptijd van 1 augustus 2018 tot en met 31 juli 2020. In 2018 heeft deze groep op 1 februari een structurele salarisverhoging ontvangen van 1,45 procent en op 1 augustus een structurele salarisverhoging van 1,75%. De cao-overeenkomst van het niet-operationele personeel heeft een de looptijd van 1 februari 2018 tot en met 31 mei 2020. Deze groep heeft in per 1 februari 2018 een structurele salarisverhoging ontvangen van 2,25 procent.

In onderstaande tabel is een uitsplitsing opgenomen voor de vergoedingen na uitdiensttreding:

(bedragen in € 1.000)	2018	2017
Pensioenlasten	15.178	13.971
Pensioenlasten FLNA/IKV uit lopende exploitatie	13.716	13.238
Pensioenlasten FLNA/IKV via voorziening Regio	442	705
Totaal	29.336	27.914

De vergoedingen na uitdiensttreding bestaan uit de:

- Af te dragen pensioenpremie aan het ABP voor actieve en niet-actieve personeelsleden;
- Vergoedingen die LVNL betaalt aan de FLNA/IKV-gerechtigden die in het boekjaar gebruik maken van de FLNA/IKV-regeling (niet-actief personeel) voor zover deze rechten niet zijn gefinancierd;
- Jaarlijkse dotatie aan/vrijval van de voorziening FLNA Regio.

De dekkingsgraad en grondslag van het ABP zijn vermeld in het onderstaande schema:

ABP	2018	2017
Dekkingsgraad	97,0%	104,4%
Grondslag	actuele marktrente	actuele marktrente
Peildatum	31-12-2018	31-12-2017

Het ABP heeft aangekondigd dat zij vanaf 1 januari 2019 een structurele verhoging van de pensioenpremie doorvoert van 2,0 procent. De belangrijkste redenen voor de stijging is de lage rente waardoor het pensioen duurder is geworden.

Onder de andere lange termijn personeelsbeloningen worden de kosten voor de ambtsjubileum uitkeringen verantwoord. De kosten stijgen als gevolg van de dotatie aan de voorziening voor ambtsjubilea door de bijgestelde loonontwikkeling voor de komende jaren. Voor een verdere toelichting zie toelichting 21 Personeelsbeloningen.

De kosten voor ontslagvergoedingen betreft een bate als gevolg van de vrijval uit de voorzieningen voor ontslagvergoedingen en de vrijval aan de overige voorzieningen (waaronder de wachtgeldregelingen). Deze vrijval is het gevolg van bijgestelde veronderstelling omtrent de hoogte van uitkering als gevolg van het aanvaarden van bijvoorbeeld een andere baan. Voor een verdere toelichting zie toelichting 21 Personeelsbeloningen.

Onder de overige personeelskosten worden onder andere de vergoedingen voor reiskosten woon-/ werkverkeer verantwoord.

Bezetting ultimo 2018

Het aantal personeelsleden - inclusief FLNA/IKV, in opleiding en overig - van LVNL bedroeg op 31 december 2018, op basis van fulltime equivalenten (38 uur) 1.063 fte (2017: 1.016 fte).

11. Afschrijvingen

De samenstelling van de afschrijvingen is als volgt:

(bedragen in € 1.000)	2018	2017
Immateriële vaste activa	92	91
Materiële vaste activa	13.706	12.853
Totaal	13.798	12.944

De afschrijvingskosten voor de materiële vaste activa zijn als volgt te specificeren:

(bedragen in € 1.000)	2018	2017
Gebouwen en terreinen	2.245	2.117
Verkeersleidingsapparatuur	7.281	7.319
Overige bedrijfsmiddelen	3.961	3.147
Subtotaal	13.487	12.583
Buitengebruikstellingen	219	270
Totaal	13.706	12.853

De boekwaarde van de buitengebruik gestelde activa is 232 duizend euro. Hierop is de ontvangen inruilwaarde van 14 duizend euro van vier bedrijfswagen in mindering gebracht.

12. Algemene kosten

De algemene kosten worden als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2018	2017
Inhuur personeel	18.539	11.823
Overige personeelskosten	4.087	3.535
Huisvestingskosten	5.231	5.325
Meetkosten VKL-apparatuur	269	323
Onderhoudskosten	9.592	8.920
Gebruikersrechten	3.831	3.528
Verzekeringskosten	1.175	1.076
Onderzoek, ontwikkelkosten en projectkosten	5.727	4.139
Kantoorkosten	2.189	2.106
Accountants- en advieskosten	4.846	5.312
Administratieve lasten	535	571
Wagenpark	182	169
Reis en verblijfskosten	1.119	832
Totaal	57.322	47.659

In 2018 is er een andere onderverdeling van de algemene kosten gemaakt waarop de cijfers 2017 zijn aangepast voor vergelijkingsdoeleinden. Op totaalniveau zijn de cijfers 2017 aangepast van 47.812 naar 47.659. Het betreft hier een verschuiving van de kosten voor vacatiegelden van de raad van toezicht naar personeelskosten en bankkosten naar

financieringsbaten en -lasten. De algemene kosten stijgen op totaal niveau met 9,7 miljoen euro. De belangrijkste stijgingen doen zich voor bij de inhuur van personeel (6,7 miljoen euro), niet-actieveerbare projectkosten (1,6 miljoen euro) en stijging van de onderhoudskosten 0,7 miljoen. De stijging van de inhuurkosten wordt veroorzaakt door inzet van tijdelijke medewerkers op

belangrijke strategische projecten, zoals de vervanging van het luchtverkeersleidingssysteem, ontwikkeling Lelystad Airport en de samenwerking tussen Defensie en LVNL voor de civiel-militaire co-locatie. Een deel van deze stijgingen wordt gecompenseerd door ontvangen subsidiebijdragen of bijdragen in de kosten door het ministerie van Defensie. Deze bijdragen worden verantwoord in de overige opbrengsten. De niet-activeerbare projectkosten stijgen door de toename in projecten en investeringen, zie ook toelichting

15 Materiële vaste activa onder de jaarrekening, waardoor deze ook toenemen. De onderhoudskosten stijgen door het uitvoeren van regulier onderhoud.

De accountantskosten onder de post accountants- en advieskosten bedraagt in 2018 238 duizend euro (2017: 170 duizend euro) voor de jaarrekeningcontrole en subsidiecontroles.

13. Financieringsbaten en -lasten

De financieringsbaten en -lasten kunnen als volgt worden weergegeven:

(bedragen in € 1.000)			2018	2017
Rentebaten			62	39
Koersverschillen			-	-
Financieringsbaten			62	39
Koersverschillen			1	1
Rentelasten			1.152	1.495
Rentevoorzieningen personeelsbeloningen			242	215
Geactiveerde rente op activa in aanbouw			-292	-495
Bankkosten			17	16
Financieringslasten			1.120	1.232
Totaal			1.058	1.193

De netto financieringslasten zijn in 2018 gedaald ten opzichte van 2017. De belangrijkste verschillen worden verklaard door de afnemende rentelasten van leningen en de toerekening aan de voorziening personeelsbeloningen.

De rentelasten dalen ten opzichte van 2017 met 0,3 miljoen en deze daling is hoofdzakelijk het gevolg van het afnemende bedrag aan uitstaande geldleningen.

Doordat er in 2018 veel eigen middelen worden ingezet voor de financiering van de activa daalt de rentetoerekening aan de activa in aanbouw.

Bovendien is sprake van een toename van de activa in aanbouwpositie met 44,5 miljoen euro ten opzichte van 2017. In 2018 is een aantal grote projecten geactiveerd voor een totaalbedrag van 20,8 miljoen euro (vervanging van de AAA-hardware, ICT-infrastructuur en werkplekken, Arrival managementsysteem en enkele delen vanuit de civiel-militaire samenwerking). In 2018 is er daarnaast een bedrag van 56,3 miljoen euro geïnvesteerd, in 2017 bedroegen de investeringen 22,4 miljoen euro.

TOELICHTING OP DE
BALANS

14. Immateriële vaste activa

Het verloopoverzicht van de immateriële vaste activa is op 31 december als volgt samengesteld:

(bedragen in € 1.000)		Onderzoek en Ontwikkeling
Stand per 1 januari 2017		
Aanschafwaarde		701
Cumulatieve afschrijvingen		-428
Boekwaarde per 1 januari 2017		273
Mutaties gedurende 2017		
Investeringen		-
Desinvesteringen		-82
Desinvesteringen cum afschrijvingen		82
Afschrijvingen		-91
Saldo mutaties gedurende 2017		-91
Stand per 31 december 2017		
Aanschafwaarde		619
Cumulatieve afschrijvingen		-437
Boekwaarde 31 december 2017		182
Mutaties gedurende 2018		
Investeringen		10
Desinvesteringen		-
Desinvesteringen cum afschrijvingen		-
Afschrijvingen		-92
Saldo mutaties gedurende 2018		-82
Stand per 31 december 2018		
Aanschafwaarde		629
Cumulatieve afschrijvingen		-529
Boekwaarde 31 december 2018		100

De immateriële vaste activa bestaan uit de ontwikkelkosten (onder andere gebruikersrechten) voor het bouwen van een prototype voor het nieuw te ontwikkelen verkeersleidingssysteem. Dit prototype wordt verder ontwikkeld en gebruikt voor test- en trainingsdoeleinden tot aan de ingebruikname van het nieuwe verkeersleidingssysteem, naar verwachting in eind 2021/begin 2022.

15. Materiële vaste activa

Overzicht verloop materiële vaste activa

Het verloopoverzicht van de materiële vaste activa is op 31 december als volgt samengesteld:

(bedragen in € 1.000)	Gebouwen en terreinen	Verkeers-leidings-apparatuur	Overige bedrijfs-middelen	Activa in aanbouw	Totaal
Stand per 1 januari 2017					
Aanschafwaarde	100.577	289.805	42.707	42.707	448.199
Cumulatieve afschrijvingen	- -69.562	-246.799	-26.824	-	-334.880
Boekwaarde per 1 januari 2017	32.166	45.715	14.305	21.133	113.319
Mutaties gedurende 2017					
Investeringsen	-	-	-	22.356	22.356
Desinvesteringen	-873	-3.906	-716	-	-5.495
Desinvesteringen cum afschrijvingen	612	3.906	706	-	5.224
Afschrijvingen	-2.118	-7.319	-3.147	-	-12.584
In gebruik genomen activa	5.096	9.372	4.152	-18.620	-
Saldo mutaties gedurende 2017	2.717	2.053	995	3.736	9.501
Stand per 31 december 2017					
Aanschafwaarde	104.800	295.271	46.143	46.921	493.135
Cumulatieve afschrijvingen	-71.068	-250.212	-29.265	-	-350.545
Boekwaarde 31 december 2017	33.732	45.059	16.878	46.921	142.590
Mutaties gedurende 2018					
Investeringsen	5.982	-	-	56.263	62.245
Desinvesteringen	-618	-21.583	-2.319	-	-24.520
Desinvesteringen cum afschrijvingen	465	21.540	2.283	-	24.288
Afschrijvingen	-2.245	-7.281	-3.961	-	-13.487
In gebruik genomen activa	242	15.543	4.976	-20.761	-
Saldo mutaties gedurende 2018	3.826	8.219	979	35.502	48.526
Stand per 31 december 2018					
Aanschafwaarde	110.406	289.231	48.800	82.423	530.860
Cumulatieve afschrijvingen	-72.848	-235.953	-30.943	-	-339.744
Boekwaarde 31 december 2018	37.558	53.278	17.857	82.423	191.116

In verband met de toekomstige verwerving van materiële vaste activa zijn contractuele verplichtingen aangegaan, zoals nader is toegelicht onder toelichting 25 Niet uit de balans blijkende verplichtingen. Op de materiële vaste activa zijn geen zekerheden aan derden verstrekt.

De geschatte gebruiksduur voor de huidige en vergelijkbare periodes is als volgt:

Materiële vaste activa	Component	Afschrijvingstermijn
Terreinen	Gebouwen en Terreinen	0-40 jaar
Gebouwen	Gebouwen en Terreinen	20-44 jaar
Verkeersleidingsapparatuur	Verkeersleiding-apparatuur	8-20 jaar
Installaties en machines	Overige Bedrijfsmiddelen	10-15 jaar
Transportmiddelen	Overige Bedrijfsmiddelen	2.5-10 jaar
Inventaris	Overige Bedrijfsmiddelen	10 jaar
ICT-middelen	Overige Bedrijfsmiddelen	3-10 jaar

Op terreinen wordt niet afgeschreven, met uitzondering van de erfpachtcontracten. Van de in 1996 betaalde en geactiveerde btw met betrekking tot een erfpachtcontract van het terrein op Schiphol, waarop het LVNL-hoofdgebouw staat wordt over een periode van dertig jaar (de duur van het erfpachtcontract) afgeschreven. In 2018 is er een nieuw erfpachtcontract afgesloten voor het terrein van het nieuwe te bouwen gebouw Polaris. Deze erfpacht van Polaris wordt over een periode van 40 jaar afgeschreven (duur erfpachtcontract).

Op activa in aanbouw wordt niet afgeschreven. De overboeking van activa in aanbouw naar materiële vaste activa vindt plaats nadat het object operationeel in gebruik is genomen.

Afschrijvingsmethoden, gebruiksduur en restwaarde worden jaarlijks geëvalueerd.

Schattingswijziging

De jaarlijkse evaluatie van de gebruiksduur van de activa heeft in 2018 geleid tot een 2 tal kleine aanpassing van een kortere resterende levensduur (een effect van 116 duizend euro).

Buitengebruikstelling activa (desinvesteringen)

In 2018 zijn enkele activa buiten gebruik gesteld. Het betreft hier voornamelijk activa die zijn vervangen of verkocht. Het betreft onder andere de ontmanteling van radar Toren west, vervangen hardware AAA en diverse ICT systemen. De eventuele resterende boekwaarde van de buiten gebruik gestelde activa is onder de afschrijvingslasten verantwoord als buitengebruikstellingen.

Activa in aanbouw

De activa in aanbouw worden op 31 december als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2018	2017
Primaire verkeersleidingssysteem (iCas)	35.989	25.151
Civiel-militaire samenwerking	4	1.389
Polaris (nieuwbouw Schiphol)	19.396	1.359
Voice Communication System	3.845	*36
Arrival Managementsysteem (AMAN)	103	2.454
Vervanging AAA-hardware	-	6.243
Overige verkeersleidingssystemen	5.805	*6.194
ICT-onderwerpen	1.426	1.977
Lelystad Airport	3.200	573
Verbouwing toren	5.095	-
Electronic flightstrips	3.850	608
Modernisering AORTA netwerk	2.705	*6
Overige werken	1.005	931
Totaal	82.423	46.921

* Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden

In gebruik genomen activa (investeringen)

In 2018 is een aantal activa in gebruik genomen waaronder een deel van de vervanging van de AAA-hardware, ICT-infrastructuur en -werkplekken, Arrival Managementsysteem en enkele delen vanuit de civiel-militaire samenwerking. Daarnaast is er een nieuw erfpachtcontract afgesloten voor de grond van de nieuwbouw Polaris.

Geactiveerde rente

In 2018 bedraagt de geactiveerde rente 293 duizend euro (2017: 495 duizend euro). Dit komt neer op een gemiddelde kapitaalkostenvoet van 0,47 procent (2017: 0,81 procent) voor generiek gefinancierde investeringen. Daarnaast heeft LVNL voor een aantal investeringen specifieke financieringen aangetrokken. Voor de ontwikkeling van het primaire luchtverkeersleidings-systeem zijn specifieke leningen afgesloten. De geactiveerde rente voor deze investeringen wordt separaat berekend op basis van de rentepercentages van de bijbehorende leningen.

16. Vorderingen

De vorderingen zijn op 31 december als volgt samengesteld:

(bedragen in € 1.000)	2018	2017
Debiteuren	39.998	34.358
Vordering EUROCONTROL	1.554	1.223
Nog te ontvangen subsidie	12.253	7.052
Overige vorderingen	38	103
Nog te ontvangen lening	27.000	-
Overlopende activa	2.582	1.272
Totaal	83.425	44.008

Samen luchtvaart mogelijk maken

Onder de post debiteuren wordt de positie opgenomen die LVNL heeft voor haar aandeel in de Nederlandse tarieven in de heffingszones en-route, terminal, NSAA en voor diensten aan derden. Het aandeel in de tarieven van EUROCONTROL en KNMI wordt afzonderlijk gepresenteerd, omdat LVNL een kassiersfunctie vervult en de risico's op volume en kosten bij deze derde partijen liggen. Zie hiervoor toelichting 22 Handels en overige schulden waar het nog af te dragen deel van de heffingen aan KNMI en NSA is opgenomen.

De debiteuren zijn op 31 december als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2018	2017
En-route	22.289	23.666
Terminal	10.514	10.357
NSAA	571	370
Overige	7.705	906
Af: voorziening voor oninbaarheid	-1.082	-941
Totaal	39.998	34.358

De voorziening voor oninbare vorderingen bedraagt 1,1 miljoen euro (2017: 0,9 miljoen euro). De voorziening is gevormd op basis van inschatting van het verwachte kredietrisico. In 2018 is voor een bedrag van 172 duizend euro (2017: 22 duizend euro) afgeboekt aan vorderingen.

De vordering EUROCONTROL is het gevolg van de door EUROCONTROL teveel opgevraagde contributie ten opzichte van de werkelijke kosten van het jaar. Deze post wordt in het volgende contributiejaar verrekend met de opvragingen voor de contributie over het betreffende jaar. Deze verrekening vindt dus niet plaats via de tariefbepaling, maar is een daadwerkelijke verrekening aan

LVNL brengt 9,74 procent (2017: 9,88 procent) interest aan haar debiteuren en-route en terminal in rekening over de openstaande saldi die niet binnen de betalingstermijn van dertig dagen zijn voldaan.

LVNL. De verrekening vanuit 2017 heeft plaatsgevonden in het vierde kwartaal van 2018.

De post nog te ontvangen subsidie is het verschil tussen de verantwoorde subsidies en de vooruitontvangen subsidiebedragen. INEA heeft een voorfinanciering verstrekt van veertig procent van het toegekende subsidiebedrag. Deze voorfinanciering wordt telkens voor een periode van twee jaar afgegeven. Het resterende deel ontvangt LVNL bij de definitieve toekenning van de subsidie na afloop van de subsidieperiode. Voor een verdere toelichting zie ook paragraaf 20 Vooruit ontvangen baten.

De overlopende activa zijn op 31 december als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2018	2017
Licenties	2.109	610
Verzekeringspremiegebouwen en bedrijfsmiddelen	355	287
Overige posten	118	375
Totaal	2.582	1.272

17. Geldmiddelen en kasequivalenten

De geldmiddelen en kasequivalenten zijn op 31 december als volgt samengesteld:

(bedragen in € 1.000)	2018	2017
Rekening-courant ministerie van Financiën	19.804	55.424
Bank	-	-
Kas	2	3
Totaal	19.806	55.427

In 2018 is de liquide middelen positie van LVNL afgenomen met 35,6 miljoen euro (zie ook toelichting 25 op het kasstroomoverzicht). LVNL beschikte in het verslagjaar over een structureel rekening-courant limiet van 25 miljoen euro bij het ministerie van Financiën (2017: 25,0 miljoen euro). De geldmiddelen staan ter vrije beschikking van LVNL. De nominale waarde van bovengenoemde bedragen is nagenoeg gelijk aan de reële waarde ervan.

18. Eigen vermogen

Het eigen vermogen bestaat uit een bestemmingsfonds en een egalisatiereserve. Het onderscheid vindt zijn oorsprong in de invoering van de Europese Prestatieregeling en de daaruit voortvloeiende aanpassingen in de heffingenverordening. Het bestemmingsfonds - is de egalisatiereserve zoals bedoeld in artikel 33 van de kaderwet ZBO - is bedoeld om financiële effecten van de risico's uit hoofde van de prestatieregeling te kunnen opvangen.

De egalisatiereserve - is niet de egalisatiereserve zoals bedoeld in artikel 33 van de kaderwet ZBO - omvat het met de gebruikers verrekenbare deel van de gerealiseerde over- en onderdekking op de heffingszones van LVNL.

(bedragen in € 1.000)	2018	2017
Bestemmingsfonds	72.158	69.327
Egalisatiereserve	32.625	31.107
Totaal	104.783	100.434

In 2017 en 2018 is mede op verzoek van het ministerie onderzoek uitgevoerd naar de benodigde omvang van het eigen vermogen voor LVNL. In het voorjaar van 2019 zullen de resultaten hiervan worden besproken.

Bestemmingsfonds

Sinds 2012 is de Prestatieregeling van toepassing op de en-route heffingszone en sinds 2015 ook op de terminal heffingszone. Dit betekent dat met het van toepassing verklaren van de Prestatieregeling het met de gebruikers te verrekenen deel van het volume- en kostenrisico ten gunste of ten laste van de egalisatiereserve mag worden gebracht. Het aandeel in deze risico's dat voor rekening van LVNL komt, moet ten gunste of ten laste van het bestemmingsfonds worden gebracht. Om dit mogelijk te maken is met de overheid overeengekomen dat LVNL een bestemmingsfonds mag opbouwen voor beide heffingszones. Eind 2013 heeft LVNL de vooraf gestelde vermogensdoelstelling voor de en-route heffingszone behaald. Op 22 maart 2017 is het prestatieplan RP2 voor de en-route dienstverlening alsnog goedgekeurd.

In 2018 is net als in 2016 en 2017 met de overheid overeengekomen het vrij besteedbare deel vanuit de verrekeningen EUROCONTROL te gebruiken voor het vormen van een bestemmingsfonds terminal, omdat vanaf 2015 de Prestatieregeling ook van toepassing is op de terminal heffingszone en omdat vanaf 2017 de ontwikkelkosten voor Lelystad Airport ten laste komen van de terminal heffingszone. De risico's vanuit de Prestatieregeling die voor rekening van LVNL komen, moeten ten gunste of ten laste van dit bestemmingsfonds worden gebracht.

De ontwikkelkosten voor Lelystad Airport kunnen niet worden verrekend met de gebruikers omdat de luchthaven nog niet in gebruik is. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft daarom besloten om in 2017 en 2018 hiervoor het vrij besteedbare deel vanuit de verrekeningen EUROCONTROL toe te wijzen.

Sinds 2016 wordt er ook een bestemmingsfonds gevormd voor de resultaten vanuit de Overige Diensten. In 2016 heeft LVNL grond verkocht op de locatie Herwijnen. Deze grond was onderdeel vanuit de verzelfstandiging en in overleg met het ministerie is besloten het behaalde resultaat (350 duizend euro) afzonderlijk te bestemmen.

Het bestemmingsfonds is als volgt te specificeren:

(bedragen in € 1.000)	En-route	Terminal	overige diensten	Totaal
Saldo per 1 januari 2017	37.554	19.186	334	57.074
Resultaat 2017	7.246	5.007	0	12.253
Saldo per 31 december 2017	44.800	24.193	334	69.327
Resultaat 2018	2.268	563	0	2.831
Saldo per 31 december 2018	47.068	24.756	334	72.158

Egalisatiereserve

De egalisatiereserve per ultimo boekjaar 2018 bedraagt 32,6 miljoen euro (2017: 31,1 miljoen euro) en is als volgt te specificeren naar gebruikers:

(bedragen in € 1.000)	En-route	Terminal	NSAA	Totaal
Saldo per 1 januari 2017	8.252	6.011	-377	13.886
Resultaat 2017	13.871	3.154	196	17.221
Saldo per 31 december 2017	22.123	9.165	-181	31.107
Resultaat 2018	-563	1.412	669	1.518
Saldo per 31 december 2018	21.560	10.577	488	32.625

a. Egalisatiereserve en-route

De exploitatietekorten tot en met het boekjaar 2011 werden tot de egalisatiereserve gerekend. Volgens de regelgeving mag LVNL het saldo egalisatiereserve ultimo 2011 over een periode van maximaal acht jaren (tot en met 2019) verrekenen. Met de invoering van de Prestatieregeling wordt met ingang van 2012 jaarlijks het met de gebruikers te verrekenen aandeel in het volume- en kostenrisico verwerkt in de egalisatiereserve. De en-route resultaten in 2012, 2013 en 2014 vallen in de eerste referentieperiode van de prestatiesturing. Het met de gebruikers te verrekenen deel is berekend op basis van Europese regelgeving en de uitgangspunten van het nationale prestatieplan.

In 2014 is het prestatieplan voor de tweede referentieperiode ingediend. Hierin is vastgelegd hoe het totaalsaldo egalisatiereserve in de tweede referentieperiode van 2015 tot en met 2019 wordt verrekend.

b. Egalisatiereserve terminal

De op de balans verantwoorde egalisatiereserve weerspiegelt het nog met de gebruikers te verrekenen bedrag. Gezien de voorwaardelijk overeengekomen stabilisatie van de tariefontwikkeling in de jaren 2012-2014, wordt flexibiliteit betracht bij het verrekenen van de resultaten uit het verleden. De Prestatieregeling is met ingang van 2015 ook van toepassing op de terminal heffingszone. In 2014 is het prestatieplan voor de tweede referentieperiode ingediend. Het prestatieplan 2015-2019 wordt voor terminal gebruikt als norm.

c. Egalisatiereserve NSAA

De resultaten behaald op de helikopteractiviteiten worden conform de geldende internationale wet- en regelgeving voor de luchtvaartsector verrekend in de tarieven volgens de N+2 methode. LVNL heeft inmiddels 0,2 miljoen euro positief ten laste van het tarief 2018 gebracht, hiermee is de egalisatiereserve verrekend.

19. Leningen en overige financieringsverplichtingen

De leningen en overige financieringsverplichtingen zijn als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2018	2017
-----------------------	------	------

Langlopende verplichtingen		
leningen banken	50.405	31.527
Totaal	50.405	31.527

Kortlopende verplichtingen		
leningen banken	8.122	8.248
Totaal	8.122	8.248

Totaal	58.527	39.775
--------	--------	--------

Het verloop van de leningen is in 2018 als volgt:

(bedragen in € 1.000)	2018
-----------------------	------

Saldo per 1 januari 2018	39.775
--------------------------	--------

Mutaties 2018	
Aflossing leningen	8.248
Aangetrokken nieuwe lening	27.000

Saldo per 31 December 2018	58.527
----------------------------	--------

De samenstelling van de leningen is als volgt:

(bedragen in € 1.000)			2018		2017
Leningdeel	Aflossing in	Rente	Valuta	Boekwaarde	Boekwaarde
BNG	2018	4,60%	EUR	-	650
BNG	2019	4,60%	EUR	650	1.950
BNG	2020	4,60%	EUR	1.950	3.250
BNG	2021	4,60%	EUR	3.250	4.550
BNG	2022	4,60%	EUR	4.550	5.850
Min. van Financiën	2028	2,89%	EUR	16.960	18.656
Min. van Financiën	2021	1,13%	EUR	1.875	2.500
Min. van Financiën	2019	0,67%	EUR	77	154
Min. van Financiën	2039	2,28%	EUR	2.215	2.215
Min. van Financiën	2041	0,64%	EUR	27.000	-
Totaal				58.527	39.775

De geamortiseerde kostprijs is gelijk aan de boekwaarde, aangezien er bij het aangaan van de leningen geen transactiekosten zijn betaald. Alle leningen hebben vaste rente-afspraken voor de hele looptijd. De rentepercentages zijn in bovenstaand overzicht opgenomen.

Op 31 december 2018 bedraagt het kortlopende deel van de leningen 8,1 miljoen euro (31 december 2017: 8,2 miljoen euro). Dit deel is opgenomen onder de kortlopende verplichtingen.

LVNL mag volgens de Comptabiliteitswet 2001 zowel bij het ministerie van Financiën als bij commerciële instellingen leningen afsluiten.

In het kader van bovenstaande leningsfaciliteiten is tot zekerheid bepaald dat LVNL geen van haar tegenwoordige of toekomstige registergoederen, vorderingen, activa of delen daarvan ten behoeve van anderen met een recht van hypotheek zal belasten, verpanden of anderszins met beperkende rechten bezwaren, zonder voorafgaande toestemming van de leningverstrekkers.

In 2018 is er een nieuwe lening aangetrokken bij het ministerie van Financiën. Eind december 2018 is de leningsovereenkomst ondertekend, het leningsbedrag is begin januari 2019 ontvangen door LVNL.

Naast de leningen van Bank Nederlandse Gemeenten (BNG) en het ministerie van Financiën, heeft LVNL een structurele rekening-courant kredietlimiet van 25,0 miljoen euro bij het ministerie van Financiën. In 2018 is geen gebruik gemaakt van het rekening-courant krediet.

20.Vooruit ontvangen baten

De vooruit ontvangen baten zijn op 31 december als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2018	2017
-----------------------	------	------

Langlopende verplichtingen		
Activa in aanbouw	26.542	5.034
Subsidie	11.327	9.192
Totaal	37.869	14.226

Kortlopende verplichtingen		
Activa in aanbouw	656	2.484
Subsidie	46	1.807
Totaal	702	4.291

Totaal	38.571	18.517
--------	--------	--------

Activa in aanbouw - vooruit ontvangen

Onder de vooruit ontvangen bedragen zijn ontvangsten opgenomen op investeringen door Nederlandse Olie en Gas Exploratie en Productie Associatie (NOGEPa) en vanuit het ministerie van Defensie. Daarnaast is er een bijdrage opgenomen die is ontvangen bij de aankoop van de verkeerstoren ten behoeve van de vervanging van de ramen.

Eind 2003 heeft de Taskforce Noordzee een advies aan de minister van Verkeer en Waterstaat (nu Infrastructuur en Waterstaat) uitgebracht met betrekking tot de veiligheid van civiele helikopteroperaties in de NSAA. In dit advies staat een groot aantal aanbevelingen die tot verbetering van de veiligheid van deze operaties moeten leiden.

Met betrekking tot de financiering van de investeringen is LVNL met NOGEPa overeengekomen dat laatstgenoemde een substantieel deel van de door LVNL te realiseren investeringen financiert. Hiermee kon het exploitatierisico voor LVNL worden beperkt en kon een extreem sterke stijging van de tarieven worden voorkomen.

In 2008 is de uitgebreide radiodekking ten behoeve van de helikopteroperatie boven de Noordzee geactiveerd. In 2018 is 0,1 miljoen euro (2017: 0,1 miljoen euro) verantwoord onder de overige opbrengsten. In 2018 is de installatie volledig afgeschreven en is de gehele subsidie dus verantwoord onder de overige opbrengsten.

In 2016 is de radardekking Noordzee in gebruik genomen. In 2018 is 0,15 miljoen verantwoord onder de overige opbrengsten.

In 2012 heeft LVNL bij de aankoop van de toren op Schiphol-Centrum een bijdrage van 0,9 miljoen euro ontvangen voor de in de toekomst te vervangen ramen van de verkeerstoren. Deze bijdrage valt bij een toekomstige vervanging van de ramen lineair vrij met een looptijd van de afschrijvingen. In 2017 heeft geen vervanging plaatsgevonden.

Voor de ontwikkeling van de civiel-militaire samenwerking ontvangt LVNL een bijdrage in de kosten vanuit het ministerie van Defensie. In 2018 heeft LVNL een bijdrage ontvangen van 19,6 miljoen euro (2017: 3,8 miljoen) voor een bijdrage in de investeringen die LVNL maakt voor de nieuwbouw Polaris, het nieuwe verkeersleidingssysteem iCAS en het voice communicatie systeem. Een deel is verantwoord onder de overige opbrengsten voor de gemaakte exploitatiekosten in 2018. Het restant zal vrijvallen vanaf de ingebruikname van de nieuwbouw Polaris in 2019 en het verkeersleidingssysteem iCAS in 2022. Eind 2018 bedraagt de vooruit ontvangen bijdrage in totaal 24,7 miljoen, naar verwachting zal hiervan circa 0,7 miljoen in 2019 worden verantwoord onder de overige opbrengsten. Het restant zal worden verantwoord als overige opbrengst wanneer Polaris, iCAS en VCS geactiveerd zullen worden.

Subsidies - vooruit ontvangen

LVNL heeft onder andere subsidies toegekend gekregen uit hoofde van Europese investeringspremie-regelingen in vaste activa vanuit het infrastructuurfonds Connecting Europe Facility for Transport (CEF Transport). Deze subsidies worden beschikbaar gesteld door INEA.

LVNL heeft hiervoor een (verwachte) bijdrage vanuit de subsidie verantwoord van bijna 27,0 miljoen euro. Hiervan heeft ruim 13,0 miljoen euro betrekking op gemaakte kosten verantwoord onder de activa in aanbouw. Deze subsidie valt vrij als het actief operationeel in gebruik wordt genomen. De jaarlijkse vrijval wordt bepaald op basis van de levensduur van het actief.

De subsidie vanuit INEA is in 2018 voor het deel van de gemaakte exploitatiekosten op de projecten direct verantwoord in het resultaat onder de overige opbrengsten en bedragen voor 2018: 5,6 miljoen euro (2017 4,8 miljoen euro).

Daarnaast heeft LVNL voorfinanciering ontvangen vanuit INEA. Als deze voorfinanciering hoger is dan de werkelijk gemaakte subsidiabele kosten, is het restant opgenomen onder de subsidies als een vooruitontvangen bedrag. In 2018 is dit een bedrag van bijna 1,2 miljoen euro (2017 3,0 miljoen euro).

21. Personeelsbeloningen

Het verloop in 2018 van de voorziening personeelsbeloningen is als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	FLNA Rotterdam, Eelde en Beek	Ontslag- ver- goedingen IUB 2009	Ontslag- ver- goedingen IUB 2010	Gratificatie bij ambts- jubilea	Overige personele voor- zieningen	Totaal
Saldo per 1 januari 2018	14.721	3.391	386	13.299	5.003	36.800
Exploitatie boekjaar:						
Rente over de verplichting	41	9	1	190	3	244
Dotaties aan voorziening	62	302	-	662	1.318	2.344
Vrijval voorziening	-	-517	-3	-	-1.955	-2.475
Actuariel verlies/winst (-)	380	19	-	1.932	12	2.343
Totaal	483	-187	-2	2.784	-622	2.456
Onttrekking voorziening						
Uitbetaalde uitkeringen in het boekjaar	2.275	529	146	852	2.031	5.833
Saldo per 31 December 2018	12.929	2.675	238	15.231	2.350	33.423

FLNA/IKV Rotterdam, Eelde en Beek

De FLNA/IKV-voorziening voor Rotterdam, Eelde en Beek omvat de contante waarde van de opgebouwde FLNA/IKV-rechten voor een deel van de LVNL-medewerkers op deze luchthavens. De voorziening is gevormd voor de FLNA/IKV-rechten van luchtverkeersleiders op de regionale luchthavens Rotterdam, Eelde en Beek, die reeds zijn gefinancierd in het kader van de doorgevoerde herstructurering. Voor de FLNA/IKV-rechten van de luchtverkeersleiders op Schiphol en de nog niet-gefinancierde FLNA/IKV-rechten van luchtverkeersleiders op de regionale luchthavens, heeft LVNL geen voorziening gevormd.

De algemene aanname is dat voor medewerkers die al gebruik maken van de FLNA-regeling niets wijzigt. Indien nog actieve medewerkers al een keuze hebben gemaakt voor de FLNA- of IKV-regeling, wordt hun keuze als zodanig verwerkt in de voorziening. Aan de waardering van de voorziening ligt een actuariële berekening ten grondslag. Zie onderstaande tabel voor de actuariële veronderstellingen en overige uitgangspunten.

	31 december 2018	31 december 2017
Disconteringsvoet	0,6 %	0,3 %
Beleggingsrendement	0,0 % LVNL beschikt niet over beleggingen voor de financiering van deze verplichting.	0,0 % LVNL beschikt niet over beleggingen voor de financiering van deze verplichting
Algemene loonstijging	2,50 % in 2019 en 2,25 % jaarlijks in de jaren daarna	1,95 % in 2018 en 1,5 % jaarlijks in de jaren daarna
Overlevingskansen	Prognosetafel AG2018, met ervaringssterfte	AG-prognosetafel 2016, met ervaringssterfte Universiteit/hbo 2016
Arbeidsongeschiktheid	0,25 %	0,25 %
Ontslagkansen	0,0 %	0,0 %

Voor de verwachte loonstijging en indexatie van de FLNA/IKV-uitkering is aansluiting gezocht bij de door LVNL doorgevoerde loonontwikkeling in de opgestelde meerjarenbegroting 2019-2023 die is goedgekeurd door de minister.

De pensioenlast met betrekking tot FLNA in het boekjaar 2018 en verwachting voor 2019 bedraagt:

	2018	2019
Rente over de verplichting	62	25
Aan dienstjaar toegerekende rechten	41	71
Actuariel resultaat / vrijval voorziening	-42	-
Aanpassing salarisstijging	422	-
Netto last	483	96

Het actuarieel resultaat is een verlies als gevolg van de gewijzigde disconteringsvoet en de wijziging van de verwachte loonontwikkeling in 2018 en toekomstige jaren. Het actuarieel resultaat wordt in afwijking van IAS 19 verantwoord in de exploitatierekening en niet als een directe vermogensmutatie in het eigen vermogen van 380 duizend euro.

Naar verwachting wordt in 2019 een bedrag van 1,9 miljoen euro onttrokken. In de periode 2020-2023 wordt naar verwachting een bedrag van 8,6 miljoen euro (contante waarde van de toekomstige verplichtingen) onttrokken aan de voorziening FLNA Rotterdam, Eelde en Beek.

In de berekening is rekening gehouden met de fiscale eindheffing (52 procent) die moet worden betaald bij de uitbetaling van de FLNA-rechten.

Ontslagvergoedingen
Inkomsten en Uitgaven in Balans 2009 (IUB 2009)

Het bestuur heeft het programma 'Inkomsten en Uitgaven in Balans 2009' geïnitieerd om de financiële positie van LVNL te verbeteren. Eén van de doelen van dit programma was de realisatie van een personeelsreductie van honderd fte binnen de support staf. Dit doel is behaald. Met een aantal oud-medewerkers is niet tot een individuele vertrekregeling gekomen. Voor deze oud-medewerkers is de wachtgeldverplichting in de ontslagvergoedingen opgenomen.

In de berekening zijn de wachtgeldverplichtingen die langer lopen dan twaalf maanden na dit boekjaar verdisconteerd tegen een disconteringsvoet van 0,15 procent (2017: 0,3 procent). Daarnaast is in de voorziening rekening gehouden met een jaarlijkse loonstijging van 2,0 procent. Het actuarieel resultaat is het gevolg van de gewijzigde disconteringsvoet. Het actuarieel resultaat wordt in afwijking van IAS 19 verantwoord in de exploitatierekening en niet als een directe vermogensmutatie in het eigen vermogen van 19 duizend euro negatief. De dotaties aan en vrijvallen van de voorziening zijn voornamelijk het gevolg van kleine aanpassingen van enkele uitkeringen.

Naar verwachting wordt in 2019 een bedrag van 491 duizend euro ten laste van de voorziening gebracht. In de periode 2020-2023 wordt naar verwachting 1,5 miljoen euro (contante waarde) ten laste van de voorziening gebracht en voor de jaren erna 0,7 miljoen euro (contante waarde). In de exploitatierekening 2019 zal de rentelast 3 duizend euro bedragen.

Inkomsten en Uitgaven in Balans 2010 (IUB 2010)

In het vervolg op het programma 'Inkomsten en Uitgaven in Balans' heeft het LVNL-bestuur medio 2010 besloten de ingeslagen weg van optimalisatie en efficiëntieverbetering ook na 2010 voort te zetten. Daarbij is als doel gesteld de totale formatie in de periode van 2011-2014 verder af te laten nemen met 28 fte. LVNL heeft voor deze medewerkers een ontslagvoorziening gevormd op basis van de overeengekomen ontslagvergoedingen of de verwachte uitkering aan de medewerkers.

In deze berekening zijn de verplichtingen die langer lopen dan twaalf maanden na dit boekjaar (de wachtgeldverplichtingen) verdisconteerd tegen een disconteringsvoet van -0,22 procent (2017: -0,2 procent). Daarnaast is in de voorziening rekening gehouden met een jaarlijkse loonstijging van 2,0 procent. Het actuarieel resultaat volgt uit de gewijzigde disconteringsvoet. Het actuarieel resultaat wordt in afwijking van IAS 19 verantwoord in de exploitatierekening en niet als een directe vermogensmutatie in het eigen vermogen. Het actuarieel resultaat is nagenoeg nul geweest.

Naar verwachting wordt in 2019 een bedrag van 136 duizend euro ten laste van de voorziening gebracht. In de periode 2020-2023 wordt naar verwachting 101 duizend euro ten laste van de voorziening gebracht. In de exploitatierekening 2019 zal er een geringe rentebate worden verantwoord.

Gratificatie bij ambtsjubilea

De voorziening gratificatie bij ambtsjubilea is gebaseerd op de contante waarde van de toekomstige ambtsjubileumuitkeringen. Aan de bepaling van de hoogte van de voorziening ligt een actuariële berekening ten grondslag. Zie de tabel op de volgende pagina voor de actuariële veronderstellingen en inschattingen.

31 december 2018		31 december 2017
Disconteringsvoet	1,6 %	1,4 %
Beleggingsrendement	0,0 % LVNL beschikt niet over beleggingen voor de financiering van deze verplichting	0,0 % LVNL beschikt niet over beleggingen voor de financiering van deze verplichting
Algemene loonstijging	Operationeel personeel: 2,5 % in 2019 en daarna 2,25 % per jaar. Niet-operationeel personeel: 2,25 % in 2019, 1,5 % in 2020 en daarna 2 % per jaar.	Operationeel personeel: 1,95 % in 2018 en daarna 1,5 % per jaar. Niet-operationeel personeel: 1,0 % per jaar.
Overlevingskansen	Prognosetafel AG2018, met ervaringssterfte	Prognosetafel AG2016, met ervaringssterfte Universiteit/hbo 2016
Individuele salarisstijging, afhankelijk van leeftijd	Operationeel personeel: 9,18 % (tot 27 jaar), 4,45 % (28-29 jaar), 6,36 % (30-31 jaar), 2,12 % (32-54 jaar), 0,00 % (55-66 jaar). Niet operationeel personeel: 5,00 % (tot 29 jaar), 3,50 % (30-39 jaar), 1,00 % (40-66 jaar).	Operationeel personeel: 9,18 % (tot 27 jaar), 4,45 % (28-29 jaar), 6,36 % (30-31 jaar), 2,12 % (32-54 jaar), 0,00 % (55-66 jaar). Niet operationeel personeel: 5,00 % (tot 29 jaar), 3,50 % (30-39 jaar), 1,00 % (40-66 jaar).
Arbeidsongeschiktheid	0,25 %	0,25 %
Ontslagkansen	Operationeel personeel: 0,0 % Niet-operationeel personeel: 5 %	Operationeel personeel: 0,0 % Niet-operationeel personeel: 5 %

De personeelslast met betrekking tot de ambtsjubilea in 2018 en de verwachting voor 2019 is:

	2018	2019
Rente over de verplichting	662	816
Aan dienstjaar toegerekende rechten	190	252
Actuarieel resultaat	413	p.m.
Aanpassing salarisstijging	1.519	-
Totaal	2.784	1.068

Het actuarieel resultaat is een verlies als gevolg van stijging van het aantal medewerkers en een hogere stijging van toekomstige salarisontwikkelingen hetgeen wordt gecompenseerd door een bate als gevolg van een hogere disconteringsvoet. Het actuarieel resultaat wordt in afwijking van IAS 19 verantwoord in de exploitatierekening en niet als een directe vermogensmutatie in het eigen vermogen van 1,9 miljoen euro.

In de voorziening zijn de vergoedingsrechten opgenomen voor de ambtsjubilea op 12,5 jaar, 25 jaar, 40 jaar en 50 jaar.

Naar verwachting wordt in 2019 een bedrag van 0,6 miljoen euro ten laste van de voorziening gebracht. In de periode 2020-2023 wordt naar verwachting 3,5 miljoen euro (contante waarde van de toekomstige uitkeringen) ten laste van de voorziening gebracht.

Overige personele voorzieningen

In de overige personele voorzieningen zijn voorzieningen opgenomen voor: wachtgeldregelingen, 55+ regeling, ontslagvergoedingen, FPU-suppletie en aanvullende uitkeringen bij arbeidsongeschiktheid. De disconteringsvoet ultimo 2018 is 0,0 procent (2017: 0,1 procent).

De dotatie aan de voorziening is het gevolg van nieuwe WW-verplichtingen. Daarnaast zijn de dotaties aan en vrijvallen van de voorziening het gevolg van kleine aanpassingen van enkele uitkeringen.

(bedragen in € 1.000)	Huidige stand	DV -1%	DV +1%	Loon +1%
FLNA	12.929	13.487	12.407	13.336
Ambtsjubilea	15.231	17.304	13.256	17.139
IUB 2009*	2.675	2.769	2.586	2.782
IUB 2010*	238	240	236	242
Overige personele voorzieningen*	2.350	2.408	2.295	2.419
Totaal	33.423	36.208	30.780	35.918

* De disconteringsvoet die is gebruikt bij het contant maken van deze voorzieningen is kleiner dan 1 procent. In bovenstaande tabel is bij de bepaling van de waarde op het moment dat de disconteringsvoet 1 procent lager is daarom uitgegaan van een negatieve rente.

Naar verwachting wordt in 2019 een bedrag van 0,6 miljoen euro ten laste van de voorziening gebracht. In de periode 2020-2023 wordt een bedrag van 1,7 miljoen euro ten laste van de voorziening gebracht en voor de jaren erna 0,1 miljoen euro (contante waarde). In de exploitatierekening 2019 zal de rentelast nul bedragen (2018: 3 duizend euro).

Gevoeligheidsanalyse voorzieningen

In onderstaand overzicht is de gevoeligheid weergegeven van gebruikte parameters bij de personele voorzieningen. In de tabel zijn de eindwaardes van de voorzieningen opgenomen bij:

- Disconteringsvoet -/- 1 % (DV -1 %);
- Disconteringsvoet + 1 % (DV +1 %);
- Algemene loonontwikkeling + 1 % (Loon + 1 %);

22. Handels- en overige schulden

De handels- en overige schulden zijn op 31 december als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2018	2017
Personeelsgerelateerde schulden	7.542	7.755
Belastingen en sociale verzekeringspremies	13.193	10.670
Crediteuren	14.521	8.014
Overige schulden	4.820	2.095
Nog te betalen rente	468	606
Inhuur personeel	806	586
KNMI	214	192
NSA	324	370
Kassiersfunctie EUROCONTROL	17.255	16.393

Totaal	59.143	46.681
--------	--------	--------

LVNL vervult de kassiersfunctie voor het KNMI in de heffingszone NSAA. De schuld aan het KNMI bedraagt het aandeel in de ontvangen heffingen NSAA die LVNL nog moet afdragen aan het KNMI.

LVNL vervult de kassiersfunctie voor de NSA in de heffingszone en-route. De schuld aan de NSA bedraagt het aandeel in de ontvangen heffingen en-route die LVNL nog moet afdragen aan de NSA.

De kassiersfunctie EUROCONTROL geeft de positie aan die LVNL heeft als gevolg van de kassiersfunctie die LVNL voor EUROCONTROL uitvoert. LVNL ontvangt vanuit de heffingen en-route het aandeel in de tarieven voor en-route dienstverlening. Vanuit deze ontvangsten moet LVNL de bijdrage in de kosten EUROCONTROL financieren. Deze betaling vindt niet plaats via afdracht van ontvangen heffingen, maar door afdracht van een vast bedrag aan contributie. De contributie is een bijdrage aan de werkelijke kosten van EUROCONTROL. Hierdoor kan een onder- of overdekking ontstaan op de financiering van de afgedragen contributie via de tarieven en de werkelijk betaalde contributie via de vaste bijdrage.

Daarnaast kan er een verschil zijn in de werkelijke kosten EUROCONTROL en de begrote kosten EUROCONTROL bij het bepalen van het tarief. Met ingang van 2015 is EUROCONTROL-MUAC eveneens onderdeel geworden van het kosten- en volumerisico zoals dat ook voor LVNL geldt. Dit betekent dat ook voor EUROCONTROL-MUAC de consequenties van deze risico's voor het aan EUROCONTROL-MUAC en/of gebruikers toe te rekenen deel van het exploitatieresultaat moet worden bepaald. Dit leidt ertoe dat LVNL vanuit de rol van kassiersfunctie voor EUROCONTROL-MUAC dergelijke verrekeningseffecten moet faciliteren. In een situatie waarin de thans gerapporteerde schuldpositie uit hoofde van de kassiersfunctie EUROCONTROL niet volledig wordt verrekend met de gebruikers via de toekomstige tarieven, is het aan de Nederlandse Staat om voor LVNL te bepalen wat met deze positie moet worden gedaan. Dit resultaat, ultimo 2018 een schuld van 24,7 miljoen euro (2017: 24,4 miljoen euro), wordt dus gecompenseerd door verrekening in toekomstige tarieven of komt toe aan de Nederlandse Staat.

Daarnaast geeft deze post de nog door LVNL te ontvangen gelden aan op de openstaande vorderingen van EUROCONTROL, ultimo 2018 een vordering van 7,5 miljoen euro (2017: 8,0 miljoen euro). Om een beter inzicht te geven in de positie die LVNL heeft als gevolg van de kassiersfunctie zijn beide posities gesaldeerd opgenomen, omdat beide posities betrekking hebben op de ontvangsten uit tarieven. De post is onder de overige schulden opgenomen, omdat EUROCONTROL meer heeft te verrekenen in haar tarieven dan dat er aan debiteurenpositie uitstaat.

De personeelsgerelateerde schulden worden op 31 december als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2018	2017
Vakantietoeslagen	4.438	4.246
Verlofdagen	3.014	3.356
Overige personeels-gerelateerde schulden	90	153
Totaal	7.542	7.755

De belastingen en sociale verzekeringspremies worden op 31 december als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2018	2017
Loonheffing	9.283	8.461
Omzetbelasting	2.122	595
Pensioenpremie	1.788	1.614
Totaal	13.193	10.670

De overige schulden worden op 31 december als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2018	2017
Overige personeelskosten	146	216
Advieskosten	268	439
Diensten derden	-	9
Onderhoudskosten	595	497
Energiekosten	149	144
Diverse algemene kosten	3.662	790
Totaal	4.820	2.095

23. Financiële instrumenten

Met de uitvoering van haar wettelijke taak is LVNL blootgesteld aan een verscheidenheid aan financiële risico's. De risico's zijn in te delen naar kredietrisico, liquiditeitsrisico en marktrisico's (waaronder het risico op rentewijzigingen en het wijzigen van valutakoersen).

Transacties in financiële instrumenten kunnen erin resulteren dat LVNL financiële risico's overgedragen krijgt van of overdraagt aan een derde partij. De risicobeheersing van LVNL is erop gericht om de negatieve effecten van de geïdentificeerde risico's op liquiditeit en op het resultaat, en daarmee op de tarieven voor luchtverkeersdienstverlening, te beperken. LVNL handelt niet in financiële instrumenten.

Kredietrisico

Kredietrisico ontstaat uit liquide middelen uitstaand bij banken en uit openstaande vorderingen op derden, waarbij de tegenpartij niet aan haar contractuele verplichten kan voldoen.

In onderstaand overzicht is de blootstelling aan het kredietrisico weergegeven. Verondersteld wordt dat de nominale waarde van de vorderingen na aftrek van de voorziening voor geschatte oninbaarheid de reële waarde benadert.

(bedragen in € 1.000)	2018	2017
Vorderingen	83.425	44.008
Geldmiddelen en kasequivalenten	19.806	55.427
Totaal	103.231	99.435

Op de uitstaande vorderingen loopt LVNL kredietrisico. Voor het overgrote deel bestaan de vorderingen van LVNL uit debiteuren met betrekking tot verstrekte luchtverkeersdienstverlening. Uit de ouderdomsanalyse van de openstaande vorderingen valt af te leiden dat het betaalgedrag van de debiteuren goed is. Slechts 1,3 procent van de vorderingen (2,6 procent in 2017) heeft een vervaldatum ouder dan twee maanden. Ten behoeve van het risico op oninbaarheid is een voorziening dubieuze debiteuren gevormd. Daarnaast is bij LVNL en het CRCO EUROCONTROL een debiteurenbeleid van kracht.

Ouderdomsanalyse debiteuren 2018:

(bedragen in € 1.000)	Bruto	Voorzien	Netto
Niet vervallen	40.549	-649	39.900
3-6 maanden vervallen	52	-11	40
Meer dan 6 maanden vervallen	478	-422	57
Totaal	41.079	-1.082	39.998

De ouderdom van de debiteuren per 31 december 2017:

(bedragen in € 1.000)	Bruto	Voorzien	Netto
Niet vervallen (<60 dagen)	34.377	-19	34.358
Vervallen (>60 dagen)	922	-922	-
Totaal	35.299	-941	34.358

Mutaties in de voorziening voor oninbaarheid zijn als volgt te specificeren:

(bedragen in € 1.000)	2018	2017
Stand per 1 Januari	-941	-613
Onttrekkingen	172	22
Vrijval / Dotaties	-313	-350
Totaal	-1.082	-941

Naast het risico op oninbaarheid van debiteuren loopt LVNL risico op het in gebreke blijven van partijen waarmee op basis van vooruitbetalingen afspraken zijn gemaakt over de levering van toekomstige diensten en/of nog te leveren producten. Deze post overlopende activa is verantwoord onder vorderingen. LVNL dekt dit risico af door zorgvuldige leveranciersbeoordelingen en waar noodzakelijk zijn bankgaranties vereist bij vooruitbetalingen aan leveranciers.

LVNL is verplicht tot schatkistbankieren. Dit betekent dat LVNL alleen liquide middelen aanhoudt op een rekening-courant bij het ministerie van Financiën. LVNL beoordeelt het kredietrisico op het aanhouden van liquide middelen bij het ministerie van Financiën

als zijnde nihil. Samenvattend acht LVNL bij het opstellen van het jaarverslag 2018 het kredietrisico gering.

Liquiditeitsrisico

Liquiditeitsrisico is het risico dat LVNL over onvoldoende middelen beschikt om aan de directe verplichtingen te voldoen. Bij het beoordelen van het liquiditeitsrisico maakt LVNL gebruik van kasstroomvooruitzichten. Om het liquiditeitsrisico te beheersen zorgt LVNL voor voldoende liquide middelen en kredietfaciliteiten. Bij de beoordeling van het liquiditeitsrisico is uitgegaan van de contractuele kasstroom. De contractuele kasstroom is inclusief eventuele renteverplichtingen (bij leningen en leaseverplichtingen).

De niet-afgeleide financiële instrumenten in onderstaand overzicht zijn opgenomen tegen de reële waarde, behoudens de posten vooruit ontvangen baten en handels- en overige schulden. Van deze laatste posten is de boekwaarde gepresenteerd. De boekwaarde van de vooruit ontvangen baten en handels- en

overige schulden benadert de reële waarde. Voor de bepaling van de reële waarde van de verplichtingen uit hoofde van leningen is de discounted cash flow methode gebruikt op basis van de rentepercentages die van toepassing zijn op schatkistbankieren.

(bedragen in € 1.000)	Reële waarde	Contractuele kasstroom	< 1 jaar	1-5 jaar	> 5 jaar
Verplichtingen uit hoofde van leningen	70.946	-64.567	-9.143	-21.653	-33.771
Handels- en overige schulden	51.601	-51.601	-51.601	-	-
Totaal	122.547	-116.168	-60.744	-21.653	-33.771

Afgeleide financiële verplichtingen

Voor het risico < 1 jaar heeft LVNL in 2018 44,8 miljoen euro middelen ter beschikking: 19,8 miljoen euro aan geldmiddelen en kasequivalenten, 25,0 miljoen euro rekening-courant faciliteit bij het ministerie van Financiën.

Het liquiditeitsrisico beoordeelt LVNL als gering.

Marktrisiko

Marktrisiko betreft het risico op liquiditeit- en resultaatwijzigingen door veranderingen in de markt, zoals wijzigingen in rentetarieven en gewijzigde valutakoersen. Voor de beheersing van marktrisiko's zijn richtlijnen vastgesteld door LVNL.

Onderstaande posten zijn opgenomen tegen de nominale waarde. De nominale waarde benadert de reële waarde.

(bedragen in € 1.000)	2018	2017
Financiële activa		
Vorderingen	83.425	44.008
Geldmiddelen en kasequivalenten	19.806	55.427
Boekwaarde	103.231	99.435

Gevoeligheidsanalyse

(bedragen in € 1.000)	2018			2017		
Rentemutatie met 100 basispunten	Boek-waarde	Toe-name	Af-name	Boek-waarde	Toe-name	Af-name
Financiële activa						
Vorderingen	83.425	834	-834	44.008	440	-440
Geldmiddelen en kasequivalenten	19.806	198	-	55.427	554	-
Gevoeligheid kasstromen (netto)	1.032	-834		994	-440	

24. Niet uit de balans blijkende verplichtingen

De voorwaardelijke en investeringsverplichtingen bestaan onder meer uit:

(bedragen in € 1.000)	2018	2017
Materiële vaste activa in bestelling en huurcontracten	67.499	46.866
Overige inkoopverplichtingen	25.968	19.050
Verplichting jegens de Staat der Nederlanden	6.645	6.645
Totaal	100.112	72.561

De verplichting jegens de Staat der Nederlanden betreft het verschil tussen de taxatiewaarde en de boekwaarde van gebouwen en terreinen op het moment van verzelfstandiging van LVNL. Het bedrag is opeisbaar op het moment dat LVNL in liquidatie gaat, overgenomen wordt of fuseert.

Als gevolg van voortschrijdend inzicht, in het kader van de nieuwe lease standaard 'IFRS 16', heeft LVNL in 2018 voor het eerst de operationele leasecontracten geïnventariseerd en gewaardeerd. De totale toekomstige verplichtingen uit hoofde van operationele leasecontracten in 2018 is 26,6 miljoen euro.

Leaseverplichtingen

LVNL maakt voor haar bedrijfsvoering gebruik van operationele leases. Het gaat voornamelijk om erfpacht en huur van gebouwen. De leasecontracten variëren in looptijd en een aantal leasecontracten bevat bovendien verlengopties. De contractuele condities kunnen heronderhandeld worden bij een eventuele verlenging. Onderstaande tabel bevat geen leasecontracten die volledig zijn vooruitbetaald.

(bedragen in € 1.000)	2018
2019	3.283
2020	2.045
2021	1.944
2022	1.889
2023	1.766
jaren na 2023	15.713
Totaal	26.640

Juridische procedures

LVNL heeft op 12 maart 2010 cassatie ingesteld tegen het arrest van het Gerechtshof Amsterdam waarin onrechtmatig handelen van LVNL is vastgesteld met betrekking tot ruimtelijke plannen van Chipshol Holding BV voor een gebied in de nabijheid van de luchthaven Schiphol. Chipshol heeft ook (incidenteel) cassatieberoep ingesteld.

De Hoge Raad heeft op 25 mei 2012 het cassatieberoep van LVNL grotendeels verworpen en voor een deel toegewezen en het incidentele cassatieberoep van Chipshol verworpen. Dit betekent dat onherroepelijk vaststaat dat LVNL over de perioden maart 1999 en vanaf 29 november 2002 tot 18 oktober 2005 onrechtmatig heeft gehandeld. De onrechtmatigheid bestaat uit het geven van onvoldoende inzicht in en onderbouwing van door LVNL gegeven adviezen. De vraag of en in hoeverre LVNL schadeplichtig is jegens Chipshol moet in een schadestaatprocedure worden bepaald.

Op 29 november 2018 heeft LVNL in dit verband een conceptdagvaarding van Chipshol ontvangen met daarin een vordering ter hoogte van 120,9 miljoen euro. Ook heeft Chipshol bij brief van 29 november 2018 aan LVNL gevraagd of LVNL openstaat voor een schikkingsoverleg. Na bestudering van de conceptdagvaarding met bijbehorend schaderapport heeft

LVNL het aanbod voor een schikkingsoverleg op 17 januari 2019 afgewezen, omdat LVNL van mening is dat (onder meer) de causaliteit tussen het aan LVNL verweten handelen en de door Chipshol gestelde schade niet vaststaat. Op 23 januari 2019 heeft LVNL vervolgens de (definitieve) dagvaarding ontvangen.

LVNL moet uiterlijk op 12 juni 2019 haar conclusie van antwoord indienen bij de rechtbank Noord-Holland. Gezien de nodige onzekerheden is het onduidelijk wat de uitkomst van deze juridische procedure zal zijn.

Naast de hierboven genoemde procedures loopt er nog een beperkt aantal kleine procedures. Hiervoor zijn indien nodig reserveringen opgenomen.

Verplichting FLNA/IKV

De verplichting uit hoofde van de niet-afgefinancierde opgebouwde FLNA/IKV-rechten bedraagt 503 miljoen euro per 31 december 2018 (2017: 451 miljoen euro).

Er is geen voorziening verantwoord op de balans voor de overige FLNA- en IKV-rechten van de luchtverkeersleiders op Amsterdam Airport Schiphol en de nog niet-afgefinancierde FLNA- en IKV-rechten van luchtverkeersleiders op de regionale luchthavens Rotterdam, Eelde en Beek. Het betreft hier een uitzondering op de toepassing van IAS 19, zoals is opgenomen onder toelichting 2 Overeenstemmingsverklaring.

De algemene aanname is dat voor medewerkers die reeds gebruik maken van de FLNA-regeling niets wijzigt. Indien nog actieve medewerkers al een keuze hebben gemaakt voor de FLNA- of IKV-regeling, wordt hun keuze als zodanig verwerkt in de voorziening. Voor medewerkers die nog geen keuze hebben gemaakt worden de uitgangspunten gehanteerd die in onderstaande tabel zijn weergegeven. In 2017 is de IKV-regeling ingevoerd. Gedurende 2018 is het loopbaanbeleid ingevoerd. De invoering van het loopbaanbeleid heeft een effect op de hoogte van de verplichting.

	31 december 2018 FLNA/IKV-recht op 55 jaar	31 december 2018 FLNA/IKV-recht op 58 jaar	31 december 2018 FLNA/IKV-recht op 60 jaar
Startdatum FLNA/IKV	56,5 jaar, 1,5 jaar opschorten	59,5 jaar, 1,5 jaar opschorten	61,5 jaar, 1,5 jaar opschorten
Uitkeringsduur FLNA	10 jaar	7 jaar	5 jaar
Uitkeringsduur IKV	Tot aan AOW-datum	Tot aan AOW-datum	Tot aan AOW-datum
Eindleeftijd FLNA/IKV	Maximaal tot AOW-datum	Maximaal tot AOW-datum	Maximaal tot AOW-datum
Basisrecht FLNA	750 %	530 %	400 %
IKV-recht	Per individu bepaald	Per individu bepaald	Per individu bepaald
Uitkering FLNA/IKV	Variabel over uitkeringsduur	Variabel over uitkeringsduur	Variabel over uitkeringsduur
AOW-compensatie FLNA	Nee, tenzij de medewerker op 1 augustus 2017 reeds een FLNA-uitkering ontvangt	Nee, tenzij de medewerker op 1 augustus 2017 reeds een FLNA-uitkering ontvangt	Nee, tenzij de medewerker op 1 augustus 2017 reeds een FLNA-uitkering ontvangt
AOW-compensatie IKV	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing

Zie onderstaande tabel voor de actuariële veronderstellingen en overige uitgangspunten.

	31 december 2018	31 december 2017
Disconteringsvoet	1,7 %	1,6 %
Beleggingsrendement	0,0 % LVNL beschikt niet over beleggingen voor de financiering van deze verplichting	0,0 % LVNL beschikt niet over beleggingen voor de financiering van deze verplichting
Algemene loonstijging	2,50 % in 2019 en 2,25 % jaarlijks in de jaren daarna	1,95 % in 2018 en 1,5 % jaarlijks in de jaren daarna
Overlevingskansen	Prognosetafel AG2018, met	AG-prognosetafel 2016,
Arbeidsongeschiktheid	0,25 %	0,25 %
Ontslagkansen	0,0 %	0,0 %

De belangrijkste oorzaak van de wijziging van de verplichting is de veronderstelde algemene loonstijging. Deze leidt tot een toename in de waarde van de FLNA/IKV-rechten ten opzichte van 2017 met 56 miljoen euro naar 503 miljoen euro.

In de berekening is rekening gehouden met de fiscale eindheffing (52 procent) die moet worden betaald bij de uitbetaling van de FLNA/IKV-rechten.

De regeling wordt gefinancierd zodra de uitkeringen zich voordoen. De vergoeding die LVNL betaalt aan de FLNA/IKV-gerechtigden die in het boekjaar gebruik maken van de FLNA/IKV-regeling (niet-actief personeel) is verantwoord onder de pensioenlasten (voor 2018 een bedrag van 13,7 miljoen euro). De verwachte onttrekking in 2019 bedraagt 13,4 miljoen euro.

Gevoeligheidsanalyse FLNA/IKV verplichting

In onderstaand overzicht is de gevoeligheid weergegeven van gebruikte parameters. In de tabel zijn de eindwaardes van de verplichting opgenomen bij:

- Disconteringsvoet -/- 1 procent (DV -1 procent);
- Disconteringsvoet + 1 procent (DV +1 procent);
- Algemene loonontwikkeling + 1 procent (Loon + 1 procent).

(bedragen in € 1.000)				
	Huidige stand	DV -1%	DV +1%	Loon +1%
FLNA	503.355	585.738	436.531	582.027

Overige

Op 15 augustus 2016 heeft de rechtbank van Amsterdam uitspraak gedaan ten gunste van de voormalig CEO. Met deze uitspraak kan hij na zijn uitdiensttreding bij LVNL aanspraak maken op de FLNA- (vervangende) regeling tot en met de maximale bezoldiging vanuit deze regeling. Omdat betrokkene tijdens het verslagjaar elders een dienstbetrekking heeft met inkomsten die de maximale bezoldiging van genoemde vervangende regeling overstijgt, bestaat vanaf en gedurende deze indiensttreding geen aanspraak op bezoldiging vanuit genoemde regeling en is de aanspraak als een voorwaardelijke verplichting geclassificeerd.

25. Toelichting op het kasstroomoverzicht Netto-kasstroom uit operationele activiteiten

De ontvangsten uit operationele activiteiten nemen toe met 4,8 miljoen euro. Door een stijging in het aantal door LVNL afgehandelde vliegbewegingen in zowel de en-route als terminal heffingszone wordt deze stijging gecompenseerd door de doorgevoerde tariefdaling op en-route en terminal. De operationele betalingen stijgen met 11,8 miljoen euro door toegenomen personeelskosten (cao-stijging) en de toename van de kosten. De kasstroom vanuit de kassiersfunctie daalt met 4,4 miljoen euro als gevolg van de doorgevoerde tariefdaling van de partijen waarvoor de kassiersfunctie wordt gehouden.

Netto-kasstroom uit investeringsactiviteiten

De kasstroom uit investeringen is toegenomen met 39,9 miljoen euro. In 2018 is de kasstroom uit investeringsactiviteiten in belangrijke mate bepaald door bestedingen aan de ontwikkeling van het luchtverkeersleidingssysteem iCAS, de geplande nieuwbouw en samenwerking met Defensie. Voor een toelichting op de lopende projecten zie de toelichting in paragraaf 14 Immateriële vaste activa en paragraaf 15 Materiële vaste activa.

Netto-kasstroom uit financieringsactiviteiten

Net als vorig jaar is sprake van een kasuitstroom. Deze kasuitstroom wordt onder andere veroorzaakt door de reguliere aflossingen op de langlopende leningen. De aflossingsverplichting is gelijk gebleven. Er is in 2018 een nieuwe lening afgesloten. Het bedrag is begin 2019 ontvangen en daarom niet meegenomen als opname lening. Daarnaast is de uitstroom hoger dan vorig jaar, omdat er in 2018 een lager bedrag aan vooruit ontvangen subsidiebedragen is ontvangen.

26. Specificatie naar heffingszone

LVNL verleent haar diensten in de volgende heffingszones:

- a) En-route De en-route dienstverlening omvat de algemene dienstverlening, inclusief naderingsverkeersleiding van de luchthaven;
- b) Terminal De terminal dienstverlening omvat de torendienstverlening op de luchthavens Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport;
- c) NSAA De NSAA-dienstverlening betreft met name het helikopterverkeer in het gebied North Sea Area Amsterdam.

Volgens de EU-verordening EU 550/2004 moet LVNL een transparante verantwoording opstellen. Er moet onderscheid worden gemaakt tussen de kosten voor het verlenen van luchtverkeersdiensten en de diensten die een provider maakt, anders dan het verlenen van luchtverkeersdiensten. De kosten van luchtverkeersdiensten bestaan uit alle kosten die worden gemaakt om de gebruiker in het luchtruim te voorzien van luchtvaartnavigatie. Er is hier geen sprake van gesegmenteerde informatie volgens de IFRS-standaard IFRS 8.

Overige diensten zijn activiteiten die LVNL verricht buiten haar wettelijke taak. Het gaat hier om werkzaamheden die LVNL verricht voor bijvoorbeeld de civiel-militaire samenwerking en de verhuur van ruimte die ‘tijdelijk’ niet wordt gebruikt. In overleg met en met instemming van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is besloten om deze diensten vanaf 2016 afzonderlijk te presenteren als Overige diensten in zowel de begroting als de jaarrekening.

(bedragen in € 1.000)			
2018	Wettelijke taak	Overige diensten	Totaal
	Verlenen van luchtverkeerdiensten		
Omzet	208.745	-	208.745
Overige opbrengsten	13.514	5.862	19.376
Bedrijfsopbrengsten	222.259	5.862	228.121
Kosten	217.910	5.862	223.772
Resultaat	4.349	0	4.349

(bedragen in € 1.000)				
2017	Wettelijke taak Verlenen van luchtverkeerdiensten	Overige diensten	Totaal	
	Omzet	217.556	-	217.556
	Overige opbrengsten	11.677	3.974	15.651
	Bedrijfsopbrengsten	229.233	3.974	233.207
Kosten	199.759	3.974	203.733	
Resultaat	29.474	0	29.474	

De uitsplitsing naar heffingszones over 2018 is als volgt:

2018	Verreken methodiek			Totaal
	Prestatiesturing		N+2	Wettelijke taak Luchtverkeerdiensten
	En-route	Terminal	NSAA	
Omzet	142.485	64.058	2.202	208.745
Overige opbrengsten	5.565	7.764	185	13.514
Bedrijfsopbrengsten	148.050	71.822	2.387	222.259
Kosten	146.345	69.847	1.718	217.910
Resultaat	1.705	1.975	669	4.349
Resultaatbestemming				
Bestemmingsfonds	2.268	563	-	2.831
Egalisatiereserve	-563	1.412	669	1.518
	1.705	1.975	669	4.349

Op alle heffingszones zijn positieve resultaten behaald.

De uitsplitsing naar heffingszones over 2017 is als volgt:

2017	Verreken methodiek			Totaal
	Prestatiesturing		N+2	Wettelijke taak Luchtverkeerdiensten
	En-route	Terminal	NSAA	
Omzet	152.042	63.843	1.671	217.556
Overige opbrengsten	4.153	7.270	254	11.677
Bedrijfsopbrengsten	156.195	71.113	1.925	229.233
Kosten	135.078	62.952	1.729	199.759
Resultaat	21.117	8.161	196	29.474
Resultaatbestemming				
Bestemmingsfonds	7.246	5.007	-	12.253
Egalisatiereserve	13.871	3.154	196	17.221
	21.117	8.161	196	29.474

Op alle heffingszones zijn positieve resultaten behaald.

27. Gerelateerde partijen
De Staat der Nederlanden en de minister van Infrastructuur en Waterstaat

De Staat der Nederlanden is verantwoordelijk voor de wetgeving met betrekking tot het verlenen van luchtverkeersdiensten. Uit artikel 5.14, lid 1, van de Wet luchtvaart blijkt dat binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam luchtverkeersdiensten kunnen worden verleend door: a) LVNL en b) de minister van Defensie. Uit artikel 5.14, lid 2, van de Wet luchtvaart blijkt dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de minister van Defensie samen bepalen welke instanties luchtverkeersdienstverlening mogen geven.

Door de minister van Infrastructuur en Waterstaat wordt jaarlijks bepaald welk deel LVNL ontvangt vanuit de verrekeningen EUROCONTROL en hoe LVNL deze moet bestemmen.

Voor 2018 is deze als volgt bepaald:

Verrekeningen EUROCONTROL	9.975
Af:	
Vergoeding vrijgestelde vluchten	-1.925
Vergoeding VFR	-612
Vergoeding Bonaire	-805
Totaal	-3 342
Verrekeningen EUROCONTROL 2018	6.633
Afrekening 2017	172
Vrij besteedbaar deel Verrekening EUROCONTROL	6.805

Bestemming door ministerie 2018

Compensatie ontwikkelkosten Lelystad Airport 2018	6.805
---	-------

Joint ventures

LVNL heeft belangen in een tweetal joint ventures waarin LVNL gezamenlijke zeggenschap uitoefent in bedrijfsvoering en financieel beleid.

- **Stichting KDC**
(Knowledge and Development Centre Mainport Schiphol). Deze stichting heeft als doel het ontwikkelen en integreren van kennis om te komen tot oplossingen die het mogelijk maken de positie van de luchtvaart in Nederland in het algemeen en de Mainportpositie van Amsterdam Airport Schiphol in Europa in het bijzonder, zeker te stellen en uit te bouwen. In deze stichting nemen naast LVNL ook Schiphol Nederland B.V. en de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij deel;

Plaats van vestiging = Schiphol
Direct/indirect belang 33 %

- **Stichting Bas**
(Bewonersaanspreekpunt Schiphol). Deze stichting is opgericht door LVNL en Schiphol Nederland B.V. met als doel de registratie, behandeling, analyse en rapportage van klachten over luchtvaartactiviteiten die op en in de omgeving van Amsterdam Airport Schiphol plaatsvinden, het geven van informatie daarover en al hetgeen met het bovenstaande verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn.

Plaats van vestiging = Schiphol
Direct/indirect belang 50 %

Deze joint ventures worden gewaardeerd volgens de netto-vermogenswaardemethode. Voor 2018 en 2017 is de nettovermogenswaarde van deze joint ventures gelijkgesteld aan 0 euro.

Voor beide stichtingen heeft LVNL geen oprichtingskapitaal gestort. De kosten van de door deze stichtingen verrichte diensten zijn opgenomen onder de algemene kosten in de exploitatierekening.

In 2018 bedragen de kosten voor Stichting KDC 60 duizend euro (2017: 59 duizend euro) en voor Stichting Bas 228 duizend euro (2017: 228 duizend euro).

Topfunctionarissen

Voor informatie over transacties met de bestuursleden en de leden van de raad van toezicht verwijzen wij naar toelichting 28. Er zijn in 2018 geen andere transacties geweest dan salarissen en de verstrekte vergoedingen genoemd in de toelichting.

28. Rapportage WNT Algemeen

Per 1 januari 2013 is de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT) in werking getreden. LVNL valt hierbij onder regime 2, waar het algemene bezoldigingsmaximum van toepassing is. In 2018 is de geldende norm hiervoor 189.000 euro (2017: 181.000 euro).

Topfunctionarissen: bestuur

Het bestuur is belast met de dagelijkse leiding van LVNL en vertegenwoordigt LVNL in en buiten rechte. Bestuursleden worden voor een periode van ten hoogste vijf jaren benoemd door de minister van Infrastructuur en Waterstaat op voordracht van de raad van toezicht. Herbenoeming kan telkens voor een periode van maximaal vijf jaar plaatsvinden. Het bestuur van LVNL volgt de principes van collegiaal bestuur. Het bestuur geeft leiding aan de organisatie en de daarbinnen onderkende bedrijfsprocessen.

Het bestuur hanteert het Reglement inrichting en bedrijfsvoering LVNL (Bestuursreglement).

Michiel van Dorst had in 2018 een hogere bezoldiging dan de geldende norm van 189.000 euro. De bezoldiging van Michiel van Dorst is conform een gezamenlijk besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de minister van Binnenlandse Zaken, met instemming van de ministerraad.

Onderstaande tabel toont de bestuurdersbeloningen in 2018. Door een aanpassing in het bezoldigingsmaximum in de loop van het boekjaar naar 189.000 euro wordt de vergoeding van Marlou Banning in 2019 nog aangevuld tot het geldende bezoldigingsmaximum over 2018. Hier is een verplichting voor opgenomen.

(bedragen in €)	Beloning	Pensioen- premies	WNT- bezoldiging
Michiel van Dorst (1 januari 2018 tot en met 31 december 2018)	208.714	20.286	229.000
Marlou Banning (1 januari 2018 tot en met 31 december 2018)	169.605	19.395	189.000
Totaal	378.319	39.681	418.000

De pensioenpremies betreffen het werkgeversdeel van de pensioenkosten. De bezoldiging van de individuele bestuurders wordt door de raad van toezicht vastgesteld. De bestuursleden hebben een full time dienstverband van 38 uur.

Onderstaande tabel toont de bezoldiging van de bestuursleden in 2017.

(bedragen in €)	Beloning	Pensioen- premies	WNT- bezoldiging
Michiel van Dorst (vanaf 1 mei 2017)	209.916	19.084	229.000
Marlou Banning (vanaf 8 augustus 2017)	162.989	17.997	180.986
Totaal	372.905	37.081	409.986

Overzicht niet-topfunctionarissen

De rapportagegrens voor de niet-topfunctionarissen bedraagt 189.000 euro bij een fulltime dienstverband (38 uur). Er is een aantal medewerkers met een parttime dienstverband. De voor hen toepasselijke rapportagegrens is als volgt:

Uren per week	Rapportage- grens in euro
26,60 (70%)	132.300
30,00 (79%)	149.211
30,40 (80%)	151.200
31,65 (83%)	157.417
32,30 (85%)	160.650
34,20 (90%)	170.100

2018

	Funcienaam ultimo 2018	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2018	Beloning + belastbare onkostenver- goedingen	ABP WG-last 2018	WNT bezoldiging 2018	Datum uit dienst
1	Director / Unit manager	okt-92	38:00	330.863	22.219	353.082	
2	Supervisor / Unit Manager	jan-90	38:00	299.752	22.266	322.018	
3	Supervisor / Unit Manager	jan-90	38:00	294.941	21.758	316.699	
4	Supervisor / Unit Manager	nov-95	38:00	290.870	21.664	312.535	
5	Supervisor	okt-88	38:00	284.408	21.631	306.038	
6	Supervisor	sep-86	38:00	280.932	23.535	304.466	
7	Supervisor	sep-85	38:00	275.708	27.338	303.045	
8	Supervisor / Unit Manager	okt-92	38:00	276.112	21.758	297.870	
9	Supervisor	aug-95	38:00	272.902	21.114	294.017	
10	Supervisor	aug-84	38:00	265.369	27.416	292.785	
11	Supervisor	sep-85	38:00	271.116	21.114	292.230	
12	Supervisor	jan-90	38:00	269.661	21.114	290.775	
13	Supervisor / General Manager	nov-91	38:00	265.526	21.063	286.589	
14	Supervisor	apr-88	38:00	264.558	21.063	285.621	
15	Supervisor	sep-96	38:00	264.267	21.011	285.279	
16	Supervisor	nov-89	38:00	262.764	21.114	283.878	
17	Supervisor	mei-97	38:00	262.407	21.028	283.436	
18	Supervisor	okt-92	38:00	257.665	21.063	278.728	
19	Supervisor	jan-97	38:00	257.758	20.729	278.487	
20	Supervisor	okt-96	38:00	255.392	20.850	276.242	
21	Supervisor	jan-91	38:00	250.871	21.804	272.675	
22	Supervisor	mei-93	38:00	251.245	21.114	272.359	
23	Supervisor	jan-97	38:00	250.511	21.114	271.625	
24	Supervisor	apr-91	38:00	249.723	21.114	270.837	
25	Supervisor	apr-87	38:00	246.608	21.063	267.671	
26	Supervisor	mei-89	38:00	245.386	21.114	266.501	
27	Supervisor	okt-92	38:00	245.435	21.063	266.498	
28	Supervisor	okt-88	38:00	242.661	23.633	266.294	
29	Supervisor	feb-00	38:00	245.774	20.482	266.256	
30	Supervisor	aug-97	38:00	243.521	21.014	264.535	
31	Supervisor	apr-91	38:00	242.578	20.989	263.567	
32	Supervisor	nov-93	38:00	241.436	21.014	262.449	
33	Supervisor	apr-88	38:00	240.839	20.952	261.791	
34	Supervisor	nov-93	38:00	240.244	21.014	261.257	

2017

	Funcienaam ultimo 2017	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2017	Beloning + belastbare onkostenver- goedingen	ABP WG-last 2017	WNT bezoldiging 2017
1	Director / Unit manager	okt-92	38:00	264.348	20.451	284.800
2	Supervisor / Unit Manager	jan-90	38:00	236.884	19.812	256.696
3	Supervisor / Unit Manager	jan-90	38:00	216.527	19.255	235.782
4	Supervisor / Unit Manager	nov-95	38:00	253.901	19.740	273.642
5	Supervisor	okt-88	38:00	255.402	20.321	275.723
6	Supervisor	sep-86	38:00	252.120	20.128	272.248
7	Supervisor	sep-85	38:00	237.889	21.667	259.557
8	Supervisor / Unit Manager	okt-92	38:00	238.915	19.825	258.740
9	Supervisor	aug-95	38:00	227.026	19.440	246.466
10	Supervisor	aug-84	38:00	234.448	20.309	254.758
11	Supervisor	sep-85	38:00	234.448	19.825	254.273
12	Supervisor	jan-90	38:00	234.448	19.825	254.273
13	Supervisor / General Manager	nov-91	38:00	233.205	19.777	252.982
14	Supervisor	apr-88	38:00	238.930	19.777	258.707
15	Supervisor	sep-96	38:00	230.517	19.724	250.241
16	Supervisor	nov-89	38:00	234.448	19.825	254.273
17	Supervisor	mei-97	38:00	231.173	19.741	250.913
18	Supervisor	okt-92	38:00	233.924	19.777	253.701
19	Supervisor	jan-97	38:00	223.805	19.463	243.268
20	Supervisor / Unit Manager	okt-96	38:00	227.105	19.570	246.675
21	Supervisor	jan-91	38:00	222.088	19.471	241.559
22	Supervisor	mei-93	38:00	260.477	20.451	280.929
23	Supervisor	jan-97	38:00	234.448	19.825	254.273
24	Supervisor	apr-91	38:00	235.705	19.801	255.507
25	Supervisor	apr-87	38:00	232.527	19.777	252.304
26	Supervisor	mei-89	38:00	234.448	19.825	254.273
27	Supervisor	okt-92	38:00	232.252	19.774	252.026
28	Supervisor	okt-88	38:00	210.689	19.216	229.905
29	Supervisor	feb-00	38:00	207.522	18.864	226.386
30	Supervisor	aug-97	38:00	228.910	19.728	248.638
31	Supervisor	apr-91	38:00	229.580	19.714	249.294
32	Supervisor / General Manager	nov-93	38:00	255.934	20.330	276.264
33	Supervisor	apr-88	38:00	228.353	19.676	248.029
34	Supervisor	nov-93	38:00	240.113	20.350	260.463

2018							
Functienaam ultimo 2018		Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2018	Beloning + belastbare onkostenvergoedingen	ABP WG-last 2018	WNT bezoldiging 2018	Datum uit dienst
35	Supervisor	aug-97	38:00	240.411	20.838	261.249	
36	Supervisor	mei-93	38:00	239.332	20.482	259.814	
37	Verkeersleider	nov-91	38:00	239.221	20.334	259.555	
38	Verkeersleider	jan-01	38:00	238.415	20.346	258.761	
39	Supervisor	mrt-05	38:00	237.924	20.482	258.406	
40	Supervisor	nov-97	38:00	237.403	20.989	258.392	
41	Supervisor	sep-90	38:00	235.754	20.482	256.237	
42	Supervisor	nov-96	38:00	234.561	20.283	254.845	
43	Supervisor	jan-99	38:00	233.032	20.169	253.202	
44	Verkeersleider	mei-93	38:00	232.684	20.300	252.985	
45	Verkeersleider	okt-92	38:00	231.435	20.300	251.735	
46	Supervisor	sep-99	38:00	229.415	20.529	249.944	
47	Verkeersleider	feb-09	38:00	229.754	20.125	249.880	
48	Supervisor	mrt-03	38:00	229.508	19.997	249.505	
49	Supervisor	okt-97	38:00	228.348	21.014	249.362	
50	Verkeersleider	feb-88	38:00	228.740	20.346	249.086	
51	Supervisor	sep-90	38:00	227.874	20.529	248.403	
52	Verkeersleider	apr-88	38:00	225.188	20.300	245.488	
53	Verkeersleider	jan-98	38:00	225.022	20.248	245.270	
54	Supervisor	nov-89	38:00	223.232	20.482	243.714	
55	Supervisor	jan-95	38:00	222.646	20.529	243.175	
56	Verkeersleider	okt-88	38:00	222.721	20.276	242.997	
57	Supervisor	okt-88	38:00	222.325	20.489	242.814	
58	Supervisor	mei-92	38:00	221.908	20.482	242.390	
59	Verkeersleider	aug-96	38:00	220.687	19.918	240.605	
60	Verkeersleider	jan-90	38:00	219.972	19.948	239.920	
61	Verkeersleider	feb-06	38:00	219.048	20.346	239.394	
62	Verkeersleider	nov-89	38:00	217.073	20.300	237.373	
63	Verkeersleider	jul-00	38:00	216.970	20.357	237.327	
64	Supervisor	okt-85	34:12	212.805	22.480	235.285	
65	Supervisor	okt-94	38:00	214.857	20.298	235.155	
66	Verkeersleider	aug-97	38:00	214.588	20.300	234.889	
67	Verkeersleider	okt-97	38:00	213.908	20.300	234.208	
68	Verkeersleider	sep-97	38:00	213.988	19.997	233.985	
69	Verkeersleider	feb-00	38:00	213.470	20.125	233.595	
70	Verkeersleider	nov-89	38:00	212.817	19.997	232.814	
71	Verkeersleider	aug-97	38:00	212.166	20.202	232.368	
72	Verkeersleider	aug-07	38:00	208.376	19.930	228.306	

2017							
Functienaam ultimo 2017		Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2017	Beloning + belastbare onkostenvergoedingen	ABP WG-last 2017	WNT bezoldiging 2017	
35	Supervisor / Unit Manager	aug-97	38:00	223.406	19.553	242.959	
36	Supervisor	mei-93	38:00	218.087	19.777	237.864	
37	Verkeersleider	nov-91	38:00	207.036	19.060	226.096	
38	Verkeersleider	jan-01	38:00	208.732	19.077	227.809	
39	Supervisor	mrt-05	38:00	215.310	19.211	234.522	
40	Supervisor	nov-97	38:00	229.607	19.704	249.311	
41	Supervisor	sep-90	38:00	211.580	19.211	230.792	
42	Supervisor	nov-96	38:00	205.283	19.022	224.305	
43	Supervisor	jan-99	38:00	196.749	18.738	215.487	
44	Verkeersleider	mei-93	38:00	205.829	19.034	224.863	
45	Verkeersleider	okt-92	38:00	205.829	19.034	224.863	
46	Supervisor	sep-99	38:00	206.349	19.077	225.426	
47	Verkeersleider	feb-09	38:00	177.581	18.380	195.961	
48	Supervisor	mrt-03	38:00	184.759	18.569	203.327	
49	Supervisor	okt-97	38:00	229.836	19.726	249.562	
50	Verkeersleider	feb-88	38:00	206.291	19.077	225.368	
51	Supervisor	sep-90	38:00	213.329	19.255	232.584	
52	Verkeersleider	apr-88	38:00	205.824	19.034	224.858	
53	Verkeersleider	jan-98	38:00	202.447	18.988	221.434	
54	Supervisor	nov-89	38:00	211.107	19.218	230.326	
55	Supervisor	jan-95	38:00	212.057	19.255	231.312	
56	Verkeersleider	okt-88	38:00	203.656	19.010	222.666	
57	Supervisor	okt-88	38:00	210.531	19.211	229.743	
58	Supervisor	mei-92	38:00	215.401	19.211	234.612	
59	Verkeersleider	aug-96	38:00	189.953	18.662	208.615	
60	Verkeersleider	jan-90	38:00	190.094	18.738	208.832	
61	Verkeersleider	feb-06	38:00	203.464	18.905	222.369	
62	Verkeersleider	nov-89	38:00	204.638	19.034	223.672	
63	Verkeersleider	jul-00	38:00	206.724	19.088	225.812	
64	Supervisor	okt-85	34:12	200.192	17.658	217.850	
65	Supervisor	okt-94	38:00	203.287	19.034	222.321	
66	Verkeersleider	aug-97	38:00	205.675	19.032	224.706	
67	Verkeersleider	okt-97	38:00	202.328	18.867	221.195	
68	Verkeersleider	sep-97	38:00	193.085	18.574	211.659	
69	Verkeersleider	feb-00	38:00	194.382	18.698	213.080	
70	Verkeersleider	nov-89	38:00	191.721	18.738	210.458	
71	Verkeersleider	aug-97	38:00	200.209	18.768	218.976	
72	Verkeersleider	aug-07	38:00	189.194	18.674	207.868	

2018

	Funcienaam ultimo 2018	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2018	Beloning + belastbare onkostenver- goedingen	ABP WG-last 2018	WNT bezoldiging 2018	Datum uit dienst
73	Supervisor	okt-97	38:00	207.313	20.529	227.842	
74	Supervisor	nov-95	30:24	210.667	16.737	227.403	
75	Supervisor	dec-04	38:00	207.449	19.433	226.882	
76	Verkeersleider	mei-89	38:00	201.728	25.027	226.754	
77	Verkeersleider	sep-96	34:12	208.418	18.205	226.623	
78	Supervisor	jan-02	38:00	206.225	20.300	226.525	
79	Verkeersleider	nov-96	38:00	205.562	20.199	225.761	
80	Verkeersleider	aug-07	38:00	205.655	19.930	225.585	
81	Verkeersleider	mei-92	32:18	206.837	17.346	224.184	
82	Verkeersleider	mei-89	38:00	201.244	19.997	221.242	
83	Verkeersleider	mei-92	38:00	200.694	19.955	220.648	
84	Verkeersleider	mrt-03	38:00	199.301	19.788	219.090	
85	Supervisor	mei-89	34:12	200.332	18.434	218.766	
86	Verkeersleider	jan-01	38:00	197.943	19.480	217.422	
87	Supervisor	nov-00	38:00	196.410	19.403	215.814	
88	Verkeersleider	nov-94	34:12	196.946	17.959	214.905	
89	Verkeersleider	jan-02	38:00	195.264	19.534	214.797	
90	Verkeersleider	jul-98	31:39	197.697	17.002	214.699	
91	Supervisor	sep-88	38:00	194.193	20.272	214.464	
92	Supervisor	okt-94	32:18	192.134	20.089	212.223	
93	Verkeersleider	mei-02	38:00	192.402	19.403	211.805	
94	Verkeersleider	aug-96	38:00	191.649	19.978	211.627	
95	Verkeersleider	sep-02	38:00	190.219	19.494	209.714	
96	Verkeersleider	jan-02	38:00	188.248	19.629	207.877	
97	Verkeersleider	jan-02	38:00	188.005	19.629	207.634	
98	Verkeersleider	feb-11	38:00	186.096	19.616	205.711	
99	Verkeersleider	apr-87	38:00	184.507	19.879	204.386	
100	Teammanager	sep-96	38:00	184.497	19.520	204.017	
101	Verkeersleider	jul-98	38:00	184.660	19.296	203.957	
102	Verkeersleider	sep-05	38:00	184.552	19.239	203.791	
103	Verkeersleider	sep-03	38:00	182.932	19.485	202.416	
104	Verkeersleider	sep-85	38:00	182.479	18.866	201.346	
105	Verkeersleider	jul-12	38:00	176.985	19.147	196.133	
106	Verkeersleider	jan-90	38:00	176.459	19.102	195.561	
107	Verkeersleider	okt-05	38:00	175.709	19.049	194.758	
108	Verkeersleider	mei-13	38:00	173.096	18.879	191.975	
109	Verkeersleider	okt-88	38:00	170.669	20.346	191.015	
110	Verkeersleider	jan-99	38:00	172.075	18.866	190.941	

2017

	Funcienaam ultimo 2017	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2017	Beloning + belastbare onkostenver- goedingen	ABP WG-last 2017	WNT bezoldiging 2017
73	Supervisor	okt-97	38:00	211.874	19.253	231.127
74	Supervisor	nov-95	30:24	184.786	15.727	200.512
75	Supervisor	dec-04	38:00	170.055	18.165	188.220
76	Verkeersleider	mei-89	38:00	203.388	19.040	222.428
77	Verkeersleider	sep-96	34:12	182.040	17.085	199.126
78	Supervisor	jan-02	38:00	199.859	18.862	218.720
79	Verkeersleider	nov-96	38:00	197.873	18.765	216.639
80	Verkeersleider	aug-07	38:00	189.194	18.674	207.868
81	Verkeersleider	mei-92	32:18	180.285	16.277	196.562
82	Verkeersleider	mei-89	38:00	192.878	18.738	211.616
83	Verkeersleider	mei-92	38:00	192.444	18.698	211.142
84	Verkeersleider	mrt-03	38:00	178.748	18.375	197.123
85	Supervisor	mei-89	34:12	189.460	17.297	206.757
86	Verkeersleider	jan-01	38:00	170.280	18.106	188.386
87	Supervisor	nov-00	38:00	167.635	18.033	185.668
88	Verkeersleider	nov-94	34:12	174.772	16.835	191.606
89	Verkeersleider	jan-02	38:00	170.560	18.157	188.718
90	Verkeersleider	jul-98	31:39	169.941	16.684	186.625
91	Supervisor	sep-88	38:00	193.505	18.995	212.499
92	Supervisor / Unit Manager	okt-94	38:00	225.758	20.398	246.156
93	Verkeersleider	mei-02	38:00	168.868	18.035	186.903
94	Verkeersleider	aug-96	38:00	190.851	18.735	209.586
95	Verkeersleider	sep-02	38:00	169.899	18.123	188.023
96	Verkeersleider	jan-02	38:00	170.504	18.247	188.751
97	Verkeersleider	jan-02	38:00	164.977	18.002	182.979
98	Verkeersleider	feb-11	38:00	169.703	18.125	187.829
99	Verkeersleider	apr-87	38:00	169.110	18.162	187.272
100	Teammanager	sep-96	38:00	176.199	18.267	194.466
101	Verkeersleider	jul-98	38:00	164.799	17.904	182.703
102	Verkeersleider	sep-05	38:00	159.918	17.876	177.794
103	Verkeersleider	sep-03	38:00	168.692	18.111	186.803
104	Verkeersleider	sep-85	38:00	156.698	17.634	174.332
105	Verkeersleider	jul-12	38:00	149.108	17.542	166.650
106	Verkeersleider	jan-90	38:00	151.974	17.279	169.253
107	Verkeersleider	okt-05	38:00	157.934	17.700	175.634
108	Verkeersleider	mei-13	38:00	148.975	17.441	166.416
109	Verkeersleider	okt-88	38:00	186.536	19.077	205.613
110	Verkeersleider	jan-99	38:00	158.072	17.634	175.706

2018

	Funcionaam ultimo 2018	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2018	Beloning + belastbare onkostenver- goedingen	ABP WG-last 2018	WNT bezoldiging 2018	Datum uit dienst
111	Verkeersleidingsassistent	sep-88	38:00	171.444	18.792	190.236	
112	Verkeersleider	sep-02	38:00	170.675	19.393	190.068	
113	Verkeersleider	jul-09	38:00	170.738	18.830	189.568	
114	Verkeersleider	jan-07	38:00	170.594	18.905	189.499	
115	Verkeersleider	apr-06	38:00	170.451	19.027	189.478	
116	Verkeersleider	jul-98	33:00	165.723	18.360	184.083	
117	Verkeersleider	sep-05	30:24	162.156	16.701	178.857	
118	Verkeersleider	jan-02	34:12	160.839	17.490	178.329	
119	Verkeersleider	jan-99	34:12	161.036	17.190	178.226	
120	Teammanager	mrt-01	34:12	158.948	17.084	176.031	
121	Verkeersleider	sep-03	34:12	155.195	17.563	172.758	
122	Verkeersleider	sep-04	34:12	154.703	17.230	171.933	
123	Verkeersleider	feb-13	30:24	151.738	16.461	168.198	
124	Verkeersleider	nov-93	30:24	151.685	15.435	167.119	
125	Verkeersleider	mei-92	30:24	148.575	15.426	164.001	
126	Verkeersleider	jan-07	30:24	145.135	16.520	161.654	
127	Verkeersleider	jan-02	30:24	145.126	15.219	160.345	
128	Verkeersleider	okt-92	30:24	139.411	14.972	154.383	
129	Verkeersleider	aug-96	26:36	128.381	13.968	142.349	
130	Verkeersleider	mei-99	22:48	110.693	11.376	122.069	
131	Verkeersleider FLNA/IKV	dec-84	38:00	281.394	28.367	309.760	
132	Verkeersleider FLNA/IKV	jul-88	38:00	246.861	27.433	274.294	
133	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-84	38:00	229.118	27.445	256.562	
134	Verkeersleider FLNA/IKV	jun-82	38:00	228.904	27.445	256.349	
135	Verkeersleider FLNA/IKV	dec-83	38:00	222.514	27.558	250.073	
136	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-88	38:00	209.206	26.891	236.097	
137	Verkeersleider FLNA/IKV	dec-84	38:00	205.195	27.445	232.640	
138	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-87	38:00	202.952	27.349	230.301	
139	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-86	38:00	212.477	17.622	230.099	nov-18
140	Verkeersleider FLNA/IKV	mei-86	38:00	204.695	23.237	227.932	
141	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-86	38:00	199.906	27.349	227.255	
142	Verkeersleider FLNA/IKV	dec-84	38:00	200.239	26.845	227.084	
143	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-83	38:00	195.945	27.149	223.094	
144	Verkeersleider FLNA/IKV	jun-82	38:00	197.092	20.714	217.805	
145	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-77	38:00	193.684	21.773	215.457	
146	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-84	38:00	193.780	21.594	215.374	
147	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-82	38:00	181.916	26.770	208.686	
148	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-85	38:00	181.627	26.770	208.396	

2017

	Funcionaam ultimo 2017	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2017	Beloning + belastbare onkostenver- goedingen	ABP WG-last 2017	WNT bezoldiging 2017
111	Verkeersleidingsassistent	sep-88	38:00	147.903	17.571	165.473
112	Verkeersleider	sep-02	38:00	146.750	16.628	163.378
113	Verkeersleider	jul-09	34:12	154.377	17.017	171.394
114	Verkeersleider	jan-07	38:00	149.656	17.555	167.211
115	Verkeersleider	apr-06	38:00	153.075	17.674	170.749
116	Verkeersleider	jul-98	38:00	161.946	18.286	180.232
117	Verkeersleider	sep-05	34:12	146.634	16.100	162.734
118	Verkeersleider	jan-02	34:12	152.327	16.237	168.564
119	Verkeersleider	jan-99	34:12	143.614	15.953	159.567
120	Teammanager	mrt-01	34:12	126.521	16.102	142.623
121	Verkeersleider	sep-03	34:12	148.663	16.221	164.885
122	Verkeersleider	sep-04	34:12	143.573	15.990	159.562
123	Verkeersleider	feb-13	34:12	142.148	15.990	158.137
124	Verkeersleider	nov-93	26:36	131.180	13.016	144.196
125	Verkeersleider	mei-92	30:24	133.914	14.314	148.228
126	Verkeersleider	jan-07	34:12	137.298	16.220	153.518
127	Verkeersleider	jan-02	30:24	126.402	14.194	140.596
128	Verkeersleider	okt-92	30:24	123.065	14.000	137.065
129	Verkeersleider	aug-96	26:36	103.445	12.994	116.439
130	Verkeersleider	mei-99	22:48	91.114	10.512	101.626
131	Verkeersleider FLNA/IKV	dec-84	38:00	303.039	24.592	327.631
132	Verkeersleider FLNA/IKV	jul-88	38:00	199.815	25.641	225.456
133	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-84	38:00	198.584	25.570	224.154
134	Verkeersleider FLNA/IKV	jun-82	38:00	206.764	25.570	232.334
135	Verkeersleider FLNA/IKV	dec-83	38:00	219.582	26.183	245.765
136	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-88	38:00	234.448	19.825	254.273
137	Verkeersleider FLNA/IKV	dec-84	38:00	198.149	25.570	223.719
138	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-87	38:00	196.005	25.479	221.484
139	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-86	38:00	180.471	19.104	199.575
140	Verkeersleider FLNA/IKV	mei-86	38:00	202.247	25.564	227.810
141	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-86	38:00	196.885	25.479	222.364
142	Verkeersleider FLNA/IKV	dec-84	38:00	195.649	25.499	221.148
143	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-83	38:00	187.399	25.287	212.686
144	Verkeersleider FLNA/IKV	jun-82	38:00	198.436	19.343	217.779
145	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-77	38:00	187.862	20.359	208.221
146	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-84	38:00	201.004	25.499	226.503
147	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-82	38:00	181.128	24.923	206.051
148	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-85	38:00	173.758	24.923	198.682

2018							
Functienaam ultimo 2018		Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2018	Beloning + belastbare onkostenvergoedingen	ABP WG-last 2018	WNT bezoldiging 2018	Datum uit dienst
149	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-72	38:00	181.846	21.380	203.225	
150	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-85	38:00	177.274	25.616	202.891	
151	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-85	38:00	179.775	20.739	200.514	
152	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-76	38:00	174.842	21.128	195.970	
153	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-77	38:00	174.842	21.128	195.970	
154	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-80	38:00	174.842	21.128	195.970	
155	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-83	38:00	174.842	21.128	195.970	
156	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-85	38:00	170.025	25.797	195.823	
157	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-82	38:00	172.129	21.035	193.164	
158	Verkeersleider FLNA/IKV	dec-73	38:00	166.312	17.479	183.792	okt-18
159	Verkeersleider FLNA/IKV	apr-88	38:00	111.034	13.717	124.751	jul-18
160	General Manager	jul-99	38:00	198.986	20.067	219.054	
161	Manager	feb-01	38:00	190.669	19.854	210.523	
162	General Manager	okt-00	38:00	190.421	19.851	210.272	
163	Manager	mei-00	38:00	181.845	19.471	201.316	
164	Manager	jan-12	38:00	180.968	19.613	200.580	
165	Medewerker	mrt-00	38:00	182.636	13.454	196.090	sep-18

Bedragen in euro's

Toelichting bij bovenstaande tabel

Nummer 1 t/m 130

De beloning van LVNL-verkeersleiders is in lijn met de beloning van luchtverkeersleiders in andere Europese landen. Het management van verkeersleiders (e.g. director, unit managers, supervisors) is afkomstig uit de groep verkeersleiders en ontvangt een beloning passend binnen het loonegebouw van LVNL. Verkeersleiders en het management van verkeersleiders ontvangen als onderdeel van de beloning een toeslag voor onregelmatige diensten (TOD).

Nummer 131 t/m 160

Deze verkeersleiders maken gebruik van de regeling FLNA/IKV, passend binnen de rechtspositie en het loonegebouw van LVNL. Binnen de kaders van de vigerende rechtspositie en arbeidsvoorwaarden kunnen functionarissen een vergoeding ontvangen additioneel aan de FLNA/IKV-vergoeding wanneer zij nog actieve werkzaamheden blijven verrichten door na te dienen als verkeersleider, manager of verkeersleidingexpert. De gerapporteerde bedragen betreffen de som van de FLNA/IKV-vergoeding en de additioneel verworven vergoeding.

Nummer 161 t/m 165

Deze medewerkers ontvangen een bezoldiging die hoger ligt dan het bezoldigingsmaximum voor topfunctionarissen zoals bedoeld in de Wet normering topinkomens. Deze bezoldiging wordt passend geacht bij de functie die zij uitoefenen bij LVNL.

2017						
Functienaam ultimo 2017		Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2017	Beloning + belastbare onkostenvergoedingen	ABP WG-last 2017	WNT bezoldiging 2017
149	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-72	38:00	175.787	19.982	195.769
150	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-85	38:00	175.871	24.825	200.696
151	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-85	38:00	173.648	22.275	195.924
152	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-76	38:00	169.202	19.740	188.943
153	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-77	38:00	169.050	19.740	188.791
154	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-80	38:00	169.050	19.740	188.791
155	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-83	38:00	169.050	19.740	188.791
156	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-85	38:00	159.709	17.725	177.433
157	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-82	38:00	166.438	19.651	186.090
158	Verkeersleider FLNA/IKV	dec-73	38:00	166.664	19.659	186.323
159	Verkeersleider FLNA/IKV	apr-88	38:00	202.309	25.559	227.868
160	General Manager	jul-99	38:00	193.552	18.724	212.276
161	Manager	feb-01	38:00	185.550	18.519	204.069
162	General Manager	okt-00	38:00	185.246	18.516	203.762
163	Manager	mei-00	38:00	155.821	17.435	173.255
164	Manager	jan-12	38:00	183.196	18.537	201.733
165	Medewerker	mrt-00	38:00	211.466	18.832	230.298

Topfunctionarissen: raad van toezicht

De raad van toezicht ziet toe op de werkzaamheden van het bestuur en staat het bestuur met raad terzijde. De leden van de raad worden benoemd door de minister van Infrastructuur en Waterstaat voor een periode van vier jaar en zijn eenmaal herbenoembaar voor een tijdvak van vier jaar.

hoogte van deze vergoeding is gerelateerd aan de omvang van de organisatie en de gemiddelde tijdsbesteding. De leden van de raad van toezicht vallen onder het bezoldigingsregime van de WNT. Voor 2018 is de geldende norm hiervoor 28.350 euro voor de voorzitter van de raad van toezicht en 18.900 euro voor de leden van de raad van toezicht.

De minister kent aan de leden van de raad van toezicht een vergoeding toe waarbij de WNT in acht wordt genomen. De

Onderstaande tabel toont de bezoldiging 2018.

(bedragen in € 1)			Belastbare vaste en variabele onkosten- vergoeding	Pensioen- premies
2018	Functie	Beloning		
Gerlach Cerfontaine (1 januari 2018 tot en met 31 december 2018)	Voorzitter	22.000	-	-
Pieter van Geel (1 januari 2018 tot en met 31 december 2018)	Lid	15.000	-	-
Charlotte Insinger (1 januari 2018 tot en met 31 december 2018)	Lid	15.000	-	-
Lodewijk Hijmans van den Bergh (1 januari 2018 tot en met 31 december 2018)	Lid	15.000	-	-
Luitenant-Generaal b.d. Alexander Schnitger (1 januari 2018 tot en met 31 december 2018)	Lid	15.000	-	-

Onderstaande tabel toont de bezoldiging 2017.

(bedragen in € 1)			Belastbare vaste en variabele onkosten- vergoeding	Pensioen- premies
2017	Functie	Beloning		
Gerlach Cerfontaine (1 januari 2018 tot en met 31 december 2018)	Voorzitter	22.000	-	-
Pieter van Geel (1 januari 2018 tot en met 31 december 2018)	Lid	15.000	-	-
Charlotte Insinger (1 januari 2018 tot en met 31 december 2018)	Lid	15.000	-	-
Lodewijk Hijmans van den Bergh (1 januari 2018 tot en met 31 december 2018)	Lid	15.000	-	-
Luitenant-Generaal b.d. Alexander Schnitger (1 januari 2018 tot en met 31 december 2018)	Lid	3.750	-	-

Schiphol, 23 april 2019

Michiel van Dorst
Chief Executive Officer



Marlou Banning
Chief Financial Officer



III. OVERIGE GEGEVENS



CONTROLEVERKLARING VAN DE ONAFHANKELIJKE ACCOUNTANT

Aan: deraad van toezicht en het bestuur van Luchtverkeersleiding Nederland en de minister van Infrastructuur en Waterstaat

verslaggeving en overige toelichtingen.

Verklaring over de jaarrekening 2018

Ons oordeel

Naar ons oordeel:

- Geeft de jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van Luchtverkeersleiding Nederland op 31 december 2018 en van het resultaat en de kasstromen over 2018 in overeenstemming met artikel 12 lid 1 van Verordening (EG) 550/2004 van het Europees Parlement, met inachtneming van de brief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gedateerd op 5 februari 2015 met onderwerp 'Ontheffing toepassing IAS19/IAS19R', met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW) en de bepalingen krachtens de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT); en
- Zijn de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties over 2018 in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand gekomen in overeenstemming met de in de relevante wet- en regelgeving opgenomen bepalingen, zoals opgenomen in Artikel 10 van de Nadere uitwerking Controleprotocol voor LVNL 2013.

Wat we hebben gecontroleerd

Wij hebben de in dit jaarverslag opgenomen jaarrekening 2018 van Luchtverkeersleiding Nederland te Schiphol ('LVNL') gecontroleerd. Deze jaarrekening dient ter verantwoording aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

De jaarrekening bestaat uit:

- Het overzicht van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten;
- De balans;
- Het mutatieoverzicht van het eigen vermogen;
- Het kasstroomoverzicht;
- De toelichting met de belangrijke grondslagen voor financiële

Het stelsel voor financiële verslaggeving dat is gebruikt voor het opmaken van de jaarrekening is in overeenstemming met artikel 12 lid 1 van Verordening (EG) 550/2004 van het Europees Parlement, met inachtneming van de brief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gedateerd op 5 februari 2015 met onderwerp 'Ontheffing toepassing IAS19/IAS19R', met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW) en de bepalingen krachtens de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT).

De basis voor ons oordeel

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden, de Nadere uitwerking Controleprotocol voor LVNL 2013 en het Controleprotocol WNT 2018 vallen. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de paragraaf 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening'. Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Onafhankelijkheid

Wij zijn onafhankelijk van LVNL zoals vereist in de Wet toezicht accountantsorganisaties (Wta), de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assuranceopdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

Benadrukking van de basis voor financiële verslaggeving en beperking in gebruik

Wij vestigen de aandacht op pagina 92 in de toelichting de jaarrekening, waarin beschreven is dat de reikwijdte van de door LVNL gehanteerde waarderingsgrondslagen van artikel 12 lid 1 van EG Verordening nr. 550/2014 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim zijn beperkt met betrekking tot de toepassing van IAS 19/IAS 19R. De jaarrekening 2018 van LVNL en onze controleverklaring daarbij zijn uitsluitend geschikt voor de minister van Infrastructuur en Waterstaat en kunnen derhalve niet voor andere doeleinden worden gebruikt. Ons oordeel is niet aangepast als gevolg van deze aangelegenheid.

Naleving anticumulatiebepaling WNT niet gecontroleerd

In overeenstemming met het Controleprotocol WNT 2018 hebben wij de anticumulatiebepaling, bedoeld in artikel 1.6a WNT en artikel 5, lid 1, sub j Uitvoeringsregeling WNT, niet gecontroleerd. Dit betekent dat wij niet hebben gecontroleerd of er wel of niet sprake is van een normoverschrijding door een leidinggevende topfunctionaris vanwege eventuele dienstbetrekkingen als leidinggevende topfunctionaris bij andere WNT-plichtige instellingen, alsmede of de in dit kader vereiste toelichting juist en volledig is.

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie

Naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij, omvat het jaarverslag andere informatie, die bestaat uit:

- Voorwoord;
- Ons verhaal;
- 2018 in vogelvlucht;
- Het bestuursverslag;
- De overige gegevens;
- Afkortingen.

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie:

- Met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat;
- Alle informatie bevat die op grond van artikel 12 lid 1 van Verordening (EG) 550/2004 van het Europees Parlement, met inachtneming van de brief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gedateerd op 5 februari 2015 met onderwerp Ontheffing toepassing IAS19/IAS19R, Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW) en in Artikel 9 van de Nadere uitwerking Controleprotocol voor LVNL 2013 is vereist.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat.

Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten

in Nadere uitwerking Controleprotocol voor LVNL 2013, het Controleprotocol WNT 2018, Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW) en de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

Het bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het bestuursverslag en de overige gegevens in overeenstemming met artikel 12 lid 1 van Verordening (EG) 550/2004 van het Europees Parlement, met inachtneming van de brief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gedateerd op 5 februari 2015 met onderwerp Ontheffing toepassing IAS19/IAS19R, Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW) en Artikel 9 van de Nadere uitwerking Controleprotocol voor LVNL 2013.

Verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening en de accountantscontrole

Verantwoordelijkheden van het bestuur en de raad van toezicht voor de jaarrekening

Het bestuur is verantwoordelijk voor het opmaken en het getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met artikel 12 lid 1 van Verordening (EG) 550/2004 van het Europees Parlement, met inachtneming van de brief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gedateerd op 5 februari 2015 met onderwerp 'Ontheffing toepassing IAS19/IAS19R', Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW) en de bepalingen krachtens de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT). Het bestuur is ook verantwoordelijk voor het rechtmatig tot stand komen van de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties, in overeenstemming met de in de relevante wet- en regelgeving opgenomen bepalingen, zoals opgenomen in artikel 10 van de Nadere uitwerking Controleprotocol voor LVNL 2013.

In dit kader is het bestuur tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die het bestuur noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken en de naleving van de relevante wet- en regelgeving zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet het bestuur afwegen of LVNL in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten. Op grond van genoemde verslaggevingsstelsels moet het bestuur de jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling, tenzij het bestuur het voornemen heeft om LVNL te liquideren of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen

of als beëindiging het enige realistische alternatief is. Het bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gereede twijfel zou kunnen bestaan of LVNL haar bedrijfsactiviteiten kan voortzetten, toelichten in de jaarrekening.

De raad van toezicht is verantwoordelijk voor het uitvoeren van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van LVNL.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Ons controleoordeel beoogt een redelijke mate van zekerheid te geven dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat. Een redelijke mate van zekerheid is een hoge mate maar

geen absolute mate van zekerheid waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle afwijkingen ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Een meer gedetailleerde beschrijving van onze verantwoordelijkheden is opgenomen in de bijlage bij onze controleverklaring.

Rotterdam, 29 april 2019
PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

Origineel getekend door drs. I. Bindels RA

Bijlage bij onze controleverklaring over de jaarrekening 2018 van Luchtverkeersleiding Nederland

In aanvulling op wat is vermeld in onze controleverklaring hebben wij in deze bijlage onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening nader uiteengezet en toegelicht wat een controle inhoudt.

De verantwoordelijkheden van de accountant voor de controle van de jaarrekening

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel-kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, de Nadere uitwerking Controleprotocol voor LVNL 2013, de Regeling Controleprotocol WNT 2018, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze doelstelling is om een redelijke mate van zekerheid te verkrijgen dat de jaarrekening vrij van materiële afwijkingen als gevolg van fouten of fraude is. Onze controle bestond onder andere uit:

- Het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing.
- Het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van LVNL.
- Het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door het bestuur en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan.
- Het vaststellen dat de door het bestuur gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is. Ook op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gereede

twijfel zou kunnen bestaan of LVNL haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat LVNL haar continuïteit niet langer kan handhaven.

- Het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen; en
- Het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen en of de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand zijn gekomen.

Wij communiceren met de raad van toezicht onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

AFKORTINGEN



AFKORTINGEN

A

A-SMGCS
Advances surface movement guidance and control system

AAA
Amsterdam advanced air traffic control system

ABP
Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds

ACC
Amsterdam area control centre

AG
Actuarieel Genootschap

AMAN
Arrival management system

ANSP
Air navigation service provider

AOCS
Air Operations Control Station

AOPA
Aircraft Owners and Pilots Association

AOW
Algemene Ouderdomswet

APCH
Approach

APP
Approach

ATC
Air traffic control

ATFM
Air traffic flow management

ATIS
Automatic terminal information service

ATM
Air traffic management

AVG
Algemene verordening gegevensbescherming

B

Bas
Bewonersaanspreekpunt Schiphol

b.d.
Buiten dienst

BIT
Bureau ICT-toetsing

BNG
Bank Nederlandse Gemeenten

B

btw
Belasting over de toegevoegde waarde

BV/B.V.
Besloten vennootschap

C

c.q.
Casu quo

CANSO
Civil Air Navigation Services Organisation

cao
Collectieve arbeidsovereenkomst

CDM
Collaborative Decision Making

CEF
Connecting Europe Facility

CEO
Chief Executive Officer

CFO
Chief Financial Officer

CLSK
Commando Luchtstrijdkrachten

CNS
Communicatie, Navigatie en Surveillance

COVRA
Centrale Organisatie Voor Radioactief Afval

CRCO
Central Route Charges Office

CRSTMP
Air traffic control capacity, air traffic control routings, air traffic control staffing, air traffic control equipment, airspace management, special event

D

DB
Defined Benefit

DFS
Deutsche Flugsicherung

DNV GL
Det Norske Veritas Germanischer Lloyd

DV
Disconteringsvoet

E

EASA
European Aviation Safety Agency

EFSI
Europees Fonds voor Strategische Investerings

EG
Europese Gemeenschap

ENIA
Euro Overnight Index Average

EoSMS
Effectiveness of Safety Management Systems

EU
Europese Unie

EZVN
Etnische Zakenvrouwen Nederland

F

FAB(EC)
Functional Airspace Block (Europe Central)

FLNA
Functioneel leeftijds non-activiteit

FLT
Flight

FPU
Flexibel pensioen en uittreden

fte
Full time equivalent

G

GBP
Great Britain Pound sterling

GND
Ground

GRC
Governance, Risk and Compliance

I

IAS(B)
International Accounting Standards (Board)

ICAO
International Civil Aviation Organisation

iCAS
iTEC Centre Automation System

I(C)T
Informatie (communicatie) technologie

IFRS
International Financial Reporting Standards

lenW
Infrastructuur en Waterstaat

IKV
Individueel Keuzeverlof-regeling

I

ILT
Inspectie Leefomgeving en Transport

INEA
Innovation and Networks Executive Agency

ISMS
Integraal Safety Management Systeem

ISO
International Organization for Standardization

ITEC
Interoperability Through European Collaboration

IUB
Inkomsten en uitgaven in balans

K

KDC
Knowledge and Development Centre

KLM
Koninklijke Luchtvaartmaatschappij

KNMI
Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut

KNVvL
Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart

L

LVB
Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie

LVNL
Luchtverkeersleiding Nederland

M

MT
Managementteam

MUAC
Maastricht Upper Area Control Centre

N

NACA
Netherlands Association Commercial Aviation

NAK
Nederlandse Algemene Keuringsdienst

NCDO
Nationale Commissie voor internationale samenwerking en Duurzame Ontwikkeling

NLR
Nationaal Lucht- en Ruimtevaartcentrum

NOGEPa
Nederlandse Olie en Gas Exploratie en Productie Associatie

NSA
National Supervisory Authority

NSAA
North Sea Area Amsterdam

- N** | **NV/N.V.**
Naamloze vennootschap
- O** | **OR**
Ondernemingsraad
- ORS**
Omgevingsraad Schiphol
- OVV**
Onderzoeksraad voor Veiligheid
- P** | **PBO**
Projected Benefit Obligation
- PCP**
Pilot Common Project
- PKI**
Public key infrastructure
- PwC**
PricewaterhouseCoopers
- R** | **RMI**
Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol
- RNP**
Required navigation performance
- ROU**
Right of use
- RP**
Referentieperiode
- S** | **S.A.U.**
Sociedad Anónima Unipersonal
- SACN**
Stichting Airport Coordination Netherlands
- SES**
Single European Sky
- SESAR**
Single European Sky ATM Research
- SMS**
Safety Managementsysteem
- SU**
Service unit
- T** | **TOD**
Toeslag voor onregelmatige diensten
- TWR**
Tower

- U** | **USD**
United States dollar
- V** | **VFR**
Visual Flight Rules
- VKL**
Verkeersleider
- VLA**
Verkeersleidingsassistent
- VvAA**
Vereniging van Artsen Automobilisten
- W** | **WAM**
Wide area multilateration
- WIA**
Wet werk en inkomen naar arbeidsvermogen
- Wnra**
Wet normalisering rechtspositie ambtenaren
- WNT**
Wet normering bezoldiging topfunctionarissen
publieke en semipublieke sector
- WOB**
Wet openbaarheid van bestuur
- WW**
Werkloosheidswet
- X** | **XMAN**
Cross-Centre Arrival Management
- Z** | **ZBO**
Zelfstandig bestuursorgaan

Contact ons

Luchtverkeersleiding Nederland
Stationsplein Zuid-West 1001
1117 CV Schiphol

Postbus 75200
1117 ZT Schiphol

T 020 406 2000

www.lvn.nl



LVNL

Samen luchtvaart mogelijk maken