



Samen luchtvaart mogelijk maken

Verantwoording aan de minister van
Infrastructuur en Waterstaat

JAAR **2020** VERSLAG

Jaarrekening 2020

LVNL

2020

www.lvnl.nl



INHOUDSOPGAVE HET JAARVERSLAG

INLEIDING



04 VOORWOORD

INLEIDING



06 2020 IN VOGELVLUCHT

INLEIDING



10 VOORUITBLIK

I. RESULTATEN



14 VEILIGHEID

I. RESULTATEN



33 EFFICIËNTIE, PRESTATIES EN KWALITEIT

I. RESULTATEN



38 MAATSCHAPPIJ EN KLANT

I. RESULTATEN



48 FINANCIËN

I. RESULTATEN



56 TOPPROJECTEN

I. RESULTATEN



62 PROJECTENPORTFOLIO OVERIGE PROJECTEN

I. RESULTATEN



68 MEDEWERKERS

II. GOVERNANCE



72 BERICHT VAN DE RAAD VAN TOEZICHT

II. GOVERNANCE



80 BESTUURSSTRUCTUUR EN MANAGEMENT

II. GOVERNANCE



88 RISICOMANAGEMENT

II. GOVERNANCE



97 IN CONTROL STATEMENT

III. JAARREKENING



98 JAARREKENING 2020

IV. OVERIGE GEGEVENS



162 CONTROLEVERKLARING

Jaarverslag 2020

VOORWOORD

Tijdens het opstellen van het vorige jaarverslag brak de wereldwijde COVID-pandemie uit, met een gigantische impact op de samenleving in haar geheel en de luchtvaartsector in het bijzonder. Nu we een jaar verder zijn maken we de balans op over 2020. We kijken vooruit, hoewel de toekomst nog altijd onzeker is en de consequenties van de gevolgen van de pandemie nog niet volledig te overzien zijn.

Sinds 13 maart 2020 werken LVNL'ers zoveel mogelijk thuis. Net als iedereen hebben zij het soms moeilijk om werken, lesgeven aan kinderen, de zorg voor de eigen gezondheid en die van naasten, op een goede manier te combineren. Andere collega's hebben in dit bijzondere jaar op de verschillende locaties onze operatie draaiende gehouden, omdat we onze primaire dienstverlening en infrastructuur niet kunnen leveren en onderhouden vanuit huis.

Daarnaast was er een grote noodzaak om te bezuinigen. In 2020, maar ook in de jaren daarna. Terwijl de belangrijkste strategische projecten doorgang moesten vinden, omdat stoppen niet verstandig is voor de toekomst van de luchtvaart in Nederland. De druk op onze projectenportfolio blijft groot, terwijl de pandemie voortduurt en besluitvorming buiten onze invloedssfeer effect heeft op onze projecten en de onderlinge samenhang daarvan.

Op deze plek lichten we echter ook graag een aantal zichtbare successen toe. Simpelweg omdat we trots zijn op wat onze mensen, met hun inzet en inventiviteit, toch in deze moeilijke tijden hebben neergezet. We kregen veel voor elkaar en zijn blijven innoveren. We hebben de procedures bij beperkt zicht omstandigheden op Schiphol geïnnoveerd. Deze innovatie bespaart vertragingminuten en de landingscapaciteit per uur stijgt. Dat is belangrijk als straks het aantal vliegbewegingen weer toeneemt. We hebben ook veel tijd en energie gestoken in onze relatie met de omgeving. We gaan vaker in gesprek, geven meer informatie en managen verwachtingen steeds beter.

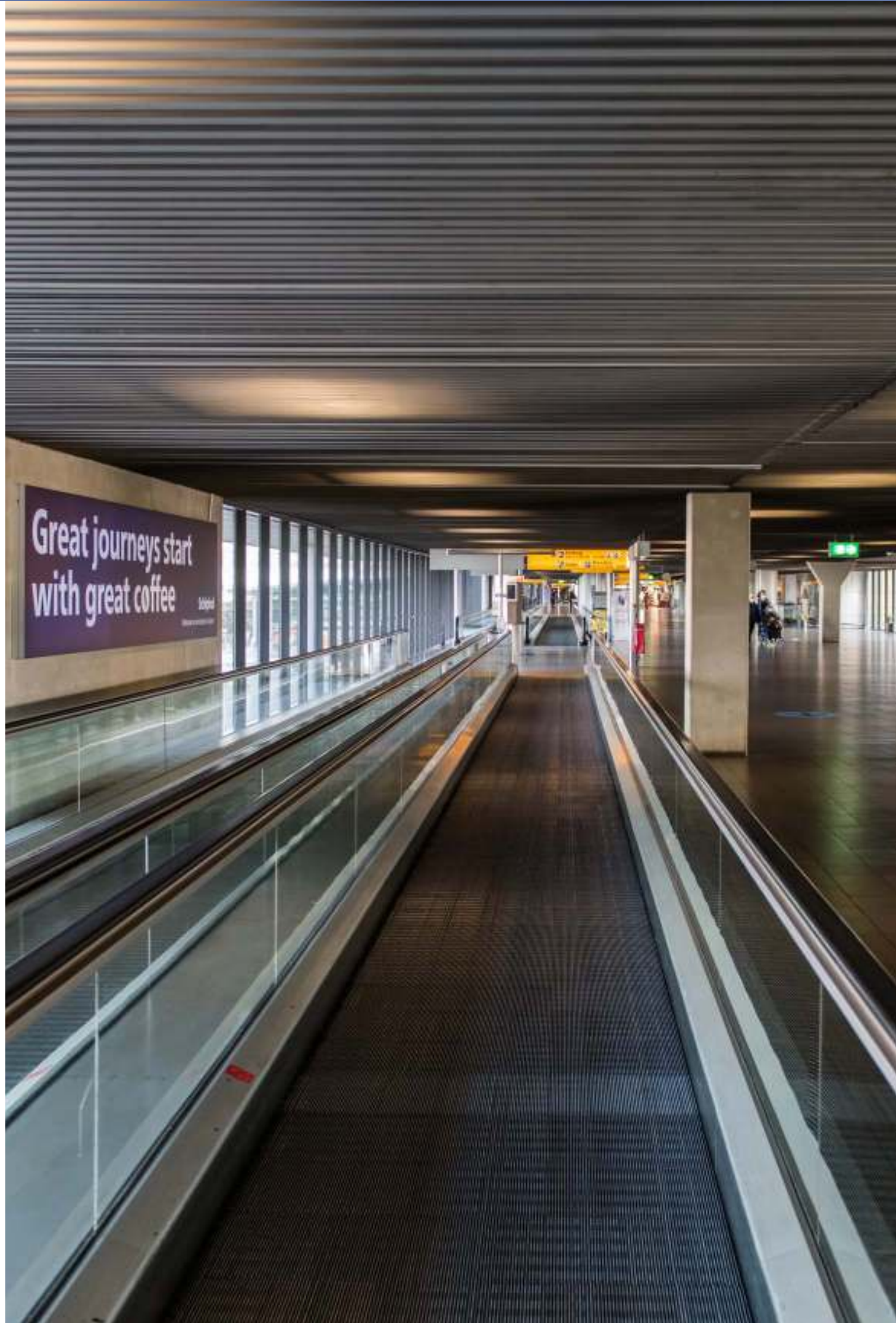
De operationele collega's hadden, en hebben nog steeds, aanzienlijk minder vliegverkeer af te handelen dan de afgelopen jaren. Ook onder deze omstandigheden blijven zij zorgdragen voor een gegarandeerde, veilige dienstverlening. We hebben onze verkeersleiders echter ook op andere plekken binnen de organisatie in kunnen zetten, waardoor projecten extra vaart

kregen. Dit is belangrijk voor de toekomst, waarin de luchtvaart zich uiteindelijk zal herstellen, hebben we alle zeilen bijgezet om de selectie en opleiding van aspirant-verkeersleiders waar mogelijk doorgang te laten vinden. Dit neemt niet weg dat de RIVM-maatregelen tijdens de COVID-pandemie en het extreem lage aantal vliegbewegingen consequenties hebben voor het hele traject van selecteren en opleiden en daarmee voor de timing van onze projecten voor de komende jaren.

De kroon op ons werk was de officiële opening van ons nieuwe gebouw Polaris door de koning. Een mooi moment waarbij de samenwerking met de Koninklijke Luchtmacht en de ontwikkeling van het nieuwe verkeersleidingssysteem iTEC Centre Automation System (iCAS) in de schijnwerpers stonden. Met dit prestigieuze gebouw, het nieuwe verkeersleidingssysteem en deze samenwerking dragen we bij aan een nog veiligere en efficiëntere reis door de lucht. Dat is van groot belang voor het verbinden van Nederland met de wereld.

LVNL is in 2020 dus niet stil komen te staan. We hebben onze kernwaarden 'we werken samen', 'we staan open', 'we gaan voor resultaat' en 'we nemen onze verantwoordelijkheid' eer aangedaan. We zijn waarde blijven toevoegen voor Nederland en onze klanten en partners. Wij zijn vastbesloten om dat de komende jaren te blijven doen. Met een geweldig team van LVNL-medewerkers.

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



2020 IN VOGELVLUCHT

JAN

Wnra geldig en hoogste punt Polaris

Sinds 1 januari 2020 is de Wet normalisering rechtspositie ambtenaren (Wnra) geldig. Onze arbeidsvoorwaarden zijn in samenspraak met de ondernemingsraad en vakbonden omgevormd tot collectieve arbeidsovereenkomsten (cao's) die voldoen aan deze wet. Zij zijn beschikbaar in digitale vorm; in een app en een webversie.

Ons nieuwe gebouw op Schiphol, Polaris, bereikt het allerhoogste punt: op het platform op het dak zijn de antennes geplaatst. Het gaat om 25 antennes die van belang zijn voor het back-up systeem voor de communicatie tussen de verkeersleiding en piloten.

FEB

Verantwoord inkopen en onderzoek cameramasten

LVNL treedt toe tot het Manifest Maatschappelijk Verantwoord Inkopen. Onze CFO Marlou Banning ondertekent het manifest tijdens de nationale conferentie circulaire economie in Den Haag.

Op de locaties Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde vindt met behulp van een drone onderzoek plaats naar de locatie van de remote tower cameramasten. Remote tower is een onderdeel van het programma Centralised Base.

MRT

Nieuw lid raad van toezicht, uitstel Lelystad en COVID

Fieke van der Lecq treedt toe als lid van onze raad van toezicht. Ze is benoemd door de minister van Infrastructuur en Waterstaat. De benoeming geldt tot 29 februari 2024. Fieke volgt Charlotte Insinger op die twee termijnen lid was van onze raad.

Schiphol en LVNL lanceren de website minderhinder.nl. Daarop publiceren we onder andere de maatregelen om geluidshinder door vliegverkeer af te laten nemen. De maatregelen zijn verdeeld over vier thema's: baangebruik, vliegtuigtypes, vliegroutes en -procedures overdag en vliegen in de nacht.

Schiphol zet - na overleg met LVNL - de Aalsmeerbaan in als parkeerplaats voor vliegtuigen. Dit is nodig omdat veel vliegtuigen door de COVID-pandemie niet vliegen. Er is rekening gehouden met de belangen van de omgeving en afspraken over baangebruik.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat laat aan de Tweede Kamer weten dat de openstelling van Lelystad Airport voor groot handelsverkeer wordt uitgesteld naar november 2021.

In lijn met de RIVM-maatregelen in verband met de COVID-pandemie werken LVNL'ers vanaf vrijdag 13 maart zoveel mogelijk vanuit huis. Vanaf de eerste dag konden de LVNL'ers volledig digitaal hun werk uitvoeren, omdat de benodigde ICT-voorzieningen hiervoor al beschikbaar waren.

APR

GoDrone, duurzaam taxiën en bezoek minister

We lanceren de app GoDrone en de webapp godrone.nl. De app is ontwikkeld voor alle dronebestuurders in Nederland en geeft informatie over gebieden waar je veilig met een drone kunt vliegen. Hiermee wil LVNL het toenemende gebruik van drones in het luchtruim veiliger maken.

We doen mee aan een proef van Schiphol met duurzaam taxiën. Tijdens de eerste testen wordt een leeg vliegtuig met een Taxibot naar diverse startbanen gesleept. Hierdoor blijven de vliegtuigmotoren tijdens het taxiën het grootste deel uit. De Taxibot verbruikt 95 procent minder brandstof dan vliegtuigmotoren.

Minister Cora van Nieuwenhuizen bezoekt Schiphol om te zien hoe de operatie draaiende wordt gehouden tijdens de coronacrisis. Zij spreekt met de CEO's Dick Benschop (Schiphol) en Michiel van Dorst (LVNL).



MEI

Nieuwe veiligheidsfunctie en procedures

Het luchtverkeersleidingssysteem op de verkeerstorens van Schiphol heeft een nieuwe veiligheidsfunctie. Dit vangnet voorkomt dat een baan die nog niet beschikbaar is gesteld gebruikt wordt. Hiermee verbetert de veiligheid bij het in gebruik nemen van een start- of landingsbaan.

We nemen twee nieuwe procedures in gebruik waarmee geluidshinder van nachtvluchten ten noorden van Schiphol afneemt. Het gaat om gemiddeld hoger aanvliegen vanaf de Noordzee naar de Polderbaan en Zwanenburgbaan en een innovatieve vaste nachtnaderingsroute met een vaste bochtstraal naar de Zwanenburgbaan.

Een belangrijke stap in de route naar een remote tower operatie wordt gezet: de cameramastlocaties op Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde zijn bekend onder voorbehoud van vergunningen, bouwtechnisch onderzoek en toestemming van toezichthouder Inspectie Leefomgeving en Transport.

De Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) Europa kiest Michiel van Dorst als vicevoorzitter van de Europe CANSO CEO Committee (EC3). De EC3 is een overlegorgaan waaraan de 36 CEO's van de Europese aangesloten luchtverkeersleidsorganisaties deelnemen.

JUN

Diverse ontwikkelingen en wijzigingen

Met verdriet nemen we op 27 juni kennis van het overlijden van Alexander Schnitger. Hij was een zeer gewaardeerd lid van onze raad van toezicht en een ervaren en fijne collega.

Schiphol treft een minnelijke schikking met Chipshol in langlopende rechtszaken rond het 'Groenenbergterrein'. Wij dragen ons deel bij aan deze schikking. Hiermee zijn de procedures definitief beëindigd en alle bestaande claims over en weer afgewikkeld.

Voor een aantal frequenties die gebruikt worden voor General Aviation wordt een Frequency Monitoring Code (FMC) ingesteld. Dit verbetert de vliegveiligheid in de gebieden rondom Schiphol en Rotterdam, omdat er sneller contact kan worden opgenomen met de piloot.

We doen samen met Schiphol, Dutch Drone Delta, Koninklijke Marechaussee en Transavia een proef met drones in het plaatselijke luchtverkeersleidingsgebied van Schiphol. We onderzoeken mogelijke voordelen, de wenselijkheid en de haalbaarheid van dronegebruik.

JUN

Samen met onze Duitse samenwerkingspartner Deutsche Flugsicherung (DFS) en leverancier Indra bereiken we een belangrijke mijlpaal in de ontwikkeling van het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem iCAS: de prekwalificatie testen zijn, op afstand vanwege de COVID-pandemie, met succes uitgevoerd.

We starten met de invoering van een aantal procedurewijzigingen waarmee de landingscapaciteit stijgt en vertragsminuten afnemen in periodes waarin sprake is van verminderd zicht.

Vanaf 10 juni mag een beperkt aantal collega's op LVNL-locaties terugkeren naar kantoor. Nog lang niet iedereen en niet iedereen tegelijkertijd. De gebouwen zijn volgens de richtlijnen van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) aangepast aan de nieuwe situatie.

JUL

Samenwerking en verandering

De Aalsmeerbaan is weer inzetbaar als start- en landingsbaan voor het vliegverkeer. De baan werd als gevolg van de COVID-pandemie sinds maart gebruikt als parkeerplaats voor vliegtuigen.

We lanceren voor de kleine luchtvaart de interactieve Visual Flight Rules (VFR) chart viewer van Nederland. De online kaart is een interactieve versie van de aeronautische kaart met een schaal van 1:500.000.

Voor het project RECAT-TBS worden validaties van de Intelligent Approach tool voor de Schiphol situatie uitgevoerd bij National Air Traffic Services (NATS) in het Verenigd Koninkrijk. Vanwege de COVID-maatregelen nemen de LVNL-verkeersleiders op afstand digitaal deel en worden de simulaties uitgevoerd door NATS-verkeersleiders.

Samen met de luchtvaartpolitie ondertekenen we een nieuw protocol alcoholcontrole. Bestaande afspraken zijn herzien. Er wordt duidelijk onderscheid gemaakt tussen de procedure voor een steekproef en de procedure bij een ongeval.

Vanaf 1 juli maken de elf collega's van de Technische Dienst Regional Unit onderdeel uit van het team Maintenance, Monitoring & Control van de afdeling Systems & Infrastructure dat op Schiphol is gehuisvest.

Nu er landelijk meer versoepelingen van de COVID-maatregelen zijn, keren ook meer collega's terug naar kantoor, op Schiphol en de andere LVNL-locaties.

AUG

Ongekende afname vliegverkeer

Schiphol presenteert de resultaten over de eerste zes maanden van 2020. De gevolgen van de COVID-pandemie voor de luchtvaartsector zijn ongekend. Het aantal reizigers op Schiphol is 60.000 tot 70.000 per dag, ongeveer 30 procent van het reguliere aantal passagiers in deze periode. Het aantal vliegbewegingen daalde het eerste half jaar met ruim 52 procent.

SEP

Koninklijke opening

Zijne Majesteit de Koning opent ons nieuwe radar- en trainingscentrum Polaris op Schiphol-Oost. In Polaris wordt het nieuwe luchtverkeersleidingsstelsel iCAS opgebouwd. Ook de opleidingen en trainingen van verkeersleiders voor de burgerluchtvaart en voor het militaire luchtverkeer worden hier ondergebracht. Het gebouw markeert daarmee ook een nieuwe stap in de samenvoeging van de militaire en burgerluchtverkeersleiding tot één Air Traffic Management unit.

Naar aanleiding van de maatregelen die de overheid aankondigt gaan we waar mogelijk weer meer vanuit huis werken.

OKT

Nieuwe leden raad van toezicht en nieuwe techniek

Mariken Schoenmakers wordt als lid van onze raad van toezicht benoemd door de minister van Infrastructuur en Waterstaat. De benoeming geldt tot 30 september 2024. Mariken volgt Lodewijk Hijmans van den Bergh op die twee termijnen lid was van onze raad.

Jac Jansen wordt op voordracht van de minister van Defensie benoemd als lid van de raad van toezicht. De benoeming geldt tot 30 september 2024. Jac vult de plaats op van de in juni overleden Alexander Schnitger.

We nemen het nieuwe VHF Omnidirectional Range (VOR) navigatiebaken bij Rotterdam The Hague Airport in gebruik. Het baken vervangt de oude die sinds 1990 in gebruik was.

De gemeente Tynaarlo geeft de omgevingsvergunning af voor de bouw van de remote tower shelter op het terrein van de Groningen Airport Eelde.

NOV

Luchtvaartnota nationale en Europese samenwerking

De Luchtvaartnota 2020-2050 van het kabinet wordt gepubliceerd. Wij zien in de Luchtvaartnota een sterke basis om onze taken als luchtverkeersdienstverlener de komende dertig jaar uit te voeren.

LVNL ondertekent het Joint Memorandum of Understanding en zet daarmee de eerste, vrijblijvende stap naar een partnerschap voor Single European Sky ATM Research 3 (SESAR 3).

We leveren op uitnodiging van VNO-NCW een bijdrage aan het opzetten van de XL-coronateststraten in Nederland. Onze bijdrage bestaat uit de fulltime inzet gedurende twee maanden van onze Head of Strategy & Capacity Management Maartje van der Helm.

DEC

Aangepaste routes, cao's

De vertrekroute vanaf de Kaagbaan (KUDAD) boven Bodegraven is aangepast waardoor geluidshinder door vliegverkeer afneemt voor bewoners in Bodegraven, Gouda en Reeuwijk-Brug. Ook zijn de routes in het drukst bevlogen luchtruim in het zuidwesten van Nederland (Sector 3) geoptimaliseerd. Daarmee is een topproject succesvol afgerond.

Het onderhandelingsresultaat voor nieuwe cao's is voorgelegd aan de leden van de bonden. De leden stemmen in met het behaalde resultaat.

De gemeente Beek geeft de omgevingsvergunning af voor de bouw van de remote tower shelter op het terrein van de Maastricht Aachen Airport.

Het effect van de nieuwe COVID-maatregelen van de overheid is dat nog minder collega's op kantoor mogen werken. We gaan terug naar de situatie in het begin van het jaar. Iedereen werkt zoveel mogelijk thuis.

Vooruitblik NAAR 2021

De COVID-pandemie veroorzaakt ongekend grote onzekerheden over de toekomstige luchtverkeersontwikkeling. Een wereldwijde gezondheids- en economische crisis veroorzaakt door een viruspandemie is onbekend terrein in de luchtvaart. Het herstel van de luchtvaart na de eerste golf is tot nu toe grillig gebleken door een tweede en zelfs derde golf en de daardoor steeds veranderende reisrestricties. De grote onvoorspelbaarheid in de duur en reikwijdte van de crisis en de gevolgen voor de koopkracht van burgers en de financiële situatie van luchtvaartmaatschappijen, maken het op dit moment nagenoeg onmogelijk een robuuste voorspelling van de verkeersontwikkeling voor de komende jaren te doen.

In die onzekerheid heeft LVNL in 2020 in overleg met diverse stakeholders haar aanvankelijke plannen voor 2021 herzien. In de nieuwe plannen is gezocht naar de balans tussen enerzijds de urgentie om kosten te besparen en anderzijds de noodzaak om de belangrijkste strategische bouwstenen in de projectenportfolio doorgang te laten vinden. Alle betrokken partijen verwachten immers dat de luchtvaart zich op termijn herstelt en dat het infrastructurele en innovatieve karakter van LVNL behouden blijft. De ervaring met het nemen van maatregelen tijdens eerdere crises heeft geleid tot het uitgangspunt dat de operationele gereedstelling te allen tijde gewaarborgd moet zijn op het gebruikelijke kwalitatief hoogwaardige niveau van vóór de uitbraak van de COVID-pandemie.

Hiervoor blijven ook voldoende verkeersleiders nodig. COVID-19 zorgt voor een sterk veranderd verkeerspatroon in de operatie en operationele uitdagingen in de opleidingen. Omdat er veel minder vliegtuigen in de pieken vliegen dan in normale jaren, zijn er nauwelijks representatieve trainingsmomenten voor het niveau waarop verkeersleiders na COVID moeten presteren. Als gevolg hiervan loopt het opleidingsproces op dit moment vertraging op. De gemiddelde opleidingsduur is met ongeveer twaalf maanden toegenomen, gebaseerd op alleen een eerste en tweede golf. Dit leidt tot een lagere instroom (aanbod) van verkeersleiders dan verwacht. Naarmate de COVID-crisis langer duurt, neemt ook de

opleidingsduur toe. De 'vraag' naar verkeersleiders voor onder andere de operatie en projecten is onverminderd groot en kent een piek in de jaren 2021-2023. Hier bovenop is naar verwachting nog extra inzet van operationeel personeel nodig voor het opleiden en vakbekwaam houden van verkeersleiders. Verlenging van opleidingsduur in relatie tot uitstroom van verkeersleiders legt acuut forse druk op de operatie, opleiden en grote projecten.

Daarnaast blijven de reisbeperkingen voortduren. Voor veel werkzaamheden hebben wij samen met onze (internationale) leveranciers gezocht naar mogelijkheden om deze te laten doorgaan. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het uitvoeren van testwerkzaamheden op afstand. Helaas is gebleken dat het niet voor alle werkzaamheden mogelijk is, waardoor de reisbeperkingen, naast de druk op het opleidingsproces ook een factor zijn waardoor de druk op de projectenportfolio verder toeneemt.

Voor de komende periode is het van belang dat de liquiditeit van LVNL gewaarborgd blijft. Door de geringe hoeveelheid luchtverkeer is op dit moment sprake van een sterk negatieve kasstroom. De huidige liquiditeit is gewaarborgd voor minimaal een jaar en we verwachten daarna dat de inzet van het herstel intreedt. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat staat garant voor LVNL voor een rekening-courant positie van 275 miljoen euro. Daarnaast staat het ministerie ook garant voor langlopende leningen en

daarmee zijn de uitgaven voor onder andere de vervanging van het luchtverkeersleidingssysteem geborgd.

Het tarief voor 2021 is bepaald op basis van het prestatieplan voor referentieperiode (RP) 3 dat op 1 oktober 2019 is ingediend. In 2021 moet een nieuw prestatieplan voor de hele RP3-periode worden ingediend bij de Europese Commissie. Dit nieuw in te dienen plan is de basis voor de tarieven vanaf 2022. LVNL zal in dit plan voorstellen aan het ministerie om conform de regelgeving van de Europese Unie zoveel mogelijk ruimte te geven aan luchtvaartmaatschappijen om zich te herstellen van deze crisis, door - binnen de mogelijkheden en geldende regelgeving - pas op het moment dat het verkeer naar verwachting weer aantrekt de verliezen uit het verleden te verrekenen in de tarieven.

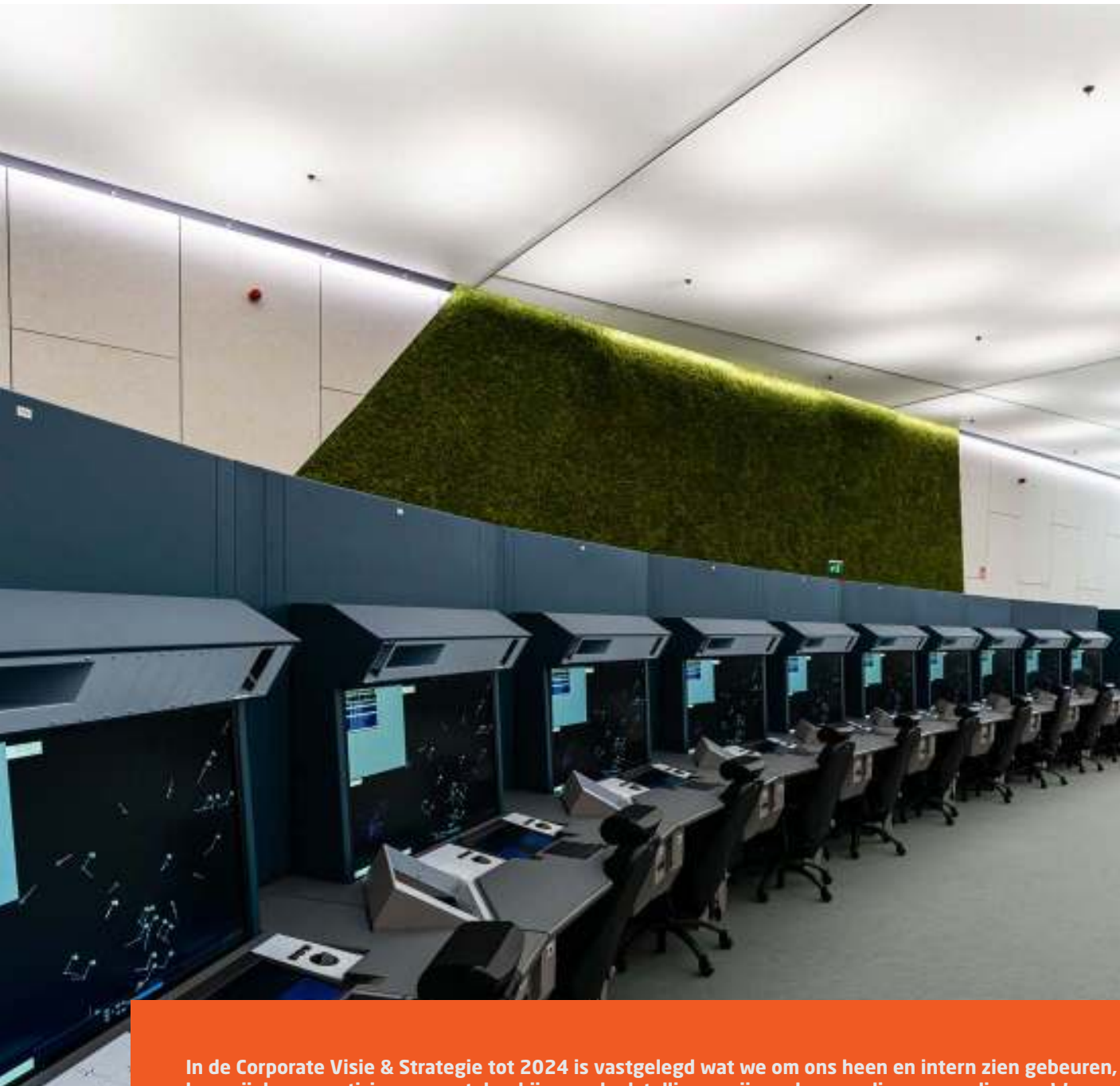
LVNL verwacht dat het herstel van het verkeer nog zeker duurt tot 2025. Pas dan is de verwachting dat de verkeersvolumes hersteld

zijn tot het niveau van voor de uitbraak van de COVID-crisis. Voor 2021 verwachten we een omzet (inclusief overige opbrengsten) minimaal op niveau van 2020. LVNL houdt EUROCONTROL Five-Year Forecast 2020-2024 van 4 november 2020 aan voor het verwachte herstel.

De focus blijft op het beperken van uitgaven, waarbij de operationele gereedstelling gewaarborgd blijft en de investeringen en grote strategische projecten zoveel als mogelijk worden voortgezet. Uiteindelijk heeft het kostenbesparingstraject een significante besparing per jaar opgeleverd in vergelijking met het oorspronkelijke prestatieplan voor de periode 2020-2024. Op de langere termijn probeert LVNL de effecten van de verrekening met de luchtvaartmaatschappijen van de verkeesterugval in 2020 en 2021 te beperken. Dit alles gebeurt in overleg met het ministerie en de overige stakeholders.



Op weg naar 2024 EN VERDER



In de Corporate Visie & Strategie tot 2024 is vastgelegd wat we om ons heen en intern zien gebeuren, hoe wij daarop anticiperen, wat daarbij onze doelstellingen zijn en hoe we die gaan realiseren. We beschrijven trends en ontwikkelingen in de luchtvaart en hoe we van plan zijn daarop in te spelen. We doen dit aan de hand van vier thema's. Ook ten tijde van de COVID-pandemie kijken we naar de mogelijkheden en kansen binnen de thema's.

Vier thema's

Thema 1

Altijd veilig, duurzaam en kostenbewust

Veilig, duurzaam en kostenbewust voor zowel Nederland, klanten als partners lopen als rode draad door alle thema's heen en zijn leidend in alles wat we doen.

Thema 2

Naar een lerende organisatie

Om wendbaar in te kunnen spelen op trends en ontwikkelingen blijven wij inzetten op een lerende organisatie. Zo blijven we in staat waarde te creëren voor Nederland, onze klanten en partners.

Thema 3

Onze rol in de keten versterken

Om onze prestatie voor Nederland, onze klanten en partners te verbeteren moeten wij onze rol in de keten verder versterken.

Thema 4

De prestatie verbeteren

LVNL zet in op snellere implementatie van innovatieve (technologische) oplossingen om zo onze prestatie te verbeteren voor Nederland, onze klanten en partners.

We blijven inzetten op waarde creatie en innovatie

Wij willen als LVNL waarde creëren voor Nederland, onze klanten en partners. Dat doen we door een bijdrage te leveren aan vermindering van geluidsoverlast en emissies voor Nederland. En we creëren waarde voor onze klanten en partners door de betrouwbaarheid en efficiëntie van onze operatie te verhogen.

We zetten in op vergroting van de snelheid van innovatie door integratie en verbetering van bestaande innovatieve technologische oplossingen in nieuwe samenwerkingsverbanden met de industrie en collega-luchtverkeersdienstverleners.

Perspectief 2035

We vinden het belangrijk om onze corporate visie en strategie verder te blijven ontwikkelen op basis van relevante actuele en verwachte ontwikkelingen. De luchtvaart wordt hard geraakt door de COVID-pandemie en de vraag is hoe het vliegverkeer er in de toekomst uit ziet. Daarnaast willen we hinder verder beperken en duurzaamheid vergroten. Deze thema's worden steeds belangrijker en zijn gekoppeld aan de toekomst van de luchtvaart. Ook voorstellen op Europees niveau zijn van invloed op ons speelveld, zoals verdere grensoverschrijdende digitalisering en innovaties. Via 'Destination 2050' willen we een bijdrage leveren aan de Green Deal doelstellingen van de Europese Commissie. Al deze ontwikkelingen leiden ertoe dat we ons toekomstperspectief richting 2035 helder willen blijven formuleren, inclusief de stappen om daar te komen. In 2021 staat de herijking van onze visie en strategie op de agenda.

I. RESULTATEN

Veiligheid





Resultaten VEILIGHEID

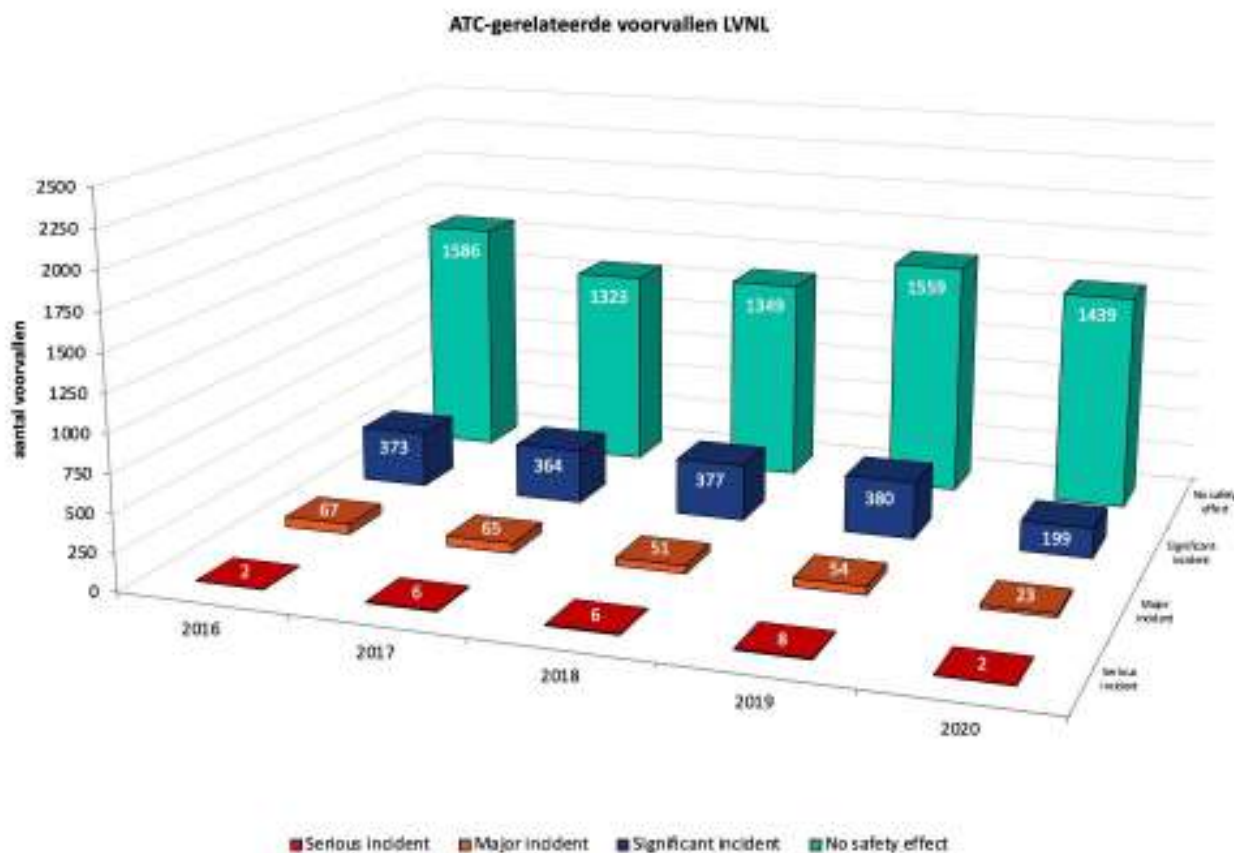
Onze kerntaak is de veilige afhandeling van het luchtverkeer; het voorkomen van botsingen in de lucht en op de grond, tussen vliegtuigen of met andere voertuigen en het voorkomen van ongevallen als gevolg van zogturbulentie.¹

Om een goede indicatie te krijgen van de mate van veiligheid die we bereiken, beschouwen we naast ongevallen ook overige voorvallen. Verder wordt bijvoorbeeld de kwaliteit van opleiding en training getoetst en voeren we risicobeoordelingen uit.

LVNL past voor alle processen een integraal managementsysteem toe. Zo maken we voor onze klanten en betrokkenen de beste dienstverlening mogelijk. Dat doen we in overeenstemming met de wet- en regelgeving en we passen 'best practices' toe.

Het managementsysteem omvat alle aspecten van het besturen van de organisatie: beveiliging, crisis en contingency, efficiëntie, financiën, kwaliteit, omgeving, personeel en veiligheid. Om het hoge niveau van professionaliteit te behouden is en blijft LVNL gecertificeerd volgens de ISO9001 kwaliteitseisen, de Europese 'Common Requirements' en de 2015/340 ATCO licensing-verordening.

Door de wereldwijde pandemie in 2020 was er veel minder vliegverkeer dan in 2019. Daarom vonden er in absolute aantallen minder voorvallen plaats.



Aantal en ernst van de gemelde Air Traffic Control (ATC) gerelateerde voorvallen per jaar van 2016 tot en met 2020.

1. Definities en criteria voor verschillende Europese indicatoren zijn samengebracht aan het eind van dit veiligheidshoofdstuk.

VEILIGHEIDSMELDINGEN

In 2020 werden in totaal 1.663 voorvallen geregistreerd waar onderzoek naar is uitgevoerd. Dit aantal was minder ten opzichte van vorig jaar (2019: 2.002 voorvallen). Ondanks een afname op totaalniveau zien wij binnen het aantal geregistreerde voorvallen een sterke toename van het aantal meldingen van Lelystad Airport, dat in 2020 een gecontroleerde luchthaven was en waar de onbekendheid van vliegers met de nieuwe situatie leidde tot voorvallen. Het totaal aantal meldingen bevat 25 ernstige ('serious' en 'major') voorvallen (voor 2020 circa één procent, in 2019 circa drie procent). Uit het feit dat ook de minder ernstige voorvallen consequent worden gemeld, leiden wij af dat sprake is van een gezonde meldingsbereidheid in de organisatie.



Trends in serious en major voorvallen per 100.000 vluchten van 2016 tot en met 2020.

Trends

De trend van het aantal meer ernstige voorvallen - 'serious' en 'major', de twee hoogste categorieën - voor heel LVNL, per honderdduizend vliegbewegingen, is eind 2020 ten opzichte van eind 2019 iets afgenomen, met name in het grondproces. Deze indicator is internationaal gebruikelijk, omdat ernstige voorvallen een betere meldingsbetrouwbaarheid hebben. In de figuur hierboven zijn de gemelde voorvallen genormaliseerd voor het aantal vluchten.

De daling in de trendlijn van het vluchtproces (FLT-proces) vanaf het eerste kwartaal van 2018 tot eind 2019 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'. Deze trendlijn per 100.000 vluchten is constant voor 2020.

In het grondproces (GND-proces) is de trendlijn in het verslagjaar

gedaald. Dit komt met name door een afname van platform- en taxibaanincursions (voorvallen op het taxibaanstelsel met betrokkenheid van een of meer luchtvaartuigen en/of voertuigen). Hier is, naast de afname van luchtverkeer, ook het effect zichtbaar van inspanningen van LVNL met haar ketenpartners gericht op het verbeteren van de veiligheid in het grondproces.

Een aantal maatregelen is in gang gezet om een verdere verlaging van het aantal voorvallen te bereiken. De samenwerking met Amsterdam Airport Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen in het Integral Safety Management System (ISMS) voor Schiphol staat daarbij voorop. LVNL neemt deel aan de verbeterprogramma's die op de ISMS-roadmap staan. De verdubbeling van de rijbaan Quebec tussen de Kaag- en de Zwanenburgbaan zal leiden tot verminderde files en wachttijden en minder complexe situaties. Ook de ontwikkeling van zuidwest Schiphol, waarbij het vermijden van het kruisen van de Kaagbaan (06/24) aan de orde is, is een voorbeeld uit het verbeterprogramma.

Online gepubliceerde voorvallen

LVNL publiceert op haar website voorvallen en resultaten van voorvalonderzoeken, conform vastgestelde criteria. Het betreft voorvallen van het type 'serious' of 'major', die gerelateerd zijn aan de uitvoeringstaak van LVNL. Het gaat om voorvallen die gebeuren onder verantwoordelijkheid van de LVNL-luchtverkeersleiding en geen technische of operationele zaken van vliegtuigen en/of de luchthavens. Dit doen wij om de omgeving meer inzicht te geven in de veiligheidssituatie in het luchtruim en op de burgerluchthavens.

We publiceren de onderzoeksresultaten in feitelijke beschrijvingen, zodat duidelijk wordt welke voorvallen die potentieel ernstig van aard waren hebben plaatsgevonden en hoe de veiligheid bij de luchtverkeersleiding wordt gemanaged. De voorvallen zijn ook gemeld bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Voor de kleine luchtvaart, waar piloten op zicht vliegen (VFR) gelden geen wettelijke veiligheidsnormen voor de afstand tussen twee vliegtuigen. De voorvallen die in deze categorie worden gemeld, onderzoeken we ook altijd zorgvuldig. Ze vallen echter buiten de internationaal vastgestelde criteria en randvoorwaarden voor publicatie.

Door de wereldwijde pandemie in 2020 was er veel minder vliegverkeer dan in 2019. Daarom vonden er in absolute aantallen minder voorvallen plaats. In 2020 publiceerden wij vier voorvallen op onze website (in 2019: dertien).

● Landingen Zwanenburgbaan Schiphol

Op zaterdag 18 januari 2020 werden op Amsterdam Airport Schiphol zestien landingen uitgevoerd op de Zwanenburgbaan (36C), terwijl deze baan op dat moment formeel nog niet beschikbaar was gesteld aan LVNL. Alle betrokken partijen waren op de hoogte en voorbereid op de ingebruikname van de Zwanenburgbaan. De baan was geïnspecteerd en de baanverlichting met bijbehorende stopbars, die beschermen tegen het ongeautoriseerd oprijden van de baan, waren aangezet. Hierdoor was er geen sprake van botsingsgevaar.

De belangrijkste oorzaak van het voorval was het feit dat de torenverkeersleiding van LVNL de luchthaven Schiphol niet had gevraagd om de Zwanenburgbaan formeel beschikbaar te stellen. Om juist dit soort situaties te voorkomen, werd er door LVNL al langer gewerkt aan extra systeemondersteuning. In de nacht van 16 op 17 maart 2020 is dit nieuwe veiligheidsvangnet succesvol geïmplementeerd.

● Verlies van afstand Groningen

Op donderdag 16 juli 2020 naderden een vliegtuig en een helikopter elkaar dichterbij dan de separatieminima voorschrijven. De luchtvaartuigen bevonden zich beide in het plaatselijk verkeersleidingsgebied van Groningen Airport Eelde.

Het voorval was het gevolg van een vergissing door de naderingsverkeersleider in het geven van een hoogte instructie en het niet waarnemen dat de piloot een andere hoogte teruglas dan de verkeersleider had bedoeld. De situatie werd onderkend na overschrijding van de separatieminima, waarna de verkeersleider heeft ingegrepen.

● Verlies van afstand Schiphol

Op maandag 28 september 2020 naderden twee vliegtuigen elkaar, tijdens de parallelle nadering op de Zwanenburgbaan (36C) en Aalsmeerbaan (36R) voor Amsterdam Airport Schiphol, dichterbij dan de separatieminima voorschrijven.

Het voorval ontstond doordat het vliegtuig dat naderde voor de Aalsmeerbaan de hoogte van 900 meter vóór de draai voor het onderscheppen van het Instrument Landing System (ILS) voor de eindnadering op deze baan nog niet had bereikt en daarbij de draai ruimer vloog. Hierdoor kwam het vliegtuig links van de te onderscheppen koersgeleiding uit. Door de naderingsverkeersleider is daarop de instructie gegeven om dit te corrigeren naar de localizer/de te onderscheppen koers.

Op basis van een aantal vergelijkbare voorvallen heeft LVNL een intern onderzoek uitgevoerd om alle onderliggende oorzaken van voorvallen rondom parallel naderen op Schiphol diepgaand te analyseren. De uitkomsten van dit onderzoek hebben geleid tot het doorvoeren van een aantal verbeterpunten: extra trainingsmodule voor de specifieke procedures voor parallel naderen bij luchtverkeersleiders, extra aandacht middels animatievideo voor de specifieke procedures voor parallel naderen bij piloten, monitoring van de parallelle operatie in een dashboard en toevoeging van een afstandsmarkering op radarbeeld. Er loopt een onderzoek naar de technische mogelijkheden ter verdere ondersteuning van luchtverkeersleiders.

● Verlies van afstand Schiphol

Op maandag 2 november 2020 naderden twee vliegtuigen - een Embraer 190 (E190) en een Airbus 320 (A320) - elkaar dichterbij dan de separatieminima voorschrijven. De vliegtuigen waren na elkaar vanaf de Kaagbaan (24) op Amsterdam Airport Schiphol vertrokken.

De snelheid van de E190 in de eerste minuut na de start ligt hoger dan die van de zwaardere A320, waardoor de onderlinge afstand terugloopt. Daarnaast verloopt de uitklim naar hoogte van de A320 minder gestaag dan de E190, waardoor ook het onderlinge hoogteverschil terugloopt. De harde tegenwind is een factor die in deze context moet worden meegenomen. Omdat beide vliegtuigen op een andere frequentie zaten en er door de betrokken verkeersleiders onderling niet voldoende is gecommuniceerd is het afstandsverschil tussen de twee toestellen binnen de separatiernorm gekomen.

LVNL heeft naar aanleiding van dit voorval middels safety communicatie extra aandacht van luchtverkeersleiders gevraagd om alert te zijn op snelheidsverschillen na de start.



Uitgebreidere informatie per voorval is te vinden op:
www.lvnl.nl/veiligheid/overzicht-voorvallen.

Europese indicatoren

In de Europese regelgeving zijn veiligheidsindicatoren vastgelegd waarover wij rapporteren. Alleen voor de Effectiveness of Safety Management (EoSM) indicator is door de Europese Commissie een specifieke 'target' vastgesteld.

In tegenstelling tot in vorige perioden is in referentieperiode (RP) 3 geen doelstelling en daarom geen meting meer opgenomen voor just culture. Onze ervaring is dat de just culture binnen LVNL uitstekend is. Dit baseren wij op de open gesprekken die we binnen LVNL hebben en het blijkt uit de hoge meldingsbereidheid.

1. Effectiveness of Safety Management System (EoSM)

De effectiviteit van veiligheidsmanagement (EoSM) wordt jaarlijks beoordeeld. Het wordt in het jaar daarop volgend in het tweede kwartaal gerapporteerd aan EASA, het European Aviation Safety Agency.

LVNL voldoet aan vrijwel alle normstellingen die in de toekomst gaan gelden, behalve op één onderdeel van Safety Risk Management. Dit voldoet naar verwachting volgend jaar al aan de norm voor 2024 door een geringe wijziging in ons Safety Risk Management proces.

Hoe wordt de indicator gemeten

LVNL vult een uitgebreide enquête in die ingaat op verschillende onderdelen van de bedrijfsvoering (study areas). De score wordt vervolgens getoetst door de Inspectie Leefomgeving en Transport en na goedvinden of bijstelling doorgestuurd naar EASA.

LVNL scoorde in het verslagjaar de Effectiveness of safety management 2020, volgens bovenstaande figuur 3, hier in blauw geplot per study area. De rode lijn is het doel volgens de Europese normen, die van toepassing zijn vanaf 2024.

Deze wijze van rapporteren is nieuw vanaf RP3, waardoor een vergelijking met 2019 niet mogelijk is.



2. Onderschrijdingen separatieminima

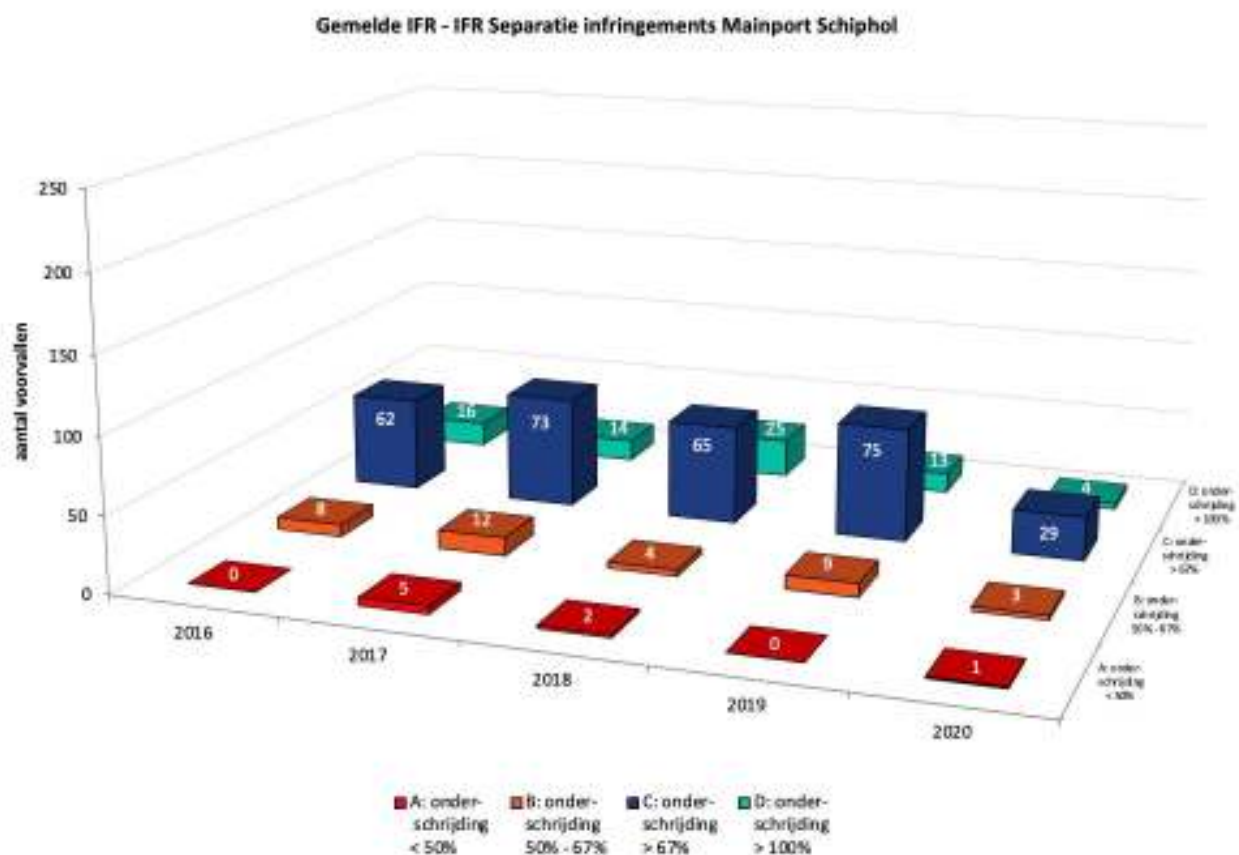
Voor deze indicator is in de Europese regelgeving geen doel vastgesteld.

Het aantal separatieonderschrijdingen op de Mainport Schiphol (de luchthavens Schiphol, Rotterdam en Lelystad samen) is flink afgenomen. In 2020 werd één separatieonderschrijding geclassificeerd als een 'serious incident', classificatie A, in 2019 waren dat er nul. Het aantal B-classificaties nam af, van negen in 2019 naar drie voorvallen in 2020. De dalingen komen door het significant afgenomen verkeersvolume.

LVNL hanteert voor de classificatie vier ernstcategorieën die worden afgeleid uit de kleinst gemeten separatie tussen de vliegtuigen. Daarmee wordt het eenvoudiger en objectiever om de classificatie van de International Civil Aviation Organisation (ICAO) voor veel voorvallen toe te passen.

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 type voorval een completere afspiegeling van de werkelijkheid bereikt. De classificatie van de ernst van een voorval is een resultaat van het onderzoek naar dat voorval.



Separatieonderschrijdingen tussen Instrument Flight Rules (IFR) verkeer op de Mainport Schiphol (de luchthavens Schiphol, Rotterdam en Lelystad samen) van 2016 tot en met 2020. Een onderschrijding van meer dan 100 procent (> 100%) betekent dat het voorval door een verkeersleider is gemeld, maar in de analyse achteraf toch geen separatieonderschrijding bleek.

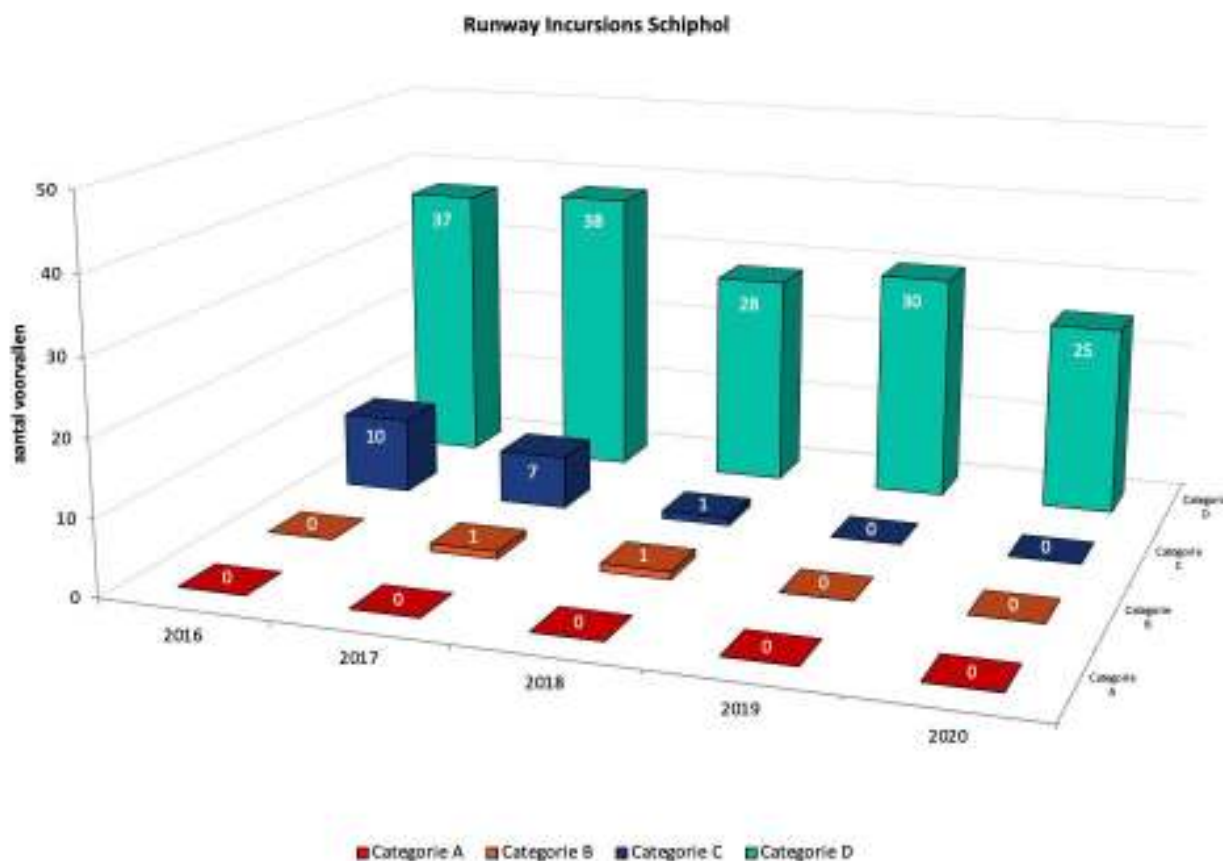
3. Runway incursions

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. Voor de ernstclassificatie van een incursion houden we vast aan de definities van ICAO om internationale vergelijking mogelijk te maken.

In het verslagjaar was het totaal aantal runway incursions op Schiphol 25 (in 2019 was het aantal runway incursions 30). Het beeld is vertekend omdat in januari 16 landingen plaatsvonden op een baan die formeel niet in gebruik was; deze werden alle als aparte incursion geteld. Buiten deze 16 is het aantal fors lager als gevolg van het sterk afgenomen aantal vliegbewegingen. Alle incursions bevonden zich in de categorie 'D - no immediate safety consequences'.

4. Luchtruimschendingen

Luchtruimschendingen, of 'Airspace Infringements', ontstaan als vliegtuigen zonder toestemming van de luchtverkeersleiding gecontroleerd luchtruim binnenvliegen. Vrijwel altijd zijn dit kleine vliegtuigen die onder zichtvliegomstandigheden (VFR) vliegen. Sinds Lelystad Airport gecontroleerd luchtruim is, zijn veel vliegers dit gebied zonder toestemming binnengevlogen. Dit verklaart de grote stijging van het aantal luchtruimschendingen vergeleken met eerdere jaren. Soms leidt een airspace infringement ook tot separatieverlies met een gecontroleerd vliegtuig. Deze worden dan als ernstiger voorval geclassificeerd. Dit kwam in 2020 niet voor.

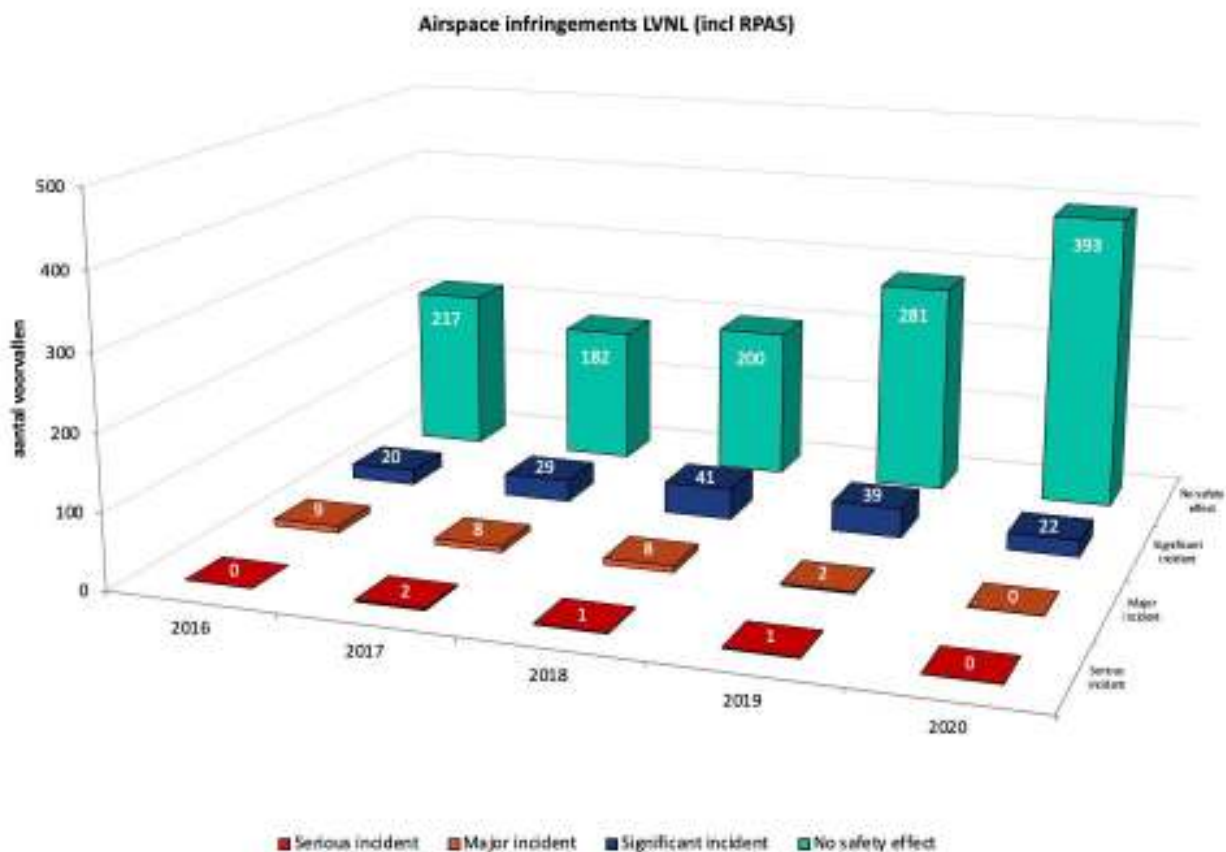


Wat hebben we van voorvallen en veiligheidsanalyses geleerd

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, aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid en eisen gesteld door de wet- en regelgevers, de toezichthouder en klanten. Maar ook vanuit proactieve analyse van veranderingen en inzichten uit veiligheidsanalyses.

De belangrijkste activiteiten in het verslagjaar:

- In 'Sector 3' (luchtruim in het zuidwestelijke gebied van Nederland waar Mainportverkeer van en naar het zuiden vliegt) zijn aanpassingen gedaan om de complexiteit van verkeersstromen en daarmee de werklast in deze sector te reduceren.
- Naar aanleiding van de al eerder genoemde 16 landingen op een niet formeel ter beschikking gestelde baan in 2020, werd gewerkt aan een extra veiligheidsnet om deze situatie in de toekomst te voorkomen. Dit is geïmplementeerd in het Electronic Flight Strips (EFS) systeem. Het bestaat uit een elektronische waarschuwing en blokkade waardoor de verkeersleider een baan pas in gebruik kan nemen nadat deze ook formeel is toegewezen aan LVNL.
- Met name door het grote aantal luchtruimschendingen in het plaatselijk verkeersleidingsgebied van Lelystad Airport steeg het totaal aantal airspace infringements significant. Het achterliggende risico is dat een onbekend vliegtuig (dat niet onder controle is van LVNL) in conflict komt met een vliegtuig dat wel wordt begeleid door LVNL. Hoewel er in 2020 geen separatieverliezen als gevolg van een airspace infringement ontstonden, blijft dit een risico dat voor LVNL moeilijk te beheersen is. Een nationale taskforce werd opgericht, waar LVNL aan deelneemt, met twee subwerkgroepen. Sommige daaruit voortkomende maatregelen hebben positief gewerkt, maar andere maatregelen werken nog onvoldoende. LVNL blijft zich inzetten voor beheersing van de ernst en aantal airspace infringements. Ook internationaal is hier veel aandacht voor.
- Naar aanleiding van een voorval bij Rotterdam op 24 december 2019, met ernstig separatieverlies tussen een ambulance helikopter en een Cessna Citation. Dit voorval is gepubliceerd op onze website. Het voorval was onder andere het gevolg van het feit dat special VFR-vluchten (een uitzonderingssituatie voor een vlucht onder zichtvliegvoorschriften maar met te lage zichtcondities) voor ambulancevluchten zo weinig voorkomen dat de precieze procedure niet (meer) bij iedere verkeersleider bekend was. LVNL paste in 2020 naar aanleiding van dit voorval de procedures omtrent Special VFR-verkeer aan en stelde zeker dat deze intern en extern bekend waren.



- Ingebruikname van Lelystad Airport als gecontroleerde luchthaven in 2019 leverde een groot aantal nieuwe voorvallen op. Door de relatieve onbekendheid van de vliegergemeenschap met de nieuwe vliegprocedures en bijbehorende radiotelefonie traden de al eerder beschreven voorvallen op: airspace infringements, runway incursions en vliegtuigen die dicht bij elkaar kwamen dan de bedoeling was. Eind 2019 zijn met spoed in- en uitvliegroutes aangepast. Een 'quick response' team werd ingesteld, waarbij met vliegers contact werd opgenomen om ze te informeren over een voorval en om van beide kanten te kunnen leren. Ook werd contact gelegd met de safety officers van de vliegclubs die op Lelystad opereren. Een vast Lelystad Safety Team werd ingericht. Door deze acties en samenwerking en door de gewenning van vliegers aan de nieuwe situatie, nam de hoeveelheid voorvallen in de loop van 2020 significant af.
- Om botsingen bij het achteruit duwen van vliegtuigen bij de gate (pushback) op het platform van Schiphol te voorkomen, zijn pushback procedures aangepast. Een speciale 'Taskforce Ground' heeft gedurende 2020 een veelheid aan maatregelen genomen om de veiligheid in het grondproces (pushback, slepen, taxiën) te verbeteren. Daardoor kunnen pushbacks veiliger en met minder risico op botsingen op grond verlopen.
- Bij het oplijnen van meerdere vliegtuigen die naderen voor gelijktijdige landing op parallelle banen is het voorgekomen dat vliegtuigen binnen de separatiernorm komen vlak voordat de geleiding wordt overgenomen door het ILS. In 2020 zijn er twee voorvallen geweest tijdens parallel naderen waarbij een toestel indraaide op een incorrecte hoogte terwijl een ander vliegtuig naderde voor de andere, parallelle baan. Mede naar aanleiding van eerdere voorvallen tijdens parallelle naderingen is een analyse naar onderliggende factoren uitgevoerd. Deze analyse resulteerde in vijf interne aanbevelingen:
 - Vergroot de awareness van verkeersleiders.
 - Vergroot de awareness van vliegers.
 - Meet en monitor specifiek.
 - Zorg voor systeemondersteuning waarbij de oplijnafstand voor de verkeersleider wordt gevisualiseerd.
 - Zorg voor een waarschuwing voor de verkeersleider als sprake is van een incorrecte onderscheppingshoogte.

De eerst vier aanbevelingen zijn al opgevolgd. Aan opvolging van de laatste aanbeveling wordt in 2021 gewerkt.

- Naar aanleiding van een voorval waarbij een vliegtuig in de nacht een startaanloop begon op een taxibaan, in plaats van op een startbaan, is een aanbeveling gedaan om buiten de uniforme daglichtperiode de standaardroute te volgen.
- Voor Groningen Airport Eelde werden benamingen gewijzigd voor op elkaar lijkende standaardvertrekroutes, om mogelijke verwarring uit te sluiten.

Opvolging van aanbevelingen uit voorgaande rapporten van de Onderzoeksraad voor Veiligheid

Het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid 'Veiligheid Vliegverkeer Schiphol' verscheen op 6 april 2017. Daarin werd een aantal aanbevelingen gedaan aan de sectorpartijen, waaronder LVNL. Een belangrijke stap in het opvolgen van die aanbevelingen lag in de oprichting van het ISMS. Net als in 2019 heeft Baines Simmons, een veiligheidsexpertbureau uit het Verenigd Koninkrijk, een evaluatie uitgevoerd van de werking van het ISMS. Het bureau kwam tot de volgende conclusie:

"Given the relatively short amount of time that the ISMS has been in place, to achieve an assessment of High OPERATING and to show demonstrable improvement from last year's assessment is impressive and considerable effort and commitment has gone into this achievement. Several indicators have already achieved a low or mid EFFECTIVE scoring which is in an industry leading position."

Veiligheidsstudies

Volgens de Europese regelgeving moet voor elke verandering aan het luchtverkeersleidingssysteem een veiligheidsbeoordeling of -studie worden uitgevoerd.

De belangrijkste beoordelingen en studies in het verslagjaar:

- Een safety analyse over het werken van verkeersleidingspersoneel tijdens de COVID-pandemie in relatie tot de RIVM-maatregelen.
- Een studie naar de mogelijke risico's die zich kunnen manifesteren bij opschaling van het verkeersvolume na de COVID-crisis.
- Een uitgebreide veiligheidsanalyse voor de wijzigingen in 'Sector 3'; luchtruim in het zuidwestelijke gebied van Nederland waar Mainportverkeer van en naar het zuiden vliegt.
- Een uitgebreide veiligheidsstudie voor de toekomstige afhandeling van luchtverkeer via een 'remote tower', waarin verkeer via communicatieverbindingen op afstand wordt afgehandeld.
- Beschouwing en toetsing in ISMS-verband op veiligheid van verschillende scenario's voor de aanleg voor de dubbele rijbaan 'Quebec'. De aanleg heeft grootschalige werkzaamheden op de luchthaven Schiphol met gewijzigd baangebruik tot gevolg.
- Een studie naar de mogelijke veiligheidseffecten van het in gebruik nemen van Electronic Flight Strips door verkeersleiders is afgerond.
- Een studie naar standaardisering van de radiotelefoniewerkwijze bij valschermspringgebieden is afgerond.
- Een uitgebreide veiligheidsanalyse voor de implementatie van 'RECAT-TBS' waarbij vliegverkeer dynamisch kan worden gesepareerd op basis van tijd - Time Based Separation (TBS) - in plaats van afstand. De analyse is ingediend bij de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Internationale samenwerking

Luchtvaart heeft voor Nederland in de aard der zaak een sterk grensoverschrijdend karakter. Voor LVNL is het van belang om contact te hebben en houden met Europese en wereldwijd regelgevende instanties en andere luchtverkeersdienstverleners.

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

In het kader van SES werkt LVNL op diverse terreinen, waaronder veiligheid, samen met Europese collega-organisaties. 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 (MUAC). 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.

EASA

EASA bereidt voor veiligheidsaspecten nieuwe regelgeving voor. EASA stelt regelgeving voor die uiteindelijk door de Europese Commissie als wetgeving wordt uitgebracht. In het verslagjaar kwam de nieuwe EU-verordening 2020-469 uit, die speciaal toeziet op

luchtverkeersleidingsprocedures. LVNL werkte aan de invoering van deze nieuwe EU-verordening, die per 27 januari 2022 van kracht wordt.

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 2020 werden drie vergaderingen gehouden, waarvan twee online. In het Safety Team krijgen wij - samen met CANSO - bijvoorbeeld inzicht in de maturity score van andere luchtverkeersleidingsorganisaties. Daaruit kan worden opgemaakt dat LVNL zich in de voorhoede bevindt.

CANSO Safety Standing Committee

LVNL is lid van de Steering Group van het Safety Standing Committee van CANSO. Jaarlijks wordt een CANSO Annual Safety Seminar georganiseerd. Dit bevordert de kennis van wat internationaal gaande is en verzekert ons van de kennis van de beste methoden en technieken om de veiligheid te borgen. Zo werd informatie gedeeld over de maatregelen die we nemen om de veiligheid te waarborgen als het verkeer na de COVID-pandemie weer op gang komt.



DEFINITIES en criteria

Zogturbulentie

De turbulentie die optreedt achter de beide vleugeltippen van een vliegtuig door de draagkracht van de vleugels die ontstaat als een vliegtuig zich voortbeweegt door de lucht.

Voorval

Elke veiligheidsgerelateerde gebeurtenis die een luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar brengt, of, indien niet gecorrigeerd of ondervangen, in gevaar zou kunnen brengen, en die in het bijzonder een ongeval of een ernstig incident omvat.

IFR-verkeer

Vliegverkeer dat vliegt en navigeert met behulp van instrumenten (instrument flight rules).

VFR-verkeer

Vliegverkeer dat vliegt 'op zicht', volgens de zichtvliegvoorschriften (visual flight rules).

Just culture

Een sfeer van vertrouwen waarin mensen worden aangemoedigd tot het verstrekken van essentiële veiligheidsgerelateerde informatie terwijl ook duidelijk is waar de grens ligt tussen acceptabel en onacceptabel gedrag.

Ernstcategorieën volgens ICAO

- 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 Air Traffic Control (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.

Effectiveness of Safety Management System (EoSM)

Voor elk van de elementen van het safety management system (SMS) zoals beschreven in International Civil Aviation Organisation (ICAO) annex 19 is een study area afgeleid en voor zover redelijkerwijs mogelijk in overeenstemming gebracht met Uitvoeringsverordening van de Europese Unie (EU) 2017/3731 van de Europese Commissie. Voor elk studiegebied is een vraag (of een reeks vragen) afgeleid en zijn de effectiviteitsniveaus beschreven. De beschikbare effectiviteitsniveaus en de beoogde betekenissen daarvan zijn:

- Niveau A - informele afspraken: SMS-processen en/of eisen zijn niet afgesproken op organisatieniveau; ze worden niet routinematig uitgevoerd of zijn afhankelijk van het individu toegewezen aan de taak.
- Niveau B - gedefinieerd: SMS-processen en/of vereisten zijn gedefinieerd maar nog niet volledig geïmplementeerd, gedocumenteerd of consequent toegepast.
- Niveau C - beheerd: SMS-processen en/of vereisten zijn volledig gedocumenteerd en consistent toegepast.
- Niveau D - verzekerd: er is bewijs beschikbaar om vertrouwen te wekken dat SMS-processen en/of eisen op de juiste manier worden toegepast en positieve, meetbare resultaten opleveren.

Runway incursions categorieën volgens ICAO

- Category A: a serious incident in which a collision was narrowly avoided.
- Category B: 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: an incident characterized by ample time and/or distance to avoid a collision.
- Category D: 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.

I. RESULTATEN

Efficiëntie, prestaties en kwaliteit

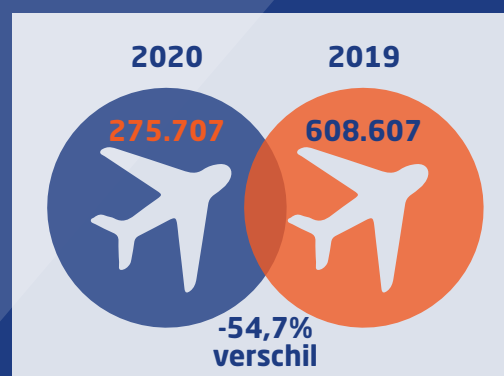




BESTUURSVERSLAG VERKEERSCIJFERS

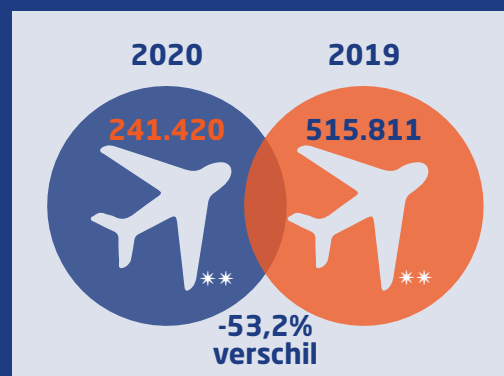
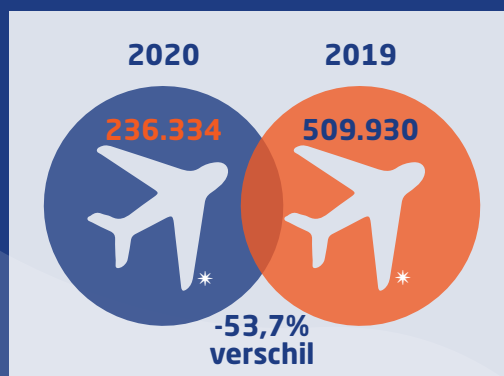
Amsterdam Area Control Centre - ACC

Totaal aantal afgehandelde vluchten



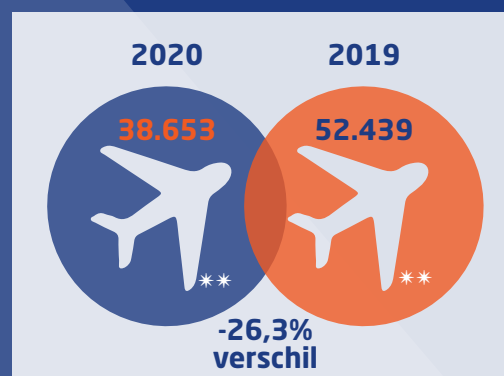
Schiphol Tower/Approach - TWR/APP

Totaal aantal afgehandelde vluchten + Totaal inclusief terreinvluchten



Rotterdam The Hague Airport - Rotterdam

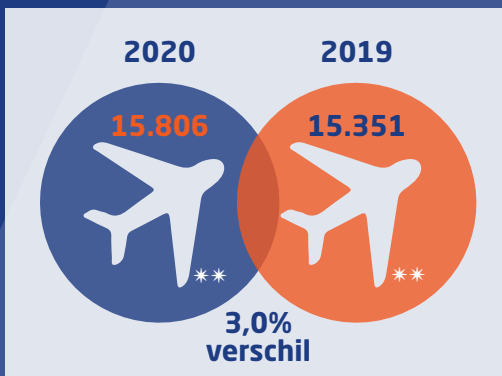
Totaal aantal afgehandelde vluchten, inclusief terreinvluchten



- * 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.

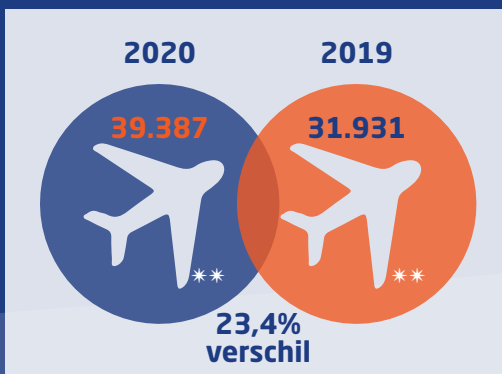
Maastricht Aachen Airport - Beek

Totaal aantal afgehandelde vluchten, inclusief terreinvluchten



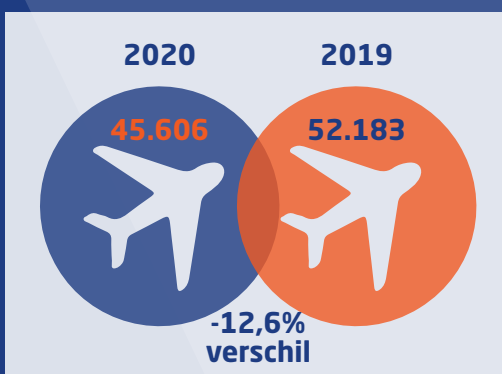
Groningen Airport Eelde - Eelde

Totaal aantal afgehandelde vluchten, inclusief terreinvluchten



North Sea Area Amsterdam en ongecontroleerd boven land

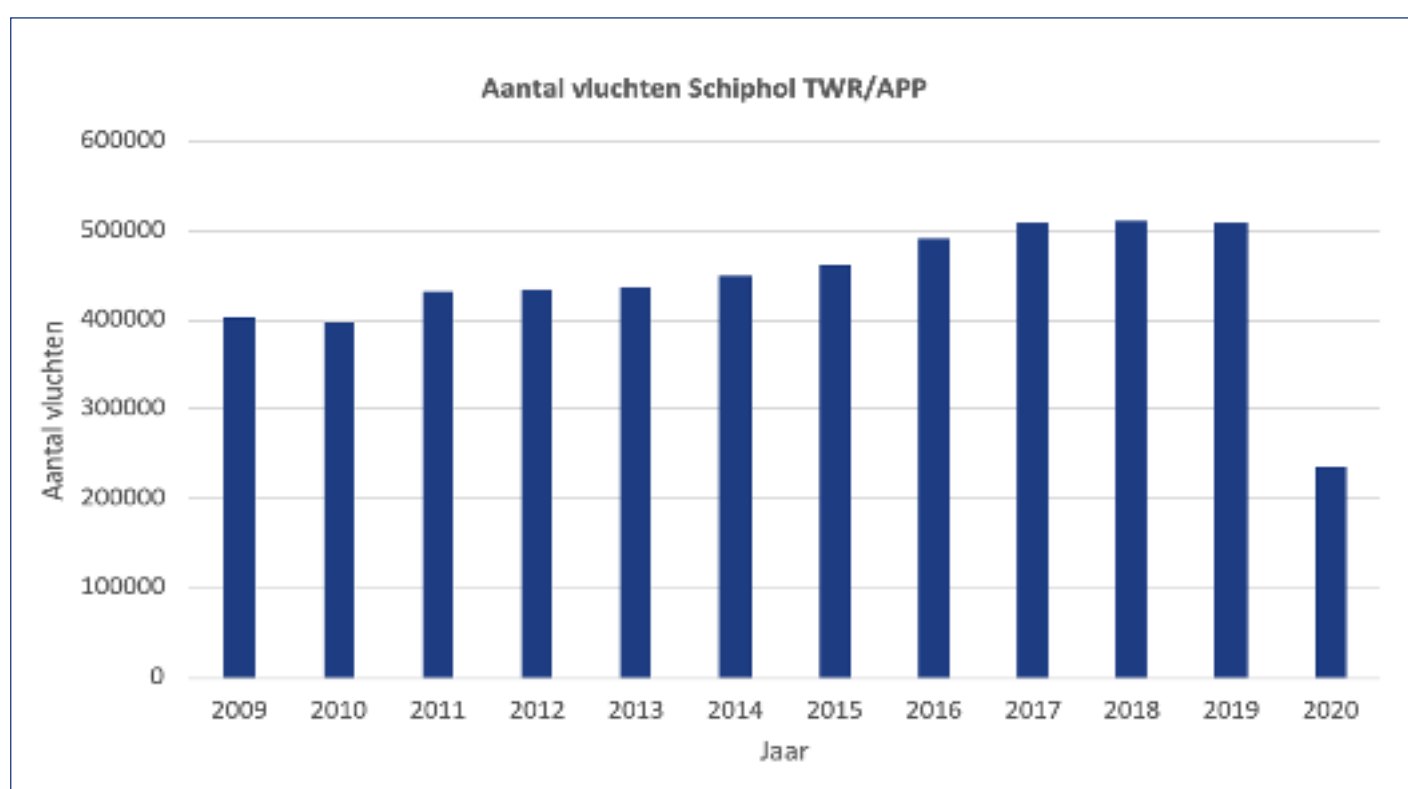
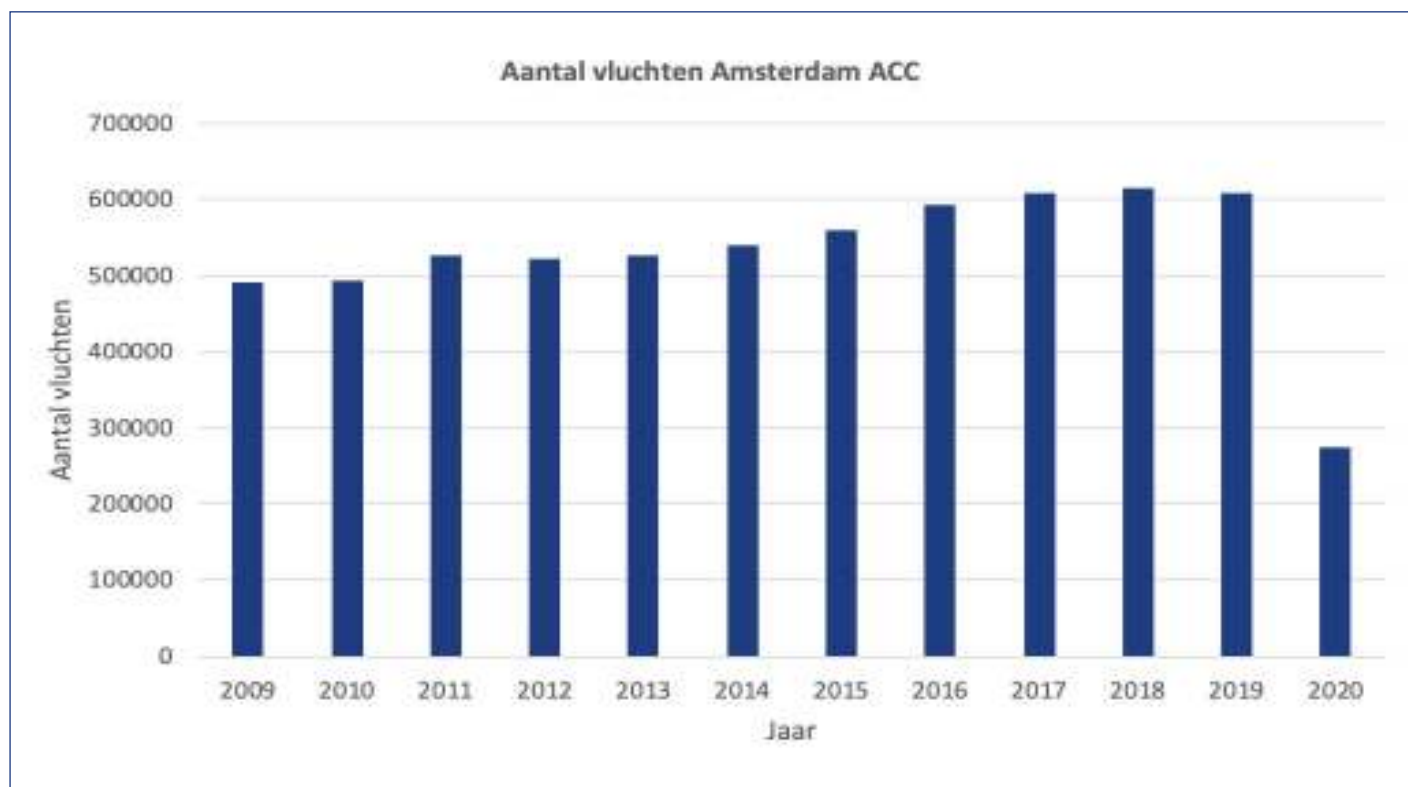
Totaal aantal afgehandelde vluchten



Waarvan gefactureerd in 2020: 9.077

Waarvan gefactureerd in 2019: 9.713

Vershil: -6,5%



Resultaten

EFFICIËNTIE, PRESTATIES EN KWALITEIT

VERKEER

Door de COVID-pandemie is het vliegverkeer in het verslagjaar zeer sterk afgenomen. Was in januari en februari nog een normaal verkeersbeeld te zien, sinds medio maart 2020 is sprake van een ernstige terugval. Het dieptepunt lag in april 2020 met een afname van het totaal aantal vliegbewegingen met meer dan 80 procent ten opzichte van dezelfde maand in 2019.

Voor Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde gold echter een toename van het aantal vluchten. Voor Groningen is dit het gevolg van de integratie van Martinair en KLM Luchtvaartschool in mei 2020. Voor Maastricht geldt dat het aantal vrachtluchten als gevolg van de COVID-pandemie is toegenomen.

In de periode augustus/september nam het aantal vluchten enigszins toe. De totale hoeveelheid vluchten in die maanden liet echter nog steeds een krimp zien van rond de 50 procent ten opzichte van dezelfde periode in het vorige jaar. Het verkeer op Schiphol tijdens de piektijden (met name de vijfde piek en in mindere mate de eerste piek van binnenkomende vluchten) herstelde zich echter sterker, waardoor er weer duidelijke piekmomenten waren op de dag met ongeveer 65 landingen per uur op Schiphol tijdens de drukste pieken in september.

FABEC -doelen

Het FABEC-capaciteitsdoel is vastgesteld op een gemiddelde air traffic flow management (ATFM) vertraging (en-route luchtruim) van maximaal 3,45 minuut per vlucht in 2020. Daarnaast geldt een aparte norm voor maximale vertraging met door de Air Navigation Service Providers (ANSP's) 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. De CRSTMP-norm is in het verslagjaar 2,28 minuut per vlucht.

FABEC heeft als geheel de doelstellingen voor 2020 uit het Draft Performance Plan versie 1.0 dat is ingediend op 1 oktober 2019 gehaald. LVNL heeft een positieve bijdrage geleverd aan dit resultaat en verwacht dat ook in 2021 te doen. De vertragingen in het FABEC-gebied zijn met name door het sterk gereduceerde vliegverkeer afgenomen.

Om de FABEC-doelen te bereiken zijn in Nederland individuele doelen gesteld voor ACC, dat de verantwoordelijkheid is van LVNL en voor 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 derde referentieperiode² (2020-2024) niet verplicht. De doelen verwijzen echter wel naar de gemeenschappelijke belofte om het doel van een gemiddelde ATFM-vertraging per gecontroleerde vlucht (3,45 minuut) en het presteren binnen de CRSTMP-norm (2,28 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 verbonden³. De bonus of boete wordt verdeeld over de partners die hebben bijgedragen aan het wel of niet halen van de norm. Daarnaast heeft FABEC het 'OPS-prestatieproces' ontwikkeld. Wanneer een FABEC-luchtverkeersdienstverlener niet voldoet aan de doelstellingen, moet deze maatregelen voorstellen om de prestaties te verbeteren.

- 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

2. 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.

3. De bonus-malus regeling is in 2020 niet van toepassing, omdat het performance plan 2020 niet is goedgekeurd.

Capaciteitsprestaties LVNL

Gemiddelde vluchtvertraging, gerelateerd aan luchtverkeersdienstverlening (ATFM)



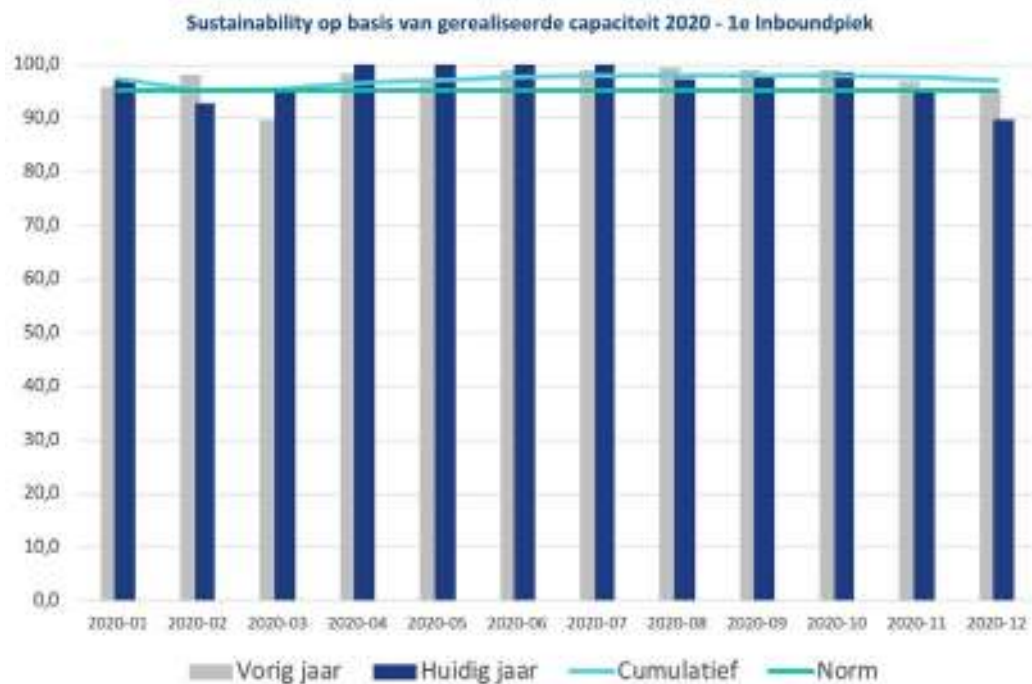
De gemiddelde vluchtvertraging gerelateerd aan luchtverkeersdienstverlening (ATFM) wordt gemonitord. De indicatieve waarden voor de gemiddelde en-route ATFM-vertraging zijn 0,13 minuut per gecontroleerde vlucht voor alle redenen en 0,09 minuut per gecontroleerde vlucht voor de CRSTMP-redenen. In 2020 was de gemiddelde en-route ATFM-vertraging voor LVNL 0,01 minuut per gecontroleerde vlucht voor alle redenen en 0,01 minuut voor CRSTMP-redenen. Ook hier moet worden opgemerkt dat het aantal vliegbewegingen als gevolg van de COVID-pandemie sterk is afgenomen.

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 2020 was de gemiddelde airport ATFM-vertraging 1,30 minuten per aankomende vlucht voor alle redenen en 0,03 minuut voor CRSTMP-redenen. De voornaamste niet-CRSTMP-redenen waren incidenteel het hogere verkeersaanbod dan de nominale capaciteit, en verder baan- en rijbaanonderhoud en slecht zichtcondities, harde wind en buien. Deze weersomstandigheden veroorzaakten vooral in februari vertragingen.

Gemiddelde airport ATFM-vertraging per arrival



Betrouwbaarheid uurcapaciteit 1e inboundpiek



In de grafiek hierboven staat de tot doel gestelde en gerealiseerde prestatie ten aanzien van de 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 2020 was de sustainability van de uurcapaciteit voor de eerste inboundpiek 97,1 procent bij een norm van 95 procent. In 2019 was dit 97,2 procent. Door de COVID-pandemie was er sprake van een historisch laag aantal vluchten. Er is besloten om sustainability te blijven rapporteren op 100 procent ook als er onvoldoende aanbod was tijdens nominale condities. LVNL kon immers in die situaties de capaciteit leveren die de luchtvaartmaatschappijen nodig hadden. Gedurende het jaar was er wel sprake van een aantal dagen met ongunstige weercondities (met name in december 2020) waarbij de beschikbare capaciteit soms lager uitkwam dan 68 landingen per uur.

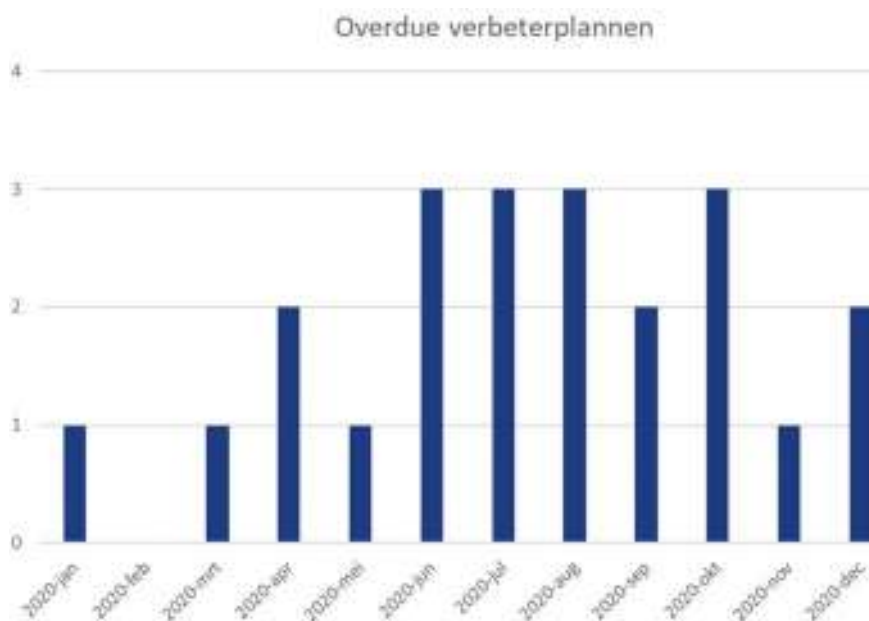
Kwaliteitszorg

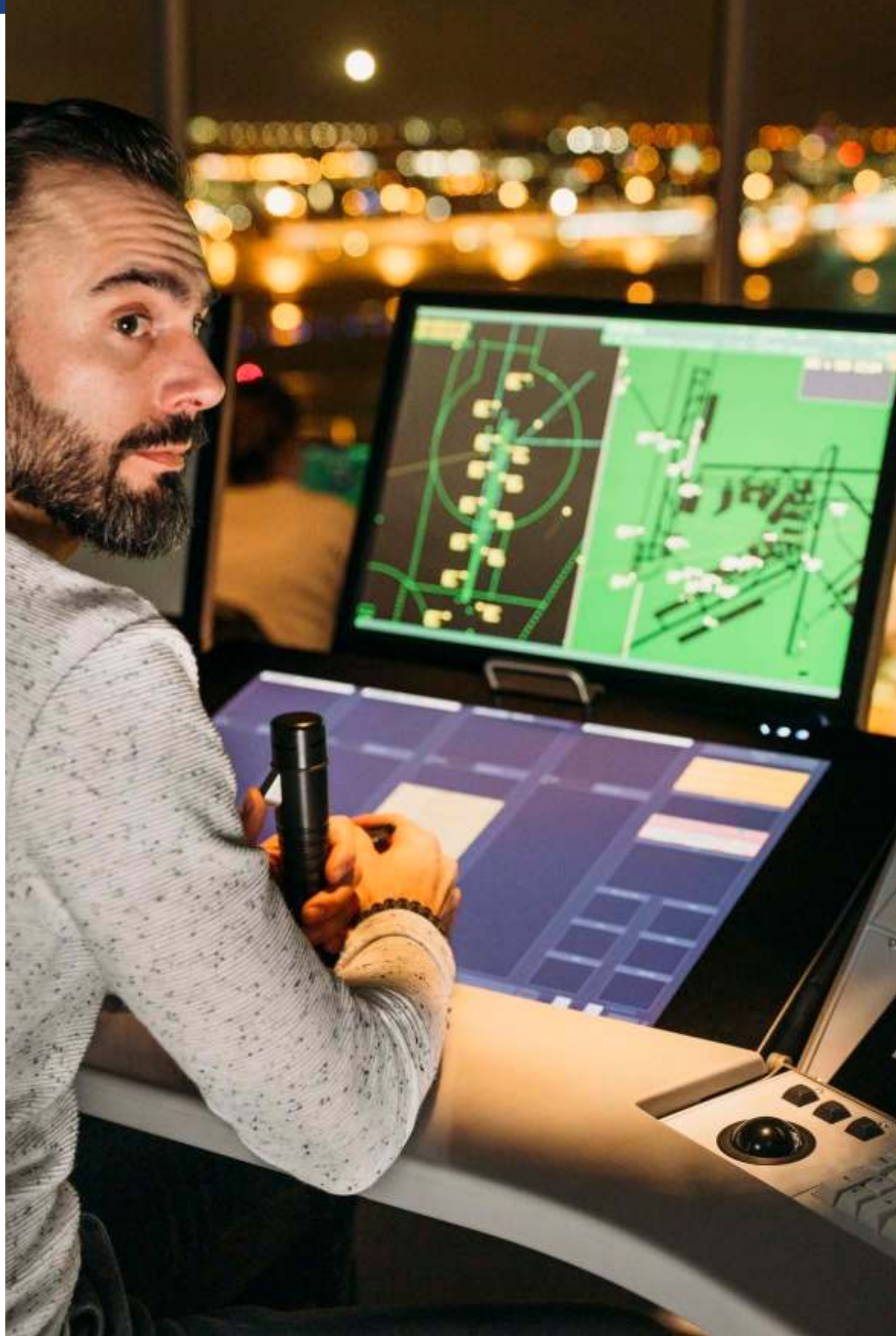
Kwaliteitszorg is het geheel aan maatregelen waarmee LVNL op systematische manier de kwaliteit van onze operationele dienstverlening in brede zin bepaalt, bewaakt en verbetert.

De Governance, Risk and Compliance (GRC) board geeft sturing aan de inrichting van de organisatie en processen, het aantoonbaar compliant zijn met (inter)nationale wet- en regelgeving en het afhandelen van bevindingen en aanbevelingen uit in- en externe audits en onderzoeken.

In maart 2020 heeft Det Norske Veritas Gemanischer Lloyd (DNV GL) de ISO9001-audits grotendeels online uitgevoerd met behoud van kwaliteit. Er zijn geen bevindingen, alleen observaties. De National Supervisory Authority heeft ook een aantal audits online uitgevoerd. Daarbij is één bevinding geconstateerd. LVNL voldoet aan de vereisten uit de zogenoemde Common Requirements van de Europese Commissie.

De maatregelen om zoveel mogelijk te voorkomen dat verbeterplannen later dan gepland resultaat opleveren (overdues van verbeterplannen), zijn in het verslagjaar effectief gebleken; in het verslagjaar is het aantal teruggebracht tot maximaal drie.





I. RESULTATEN

Maatschappij en klant





Resultaten

MAATSCHAPPIJ EN KLANT

Minimalisering van negatieve effecten van luchtvaart voor de omwonenden van luchthavens, de maatschappij en het milieu staan hoog op de LVNL-agenda.

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 vanuit zijn eigen expertiseveld.

Onze organisatieambities

De 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.

De doelstellingen die LVNL in 2017 heeft vastgesteld zijn:

- Een CO2-reductie van onze bedrijfsvoering van vijfendertig procent in 2025.
- Een reductie van vijftig procent van het gebruik van primaire grondstoffen in 2025.
- Een CO2 footprint van onze bedrijfsvoering van nul in 2030.
- Honderd procent circulaire bedrijfsvoering in 2030.

Het verslagjaar stond vooral in het teken van het verder uitwerken van de ambitie door het:

- Houden van metingen en vaststellen van de huidige uitstoot.
- Onderzoeken en waar mogelijk uitvoeren van ideeën en wensen van onze medewerkers op het gebied van duurzaamheid.
- Borgen van duurzaamheid binnen LVNL, bij medewerkers, maar ook door duurzaamheid als onderwerp mee te nemen in onze inkooptrajecten.

Meting CO2 footprint

De CO2-emissie van LVNL was in 2017 gelijk aan 10.538 ton CO2-equivalenten. In de daaropvolgende jaren is een dalende trend waar te nemen. De sterke afname in de CO2-emissie wordt met name veroorzaakt door het feit dat LVNL haar elektriciteit duurzaam heeft ingekocht (in 2019 en 2018 Europese wind, vanaf 2020 Nederlandse wind) en door het feit dat LVNL deelneemt aan het BioFuel Compensation Program van KLM, waardoor de CO2-emissie van de vluchten met KLM of een partnerbedrijf wordt gecompenseerd.

De verdere afname in 2020 is een gevolg van de COVID-pandemie en het feit dat de medewerkers van LVNL sinds maart zo veel als mogelijk thuiswerken. Hierdoor is met name in scope 3 een grote afname zichtbaar in de CO2-emissie. In zijn totaliteit is de CO2-emissie in 2020 afgenomen met 7.062 ton CO2-equivalenten ten opzichte van 2017. Dit is een afname van 67 procent.

Co2 emissies (in tonnen)		Veroorzaakt door	2020	2019	2018	2017
Scope 1	Directe emissies van de organisatie	Aardgas, koelmiddelen, verbruik brandstof wagenpark LVNL	953	990	1.129	1.133
Scope 2	Indirecte emissies waar de organisatie invloed op heeft	Elektriciteit, brandstofverbruik installaties	0	0	0	5.128
Totaal Co2			953	990	1.129	6.261
Scope 3	Indirecte emissies waar de organisatie geen directe invloed op heeft	Woon-/werkverkeer, vliegverkeer zakelijke reizen, brandstof dienstreizen, openbaar vervoer zakelijk verkeer, verbruik papier	2.524	4.582	4.723	4.277
Totaal Co2			3.477	5.572	5.852	10.538

Verduurzaming bedrijfsvoering

Verduurzaming gebouwen op Schiphol Oost

Ons hoofdgebouw bestaat uit drie delen. De twee oudste bouwdelen hebben samen een energielabel C. Het derde, jongere bouwdeel, heeft energielabel A. Daarin zijn energiezuinige maatregelen getroffen, zoals ledverlichting in de parkeergarage. Het bouwdeel Polaris heeft ook een A-label. In het verslagjaar is onderzocht welke mogelijke routes en maatregelen er zijn om in de toekomst aan onze doelstellingen voor het hoofdgebouw te kunnen voldoen. Op basis hiervan zijn investeringen opgenomen in onze meerjaren projectenbegroting.

Vergroening wagenpark

We vervangen ons wagenpark geleidelijk door elektrische auto's. Voor een deel van het wagenpark is dit om praktische redenen niet mogelijk. In 2020 zijn vijf auto's vervangen door elektrische auto's, daarnaast hebben wij vier auto's niet meer vervangen voor nieuwe auto's, waardoor ons wagenpark is gekrompen. Het aandeel elektrisch auto's vertegenwoordigt nu ruim een kwart van het wagenpark (2019: 15 procent).

Time for Nature

Op de World Environment Day met als thema 'Time for Nature' hebben wij voor iedere medewerker van LVNL een boom aangeschaft die is geplant in Oeganda. Er zijn ruim duizend

bomen aangeschaft. LVNL investeert hiermee in een duurzaam bosproject in een ontwikkelingsland, waarmee tevens een aantal lokale gezinnen wordt ondersteund. We dragen hiermee ook bij aan CO2-compensatie.

Nieuwe huisvestingsvisie

Eind 2019 is in samenwerking met een adviesbureau gewerkt aan een nieuwe huisvestingsvisie voor de LVNL-gebouwen. Het doel hiervan is om te komen tot een andere, duurzame inrichting met een moderne uitstraling. In 2020 is als pilot een deel van ons bouwdeel C gerenoveerd en ingericht met inachtneming van de duurzaamheidscriteria. Er is onder andere voor gekozen om gebruik te maken van circulair meubilair dat modulair is opgebouwd, waardoor hergebruik van materialen mogelijk is. Daarnaast is het oude meubilair ingezet als grondstof voor nieuw meubilair, zodat de impact op het milieu is geminimaliseerd.

Duurzame vliegtuigbrandstof

Omdat brandstof in belangrijke mate bijdraagt aan de CO2-uitstoot van vliegtuigen, betekent een duurzame brandstof mogelijk aanzienlijke milieuwinst voor de luchtvaart. We blijven het Corporate BioFuel-programma KLM ondersteunen om het gebruik van biobrandstof verder op te schalen. LVNL levert haar bijdrage aan het programma door honderd procent van de reizen van medewerkers met KLM-vluchten te compenseren.



Duurzaam taxiën op Schiphol

Als vervolg op het sectorplan slim en duurzaam heeft LVNL in 2020 samen met Schiphol, maatschappijen en afhandelaren deelgenomen aan een operationele test en een simulatie met de Taxibot op de luchthaven Schiphol. Doel van deze test was om te bepalen of de invoering van duurzaam taxiën op Schiphol haalbaar is en wat de potentiële opbrengst daarvan is. Door een vliegtuig naar de startbaan te slepen in plaats van deze op eigen kracht te laten rijden wordt kerosine en daarmee uitstoot van CO₂ bespaard. Voor LVNL is daarbij van belang dat dit gebeurt met behoud van veiligheid, capaciteit en uitvoerbaarheid voor de luchtverkeersleider. In 2021 wordt de evaluatie afgerond en het vervolgproces bepaald.

Verduurzaming gebruik luchtruim

Luchtruimherziening

LVNL werkt sinds 2017 aan het programma Luchtruimherziening. In dit programma werken we samen met de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Defensie, het Commando Luchtstrijdkrachten en MUAC onder andere aan duurzaam gebruik van het luchtruim, zodat de impact van vliegen op de omgeving wordt beperkt. Meer informatie over dit programma is in dit jaarverslag te vinden in het hoofdstuk over ons projectenportfolio.

SES

In Europees verband staat het SES-initiatief voor één gemeenschappelijk luchtruim zonder (merkbare) landsgrenzen, ter ondersteuning van de capaciteitsbehoefte, veiligheid, milieu en kostenefficiëntie van de luchtvaart op langere termijn. Samen met Europese partners zet LVNL zich actief in voor een snellere invoering van SES. Dit zorgt in potentie voor een modernisering van de Europese luchtverkeersleiding en voor meer efficiëntie in processen op de grond, de vliegtuigafhandeling en het gebruik van de luchthavens. Optimalisatie van het luchtruim in de regio vergroot de veiligheid en de capaciteit, verkort de vliegroutes en de kosten en vermindert het brandstofverbruik én de uitstoot van vliegtuigen.

FABEC

In 2020 kwam door de grote afname van de hoeveelheid vliegverkeer veel meer aandacht voor een duurzame vluchtafhandeling. Omdat het Europese luchtruim veel minder vol was dan vóór 2020, konden vliegtuigen op grotere hoogte veel directer vliegen. Bovendien hoefden ze minder lang op lage hoogte te vliegen.

Bij de opbouw van het vliegverkeer speelt duurzaamheid een belangrijke rol. LVNL kan daar binnen het kleine Nederlandse luchtruim beperkt aan bijdragen. We werken daarom in FABEC-verband samen met collega-luchtverkeersdienstverleners.

In 2020 werd in deze samenwerking onder andere onderzocht waarom luchtvaartmaatschappijen ondanks het relatief

rustige luchtruim en het opheffen van veel restricties, niet altijd de kortste route kozen. Verder zijn experts van luchtverkeersleidingsorganisaties en luchtvaartmaatschappijen tijdens een workshop over verticale vluchtefficiëntie met elkaar in discussie gegaan over wat optimale vluchtprofielen zijn vanuit het oogpunt van uitstoot en geluid en hoe de huidige prestatie verbeterd kan worden.

In 2021 en de jaren daarna lost LVNL samen met haar FABEC-partners waar mogelijk belemmeringen op voor een efficiënte vluchtafhandeling met het doel de CO₂ uitstoot te verminderen.

Verbetering van de leefomgeving

Omgevingsraad Schiphol (ORS)

De ORS is het gremium waar alle vraagstukken, belangen en partijen rond de ontwikkeling van Schiphol en omgeving bij elkaar komen. LVNL neemt deel aan de overleggen van het Regioforum en de werkgroepen die onder de ORS ingesteld zijn. In 2020 heeft Pieter van Geel in opdracht van de minister van Infrastructuur en Waterstaat zijn onafhankelijk advies 'Schiphol vernieuwd verbinden' uitgebracht over de toekomst van de ORS. Samen met alle betrokken partijen heeft LVNL hieraan een bijdrage geleverd. In 2021 formuleert de minister hierop een kabinetsreactie.

Minderhinderschiphol.nl

LVNL heeft samen met Schiphol en met steun van de maatschappijen de website minderhinderschiphol.nl opgezet, waarmee we laten zien welke hinderbeperkende maatregelen er genomen zijn en in de toekomst worden genomen. Hierbij zijn we uitgegaan van de suggesties en concrete voorstellen die we hebben ontvangen van lokale bestuurders, omwonenden en andere betrokkenen, naast onze eigen expertise en innovaties in luchtvaarttechnieken en -systemen. Hierin zijn ook opmerkingen uit huiskamergesprekken, de meest gehoorde klachten en verzoeken van het Regioforum in meegenomen.

In 2020 hebben we het pakket aan maatregelen geconsulteerd in de omgeving. Hiervoor zijn informatiesessies georganiseerd op verschillende plaatsen in de regio, hebben we gemeenteraden en besturen bezocht en is een internetconsultatie uitgevoerd. Dit heeft geleid tot ruim duizend reacties. In maart 2021 presenteerden we het naar aanleiding van de consultatie geactualiseerde pakket maatregelen aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Verhogen NIRSI

In 2020 is een nieuwe procedure geïntroduceerd waarbij vliegtuigen die in de nacht vanuit het noorden landen op Schiphol, gemiddeld hoger vliegen. Bij nachtelijke landingen op de Polderbaan of de Zwanenburgbaan vliegen vliegtuigen hoger boven zee. Daardoor vliegen zij ook het eerste deel boven land hoger en met minder motorvermogen. Hierdoor neemt vooral voor bewoners in Castricum en Limmen de geluidshinder af.

Vaste nachtnaderingsroute naar de Zwanenburgbaan

In 2020 zijn twee vaste nachtnaderingsroutes naar de Zwanenburgbaan geïmplementeerd: één 'gekromde' nadering om woonkernen heen en één vaste nadering in een rechte lijn naar de Zwanenburgbaan. De techniek voor de gekromde nadering kwam eind 2018 beschikbaar, waarna LVNL deze techniek direct heeft toegepast voor de ontwikkeling van de nachtnadering naar de Zwanenburgbaan.

Bij het gebruik van deze nieuwe routes volgen vliegtuigen een strakke lijn vanaf zee over het eerste stuk van de route naar de Polderbaan. Bij de rechte route draaien vliegtuigen voorbij Uitgeest naar de Zwanenburgbaan. Bij de gekromde variant worden de woonkernen Uitgeest en Zaanstad vermeden. In beide varianten wordt gemiddeld hoger aangevlogen met lager motorvermogen.

Verplaatsen vertrekroute bij Bodegraven

De vertrekroute boven Bodegraven is in 2020 iets naar het oosten verlegd. Dit is gebeurd op verzoek van de gemeente Bodegraven en de route is ontwikkeld in samenwerking met de Omgevingsraad Schiphol. Door het verleggen van de route vliegen vliegtuigen minder over Bodegraven en verder ten oosten van Reeuwijk-Brug en Gouda, waardoor ook daar de geluidshinder afneemt.

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.

Gebruiksplanjaar 2020 is afgesloten zonder overschrijdingen van de normen voor de Regels voor Route- en Baangebruik zoals vastgelegd in de RMI.

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 zoekbas.nl.

Klantwaardering en -consultatie

Onderzoek

LVNL voert klantwaarderingsonderzoeken uit. Het laatste onderzoek is in 2018 gedaan. We verwachten in 2022 een nieuw onderzoek te doen.

Consultatie

Naast informele consultaties die LVNL doet, heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een schriftelijke consultatie uitgevoerd, waarvan de focus vanwege de COVID-pandemie alleen op de tarieven voor 2021 lag. De tariefvoorstellen waren gebaseerd op het prestatieplan van 2019, dat de enige beschikbare juridische basis voor de tarieven vormt. In reactie op de schriftelijke consultatie heeft het ministerie reacties ontvangen van diverse luchtvaartmaatschappijen en belangenorganisaties. Alle reacties hadden betrekking op de algemene (financiële) impact van de pandemie op de luchtvaart. Op de specifieke tarieven voor 2021 zijn geen reacties ontvangen.

Voor alle stakeholders van de Regional Unit heeft in juni 2020 een virtuele sessie plaatsgevonden waarin het bestuur en management onze corporate visie en strategie heeft toegelicht. Daarin was specifiek aandacht voor de stappen die we zetten richting een centralised base voor de luchtverkeersdienstverlening op Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport. De deelnemers afkomstig van luchthavens, luchtvaartmaatschappijen, defensie, Aircraft Owners & Pilots Association (AOPA), KLM Flight Academy en de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Defensie gaven aan het op prijs te stellen uitgebreid in gesprek te kunnen gaan met LVNL over onderwerpen die de operatie rondom regionale luchthavens direct raakt. Zij spraken tevens de hoop uit dat dergelijke bijeenkomsten ook in de toekomst plaatsvinden. Wij hebben toegezegd vergelijkbare sessies ook in de toekomst te blijven organiseren.

De stakeholders van de North Sea Area Amsterdam (NSAA) heffingszone zijn op 22 oktober eveneens schriftelijk geconsulteerd over het tarief voor 2021. Zij zijn akkoord met het voor 2021 gepubliceerde tarief.

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.

Aard en onderzoek van de klachten

Van de in 2020 binnengekomen klachten hadden zevenendertig klachten (45 procent) betrekking op geluid en waren drieëndertig klachten (40 procent) gebaseerd op route en baangebruik. De andere twaalf klachten (15 procent) waren divers van aard.

KLACHTAFHANDELING 2020

Aantal niet afgehandelde klachten uit 2019 of eerder	0
Aantal binnengekomen klachten in 2020 (2019: 63)	82
Totaal aantal te behandelen klachten in 2020	82
Aantal afgehandelde klachten uit 2019 of eerder	0
Aantal afgehandelde klachten uit 2020	80
Totaal aantal afgehandelde klachten	80
Aantal niet afgehandelde klachten op 31 december 2020	2

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 2020 werden 44 van de 80 klachten - meestal voor extra informatie - doorverwezen, waarvan enkele naar meerdere instanties of websites.

De in 2020 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.

DOORVERWEZEN KLACHTEN 2020

LVNL-website	5
Defensie	4
Bewonersaanspreekpunt Schiphol (Bas)	8
Stichting Leefomgeving	2
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	1
Website minder hinder	5
Website overheid	1
Website Martinair	1
Website kicl	2
Klachtencoördinator voor beantwoording	3
ORS	1
Luchtvaartpolitie	1
Cargolux	1
CDO Lelystad	1
Website meldpunt Lelystad Airport	2
LVNL Klachtenregeling	2
Luchthavenverkeerbesluit	1
User group Lelystad	1
Meldpunt Groningen Airport Eelde	1
Up in the Sky	1
Totaal	44

Klachtprocedures, bezwaar- en beroepsprocedures

In 2019 is één klachtprocedure bij de Nationale Ombudsman gestart. Deze procedure is in het verslagjaar 2020 afgerond.

Bij aanvang van 2020 waren tien rechtspositionele bezwaarprocedures aanhangig. Daarvan zijn zes ongegrond verklaard en twee gedeeltelijk gegrond verklaard. Twee bezwaarschriften zijn door de bezwaarmakers ingetrokken in het verslagjaar. Begin 2020 zijn twee bezwaarschriften ingediend tegen rechtspositionele besluiten uit 2019. Deze bezwaarschriften zijn gedeeltelijk gegrond verklaard.

Bij aanvang van het verslagjaar waren twee beroepsprocedures aanhangig tegen rechtspositionele besluiten. In beide beroepsprocedures heeft de rechtbank het beroep ongegrond verklaard. Tegen de uitspraken van de rechtbank is geen hoger beroep ingesteld.

In 2020 zijn in totaal tien rechtspositionele besluiten op bezwaar genomen. Tegen vier van deze besluiten op bezwaar is beroep ingesteld; deze beroepsprocedures waren eind 2020 nog aanhangig.

Er is verder één bezwaar ingediend over toepassing van de Algemene Verordening Gegevensbescherming op betrokkene. Dit bezwaar is ongegrond verklaard.

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

Juridische procedures

Chipshol

Bij arrest van de Hoge Raad van 25 mei 2012 is vast komen te staan dat LVNL aansprakelijk is voor de eventuele schade die Chip(s)hol III B.V. ('Chipshol') heeft geleden als gevolg van onrechtmatig handelen van LVNL. Deze onrechtmatigheid bestaat in het doen van onjuiste mededelingen - voor zover hier relevant - in de periode vanaf 29 november 2002 tot 18 oktober 2005 ter zake van de bebouwingsmogelijkheden van het Groenenbergterrein, dat zich in de nabijheid van de luchthaven Schiphol bevindt. De mededelingen waren volgens de Hoge Raad onjuist omdat deze onvoldoende waren onderbouwd.

De hoogte van de schade is in de hierop volgende schadestaatprocedure bij vonnis van 8 januari 2020 door de rechtbank Noord-Holland bepaald op 19 miljoen euro.

Omdat de Luchthaven Schiphol in 2007 al 19 miljoen euro aan Chipshol voor dezelfde schade heeft betaald, heeft LVNL bij dagvaarding van 20 januari 2020 tegen Chipshol een executiekortgeding aangespannen. Hierbij heeft de voorzieningenrechter van de rechtbank Den Haag, bij vonnis van 22 januari 2020, Chipshol verboden bovengenoemd vonnis van de rechtbank Noord-Holland van 8 januari 2020 ten uitvoer te leggen voor wat betreft de veroordeling van LVNL tot een bedrag van 19 miljoen euro.

Zowel LVNL, de Luchthaven Schiphol als Chipshol hebben vervolgens bereidheid getoond om tot een minnelijke regeling te komen. Op 29 mei 2020 hebben de Luchthaven Schiphol en Chipshol overeenstemming bereikt over een minnelijke regeling, waar ook LVNL bij is betrokken. De bereikte schikking, waar LVNL haar deel aan bijdraagt, betekent dat alle procedures in dit verband zijn ingetrokken en definitief zijn beëindigd en alle bestaande claims zijn afgewikkeld.

WOB-verzoeken

In 2020 ontving LVNL twee verzoeken om informatie met beroep op de WOB. Alle indieners ontvingen binnen de daarvoor vastgestelde wettelijke termijn een reactie en in de gevallen waar de informatie bij LVNL beschikbaar en traceerbaar was, werden de verzoeken gehonoreerd.

WOB-VERZOEKEN 2020

1. Verzoek gegevens die baangebruik bepalen
2. AIP-wijzigingen en Notices to Airmen (NOTAM's) betreffende Beek vanaf 2004 (vervolg klacht LVNL-operatie op Beek)

Schadeclaims overig

Op 13 februari 2019 vond een aanrijding plaats tussen een Boeing 747-406 (M) van KLM en een Boeing 787-9 van KLM. KLM heeft LVNL begin 2020 aansprakelijk gesteld voor de schade. De afwikkeling van de schadezaak is nog aanhangig. LVNL is voor dergelijke schade verzekerd en heeft daarom geen voorziening opgenomen.

Op 9 juli 2019 vond een aanrijding plaats tussen een Airbus 320-200 van Easyjet en een Boeing 737-800 van KLM. KLM heeft LVNL in 2019 aansprakelijk gesteld voor de schade. De afwikkeling van de schadezaak is nog aanhangig. LVNL is voor dergelijke schade verzekerd en heeft daarom geen voorziening opgenomen.

In het voorjaar van 2019 heeft LVNL een systeem voor elektronische vliegstrippen, EFS, op de verkeerstoren op Schiphol in gebruik genomen. Om de ingebruikname van EFS gecontroleerd te laten plaatsvinden heeft LVNL tijdelijk beperkingen in de afhandeling van het vliegverkeer ingesteld. Over het feit dat de introductie van EFS capaciteitsbeperkingen zou veroorzaken werden de betrokken partijen gedurende het jaar voorafgaand aan de introductie intensief op de hoogte gehouden. Begin maart 2019 werden de specifieke restricties met hen gedeeld. KLM heeft LVNL in 2019 aansprakelijk gesteld voor (vertragings)schade als gevolg van deze verkeersbeperkende maatregelen. De afwikkeling van de schadezaak is nog aanhangig.

Er is in het verslagjaar één schadeclaim ingediend op het gebied van het pensioenrecht. Partijen hebben in december 2020 een schikking getroffen en een vaststellingsovereenkomst gesloten.



I. RESULTATEN

Financiën





Bestuursverslag

FINANCIËN

	2020	Begroting	Verschil	2019	Verschil
Bedrijfsopbrengsten	151.218	262.244	-111.026	224.831	-73.613
Bedrijfslasten	257.637	275.259	-17.622	257.166	471
Exploitatieresultaat	-106.419	-13.015	-93.404	-32.335	-74.084
Netto financieringslasten	1.040	1.153	-113	1.418	-378
Resultaat	-107.459	-14.168	-93.291	-33.753	-73.706

Exploitatieoverzicht 2020, bedragen in € 1.000.

Bedrijfsopbrengsten

De bedrijfsopbrengsten zijn 111 miljoen euro (-42 procent) lager dan begroot en 73,6 miljoen euro (-33 procent) lager dan in 2019. De COVID-pandemie heeft een forse impact op de bedrijfsopbrengsten van LVNL gehad in 2020.

	2020	Begroting	Verschil	2019	Verschil
Heffingen en-route	70.000	161.084	-91.084	136.663	-66.663
Heffingen terminal	38.653	78.038	-39.385	61.593	-22.940
Heffingen NSAA	2.258	1.825	433	2.359	-101
Overige opbrengsten	40.307	21.297	19.010	24.216	16.091
Bedrijfsopbrengsten	151.218	262.244	-111.026	224.831	-73.613

Bedrijfsopbrengsten 2020, ten opzichte van begroting en resultaat 2019. Bedragen in € 1.000.

Opbrengsten uit heffingen

Vergelijking met begroting 2020

Het grootste deel van de bedrijfsopbrengsten (73 procent) komt voort uit de heffingen. De forse daling van de heffingen in 2020 ten opzichte van de begroting is voor de heffingszones en-route en terminal toe te wijzen aan een significant lager aantal vluchten, uitgedrukt in zogenoemde service units (SU), dan begroot en als gevolg van de COVID-pandemie. Door de enorme terugval van de verkeersvolumes zijn de afwijkingen van de begroting fors. Voor en-route zijn de service units 56,7 procent lager dan begroot, voor terminal is het aantal service units 50,5 procent lager dan begroot. De terugval in service units was nog groter dan het aantal vliegbewegingen. Als er werd gevlogen was het veelal met kleinere toestellen.

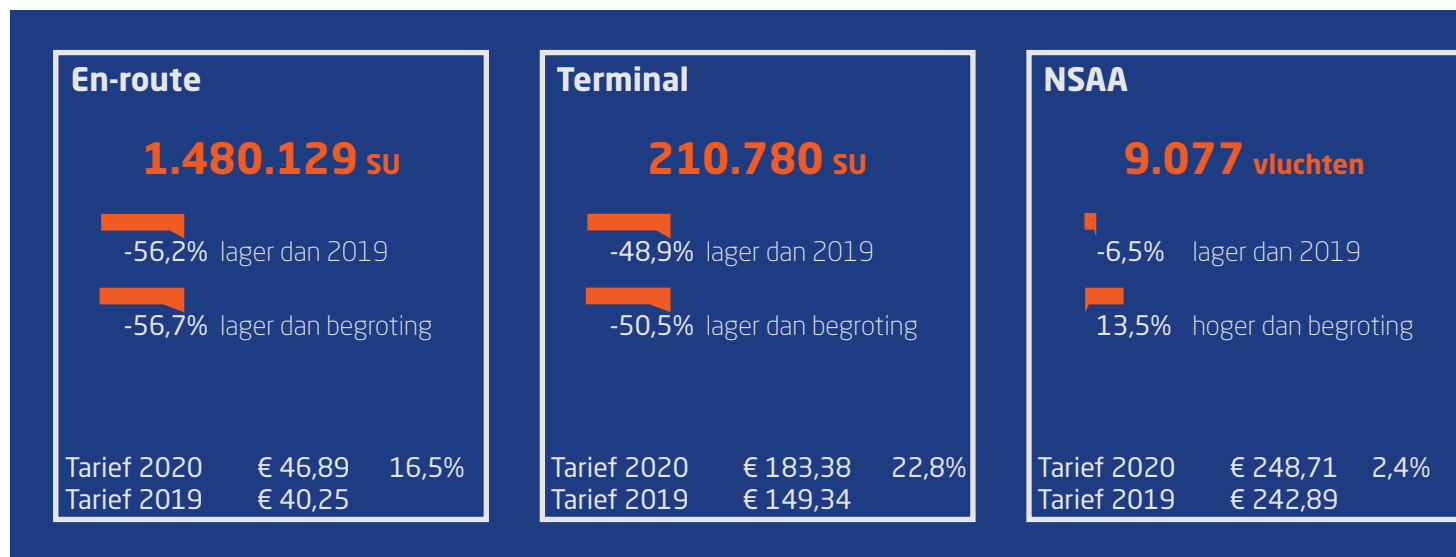
Vergelijking met 2019

De daling van de opbrengsten uit heffingen ten opzichte van 2019 wordt zoals aangegeven voornamelijk veroorzaakt door de significante terugval van het verkeersvolume. Voor 2020 was wel

sprake van een stijging van de tarieven bij en-route en terminal. De doorgevoerde tariefstijging is het gevolg van de afspraken in de prestatiesturing. Het aantal service units ligt voor en-route en terminal fors lager dan vorig jaar (-56,2 procent respectievelijk -48,9 procent).

NSAA-heffingszone

De NSAA-heffingszone laat een stijging zien ten opzichte van de begroting. De stijging ten opzichte van de begroting wordt veroorzaakt door het hoger dan begrote aantal afgehandelde vluchten (13,5 procent hoger dan begroot). Ten opzichte van vorig jaar is sprake van een daling (6,5 procent) van het aantal afgehandelde vluchten, maar zorgt de doorgevoerde tariefstijging (18,3 procent) in 2020 per saldo voor een gering lagere omzet (daling van 4 procent).



Overzicht volume en tarief.

Overige opbrengsten

Vergelijking met begroting 2020

De stijging (19,0 miljoen euro) van de overige opbrengsten ten opzichte van de begroting is voornamelijk het gevolg van de ontvangen NOW-subsidie. De NOW 1.0 subsidie is aangevraagd in de eerste fase van de COVID-pandemie en bedraagt 14,0 miljoen euro. De verrekening met EUROCONTROL valt 4,0 miljoen euro hoger uit dan begroot. De verantwoorde overige subsidie in 2020 is 0,5 miljoen euro hoger dan begroot, hetgeen voornamelijk wordt veroorzaakt doordat er intensief wordt gewerkt aan het realiseren van diverse belangrijke strategische projecten. Voor enkele van deze projecten wordt ook subsidie verleend waardoor de subsidiebaten gering hoger uitvallen dan de begroting.

Vergelijking met 2019

De overige opbrengsten zijn met 16,1 miljoen euro gestegen ten opzichte van 2019. In 2020 bedraagt het vrij besteedbare deel 8,6 miljoen euro (2019: 8,0 miljoen euro), een stijging van 0,6 miljoen

euro. Op aanwijzing van het ministerie is dit bedrag toegewezen aan de terminal heffingszone ten behoeve van de compensatie voor de gemaakte voorbereidingskosten en exploitatiekosten voor de dienstverlening op Lelystad Airport.

De omzet vanuit de diensten aan derden is met 8,1 miljoen euro nagenoeg gelijk aan 2019. De verantwoorde reguliere subsidies bedraagt in 2020 8,3 miljoen euro en is daarmee 1,0 miljoen euro hoger dan in 2019. Dit wordt veroorzaakt door de projectbestedingen op de subsidieprojecten.

Bedrijfslasten

De bedrijfslasten zijn 18,2 miljoen euro lager dan begroot en 0,1 miljoen euro lager dan voorgaand jaar.

	2020	Begroting	Verschil	2019	Verschil
Personeelskosten	169.495	173.010	-3.515	170.766	-1.271
Afschrijvingen	23.602	21.464	2.138	19.045	4.557
Algemene kosten	64.540	80.785	-16.245	67.355	-2.815
Bedrijfslasten	257.637	275.259	-17.622	257.166	-471

Bedrijfslasten, bedragen in € 1.000.

Personeelskosten

Vergelijking met begroting 2020

De personeelskosten zijn in het verslagjaar 3,5 miljoen euro lager dan begroot. Dit komt voornamelijk door het invoeren van een vacaturestop gedurende het jaar waardoor de beoogde groei van de organisatie geen doorgang heeft gevonden. Daarnaast zijn er diverse kostenbesparende maatregelen getroffen wat per saldo heeft geresulteerd in personeelskosten die 3,5 miljoen euro lager zijn dan de begroting. Reiskosten zijn stopgezet en overwerk is tot een minimum beperkt.

Vergelijking met 2019

De daling van de personeelskosten (1,3 miljoen euro of 0,7 procent) ten opzichte van vorig jaar ontstaat voornamelijk doordat in 2019 een dotatie heeft plaatsgevonden aan de reservering voor de ambtsjubilea van in totaal 6 miljoen euro. Dit resulteert in een fors hoger vergelijkend cijfer in 2019 voor die kosten. De dotatie bedraagt in 2020 3,3 miljoen euro. De daling wordt gecompenseerd door hogere loonkosten als gevolg van een groei van de bezetting. Ondanks de vacaturestop is de bezetting wel gestegen. De bezetting ultimo 2020 was 1.023 fte (inclusief FLNA/IKV en in opleiding 1.149 fte) ten opzichte van ultimo 2019 1.010 fte (inclusief FLNA/IKV en in opleiding 1.122 fte); een toename van 1,3 procent (2,4 procent inclusief FLNA/IKV en in opleiding). De loonstijgingen hebben een beperkte impact gehad in 2020. Conform de CAO die voor het uitbreken van de COVID-pandemie is afgesloten heeft het operationeel personeel per 1 juli 2020 2,25 procent en het niet-operationeel personeel per 1 februari 2020 1,5 procent verhoging gekregen.

Een verdere toelichting is te vinden in paragraaf 23 'Verplichtingen inzake personeelsbeloningen' en paragraaf 11 'Personeelskosten' in de jaarrekening.

Afschrijvingen

De afschrijvingen zijn 2,1 miljoen euro hoger dan begroot. De hogere afschrijvingskosten ten opzichte van de begroting wordt verklaard doordat er in 2019 een fors bedrag aan activa in aanbouw is afgerond (85,0 miljoen euro) waardoor de afschrijvingen over deze investeringen in 2020 voor een volledig jaar wordt verantwoord. Er is daarnaast sprake van een stijging van de afschrijvingskosten ten opzichte van 2019. Dat wordt veroorzaakt doordat er grotere projecten zijn afgerond waaronder Polaris, Lelystad, Vergroten vloeroppervlakte van Toren Centrum en Digistrippen. Dit is ook zichtbaar in de hoge activeringen in 2019.

Algemene kosten

De algemene kosten zijn lager in vergelijking met vorig jaar (2,8 miljoen euro). Het verschil van 16,2 miljoen euro ten opzichte van de begroting wordt verklaard door de getroffen kostenbesparende maatregelen als reactie op het uitbreken van de COVID-pandemie. Het betrof het beperken van kosten in alle categorieën. Inhuurtarieven zijn in overleg met leveranciers verlaagd, opleidingen en trainingen zijn stilgezet en daarnaast

zijn ook de reiskosten sterk teruggedrongen. De belangrijkste kostenpost in de algemene kosten zijn de kosten voor inhuur. De inhuurkosten zijn het gevolg van de huidige projectenportefeuille van LVNL. Het gaat om belangrijke strategische projecten, zoals de vervanging van het luchtverkeersleidingssysteem, RECAT-TBS en de samenwerking met Defensie. Vanuit LVNL is er voor gekozen om een deel van de inzet op deze projecten uit te voeren met tijdelijk personeel via inhuur. Voor een aantal van deze projecten ontvangt LVNL-subsidie, bij de aanvraag van deze subsidies zijn deze kosten dan ook meegenomen in de aanvraag.

Daarnaast had LVNL voor een juridisch procedure in 2019 een voorziening opgenomen voor een bedrag van 9,5 miljoen euro. De uiteindelijke afwikkeling heeft plaatsgevonden in 2020 waarbij er ook in 2020 nog kosten voor zijn verantwoord. Voor een verdere toelichting zie paragraaf 24 Voorzieningen onder de toelichting van de jaarrekening.

De huisvestings- en onderhoudskosten zijn toegenomen als gevolg van meer oppervlakte in beheer door de ingebruikname van Polaris en Lelystad per eind 2019. Daarnaast stegen de schoonmaakkosten om die reden, alsmede door een aanzienlijke toename in schoonmaakintensiteit en -frequentie door COVID-19.

Netto financieringslasten

De financiële lasten zijn ten opzichte van de begroting 0,3 miljoen euro lager en 0,6 miljoen euro lager dan vorig jaar. De rentelast van langlopende leningen neemt af ondanks de toename van het geleende bedrag. LVNL heeft nog een heel klein aandeel leningen bij een commerciële bank met een relatief hoog rentepercentage. Sinds een aantal jaar worden nieuwe leningen aangetrokken bij het agentschap van de Generale Thesaurie van het ministerie van Financiën tegen zeer lage rentepercentages. Andere rentedragende componenten als rentedotaties aan personele voorzieningen en de financieringslasten die samenhangen met IFRS16 dalen eveneens. De rente die wordt toegerekend aan de balanspositie van de activa in aanbouw daalt als gevolg van de gedaalde gewogen gemiddelde rentevoet. Hierdoor wordt minder rente uit de exploitatie naar de balans gecorrigeerd en dit leidt dus tot hogere financieringslasten.

Resultaat

Het resultaat over 2020 bedraagt 107,5 miljoen euro negatief en is fors lager dan begroot. De COVID-pandemie is de oorzaak van de terugval in het verkeersvolume en daarmee de omzet (effect bedraagt 130 miljoen euro). Deze terugval is daarmee nagenoeg geheel terug te zien in het resultaat. Een dempend effect zijn de maatregelen die getroffen zijn om kosten te beperken sinds de start van de pandemie. Op het gebied van personeelskosten en algemene kosten zijn er besparingen gerealiseerd waardoor de kosten ten opzichte van de begroting lager uitvallen (effect bedraagt 17,6 miljoen euro). Dit negatieve resultaat over 2020 heeft vervolgens ook impact op het vermogen van LVNL.

Eigen vermogen

Het eigen vermogen bedraagt 36,4 miljoen euro negatief als gevolg van het enorme negatieve resultaat over 2020 (2019: 71,0 miljoen euro).

De uitbraak van de COVID-19 pandemie heeft er toe geleid dat het goedkeuringsproces van de EU prestatieplannen is stopgezet en dat op 1 oktober 2021 nieuwe prestatieplannen moeten worden ingediend. De eerder ingediende prestatieplannen zijn niet meer bruikbaar omdat de aannames en uitgangspunten te veel afwijken van de huidige situatie in de luchtvaart. Er is ook aanvullende prestatiesturingsregelgeving opgesteld door de Europese Commissie om onder andere de prestatiedoelstellingen aan te passen aan de gewijzigde situatie en de gevolgen van de risicodeling dragelijker te maken voor de luchtvaartmaatschappijen door een verspreiding over meerdere jaren mogelijk te maken. De onzekere verkeersontwikkeling en het ontbreken van goedgekeurde prestatiedoelstellingen zorgen voor onvoldoende grondslag om een goede inschatting van de risicodeling te kunnen maken. Deze risicodeling is bepalend voor de resultaatbestemming naar het bestemmingsfonds en de egaliseringsreserve. Om deze reden stelt LVNL, in afstemming met het ministerie maar in afwijking op voorgaande jaarrekeningen, deze jaarrekening op voor resultaatbestemming.

Investerings

In het verslagjaar is 49,8 miljoen euro geïnvesteerd in vaste activa (2019: 65,5 miljoen euro). Een groot deel van deze investeringen is gedaan voor de vervanging van het luchtverkeersleidingssysteem, de realisatie van de civiel-militaire co-locatie op Schiphol, ICT-infrastructuur en nieuwbouw Polaris. De komende jaren wordt eveneens een verhoogd investeringsniveau voorzien, onder meer als gevolg van eerdergenoemde projecten en programma's.

Kasstromen

De ongekende terugval in verkeer heeft in 2020 grote impact op de operationele kasstroom. In 2020 was de netto-kasstroom uit operationele activiteiten 158,0 miljoen euro negatief (2019: 16,3 miljoen euro negatief). De lage verkeersvolumes hebben direct gevolgen voor de operationele ontvangsten en de kassiersfunctie. De operationele uitgaven zijn toegenomen ten opzichte van vorig jaar. Dit correspondeert met de keuzes die gemaakt zijn na het uitbreken van de COVID-19 pandemie. Strategische projecten zijn in overleg met stakeholders voortgezet en de operationele openstelling bleef gegarandeerd. De uitgaven aan personeel en leveranciers zijn toegenomen ten opzichte van 2019. De stijging van de cao-lonen uit eerder gemaakte cao afspraken zijn de belangrijkste drijvers achter de gestegen personele uitgaven. De hogere leveranciersuitgaven volgen uit de afwikkeling van de eenmalige verplichting die op de balans was opgenomen ultimo 2019.

De kasstroom uit investeringen is gedaald ten opzichte van vorig jaar. In 2020 is de kasstroom uit investeringsactiviteiten in belangrijke mate bepaald door bestedingen aan de ontwikkeling van het luchtverkeersleidingssysteem iCAS, RECAT-TBS en de samenwerking met Defensie.

Financiering

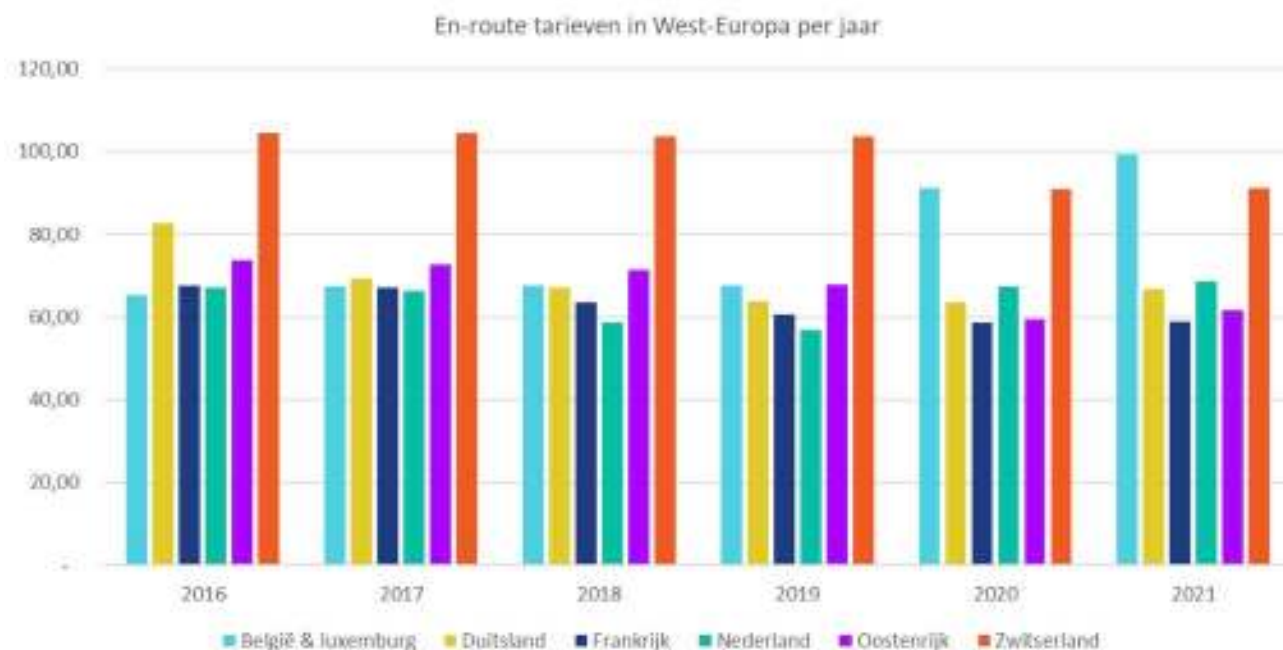
In 2020 zijn zes nieuwe leningen afgesloten bij het ministerie van Financiën voor een totaalbedrag van 69,7 miljoen euro. Deze leningen zijn gebruikt om de activa in aanbouw van LVNL te financieren. De toekomstige financieringsbehoefte volgt de investeringsagenda van LVNL en houdt, met het oog op de omvangrijke investeringsagenda, de komende jaren nog aan. LVNL maakt ook voor de komende jaren gebruik van de leningsfaciliteit bij het ministerie van Financiën.

Tarieven

Europese regelgeving en de Wet luchtvaart bepalen dat gebruikers van luchtvaarnavigatiediensten een vergoeding verschuldigd zijn voor de kosten van dienstverlening voor de en-route en plaatselijke luchtvaarnavigatiediensten en de dienstverlening op de Noordzee (NSAA).

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 gebruikmaakt 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 gebruikmaakt 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 burgerhelikopterverkeer dat gebruikmaakt van het Nederlandse luchtruim boven de Noordzee. Voor een vlucht naar het in de Aeronautical Information Publication (AIP) gedefinieerde gebied boven de Noordzee, ten behoeve van de offshore olie- en gasindustrie en windmolenparken, wordt een tarief betaald vastgesteld op de kosten van dienstverlening gedeeld door het aantal vertrekkende burgerhelikoptervluchten naar dat gebied, ongeacht gewicht van de helikopters, of de afstand die door dit gebied wordt gevlogen.



Nationale en-route tarieven Europa 2017-2021, in euro's. 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 MUAC, Eurocontrol en de NSA voor de en-route heffingszone. De nationale tarieven worden jaarlijks gepubliceerd in de Staatscourant en het AIP.

Het LVNL-tarief voor en-route was in het verslagjaar 46,89 euro (2019: 40,25 euro). Voor de terminalheffingszone was het tarief 183,38 euro (2019: 149,34 euro).

De figuur hierboven geeft inzicht in de nationale en-route tarieven van een aantal West-Europese landen. Hieruit blijkt dat in de periode 2017-2019 het Nederlandse tarief gedaald is door de verrekening met de luchtruimgebruikers van het verkeer surplus (volume effect) dat in deze periode is ontstaan. De verrekening vindt plaats via een korting op het tarief. Inmiddels zit het Nederlandse en-route tarief vanaf 2020 weer op het niveau van 2016. In de lopende referentieperiode is voor de jaren 2020 en 2021 een stijging van het tarief zichtbaar. Dit komt doordat de totale kosten ook hoger zijn door groei van de organisatie. Het Nederlandse tarief is in deze periode stabiel maar ten opzichte van de regio niet meer de laagste in vergelijking met de vorige referentieperiode. De verschillen in de regio lopen in de huidige referentieperiode ook meer uiteen.

Prestatiesturing

Het Europees 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 kosten- en volume-effecten in het tweede jaar na dato (n+2) verrekend worden via de en-route en terminal tarieven. Als gevolg van de COVID-pandemie en daarop door de Europese Commissie vastgestelde Exceptional Measures wordt de verrekening aangepast en zal er vanaf het jaar 2023 verrekend gaan worden over een periode van vijf tot zeven jaar.

Toekomstige tariefontwikkeling

De basis voor de tariefontwikkeling voor en-route en terminal is vastgelegd in de prestatieplannen. Deze plannen worden door de lidstaten opgesteld voor periodes van 5 jaar en ter beoordeling aangeboden aan de Europese Commissie. Het jaar 2020 is het eerste jaar van de nieuwe, derde referentieperiode die loopt van 2020 tot en met 2024. Alle lidstaten hadden in 2019 hun plannen reeds aangeboden aan de Europese Commissie toen de COVID-19 pandemie uitbrak en zich over de wereld verspreidde. De luchtvaart is zwaar geraakt en verkeersvolumes zijn sindsdien drastisch gedaald doordat overheden reisbeperkingen instelden om verspreiding van het COVID virus tegen te gaan.

De ingediende prestatieplannen zijn hierdoor inhoudelijk niet meer relevant en evenmin bruikbaar als basis voor de toekomstige tariefontwikkeling. De Europese Commissie heeft voor de ontstane situatie met een amendement een aanpassing gemaakt op de prestatiesturingsregeling en de lidstaten verzocht om op 1 oktober 2021 nieuwe prestatieplannen voor de periode 2020-2024 in te leveren. De nieuwe prestatieplannen moeten rekening houden met een significant gereduceerd verkeersscenario in de periode tot en met 2024 en van luchtverkeersleidingsorganisaties wordt

verwacht dat er passende kostenbesparende maatregelen worden getroffen. De nieuwe plannen dienen als basis voor de toekomstige tariefontwikkeling. Het sterk gereduceerde verkeersscenario leidt gevoeglijk tot hogere tarieven in de jaren 2022-2024. De huidige verwachting is dat het herstel van de verkeersvolumes tot het niveau van voor de uitbraak van de COVID-19 pandemie nog zeker duurt tot 2025.

Voor de jaren 2020 en 2021 is dus geen goedgekeurd prestatieplan beschikbaar dat de basis formaliseert van het en-route en terminal tarief in die jaren. De prestatiesturingsregeling schrijft voor dat in deze situatie de tarieven uit het prestatieplan worden gebruikt dat in 2019 is ingediend. Dat is in het voordeel van de luchtvaartmaatschappijen, omdat deze tarieven nog

op normale verkeersvolumes zijn gebaseerd en daardoor lager zijn. Echter hierdoor leidt LVNL, net als alle andere luchtverkeersleidingsorganisaties, een dekkingstekort in de jaren 2020 en 2021. Het amendement op de prestatiesturingsregeling voorziet in het gespreid verrekenen van dit dekkingstekort over meerdere jaren, naar verwachting vanaf 2023. De huidige referentieperiode wordt gesplitst in twee delen: 2020-2021 en 2022-2024. Daarbij ziet de Europese Commissie de jaren 2020 en 2021 als één jaar. Naast het effect van dit gespreid verrekenen zal het tarief ook hoger worden doordat het verkeer naar verwachting in 2023 nog lager zal zijn dan voor de COVID-pandemie. In heel Europa verwachten luchtverkeersleidingsorganisaties een stijging van de tarieven vanaf 2022.

I. RESULTATEN

Topprojecten





Resultaten TOPPROJECTEN

1 Afgeronde topprojecten 2020

Optimalisatie luchtruim zuidwest Nederland - sector 3

2 Lopende topprojecten

Nieuw luchtverkeersleidingssysteem iCAS

Voldoende luchtverkeersleiders om naast operationele inzet ook voldoende expertise zeker te stellen voor onze projecten

Recategorisatie EU-Time Based Separation - RECAT-TBS

Afgeronde topprojecten

Optimalisatie luchtruim zuidwest Nederland

Het optimaliseren van de luchtruimstructuur in het zuidwesten van Nederland - sector 3 voor de luchtverkeersleiding - was noodzakelijk voor de modernisering van het Nederlandse luchtruim.

Door routes efficiënter op de kaart te zetten en de sector in tweeën te splitsen kan het verkeer naar Nederlandse luchthavens efficiënter afgehandeld worden. Deze luchtruimwijzigingen zijn in lijn met de ambitie van LVNL om complexiteit te verlagen, voorspelbaarheid te vergroten en ontwikkeling van de luchtvaart mogelijk te maken.

Sector 3 is de meest drukke en complexe sector als het gaat om verkeersstromen, met vliegverkeer van en naar Nederlandse luchthavens, Brussel en Antwerpen. Het is een gateway naar Europa en daardoor onverminderd druk. Om sector 3 te optimaliseren is een aantal stappen doorlopen. In 2018 zijn belangrijke systeemwijzigingen 'onder de motorkap' aangebracht en in 2019 is de sector uitgebreid naar het westen. Deze voorbereidende stappen maakten het mogelijk om in december 2020 de bestaande vliegroutes te ontvlechten en om in drukke perioden de sector op te splitsen in twee delen - een oostelijk en westelijk deel - met elk een luchtverkeersleider, zodat meer vliegtuigen per uur kunnen worden afgehandeld.

De optimalisatie van sector 3 is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met het Commando Luchtstrijdkrachten, de Belgische luchtverkeersdienstverlener skeyes, en MUAC. Op 3 december 2020 hebben deze drie partijen samen met LVNL de wijzigingen in het

luchtruim boven Nederland en België succesvol doorgevoerd.

Lopende topprojecten

Nieuw luchtverkeersleidingssysteem iCAS

Het LVNL-luchtverkeersleidingssysteem Amsterdam advanced air traffic control system (AAA) is het belangrijkste en grootste operationele informatiesysteem van LVNL. Na een gebruikperiode 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 kostenefficiënte wijze invulling gegeven aan de Europese eisen in de zogenoemde Pilot Common Project (PCP) verordening, waaraan in 2024 moet worden voldaan.

iCAS draagt daarnaast ook bij aan een efficiëntere reis voor passagiers en aan minder brandstofgebruik en minder CO₂-uitstoot door luchtvaartmaatschappijen. Zo bouwt LVNL mee aan een nieuwe, innovatieve manier van Europees luchtruimmanagement, waardoor vliegen in de toekomst op alle fronten efficiënter en nog veiliger wordt.

Samenwerking

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

Planning

De implementatie van iCAS staat gepland voor de winter van 2022/2023. Vanwege de COVID-pandemie zijn maatregelen genomen waarmee verkeersleiders en testers vanuit LVNL of huis toegang hebben gekregen tot de werkposities bij de leverancier. Ook heeft de leverancier remote toegang gekregen tot werkposities bij LVNL. Hoewel dit geen optimale situatie was en het een extra uitdaging betekende voor onze mensen, konden testen bij de leverancier, waar LVNL normaliter bij aanwezig is, alsnog doorgang vinden.

Stappen in 2020

Ondanks het op afstand moeten werken zijn in april voor zowel DFS als LVNL succesvolle pre-kwalificatietesten uitgevoerd. Hierna is de ontwikkeling voor zowel DFS als LVNL tijdelijk met een voor iedere partij afgesplitste productielijn vervolgd. Hiermee is de eerdere afhankelijkheid tussen de planning van DFS en LVNL voor de ingebruikname in München en Amsterdam voor een groot deel weggenomen. De LVNL-versie is in 2020 verder doorontwikkeld en in de tweede helft van 2020 gevalideerd door verkeersleiders van zowel LVNL als het Commando Luchtmacht (CLSK) met als doel begin 2021 de laatste set functionaliteiten te kunnen bestellen bij de leverancier.

In september werd het nieuwe radar- en opleidingscentrum Polaris geopend. In dit gebouw wordt iCAS in de winter van 2022/2023 in gebruik genomen. In de operationele zaal van Polaris zijn alle werkplekken geïnstalleerd en beschikbaar voor testen, training en ingebruikname.

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.

Per 1 maart 2020 is de afdeling Human Factor gereorganiseerd naar Training Organisation ten gunste van voorspelbare en betrouwbare levering, efficiënte inzet van middelen en adaptief en wendbaar kunnen meebewegen met de toekomstige uitdagingen. De COVID-pandemie en de impact daarvan op de luchtvaartsector is echter ook van invloed op de selectie en opleiding van aspirant-verkeersleiders.

Nadat in korte tijd een scala aan hygiëne- en besmettingspreventiemaatregelen was genomen, konden trainingen die niet afhankelijk zijn van actueel verkeersaanbod (initial training, simulatietraining) worden voortgezet. Door de preventiemaatregelen - en dan met name het handhaven van een veilige afstand - hadden we wel te maken met minder opleidingsplaatsen op de simulator. Daarnaast was er ook meer vraag naar simulatoruren voor zittend verkeersleidingspersoneel.

De on-the-job training (OJT), waarvan de leerwaarde sterk afhankelijk is van het verkeersaanbod, is daar waar zinvol en mogelijk voortgezet. Er kon echter minder worden opgeleid, doordat ook hier de capaciteit van beschikbare opleidingsstoelen als gevolg van de COVID-maatregelen lager was en er qua verkeersaanbod minder representatieve momenten waren voor het 'loskomen' van verkeersleiders. Om dit effect in de toekomst te minimaliseren is medio 2020 een project gestart om alternatieve leeromgevingen te creëren. Dit neemt niet weg dat het opleidingsproces een vertraging heeft opgelopen die leidt tot een lagere instroom van luchtverkeersleiders dan verwacht. Naarmate de COVID-crisis langer duurt, neemt ook de opleidingsduur toe. Dit heeft ook invloed op de toekomstige innovatiecapaciteit van de organisatie, aangezien de inzet van luchtverkeersleiders noodzakelijk is om vernieuwingen in het projectenportfolio op een goede manier vorm te kunnen geven en grote veranderprojecten zoals iCAS, Centralised Base en 1ATM te realiseren.

Selectie

Met het oog op het maximaal vullen van de LVNL-opleidingslijnen, zoals ten doel gesteld voor 2020, zijn 56 kandidaten geselecteerd voor luchtverkeersleider. Voor CLSK is een wervings- en selectieproces opgezet en zijn 10 kandidaten geselecteerd.

Opleiden

Nagenoeg alle opleidingslijnen zijn vol en hebben, onder andere door de hierboven beschreven effecten van de COVID-pandemie, 'buffers'. Door functiegericht op te leiden worden trainees op een efficiëntere en effectievere manier opgeleid voor alleen dat wat nodig is voor een specifieke eindfunctie. De inhoud, het moment, de duur en de resources worden daarmee geoptimaliseerd. Een drieblokkensysteem voor simulatorgebruik is opgezet om meer simulatorcapaciteit te creëren.

Voor de Regional Unit loopt een innovatief opleidingsproject waarin met nieuwe opleidingsconcepten en eigen training- en simulation centers een grote groep veelal ervaren buitenlandse trainees wordt opgeleid.

Er is een vervolg gemaakt met het verbeteren van coaching en het opleidingsklimaat.

Vakbekwaam houden

De opdracht tenminste 98 procent van het operationeel personeel vakbekwaam te houden is uitgevoerd.

Als gevolg van de grote reductie in verkeersaantallen zijn de werkomstandigheden voor het operationeel personeel sterk beïnvloed. Om de kwaliteit en de veiligheid van onze dienstverlening op hetzelfde hoge peil te houden zijn er onder de noemer van een 'bore-out awareness' campagne extra maatregelen genomen in de vorm van: extra aandacht voor routinematig werk of werk onder het normale niveau en extra trainingen op de simulators.

Een herijking van het brevetteringsproces is uitgevoerd, waardoor een robuustere borging van het brevetteringsproces tot stand is gekomen met eenduidige verdeling van taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden tussen Operations en de Training Organisation.

Opleidingsresultaten

	Aantal verkeersleiders in opleiding op 31 december 2020	Aantal in opleiding op dedicated functies op 31 december 2020	Aantal losgekomen verkeersleiders in 2020	Aantal losgekomen op dedicated functies in 2020
Initial Training	16	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing
Area Control Centre	18	8	1	7
Schiphol TWR/APP	12	21	2	3
Groningen Airport Eelde	5	0	1	3
Rotterdam the Hague Airport	9	1	0	0
Maastricht Aachen Airport	8	Niet van toepassing	0	Niet van toepassing
Lelystad Airport	1	0	1	2
Flight Service Centre	Niet van toepassing	1	Niet van toepassing	2
Totaal	69	31	5	17

Aantallen verkeersleiders en dedicated functies in opleiding en losgekomen in 2020.

Recategorisatie EU-Time Based Separation - RECAT-TBS

Het project RECAT-TBS implementeert in 2021 het Intelligent Approach System dat is aangeschaft bij de Engelse luchtverkeersdienstverlener NATS. In het verslagjaar is het systeem door de leverancier aangepast aan de Schiphol-situatie en uitgebreid getest door LVNL-verkeersleiders en verkeersleiders van NATS. De meeste LVNL-systemen zijn al aangepast aan de nieuwe situatie en klaar om aangesloten te worden aan het Intelligent Approach System. 2021 staat in het teken van de formele technische acceptatie en het trainen van luchtverkeersleiders, om vervolgens over te gaan tot implementatie.

De integratie in ons Air Traffic Management (ATM) systeem helpt ons om onder alle omstandigheden de tactische uurcapaciteit en operationele veerkracht te verbeteren op de drukste luchthaven van Europa, Amsterdam Airport Schiphol.

Het Intelligent Approach System stelt ons in staat binnenkomende vluchten dynamisch te separeren op basis van tijd - TBS - in plaats van afstand. Daarnaast kan het systeem rekening houden met de meest recente zogturbulentie (wake vortex) categorieën van EUROCONTROL, waarbij vliegtuigen zijn ingedeeld in zes categorieën in plaats van vier (RECAT EU). Bij de berekening van de minimale separatie houdt het ook rekening met de geschatte baanbezetting van de voorganger. Dit wordt samen met een indicator voor wake vortex separatie getoond op het scherm van de verkeersleider.

Door toepassing van deze indeling kan de veilige afstand tussen vliegtuigen efficiënter worden verdeeld en daarmee de uurcapaciteit van banen onder bepaalde omstandigheden worden verhoogd. Dat draagt bij aan een efficiëntere reis voor passagiers, minder brandstofgebruik en het zoveel mogelijk inzetten van geluidpreferente banen, waardoor de inzet van de tweede minder preferente landingsbaan bij harde wind minder vaak of minder lang nodig is.



I. RESULTATEN

Projectenportfolio overige projecten





Resultaten

PROJECTENPORTFOLIO OVERIGE PROJECTEN

Luchtruimherziening

LVNL werkt sinds 2017 aan het programma Luchtruimherziening. In dit programma werken we samen met de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Defensie, het Commando Luchtstrijdkrachten en MUAC aan:

- Een efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim voor alle luchtruimgebruikers.
- Verduurzaming van het luchtruim zodat de impact van vliegen op de omgeving wordt beperkt.
- Verruiming van de civiele capaciteit en militaire missie-effectiviteit.

Ontwerp-voorkeursbeslissing

Eind 2020 is door de ministerraad de ontwerp-voorkeursbeslissing Luchtruimherziening vastgesteld. Deze is begin 2021 gepubliceerd en voor zienswijze voorgelegd. In deze ontwerp-voorkeursbeslissing zijn de belangrijkste onderdelen van de herziening vastgelegd ten aanzien van de nieuwe hoofdstructuur en het nieuwe operationele concept. De ontwerp-voorkeursbeslissing vormt de start van de planuitwerkingsfase die start in 2021. In die fase wordt de voorkeursbeslissing concreet uitgewerkt.

De basis voor ontwikkeling

De nieuwe hoofdstructuur voor het Nederlandse Luchtruim legt de basis voor de ontwikkeling van het luchtruim in de periode tot en met 2027. Het kabinet kiest ervoor om het noordelijke militaire oefengebied uit te breiden. In nauw overleg met Duitsland wordt bezien of een grensoverschrijdend militair oefengebied kan worden gemaakt. Gelijktijdig wordt het oostelijk en zuidoostelijk deel van het Nederlandse luchtruim opnieuw ingericht, inclusief de routestructuur en naderingspunten voor de diverse luchthavens. Dit laatste is mogelijk doordat het militaire oefengebied in het zuidoosten (TRA12) verdwijnt.

Vliegafstand verkorten door vierde naderingspunt Schiphol

Onderdeel is de aanleg van een vierde naderingspunt voor Schiphol, waarmee enerzijds de ontsluiting in het luchtruim in het zuidoosten kan worden vormgegeven en vliegafstanden worden verkort. Anderzijds kan een driedimensionaal gescheiden routeconcept voor Schiphol worden geïntroduceerd, waarmee een operatie gebaseerd op continu klimmend en continu dalend verkeer over vaste routes mogelijk wordt gemaakt. Ook schept deze nieuwe hoofdstructuur mogelijkheden voor de door de politiek genoemde ontwikkeling van Lelystad Airport boven 10.000 vliegbewegingen.

Voorspelbare afhandeling over vaste routes

In het nieuwe operationele concept wordt overeenkomstig de eisen vanuit Europa (SES) gekozen voor een andere manier waarop luchtverkeer wordt afgehandeld. Hierbij wordt gebruikgemaakt van beschikbare en in Europees verband afgesproken en in ontwikkeling zijnde nieuwe technologieën die bijdragen aan een steeds meer voorspelbare afhandeling van het luchtverkeer. Dit is onder andere nodig om continu klimmen en dalen over vaste routes mogelijk te maken met behoud van benodigde capaciteit.

1ATM

In het verslagjaar is de aanpak om te komen tot integratie van de militaire en burgerluchtverkeersleiding binnen het programma 1ATM nader gespecificeerd. Daarbij geldt de huidige organisatie van het ZBO LVNL als basis voor de inrichting van de toekomstige geïntegreerde luchtverkeersdienstverlener.

Na integratie in 2023 gaan Defensie en LVNL een zakelijk partnerschap aan. Daarbij vervult LVNL als 'mede-opdrachtnemer' de rol van dienstverleningsorganisatie voor de militaire en burgerluchtverkeersleidingstaken. Defensie heeft de rollen van 'mede opdrachtgever' en luchtruimgebruiker.

Als gevolg van de veranderde context is het behalen van synergievoordelen een uitgangspunt bij het vormgeven van de integratie. Als ontvangende organisatie zijn de processen van LVNL leidend bij de inbedding van de militaire luchtverkeersleidingstaken. Hier wordt alleen van afgeweken als dat noodzakelijk is voor de militaire taakuitvoering. Daardoor worden de Defensiebelangen adequaat geborgd. Het onderlinge partnerschap wordt gerealiseerd op basis van eenduidig door Defensie geformuleerde behoeften en eisen aan de dienstverlening (het 'wat' aspect) waarbij LVNL verantwoordelijk is voor de uitvoering van de dienstverlening (het 'hoe' aspect).

Concrete ontwerpen van zowel de toekomstige externe als interne governance van de aangepaste LVNL-organisatie zijn opgeleverd. Ook is een start gemaakt met de actualisatie van de Consequentiestudie uit 2019 met als doel in 2021 een herbevestiging te realiseren van het integratietraject door de betrokken bewindslieden.

Michiel van Dorst heeft gedurende 2020 werkbezoeken afgelegd aan alle operationele CLSK-vliegbases. Per september 2020 is een kwartiermaker toegevoegd aan het programmabureau van 1ATM. Hierdoor is de relatie tussen de decentrale torenverkeersleidingselementen van CLSK en het programma geïntensiveerd.

Een onderzoek naar het eventueel versnellen van de transitie van het betrokken Defensiepersoneel naar LVNL heeft niet geleid tot een aangepaste planning van die transitie. De overkomst blijft daarom gekoppeld aan de geplande realisatie van de integratie in 2023 (met een mogelijke uitloop van één jaar). Een belangrijke factor daarbij is het zekerstellen van de toekomstige uitvoer van de hoofdtaken van Defensie. Om daar verbeterd inzicht in te krijgen heeft er in het najaar van 2020 een bijeenkomst plaatsgevonden waarin op hoofdlijnen is vastgesteld welke toekomstige militaire ATM-capaciteit onder welke voorwaarden moet worden gerealiseerd.

Met de beschikbaarheid van de infrastructuur van het nieuwe LVNL-gebouw Polaris is de militaire Air Traffic Control opleiding begin september 2020 verplaatst naar Schiphol Oost. Daar is ook een vrijwel nieuwe multifunctionele simulator in gebruik genomen. Hierdoor is de basis gelegd voor de toekomstige gezamenlijke opleiding binnen 'One ATC Academy'.

Een belangrijke pijler van 1ATM is het standaardiseren van de operationele ATC-werkwijze en procedures. Daarvoor is in 2020 een breed gedragen Concept of Operations vastgesteld. Door een verdiepingsslag is het mogelijk vast te stellen welke aanpassingen moeten worden doorgevoerd om de gewenste standaardisatie te kunnen realiseren.

Centralised base

Vanaf 2022 introduceert LVNL remote tower voor Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport. De fysieke toren- en naderingsverkeersleiding op de torens wordt verplaatst naar het remote tower centre op Schiphol-Oost. Het remote tower centre is een centrale locatie van waaruit we torenverkeersleiding gaan geven met behulp van digital remote tower technologie (camerabeelden met zicht op het luchthaventerrein en het nabije luchtruim) en naderingsverkeersleiding vanaf radarposities.

LVNL doet dit om ook de komende jaren de luchthavens in de regio, waar Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport onder vallen, van efficiënte en innovatieve dienstverlening te kunnen voorzien. De innovatie van een remote tower technologie garandeert het kunnen blijven leveren van luchtverkeersdiensten en een kostenverlaging op termijn.

2020 stond voor het programma Centralised base in het teken van de ontwerpfase, zowel voor het remote tower systeem als de ontwerpen voor de huisvesting en lokale infrastructuur. De belangrijkste resultaten zijn:

- Maart: start ontwerpfase van het remote tower systeem in samenwerking met leverancier Saab Digital Air Traffic Solutions (SDATS).
- Mei: na uitgebreid onderzoek zijn de cameramastlocaties op beide luchthavens bepaald.

- Juni: de ontwerpen van de cameramast en bijbehorende shelter op Eelde en Beek zijn gereed.
- Juli: er is een akkoord tussen de bonden en het bestuur over de Uitvoeringsregeling Sociaal pakket Regional Unit.
- September: het ontwerp van het remote tower systeem is afgerond door een Critical Design Review en een Factory Acceptance Test. Het systeem is klaar om te testen. Hiermee is de eerste grote mijlpaal met SDATS behaald.
- September: de formele aanvragen voor de omgevingsvergunning voor de bouw van de Remote Tower shelters zijn ingediend bij de gemeente Tynaarlo en de gemeente Beek.
- November: de formele vergunning voor de bouw van de shelter is verleend door gemeente Tynaarlo.
- December: de formele vergunning is verleend door gemeente Beek.

In 2021 worden de shelters en cameramasten op beide luchthavens opgebouwd. Op Schiphol Oost wordt in de operationele zaal het remote tower center ingericht om tenslotte de verbinding te leggen tussen de remote tower en de cameramasten.

Knowledge and Development Centre (KDC)

Stichting KDC is een samenwerkingsverband tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de luchtvaartsectorpartners KLM, Royal Schiphol Group en LVNL. De stichting ontwikkelt en integreert kennis met als doel de luchtvaart in Nederland en de mainport Schiphol, te ontwikkelen en innoveren. Het KDC heeft een meerjaren programma dat wordt uitgevoerd in samenwerking met kennisinstituten en consultancy bureaus.

In 2020 zijn elf studies uitgevoerd van het meerjaren programma. De belangrijkste onderwerpen die in 2020 zijn afgerond zijn:

- De studies Continuous Climb Operations/High Altitude Standard Instrument Departures (SID's) en de studie Multi-airport concept/Terminal control area (TMA), ter ondersteuning van het programma Luchtruimherziening.
- De studies Runway Sequence Bays en RECAT-EU for departures, gericht op de ontwikkeling van startcapaciteit.
- De studie Flexible ILS maintenance, gericht op het vergroten van de baanbeschikbaarheid door innovatieve ILS signaal monitoring.
- De studie Transition to high capacity fixed arrival routes, gericht op transitie naar het nieuwe Schiphol TMA concept met behoud van capaciteit.

Het KDC heeft een samenwerkingsverband met de Hogeschool van Amsterdam en de Technische Universiteit (TU) Delft: het KDC Centre of Excellence. In 2020 zijn in het Centre of Excellence vier studenten van de Hogeschool van Amsterdam afgestudeerd in de bachelor track. Daarnaast zijn vijf TU-studenten van de faculteit Lucht- en ruimtevaarttechniek in Delft afgestudeerd in de master

track. De verwachting voor 2021 is dat twee studenten in het bachelor track afstuderen en negen in het master track.

Op 30 maart 2021 vierde het KDC haar vijftienjarig bestaan.

Uitgebreidere informatie over het Centre of Excellence en KDC-projecten en resultaten is te vinden op de website www.kdc-mainport.nl.

FABEC en SESAR

In het kader van SES werken we op diverse terreinen samen met Europese collega-organisaties in FABEC en SESAR.

FABEC

Het verslagjaar heeft vooral in het teken gestaan van de COVID-pandemie. De FABEC-luchtverkeersdienstverleners hebben best practices uitgewisseld met betrekking tot de COVID-situatie. Daarnaast hebben zij samen met de Netwerk Manager gewerkt aan een COVID Recovery Plan voor een soepele overgang naar herstel van het luchtverkeer. De Netwerk Manager heeft in overleg met de luchtverkeersdienstverleners een groot aantal restricties opgeheven vanwege het geringe aanbod aan verkeer.

Het werk aan de twee grote luchtruimprojecten Extended arrival management (XMAN) en Free route airspace (FRA) heeft door de pandemie vertraging opgelopen. In Parijs en Berlijn hebben wel eerste implementaties van XMAN plaatsgevonden. De operationele test met daaropvolgende implementatie bij LVNL is uitgesteld tot 2023.

Tenslotte hebben de FABEC luchtverkeersdienstverleners besloten om een Aeronautical Data Integration Platform op te gaan zetten in 2021. Harmonisatie van Aeronautical Information Management (AIM) data maakt het eenvoudiger om grensoverschrijdend luchtruim te ontwerpen en implementeren.

SESAR

Begin 2020 hebben we, samen met een groot aantal verkeersleidingsorganisaties, een Connecting Europe Facility (CEF) Transport subsidieaanvraag ingediend voor een project om de vereisten uit de Europese PCP-verordening te implementeren. Het betrof een gezamenlijk project onder leiding van EUROCONTROL om de basis te leggen voor 'Flight Object Information Exchange' tussen de verkeersleidingssystemen van de verschillende verkeersleidingsorganisaties in Europa. Als gevolg van de COVID-pandemie hebben LVNL en de overige deelnemers besloten deze aanvraag in te trekken.

LVNL heeft in 2020 een Joint Memorandum of Understanding ondertekend en zet daarmee de eerste, vrijblijvende stap naar een partnerschap voor SESAR 3. Het doel is om aan geselecteerde 'demonstrator' activiteiten mee te doen die kunnen helpen om al geplande innovaties vroeg te realiseren en daarvoor Europese subsidie te ontvangen. Dit kunnen we bereiken door 'founding member' te worden in het SESAR 3 Joint Undertaking partnership. Met het ondertekenen van het memorandum zijn we nog geen harde (individuele) verplichtingen aangegaan. We kunnen hierdoor deelnemen aan de volgende stappen in de eerste helft van 2021 waaronder het bepalen van de inhoud van het werkprogramma. Op basis van de daarmee verkregen meer gedetailleerde informatie kan worden bepaald aan welke innovatieprojecten LVNL wil meewerken.



I. RESULTATEN

Medewerkers





Resultaten MEDEWERKERS

	Formatie	Bezetting			
		Actieven	Overige medewerkers, in fte		
			FLNA/IKV	In opleiding	Overig
31 December 2020	1.066	1.023	62	64	0
31 December 2019	1.031	1.010	61	48	3

Bezetting en formatie 2019-2020, 1 full time equivalent (fte) staat voor 38 uur.

De stijging van de formatie ten opzichte van 2019 wordt met name veroorzaakt door het verhogen van de formatie op operationele functies. Hierdoor is de formatie gelijkgetrokken aan de benodigde bezetting. Aangezien er vrijwel het hele jaar sprake is geweest van een vacaturestop voor niet-operationele medewerkers is de bezetting achtergebleven bij de formatie.

Participatiewet

In het kader van de Participatiewet heeft LVNL in 2019 besloten om door te groeien naar dertig banen in 2023 waarmee voldaan zou worden aan de taakstelling die LVNL vanuit de Rijksoverheid opgelegd heeft gekregen. In verband met de COVID-crisis heeft LVNL echter een (gedeeltelijke) vacaturestop ingesteld die ook geldt voor de geplande instroom in het kader van de Participatiewet.

Diversiteit

Op 31 december 2020 was 26 procent van de actieve medewerkers vrouw. In topmanagementfuncties was dit 36 procent en in de tweede lijn 20 procent. Van het verkeersleidingspersoneel - verkeersleiders en assistenten - is 23 procent vrouw. Van de studenten in de opleiding voor luchtverkeersleider is 21 procent vrouw.

Verzuim

Het verzuim - exclusief zwangerschap - is 4,0 procent (2019: 4,1 procent). Dit is gelijk aan de LVNL-verzuimnorm van 4 procent en lager dan het (verwachte) landelijk gemiddelde in 2020. In het begin van de COVID-uitbraak steeg het verzuim, daarna is het verzuim weer genormaliseerd. Verzuim en met name het frequent verzuim zijn een continu aandachtspunt. Het verzuim inclusief zwangerschap bedroeg in het verslagjaar 4,4 procent; 0,1 procent lager dan in 2019 (4,5 procent).

Ontwikkeling

In het eerste kwartaal van 2020 is het Employee Purpose Programma voortgezet. Met als doel de ontwikkeling van medewerkers te bevorderen, waarbij onze kernwaarden het uitgangspunt zijn. Uit de reacties van de deelnemers blijkt dat het programma goed is ontvangen. Door de COVID-crisis, waarbij niet-roosterdienstmedewerkers veelal thuis werkten, is het programma in het vierde kwartaal in afgeslankte vorm en digitaal voortgezet.

Arbeidsvoorwaarden

In 2020 liepen de in 2018 afgesloten arbeidsvoorwaarden-overeenkomsten af. Gezien de specifieke kenmerken van de twee beroepsgroepen is bij LVNL sprake van gescheiden overeenkomsten: één met de vakbond voor het operationele personeel en één met de overige bonden. Daarnaast is er een algemeen deel dat voor alle medewerkers geldt. De looptijd van de overeenkomst voor het operationele personeel liep tot en met 31 juli 2020. De looptijd van de overeenkomst voor het overige personeel liep tot en met 31 mei 2020. Vanaf 1 januari 2020 is bij LVNL sprake van cao's conform de Wnra.

Door de COVID-crisis en de financiële impact die deze heeft op LVNL kwamen de onderhandelingen over nieuwe cao's in een ander daglicht te staan. Eind 2020 heeft LVNL in goed overleg met de vakbonden nieuwe cao's kunnen sluiten die lopen tot en met 31 december 2021. Door de COVID-crisis wordt van LVNL gevraagd om enerzijds de dienstverlening nu en naar de toekomst toe te blijven garanderen en anderzijds kosten te reduceren. Hiervoor wordt aan de medewerkers en het bestuur van LVNL een substantiële bijdrage gevraagd. LVNL zet voor 2021 in op continuïteit van investeren in innovaties om waarde te blijven creëren voor Nederland, onze klanten en partners en operationele gereedstelling in plaats van drastisch snijden in de personele bezetting met een daaraan gerelateerde reorganisatie. Met de vakbonden is afgesproken dat medewerkers, in de vorm van tijd, geld of een combinatie van beide, een bijdrage van 3,15 procent leveren in het verminderen van de personele kosten. Daarnaast zijn forse bezuinigingen gepleegd op de inhuur van personeel en is er een (gedeeltelijke) vacaturestop ingesteld.



II. GOVERNANCE

Bericht van de raad van toezicht





Governance

BERICHT VAN DE RAAD VAN TOEZICHT

De COVID-pandemie heeft er voor gezorgd dat 2020 een bijzonder en uitdagend jaar is geweest. De impact op de luchtvaartsector was en is nog steeds enorm. Vanaf maart hebben het LVNL-bestuur, het managementteam en de medewerkers indringend te maken gehad met de effecten van deze pandemie: het vliegverkeer is over het hele jaar gezien met ruim vijftig procent afgenomen en de operationele gevolgen zijn groot.

Ook de raad van toezicht heeft dit verslagjaar bij het interne toezicht in het bijzonder aandacht gegeven aan de speciale situatie die het COVID-virus met zich meebracht. Wij zijn blij om te zien dat LVNL in staat is geweest om - met inachtneming van de RIVM-maatregelen - de hoge standaard van dienstverlening te blijven handhaven en daarnaast ook de topprojecten te continueren en aspirant-verkeersleiders te blijven selecteren en opleiden. We constateren dat naast de luchtvaartveiligheid, ook het welzijn en de gezondheid van de medewerkers steeds voorop staat, maar dat druk op het opleidingsproces en de projectenportfolio toeneemt.

Raad van toezicht

Met verdriet hebben wij op zaterdag 27 juni 2020 kennisgenomen van het overlijden van Alexander Schnitger. Hij was als lid van de raad van toezicht van grote toegevoegde waarde in de veiligheidscommissie en als voorzitter van de commissie iCAS. Hij bekleedde deze functies met passie. We zijn hem erg dankbaar voor de inzichten die hij met ons heeft gedeeld en de bijdragen die hij heeft geleverd. Wij verliezen in hem een betrokken, ervaren en fijne collega.

Samenstelling raad van toezicht

Op 1 maart 2020 is Fieke van der Lecq toegetreden tot de raad van toezicht. Zij is de opvolger van Charlotte Insinger als voorzitter van de auditcommissie. Mariken Schoenmakers is op 1 oktober 2020 benoemd als lid van de raad van toezicht. Zij vult de vacature in die na het vertrek van Lodewijk Hijmans van den Bergh ontstond. Wij zijn zowel Charlotte als Lodewijk dankbaar voor de manier waarop zij tijdens hun acht jaar durende lidmaatschap vorm en inhoud gaven aan de raad.

Op voordracht van de minister van Defensie heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat op 1 oktober 2020 Jac Jansen benoemd als opvolger van Alexander Schnitger.

De onderstaande tabel toont de verschillende commissies en deelnemers in 2020:

Commissie	Deelnemers in 2020
Auditcommissie	Charlotte Insinger/Fieke van der Lecq (voorzitter) Lodewijk Hijmans van den Bergh/ Mariken Schoenmakers
Benoemings- en renumeratiecommissie	Mel Kroon (voorzitter) Wim Kuijken
iCAS-commissie	Charlotte Insinger/Fieke van der Lecq (voorzitter) Alexander Schnitger (voorzitter)/Jac Jansen
Veiligheidscommissie	Alexander Schnitger/Jac Jansen Mel Kroon

Functioneren raad van toezicht

Omdat de samenstelling van de raad in de loop van het verslagjaar significant is veranderd, hebben wij besloten de evaluatie van ons functioneren over 2020 te laten plaatsvinden na de zomer van 2021.

De leden voldoen aan de onafhankelijkheidsvereisten zoals vermeld in de Code 'goed bestuur publieke dienstverleners'. We geven ons volledig en voortdurend rekenschap van onze wettelijke taken en evalueren periodiek de doelmatigheid van ons functioneren. De werkwijze van de raad van toezicht is vastgelegd in een reglement dat voldoet aan de relevante regelgeving.

Raad van toezicht vergaderingen

	Formele vergaderingen raad van toezicht gedurende zittingstermijn	Formele vergaderingen auditcommissie gedurende zittingstermijn	Formele vergaderingen benoemings- en renumeratiecommissie gedurende zittingstermijn	Formele vergaderingen iCAS-commissie gedurende zittingstermijn	Formele vergaderingen veiligheidscommissie gedurende zittingstermijn
Aantal vergaderingen in 2020	5	5	5	5	4
Raad van toezichtleden in 2020					
Lodewijk Hijmans van den Bergh	100%	100%	-	-	-
Charlotte Insinger	100%	100%	-	100%	-
Jac Jansen	100%	-	-	100%	100%
Mel Kroon	100%	-	100%	-	100%
Wim Kuijken	100%	-	100%	-	-
Fieke van der Lecq	100%	100%	-	100%	-
Alexander Schnitger ¹	67%	-	-	33%	100%
Mariken Schoenmakers ²	50%	100%	-	-	-

¹ In verband met ziekte is Alexander niet in staat geweest alle vergaderingen bij te wonen.

² Bij het aantreden van Mariken in september was reeds bekend dat zij bij een vergadering niet aanwezig kon zijn.

Daarnaast zijn er diverse andere bijeenkomsten geweest:

Overige bijeenkomsten in 2020

Voorzitter raad van toezicht en LVNL-bestuur	Op regelmatige basis over lopende zaken
Voorzitter audit commissie en CFO	Op regelmatige basis over lopende zaken
Voorzitter raad van toezicht, ondernemingsraad en LVNL-bestuur	2, over algemene gang van zaken
Raad, LVNL-bestuur en ministerie	2
COVID-19 overleg met gehele raad	1
Overleg inzake Chipshol	5

LVNL-bestuur

In de vergaderingen met de raad van toezicht legt het bestuur verantwoording af over de prestaties en de bedrijfsvoering van LVNL. De raad heeft een benoemings- en remuneratiecommissie, een veiligheidscommissie, een auditcommissie en een commissie die specifiek toezicht houdt op de voortgang van het programma iCAS. De benoemings- en remuneratiecommissie heeft de leden van het bestuur individueel beoordeeld.

Wij concluderen dat het bestuur adequaat uitvoering heeft gegeven aan de ambities en beoogde doelstellingen van LVNL en belangrijke resultaten heeft behaald.

Uit de commissies

Veiligheidscommissie

De veiligheidscommissie vergadert voorafgaand aan de reguliere raadsvergaderingen. Onderwerpen die aan de orde komen zijn de interne veiligheidsrapportages, de rapportages van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV), de inrichting en werking van het veiligheidsmanagementsysteem en de verbeteringen van dit systeem. De commissie wordt adequaat door het bestuur geïnformeerd over de veiligheidsprestaties en relevante ontwikkelingen in het safety managementsysteem. We volgen de voortgang en status van de voorvallenonderzoeken, de resultaten en de verbetermaatregelen die LVNL naar aanleiding daarvan neemt. Dat geldt ook voor de rapportages van externe onderzoeken.

We stellen vast dat LVNL op zorgvuldige en transparante manier werkt aan de voortdurende verbetering van de veiligheid in het algemeen en aan de strikte opvolging van het voorvallenonderzoek in het bijzonder. Ook wordt in ruime mate aandacht besteed aan het veiligheidsbewustzijn van leidinggevend en medewerkers.

Waardering is er voor de transparante externe communicatie

over veiligheidsprestaties en voorvallen. De raad onderschrijft de toegevoegde waarde van de samenwerking van LVNL met

Amsterdam Airport Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen in het Integral Safety Management System (ISMS) voor Schiphol en de verbeterprogramma's die daar op de roadmap staan.

De commissie heeft in het afgelopen jaar met name uitgebreid stilgestaan bij:

- COVID-19 en de gevolgen daarvan op het gebied van veiligheid. Dit onderwerp heeft een prominente rol gehad in de overleggen van de veiligheidscommissie. Er is onder meer aandacht geweest voor de risico's van underload van de verkeersleiders, veroorzaakt door de afname van het vliegverkeer en de risico's die zich zouden kunnen voordoen als het verkeersvolume weer aantrekt. LVNL heeft deze risico's uitgewerkt door het opstellen van een BowTie Recovery en onder andere gemitigeerd door het organiseren van sessies in de simulator om de verkeersleiders voor te bereiden op aantrekkend vliegverkeer. Verder zijn er diverse scenario's opgesteld voor de toename van het verkeer en wat daarvoor nodig is om die toename op een goed voorbereide en veilige manier af te handelen. Er zijn zowel in- als externe (LVNL en stakeholders) werkgroepen ingesteld die regelmatig overleggen om het toekomstige herstel in goede banen te leiden.
- De resultaten van het onderzoek Ground voorvallen. De commissie kan zich vinden in de voorgestelde maatregelen om de risico's te mitigeren maar adviseert ook verder te kijken dan het proces zoals dat nu wordt gehanteerd; een soort 'rethink' in samenwerking met de overige stakeholders (onder andere KLM en Amsterdam Airport Schiphol).
- Het stijgende aantal Airspace Infringements en de voorvallen met stijgende en landende vliegtuigen op kruisende banen.

De commissie heeft om meer achtergrondinformatie over deze problematiek gevraagd. Deze actie wordt in 2021 door LVNL opgepakt. Van daaruit worden aanvullende maatregelen en acties gedefinieerd en uitgezet.

Benoemings- en remuneratiecommissie

In de vergaderingen met de raad van toezicht legt het bestuur verantwoording af over de prestaties en de bedrijfsvoering. De benoemings- en remuneratiecommissie heeft met de leden van het bestuur individueel evaluatiegesprekken gevoerd.

Auditcommissie

De auditcommissie vergadert voorafgaand aan de reguliere raadsvergaderingen. De vaste aandachtsgebieden zijn: finance, risk, audit en reporting. Daarnaast is het bij LVNL gebruikelijk dat de commissie ook kwantitatieve HR-ontwikkelingen monitort.

Jaarlijks terugkerende onderwerpen zijn: de jaarrekening, het jaarverslag, de management letter en het interne en externe auditplan. Daarbij hebben wij diverse verbeteringen in de interne beheersing kunnen vaststellen. Ook heeft het jaarlijkse besloten gesprek met de externe accountant plaatsgevonden.

De commissie heeft in 2020 speciale aandacht besteed aan de ontwikkeling van de financiële situatie van LVNL en de impact van de Exceptional Measures die de Europese Commissie, als gevolg van de COVID-pandemie, voor de derde referentieperiode 2020-2024 van de 'SES performance and charging scheme' heeft vastgesteld. Het negatieve resultaat over 2020 is groot. Dit wordt voor een klein deel veroorzaakt door 'N+2' effecten van uitkeringen uit de egaliseringsreserve die ten goede komen aan de luchtvaartmaatschappijen. Het overgrote deel komt door de afname van het verkeer, waardoor slechts een deel van de geprognosticeerde omzet is behaald. Wij hebben het bestuur gevraagd om inzage te blijven geven in de ontwikkeling van het resultaat en de liquiditeitspositie. De huidige financiële situatie vraagt om maatregelen. De commissie is van mening dat LVNL in 2020 passende maatregelen heeft getroffen om kosten te besparen en te voorzien in voldoende liquiditeit, zowel in 2020 als in de begroting voor 2021. Vanuit HR-perspectief heeft de commissie het ziekteverzuim met extra aandacht gevolgd.

De begroting 2021 kent twee belangrijke uitgangspunten die zijn afgestemd met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: de operationele gereedstelling moet gegarandeerd blijven en de investeringen en grote strategische projecten moeten zoveel als mogelijk worden voortgezet. We onderschrijven deze uitgangspunten en hebben als raad van toezicht in het vierde kwartaal van 2020 ingestemd met de begroting voor 2021.

De bewustwording omtrent risico's is het afgelopen jaar vergroot en er zijn risicobeperkende maatregelen en acties uitgevoerd. De belangrijkste risico's waar LVNL mee te maken krijgt zijn uitgewerkt in een risicomatrix waarin de toprisico's worden weergegeven.

Wij hebben het bestuur geadviseerd om een verdere invulling te geven van de risk appetite die passend is bij de geïdentificeerde toprisico's, zodat we in 2021 tot een volwaardig risk appetite statement kunnen komen.

Binnen LVNL zijn de risk- en auditfunctie gecombineerd. In goede samenwerking met de verantwoordelijke afdelingshoofden wordt de balans gevonden tussen operationele, financiële en bedrijfsvoeringsrisico's, met bijbehorende audits. LVNL toont zich ook hierin een professionele en lerende organisatie.

iCAS-commissie

In verband met de oplevering van de Annex, het inmiddels geopende Polarisgebouw, is aan het begin van het jaar besloten om de Commissie iCAS/Annex vanaf dat moment te hernoemen en de naam aan te passen naar 'Commissie iCAS'. De vervanging van het huidige luchtverkeersleidingsstelsel AAA door iCAS maakt het mogelijk om diverse belangrijke SES-eisen te kunnen behalen. De commissie constateert dat het programma al diverse uitdagingen heeft overwonnen en hierbij altijd de beheersing heeft bewaard. De risico's met betrekking tot het programma worden groter naarmate de tijd vordert en er dus minder buffers zijn waarin eventuele tegenvallers kunnen worden opgevangen. Het is belangrijk om ervoor te zorgen dat DFS en LVNL blijven streven naar een zoveel als mogelijk gezamenlijk systeem. In 2020 is besloten tot aanpassing van het programmaplan; 'plan B'. In dit plan is onder andere de ontkoppeling van de LVNL-ontwikkeling en de DFS-ontwikkeling gerealiseerd, waardoor problemen en vertraging bij DFS niet direct leiden tot problemen en vertraging bij LVNL. Het streven is beide programma's op termijn weer gezamenlijk voort te zetten. Ook de impact van de COVID-pandemie is in dit plan B verwerkt. De commissie spreekt zich positief uit over de ontwikkelde oplossing om het testen van software releases op afstand te volgen en uit te voeren. Deze ontwikkeling vormt een belangrijke bijdrage aan het voorkomen van vertraging van het programma. Ondanks de omstandigheden veroorzaakt door de pandemie zijn wij van mening dat LVNL het programma goed onder controle heeft, zowel qua planning als budget.

Medewerkers

De COVID-pandemie heeft veel impact op het werk en de werkomstandigheden van alle medewerkers. Sommigen ervaren een verlaging van de werkdruk door het terugvallende verkeer, anderen juist een toename van de werkdruk.

Na een aantal constructieve gesprekken tussen het LVNL-bestuur en de bonden zijn aan het einde van 2020 drie nieuwe cao's overeengekomen. Wij spreken onze waardering uit over zowel het bestuur als de vakbonden, omdat zij in deze bijzonder lastige omstandigheden tot nieuwe cao-afspraken zijn gekomen. Met de gemaakte afspraken is een goede balans gevonden tussen enerzijds de noodzaak om te bezuinigen en anderzijds perspectief te houden voor de lange termijn doelstellingen van LVNL en haar

medewerkers. De raad van toezicht beseft dat dit op de korte termijn van iedereen een substantiële bijdrage vraagt.

Het afgelopen jaar zijn er ook verdere stappen gezet in het programma Centralised base. Het voornemen om de toren- en naderingsverkeersleiding van de luchthavens Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport uit te voeren vanuit een centralised base op Schiphol-Oost heeft een grote impact op de persoonlijke levens van de medewerkers die op één van beide luchthavens hun functie vervullen. De eerste stap is in 2020 gezet; de medewerkers van de technische dienst zijn organisatorisch overgegaan naar het team op Schiphol. Wij vertrouwen erop dat het bestuur voldoende oog heeft voor het menselijke aspect dat bij dit programma speelt.

Visie op de toekomst

Veilige luchtverkeersdienstverlening is de kerntaak van LVNL. De raad van toezicht is van mening dat LVNL dichtbij het primaire proces moet blijven, maar ook moet blijven nadenken over wat de technologische ontwikkelingen betekenen voor de taak en rol van LVNL. Een visie op toekomstige ontwikkelingen van bijvoorbeeld intelligentie in vliegtuigen en het toenemend gebruik van drones is de komende periode relevant. Ook het mee blijven denken over hinderbeperkende maatregelen en verdere verduurzaming van luchtvaart moet hoog op de strategische agenda van LVNL blijven staan.

Tot slot

De raad van toezicht heeft kennisgenomen van de door het bestuur opgestelde jaarverslag en de jaarrekening 2020 en stemt in met de inhoud daarvan. De raad constateert dat over 2020 een goedkeurende controleverklaring van de onafhankelijke accountant is verkregen en heeft kennis genomen van de bevindingen van de onafhankelijke accountant.

Wij spreken onze dank uit aan het bestuur en de medewerkers van Luchtverkeersleiding Nederland voor hun aanzienlijke inspanningen onder de uitdagende omstandigheden het afgelopen jaar.

Schiphol, 21 april 2021

De raad van toezicht

Wim Kuijken, voorzitter

Jac Jansen

Mel Kroon

Fieke van der Lecq

Mariken Schoenmakers





II. GOVERNANCE

Bestuursstructuur en management





Governance

BESTUURSSTRUCTUUR EN MANAGEMENT

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 maximaal vier jaar en zijn eenmaal herbenoembaar voor een tijdvak van maximaal vier jaar.

Leden van de raad van toezicht op 31 december 2020

Wim Kuijken (1952), voorzitter
Datum eerste benoeming: 1 april 2019.

Relevante (neven)functies op 31 december 2020:

- Voorzitter raad van toezicht Amsterdam UMC.
- Voorzitter raad van toezicht Het Kadaster.
- Lid raad van advies Nationaal park 'De Hoge Veluwe'.
- Decaan Leernetwerk Nederlandse School voor Openbaar Bestuur.
- Voorzitter raad van commissarissen De Nederlandsche Bank N.V.
- Voorzitter raad van toezicht The Hague Security Delta.
- Lid Instituutsadviesraad ASTRON.

Fieke van der Lecq (1966)
Datum eerste benoeming: 1 maart 2020.

Relevante (neven)functies op 31 december 2020:

- Hoogleraar Pensioenmarkten Vrije Universiteit Amsterdam.
- Vicevoorzitter raad van commissarissen Triodos Bank.
- Lid raad van commissarissen Syntrus Achmea Real Estate & Finance.
- Lid raad van commissarissen Arriva Nederland.
- Voorzitter Stg. Beheer KPMG Deferred Payments.
- Chair Editorial Board Netspar.
- Lid auditcommissie Bedrijfstakpensioenfondsen Particuliere Beveiliging.

Mel Kroon (1957)
Datum eerste benoeming: 1 september 2019.

Relevante (neven)functies op 31 december 2020:

- Voorzitter raad van commissarissen Attero B.V.
- Lid raad van commissarissen TKH Group N.V.
- Voorzitter van de raad van commissarissen van Eneco Groep N.V.
- Non-Executive Board Member Urenco Ltd & UCN B.V.
- Voorzitter raad van commissarissen Energyworx B.V.
- Bestuurder Nederlands-Duitse Handelskamer
- Lid raad van commissarissen KVSA B.V.
- Lid raad van advies Groenleven B.V.
- Adviseur Energie Drakestar/Improved B.V.
- Adviseur Mitsubishi Corporation.

Mariken Schoenmakers (1969)
Datum eerste benoeming: 1 oktober 2020.

Relevante (neven)functies op 31 december 2020:

- CFO en lid Executive Committee Sodexo Nederland.
- Lid raad van commissarissen bij DUWO.
- Lid raad van commissarissen bij Irado N.V.

Jac Jansen (1956)
Eerste benoeming: 1 oktober 2020

Relevante (neven)functies op 31 december 2020:

- Voorzitter raad van toezicht Koninklijk Nederlands Aerospace Centrum (NLR).
- Voorzitter Stichting Nederlands Lucht- en Ruimtevaart Fonds (NLF).
- Lid adviesraad Centrum voor Mens en Lucht (KLu/CML).
- Lid adviesraad Amsterdam Drone Week (RAI).
- Lid adviesraad Historische Vlucht Koninklijke Luchtmacht.

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 Infrastructuur en Waterstaat, voor een periode van maximaal vijf jaar. Herbenoeming kan voor een periode van maximaal vijf jaar plaatsvinden.

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.

Leden van het LVNL-bestuur op 31 december 2020

Michiel van Dorst (1969)

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

Relevante nevenfuncties op 31 december 2020:

- Vicevoorzitter raad van toezicht Oogziekenhuis Rotterdam (vanaf 22 mei 2018).

Marlou Banning (1962)

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

Relevante nevenfuncties op 31 december 2020:

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

Managementteam 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 2020

- **Jurgen van Avermaete**
General Manager Procedures.
- **Maartje van der Helm**
Head of Strategy & Capacity Management.
- **Marcel Bakker**
General Manager Systems & Infrastructure.
- **Malou van der Pal**
General Manager Regional Unit.
- **José Daenen**
Director Operations.
- **Olivia Winkelman**
Manager Human Resources.
- **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 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. 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.

In aanvulling op de reguliere overlegvergaderingen besprak de OR in 2020 tweemaal de algemene gang van zaken binnen LVNL met het bestuur. Beide bijeenkomsten werden bijgewoond door een afgevaardigde van de raad van toezicht.

In december werden reguliere verkiezingen gehouden. De nieuw gekozen ondernemingsraad trad op 1 januari 2021 aan.

Leden van de ondernemingsraad op 31 december 2020

- | | |
|--|--------------------|
| ● Frédérique Fit, voorzitter | ● Anil Jankipersad |
| ● Bert Rolvink, vicevoorzitter | ● Martin Polman |
| ● Theo Hoogeboom, secretaris | ● Alex de Meer |
| ● Bertan Kuipers (lid dagelijks bestuur) | ● Eliane Scholtens |
| ● Ricardo ter Bruggen | ● Sylvia Vial |
| ● Erik Dalmolen | ● Marloes Wildeman |
| ● Erna Ikelaar | |

Leden van de ondernemingsraad op 1 januari 2021

- Frédérique Fit, voorzitter
- Anil Jankipersad, vicevoorzitter
- Theo Hoogeboom, secretaris
- Ricardo ter Bruggen
- Michael Hinke
- Erna Ikelaar
- Alex de Meer
- Jamée van Munster
- Martin Polman
- Eliane Scholtens
- Amke Steggink-de Vries
- Jordi Verspeek
- Marloes Wildeman

Governance

CORPORATE GOVERNANCE

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. 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 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. LVNL is geen lid van de Handvestgroep. Daarnaast 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 lvnl.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 Infrastructuur en Waterstaat, 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.

Op basis van de ICAO-verplichting, die ook is opgenomen in Europese regelgeving, worden door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, in samenwerking met LVNL ten minste jaarlijks

zogenoeten '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. Ook op FABEC-niveau vinden dergelijke consultaties 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 Infrastructuur en Waterstaat 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.



II. GOVERNANCE

Risicomanagement





Governance

RISICOMANAGEMENT

Het bestuur en managementteam LVNL (BMT) 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.

Onderstaande tabel biedt inzicht in de belangrijkste risico's, te weten de risico's die als 'hoog' zijn gekwalificeerd begin 2020. Een aantal risico's is gedurende het jaar teruggebracht tot een laag risicogewicht, omdat zij voldoende worden beheerst. Deze zijn niet meer opgenomen in de onderstaande tabel. Voor alle risico's geldt dat de verantwoordelijkheid voor de beheersing wordt toegewezen aan een verantwoordelijk lid van het BMT en dat het verloop van de risico's en beheersmaatregelen wordt bewaakt door het BMT.

Naarmate onze risicobereidheid afneemt spannen wij ons vanzelfsprekend extra in en doen 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.

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

Risicocategorie	Risico-omschrijving	Risico-bereidheid	Gewicht
1. Veiligheid	ATC-incidenten of ongevallen op de grond en ongevallen in de lucht	Laag	Hoog
2. Veiligheid, Operationeel	Aanvallen van (cyber)criminelen met een verstoring, uitval of misbruik van informatie communicatie technologie (ICT) tot gevolg	Laag	Hoog
3. Veiligheid, Operationeel	Imago- en economische schade bij een grote reductie in afhandelingscapaciteit als gevolg van calamiteiten	Laag	Hoog
4. Operationeel	Onvoldoende resultaat opleiden verkeersleiders en inefficiënt vakbekwaam houden van ratinghouders	Laag	Hoog
5. Financieel	Significante daling van de inkomsten vanwege overmacht (waaronder uitbraak van een pandemie of een terroristische aanslag) met grote impact op de bedrijfsvoering	Laag	Hoog
6. Financieel, Stakeholders	Imago als betrouwbare partner die meedenkt en verbindt, komt onder druk te staan door vertraging of uitstel van oplevering van grote projecten zoals iCAS, Luchtruimherziening of 1ATM, met mogelijk negatieve financiële consequenties	Laag	Hoog
7. Duurzaamheid, Stakeholders	Imago als betrouwbare partner die meedenkt en verbindt met stakeholders komt onder druk te staan door onbegrip en onbalans over wat van LVNL wordt verwacht en wat LVNL aankan qua toenemende eisen op het gebied van veiligheid, efficiëntie en milieu	Laag	Hoog
8. Personeel	LVNL is onvoldoende in staat in de toekomst goed te functioneren door het onvoldoende ontwikkelen van dan benodigde competenties bij managers en medewerkers	Laag	Hoog

- De mate waarin de continuïteit en kwaliteit, daarbij veiligheid in het bijzonder, van onze wettelijke taken in het geding 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.

1. ATC-incidenten of ongevallen op de grond en ongevallen in de lucht

Hierbij gaat het om materiële en immateriële schade als gevolg van ATC-incidenten of ongevallen in de lucht en op de grond. LVNL is verantwoordelijk voor het veilig en ordelijk afhandelen van het luchtverkeer. Het voorkomen van ATC-incidenten of ongevallen op de grond en in de lucht is daarom een van de hoofdtaken van LVNL.

LVNL is continu bezig met het verbeteren van het ATM-systeem, waarbij risicobeheersing tot een prioriteit behoort. Met het doel om, ook bij stijgende verkeersvolumes, continu te voldoen aan de met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat overeengekomen veiligheidscriteria.

Risicobeheersing is vastgelegd in meerdere bowties. Daarnaast worden alle incidenten onderzocht om lering uit te kunnen trekken. In 2020 zijn er verbeteringen doorgevoerd naar aanleiding van intern incidentonderzoek. Meer informatie is te vinden in de paragraaf veiligheid in dit verslag.

2. Aanvallen van (cyber)criminelen met een verstoring, uitval of misbruik van informatie communicatie technologie (ICT) tot gevolg

De dienstverlening van LVNL is in grote mate afhankelijk van informatietechnologie; technologie die bestand moet zijn tegen cyberdreigingen. Het risico op een cyberdreiging is hoog. De impact van een cyberdreiging kan significante gevolgen hebben voor de afhandelingscapaciteit en daarmee direct schade voor LVNL en haar stakeholders tot gevolg hebben. Dit kan economische schade zijn, maar ook imagoschade gerelateerd aan de veiligheid in de luchtvaart.

LVNL heeft zichzelf ten doel gesteld om de impact van een cyberdreiging zoveel als mogelijk te neutraliseren.

Dit betekent dat we passende organisatorische, procedurele en technische beheersmaatregelen nemen om de kans op het risico te verlagen en de impact te minimaliseren. Dit doen we onder andere door ons cybersecuritybeleid te vertalen naar de dimensies uit het NIST Cybersecurity framework - 'Identify', 'Protect', 'Detect', 'Respond' en 'Recover'. We nemen maatregelen om cyberdreiging te voorkomen (protect), tijdig te herkennen (identify en detect), erop te reageren (respond) en wanneer nodig te herstellen (recover). Hierdoor hebben we een gelaagde aanpak van informatiebeveiliging

en vertrouwen we nooit op slechts één securitymaatregel. Zo beschermen we onze informatiesystemen en netwerken adequaat tegen digitale aanvallen.

Daarnaast onderzoeken we de potentiële impact van cyberdreigingen op onze dienstverlening door security risk- en impact assessments uit te voeren. In het verslagjaar hebben we naar aanleiding daarvan aanvullende maatregelen genomen om cyberdreigingen verder te beheersen.

In 2020 hebben zich geen noemenswaardige cybersecurity incidenten voorgedaan. Tegelijkertijd realiseren we ons dat er wereldwijd significante cybergebeurtenissen plaatsvinden, ook bij onze ketenpartners. En dat maakt ons extra alert.

3. Imago- en economische schade bij een grote reductie in afhandelingscapaciteit als gevolg van calamiteiten

Luchtverkeersdienstverlening is vitaal voor het bedrijfsmodel van luchtvaartmaatschappijen en luchthavens. Bij significante afname van de afhandelingscapaciteit zijn de (mogelijke) negatieve 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 capaciteitsreducties 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.

4. Onvoldoende resultaat opleiden verkeersleiders en inefficiënt vakbekwaam houden van ratinghouders

Het aantal beschikbare verkeersleiders is voldoende om de continuïteit en kwaliteit van het primaire proces in de huidige situatie te garanderen. Voor de Regional Unit zijn de marges in de personeelsbezetting echter marginaal.

Het is van belang dat er vanuit de opleiding tot verkeersleider voldoende aanwas is en dat huidige brevethouders op efficiënte wijze vakbekwaam worden gehouden. Dat is een voorwaarde om invulling te kunnen geven aan de toenemende kwaliteitseisen aan onze dienstverlening en onze eigen ambities en de groei van de luchtvaart mogelijk te blijven maken.

Er is continu maximale inzet geweest op het werven, selecteren en opleiden van verkeersleiders. Daarnaast is sprake van een plan-do-check-act cyclus om continue verbetering en vernieuwing in het opleidingssysteem te sturen en focus te houden op het vergroten van de capaciteit en flexibiliteit van het opleidingssysteem. De effecten van de COVID-pandemie hebben echter een negatief effect gehad op de processen.

Door de genomen maatregelen heeft de werving en selectie door kunnen gaan, met inzet van meerdere kanalen voor werving van nieuwe verkeersleiders, inzet op ervaren zij-instromers en de

verdere ontwikkeling en professionalisering van de selectie voor specifieke functies.

Het opleidingsproces is grotendeels volgens planning uitgevoerd maar werd negatief beïnvloed door de COVID-situatie, met name door de enorme reductie van het vliegverkeer. De on-the-job training is daardoor sterk gereduceerd. Een speciaal project is gestart om alternatieven te ontwikkelen. Door genomen hygiëne- en efficiëntiemaatregelen is getracht de opleiding in de simulatoren zoveel als mogelijk voort te zetten. Toch hebben we moeten constateren dat COVID een negatieve impact op onze opleidingscapaciteit heeft gehad.

Het vakbekwaam houden van ratinghouders is conform planning uitgevoerd. Door een 'Bore out'-campagne is aandacht gegeven aan het werken in de COVID-situatie met veel minder af te handelen vliegverkeer.

5. Significante daling van de inkomsten vanwege overmacht (waaronder uitbraak van een pandemie of een terroristische aanslag) met grote impact op de bedrijfsvoering

LVNL heeft een wettelijke verplichting om de luchtverkeersdienstverlening te garanderen en behoort tot de vitale infrastructuur van Nederland. Als LVNL niet voldoende inkomsten genereert kan zij niet aan haar financiële verplichtingen voldoen en bijvoorbeeld de salarissen of leveranciers niet meer betalen.

In 2020 heeft dit risico zich voorgedaan, het aantal vluchten was over het hele jaar gezien ruim 50 procent lager dan begroot, met als gevolg een significante daling van de omzet. Als directe reactie hierop is besloten tot een kostenbesparingsprogramma, zowel per direct voor het jaar 2020, als structureel voor de jaren 2021 en verder. We hebben het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat regelmatig geïnformeerd over de impact van deze crisis op de hele LVNL-organisatie, inclusief de financiële situatie. De reeds bestaande overlegstructuur is uitgebreid met een regulier 'COVID-overleg' met de minister en er heeft daarbuiten ook veelvuldig overleg plaatsgevonden met medewerkers op verschillende niveaus in het ministerie.

Om de liquiditeit te waarborgen is gebruik gemaakt van de Noodmaatregel Overbrugging voor behoud van Werkgelegenheid (NOW) 1, waarbij in 2020 een subsidie-voorschot van 12,4 miljoen euro is ontvangen. Daarnaast heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de garantstelling voor de limiet van de rekening-courantfaciliteit in 2020 verruimd met in totaal 140 miljoen euro bij het schatkistbankieren bij het ministerie van Financiën. Daarvan is 120 miljoen euro bestemd voor de borging van onze liquiditeit. De overige 20 miljoen euro is onder andere bestemd voor het LVNL-deel van de minnelijke regeling die is getroffen met Chipshol. In februari 2021 heeft verdere verruiming plaatsgevonden met 110 miljoen euro. Met deze maatregelen is LVNL in staat gebleven om aan haar verplichtingen te voldoen. Op de lange termijn worden de verliezen

via de tarieven verrekend met de luchtvaartmaatschappijen op basis van de geldende EU-verordeningen.

6. Imago als betrouwbare partner die meedenkt en verbindt, komt onder druk te staan door vertraging of uitstel van oplevering van grote projecten zoals iCAS, Luchtruimherziening of 1ATM met mogelijk negatieve financiële consequenties

LVNL wil een betrouwbare luchtdienstverlener en ketenpartner zijn en blijven. Met het realiseren van grote projecten, zoals iCAS, Luchtruimherziening, 1ATM en Lelystad Airport willen wij doelen, zoals efficiënter gebruik van het luchtruim, hinder beperken en CO2 verminderen behalen. Deze projecten moeten de komende jaren goed op elkaar zijn afgestemd, omdat dezelfde resources worden gebruikt, politieke afspraken zijn gemaakt en aan wettelijke verplichtingen moet worden voldaan. De mogelijke gevolgen van vertraging of uitstel van zulke grote projecten zijn imagoschade en negatieve financiële consequenties.

Met het projectenportfolio maken wij de status van lopende projecten inzichtelijk, daarmee ook de voortgang van projecten. Elk kwartaal wordt het projectenportfolio met het BMT doorgenomen en worden besluiten genomen over projectwijzigingen en projectprioritering. Ook worden de effecten die deze besluiten hebben op het portfolio van LVNL besproken. Daarnaast vergaderen BMT en stuurgroepen van grote projecten regelmatig over de interactie tussen projecten.

In 2020 is geautomatiseerde ondersteuning van ons projecten-portfolio management ingericht. Hiermee is het mogelijk om de capaciteitsplanning op (middel-) lange termijn beter te beheersen en beslisinformatie digitaal beschikbaar te stellen aan het management. Hiermee wordt ingezet op een betere aansluiting van de projectplanning op de beschikbare en beschikbaar te maken resources.

Verder is in 2020 het te volgen ATM-changeproces bij functionele wijzigingen aan het ATM-systeem door de toezichthouder getoetst en compliant bevonden aan de gewijzigde regelgeving vanuit de EASA Common Requirements.

Eén van de onderliggende risico's van dit toprisico is onvoldoende afstemming ten aanzien van tussentijdse mijlpalen met beleid- en toezichtpartners. In 2020 is expliciet aandacht besteed aan het managen van verwachtingen door het proactief delen en doorspreken van de ATM-releaseplanning. Hiermee kunnen externe partijen, zoals het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Inspectie Leefomgeving en Transport, zich beter voorbereiden op vragen die aan hen gesteld worden en die de doorlooptijd kunnen beïnvloeden.

In 2020 is de voorkeursbeslissing (VKB) van het programma Luchtruimherziening goedgekeurd door de ministerraad. Hierin worden de nieuwe hoofdstructuur en het operationeel concept voor het Nederlands luchtruim beschreven. Deze worden in de

periode tot en met 2035 geïmplementeerd. In het programma wordt rekening gehouden met technologische ontwikkelingen, de globale acceptatie hiervan en de verandercapaciteit van de betrokken ANSP's, die kunnen leiden tot een verandering in de koers en planning.

De COVID-pandemie heeft uitdagingen gecreëerd voor veel projecten. In het project iCAS worden bijvoorbeeld de systemen op afstand getest en zijn fysieke iCAS-trainingen vervangen door digitale trainingen. Het verkeersbeeld van 2020 wijkt door de pandemie significant af van wat representatief is voor de (Schiphol) operatie tot begin 2020. Dit heeft impact op een van de topprojecten, namelijk het opleiden van voldoende verkeersleiders en uiteindelijk op onze resources. De opleidingen worden waar mogelijk middels alternatieve en innovatieve opleidingsmethodes voortgezet. Toch is LVNL zich ervan bewust dat dit van invloed is op de toekomstige innovatiecapaciteit van de organisatie, aangezien de inzet van luchtverkeersleiders noodzakelijk is om vernieuwingen in het projectenportfolio op een goede manier vorm te kunnen geven. Wij hebben dit ook met onze stakeholders gedeeld.

Daarnaast heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat als gevolg van deze crisis in het voorjaar van 2020 besloten om de openstelling van Lelystad Airport voor handelsverkeer uit te stellen naar november 2021. LVNL heeft aan de hand van mogelijke scenario's steeds inzichtelijk gemaakt wat de gevolgen van politieke keuzes zijn voor dit project en andere grote LVNL-projecten.

7. Imago als betrouwbare partner die meedenkt en verbindt met stakeholders komt onder druk te staan door onbegrip en onbalans over wat van LVNL wordt verwacht en wat LVNL aankan qua toenemende eisen op het gebied van veiligheid, efficiëntie en milieu
Wij proberen er steeds voor te zorgen dat wij weten wat er speelt in de omgeving, zodat we kunnen anticiperen op de behoeften van onze stakeholders. We werken er binnen de geldende kaders steeds aan om een betrouwbare dienstverlener en ketenpartner te zijn met een goed imago.

We investeren continu in onze relatie met de omgeving. Dat hebben we in 2020 onder meer gedaan door het in samenwerking met Schiphol lanceren van de website minderhinderschiphol.nl. Samen met Schiphol is ook een consultatie gestart voor hinderbeperkende maatregelen. Terugkoppeling op de hinderbeperkende maatregelen is opgehaald via een online vragenlijst en informatiesessies in diverse gemeenten. De input leidt tot een definitief pakket met hinderbeperkende maatregelen die in 2021 wordt aangeboden aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Verder zijn er hinderbeperkende maatregelen uitgevoerd waaronder een wijziging van de startroute KUDAD bij Bodegraven, het verhogen van het maximale toegestane hoogte bij het navigatiepunt NIRSI en heeft de omgeving ingestemd met de gekromde nachtnadering voor de Polderbaan (18R) bij Uitgeest. Er is ook een bijdrage geleverd aan het luchthavenbesluittraject van Rotterdam The Hague Airport.

LVNL heeft op haar website regelmatig gecommuniceerd over de afhandeling van vliegverkeer in coronatijd. Daarnaast is in het Regioforum extra gecommuniceerd over het vliegen in coronatijd en wordt op de website van Bas een wekelijkse vooruitblik gegeven op het vliegverkeer.

8. LVNL is onvoldoende in staat in de toekomst goed te functioneren door het onvoldoende ontwikkelen van dan benodigde competenties bij managers en medewerkers

Het goed functioneren en de ontwikkeling van de competenties van onze managers en medewerkers is cruciaal in het realiseren van onze dienstverlening. Om wendbaar te blijven en in te kunnen spelen op ontwikkelingen blijven wij inzetten op een lerende organisatie, zodat we waarde blijven creëren voor Nederland en onze klanten.

De competenties en de ontwikkeling daarvan zijn een vast onderdeel van onze jaarlijkse functionerings- en beoordelingsgesprekken. In het eerste en vierde kwartaal van 2020 zijn we verder gegaan met het Employee Purpose Program, een programma voor onze medewerkers gericht op het persoonlijk functioneren en onze kernwaarden. Door de COVID-pandemie waren er beperkingen in het volgen van opleidingen en trainingen op het gebied van competenties. Goed functioneren is mede tot uiting gekomen in de wendbaarheid die getoond is door managers en medewerkers bij de voortzetting van onze dienstverlening tijdens de COVID-crisis.

Crisismanagement, bescherming persoonsgegevens en (cyber)security

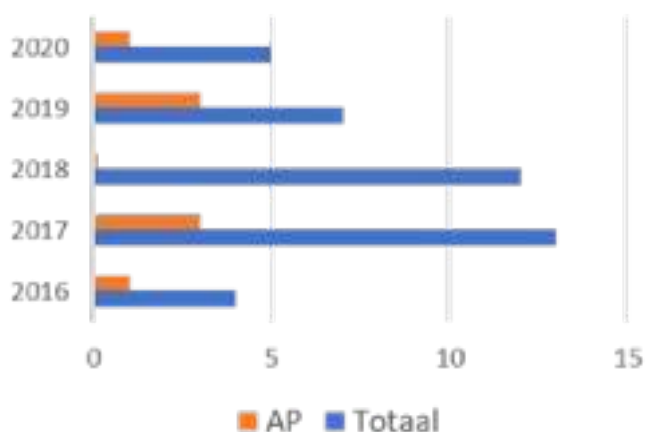
Crisismanagement

De crisisorganisatie heeft zich in 2020 voornamelijk bezig gehouden met de gevolgen van de COVID-pandemie. Het crisisbeleidsteam (CBT), waarin alle leden van het bestuur en managementteam LVNL deelnamen, nam besluiten en voerde acties uit op strategisch niveau. Dit crisisteam was actief van maart tot en met augustus 2020. Daarnaast werd in februari een dedicated COVID-crisisteam ingericht, dat onder de naam Taskforce COVID-19 actief is. Het team komt nog steeds wekelijks bijeen. Alle grote afdelingen op operationeel/tactisch niveau zijn hierin vertegenwoordigd. De werkzaamheden bestaan uit het monitoren van de laatste stand van zaken omtrent de COVID-pandemie en het op basis daarvan adviseren van het bestuur en managementteam LVNL.

Bescherming persoonsgegevens

In 2020 was sprake van vijf datalekken. Eén datalek is gemeld aan de Autoriteit Persoonsgegevens (AP). Het ging hierbij om de website www.minderhinderschiphol.nl, een gezamenlijk initiatief van Schiphol en LVNL. Schiphol heeft de melding bij de AP en de afhandeling richting de melder van het datalek voor haar rekening genomen.

Totaal aantal datalekken
+ aantal aan AP gemeld



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 heeft de processen rondom data privacy beschreven en opgenomen in het managementsysteem. In een jaaroverzicht legt de functionaris gegevensbescherming van LVNL verantwoording af aan het bestuur. LVNL voldoet aan de AVG op alle indicatoren die door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn bevraagd.

(Cyber)security

In 2020 zijn geen verstoringen van de LVNL-dienstverlening geweest als gevolg van een security incident.

Securitymaatregelen zijn nodig voor de beveiliging van onze medewerkers, objecten en systemen. Daarmee zorgen we voor de vliegveiligheid en continuïteit van onze dienstverlening. Met name bedreigingen op het gebied van cybersecurity worden groter en complexer. De impact van een cyberrisico kan significante gevolgen hebben voor de afhandelingscapaciteit en daarmee direct schade voor LVNL en haar stakeholders tot gevolg hebben. Vandaar dat in 2020 de moedwillige dreigingen van (cyber) criminelen is toegevoegd als top risico voor LVNL.

We hebben onder andere een Cyber Competence Center (CCC) opgericht dat zeven dagen per week, 24 uur per dag bereikbaar is. Het center speelt een belangrijke rol in patch management; het volgt de meldingen op van het Nationaal Cyber Security Centrum (NCSC) over kwetsbaarheden in systemen en software. Ook bouwt het center cyberkennis en -expertise op. Alle collega's die deelnemen in het center hebben een cybersecurity opleiding gevolgd.

Naast het CCC heeft LVNL ook een Security Operations Center (SOC). Dit center heeft als doel om cyberaanvallen en cyberincidenten zo vroegtijdig mogelijk te signaleren. Dat doen we onder andere door onderzoek te doen naar log- en analysebronnen en op zoek te gaan naar afwijkend dataverkeer of vreemde netwerkactiviteiten. Zo kunnen we snel zien waar en wanneer zich een dreiging voordoet en zijn we in staat om vroegtijdig maatregelen te nemen.

De nieuwe initiatieven en bijbehorende taken en verantwoordelijkheden vroegen ook om een herijking van de security governance. Deze is in 2020 op strategisch, tactisch en operationeel niveau in lijn gebracht met de safety governance en heeft het risico-eigenaarschap als basis. Er is nu een duidelijke scheiding tussen het adresseren en het beheersen van risico's als ook tussen het opstellen van beleid en de uitvoering hiervan. De nieuwe security governance is goedgekeurd door de GRC-Board.





Governance 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, fraude en overtredingen van wetten en regels geheel voorkomen. Het beleid van LVNL blijft gericht op het continu toetsen en verbeteren van de interne risicobeheersings- en controlesystemen om de betrouwbaarheid en effectiviteit van de dienstverlening te optimaliseren.

Het bestuur is van mening dat de risicobeheersings- en controlesystemen naar behoren hebben gewerkt, zowel ten aanzien van de in het verslagjaar te bereiken doelstellingen als ten aanzien van de financiële verslaggevingsrisico's. Ze geven een redelijke mate van zekerheid over het 'in control' zijn van de organisatie, het adequaat realiseren van betreffende doelstellingen en dat de financiële verslaggeving geen onjuistheden van materieel belang bevat.

Schiphol, 21 april 2021

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

III. JAARREKENING 2020



Inhoudsopgave jaarrekening

Overzicht van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten	100
Balans	101
Mutatieoverzicht van het eigen vermogen	102
Kasstroomoverzicht voor 2020	103
Toelichting op de jaarrekening	104
Toelichting op de exploitatierekening	115
Toelichting op de balans	121

Overzicht van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten

(bedragen in € 1.000)		Toelichting	2020	2019
Voortgezette activiteiten				
Omzet	9		110.911	200.615
Overige opbrengsten	10		40.307	24.216
Bedrijfsopbrengsten			151.218	224.831
Personeelskosten	11		169.495	170.766
Afschrijvingen	12		23.602	19.045
Algemene kosten	13		64.540	67.355
Bedrijfslasten			257.637	257.166
Exploitatieresultaat			-106.419	-32.335
Financieringsbaten	14		55	72
Financieringslasten	14		1.095	1.490
Netto financieringslasten			1.040	1.418
Resultaat uit voortgezette activiteiten			-107.459	-33.753
Niet gerealiseerde resultaten			-	-
Totaal gerealiseerde en niet gerealiseerde resultaten over het boekjaar			-107.459	-33.753

Balans

(bedragen in € 1.000)		Toelichting	2020	2019
Activa				
Immateriële vaste activa	15	-	-	-
Materiële vaste activa	16	265.264	235.133	
Gebruiksrechten	17	57.425	59.661	
Totaal vaste activa		322.689	294.794	
Vorderingen	18	96.766	61.060	
Geldmiddelen en kasequivalenten	19	1	2.565	
Totaal vlottende activa		96.767	63.625	
Totaal activa		419.456	358.419	
Passiva				
Eigen vermogen	20	-36.429	71.030	
verplichtingen				
Leningen en overige financieringsverplichtingen	21	137.423	80.029	
Leaseverplichtingen	17	46.019	47.716	
Geldmiddelen en kasequivalenten	19	131.473	-	
Vooruit ontvangen baten	22	41.391	34.056	
Verplichtingen inzake personeelsbeloningen	23	33.940	33.636	
Totaal langlopende verplichtingen		390.246	195.437	
Leningen en overige financieringsverplichtingen	21	11.591	8.376	
Leaseverplichtingen	17	3.685	3.836	
Vooruit ontvangen baten	22	7.915	9.307	
Verplichtingen inzake personeelsbeloningen	23	3.305	4.337	
Voorzieningen	24	-	9.500	
Handels- en overige schulden	25	39.143	56.596	
Totaal kortlopende verplichtingen		65.639	91.952	
Totaal passiva		419.456	358.419	

Mutatieoverzicht van het eigen vermogen *

(bedragen in € 1.000)	Toelichting	Bestemmings- fonds	Egalisatie- reserve	Resultaat boekjaar	Totaal
-----------------------	-------------	-----------------------	------------------------	-----------------------	--------

Saldo per 1 januari 2019		69.327	31.107	4.349	104.783
Resultaatbestemming		2.831	1.518	-4.349	-
Niet gerealiseerde resultaten		-	-	-	-
Resultaat boekjaar		-	-	-33.753	-33.753

Saldo per 1 januari 2020		72.158	32.625	-33.753	71.030
Resultaatbestemming		-16.938	-16.815	33.753	-
Niet gerealiseerde resultaten		-	-	-	-
Correctie cost exempt RP2**		-6.454	6.454	-	-
Resultaat boekjaar		-	-	-107.459	-107.459

Saldo per 31 december	20	48.766	22.264	-107.459	-36.429
------------------------------	-----------	---------------	---------------	-----------------	----------------

* Het mutatieoverzicht van het eigen vermogen bevat sinds dit jaar het component 'resultaat boekjaar'. Ten behoeve van het inzicht is dit ook in het vergelijkend cijfer aangepast.

** De correctie in de vermogenspositie is het gevolg van de definitieve afsluiting van de 2e referentieperiode. De Europese Commissie heeft bepaald dat specifieke kosten voor de ambtsjubileumvoorziening en pensioenkosten niet verrekend mogen worden met de gebruikers waardoor het ten laste komt van het bestemmingsfonds.

Kasstroomoverzicht over 2020

(bedragen in € 1.000.000)		2020	2019
Ontvangsten heffingen en-route	68,0		136,0
Ontvangsten heffingen terminal	36,8		62,0
Ontvangsten heffingen NSAA	1,8		2,7
Overige ontvangsten	11,2		16,2
Ontvangsten uit operationele activiteiten		117,8	216,9
Betalingen personeel	-172,0		-163,2
Betalingen verzekeringen	-1,5		-1,2
Betalingen leveranciers	-80,8		-72,9
Betalingen uit operationele activiteiten		-254,3	-237,3
Ontvangsten en-route heffingen voor derden	24,4		49,0
Betalingen EUROCONTROL	-44,7		-42,6
Betalingen NSA	-0,7		-2,4
Ontvangsten KNMI-heffingen NSAA	0,3		0,4
Betalingen KNMI	-0,3		-0,3
Kassiersfunctie luchtverkeersdienstverlenings-activiteiten in nationaal luchtruim door derden		-21,1	4,1
Netto kasstroom uit operationele activiteiten		-157,6	-16,3
Investeringsactiviteiten			
Investeringen in materiële vaste activa	-49,8		-65,6
Desinvesteringen in materiële vaste activa	0,0		0,0
Betalingen en ontvangsten joint ventures	-0,3		-0,3
Netto kasstroom uit investeringsactiviteiten		-50,1	-65,9
Financieringsactiviteiten			
Opname lange termijn leningen	69,7		65,0
Aflossing lange termijn leningen	-9,1		-8,1
Rente lange termijn leningen	-0,9		-1,1
Ontvangen subsidies	14,0		9,2
Netto kasstroom uit financieringsactiviteiten		73,6	65,0
Totaal netto toe-/afname kasstromen		-134,1	-17,2
Beginstand geldmiddelen en kasequivalenten	2,6		19,8
Totaal netto toe-/afname kasstromen	-134,1		-17,2
Eindstand geldmiddelen en kasequivalenten		-131,5	2,6

Voor verdere toelichting zie paragraaf 29 Toelichting op het kasstroomoverzicht.

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. LVNL is bij de Kamer van Koophandel geregistreerd onder nummer 34367959. Kernactiviteit is het verlenen van luchtverkeersdiensten, 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 21 april 2021 ingestemd met de jaarrekening. De jaarrekening wordt gepubliceerd nadat de minister de jaarrekening heeft goedgekeurd.

De jaarrekening van LVNL over 2020 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 luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijke Europees luchtruim (zogenoemde luchtvaartnavigatiedienstenverordening) is het volgende vastgelegd:

“Verleners van luchtvaartnavigatiediensten 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.”

In overleg en afstemming met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft 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 ingestemd om de reikwijdte van de IAS 19 als volgt te beperken:

- 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 in de balans opgenomen verplichtingen, derhalve kan worden afgezien van het treffen van een voorziening. Voor een uitgebreidere toelichting over de hoogte van de verplichtingen, zie toelichting 27 Niet in de balans opgenomen verplichtingen.
- 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 om de reikwijdte te beperken is ingegeven vanuit de regelgeving over de prestatiesturing. In deze regelgeving is aangegeven dat alle kosten verantwoord moeten worden in de kosten van de heffingszones. Vanuit deze vastgestelde kosten wordt namelijk het tarief berekend. Jaarlijks moeten op basis van de vastgestelde kosten (begroting) vanuit de prestatiesturing en werkelijke kosten de controllabele en uncontrollabele kosten worden bepaald, zodat op basis daarvan de resultaatbestemming bepaald kan worden voor het betreffende jaar. Wanneer kosten nu direct via het eigen vermogen zouden lopen, zouden deze kosten niet worden meegenomen in de resultaatbestemming en dus indien nodig niet kunnen worden verhaald op, of worden teruggegeven aan de gebruikers.

Hierdoor voldoet de jaarrekening niet volledig, doch zoveel mogelijk, aan de vereisten van EU-IFRS.

Daarwaarin 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. Continuïteit

Begin 2020 zijn we geconfronteerd met het coronavirus in Nederland. De COVID-pandemie heeft gedurende het jaar 2020 geresulteerd in een forse terugval van het verkeersvolume en daarmee ook een forse daling in de omzet voor LVNL. Het coronavirus raakt LVNL daarmee fors en dit heeft geleid tot een negatief resultaat over het boekjaar 2020. Het negatieve resultaat heeft tot gevolg dat het eigen vermogen van LVNL per 31 december 2020 een negatief saldo kent. Er is echter geen sprake van een onzekerheid van materieel belang op grond waarvan gereede twijfel zou kunnen bestaan over de continuïteit van het geheel van de werkzaamheden van de organisatie.

LVNL ontleent haar bestaansrecht aan de wettelijk taak zoals beschreven in de Wet luchtvaart (artikel 5.13 lid 1a) en continuïteit is daarom geen vraagstuk voor LVNL. De huidige crisis heeft wel impact op de bedrijfsvoering omdat de luchtvaartsector hard is geraakt en de verkeersvolumes nog dagelijks laag zijn. De omzet uit heffingen, de belangrijkste opbrengstenstroom, is met 45 procent gedaald ten opzichte van 2019. Het resultaat over boekjaar 2020 is 107,5 miljoen euro negatief. Het eigen vermogen van LVNL daalt met dit negatief resultaat over het boekjaar van 71,0 miljoen euro naar 36,4 miljoen euro negatief. In de gewijzigde prestatiesturingsregeling zijn afspraken vastgelegd over de spreiding van het verrekenen van de ontstane tekorten.

De huidige liquiditeit is gewaarborgd voor minimaal een jaar in de vorm van een kredietfaciliteit. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat staat garant voor LVNL voor een rekening-courant positie van 275 miljoen euro en de totale leningsfaciliteit bij Schatkistbankieren. Hiermee is de liquiditeit gewaarborgd tot ongeveer eind 2021 rekening houdend met de uitgaven voor onder andere de vervanging van het luchtverkeersleidingssysteem. Daarnaast worden met deze kredietfaciliteit ook de contributies aan EUROCONTROL en MUAC voor 2021 gegarandeerd.

De Staat c.q. ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is op basis van internationale verdragen verantwoordelijk voor de beschikbaarheid van luchtverkeersleiding in het nationale luchtruim. Als het ministerie daaraan geen of onvoldoende invulling geeft, dan komt zij haar verantwoordelijkheid als Staat onder het

VN-Verdrag van Chicago niet na. Continuïteit van de wettelijke taak die LVNL uitvoert is daarom van cruciaal belang voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Als door enige reden (extern of intern) de continuïteit van de dienstverlening bedreigd wordt, dan zal het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uit dien hoofde onmiddellijk in overleg treden met LVNL om te bezien onder welke voorwaarden de continuïteit van de dienstverlening kan worden gegarandeerd.

LVNL verwacht dat gedurende 2021 een voorzichtig herstel optreedt. Er zijn diverse maatregelen ingesteld om de gezondheid van onze medewerkers te beschermen en de continuïteit van onze dienstverlening te waarborgen. De focus ligt, net als in 2020, voor 2021 op het beperken van uitgaven. Op de langere termijn probeert LVNL de effecten te beperken van de n+2 verrekening met de luchtvaartmaatschappijen in toekomstige jaren, als gevolg van de verkeerst terugval in 2020 en de komende jaren. Dit gebeurt in overleg met het ministerie en de overige stakeholders.

De in de onderhavige jaarrekening gehanteerde grondslagen van waardering en resultaatbepaling zijn dan ook gebaseerd op de veronderstelling van continuïteit van LVNL.

4. Waarderingsbasis

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

5. 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.

6. 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 actuair berekende personele regelingen en vorderingen, worden actuair 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 de arbeidsvoorwaarden.

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 en-route en terminal maakt LVNL gebruik van de informatie vanuit EUROCONTROL. EUROCONTROL heeft het verwachte kredietverlies gebaseerd op een accurate inschatting van de huidige en toekomstige waarde. Hierbij is rekening 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. Het resultaat over 2019 is bestemd. Het prestatieplan 2020-2024 is tot op heden nog niet goedgekeurd door de Europese Commissie. Vanwege het effect dat de COVID-19 pandemie heeft op de luchtvaart, is het eerder ingediende prestatieplan niet meer passend. In 2021 wordt een nieuw prestatieplan opgesteld en ingediend bij de Europese Commissie voor de huidige prestatieperiode, namelijk 2020-2024. Het resultaat 2020 is verantwoord als resultaat boekjaar.

i. Belastingen

In 2016 is de vennootschapsbelastingplicht voor overheids-bedrijven ingegaan. LVNL heeft een inventarisatie gemaakt van alle activiteiten van LVNL. De activiteiten van LVNL zijn benoemd in de Wet luchtvaart als taken voor LVNL. Alleen LVNL is door de wet toegestaan deze activiteiten te verrichten. LVNL is daarom van mening dat deze taken vallen onder de Overheidstaakvrijstelling en daarom vrijgesteld zijn van de VPB. LVNL heeft over de jaren 2017, 2018 en 2019 definitieve aanslagen ontvangen waarin de belastbare winst voor alle jaren op nul is gesteld.

7. Grondslagen voor financiële verslaggeving

De grondslagen voor de financiële verslaggeving zijn consequent toegepast op alle in deze jaarrekening vermelde perioden. In lijn met IFRS is de jaarrekening opgesteld voor resultaatbestemming. Het vergelijkend cijfer is hier eveneens op aangepast. In eerdere jaren werd het resultaat van het boekjaar in overleg met de belangrijkste stakeholder reeds bestemd in het betreffende boekjaar.

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.

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

De International Accounting Standards Board (IASB) heeft enkele gewijzigde standaarden en interpretaties uitgebracht, die met ingang van het boekjaar 2020 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).

k. Wijzigingen die vervroegd in 2020 mogen worden toegepast

LVNL heeft geen nieuwe standaarden, wijzigingen van bestaande standaarden of interpretaties vervroegd toegepast die met ingang van het boekjaar 2021 of later verplicht zijn.

l. 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 31 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.

m. 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 geldmiddelen en kasequivalenten aan de passivazijde van de balans. 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 s.

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.

n. 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.

o. 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.

p. 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.

q. Subsidies

De subsidies zijn grotendeels verkregen uit hoofde van investeringen in materiële vaste activa. De ontvangen subsidies worden in de balans opgenomen als vooruitontvangen baten (zie noot x).

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 vooruitontvangen 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 wordt 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.

r. 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 noot o). Het eventuele restant wordt toegevoegd aan een vermogenscomponent bij de resultaatbestemming en in de exploitatierekening verwerkt via de overige opbrengsten.

s. 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.

t. Immateriële vaste activa

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

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 gemoeid. 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 waardeverminderingverliezen.

u. Materiële vaste activa

Materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen historische kostprijs, verminderd met cumulatieve afschrijvingen en cumulatieve bijzondere waardeverminderingverliezen. 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 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.

v. Gebruiksrecht en leaseverplichtingen

LVNL waardeert operationele en financiële leases als een actief (Gebruiksrecht) en een leaseverplichting op de balans. De

leaseverplichting reflecteert alle leasebetalingen die gepaard gaan met de leaseovereenkomst, het actief reflecteert het recht op gebruik van het actief gedurende de overeengekomen leasetermijn.

LVNL maakt gebruik van de uitzondering om short-term leases (leases met een looptijd van maximaal twaalf maanden) en low-value activa (waarde van maximaal 5 duizend USD / 5 duizend euro) niet op de balans maar als kosten te boeken in de exploitatierekening.

Gebruiksrecht

LVNL waardeert het gebruiksrecht tegen kostprijs. De kostprijs reflecteert het recht op gebruik van het actief gedurende de overeengekomen leasetermijn. Onder de materiële vaste activa wordt het recht van gebruik gewaardeerd als aparte post op de balans. LVNL bepaalt de eerste kostprijs van het actief op basis van het bedrag van de eerste waardering van de leaseverplichting.

Het gebruiksrecht wordt verminderd met de geaccumuleerde afschrijvingen en geaccumuleerde bijzonderewaardevermindering-verliezen en wordt aangepast voor eventuele herwaarderingen van de leaseverplichting. De afschrijvingen op het gebruiksrecht worden verantwoord onder de afschrijvingskosten.

Leaseverplichting

De verplichting reflecteert alle leasebetalingen die gepaard gaan met de leaseovereenkomst. Op de aanvangsdatum waardeert LVNL de leaseverplichting tegen de contante waarde van de leasebetalingen die op die datum niet zijn verricht.

Bij het vaststellen van de leaseperiode houdt LVNL rekening met de niet-opzegbare periode van een leaseovereenkomst, waarbij tevens rekening wordt gehouden met:

- zowel perioden die onder een optie tot verlenging van de leaseovereenkomst vallen indien het redelijk zeker is dat de lessee deze optie zal uitoefenen,
- als perioden die onder een optie tot beëindiging van de leaseovereenkomst vallen als het redelijk zeker is dat de lessee deze optie niet zal uitoefenen.

De leasebetalingen worden gediscoteerd op basis van de impliciete rentevoet van de leaseovereenkomst, mits die op eenvoudige wijze kan worden bepaald. Als die rentevoet niet op eenvoudige wijze kan worden bepaald, maakt LVNL gebruik van de percentages van schatkistbankieren plus een toeslag gebaseerd op IRS (euro Interest Rate Swap). Voor de discontering wordt gekeken naar de looptijd van het contract en daaraan wordt de looptijd van de financiering gekoppeld. De rentevoet bedraagt circa 0,9%. Daarnaast wordt er bij de bepaling van de leaseverplichting rekening gehouden met eventuele inflatie of contractueel afgesproken huurstijgingen. Voor de inflatie wordt

gerekend met de CPI-index. Dit percentage wordt vastgesteld ten tijde van het opstellen van de jaarrekening. De gehanteerde CPI-index bedraagt circa 1,1 procent.

De leaseverplichting wordt verhoogd met de rente op de leaseverplichting en verlaagd met de verrichte leasebetalingen. Jaarlijks wordt aan het einde van het boekjaar de leaseverplichting indien nodig geherwaardeerd op basis van wijzigingen in de leaseovereenkomst, dan wel herzieningen in de vaste leasebetalingen.

De jaarlijkse rentelasten en eventuele aanpassingen in de discontering worden direct ten laste van de exploitatierekening gebracht. De wijzigingen in de leaseovereenkomst en of leasetermijnen worden aangepast in het gebruiksrecht.

w. Eigen vermogen

Het bestemmingsfonds (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, 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 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 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 egalisatiereserve verwerkt. De egalisatiereserve is onderverdeeld naar de heffingszones binnen de dienstverlening van LVNL: en-route, terminal en NSAA.

x. Vooruitontvangen baten

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

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

y. 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. Nagenoeg alle FLNA-/IKV-gerechtigden kiezen inmiddels voor de IKV-regeling.

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 actuarieel 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 afgefinancierd in het kader van de doorgevoerde herstructurering.

Het actuariael resultaat 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, Beek en Lelystad, 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 arbeidsvoorwaardenbundel 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 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 voor wie 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.

z. 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. Het kortlopende deel (minder dan 12 maanden) wordt opgenomen onder de kortlopende schulden.

aa. 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 waarde-rings- 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.

bb. 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.

cc. 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 afstorting 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.

8. 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 beheeren 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

9. Omzet

De specificatie van de omzet is als volgt:

(bedragen in € 1.000)	2020	2019
Heffingen en-route	70.000	136.663
Heffingen terminal	38.653	61.593
Heffingen NSAA	2.258	2.359
Totaal	110.911	200.615

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. De gebruiker wordt gefactureerd op basis van de werkelijk gevlogen route en daarmee 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 MUAC, Eurocontrol en NSA 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 derde referentieperiode (RP3, 2020-2024).

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 46,89 euro (2019: 40,25 euro). Voor de terminal heffingszone was het tarief 183,38 euro (2019: 149,34 euro). Voor NSAA was het tarief 248,71 euro (2019: 242,89 euro).

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

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 verricht LVNL.

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.

10. Overige opbrengsten

De specificatie van de overige opbrengsten is als volgt:

(bedragen in € 1.000)	2020	2019
Diverse opbrengsten	9.311	8.857
Verrekeningen EUROCONTROL	8.608	7.955
Subsidies / Bijdrage derden	22.388	7.404
Totaal	40.307	24.216

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 toename in de diverse opbrengsten wordt met name veroorzaakt door hogere doorbelastingen aan Defensie en meer vrijval ten aanzien van de van Defensie ontvangen investeringsbijdragen, onder meer door ingebruikname van Polaris per eind 2019.

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. Met het ministerie is afgesproken dat LVNL vanuit deze verrekening de kosten voor de vrijgestelde vluchten en VFR-verkeer bekostigt. Over het resterende bedrag, het zogenoemde vrij besteedbare deel, maakt LVNL afspraken met het ministerie. In 2020 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 en de Airspace management cell bij MUAC. LVNL heeft afgesproken met het ministerie het resterende deel te gebruiken ter compensatie van de niet-activeerbare ontwikkel- en exploitatiekosten voor Lelystad Airport. Voor verdere informatie: zie toelichting 30 Specificatie naar heffingszone.

Opbrengsten uit subsidies zijn hoofdzakelijk toegenomen door de ontvangen NOW-subsidie die is aangevraagd in de eerste fase van de COVID-pandemie (NOW1.0). LVNL heeft voor een totaalbedrag van 14,0 miljoen euro NOW-subsidie aangevraagd. LVNL heeft geen gebruik gemaakt van de NOW2.0 en/of NOW3.0 regeling. Daarnaast bestaan deze opbrengsten uit subsidies 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). De in 2020 en 2019 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.

De Europese Commissie kan tot 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).

11. Personeelskosten

De specificatie van de personeelskosten is als volgt:

(bedragen in € 1.000)	2020	2019
Korte termijn personeelsbeloningen	130.116	127.260
Vergoedingen na uitdiensttreding	33.026	31.784
Andere lange termijn personeelsbeloningen	2.976	7.150
Ontslagvergoedingen	847	1.427
Overige personeelskosten	2.530	3.145
Totaal	169.495	170.766

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

(bedragen in € 1.000)	2020	2019
Salarissen	119.275	116.950
Sociale lasten	10.841	10.310
Totaal	130.116	127.260

De daling van de personeelskosten (1,8 miljoen euro; 1,1 procent) ten opzichte van voorgaand jaar wordt veroorzaakt door meerdere componenten. De salariskosten en pensioenlasten zijn gestegen als gevolg van een gemiddeld hogere bezetting gedurende 2020 ten opzichte van 2019, namelijk bezetting actieven ultimo 2020 1.023 fte, ultimo 2019 1.010 fte, toename van 1,3 procent (inclusief FLNA/IKV en in opleiding 1.149 fte ultimo 2020 en 1.122 fte ultimo 2019, een toename van 2,4%). Daarnaast stijgen de personeelskosten door de cao-afspraken voor 2020 vanuit de cao-overeenkomsten uit 2018 (voor het operationeel personeel per 1 juli 2020 2,25 procent en voor niet-operationeel personeel per 1 februari 2020 1,5 procent). De stijgende kosten voor salarissen en pensioenen worden gecompenseerd door een lagere dotatie aan de reservering voor de ambtsjubilea (totaal 5,4 miljoen euro) waardoor de andere lange termijn personeelsbeloningen lager zijn dan voorgaand jaar. De overige personele kosten zijn beperkt als gevolg van getroffen maatregelen naar aanleiding van de COVID-pandemie.

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

(bedragen in € 1.000)	2020	2019
Pensioenlasten	18.792	17.512
Pensioenlasten FLNA uit lopende exploitatie	14.293	13.590
Pensioenlasten FLNA via voorziening Regio	-59	682
Totaal	33.026	31.784

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 gebruikmaken van de FLNA-/IKV-regeling (niet-actief personeel) voor zover deze rechten niet zijn afgefinancierd;
- jaarlijkse dotatie aan/vrijval van de voorziening FLNA Regio.

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

ABP	2020	2019
Dekkingsgraad	93,2%	97,8%
Grondslag	actuele marktrente	actuele marktrente
Peildatum	31-12-2020	31-12-2019

Voor 2021 heeft het ABP de pensioenpremie licht verhoogd ten opzichte van 2020. Dit is mede het gevolg van de lage dekkingsgraad bij het pensioenfonds. Ook de lage rente is een belangrijke oorzaak voor de lage dekkingsgraad.

Onder de andere lange termijn personeelsbeloningen worden de kosten voor de ambtsjubileumuitkeringen verantwoord. De kosten betreft de dotatie aan de voorziening voor ambtsjubilea door de bijgestelde loonontwikkeling voor de komende jaren en door een eenmalige dotatie als gevolg van aangepaste veronderstellingen (eenmalige uitkeringen zijn opgenomen). Voor een verdere toelichting zie toelichting 23 Verplichtingen inzake personeelsbeloningen.

De kosten voor ontslagvergoedingen komen voort uit de dotaties aan de voorziening voor ontslagvergoedingen en de dotatie aan de overige voorzieningen (waaronder de wachtgeldregelingen). De dotatie is het gevolg van nieuw afgesloten overeenkomsten. Voor een verdere toelichting zie toelichting 23 Verplichtingen inzake personeelsbeloningen.

Onder de overige personeelskosten worden onder andere de vergoedingen voor reiskosten woon-/ werkverkeer verantwoord. Deze kosten zijn gedaald door onder meer het stoppen van de reiskostenvergoeding als gevolg van het thuiswerken in 2020.

Bezetting ultimo 2020

Het aantal medewerkers van LVNL bedroeg op 31 december 2020, op basis van fulltime equivalenten (38 uur) 1.023 fte (2019: 1.010 fte). Het totaal inclusief FLNA/IKV, in opleiding en overig bedroeg 1.149 fte (2019: 1.122 fte). Er zijn geen medewerkers werkzaam buiten Nederland.

12. Afschrijvingen

De samenstelling van de afschrijvingen is als volgt:

(bedragen in € 1.000)	2020	2019
Immateriële vaste activa	-	100
Materiële vaste activa	19.761	15.737
Gebruiksrechten	3.841	3.208
Totaal	23.602	19.045

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

(bedragen in € 1.000)	2020	2019
Gebouwen en terreinen	3.141	2.322
Verkeersleidingsapparatuur	10.466	8.774
Overige bedrijfsmiddelen	6.093	4.526
Subtotaal	19.700	15.622
Buitengebruikstellingen	61	115
Totaal	19.761	15.737

De boekwaarde van de buitengebruik gestelde activa is 61 duizend euro. Hierop is de ontvangen inruilwaarde van 37 duizend euro in mindering gebracht. Dit betreft met name investeringen in het gebouwbeheersysteem en overige bedrijfsmiddelen.

De afschrijvingskosten voor het gebruiksrecht zijn als volgt te specificeren:

(bedragen in € 1.000)	2020	2019
Gebruiksrechten gebouwen en terreinen	2.165	1.826
Gebruiksrechten overige bedrijfsmiddelen	1.676	1.382
Totaal	3.841	3.208

13. Algemene kosten

De algemene kosten worden als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2020	2019
Inhuur personeel	24.211	23.948
Overige kosten personeel gerelateerd	3.512	4.647
Huisvestingskosten	5.166	4.115
Meetkosten VKL-apparatuur	383	338
Onderhoudskosten	9.305	7.149
Gebruikersrechten	3.170	3.205
Verzekeringskosten	1.364	1.228
Onderzoek, ontwikkelkosten en projectkosten	4.367	3.018
Kantoorkosten	2.044	2.419
Accountants- en advieskosten	4.967	5.433
Administratieve lasten	-	714
Wagenpark	153	196
Reis- en verblijfskosten	510	1.445
Overige algemene kosten	5.388	9.500
Totaal	64.540	67.355

De algemene kosten dalen op totaalniveau met 2,8 miljoen euro.

De algemene kosten worden in 2020 in hoge mate beïnvloed door de getroffen kostenbesparende maatregelen als reactie op het uitbreken van de COVID-pandemie. Het betrof het beperken van kosten in alle categorieën. Inhuurtarieven zijn in overleg met leveranciers verlaagd. De totale inhuurkosten zijn lager dan begroot, maar wel licht hoger dan in 2019. Opleidingen en trainingen zijn stilgezet en daarnaast zijn ook de reiskosten sterk teruggedrongen.

De belangrijkste dalingen onder de algemene kosten doen zich voor bij de overige personeelskosten (1,1 miljoen euro) en de overige algemene kosten (4,1 miljoen euro). De daling in de overige personeelskosten wordt grotendeels veroorzaakt door de gevolgen van COVID-19, zoals minder reiskosten. De overige

algemene kosten daalden grotendeels als gevolg van minder kosten met betrekking tot de afwikkeling van de Chipshol-zaak. Het grootste deel van die kosten is in 2019 verantwoord.

Daarentegen namen met name de huisvestings- en onderhoudskosten toe ten opzichte van 2019. Dit wordt enerzijds verklaard doordat meer oppervlakte in gebruik is per eind 2020 door ingebruikname van Polaris en Lelystad Airport. Dit leidt tot hogere onderhouds-, energie- en schoonmaakkosten. Anderzijds namen de schoonmaakkosten toe door een fors toegenomen schoonmaakintensiteit en -frequentie ter preventie van COVID-19.

De accountantskosten onder de post accountants- en advieskosten bedraagt in 2020 413 duizend euro (2019: 295 duizend euro) voor de jaarrekeningcontrole en subsidiecontroles.

(bedragen in € 1.000)	PwC Accountants N.V.	Overige PwC dienstverlening	Totaal 2020
Onderzoek van de jaarrekening	322	-	322
Overige controleopdrachten	91	-	91
Niet-controleopdrachten	-	-	-
Totaal	413	-	413

14. Financieringsbaten en -lasten

De financieringsbaten en -lasten kunnen als volgt worden weergegeven:

(bedragen in € 1.000)			2020	2019
Rentebaten			55	72
Financieringsbaten			55	72
Koersverschillen			-13	12
Rentelasten			871	1.064
Rente voorzieningen personeelsbeloningen			208	326
Geactiveerde rente op activa in aanbouw			-216	-424
Rente leaseverplichtingen			231	495
Bankkosten			14	17
Financieringslasten			1.095	1.490
Netto financieringslasten			1.040	1.418

De netto financieringslasten zijn in 2020 gedaald ten opzichte van 2019. De rentelasten op nieuw afgesloten leningen kennen een lagere rente dan in het verleden afgesloten leningen waarop wordt afgelost. Daarnaast is met de invoering van IFRS 16 de rente op leaseverplichtingen in 2019 relatief hoog geweest met 0,5 miljoen euro.

Toelichting op de balans

15. 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 2019	
Aanschafwaarde	629
Cumulatieve afschrijvingen	-629

Boekwaarde per 1 januari 2019 -

Mutaties gedurende 2019	
Investeringen	-
Desinvesteringen	-
Desinvesteringen cum afschrijvingen	-
Afschrijvingen	-

Saldo mutaties gedurende 2019 -

Stand per 31 december 2019	
Aanschafwaarde	629
Cumulatieve afschrijvingen	-629

Boekwaarde 31 december 2019 -

Mutaties gedurende 2020	
Investeringen	-
Desinvesteringen	-
Desinvesteringen cum afschrijvingen	-
Afschrijvingen	-

Saldo mutaties gedurende 2020 -

Stand per 31 december 2020	
Aanschafwaarde	629
Cumulatieve afschrijvingen	-629

Boekwaarde 31 december 2020 -

De immateriële vaste activa bestaan uit de ontwikkelkosten (onder andere gebruiksrechten) 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 begin 2023.

16. 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 2019					
Aanschafwaarde	104.426	289.231	48.800	82.423	524.880
Cumulatieve afschrijvingen	-72.721	-235.955	-30.943	-	-339.619
Boekwaarde per 1 januari 2019	31.705	53.276	17.857	82.423	185.261
Mutaties gedurende 2019					
Investeringsen	-	189	-	65.465	65.654
Desinvesteringen	-565	-	-391	-	-956
Desinvesteringen cum afschrijvingen	450	-	346	-	796
Afschrijvingen	-2.322	-8.774	-4.526	-	-15.622
In gebruik genomen activa	29.950	28.756	24.066	-82.772	-
Saldo mutaties gedurende 2019	27.513	20.171	19.495	-17.307	49.872
Stand per 31 december 2019					
Aanschafwaarde	133.811	318.176	72.475	65.116	589.578
Cumulatieve afschrijvingen	-74.593	-244.729	-35.123	-	-354.445
Boekwaarde 31 december 2019	59.218	73.447	37.352	65.116	235.133
Mutaties gedurende 2020					
Investeringsen	-	94	-	49.799	49.893
Desinvesteringen	-501	-	-457	-	-958
Desinvesteringen cum afschrijvingen	440	-	457	-	897
Afschrijvingen	-3.141	-10.466	-6.093	-	-19.700
In gebruik genomen activa	1.863	4.188	6.285	-12.336	-
Saldo mutaties gedurende 2020	-1.339	-6.184	192	37.463	30.131
Stand per 31 december 2020					
Aanschafwaarde	135.173	322.459	78.303	102.579	638.514
Cumulatieve afschrijvingen	-77.294	-255.195	-40.759	-	-373.248
Boekwaarde 31 december 2020	57.879	67.263	37.544	102.579	265.264

In verband met de toekomstige verwerving van materiële vaste activa zijn contractuele verplichtingen aangegaan, zoals nader is toegelicht onder toelichting 27 Niet in de balans opgenomen 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	-
Gebouwen	Gebouwen en terreinen	20-44 jaar
Verkeersleidingsapparatuur	Verkeersleidingsapparatuur	8-20 jaar
Installaties en machines	Overige bedrijfsmiddelen	10-15 jaar
Transportmiddelen	Overige bedrijfsmiddelen	5-10 jaar
Inventaris	Overige bedrijfsmiddelen	10 jaar
IT-middelen	Overige bedrijfsmiddelen	3-10 jaar

Op terreinen wordt niet afgeschreven. 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.

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 2020 niet geleid tot een aanpassing.

Buitengebruikstelling activa (desinvesteringen)

In 2020 zijn enkele activa buitengebruik gesteld; voornamelijk activa die zijn vervangen of verkocht. Het betreft met name gebouwinstallaties die zijn vervangen. De resterende boekwaarde van de buitengebruik gestelde gebouwinstallaties 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)	2020	2019
Primaire verkeersleidingssysteem (iCAS)	68.001	50.336
Civiel-militaire samenwerking	10.323	5.940
Overige verkeersleidingssystemen	8.604	7.083
RECAT-TBS	6.944	-
Outbound Planning	3.142	-
Centralised Base	2.985	-
ICT-onderwerpen	857	631
Arrival Managementsysteem (AMAN)	679	95
Vervanging TAR-1 / TAR Eelde door WAM	235	-
Overige werken	808	1.031
Totaal	102.579	65.116

In gebruik genomen activa (investeringen)

In 2020 is een aantal activa in gebruik genomen waaronder Polaris fase 2, Pilot huisvestingsconcept Bouwdeel C en de D-VOR Installatie in Rotterdam.

Geactiveerde rente

In 2020 bedraagt de geactiveerde rente 261 duizend euro (2019: 424 duizend euro). Dit komt neer op een gemiddelde kapitaalkostenvoet van 0,17 procent (2019: 0,31 procent) voor generiek gefinancierde investeringen. Daarnaast heeft LVNL voor een aantal investeringen specifieke financiering aangetrokken. Voor de ontwikkeling van het primaire luchtverkeersleidingssysteem zijn specifieke leningen afgesloten. De geactiveerde rente voor deze investeringen wordt separaat berekend op basis van de rentepercentages van de bijbehorende leningen.

17. Gebruiksrechten en leaseverplichtingen

(bedragen in € 1.000)	2020	2019
Gebruiksrechten	57.425	59.661
Leaseverplichtingen	49.704	51.552

De post gebruiksrechten bestaat met name uit het erfpachtcontract voor de verkeerstoren Schiphol en overige erfpachtovereenkomsten voor onder meer radar- en trainingscentrum Polaris en Lelystad Airport. In 2020 zijn er geen nieuwe contracten afgesloten.

Het verloopoverzicht van de gebruiksrechten over 2020 is als volgt:

(bedragen in € 1.000)	Gebouwen / Terreinen	Inventaris	Totaal
Stand per 1 januari 2019			
Aanschafwaarde	43.220	2.624	45.844
Cumulatieve afschrijvingen	-	-	-
Boekwaarde per 1 januari 2019	43.220	2.624	45.844
Mutaties gedurende 2019			
Nieuwe contracten	2.718	2.438	5.156
Herwaarderingen	10.508	1.362	11.870
Afschrijvingen	-1.827	-1.382	-3.209
Saldo mutaties gedurende 2019	11.399	2.418	13.817
Stand per 31 december 2019			
Aanschafwaarde	56.446	6.424	62.870
Cumulatieve afschrijvingen	-1.827	-1.382	-3.209
Boekwaarde 31 december 2019	54.619	5.042	59.661
Mutaties gedurende 2020			
Nieuwe contracten	-	-	-
Herwaarderingen	1.171	556	1.727
Aanschafwaarde desinvesteringen	-	-251	-251
Desinvesteringen cum afschrijvingen	-	129	129
Afschrijvingen	-2.165	-1.676	-3.841
Saldo mutaties gedurende 2020	-994	-1.242	-2.236
Stand per 31 december 2020			
Aanschafwaarde	57.617	6.729	64.346
Cumulatieve afschrijvingen	-3.992	-2.929	-6.921
Boekwaarde 31 december 2020	53.625	3.800	57.425

De leaseverplichtingen zijn als volgt te specificeren:

(bedragen in € 1.000)	2020		Totaal
	Kortlopend	Langlopend	
Leaseverplichtingen	3.685	46.019	49.704

Verloopstaat leaseverplichting:

(bedragen in € 1.000)	Gebouwen / Terreinen	Inventaris	Totaal
Stand per 1 januari 2019			
	37.363	2.624	39.987
Mutaties gedurende 2019			
Nieuwe verplichting	2.718	-	2.718
Betaling huur / lease	-2.172	-1.345	-3.517
Toevoeging rente	846	1	847
Herwaarderingen	10.156	1.361	11.517
Saldo mutaties gedurende 2019	11.548	17	11.565
Stand per 31 december 2019			
	48.911	2.641	51.552
Mutaties gedurende 2020			
Nieuwe verplichting	-	-	-
Betaling huur / lease	-2.230	-1.453	-3.683
Toevoeging rente	396	-	396
Herwaarderingen	990	572	1.562
Beëindiging leasecontract	-	-123	-123
Saldo mutaties gedurende 2020	-844	-1.004	-1.848
Stand per 31 december 2020			
	48.067	1.637	49.704

In 2020 zijn er geen nieuwe contracten afgesloten.

De herwaardering van het gebruiksrecht en de leaseverplichting is het gevolg van aanpassingen op bestaande contracten, onder andere door uitbreiding van het VPN-contract met KPN. Tussen de herwaardering van het gebruiksrecht en de leaseverplichting zit een verschil van 0,2 miljoen euro (2019: 0,4 miljoen euro), hetgeen veroorzaakt wordt door aanpassing van bestaande contracten.

Onder de algemene kosten (zie paragraaf 13) is een bedrag van 3,2 miljoen euro (2019: 3,2 miljoen euro) opgenomen aan kosten gebruikersrechten. Dit bedrag bestaat uit:

- Licentiecontracten (2,6 miljoen euro). Licentiecontracten worden niet gewaardeerd volgens IFRS 16.
- Huurlijnen en huur van radiospectrum (0,6 miljoen euro). Hiervan heeft LVNL niet het unieke gebruiksrecht. In beide gevallen is de leverancier verantwoordelijk voor het functioneren van de huurlijnen dan wel radiofrequenties.

18. Vorderingen

De vorderingen zijn op 31 december als volgt samengesteld:

(bedragen in € 1.000)	2020	2019
Debiteuren	33.757	30.687
Vordering EUROCONTROL	823	3.195
Nog te ontvangen subsidie	35.219	21.133
Overige vorderingen	903	2.540
Overlopende activa	4.206	3.505
Kassiersfunctie	21.858	-
Totaal	96.766	61.060

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 25 Handels en overige schulden waar het nog af te dragen deel van de heffingen aan KNMI en NSA is opgenomen.

LVNL brengt 9,72 procent (2019: 9,68 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.

De debiteuren zijn op 31 december als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2020	2019
En-route	20.846	20.972
Terminal	11.991	10.116
NSAA	1.106	563
Overige	2.893	584
Af: voorziening voor oninbaarheid	-3.079	-1.548
Totaal	33.757	30.687

Als gevolg van de COVID-pandemie gelden voor de debiteuren afwijkende betaaltermijnen voor een aantal maanden van boekjaar 2020. De maanden die per 31 december 2020 nog niet zijn vervallen zijn gespecificeerd in onderstaande tabel. De maand waarin deze vorderingen vervallen zijn achter het totaalsaldo toegelicht.

	En-route	Terminal	Totaal	Vervaltermijn
Maart	6.961	3.371	10.332	Februari 2021
April	1.272	833	2.105	Mei 2021
Mei	1.849	1.159	3.008	Augustus 2021
Totaal	10.082	5.364	15.446	

De voorziening voor oninbare vorderingen bedraagt 3,1 miljoen euro (2019: 1,5 miljoen euro). De voorziening is gevormd op basis van inschatting van het verwachte kredietrisico. In 2020 is voor een bedrag van 77 duizend euro (2019: 76 duizend euro) afgeboekt aan vorderingen.

(bedragen in € 1.000)	2020	2019
Stand per 1 januari	-1.548	-1.082
Onttrekkingen	77	76
Vrijval / Dotaties	-1.608	-542
Totaal	-3.079	-1.548

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 contributie over het betreffende jaar. Deze verrekening vindt dus niet plaats via de tariefbepaling, maar is een daadwerkelijke verrekening aan LVNL. De verrekening vanuit 2019 heeft plaatsgevonden in het derde kwartaal van 2020.

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 22 Vooruitontvangen baten.

De overlopende activa zijn op 31 december als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2020	2019
Licenties	3.749	2.712
Verzekeringspremie gebouwen en bedrijfsmiddelen	374	557
Overige posten	83	236
Totaal	4.206	3.505

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 2020 een vordering van 15,2 miljoen euro (2019: een schuld van 20,2 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 weer op de openstaande vorderingen van EUROCONTROL, ultimo 2020 een vordering van 6,7 miljoen euro (2019: 7,0 miljoen

euro). Om een beter inzicht te geven in de positie die LVNL heeft als gevolg van de kassiersfunctie zijn beide posities onder één bedrag opgenomen. Dit omdat beide posities betrekking hebben op de ontvangsten uit tarieven. De post is onder de vorderingen opgenomen omdat LVNL een vordering heeft ultimo 2020.

19. Geldmiddelen en kasequivalenten

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

(bedragen in € 1.000)	2020	2019
Rekening-courant ministerie van Financiën	-	2.563
Bank	-	-
Kas	1	2
Totaal	1	2.565

(bedragen in € 1.000)	2020	2019
Rekening-courant ministerie van Financiën	131.473	-
Totaal	131.473	-

In 2020 is de liquide middelen positie van LVNL fors afgenomen met 134,1 miljoen euro (zie ook toelichting 26 op het kasstroomoverzicht).

LVNL beschikte in het verslagjaar over een rekening-courant limiet van 165 miljoen euro bij het ministerie van Financiën (2019: 25 miljoen euro). Gedurende het jaar 2020 was het rentepercentage 0,0%. Begin 2021 is deze faciliteit verhoogd tot een bedrag van 275 miljoen euro. Deze rekening-courant faciliteit is op basis van het langdurige karakter van deze positie verantwoord onder de langlopende verplichtingen.

De geldmiddelen staan ter vrije beschikking van LVNL.

De nominale waarde van bovengenoemde bedragen is nagenoeg gelijk aan de reële waarde.

20. 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 bedoeld om financiële effecten van de risico's voor LVNL uit hoofde van de prestatieregeling te kunnen opvangen. De egalisatiereserve omvat voor de luchtruimgebruikers van en-route en terminal het verrekenbare deel van de financiële effecten van de risico's uit hoofde van de prestatieregeling*. Voor de NSAA heffingszone bevat de egalisatiereserve het met de gebruikers verrekenbare deel van de gerealiseerde over- en onderdekking. NSAA dienstverlening is geen onderdeel van de Europese prestatiesturingsregeling. De egalisatiereserve wordt via de tarieven met de luchtruimgebruikers verrekend.

* De begrippen bestemmingsfonds en egalisatiereserve volgen niet de definities zoals bedoeld in artikel 33 van de kaderwet ZBO.

(bedragen in € 1.000)	2020	2019
Bestemmingsfonds	48.766	72.158
Egalisatiereserve	22.264	32.625
Resultaat boekjaar	-107.459	-33.753
Totaal	-36.429	71.030

De uitbraak van de COVID-19 pandemie heeft ertoe geleid dat het goedkeuringsproces van de EU prestatieplannen is stopgezet en dat op 1 oktober 2021 nieuwe prestatieplannen moeten worden ingediend. De eerder ingediende prestatieplannen zijn niet meer bruikbaar omdat de aannames en uitgangspunten te veel afwijken van de huidige situatie in de luchtvaart. Er is ook aanvullende prestatiesturingsregelgeving opgesteld door de Europese Commissie om onder andere de prestatiedoelstellingen aan te passen aan de gewijzigde situatie en de gevolgen van de risicodeling dragelijker te maken voor de luchtvaartmaatschappijen door verspreiding over meerdere jaren mogelijk te maken. De onzekere verkeersontwikkeling en het ontbreken van goedgekeurde prestatiedoelstellingen zorgen voor onvoldoende grondslag om een goede inschatting van de risicodeling te kunnen maken. Deze risicodeling is bepalend voor de resultaatbestemming naar het bestemmingsfonds en de egalisatiereserve. Om deze reden stelt LVNL in afwijking op voorgaande jaarrekeningen, deze jaarrekening op voor resultaatbestemming.

In 2019 hebben het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en LVNL het onderzoek afgerond naar een set van normen en richtlijnen voor het bestemmingsfonds voor LVNL. Voor het bestemmingsfonds is een bandbreedte van 55 - 95 miljoen euro afgesproken voor de financiële consequenties die kunnen voortvloeien uit de verkeer- en kostenrisico's uit de EU-prestatiesturingsregeling. Daarnaast zijn het ministerie en LVNL beheersafspraken overeengekomen. De gevolgen van de COVID-pandemie voor het eigen vermogen van LVNL zijn fors. De afgesproken bandbreedte wordt door het behaalde resultaat over 2020 in het geheel niet meer behaald. Het eigen vermogen bedraagt op balansdatum 36,4 miljoen euro negatief.

Bestemmingsfonds

Het bestemmingsfonds is als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	En-route	Terminal	NSAA	Overige diensten	Totaal
Saldo per 1 januari 2020	47.068	24.756	-	334	72.158
Resultaat 2019	-15.923	-1.015	-	-	-16.938
Correctie cost exempt	-3.964	-2.490	-	-	-6.454
Saldo per 31 december 2020	27.181	21.251	-	334	48.766

Met het ministerie is overeengekomen het vrij besteedbare deel vanuit de verrekeringen EUROCONTROL toe te voegen aan het bestemmingsfonds terminal.

De ontwikkel- en exploitatiekosten voor Lelystad Airport kunnen niet worden verrekend met de gebruikers omdat de luchthaven nog niet in gebruik is. Dit veroorzaakt jaarlijks een tekort ter grootte van de ontwikkel- en exploitatiekosten voor Lelystad Airport in de terminal exploitatie. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft daarom besloten om gedurende deze periode de ontwikkel- en exploitatiekosten voor Lelystad Airport te financieren vanuit de verrekeringen EUROCONTROL. Hierdoor hebben de ontwikkel- en exploitatiekosten voor Lelystad Airport geen negatief effect op het bestemmingsfonds terminal.

Sinds 2016 wordt 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.

Egalisatiereserve

De op de balans verantwoorde egalisatiereserve weerspiegelt het nog met de gebruikers te verrekenen bedrag. De egalisatiereserve per ultimo boekjaar 2020 bedraagt 22,3 miljoen euro (2019: 32,6 miljoen euro) en is als volgt te specificeren naar gebruikers:

(bedragen in € 1.000)	En-route	Terminal	NSAA	Overige diensten	Totaal
Saldo per 1 januari 2020	21.560	10.577	488	-	32.625
Resultaat 2019	-13.705	-3.664	554	-	-16.815
Correctie cost exempt	3.964	2.490	-	-	6.454
Saldo per 31 december 2020	11.819	9.403	1.042	-	22.264

Resultaat boekjaar

Het resultaat per ultimo boekjaar 2020 bedraagt 107,5 miljoen euro negatief.

a. Egalisatiereserve en-route en terminal

Door het ontbreken van een goedgekeurd prestatieplan vindt er in 2020 geen resultaatbestemming plaats. Het bedrag dat op basis van de risicodelingsafspraken in de prestatiesturingsregeling met de luchtvaartgebruikers van en-route en terminal over 2020 moet worden verrekend kan pas na het opstellen van de jaarrekening worden bepaald.

b. 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. In 2019 is een positief resultaat gerealiseerd van 0,6 miljoen euro in de NSAA heffingszone. Dit is onder meer het gevolg van een hoger aantal vluchten dan bij de vaststelling van het tarief was voorzien.

(bedragen in € 1.000)	Resultaat boekjaar
Saldo per 1 januari 2020	-33.753
Resultaatbestemming 2019	33.753
Resultaat 2020	-107.459
Totaal	-107.459

21. Leningen en overige financieringsverplichtingen

De leningen en overige financieringsverplichtingen zijn als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2020			2019		
	Kortlopend	Langlopend	Totaal	Kortlopend	Langlopend	Totaal
Leningen banken	11.591	137.423	149.014	8.376	80.029	88.405

De samenstelling van de leningen is als volgt:

(bedragen in € 1.000)	2020
-----------------------	------

Saldo per 1 januari 2020	88.405
Aflossing leningen	-9.091
Aangetrokken nieuwe leningen	69.700

Saldo per 31 December 2020	149.014
-----------------------------------	----------------

Het verloop van de leningen is in 2020 als volgt:

(bedragen in € 1.000) Leningdeel	Aflossing in	Rente	Valuta	2020 Boekwaarde	2019 Boekwaarde
BNG	2019	4,60%	EUR	-	-
BNG	2020	4,60%	EUR	-	650
BNG	2021	4,60%	EUR	650	1.950
BNG	2022	4,60%	EUR	1.950	3.250
				2.600	5.850
Min. van Financiën	2028	2,89%	EUR	13.568	15.264
Min. van Financiën	2021	1,13%	EUR	625	1.250
Min. van Financiën	2019	0,67%	EUR	-	-
Min. van Financiën	2039	2,28%	EUR	2.104	2.215
Min. van Financiën	2041	0,64%	EUR	24.652	25.826
Min. van Financiën	2029	0,00%	EUR	3.420	3.800
Min. van Financiën	2049	0,21%	EUR	33.060	34.200
Min. van Financiën	2032	0,00%	EUR	7.188	-
Min. van Financiën	2030	0,00%	EUR	3.990	-
Min. van Financiën	2035	0,00%	EUR	5.607	-
Min. van Financiën	2027	0,00%	EUR	2.600	-
Min. van Financiën	2042	0,00%	EUR	41.200	-
Min. van Financiën	2030	0,00%	EUR	8.400	-
				146.414	82.555
Totaal				149.014	88.405

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 2020 bedraagt het kortlopende deel van de leningen 11,6 miljoen euro (31 december 2019: 8,4 miljoen euro). Dit deel is opgenomen onder de kortlopende verplichtingen.

LVNL mag volgens de Comptabiliteitswet 2016 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 2020 zijn er zes nieuwe leningen aangetrokken bij het ministerie van Financiën. Voor 2021 wordt naar verwachting een totaalbedrag van 68 miljoen euro aanvullend geleend bij het ministerie van Financiën. Dit wordt aangewend om de investeringen in het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem te financieren.

22. Vooruitontvangen baten

De vooruitontvangen baten zijn op 31 december als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2020			2019		
	Kortlopend	Langlopend	Totaal	Kortlopend	Langlopend	Totaal
Activa in aanbouw	978	20.285	21.263	1.397	19.730	21.127
Subsidie	6.937	21.106	28.043	7.910	14.326	22.236
Totaal	7.915	41.391	49.306	9.307	34.056	43.363

Activa in aanbouw - vooruit ontvangen

Onder de vooruitontvangen bedragen zijn ontvangsten opgenomen op investeringen door Nederlandse Olie en Gas Exploratie en Productie Associatie (NOGEPA) en vanuit het ministerie van Defensie.

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 burgerhelikopteroperaties 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 2016 is de radardekking Noordzee in gebruik genomen. In 2020 is 0,15 miljoen euro (2019: 0,15 miljoen euro) verantwoord onder de overige opbrengsten.

Voor de ontwikkeling van de civiel-militaire samenwerking ontvangt LVNL een bijdrage in de kosten vanuit het ministerie van Defensie. In 2020 heeft LVNL aan Defensie een extra bijdrage gevraagd voor de investeringen die LVNL maakt voor het voice communicatiesysteem van 1,5 miljoen euro (2019: geen extra bijdrage).

Een deel is verantwoord onder de overige opbrengsten voor de gemaakte exploitatiekosten in 2020. In 2019 is Polaris in gebruik genomen. Vanaf december 2019 valt een deel van het vooruitontvangen bedrag met betrekking tot Polaris vrij ter dekking van de afschrijvingskosten. Voor het verkeersleidingssysteem iCAS is de verwachting dat de vrijval hiervan zal plaatsvinden vanaf 2023.

Eind 2020 bedraagt de vooruitontvangen bijdrage in totaal 21,3 miljoen euro (2019 21,1 miljoen euro).

Subsidies - vooruitontvangen

LVNL heeft onder andere subsidies toegekend gekregen uit hoofde van Europese investeringspremieregelingen 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 62,1 miljoen euro. Hiervan heeft 33,4 miljoen euro (2019: 24,7 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 2020 voor het deel van de gemaakte exploitatiekosten op de projecten direct verantwoord in het resultaat onder de overige opbrengsten en bedraagt voor 2020: 8,3 miljoen euro (2019 7,2 miljoen euro). Daarnaast heeft LVNL voorfinanciering ontvangen vanuit INEA.

23. Verplichtingen inzake personeelsbeloningen

Het verloop in 2020 van de verplichtingen inzake personeelsbeloningen is als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	FLNA Rotterdam, Eelde en Beek	Ontslag- vergoe- dingen IUB 2009	Ontslag- vergoe- dingen IUB 2010	Gratificatie bij ambts- jubilea	Overige personele verplich- tingen	Totaal
Saldo per 1 januari 2020	11.308	2.180	63	22.032	2.390	37.973
Exploitatie boekjaar						
Rente over de verplichting	-	3	-	212	-3	212
Dotaties aan voorziening	-	8	-	2.126	1.053	3.187
Vrijval voorziening	171	-38	-1	-	-220	-88
Actuarieel verlies/winst (-)	-191	3	-	973	1	786
	-20	-24	-1	3.311	831	4.097
Onttrekking voorziening						
Uitbetaalde uitkeringen in het boekjaar	1.948	423	62	801	1.591	4.825
Saldo per 31 December 2020	9.340	1.733	-	24.542	1.630	37.245

FLNA/IKV Rotterdam, Eelde en Beek

De FLNA-/IKV-verplichting 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 verplichting is gevormd voor de FLNA-/IKV-rechten van luchtverkeersleiders op de regionale luchthavens Rotterdam, Eelde en Beek, die reeds zijn afgefinancierd in het kader van de doorgevoerde herstructurering. Voor de FLNA-/IKV-rechten van de luchtverkeersleiders op Schiphol en de nog niet-afgefinancierde

FLNA-/IKV-rechten van luchtverkeersleiders op de regionale luchthavens, heeft LVNL geen verplichting gevormd.

De algemene aanname is dat voor medewerkers die al gebruikmaken van de FLNA-regeling niets wijzigt. Aan de waardering van de verplichting ligt een actuariële berekening ten grondslag. Zie de tabel op de volgende pagina voor de actuariële veronderstellingen en overige uitgangspunten.

	31 december 2020	31 december 2019
Disconteringsvoet	-0,2 procent	0,0 procent
Beleggingsrendement	0,0 procent LVNL beschikt niet over beleggingen voor de financiering van deze verplichting	0,0 procent LVNL beschikt niet over beleggingen voor de financiering van deze verplichting
Algemene loonstijging	0 procent in 2021 en daarna 2,25 procent per jaar Voor 2021 geldt een eenmalige COVID-korting van 3,15 procent	2,25 procent per jaar voor toekomstige jaren
Overlevingskansen	Prognosetafel AG2020, met ervaringssterfte	Prognosetafel AG2018, met ervaringssterfte
Arbeidsongeschiktheid	0,0 procent	0,0 procent
Ontslagkansen	0,0 procent	0,0 procent

Voor de verwachte loonstijging en indexatie van de FLNA-/IKV-uitkering is aansluiting gezocht bij de door LVNL doorgevoerde loonontwikkeling in de opgestelde meerjarenbegroting 2021-2025.

De pensioenlast met betrekking tot FLNA/IKV in het boekjaar 2020 en verwachting voor 2021 bedraagt:

	2020	2021
Rente over de verplichting	-	-17
Aan dienstjaar toegerekende rechten	-	-
Actuarieel resultaat/vrijval voorziening	171	-
Aanpassing disconteringsvoet	-191	-
Totaal	-20	-17

In 2020 zijn er geen rentekosten doordat de discontering tegen 0,0 procent heeft plaatsgevonden, dus contante waarde is gelijk aan de nominale waarde. Er zijn geen kosten voor de aan de dienstjaar toegerekende rechten doordat iedere deelnemer in de FLNA/IKV-regeling zit.

Het actuair resultaat is een verlies als gevolg van de gewijzigde disconteringsvoet en de wijziging van de verwachte loonontwikkeling in 2020 en toekomstige jaren. Het actuair resultaat wordt in afwijking van IAS 19 verantwoord in de exploitatierekening en niet als een directe vermogensmutatie in het eigen vermogen van 20 duizend euro.

Naar verwachting wordt in 2021 een bedrag van 1,8 miljoen euro onttrokken. In de periode 2022-2025 wordt naar verwachting een bedrag van 6,1 miljoen euro (contante waarde van de toekomstige verplichtingen) onttrokken aan de verplichting 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 -0,25 procent (2019: -0,09 procent). Daarnaast is in de verplichting rekening gehouden met een jaarlijkse loonstijging van 2,0 procent. Het actuariael resultaat is het gevolg van de gewijzigde disconteringsvoet. Het actuariael resultaat wordt in afwijking van IAS 19 verantwoord in de exploitatierekening en niet als een directe vermogensmutatie in het eigen vermogen van 3 duizend euro negatief. De dotaties aan en vrijvallen van de verplichting zijn voornamelijk het gevolg van kleine aanpassingen van enkele uitkeringen.

Naar verwachting wordt in 2021 een bedrag van 378 duizend euro ten laste van de verplichting gebracht. In de periode 2022-2025 wordt naar verwachting 1,1 miljoen euro (contante waarde) ten laste van de verplichting gebracht en voor de jaren erna 262 duizend euro (contante waarde). In de exploitatierekening 2021 wordt een rentebate verantwoord van 3 duizend euro.

Ontslagvergoedingen Inkomsten en Uitgaven in Balans 2010 (IUB 2010)

In 2020 is een bedrag van 63 duizend euro ten laste van de verplichting gebracht. De voorziening is per ultimo 2020 in zijn geheel afgewikkeld.

Gratificatie bij ambtsjubilea

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

	31 december 2020	31 december 2019
Disconteringsvoet	0,6 procent	0,9 procent
Beleggingsrendement	0,0 procent LVNL beschikt niet over beleggingen voor de financiering van deze verplichting	0,0 procent LVNL beschikt niet over beleggingen voor de financiering van deze verplichting
Algemene loonstijging	<u>Operationeel personeel:</u> 0 procent in 2021 en daarna 2,25 procent per jaar <u>Niet-operationeel personeel:</u> 0 procent in 2021 en daarna 2 procent per jaar	<u>Operationeel personeel:</u> 2,25 procent per jaar in toekomstige jaren <u>Niet-operationeel personeel:</u> 1,5 procent in 2020 en daarna 2 procent per jaar
Overlevingskansen	Prognosetafel AG2020, met ervaringssterfte	Prognosetafel AG2018, met ervaringssterfte
Individuele salarisstijging, afhankelijk van leeftijd	<u>Operationeel personeel:</u> 9,18 procent (tot 27 jaar), 4,45 procent (28-29 jaar), 6,36 procent (30-31 jaar), 2,12 procent (32-54 jaar), 0,00 procent (55-66 jaar) <u>Niet-operationeel personeel:</u> 5,00 procent (tot 29 jaar), 3,50 procent (30-39 jaar), 1,00 procent (40-66 jaar)	<u>Operationeel personeel:</u> 9,18 procent (tot 27 jaar), 4,45 procent (28-29 jaar), 6,36 procent (30-31 jaar), 2,12 procent (32-54 jaar), 0,00 procent (55-66 jaar) <u>Niet-operationeel personeel:</u> 5,00 procent (tot 29 jaar), 3,50 procent (30-39 jaar), 1,00 procent (40-66 jaar)
Arbeidsongeschiktheid	0,25 procent	0,25 procent
Ontslagkansen	Operationeel personeel 0,0 procent Niet-operationeel personeel 5 procent	Operationeel personeel 0,0 procent Niet-operationeel personeel 5 procent

De personeelslast met betrekking tot de ambtsjubilea in 2020 en de verwachting voor 2021 is:

	2020	2019
Rente over de verplichting	212	149
Aan dienstjaar toegerekende rechten	1.168	1.258
Actuarieel resultaat	973	-
Aanpassing disconteringsvoet	958	-
Totaal	3.311	1.407

Het actuarieel resultaat is een last als gevolg een dotatie doordat in het verleden geen rekening werd gehouden met de vaste bedragen voor een receptie en cadeauvergoeding (0,9 miljoen euro). Daar tegenover staat een daling door de loonontwikkeling naar 0 procent in 2021 (0,5 miljoen euro). Daarnaast is er een verlies als gevolg van een lagere disconteringsvoet (dotatie van 1,0 miljoen euro). Het actuarieel resultaat wordt in afwijking van IAS 19 verantwoord in de exploitatierekening en niet als een directe vermogensmutatie in het eigen vermogen.

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

Naar verwachting wordt in 2021 een bedrag van 0,6 miljoen euro ten laste van de verplichting gebracht. In de periode 2022-2025 wordt naar verwachting 4,7 miljoen euro (contante waarde van de toekomstige uitkeringen) ten laste van de verplichting gebracht.

Overige personele verplichtingen

In de overige personele voorzieningen zijn voorzieningen opgenomen voor wachtgeldregelingen, ontslagvergoedingen, FPU-suppletie, aanvullende uitkeringen bij arbeidsongeschiktheid en (aanvullende) uitkeringen bij werkloosheid. De disconteringsvoet ultimo 2020 is -0,32 procent (2019: -0,18 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.

Naar verwachting wordt in 2021 een bedrag van 450 duizend euro ten laste van de voorziening gebracht. In de periode 2022-2025 wordt een bedrag van 680 duizend euro ten laste van de voorziening gebracht en voor de jaren erna worden geen lasten meer verwacht. In de exploitatierekening 2021 zal de rentebate 2,2 duizend euro bedragen (2019: 2,5 duizend euro).

Gevoeligheidsanalyse verplichtingen inzake personeelsbeloningen

In onderstaand overzicht is de gevoeligheid weergegeven van gebruikte parameters bij de personele verplichtingen. In de tabel zijn de eindwaardes van de voorzieningen 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*	9.340	9.664	9.033	9.436
Ambtsjubilea*	24.542	28.309	21.491	27.983
IUB 2009*	1.733	1.775	1.679	1.783
IUB 2010*	-	-	-	-
Overige personele voorzieningen*	1.630	1.646	1.614	1.652
Totaal	37.245	41.394	33.817	40.854

* De disconteringsvoet die is gebruikt bij het contant maken van deze verplichtingen 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.

24. Voorzieningen

De voorzieningen kunnen als volgt worden gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2020			2019		
	Kortlopend	Langlopend	Totaal	Kortlopend	Langlopend	Totaal
Juridische claims	-	-	-	9.500	-	9.500

Gedurende 2020 is deze juridische claim afgehandeld en heeft LVNL het overeengekomen bedrag voldaan. Hierdoor is de voorziening per ultimo 2020 nihil.

25. Handels- en overige schulden

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

(bedragen in € 1.000)	2020	2019
Personeelsgerelateerde schulden	8.788	9.617
Belastingen en sociale verzekeringspremies	13.973	17.146
Crediteuren	12.177	12.528
Overige schulden	1.979	2.175
Nog te betalen rente	437	511
Inhuur personeel	1.121	947
KNMI	369	237
NSA	299	312
Kassiersfunctie EUROCONTROL	-	13.123
Totaal	39.143	56.596

De personeelsgerelateerde schulden worden op 31 december als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2020	2019
Vakantietoelagen	4.886	4.709
Verlofdagen	3.687	3.516
Overige personeels-gerelateerde schulden	215	1.392
Totaal	8.788	9.617

De bonus voor de verkoop van verkoeverdagen 2018, 2019 en 2020, zodat het operationeel personeel kon worden ingezet op strategische projecten, is uitgekeerd in 2020. Hierdoor dalen de overige personeel gerelateerde schulden ten opzichte van voorgaand jaar.

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

(bedragen in € 1.000)	2020	2019
Loonheffing	9.897	10.330
Omzetbelasting	1.924	4.794
Pensioenpremie	2.077	2.022
Totaal	13.898	17.146

Gedurende 2020 is de btw-suppletie over de samenwerking LVNL en Defensie in het kader van de realisatie van 1ATM over de jaren 2015 tot en met 2019 afgewikkeld.

De overige schulden worden op 31 december als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2020	2019
Overige personeelskosten	22	42
Advieskosten	176	176
Onderhoudskosten	588	256
Energiekosten	215	184
Diverse algemene kosten	981	1.517
Totaal	1.982	2.175

Toelichting op overige schulden aan KNMI, NSA en kassiersfunctie EUROCONTROL.

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 is per ultimo 2020 een vordering op de balans en is daarmee verantwoord onder toelichting 18 Vorderingen.

26. 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 (waaronder het risico op rentewijzigingen en het wijzigen van valutakoersen).

Transacties in financiële instrumenten kunnen er in 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)	2020	2019
Vorderingen	96.766	61.060
Geldmiddelen en kasequivalenten	-	2.565
Totaal	96.766	63.625

Op de uitstaande vorderingen loopt LVNL kredietrisico. Een groot deel betreft nog te ontvangen subsidiegelden. Het kredietrisico op dergelijke vorderingen wordt als zeer gering geschat. Voor een derde 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 is verslechterd ten opzichte van 2019. 12,4 procent van de vorderingen (6,2 procent in 2019) heeft een vervaldatum ouder dan twee maanden. Deze stijging is het gevolg van een aantal faillissementen in 2020 van luchtvaartmaatschappijen als Norwegian Air, Flybe en Jet Airways (2019). 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 2020:

(bedragen in € 1.000)	Bruto	Voorzien	Netto
Niet vervallen	32.284	-841	31.443
3-6 maanden vervallen	3.712	-1.498	2.214
Meer dan 6 maanden vervallen	840	-740	100
Totaal	36.836	-3.079	33.757

De ouderdom van de debiteuren per 31 december 2019:

(bedragen in € 1.000)	Bruto	Voorzien	Netto
Niet vervallen	30.252	-307	29.945
3-6 maanden vervallen	1.212	-737	475
Meer dan 6 maanden	771	-504	267
Totaal	32.235	-1.548	30.687

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

(bedragen in € 1.000)	2020	2019
Stand per 1 januari	-1.548	-1.082
Onttrekkingen	77	76
Vrijval / Dotaties	-1.608	-542
Boekwaarde	-3.079	-1.548

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 de 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 (rentepercentage bedraagt 0,0%). Samenvattend acht LVNL bij het opstellen van het jaarverslag 2020 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 vooruitontvangen baten en handels- en overige schulden. Van deze laatste posten is de boekwaarde gepresenteerd. De boekwaarde van de vooruitontvangen 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	154.194	-154.194	-12.358	-38.793	-103.043
Handels- en overige schulden	30.355	-30.355	-30.355	-	-
Leaseverplichtingen	49.704	-49.704	-3.685	-14.740	-31.279
Totaal	234.253	-234.253	-46.398	-53.533	-134.322

Afgeleide financiële verplichtingen

Voor het risico < 1 jaar heeft LVNL in 2021 33,5 miljoen euro middelen ter beschikking bestaande uit een rekening-courant faciliteit bij het ministerie van Financiën. Deze faciliteit is begin 2021 opgehoogd met 110 miljoen euro naar een totaalbedrag van 275 miljoen euro.

Het liquiditeitsrisico beoordeelt LVNL als gering.

Marktrisico

Marktrisico betreft het risico op liquiditeit- en resultaatwijzigingen door veranderingen in de markt, zoals wijzigingen in rentetarieven en gewijzigde valutakoersen. Voor de beheersing van marktrisico'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)	2020	2019
Financiële activa		
Vorderingen	96.766	61.060
Geldmiddelen en kasequivalenten	-	2.565
Boekwaarde	96.766	63.625

(bedragen in € 1.000)	2020			2019		
Rentemutatie met 100 basispunten	Boek-waarde	Toe-name	Af-name	Boek-waarde	Toe-name	Af-name
Financiële activa						
Vorderingen	96.766	968	-968	61.060	611	-611
Geldmiddelen en kasequivalenten	-	-	-	2.565	26	-
Gevoeligheid kasstromen (netto)	96.766	968	-968	63.625	637	-611

27. Niet in de balans opgenomen verplichtingen

De voorwaardelijke en investeringsverplichtingen bestaan onder meer uit:

(bedragen in € 1.000)	2020	2019
Materiële vaste activa in bestelling en huurcontracten	34.292	23.452
Overige inkoopverplichtingen	15.062	21.409
Verplichting jegens de Staat der Nederlanden	6.645	6.645
Totaal	55.999	51.506

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.

Juridische procedures

In voorgaande jaren werd hier een toelichting verstrekt over de juridisch procedure inzake Chipshol. Op 8 januari 2020 is LVNL veroordeeld om aan Chipshol een schadevergoeding te betalen. De juridische procedure is gedurende 2020 in zijn geheel afgewikkeld.

Schadeclaims overig

Op 13 februari 2019 vond een aanrijding plaats tussen een Boeing 747-406 (M) van KLM en een Boeing 787-9 van KLM. KLM heeft begin 2020 LVNL aansprakelijk gesteld voor de schade. De afwikkeling van de schadezaak is nog aanhangig. LVNL is voor dergelijke schade verzekerd en heeft daarom geen voorziening opgenomen.

Op 9 juli 2019 vond een aanrijding plaats tussen een Airbus 320-200 van Easyjet en een Boeing 737-800 van KLM. KLM heeft in 2019 LVNL aansprakelijk gesteld voor de schade. De afwikkeling van de schadezaak is nog aanhangig. LVNL is voor dergelijke schade verzekerd en heeft daarom geen voorziening opgenomen.

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 586 miljoen euro per 31 december 2020 (2019: 551 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, Beek en Lelystad. 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 gebruikmaken 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 verhogend effect op de hoogte van de verplichting.

	31 december 2020 FLNA-/IKV-recht op 55 jaar	31 december 2020 FLNA-/IKV-recht op 58 jaar	31 december 2020 FLNA-/IKV-recht op 60 jaar
Startdatum FLNA/IKV	57 jaar, 2 jaar opschorten	60 jaar, 2 jaar opschorten	61 jaar, 1 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 procent	530 procent	400 procent
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 ontving	Nee, tenzij de medewerker op 1 augustus 2017 reeds een FLNA-uitkering ontving	Nee, tenzij de medewerker op 1 augustus 2017 reeds een FLNA-uitkering ontving
AOW-compensatie IKV	Geen compensatie	Geen compensatie	Geen compensatie

Zie onderstaande tabel voor de actuariële veronderstellingen en overige uitgangspunten.

	31 december 2020	31 december 2019
Disconteringsvoet	0,6 procent	0,9 procent
Beleggingsrendement	0,0 procent LVNL beschikt niet over beleggingen voor de financiering van deze verplichting	0,0 procent LVNL beschikt niet over beleggingen voor de financiering van deze verplichting
Algemene loonstijging	0 procent in 2021 en daarna 2,25 procent per jaar Voor medewerkers die reeds gebruik maken van de FLNA/IKV regeling geldt een eenmalige COVID-korting van 3,15 procent welke in mindering wordt gebracht uit de uitkering in 2021	2,25 procent per jaar in toekomstige jaren
Overlevingskansen	Prognosetafel AG2020, met ervaringssterfte	Prognosetafel AG2018, met ervaringssterfte
Arbeidsongeschiktheid	0,25 procent	0,25 procent
Ontslagkansen	0,0 procent	0,0 procent

De belangrijkste oorzaak van de wijziging van de verplichting is de jaarlijkse opbouw van de verplichting (29,3 miljoen) en de daling van de disconteringsvoet (25,7 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 gebruikmaken van de FLNA-/IKV-regeling (niet-actief personeel) is verantwoord onder de pensioenlasten (voor 2020 een bedrag van 14,3 miljoen euro). De verwachte onttrekking in 2021 bedraagt 16,3 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-/IKV-verplichting	586.037	684.663	506.158	679.339

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.

28. Gebeurtenissen na balansdatum

De overeengekomen verruiming van de kredietfaciliteit in februari 2021 classificeert als een gebeurtenis na balansdatum. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 3 inzake de continuïteit.

29. Toelichting op het kasstroomoverzicht

Netto-kasstroom uit operationele activiteiten

In 2020 genereert LVNL een netto-kasstroom uit operationele activiteiten van 158 miljoen euro negatief (2019: 16,3 miljoen euro negatief). Dit wordt grotendeels veroorzaakt door een afname in de ontvangsten door een daling van het verkeersvolume en een toename van de uitgaven aan personeel en leveranciers. De toename van het personeelsbestand en een stijging van de cao-lonen zijn de belangrijkste drijvers achter de gestegen uitgaven. De hogere leveranciersuitgaven corresponderen met de toegenomen algemene kosten en de afwikkeling van de gevormde voorziening. De vermeerdering van de jaarlijkse contributie aan MUAC is de belangrijkste oorzaak van de gedaalde kasstroom vanuit de kassiersfunctie.

Netto-kasstroom uit investeringsactiviteiten

De kasstroom uit investeringen is gedaald ten opzichte van vorig jaar; 49,7 miljoen euro (2019: 65,9 miljoen euro). In 2020 is de kasstroom uit investeringsactiviteiten in belangrijke mate bepaald door bestedingen aan de ontwikkeling van het luchtverkeersleidingssysteem iCAS, RECAT - TBS en de nieuwbouw Polaris fase 2. Voor een toelichting op de lopende projecten zie de toelichting in paragraaf 16 Materiële vaste activa.

Netto-kasstroom uit financieringsactiviteiten

In 2020 heeft LVNL zes nieuwe leningen opgenomen met een totale waarde van 69,7 miljoen euro. De leningen hebben voornamelijk betrekking op iCAS. Daarnaast heeft LVNL een subsidiebedrag ontvangen doordat er gebruik is gemaakt van de NOW-regeling. De kasstroom uit financieringsactiviteiten is hoger dan in 2019.

30. 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 levert, 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 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)			
2020	Wettelijke taak Verlenen van luchtverkeerdiensten	Overige diensten	Totaal
Omzet	110.911	0	110.911
Overige opbrengsten	32.659	7.648	40.307
Bedrijfsopbrengsten	143.570	7.648	151.218
Kosten	251.029	7.648	258.677
Resultaat	-107.459	0	-107.459

De uitsplitsing naar heffingszones over 2020 is als volgt:

(bedragen in € 1.000)				
	Verreken methodiek			Totaal
	Prestatiesturing		N+2	Wettelijke taak Luchtverkeerdiensten
	En-route	Terminal	NSAA	
Omzet	70.000	38.653	2.258	110.911
Overige opbrengsten	17.932	14.577	150	32.659
Bedrijfsopbrengsten	87.932	53.230	2.408	143.570
Kosten	173.515	74.840	2.674	251.029
Resultaat	-85.583	-21.610	-266	-107.459

De omzet is in 2020 sterk afgenomen als gevolg van de COVID-pandemie voor de heffingszones en-route en terminal. Het verkeer in de NSAA-heffingszone heeft nauwelijks te leiden gehad onder de COVID-pandemie. Behalve voor de NSAA is het kostenniveau voor de verschillende heffingszones nagenoeg gelijk aan voorgaand jaar. De olie- en gasindustrie is op de Noordzee gestart met het ontmantelen en onbemand maken van enkele platforms. Hierdoor moet LVNL extra activiteiten ontplooiën om systeemondersteuning te garanderen voor haar dienstverlening op de Noordzee. Dit leidt tot een stijging van de kosten ten opzichte van de begroting en voorgaand jaar.

De uitsplitsing over 2019 is als volgt:

(bedragen in € 1.000)			
2019	Wettelijke taak Verlenen van luchtverkeerdiensten	Overige diensten	Totaal
Omzet	200.615	-	200.615
Overige opbrengsten	17.105	7.111	24.216
Bedrijfsopbrengsten	217.720	7.111	224.831
Kosten	251.473	7.111	258.584
Resultaat	-33.753	0	-33.753

(bedragen in € 1.000)				
	Verreken methodiek			Totaal
	Prestatiesturing		N+2	Wettelijke taak
	En-route	Terminal	NSAA	Luchtverkeerdiensten
Omzet	136.663	61.593	2.359	200.615
Overige opbrengsten	7.438	9.517	150	17.105
Bedrijfsopbrengsten	144.101	71.110	2.509	217.720
Kosten	173.729	75.789	1.955	251.473
Resultaat	-29.628	-4.679	554	-33.753
Resultaatbestemming				
Bestemmingsfonds	-15.923	-1.015	-	-16.938
Egalisatiereserve	-13.705	-3.664	554	-16.815
	-29.628	-4.679	554	-33.753

Op de heffingszones en-route en terminal zijn negatieve resultaten behaald. Dit komt vooral door de teruggave van de positieve resultaten vanuit de prestatiesturing die verrekend moeten worden via de tarieven. Hierdoor ontstaat er een negatief resultaat op de heffingszones in het boekjaar.

Voor en-route is er in 2019 een bedrag van 16,0 miljoen euro teruggegeven aan de gebruikers, voor terminal is dat 6,9 miljoen euro. In totaal is dus een bedrag teruggegeven van 22,9 miljoen euro.

31. Gerelateerde partijen

De Staat der Nederlanden en de minister van Infrastructuur en Waterstaat

De Staat der Nederlanden is verantwoordelijk voor de wetgeving voor 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 luchtverkeersdiensten mogen verlenen.

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 2020 is deze als volgt bepaald:

Verrekeningen EUROCONTROL (bedragen in € 1.000)		12.543
Af:		
Vergoeding vrijgestelde vluchten	-2.190	
Vergoeding VFR	-597	
Airspace management function	-456	
Vergoeding Bonaire	-691	
Totaal		-3.934
Vrij besteedbaar deel verrekeningen EUROCONTROL 2020		8.609

Omdat de luchthaven Lelystad nog niet in gebruik is en de dienstverlening daarom niet kan worden verrekend in de tarieven heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat besloten om het vrij besteedbare deel 8,6 miljoen euro in 2020 (8,0 miljoen euro in 2019) van de verrekeningen EUROCONTROL te gebruiken voor compensatie van de ontwikkelkosten en exploitatiekosten voor deze luchthaven.

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) en Stichting Bas (Bewonersaanspreekpunt Schiphol).

Deze joint ventures worden gewaardeerd volgens de netto-vermogenswaardemethode. Voor 2020 en 2019 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 2020 bedragen de kosten voor Stichting KDC 64 duizend euro (2019: 57 duizend euro) en voor Stichting Bas 228 duizend euro (2019: 228 duizend euro).

Topfunctionarissen

Voor informatie over transacties met de bestuursleden en de leden van de raad van toezicht verwijzen wij naar toelichting 32. Er zijn in 2020 geen andere transacties geweest dan salarissen en de verstrekte vergoedingen genoemd in de toelichting.

● Stichting KDC

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.

● Stichting Bas

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

33%

Plaats van vestiging
Schiphol

Direct/indirect belang

50%

32. 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 2020 is de geldende norm hiervoor 201 duizend euro (2019: 194 duizend 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 2020 een hogere bezoldiging dan de geldende norm van 201 duizend 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.

De tabellen onderaan deze pagina tonen de bestuurdersbeloningen in 2020 en 2019. De pensioenpremies betreffen het werkgeversdeel van de pensioenkosten. De bezoldiging van de individuele bestuurders wordt door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vastgesteld. De bestuursleden hebben een fulltime dienstverband van 38 uur.

Overzicht niet-topfunctionarissen

De rapportagegrens voor de niet-topfunctionarissen bedraagt 201 duizend 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	Rapportagegrens in euro
26,60 (70%)	140.700
30,00 (79%)	158.684
30,40 (80%)	160.800
31,65 (83%)	167.412
32,30 (85%)	170.850
34,20 (90%)	180.900

(bedragen in € 1)	Beloning	Pensioenpremies	WNT-bezoldiging	Individueel bezoldigingsmaximum
Michiel van Dorst (1 januari 2020 tot en met 31 december 2020)	206.424	22.576	229.000	229.000
Marlou Banning (1 januari 2020 tot en met 31 december 2020)	178.968	22.032	201.000	201.000
Totaal	385.392	44.608	430.000	430.000

(bedragen in € 1)	Beloning	Pensioenpremies	WNT-bezoldiging	Individueel bezoldigingsmaximum
Michiel van Dorst (1 januari 2019 tot en met 31 december 2019)	207.242	21.758	229.000	229.000
Marlou Banning (1 januari 2019 tot en met 31 december 2019)	172.982	21.018	194.000	194.000
Totaal	380.224	42.776	423.000	423.000

2020

	(bedragen in € 1) Functienaam ultimo 2020	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2020	Beloning + belastbare onkostenver- goedingen	ABP WG-last 2020	WNT bezoldiging 2020	Datum uit dienst
1	Director / Unit manager	okt-92	38,00	345.365	26.085	371.450	-
2	Supervisor / Unit Manager	okt-92	38,00	300.666	25.244	325.910	-
3	Supervisor / Unit Manager	jan-90	38,00	300.666	25.244	325.910	-
4	Supervisor / Unit Manager	nov-95	38,00	296.953	25.140	322.093	-
5	Supervisor	sep-86	38,00	286.834	32.035	318.869	-
6	Supervisor	okt-88	38,00	293.541	25.064	318.605	-
7	Supervisor	apr-88	38,00	266.863	31.498	298.361	-
8	Teammanager	aug-95	38,00	273.459	24.462	297.921	-
9	Supervisor	jul-00	38,00	272.327	24.475	296.801	-
10	Supervisor	jan-90	38,00	271.967	24.462	296.429	-
11	Supervisor	sep-99	38,00	271.688	24.462	296.150	-
12	Teammanager	apr-91	38,00	271.010	24.435	295.445	-
13	Supervisor	nov-91	38,00	270.721	24.287	295.008	-
14	Supervisor	mei-93	38,00	270.177	24.435	294.613	-
15	Supervisor	mei-92	38,00	269.874	24.404	294.278	-
16	Supervisor	jan-98	38,00	268.923	24.355	293.278	-
17	Supervisor	sep-90	38,00	268.610	24.287	292.897	-
18	Supervisor	jan-99	38,00	268.309	24.218	292.527	-
19	Teammanager	nov-93	38,00	268.025	24.351	292.375	-
20	Supervisor	aug-97	38,00	267.960	24.351	292.311	-
21	Supervisor	feb-00	38,00	267.720	24.161	291.881	-
22	Supervisor	nov-89	38,00	267.257	24.375	291.631	-
23	Supervisor	apr-91	38,00	267.003	24.324	291.327	-
24	Supervisor	mei-97	38,00	265.260	24.193	289.453	-
25	Supervisor	apr-88	38,00	264.338	24.270	288.608	-
26	Verkeersleider	okt-85	34,20	231.217	28.392	259.609	-
27	Supervisor	jan-97	38,00	263.435	24.218	287.653	-
28	Supervisor	nov-95	30,40	210.542	19.405	229.947	-
29	Supervisor	jan-95	38,00	262.606	24.218	286.824	-
30	Teammanager	okt-94	38,00	262.212	24.202	286.414	-
31	Supervisor	feb-09	38,00	260.512	24.161	284.673	-
32	Supervisor	aug-97	38,00	259.528	24.121	283.650	-
33	Supervisor	okt-92	38,00	259.230	24.122	283.352	-
34	Supervisor	apr-87	38,00	258.516	24.122	282.638	-

2019

(bedragen in €)						
	Functienaam ultimo 2019	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2019	Beloning + belastbare onkostenver- goedingen	ABP WG-last 2019	WNT bezoldiging 2019
1	Director / Unit manager	okt-92	38,00	331.215	24.391	355.605
2	Supervisor / Unit Manager	okt-92	38,00	297.715	23.674	321.389
3	Supervisor / Unit Manager	jan-90	38,00	297.715	23.674	321.389
4	Supervisor / Unit Manager	nov-95	38,00	284.623	23.623	308.246
5	Supervisor	sep-86	38,00	279.300	30.389	309.689
6	Supervisor	okt-88	38,00	281.812	23.568	305.380
7	Supervisor	apr-88	38,00	264.378	29.416	293.794
8	Supervisor	aug-95	38,00	270.780	23.008	293.788
9	Supervisor	jul-00	38,00	242.885	22.222	265.107
10	Supervisor	jan-90	38,00	265.010	23.008	288.017
11	Supervisor	sep-99	38,00	252.074	22.597	274.672
12	Supervisor	apr-91	38,00	259.528	22.984	282.512
13	Supervisor / General Manager	nov-91	38,00	260.103	22.994	283.097
14	Supervisor	mei-93	38,00	259.670	23.008	282.677
15	Supervisor	mei-92	38,00	251.012	22.388	273.400
16	Supervisor	jan-98	38,00	235.896	22.115	258.012
17	Supervisor	sep-90	38,00	251.488	22.401	273.888
18	Supervisor	jan-99	38,00	243.985	22.211	266.196
19	Supervisor	nov-93	38,00	256.793	22.946	279.739
20	Supervisor	aug-97	38,00	256.793	22.946	279.739
21	Supervisor	feb-00	38,00	249.541	22.583	272.124
22	Supervisor	nov-89	38,00	268.101	22.948	291.048
23	Supervisor	apr-91	38,00	255.838	22.922	278.760
24	Supervisor	mei-97	38,00	251.837	22.924	274.760
25	Supervisor	apr-88	38,00	253.943	22.876	276.819
26	Verkeersleider	okt-85	34,20	232.804	26.786	259.591
27	Supervisor	jan-97	38,00	261.648	23.008	284.655
28	Supervisor	nov-95	30,40	204.359	18.271	222.631
29	Supervisor	jan-95	38,00	238.194	22.401	260.595
30	Supervisor	okt-94	38,00	233.305	22.168	255.473
31	Supervisor	feb-09	38,00	235.504	22.198	257.701
32	Supervisor	aug-97	38,00	248.710	22.749	271.459
33	Supervisor	okt-92	38,00	256.998	22.933	279.931
34	Supervisor	apr-87	38,00	255.520	22.933	278.453

2020

(bedragen in € 1)		Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2020	Beloning + belastbare onkostenver- goedingen	ABP WG-last 2020	WNT bezoldiging 2020	Datum uit dienst
Func	tiennaam ultimo 2020						
35	Supervisor	okt-96	38,00	258.180	24.102	282.282	-
36	Supervisor	mei-89	38,00	254.930	27.097	282.027	-
37	Supervisor	jan-97	38,00	256.939	24.041	280.980	-
38	Supervisor	nov-96	38,00	254.866	23.949	278.815	-
39	Supervisor	nov-97	38,00	249.708	27.556	277.264	-
40	Teammanager	nov-93	35,47	236.312	22.401	258.714	-
41	Supervisor	jan-02	38,00	252.665	23.914	276.579	-
42	Supervisor	mei-93	38,00	249.650	23.698	273.348	-
43	Supervisor	okt-92	38,00	248.513	24.404	272.917	-
44	Teammanager	jan-02	38,00	246.612	23.751	270.363	-
45	Supervisor	okt-97	38,00	245.042	24.356	269.398	-
46	Supervisor	nov-89	38,00	244.811	23.698	268.510	-
47	Supervisor	mrt-05	38,00	243.965	23.698	267.663	-
48	Supervisor	jan-02	38,00	242.347	23.698	266.046	-
49	Supervisor	mrt-03	38,00	242.065	23.651	265.716	-
50	Supervisor	mrt-03	38,00	240.696	23.808	264.505	-
51	Verkeersleider	okt-88	38,00	233.465	30.799	264.264	-
52	Supervisor	sep-90	38,00	240.098	23.685	263.783	-
53	Verkeersleider	aug-07	38,00	240.268	23.451	263.718	-
54	Verkeersleider	nov-94	35,47	221.991	21.932	243.923	-
55	Supervisor	jan-01	38,00	237.799	23.440	261.238	-
56	Verkeersleider	nov-91	38,00	237.475	23.515	260.990	-
57	Supervisor	jul-98	31,65	197.545	19.404	216.949	-
58	Supervisor	okt-97	38,00	236.719	23.751	260.470	-
59	Verkeersleider	sep-96	34,20	213.008	21.154	234.162	-
60	Supervisor	okt-97	38,00	235.984	24.161	260.146	-
61	Verkeersleider	feb-00	38,00	235.857	23.477	259.334	-
62	Verkeersleider	aug-97	38,00	235.857	23.477	259.334	-
63	Verkeersleider	mei-93	38,00	235.847	23.477	259.324	-
64	Verkeersleider	okt-88	38,00	235.715	23.451	259.166	-
65	Supervisor	okt-94	30,40	187.948	19.243	207.191	-
66	Verkeersleider	nov-89	38,00	234.978	23.477	258.455	-
67	Verkeersleider	feb-88	38,00	233.853	23.486	257.339	-
68	Verkeersleider	okt-92	38,00	232.897	23.323	256.220	-
69	Verkeersleider	aug-97	38,00	231.649	23.370	255.019	-
70	Verkeersleider	apr-88	38,00	223.620	30.588	254.208	-
71	Verkeersleider	mei-89	38,00	220.325	30.503	250.828	-
72	Teammanager	mei-92	36,70	218.816	21.633	240.449	-

2019

	(bedragen in €) Functienaam ultimo 2019	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2019	Beloning + belastbare onkostenver- goedingen	ABP WG-last 2019	WNT bezoldiging 2019
35	Supervisor	okt-96	38,00	249.393	22.773	272.166
36	Supervisor	mei-89	38,00	248.983	22.855	271.838
37	Supervisor	jan-97	38,00	248.401	22.631	271.032
38	Supervisor	nov-96	38,00	245.960	22.161	268.121
39	Supervisor	nov-97	38,00	244.328	22.769	267.097
40	Supervisor	nov-93	35,47	240.946	22.356	263.302
41	Supervisor	jan-02	38,00	227.567	22.387	249.954
42	Supervisor	mei-93	38,00	233.833	22.388	256.222
43	Supervisor	okt-92	38,00	258.703	22.994	281.697
44	Supervisor	jan-02	38,00	212.029	21.510	233.539
45	Supervisor	okt-97	38,00	234.517	22.948	257.465
46	Supervisor	nov-89	38,00	233.833	22.388	256.222
47	Supervisor	mrt-05	38,00	233.833	22.388	256.222
48	Supervisor	jan-02	38,00	211.643	21.664	233.307
49	Supervisor	mrt-03	38,00	225.765	22.190	247.955
50	Supervisor	mrt-03	38,00	217.109	21.838	238.946
51	Verkeersleider	okt-88	38,00	232.603	29.394	261.998
52	Supervisor	sep-90	38,00	234.751	22.388	257.139
53	Verkeersleider	aug-07	38,00	225.086	22.173	247.259
54	Verkeersleider	nov-94	35,47	199.731	20.131	219.862
55	Verkeersleider	jan-01	38,00	233.779	22.171	255.950
56	Verkeersleider	nov-91	38,00	227.145	22.199	249.344
57	Verkeersleider	jul-98	31,65	185.035	18.444	203.480
58	Supervisor	okt-97	38,00	239.426	22.401	261.827
59	Verkeersleider	sep-96	34,20	203.839	19.897	223.736
60	Supervisor	okt-97	38,00	233.015	22.199	255.213
61	Verkeersleider	feb-00	38,00	228.704	22.198	250.901
62	Verkeersleider	aug-97	38,00	226.149	22.199	248.348
63	Verkeersleider	mei-93	38,00	225.220	22.164	247.383
64	Verkeersleider	okt-88	38,00	228.980	22.175	251.154
65	Supervisor	okt-94	32,30	206.654	19.419	226.073
66	Verkeersleider	nov-89	38,00	227.387	22.199	249.586
67	Verkeersleider	feb-88	38,00	232.124	22.211	254.335
68	Verkeersleider	okt-92	38,00	222.659	22.199	244.858
69	Verkeersleider	aug-97	38,00	223.640	22.103	245.743
70	Verkeersleider	apr-88	38,00	224.565	28.621	253.186
71	Verkeersleider	mei-89	38,00	214.562	29.162	243.724
72	Verkeersleider	mei-92	32,95	203.290	19.124	222.414

2020

	(bedragen in € 1) Functienaam ultimo 2020	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2020	Beloning + belastbare onkostenver- goedingen	ABP WG-last 2020	WNT bezoldiging 2020	Datum uit dienst
73	Verkeersleider	aug-96	38,00	224.496	23.017	247.513	-
74	Verkeersleider	aug-07	38,00	223.305	23.030	246.335	-
75	Verkeersleider	mei-89	38,00	221.842	23.105	244.948	-
76	Verkeersleider	sep-97	38,00	221.642	22.963	244.605	-
77	Teammanager	sep-02	38,00	220.952	22.854	243.806	-
78	Verkeersleider	feb-06	38,00	217.887	23.528	241.415	-
79	Verkeersleider	jan-90	38,00	217.925	23.012	240.937	-
80	Verkeersleider	jan-01	38,00	216.976	22.839	239.815	-
81	Verkeersleider	nov-93	31,67	179.471	19.095	198.566	-
82	Supervisor	jan-02	34,20	192.888	20.627	213.515	-
83	Supervisor	sep-03	38,00	213.443	22.847	236.291	-
84	Verkeersleider	nov-96	38,00	212.586	22.916	235.502	-
85	Verkeersleider	jul-12	38,00	209.932	22.732	232.664	-
86	Supervisor	nov-00	38,00	208.509	22.620	231.129	-
87	Verkeersleider	sep-88	38,00	200.425	30.696	231.120	-
88	Verkeersleider	feb-11	38,00	207.965	22.771	230.736	-
89	Verkeersleider	aug-96	38,00	206.977	23.286	230.263	-
90	Verkeersleider	mei-92	38,00	202.950	25.300	228.250	-
91	Supervisor	mei-02	38,00	204.501	22.328	226.829	-
92	Verkeersleider	dec-04	38,00	204.980	21.581	226.561	-
93	Verkeersleider	sep-05	38,00	202.857	22.497	225.354	-
94	Verkeersleider	jul-09	38,00	202.440	22.497	224.937	-
95	Verkeersleider	jun-01	38,00	200.943	22.767	223.711	-
96	Teammanager	okt-05	38,00	200.740	22.438	223.178	-
97	Verkeersleider	apr-06	38,00	200.354	22.497	222.851	-
98	Ground controller	feb-00	30,40	157.890	19.947	177.837	-
99	Supervisor	okt-88	38,00	198.322	23.671	221.993	-
100	Verkeersleider	feb-16	32,93	172.183	20.152	192.335	-
101	Verkeersleider	feb-13	30,40	158.407	17.911	176.318	-
102	Verkeersleider	apr-05	38,00	197.728	22.340	220.069	-
103	Verkeersleider	jan-02	38,00	194.736	23.057	217.793	-
104	Teammanager	sep-07	34,20	176.057	19.686	195.743	-
105	Verkeersleider	jul-98	33,00	168.890	19.481	188.371	-
106	Verkeersleider	apr-05	38,00	194.518	22.328	216.847	-
107	Verkeersleider	sep-96	38,00	193.099	22.327	215.426	-
108	Verkeersleider	sep-03	34,20	171.055	20.386	191.441	-
109	Verkeersleider	okt-92	30,40	152.145	17.340	169.485	-
110	Verkeersleider	jul-98	38,00	189.093	22.173	211.266	-

2019

(bedragen in €)		Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2019	Beloning + belastbare onkostenvergoedingen	ABP WG-last 2019	WNT bezoldiging 2019
73	Verkeersleider					
74	Verkeersleider	aug-07	38,00	210.305	21.815	232.120
75	Verkeersleider	mei-89	38,00	213.939	21.850	235.789
76	Verkeersleider	sep-97	38,00	213.623	21.726	235.349
77	Verkeersleider	sep-02	38,00	201.556	21.498	223.054
78	Verkeersleider	feb-06	38,00	226.398	22.211	248.609
79	Verkeersleider	jan-90	38,00	215.342	21.802	237.145
80	Verkeersleider	jan-01	38,00	198.446	21.457	219.903
81	Verkeersleider	nov-93	31,67	172.137	17.989	190.126
82	Supervisor	jan-02	34,20	173.921	19.154	193.076
83	Verkeersleider	sep-03	38,00	199.657	21.462	221.119
84	Verkeersleider	nov-96	38,00	206.861	21.711	228.572
85	Verkeersleider	jul-12	38,00	194.127	21.381	215.509
86	Supervisor	nov-00	38,00	190.481	21.391	211.872
87	Supervisor	sep-88	38,00	193.426	28.032	221.458
88	Verkeersleider	feb-11	38,00	199.537	21.495	221.032
89	Verkeersleider	aug-96	38,00	203.651	21.706	225.357
90	Verkeersleider	mei-92	38,00	209.758	21.775	231.533
91	Supervisor	mei-02	38,00	184.124	21.254	205.377
92	Supervisor	dec-04	30,40	198.286	18.923	217.208
93	Verkeersleider	sep-05	38,00	189.873	21.223	211.097
94	Verkeersleider	jul-09	38,00	189.393	21.223	210.616
95	Verkeersleider	jun-01	38,00	177.443	21.541	198.985
96	Verkeersleider	okt-05	38,00	182.009	21.031	203.040
97	Verkeersleider	apr-06	38,00	180.939	21.066	202.005
98	Ground Controller	feb-00	38,00	145.264	20.645	165.909
99	Supervisor	okt-88	38,00	207.246	22.399	229.645
100	Verkeersleider	feb-16	38,00	159.130	20.435	179.564
101	Verkeersleider	feb-13	30,40	149.955	16.995	166.950
102	Verkeersleider	apr-05	38,00	183.952	21.091	205.043
103	Verkeersleider	jan-02	38,00	188.853	21.664	210.516
104	Verkeersleider	sep-07	34,20	154.577	18.753	173.330
105	Verkeersleider	jul-98	33,00	164.983	18.576	183.559
106	Verkeersleider	apr-05	38,00	174.008	21.080	195.088
107	Verkeersleider	sep-96	38,00	190.465	21.236	211.702
108	Verkeersleider	sep-03	34,20	155.450	19.230	174.680
109	Verkeersleider	okt-92	30,40	159.367	16.506	175.873
110	Verkeersleider	jul-98	38,00	182.556	21.067	203.623

2020

	(bedragen in € 1) Functienaam ultimo 2020	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2020	Beloning + belastbare onkostenver- goedingen	ABP WG-last 2020	WNT bezoldiging 2020	Datum uit dienst
111	Verkeersleider	jan-99	38,00	189.354	21.845	211.198	-
112	Verkeersleider	jan-97	38,00	189.193	21.845	211.038	-
113	Verkeersleider	jan-07	38,00	188.757	22.159	210.916	-
114	Supervisor	mei-89	34,20	162.817	26.940	189.756	-
115	Verkeersleider	jan-07	30,40	149.102	17.631	166.733	-
116	Verkeersleider	sep-04	26,60	130.368	15.488	145.856	-
117	Verkeersleider	sep-02	38,00	185.597	21.971	207.568	-
118	Verkeersleider	apr-06	38,00	185.094	22.228	207.322	-
119	Teammanager	feb-00	38,00	184.810	22.138	206.948	-
120	Supervisor	okt-05	38,00	184.535	22.356	206.891	-
121	Verkeersleider	sep-07	38,00	184.126	22.031	206.157	-
122	Verkeersleider	jan-07	38,00	183.100	22.004	205.104	-
123	Verkeersleider	mei-92	32,93	158.412	18.955	177.368	-
124	Verkeersleider	sep-03	30,40	146.030	17.666	163.696	-
125	Teammanager	mrt-01	34,20	164.235	19.660	183.896	-
126	Verkeersleider	jan-99	34,20	163.384	19.781	183.166	-
127	Verkeersleider	jan-90	38,00	181.558	21.944	203.502	-
128	Verkeersleider	aug-96	26,60	126.506	15.909	142.415	-
129	Verkeersleider	okt-95	22,80	108.864	13.040	121.904	-
130	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-90	38,00	306.406	32.386	338.792	-
131	Verkeersleider FLNA/IKV	dec-84	38,00	288.997	32.916	321.914	-
132	Verkeersleider FLNA/IKV	aug-84	38,00	256.604	31.555	288.159	-
133	Verkeersleider FLNA/IKV	jul-88	38,00	256.061	31.296	287.358	-
134	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-85	38,00	239.905	31.126	271.030	-
135	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-91	38,00	234.934	30.853	265.787	-
136	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-96	38,00	227.581	31.788	259.370	-
137	Verkeersleider FLNA/IKV	apr-88	38,00	218.236	31.296	249.533	-
138	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-88	38,00	217.216	31.277	248.492	-
139	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-85	38,00	216.598	31.627	248.225	-
140	Verkeersleider FLNA/IKV	jun-82	38,00	207.127	27.728	234.854	-
141	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-77	38,00	205.644	24.877	230.521	-
142	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-86	38,00	202.039	28.213	230.252	-
143	Verkeersleider FLNA/IKV	dec-83	38,00	203.429	24.887	228.316	-
144	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-87	38,00	194.813	26.422	221.235	-
145	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-85	38,00	186.561	29.358	215.918	-
146	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-82	38,00	186.208	28.138	214.346	-
147	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-89	38,00	181.593	29.598	211.191	-
148	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-84	38,00	186.999	24.145	211.145	-

2019

(bedragen in €)		Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2019	Beloning + belastbare onkostenvergoedingen	ABP WG-last 2019	WNT bezoldiging 2019
111	Verkeersleider					
112	Verkeersleider	jan-97	38,00	184.574	20.769	205.343
113	Verkeersleider	jan-07	38,00	178.733	20.934	199.667
114	Supervisor	mei-89	34,20	163.919	25.931	189.850
115	Verkeersleider	jan-07	30,40	148.001	16.739	164.740
116	Verkeersleider	sep-04	26,60	130.029	15.556	145.585
117	Verkeersleider	sep-02	38,00	170.900	20.862	191.762
118	Verkeersleider	apr-06	38,00	182.071	20.968	203.039
119	Ground Controller	feb-00	38,00	171.519	20.656	192.175
120	Verkeersleider	okt-05	38,00	177.360	20.818	198.178
121	Verkeersleider	sep-07	38,00	172.506	20.833	193.340
122	Verkeersleider	jan-07	38,00	169.337	20.532	189.869
123	Verkeersleider	mei-92	30,40	146.386	16.838	163.224
124	Verkeersleider	sep-03	30,40	136.772	16.785	153.558
125	Teammanager	mrt-01	34,20	152.420	18.843	171.263
126	Verkeersleider	jan-99	34,20	160.932	18.800	179.732
127	Verkeersleider	jan-90	38,00	174.381	20.871	195.251
128	Verkeersleider	aug-96	26,60	140.111	15.175	155.286
129	Verkeersleider	okt-95	22,80	125.906	15.284	141.190
130	Supervisor / Unit Manager	jan-90	38,00	295.264	30.664	325.928
131	Verkeersleider FLNA/IKV	dec-84	38,00	278.056	31.291	309.347
132	Supervisor	aug-84	38,00	260.065	30.014	290.079
133	Verkeersleider FLNA/IKV	jul-88	38,00	251.738	29.879	281.617
134	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-85	38,00	269.370	29.943	299.313
135	Supervisor	jan-91	38,00	250.348	29.516	279.864
136	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-96	38,00	258.090	25.242	283.333
137	Verkeersleider FLNA/IKV	apr-88	38,00	220.562	29.879	250.440
138	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-88	38,00	212.116	29.861	241.977
139	Supervisor	sep-85	38,00	264.849	29.430	294.279
140	Verkeersleider FLNA/IKV	jun-82	38,00	221.158	29.890	251.048
141	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-77	38,00	200.828	23.522	224.351
142	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-86	38,00	209.665	29.793	239.458
143	Verkeersleider FLNA/IKV	dec-83	38,00	199.434	23.531	222.965
144	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-87	38,00	210.790	29.793	240.584
145	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-85	38,00	198.539	28.188	226.727
146	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-82	38,00	191.561	29.207	220.767
147	Verkeersleider	nov-89	38,00	186.371	28.730	215.102
148	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-84	38,00	216.955	29.306	246.261

2020

	(bedragen in € 1)						
	Funcionaam ultimo 2020	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2020	Beloning + belastbare onkostenver- goedingen	ABP WG-last 2020	WNT bezoldiging 2020	Datum uit dienst
149	Verkeersleider FLNA/IKV	dec-84	38,00	185.975	24.145	210.120	-
150	Verkeersleider FLNA/IKV	mei-86	38,00	185.760	24.137	209.897	-
151	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-83	38,00	185.509	24.128	209.637	
152	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-76	38,00	185.509	24.128	209.637	-
153	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-77	38,00	185.509	24.128	209.637	-
154	Verkeersleider FLNA/IKV	dec-84	38,00	183.648	24.059	207.707	-
155	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-84	38,00	183.648	24.059	207.707	-
156	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-88	38,00	179.919	24.553	204.472	-
157	Verkeersleider FLNA/IKV	apr-85	30,40	138.961	23.932	162.893	-
158	Manager	feb-01	38,00	208.163	18.187	226.349	okt-20
159	General manager	jul-99	38,00	209.358	22.793	232.151	-
160	General manager	okt-00	38,00	200.231	22.547	222.777	-
161	Manager	mei-00	38,00	182.997	22.112	205.109	-
162	Manager	jan-12	38,00	179.267	21.896	201.163	-

* De genoemde medewerkers zijn allen voor de periode 1 januari 2019 tot en met 31 december 2019 tenzij anders vermeld in de kolom uit dienst.

Toelichting bij bovenstaande tabel

Nummer 1 t/m 129

De beloning van LVNL-verkeersleiders is in lijn met de beloning van luchtverkeersleiders in andere Europese landen.

Het management van verkeersleiders (director, unit managers, supervisors) is afkomstig uit de groep verkeersleiders en ontvangt een beloning passend binnen het loongebouw van LVNL.

Verkeersleiders en het management van verkeersleiders ontvangen als onderdeel van de beloning een toeslag voor onregelmatige diensten (TOD).

Nummer 130 t/m 157

Deze verkeersleiders maken gebruik van de regeling FLNA/IKV, passend binnen de rechtspositie en het loongebouw 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 158 t/m 162

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.

2019

	(bedragen in €) Functienaam ultimo 2019	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2019	Beloning + belastbare onkostenver- goedingen	ABP WG-last 2019	WNT bezoldiging 2019
149	Verkeersleider FLNA/IKV	dec-84	38,00	187.734	24.052	211.786
150	Verkeersleider FLNA/IKV	mei-86	38,00	181.414	22.877	204.291
151	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-83	38,00	181.170	22.869	204.039
152	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-76	38,00	181.170	22.869	204.039
153	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-77	38,00	181.170	22.869	204.039
154	Verkeersleider FLNA/IKV	dec-84	38,00	180.111	22.809	202.920
155	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-84	38,00	179.352	22.809	202.161
156	Verkeersleider	okt-88	38,00	184.098	22.175	206.273
157	Verkeersleider FLNA/IKV	apr-85	30,40	135.704	22.939	158.643
158	Manager	feb-01	38,00	195.886	21.506	217.392
159	General Manager	jul-99	38,00	205.792	21.718	227.510
160	General Manager	okt-00	38,00	196.736	21.502	218.238
161	Manager	mei-00	38,00	180.211	21.123	201.333
162	Manager	jan-12	38,00	179.039	21.095	200.134

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.

De minister kent aan de leden van de raad van toezicht een vergoeding toe waarbij de WNT in acht wordt genomen. De 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. Met ingang van 1 augustus 2019 is de bezoldiging gekoppeld aan de ontwikkeling van de WNT. De voorzitter van de raad van toezicht ontvangt 13 procent van het WNT-maximum en de overige leden van de raad van toezicht ontvangen 8 procent van dit maximum.

BEZOLDIGING (bedragen in € 1)			Belastbare vaste en variabele onkosten- vergoeding		
2020	Functie	Beloning	Individueel bezoldigings- maximum		Pensioen- premies
Wim Kuijken (1 januari 2020 tot en met 31 december 2020)	Voorzitter	26.130	30.150	-	-
Charlotte Insinger (1 januari 2020 tot en met 29 februari 2020)	Lid	2.680	3.295	-	-
Lodewijk Hijmans van den Bergh (1 januari 2020 tot en met 30 september 2020)	Lid	12.038	15.048	-	-
Luitenant-Generaal b.d. Alexander Schnitger (1 januari 2020 tot en met 27 juni 2020)	Lid	7.500	9.830	-	-
Mel Kroon (1 januari 2020 tot en met 31 december 2020)	Lid	16.080	20.100	-	-
Fieke van der Lecq (1 maart 2020 tot en met 31 december 2020)	Lid	13.444	16.805	-	-
Mariken Schoenmakers (1 oktober 2020 tot en met 31 december 2020)	Lid	4.042	5.052	-	-
Jac Jansen (1 oktober 2020 tot en met 31 december 2020)	Lid	4.042	5.052	-	-



Onderstaande tabel toont de bezoldiging 2019.

BEZOLDIGING (bedragen in € 1)			Individueel bezoldigings- maximum	Belastbare vaste en variabele onkosten- vergoeding	Pensioen- premies
2019	Functie	Beloning			
Wim Kuijken (1 april 2019 tot en met 31 december 2019)	Voorzitter	17.833	20.298	-	-
Charlotte Insinger (1 januari 2019 tot en met 31 december 2019)	Lid	15.217	17.774	-	-
Lodewijk Hijmans van den Bergh (1 januari 2019 tot en met 31 december 2019)	Lid	15.217	17.774	-	-
Luitenant-Generaal b.d. Alexander Schnitger (1 januari 2019 tot en met 31 december 2019)	Lid	15.217	17.774	-	-
Pieter van Geel (1 januari 2019 tot en met 30 juni 2019)	Lid	7.500	9.620	-	-
Mel Kroon (1 januari 2019 tot en met 31 december 2019)	Lid	5.173	5.188	-	-

Schiphol, 21 april 2021

Michiel van Dorst
Chief Executive Officer



Marlou Banning
Chief Financial Officer



III. OVERIGE GEGEVENS





CONTROLEVERKLARING VAN DE ONAFHANKELIJK ACCOUNTANT

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

Verklaring over de jaarrekening 2020

Ons oordeel

Naar ons oordeel geeft de jaarrekening van Luchtverkeersleiding Nederland ('LVNL') een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van LVNL op 31 december 2020 en van het resultaat en de kasstromen over 2020 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 bij en krachtens de Wet normering topinkomens ('WNT').

Wat we hebben gecontroleerd

Wij hebben de in dit jaarverslag opgenomen jaarrekening 2020 van Luchtverkeersleiding Nederland te Schiphol 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 verslaggeving en overige toelichtingen.

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 bij en krachtens de 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 de Regeling Controleprotocol WNT 2020 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 Luchtverkeersleiding Nederland zoals vereist in de Wet toezicht accountantsorganisaties (Wta), 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 104 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 2020 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 2020 hebben wij de anticumulatiebepaling, bedoeld in artikel 1.6a WNT en artikel 5, lid 1, onderdelen n en o, 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, en 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 van het bestuur;
- 2020 in vogelvlucht;
- Vooruitblik naar 2021;
- Op weg naar 2024 en verder;
- Bestuursverslag;
- 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, Titel 9 Boek 2 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 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.

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 bij en krachtens de WNT;
- 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; en voor
- een zodanige interne beheersing die het bestuur noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken 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 uitoefenen 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. Onze doelstellingen zijn een redelijke mate van zekerheid te verkrijgen over de vraag of de jaarrekening als geheel geen afwijking van materieel belang bevat als gevolg van fraude of van fouten en een controleverklaring uit te brengen waarin ons oordeel is opgenomen. 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 van materieel belang 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, 26 april 2021
PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

Origineel getekend door drs. I. Bindels RA

Bijlage bij onze controleverklaring over de jaarrekening 2020 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 2020, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen.

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 de raad van bestuur en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan.
- Het vaststellen dat de door de raad van 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 een onderneming 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.
- 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

AAA

Amsterdam advanced air traffic control system

ABP

Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds

ACC

Amsterdam area control centre

AG

Actuarieel Genootschap

AIM

Aeronautical Information Management

AMAN

Arrival management system

ANSP

Air navigation service provider

AOPA

Aircraft Owners & Pilots Association

AOW

Algemene Ouderdomswet

AP

Autoriteit Persoonsgegevens

APP

Approach

ASTRON

Netherlands Institute for Radio Astronomy

ATC

Air traffic control

ATCO

Air traffic controller

ATFM

Air traffic flow management

ATM

Air traffic management

AVG

Algemene verordening gegevensbescherming

B

Bas

Bewonersaanspreekpunt Schiphol

b.d.

Buiten dienst

BMT

Bestuur en managementteam LVNL

BNG

Bank Nederlandse Gemeenten

btw

Belasting over de toegevoegde waarde

BV/B.V.

Besloten vennootschap

C

CANSO

Civil Air Navigation Services Organisation

cao

Collectieve arbeidsovereenkomst

CBT

Crisis beleidsteam

CCC

Cyber Competence Center

CEF

Connecting Europe Facility

CEO

Chief Executive Officer

CFO

Chief Financial Officer

CLSK

Commando Luchtstrijdkrachten

CPI

Consumentenprijsindex

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	I	IAS(B) International Accounting Standards (Board) ICAO International Civil Aviation Organisation iCAS iTEC Centre Automation System I(C)T Informatie (communicatie) technologie IFR Instrument Flight Rules IFRS International Financial Reporting Standards IKV Individueel Keuzeverlof-regeling ILS Instrument Landing System ILT Inspectie Leefomgeving en Transport INEA Innovation and Networks Executive Agency IRS Interest Rate Swap ISMS Integraal Safety Management Systeem ISO International Organization for Standardization iTEC Interoperability Through European Collaboration IUB Inkomsten en uitgaven in balans
E	EASA European Aviation Safety Agency EC Europese Commissie EC3 Europe CANSO CEO Committee EFS Electronic Flight Strips EFSI Europees Fonds voor Strategische Investeringsen EONIA Euro Overnight Index Average EoSM Effectiveness of Safety Management System EU Europese Unie	K	KDC Knowledge and Development Centre KLM Koninklijke Luchtvaartmaatschappij KNMI Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
F	FAB(EC) Functional Airspace Block (Europe Central) FLNA Functioneel leeftijds non-activiteit FLT Flight FMC Frequency Monitoring Code FPU Flexibel pensioen en uittreden FRA Free Route Airspace fte Full time equivalent	L	LVB Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie LVNL Luchtverkeersleiding Nederland
G	GND Ground GRC Governance, Risk and Compliance		

- M**
- MT**
Managementteam
 - MUAC**
Maastricht Upper Area Control Centre
- N**
- NATS**
National Air Traffic Services
 - NCSC**
Nationaal Cyber Security Centrum
 - NLR**
Nationaal Lucht- en Ruimtevaartcentrum
 - NOW**
Noodmaatregel Overbrugging voor Behoud van Werkgelegenheid
 - NOTAM**
Notice to Airmen
 - NSA**
National Supervisory Authority
 - NSAA**
North Sea Area Amsterdam
 - NV/N.V.**
Naamloze vennootschap
- O**
- OR**
Ondernemingsraad
 - ORS**
Omgevingsraad Schiphol
 - OVV**
Onderzoeksraad voor Veiligheid
- P**
- PBO**
Projected Benefit Obligation
 - PCP**
Pilot Common Project
 - PwC**
PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.
- R**
- RECAT**
Recategorisatie EU
 - RIVM**
Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
 - RMI**
Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol
 - RP**
Referentieperiode
 - RPAS**
Remotely Piloted Aircraft System
- S**
- SDATS**
Saab Digital Air Traffic Solutions
 - SERA**
Standardised European Rules of the Air
 - SES**
Single European Sky
 - SESAR**
Single European Sky ATM Research
 - SID**
Standard Instrument Departure
 - SMS**
Safety Managementsysteem
 - SOC**
Security Operations Center
 - SU**
Service unit
- T**
- TBS**
Time Based Separation
 - TMA**
Terminal Control Area
 - TOD**
Toeslag voor onregelmatige diensten
 - TU**
Technische Universiteit
 - TWR**
Tower
- U**
- UMC**
Universitair Medisch Centrum
 - USD**
United States dollar

V

VFR

Visual Flight Rules

VKB

Voorkeursbeslissing

VOR

VHF Omnidirectional Range

W

WIA

Wet werk en inkomen naar arbeidsvermogen

Wnra

Wet normalisering rechtspositie ambtenaren

WNT

Wet normering topinkomens

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