



Luchtverkeersleiding Nederland
Air Traffic Control the Netherlands

Luchtverkeersleiding Nederland
JAARVERSLAG
2007

Luchtverkeersleiding Nederland

JAARVERSLAG

2007

RENSKE STOL
Coördinator Operations:

“De belangrijkste taak die LVNL moet vervullen voor de omgeving is het veilig afhandelen van het luchtverkeer. Luchtvaartmaatschappijen verwachten daarnaast zo veel mogelijk vluchten te kunnen accommoderen. De omwonenden willen zo min mogelijk geluidsoverlast. De luchtverkeersleiding probeert binnen de operationele mogelijkheden aan deze - vaak tegenstrijdige - belangen zo optimaal mogelijk invulling te geven.”



Luchtverkeersleiding Nederland JAARVERSLAG 2007

BERICHT VAN DE RAAD VAN TOEZICHT pagina 6 - **VOORWOORD VAN HET BESTUUR** pagina 10 - **LVNL EN HAAR OMGEVING** pagina 12 - **LVNL IN EUROPA** pagina 18 - **VEILIGHEID** pagina 22 - **EFFICIENCY** pagina 28 - **BEDRIJFSVOERING** pagina 32 - **LVNL EN HAAR MEDEWERKERS** pagina 38 - **FINANCIËLE PARAGRAAF** pagina 42 - **JAARREKENING 2007** pagina 47 - **ACCOUNTANTSVERKLARING** pagina 79 - **GOVERNANCE STRUCTURE** pagina 80 - **FEITEN EN GRAFIEKEN** pagina 85 - **AFKORTINGENLIJST** pagina 91

BERICHT VAN DE RAAD VAN TOEZICHT

VEILIGHEID EN EFFICIËNTIE

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) heeft in het verslagjaar nagenoeg alle met de raad van toezicht afgesproken doelen gerealiseerd. De afgesproken uur- en jaarcapaciteit werd op veilige wijze geleverd. Daarbij werd de ISO-certificering behouden en werd Europese certificering verworven. Helaas werd hierbij de vastgestelde begroting overschreden.

Speciale aandacht is dit jaar uitgegaan naar de verdere ontwikkeling van het veiligheidsmanagement en de gerapporteerde veiligheidsvoorvallen. De kosten van de bedrijfsvoering zijn verder gestegen. Met name de toename in de personeelskosten blijven een grote zorg. Door de aanzienlijke verkeersgroei lagen de tarieven in 2007 gemiddeld iets onder het niveau van 2006.

Ook een voortdurende bron van zorg voor het bestuur en de raad van toezicht is het hardnekkige tekort aan luchtverkeersleiders. Hoewel verbeteringen zichtbaar zijn in de werving van kandidaat-luchtverkeersleiders en de capaciteit van de luchtverkeersafhandeling niet in het geding is, volgt de raad nauwlettend de inspanningen van de organisatie om het tekort verder terug te brengen. Ook wordt toegezien op de prioriteitsstatus ervan.

De raad van toezicht kwam in de verslagperiode zes keer in vergadering bijeen. Verder woonden respectievelijk de voorzitter en de plaatsvervangend voorzitter van de raad in april en oktober de halfjaarlijkse overlegvergaderingen bij over de algemene gang van zaken tussen het bestuur en de ondernemingsraad.

BERICHT VAN DE RAAD VAN TOEZICHT

Samenstelling, onafhankelijkheid en functioneren van de raad van toezicht

De samenstelling van de raad onderging in 2007 geen wijziging ten opzichte van 2006. Aan het einde van het verslagjaar legde mevrouw J.A. Tammenons Bakker haar functie als waarnemer namens de minister van Verkeer en Waterstaat neer. Tot haar opvolger per 1 januari 2008 is benoemd de heer drs. M.E.P. Dierikx. De leden van de raad voldoen aan het onafhankelijkheidsvereiste, zoals vermeld in de Code goed bestuur uitvoeringsorganisaties. Uitzondering hierop vormen de vertegenwoordigers van de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Defensie in de raad. De waarnemer namens de minister van Verkeer en Waterstaat heeft geen stemrecht in de raad. De raad geeft zich volledig en voortdurend rekenschap van zijn wettelijke taken en evalueert periodiek de doelmatigheid van zijn functioneren. Leden van de raad zijn slechts incidenteel afwezig geweest bij raadsvergaderingen.

Functioneren van en toezicht op het bestuur

Een evaluatie van het functioneren van het bestuur van LVNL heeft plaatsgevonden in en buiten aanwezigheid van het bestuur. De raad concludeert dat het bestuur heeft voldaan aan de vooraf vastgestelde criteria:

- * Het leveren van een veilige luchtverkeersdienstverlening.
- * Het leveren van de met de luchtvaartsector afgesproken uur- en jaarcapaciteit.
- * Het behouden van het ISO 9001:2000 certificaat en het verwerven van de Europese certificering voor luchtverkeersdienstverlening.

Een aantal onvoorziene activiteiten alsmede het duurder uitgevallen arbeidsvoorwaardenakkoord zijn er debet aan dat LVNL voor het eerst sinds jaren haar doelstellingen niet binnen de vastgestelde begroting heeft kunnen realiseren. De raad heeft dit met zorg geconstateerd. Naast alle onderwerpen die regelmatig aan

de orde dienen te komen in overeenstemming met de eisen zoals die aan goed toezicht worden gesteld, heeft de raad in het verslagjaar met het bestuur gesproken over de algemene doelstelling van LVNL in relatie tot hetgeen daartoe in de wet is gesteld. Ook de betekenis van de invoering van de verordeningen van het Single European Sky (SES) programma van de Europese Unie voor de organisatie en de ontwikkeling van een visie tot 2020 en een strategie voor de eerstkomende vijf jaar zijn aan de orde gekomen.

Kerncommissie

De raad van toezicht heeft afspraken gemaakt over een taakverdeling en verdeling van aandachtsgebieden in de raad. Vooralsnog zijn geen formele commissies ingesteld. Wel zijn afspraken gemaakt over de onderwerpen waarmee de verschillende raadsleden zich in klein comité specifiek bezighouden en besluitvorming voorbereiden ter wille van de raad. De informele financiële commissie kwam in het verslagjaar zesmaal bijeen. In 2007 is ook een informele veiligheidscommissie ingesteld. Deze kwam drie keer bijeen. Vergaderingen waren vooral gericht op voorbereidend overleg over deze onderwerpen, voorafgaand aan de reguliere vergaderingen van de raad, alsmede op enige bijeenkomsten met de luchtvaartsector over specifieke thema's zoals veiligheid. Onderwerpen waarover afspraken zijn gemaakt, zijn de vaststelling van de beloning van het bestuur en de financiën. Terugkoppeling en besluitvorming heeft in de reguliere raadsvergadering plaatsgevonden. De raad richtte zich in 2007 op een aantal specifieke aandachtsgebieden, zowel betreffende de bedrijfsvoering op de korte termijn, alsook de toekomstige ontwikkeling van het bedrijf op de middellange termijn:

BEDRIJFSVOERING

1. Veiligheid en risicobeheersing

Nederland behoort voor wat betreft het luchtverkeer tot de drukste gebieden in Europa. De situatie in het luchtruim rond en op de luchthaven Schiphol zelf is

BERICHT VAN DE RAAD VAN TOEZICHT

uitermate complex en vraagt om zorgvuldig veiligheidsmanagement. Tijdens de reguliere vergaderingen van de raad met het bestuur is de rapportage over de veiligheidsprestaties een vast agendapunt. De ontwikkeling van het veiligheidsmanagement bij LVNL heeft eveneens permanente aandacht van de raad. De raad stelt vast dat de kwaliteit van de veiligheidsrapportages zich in positieve zin ontwikkelt. Vergelijkend jaarlijks onderzoek door Eurocontrol toonde in het verslagjaar wederom aan dat de organisatie zich qua inrichting van het veiligheidsbeheer met de besten van Europa kan meten. De raad acht het een goede zaak dat LVNL een belangrijke bijdrage levert aan het internationaal tot stand komen van kwantitatieve veiligheidsprestatieindicatoren. De raad stelt met tevredenheid vast dat LVNL zich tijdig kwalificeerde voor het verkrijgen van de Europese certificering voor luchtverkeersdienstverlening.

In 2006 is de wet inzake de verplichte melding van voorvallen in de burgerluchtvaart door het parlement goedgekeurd en in 2007 feitelijk van kracht geworden. Deze wet behelst onder meer een uitbreiding van de definitie van een voorval, waardoor ook geringere veiligheidsvoorvallen aan de overheid moeten worden gemeld. In het verslagjaar leidde dit tot een aanzienlijke toename van het aantal meldingen. Van de onderzoeken naar ernstige veiligheidsvoorvallen, welke door LVNL gedaan worden, is de raad op de hoogte en neemt kennis van de verbetermaatregelen die LVNL inzet om herhaling te voorkomen. Speciale aandacht is daar bij uitgegaan naar de waargenomen verhoging van het aantal veiligheidsvoorvallen in de zwaarste categorie.

2. 'Fall-back' capaciteit

Het onderzoek naar een economisch verantwoorde inrichting van een betere 'fall-back' capaciteit van luchtverkeersafhandeling is eind 2006 afgerond. De raad volgt met aandacht de vervolgstappen in dit traject, waarbij te ontwikkelen maatregelen op initiatief van de overheid worden bepaald in 2008. Daarna zal in overleg met de Koninklijke Luchtmacht een uitvoeringsplan worden ontwikkeld.

3. Business and Annual Plan

Met het van kracht worden van de SES-verordeningen ontstond voor LVNL de verplichting om de jaarlijkse plan- en rapportagecyclus opnieuw in te richten naar de maatstaven van de Europese Gezamenlijke Eisen. Het door LVNL opgestelde business and annual plan voldoet aan deze maatstaven. Voor wat betreft de eis jaarlijks een jaarverslag te publiceren dat onderworpen is aan onafhankelijke accountantscontrole, voldeed LVNL reeds. LVNL treft thans voorbereidingen om het jaarverslag 2008 conform de International Financial Reporting Standards (IFRS) op te stellen. Dit betekent voor de organisatie de herinrichting van een groot aantal administratieve en beheersprocessen.

4. Nieuwe ontwikkelingen

De raad spreekt zijn tevredenheid uit over de in het verslagjaar tot stand gekomen nieuwe structurele en robuuste financieringsgrondslag voor luchtverkeersleiding op de regionale luchthavens. Een jarenlang punt van grote zorg voor de raad is daarmee van tafel. De nieuwe financieringsgrondslag is gebaseerd op de oplossingsrichting zoals geformuleerd door de stuurgroep die door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met dit doel was ingesteld. Het nieuwe financieringssysteem houdt in dat alle luchthavens waarvoor LVNL diensten verleent met ingang van 2008 zijn samengevoegd tot één 'group of airports' met een uniform tarief. Doordat LVNL uit de totale inkomsten ook haar dienstverlening op de regionale luchthavens financiert, is de Regional Unit niet meer afhankelijk van een rijksbijdrage. De tekorten tot en met 2007 zullen wel nog uit de rijksbijdrage worden afgedekt. Het tot stand brengen van een 'group of airports' is mogelijk ingevolge de Europese verordeningen ter uniformering van het heffingenstelsel, zoals diverse landen inmiddels al hebben gedaan. Het nieuwe beleid zal in 2010 worden geëvalueerd.

5. Functionele leeftijdsnon-activiteit (FLNA)

De per 1 januari 2006 van kracht zijnde wetgeving voor het ontmoedigen van regelingen voor vroege pensionering, stelt LVNL voor hoge kosten en voor problemen

BERICHT VAN DE RAAD VAN TOEZICHT

met betrekking tot de financiering van de FLNA van luchtverkeersleidingspersoneel. In 2006 heeft de raad zich met het bestuur en de overheid verder over deze kwestie beraden. Het bestuur heeft in het verslagjaar de diverse oplossingsrichtingen verkend en aan de raad verslag uitgebracht. In 2008 zal het bestuur duurzame oplossingen ontwikkelen en aan de raad voorleggen.

6. Tekort aan luchtverkeersleiders

De raad is regelmatig geïnformeerd over de bestaande en verwachte luchtverkeersleiderstekorten en de reeds genomen beheersmaatregelen. Door de strenge selectie en de hoge opleidingseisen blijft de toename van het aantal nieuw gebrevetteerde luchtverkeersleiders nog steeds achter bij de behoefte. Dankzij een verhoogde en meer gerichte wervingsinspanning was in het verslagjaar de instroom van kandidaat-verkeersleiders twintig procent hoger dan in 2006. Door hoge inzet en motivatie bleek de organisatie bovendien in staat de tekorten beheersbaar te houden en het ontstaan van knelpunten in de luchtverkeersafhandeling te voorkomen. Dit ging echter wel gepaard met onwenselijk en omvangrijk overwerk.

TOEKOMSTVISIE EN STRATEGIE MIDDELLANGE TERMIJN

1. Single European Sky

De lidstaten van de Europese Unie implementeren vanaf 2004 de Europese verordeningen voor de invoering van een SES. De raad stelde zich in het verslagjaar op de hoogte van de voorbereidingen die LVNL in dit verband treft, zowel met betrekking tot de acties op de korte termijn, zoals certificering en brevettering, als op de middellange termijn, zoals de haalbaarheidsstudie in samenwerking met buurlanden naar de inrichting van een zogenoemd functioneel luchtruimblok in het gezamenlijke luchtruim van de Benelux, Duitsland Frankrijk en Zwitserland. Deze studie zal medio 2008 zijn afgerond, waarna de deelnemende landen moeten beslissen over de daadwerkelijke invoering van een functioneel luchtruimblok.

2. Positionering

In het kader van de geschetste Europese ontwikkelingen is een heroriëntatie op de positionering van LVNL binnen de overheid maar ook in Europees verband aan de orde. De raad overlegde in het verslagjaar periodiek met het bestuur en de overheid over de ontwikkeling van een visie en strategie voor de organisatie in deze nieuwe omgeving. Voor Nederland is van belang dat de publieke taak van LVNL goed geborgd blijft, waarbij aan de ministeriële verantwoordelijkheid adequaat invulling kan worden gegeven. Daarnaast dient de organisatie op een nieuw gedefinieerd Europees speelveld flexibel en slagvaardig te kunnen optreden en samenwerkingsverbanden met soortgelijke organisaties in het buitenland aan te kunnen gaan. De raad heeft zich samen met het bestuur gebogen over vereisten met betrekking tot de positionering. Daarbij is een eerste verkenning gedaan naar de toekomstige status van LVNL. Deze strategische verkenning is in 2007 in samenwerking met het ministerie voortgezet en afgerond met een onafhankelijk advies aan de bewindspersoon. In dit advies wordt de overheid geadviseerd een vergunningenstelsel in te voeren.

De raad van toezicht heeft kennis genomen van het door het bestuur opgestelde jaarverslag en de jaarrekening 2007 en stemt in met de inhoud daarvan. De raad constateert dat over 2007 een goedkeurende verklaring van de accountant is verkregen en heeft kennis genomen van de bevindingen van de accountant.

Schiphol, 11 april 2008.
Voor de raad van toezicht,

H.F. Dijkstal, voorzitter.

VOORWOORD VAN HET BESTUUR

SAMENWERKING CENTRAAL

Voor LVNL was 2007 een belangrijk jaar. De organisatie heeft met grote inzet gewerkt aan een akkoord over een betere benutting van de milieuruimte van de luchthaven Schiphol voor de korte termijn. Aan de 'Tafel van Alders' heeft dit daadwerkelijk vorm gekregen. Ook is de vernieuwende aanpak uitgebreid om op woonkernniveau in dialoog met bewoners geluidhinder te bestrijden.

Internationaal wil LVNL door grensoverschrijdend samen te werken het bestaansrecht van de eigen organisatie vergroten en daarmee ook borg kunnen blijven staan voor de belangen van de Mainport Schiphol. Een belangrijk uitloei van deze strategie vormde in het verslagjaar de ondertekening van een samenwerkingsovereenkomst met Deutsche Flugsicherung (DFS). Samen met zes partnerorganisaties waaronder DFS, maakte LVNL in

2007 ook goede vorderingen met het in 2006 gestarte onderzoek naar de haalbaarheid van een gemeenschappelijke luchtruimstructuur zonder binnengrenzen in het hart van Europa. De samenwerkingsinitiatieven van LVNL passen in het SES-initiatief van de Europese Unie (EU) om de fragmentatie in het Europese luchtruim te verminderen via samenwerking, innovatie en standaardisatie.

Samenwerking komt niet alleen ten goede aan de capaciteit, punctualiteit en veiligheid, maar ook aan het milieu en de doelmatigheid van de bedrijfsvoering.

Zowel onze klanten als onze opdrachtgever, de minister van Verkeer en Waterstaat, drongen in het verslagjaar aan op verdere verbetering van de doelmatigheid.

Internationalisering en de status van LVNL zijn onlosma-

kelijk met elkaar verbonden. LVNL is nu een zelfstandig bestuursorgaan (ZBO). Maar het goed kunnen inspelen op de ontwikkelingen in Europa vergt een verdere verzelfstandiging van de organisatie. In 2007 adviseerden onafhankelijke onderzoekers de overheid om een vergunningstelsel in te voeren voor luchtverkeersdienstverlening. LVNL zal in dat geval een staats-NV moeten worden. Tegelijkertijd is er met de Kaderwet ZBO's een beweging zichtbaar waarbij de overheid LVNL juist dichter naar zich toe wil trekken. Internationale en nationale ontwikkelingsrichtingen staan hier haaks op elkaar. Het is de bedoeling dat de minister in 2008 zijn visie geeft over de organisatie van luchtverkeersleiding in de toekomst.

VOORWOORD VAN HET BESTUUR

Voor 2008 staat ook de besluitvorming over het gebruik van Schiphol voor de middellange termijn op de agenda. Hiervoor moet eerst de bijbehorende milieueffectrapportage (MER) worden afgerond. De betrokken partijen zullen zich in dit verband moeten uitspreken over het luchtverkeersleidingsysteem met stabiele en voorspelbare verkeersstromen waarmee LVNL in de toekomst het vliegverkeer veiliger, efficiënter en meer geluidsarm wil afhandelen.

De stijging in 2007 van het aantal veiligheidsvoorvallen waarbij sprake is van een risico op een gevaarlijke situatie (V4-categorie) dwingt ons tot meer inzet bij het voortdurend verbeteren van de veiligheid. Een belangrijk middel daarbij is het vereenvoudigen van het systeem van

verkeersafhandeling. De door geluidspreferentie bepaalde strategie voor baangebruik samen met het sturen op geluidsbelasting in handhavingpunten resulteert in een zeer complex verkeerssysteem met veel verschillende en complexe operationele situaties. Deze complexiteit maakt het steeds moeilijker de immer toenemende verkeersdruk te accommoderen en kan leiden tot een grotere kans op vergissingen in het operationele proces. Dit leidt voor de toekomst tot de noodzaak tot het nemen van maatregelen om het systeem van verkeersafhandeling te vereenvoudigen.

LVNL EN HAAR OMGEVING

OPEN DIALOOG MET OMWONENDEN

Het kabinet wil dat Schiphol als banenmotor voor de Nederlandse economie kan doorgroeien en dat tegelijkertijd de veiligheid en leefbaarheid gegarandeerd blijven. LVNL is zich bewust van het belang van haar rol bij het realiseren van dit beleid en ook van haar rol als dienstverlener aan de luchtvaartsector. De organisatie stelt zich daarom tot doel de gewenste groei te realiseren bij gelijkblijvende veiligheid en verdere beperking van geluidhinder. Het huidige, rigide handhavingstelsel voor Schiphol vormt een belangrijke beperkende factor voor zowel de groei van de luchthaven als voor de verdere ontwikkeling van de leefbaarheid in de omgeving. Beide doelen zijn alleen haalbaar bij een betere benutting van de milieuruimte van Schiphol. Daarvoor is een aanpassing van het milieustelsel noodzakelijk. LVNL heeft in

2007 met grote inzet en in dialoog met omwonenden van de luchthaven gewerkt aan een akkoord over een betere benutting van de milieuruimte voor de korte termijn. In 2008 zal LVNL met evenveel inzet werken aan een soortgelijk akkoord voor de middellange termijn.

Bewoners aanspreekpunt Schiphol

Ter verbetering van het contact met omwonenden van Schiphol heeft LVNL samen met Amsterdam Airport Schiphol (AAS) een informatie- en klachtenbureau ingericht. Deze stichting 'Bewoners Aanspreekpunt Schiphol' (Bas) nam per 31 mei 2007 de afhandeling van klachten over van het klachtenbureau van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS).

LVNL en AAS willen met Bas meer inzicht krijgen in de hinderbeleving en informatie-behoefte van omwonenden. Voor vragen en klachten over het vliegverkeer, baan-gebruik, aanvliegeroutes, veiligheid of over het Schipholbeleid zijn de deskundige medewerkers van Bas zeven dagen per week telefonisch bereikbaar. LVNL en AAS zorgen ervoor dat de Bas-medewerkers steeds over actuele operationele informatie beschikken. Indien de Bas-medewerkers aanvullende informatie nodig hebben voor de beantwoording van een specifieke vraag of klacht, sturen zij deze door naar de betreffende organisatie.

Bij LVNL kwamen van 31 mei tot en met 31 december 2007 49 informatieverzoeken binnen. Daarvan zijn er in dezelfde periode 46 afgehandeld. De verzoeken hadden betrekking op vertrekroutes (12), geluidhinder (10), baangebruik (9), routes en procedures (8) en specifieke vluchten (7). De resterende drie verzoeken zijn afgehandeld in januari 2008.

De Bas-website www.bezoekbas.nl biedt aanvullende informatie over vliegtuiggeluid en route- en baangebruik. De site toont onder meer het actuele niveau van vliegtuiggeluid en laat per etmaal ook de afgelegde vluchtpaden zien van het vliegverkeer van en naar Schiphol.

Omwonenden kunnen zich dagelijks door Bas automatisch per e-mail op de hoogte laten stellen van de actuele situatie van het vliegverkeer.

LVNL en AAS willen Bas als instrument voor omgevingscommunicatie verder professionaliseren. Ter verbetering van Bas als informatiebron wordt gewerkt aan een nieuw en uitgebreider klachtenregistratiesysteem. In het nieuwe systeem komt de nadruk veel meer te liggen op het registreren van de beleving van geluidbelasting door omwonenden dan op het tellen van het aantal klachten. Daarmee zal het

nieuwe systeem LVNL en AAS in de toekomst nog nauwkeuriger inzicht bieden in de aard en achtergrond van klachten. Dit moet beide organisaties in staat stellen hun bedrijfsprocessen ter beperking van geluidhinder verder te verbeteren. LVNL verwacht dat het nieuwe Bas-registratiesysteem belangrijke informatie gaat opleveren voor de aanpak van geluidhinder op woonkernniveau. LVNL past deze zogenoemde microklimaataanpak sinds 2006 in diverse woonkernen toe en verwacht met de informatie van het nieuwe registratiesysteem in de toekomst nog beter in staat te zijn om samen met omwonenden te zoeken naar oplossingen om de hinder waar mogelijk te beperken.

Regeling milieu-informatie Schiphol

Het gebruiksjaar 2007, de periode van 1 november 2006 tot en met 31 oktober 2007, is het vijfde gebruiksjaar waarover LVNL conform de Regeling Milieu-Informatie luchthaven Schiphol (RMI) rapporteert aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). De rapportage betreft de elf milieuregels waaraan LVNL volgens het Luchthavenverkeerbesluit 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. Per regel is een norm vastgesteld voor het aantal afwijkingen dat per gebruiksjaar binnen die regel is toegestaan. Afwijkingen om reden van veiligheid worden niet meegeteld.

LVNL heeft in het gebruiksjaar 2007 in lijn met de verwachtingen op de meeste van deze milieuregels ruim binnen de norm gepresteerd. De enige overschrijding die zich voordeed, betreft de regel voor het routegebruik door overdag vertrekkende straalvliegtuigen (regel 6). Ook in de vorige twee gebruiksjaaren werd de norm van deze regel overschreden. Deze overschrijding is het gevolg van de huidige - tijdelijke - procedure voor het gelijktijdig parallel starten vanaf de Zwanenburg- en Polderbaan. Zonder het vraagstuk van parallel starten zou LVNL in 2007 ook ten aanzien van regel 6 ruim binnen de norm hebben gepresteerd.

LVNL EN HAAR OMGEVING

LVNL heeft in het afgelopen gebruiksjaar verdere maatregelen getroffen om overschrijdingen te voorkomen. Met name de regels voor het route- en baangebruik voor de nacht kennen dermate strenge normen dat deze al na enkele afwijkingen worden overschreden. In voorgaande gebruiksjaaren was daarvan sprake maar dankzij een nog secuurdere uitvoering van de nachtprocedures deden zich in het afgelopen gebruiksjaar in de nacht geen overschrijdingen voor.

De jaarlijkse rapportage op de naleving van de RMI-regels wordt gepubliceerd op de LVNL-website www.lvnl.nl.

Microklimaat

Om na te gaan of geluidhinder op zeer lokaal niveau kan worden vermindert, startte LVNL in 2006 een dialoog met bewoners van woonkernen rond Schiphol. In de woonkern Rijsenhout (gemeente Haarlemmermeer) heeft deze zogenoemde microklimaataanpak in 2007 tot een tweede hinderbeperkende aanpassing van vliegroutes geleid, na doorvoering van een eerste verbetermaatregel in 2006. De microklimaataanpak kreeg in het verslagjaar navolging in Amstelveen, Aalsmeer en Uithoorn. LVNL organiseerde in deze gemeenten bijeenkomsten met inwoners en bestuurders om na te gaan welke hinderbeperkende mogelijkheden er voor woonkernen van deze gemeenten zijn.

De op 12 september 2007 ingevoerde tweede hinderbeperkende maatregel voor Rijsenhout houdt in dat vliegtuigen die van Schiphol vertrekken verder weg worden geleid van deze woonkern. LVNL heeft voor deze maatregel samengewerkt met de KLM aan aanpassingen van vertrekroutes voor vliegtuigen die na de start vanaf de Kaagbaan in zuidoostelijke richting lopen. Verschillende alternatieven zijn daartoe in vluchtsimulators van de KLM getest. Het beste alternatief is verwerkt in de vier vertrekroutes die nabij Rijsenhout liggen. Het gaat om vertrekroutes die gevlogen worden door vliegtuigen die zijn uitgerust met de meest moderne navigatiehulpmiddelen. Ongeveer negentig procent van alle van Schiphol vertrekkende vluchten wordt inmiddels door dergelijke vliegtuigen uitgevoerd.

Uit de evaluatie van de eerste verbetermaatregel blijkt dat vliegtuigen die niet zijn uitgerust met de modernste navigatieapparatuur in de meeste gevallen ook verder van deze woonkern blijven.

CROS-pilots

LVNL heeft vanaf 2006 samen met de CROS enkele praktijkonderzoeken gedefinieerd om te bekijken of andere operationele werkwijzen kunnen leiden tot minder hinder voor omwonenden. Een van deze zogenoemde 'pilots' is op 22 november 2007 van start gegaan en betreft het veel nauwkeuriger vliegen van de vertrekroute die vanaf de Kaagbaan in een bocht tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep doorloopt. Hierdoor vliegen toestellen minder over woonwijken. Een speciale 'experimenteerwet' maakt de uitvoering van de proef mogelijk. Deze wet staat toe dat er tijdens de proef een tijdelijke afwijking optreedt van de grenswaarden voor geluid in de handhavingspunten of van de routes zoals die zijn vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit. De proef duurt tot 31 oktober 2008. Als uit de evaluatie blijkt dat de resultaten positief zijn, kan worden besloten de proef om te zetten in een definitieve werkwijze.

LVNL bereidt met de CROS nog twee pilots voor. Een proef betreft de aanpassing van de vertrek- en aankomstprocedures in de nacht voor de Polderbaan. De start ervan stond gepland voor 21 december 2007. Bij de nadere uitwerking van het experiment in operationele procedures bleek echter dat het om veiligheidsredenen niet uitvoerbaar was. Het experiment is alsnog in aangepaste vorm op 13 maart 2008 van start gegaan samen met nog een aantal hinderbeperkende experimenten (verlenging nachtelijke vertrek- en aankomstprocedures, optimaliseren vijf vertrekroutes, geconcentreerd vliegen bocht Rijsenhout, onafhankelijk parallel starten). De andere proef die LVNL met CROS voorbereidt betreft het op vooraf aangekondigde tijden voor langere duur wisselen van het bij voorkeur starten en landen in noordelijke richting met preferent starten en landen in zuidelijke richting.

Startnotitie toekomst Schiphol en regio

Op basis van een in 2005 uitgevoerde evaluatie van het Schipholbeleid constateerde de overheid dat binnen de geldende grenswaarden voor geluidbelasting Schiphol niet meer dan circa 450.000 vliegbewegingen kan accommoderen. Dit is aanzienlijk minder dan oorspronkelijk was verwacht. De oorzaak hiervan werd toegeschreven aan het onvoldoende doelmatige systeem van handhaving. Het kabinet wil echter dat de Mainport kan doorgroeien terwijl tegelijk de geluidhinder in het buitengebied van de luchthaven verder wordt beperkt. Dit doel is alleen haalbaar bij een optimale benutting van de toegestane milieuruimte van Schiphol. Omdat aanpassing van de wet- en regelgeving voor Schiphol een zorgvuldige procedure vergt, werd in december 2006 besloten tot het uitvoeren van een MER-procedure, met LVNL en AAS als initiatiefnemers. In deze MER-procedure wordt onderzocht wat de milieueffecten zijn van een ander gebruik van de luchthaven en het lucht-ruim op korte (2010/2012) en middellange (2018/2020) termijn.

Twee convenanten met afspraken over hinderbeperking en verbetering van de kwaliteit van de omgeving, maken deel uit van deze procedure in het kader van het overleg aan de zogenoemde Alderstafel. In een op 19 april 2007 gepubliceerde startnotitie beschrijven LVNL en AAS wat ze willen onderzoeken en waarom. Inzet voor de korte termijn is het vinden van een oplossing voor een betere benutting van de geldende geluidsruiimte van de luchthaven. Voor de middellange termijn richt het onderzoek zich op verschillende alternatieven voor de afhandeling van het vliegverkeer. De ontwikkeling van het Air Traffic Management (ATM)-systeem speelt daarin een centrale rol, evenals de mogelijkheden voor het uitplaatsen van vliegverkeer dat niet van belang is voor het in stand houden van de Mainport naar andere luchthavens (Lelystad, Eindhoven).

Tafel van Alders

In december 2006 is een overlegtafel ingesteld waaraan alle betrokken belanghebbenden bij de mainportontwikkeling samenkomen. Onafhankelijk voorzitter is de heer J.G.M. Alders. Vertegenwoordigd zijn: het Rijk, LVNL, AAS, KLM, de provincie Noord-Holland en omliggende gemeenten en vertegenwoordigers van bewoners-(platforms). Doel van de Alderstafel is het kabinet te adviseren over de te maken keuzes voor de korte en middellange termijn. Op basis van de uitkomsten van de korte termijn MER werd op 11 juni 2007 aan de Alderstafel een akkoord bereikt over de ontwikkeling van de Mainport tot 2010. Het akkoord behelst de actualisering van grenswaarden in de handhavingpunten zodanig dat de luchthaven tot maximaal 480.000 vliegbewegingen kan groeien in 2010 (2007: 449.956 bewegingen). Onderdeel van het akkoord zijn een convenant 'hinderbeperkende maatregelen', met afspraken over de beperking van de hinder die omwonenden van het vliegverkeer ondervinden, en een convenant 'leefbaarheid' met afspraken ter verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving in de Schipholregio. Op grond van het bereikte akkoord heeft de minister van Verkeer en Waterstaat inmiddels de korte termijn MER aanvaard en het traject gestart voor aanpassing van het Luchthavenverkeerbesluit. Op 18 september 2007 startte aan de Alderstafel het overleg over de toekomst van Schiphol op de middellange termijn. Dit deel van de MER moet duidelijkheid verschaffen over de effecten van maatregelen die bedoeld zijn om de luchthaven binnen de bestaande milieuruimte te laten doorgroeien tot 600.000 vliegbewegingen in 2018-2020.

Halvering meetvluchten

LVNL heeft het aantal meetvluchten voor het reguliere onderhoud van de Instrument Landing Systemen (ILS-en) op Schiphol per 1 juni 2007 met meer dan de helft verminderd. De forse reductie was mogelijk dankzij een onderzoek van deskundigen van LVNL en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium (NLR) naar de mogelijkheid om bij het ijkken van een ILS meer gebruik te maken van

LVNL EN HAAR OMGEVING

metingen vanaf de grond. Het onderzoek, dat is uitgevoerd onder leiding van het Knowledge and Development Centre (KDC), het kenniscentrum van de luchtvaartsector, nam een jaar in beslag en had als uitkomst dat van de ruim veertig meetvluchtavonden er nog maar zo'n twintig nodig zijn. Voor omwonenden van de luchthaven betekent dit een vermindering van de geluidhinder.

LVNL en de regionale luchthavens

Belangrijke doelstellingen voor de Regional Unit (RU) waren in 2007:

- * het realiseren van een robuuste financieringsgrondslag;
- * het bewerkstelligen van een nauwere samenwerking met de regionale luchthavens;
- * het zoeken naar samenwerking met Defensie;
- * het uitbreiden van diensten voor derden.

De luchtverkeersleiding op de regionale luchthavens Maastricht Aachen Airport (Beek) en Groningen Airport Eelde (Eelde) was in 2007 net als in voorgaande jaren niet kostendekkend. Oorzaak daarvan is het te geringe aanbod van vliegverkeer en de voor de tariefstelling ongunstige vlootmix met veel kleine vliegtuigen. Per 1 januari 2008 is de financieringsgrondslag aanzienlijk verbeterd dankzij de invoering van een nieuw heffingstelsel. Het nieuwe systeem houdt in dat alle luchthavens waarvoor LVNL diensten verleent met ingang van 2008 zijn samengevoegd tot één 'group of airports'. Voor deze groep wordt een gemeenschappelijke kostenbasis bepaald en de luchthavens in kwestie hanteren met ingang van 2008 een uniform tarief. De RU behoudt nog tot 2010 de rijksbijdrage teneinde de in het verleden ontstane tekorten tot en met boekjaar 2007 weg te werken. Het tot stand brengen van de 'group of airports' is conform de Europese verordening die gericht is op de uniformering van het heffingstelsel. Het onderbrengen van Beek en Eelde in de 'group of airports' zal in 2010 worden geëvalueerd.

Vooruitblik

In het voorjaar van 2008 zal LVNL samen met AAS verder werken aan de MER voor de middellange termijn (2018-2020). Er zijn in hoofdlijnen twee ontwikkelingsvarianten: verbetering van het huidige route- en baangebruik, waarbij gelijktijdig drie banen worden ingezet (twee startbanen en één landingsbaan of andersom al naar gelang er sprake is van een vertrek- of een aankomstpiek), of wijziging van dit '2+1 baangebruik' in een gelijktijdig gebruik van twee start- en twee landingsbanen in piekuren. LVNL is ervan overtuigd dat met dit '2+2 baangebruik' de door het kabinet gewenste groei van het verkeer op een geluidsarme manier kan worden afgehandeld. Het draagt bij tot een meer gespreid en stabiel verkeerbeeld en vermindert zo de werklust van luchtverkeersleiders. Over de te maken keuze zal de Alderstafel vóór 31 maart 2008 advies uitbrengen aan de minister. De markt voor luchtverkeersdienstverlening in de regio blijft naar verwachting te klein om volledig kostendekkend te kunnen zijn. Om deze dienstverlening tegen zo laag mogelijke kosten te kunnen uitvoeren zijn samenwerkingsverbanden en andere bronnen van inkomsten nodig. Samenwerking met externe partijen behoort tot de mogelijkheden en wordt onderzocht.



LONY WESSELING-VAN DER KLEIJ
Bewonersvertegenwoordiger voor Amsterdam in de CROS:

“Als bewonersvertegenwoordiger is het heel prettig dat ik bij vragen over vliegroutes altijd terecht kan bij de medewerkers van LVNL. Voor de toekomst hoop ik dat de goede communicatie wordt gecontinueerd en dat een nieuw model voor beheersing van groepsrisico snel wordt ontwikkeld. Een actieve rol van LVNL in dit proces is heel belangrijk.”

LVNL IN EUROPA

SAMENWERKING TEGEN VERSNIPPERING

Het Europese vliegverkeer zal naar verwachting rond 2020 zijn verdubbeld. De druk op luchtverkeersleidingsorganisaties om het luchtverkeer nog efficiënter af te handelen, zal daardoor toenemen. Doordat het Europese luchtruim nu nog sterk gefragmenteerd is, bieden de huidige systemen van luchtverkeersdienstverlening onvoldoende ruimte aan de voorspelde verdubbeling van het luchtverkeer.

De Europese Commissie wil met het SES-programma de prestaties van het Europese luchtverkeersmanagement drastisch verbeteren voor wat betreft veiligheid, capaciteit, kosten en duurzaamheid, en deze prestaties zo in overeenstemming brengen met de marktvrage. De inzet van het SES-programma is om via samenwerking en mogelijk uiteindelijk integratie van luchtverkeersleidings-

organisaties de genoemde versnippering te reduceren en zo deze doelen te bereiken. LVNL is net als de andere Europese luchtverkeersleidingsorganisaties sinds april 2004 gebonden aan de SES-regelgeving. Invoering van Europese regelgeving en verordeningen vergen van alle luchtverkeersleidingsorganisaties grote inspanningen. Ongeveer zestig LVNL'ers in alle geledingen van de organisatie zijn in hun werk bezig met het implementeren van nieuwe Europese regels.

Internationale samenwerking

Om aan de ambitieuze doelstellingen van de Europese Commissie te kunnen voldoen, moeten luchtverkeersleidingsorganisaties steeds meer gaan samenwerken. De belangrijkste verplichting voor Europese lidstaten in het kader van SES is de instelling van grensoverschrijdende functionele luchtruimblokken (Functional Airspace Blocks - FAB's) die ingericht moeten zijn op het faciliteren van verkeersstromen in plaats van op nationale grenzen. De instelling van een FAB moet in het betrokken luchtruim leiden tot verbeterde veiligheid, meer capaciteit en hogere kosteneffectiviteit. Inmiddels lopen er meerdere FAB-initiatieven. De civiele en militaire luchtvaartautoriteiten van de Benelux, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland maakten in 2007 goede vorderingen met de in 2006 gestarte haalbaarheidsstudie naar zo'n gemeenschappelijke luchtruimstructuur (FAB Europe Central). LVNL wil door samen te werken een sterke positie blijven innemen op het Europese speelveld voor luchtverkeersdienstverlening. Die sterke positie stelt LVNL in staat het bestaansrecht van de eigen activiteiten robuuster te maken en de verdere ontwikkeling van Schiphol als Mainport te ondersteunen.

FAB Europe Central

De verplichting voor het instellen van een FAB geldt voor het hogere luchtruim. Aan de FAB Europe Central (FAB EC) haalbaarheidsstudie neemt daarom ook het Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) van Eurocontrol deel. Het Verenigd Koninkrijk volgt de studie vooralsnog als waarnemer.

Doel van LVNL en de Nederlandse overheid is om ook het lagere luchtruim bij de studie te betrekken zodanig dat de belangen van de Mainport Schiphol en de aansluiting van de luchthaven op doorgaande luchtroutes het beste worden gediend. LVNL leverde in het verslagjaar met een dertigtal experts op verschillende niveaus een wezenlijke bijdrage aan de studie. Inzet van LVNL was daarbij ook het behartigen van de belangen van de omwonenden van Schiphol door eisen te stellen aan de milieuvriendelijkheid van het toekomstige Europese ATM-systeem.

Op werkgroepniveau zijn bij de zeven deelnemende luchtverkeersleidingsorganisaties totaal circa tweehonderd mensen bij de studie betrokken. In de eind 2007 voltooide eerste fase van de studie bepaalden de partnerorganisaties de prestatiedoelstellingen op het vlak van veiligheid, milieu, capaciteit, kosteneffectiviteit, vluchtefficiëntie en de effectiviteit van militaire missies.

Uitgaande van de verwachte groei in Europa beoogt de FAB EC:

- * verbetering van de veiligheid en het efficiënt beheer van het luchtverkeer;
- * een gemiddelde vertraging per vlucht van maximaal één minuut;
- * reductie met 17 procent van en-route tarieven en een stijging van de kosten met niet meer dan 25 procent tussen 2007 en 2018.

Voorts zal de FAB EC bijdragen tot de vermindering van de negatieve milieu-impact van de luchtvaart door routes en vluchtprofielen te optimaliseren, daarmee de af te leggen afstand te verkleinen en zo emissies te helpen verlagen.

Samenwerking met DFS

Vooruitlopend op het unieke en tijdrovende FAB-internationaliseringsproces onderzoekt LVNL met de Duitse partnerorganisatie DFS of de tussen beide luchtverkeersleidingsorganisaties bestaande samenwerking verder kan worden uitgebreid. LVNL en DFS tekenden daartoe op 23 november 2007 een Memorandum of Understanding (MoU). Qua visie op de verdere ontwikkeling van luchtverkeersleiding staat DFS vergeleken met Europese collega-organisaties dicht bij LVNL. Beide organisaties hebben ook dezelfde systeemleveranciers. Als eerste stap gaan de twee organisaties nauwkeurig in kaart brengen wat de mogelijkheden tot samenwerking zijn op het gebied van technische infrastructuur, bedrijfsprocessen, luchtruim-optimalisatie en het opleiden van luchtverkeersleiders. De intensivering van de samenwerking tussen LVNL en DFS staat open voor de collega-organisaties waarmee de haalbaarheidsstudie naar een FAB EC wordt uitgevoerd. De verdieping van de samenwerking tussen LVNL en DFS vormt daarmee een volgende stap op weg naar de realisatie van een FAB EC.

LVNL IN EUROPA

SESAR

De Europese Commissie heeft in het kader van SES ook het onderzoeksprogramma Single European Sky ATM Research (SESAR) gestart om te komen tot een nieuw gemeenschappelijk Europees concept voor luchtverkeersmanagement. De ontwikkeling van dit concept bevindt zich eind 2007 in de definitiefase. Met een investering van circa driehonderd miljoen euro per jaar vormt SESAR een belangrijke aanjager voor modernisering. In 2007 zijn de prestatievereisten van de benodigde nieuwe systemen vastgesteld. Voor het management van SESAR is in 2007 een Joint Undertaking opgericht, waarin de EU, Eurocontrol en industriepartijen participeren. LVNL besloot in 2007 tot indirecte deelname aan de ontwikkeling van SESAR, via de samenwerking met DFS die rechtstreeks participeert en via internationale organisaties als Eurocontrol en de koepelorganisatie van luchtverkeersleidingsorganisaties CANSO. Het belang van LVNL is er voor te zorgen dat de ontwikkelprioriteiten van SESAR synchroon lopen met de ontwikkeling van het eigen luchtverkeersleidingsstelsel. LVNL streeft daarbij naar aansluiting bij collega-dienstverleners met behoud van aandacht voor de specifieke Schiphol-situatie. Voor het SESAR-programma zal LVNL ook in 2008 een bijdrage leveren aan de verdere ontwikkeling van het toekomstige Europese luchtverkeersleidingsconcept. Het doel is om de benodigde nieuwe systemen tussen 2008 en 2014 te ontwikkelen. Tegen 2020 moet het nieuwe concept volledig operationeel zijn.

Vooruitblik

De FAB EC haalbaarheidsstudie zal zoals gepland in de zomer van 2008 zijn afgerond. Het is dan aan de deelnemende staten om te beslissen of deze grootste FAB van Europa daadwerkelijk wordt ingevoerd. LVNL gaat er net als de overige deelnemende luchtverkeersleidingsorganisaties vooralsnog vanuit dat de FAB EC in 2010-2011 in werking treedt. LVNL en DFS zullen in 2008 nader invulling geven aan het in het verslagjaar overeengekomen MoU met als doel op korte en op lange termijn voordelen te behalen.

De Europese Commissie beschouwt FAB's als subnetwerken van het pan-Europese SES-netwerk. In dit verband komt de Commissie medio 2008 met een SES-maatregelenpakket 'tweede fase' waarin voor luchtverkeersleidingsorganisaties nog meer nadruk wordt gelegd op prestatie- en doelmatigheidsverbetering. Voor alle grensoverschrijdende samenwerkingsinitiatieven geldt voor LVNL dat het niet alleen gaat over activiteiten samen doen maar mogelijk ook over activiteiten samenvoegen. In dat licht zal kritisch moeten worden bekeken in hoeverre de huidige juridische status van LVNL vormen van internationale samenwerking of fusie belemmert.



MICHEL BEZUIJEN
Wethouder gemeente Haarlemmermeer:

“LVNL speelt een cruciale rol in de luchtvaart. Dat moet en zal in 2008 zo blijven en ik verwacht daarbij een constructieve bijdrage om de overlast van de inwoners van Haarlemmermeer tot een minimum te beperken. Veiligheid, mainportfunctie, overlast en ruimtelijke ontwikkelingen moeten daarmee in een betere balans komen.”

VEILIGHEID

VEILIGHEID IN BALANS



LVNL staat voor een veilige afwikkeling van het luchtverkeer. Het veiligheidsbeleid van LVNL is gestoeld op de standaarden en aanbevelingen van de International Civil Aviation Organisation (ICAO), evenals op intern ontwikkelde veiligheidscriteria, onder andere met betrekking tot maximaal toelaatbaar geacht risico. LVNL is ook gecertificeerd conform de gemeenschappelijke eisen van de EU, de zogenoemde 'Common Requirements'. Daarbij voldoet LVNL aan de Europese veiligheidsnormen voor luchtverkeersleiding.

Het bedrijfsmanagementsysteem van LVNL, inclusief het veiligheidsmanagement, is al sinds 2003 gecertificeerd tegen de ISO 9001:2000 norm.

Beheersing van veiligheid

VEILIGHEIDSMANAGEMENTSYSTEEM

Het veiligheidsmanagementsysteem van LVNL is gebaseerd op een gesloten regelsysteem. Hierin wordt uit gemelde afwijkingen en proactieve veiligheidsonderzoeken lering getrokken en worden verbeteringen voorgesteld. Ook internationaal opgedane ervaringen worden hierin meegenomen voor zover zij van toepassing kunnen zijn op LVNL. Hiermee worden veiligheidsrisico's gestructureerd in kaart gebracht, geanalyseerd en beheerst.

Er zijn in 2007 zeven interne onderzoeksrapporten over voorvallen gemaakt, deze leverden in totaal 49 aanbevelingen op. Van bijzonder belang is het rapport over risico's bij baankruisingen (runway incursions) op Schiphol over de gebruiksplannen 2005 en 2006.

Op basis van intern preventief veiligheidsonderzoek zijn acht rapporten gemaakt. Deze rapporten leverden elf aanbevelingen op, welke in de organisatie in behandeling zijn genomen.

VAKBEKWAAMHEID

Eén van de middelen die standaard wordt ingezet om de vakbekwaamheid van het verkeersleidingspersoneel op peil te houden, is periodieke training (recurrent training). Daarnaast wordt de vakbekwaamheid van luchtverkeersleiders parallel aan en direct in relatie met de verdere modernisering van het luchtverkeersleidingssysteem up-to-date gehouden. De bijscholing gebeurt door middel van trainingbulletins en (radar)simulatortrainingen. Via continue beoordeling (continuous assessments) wordt de vakbekwaamheid van het operationele personeel getoetst door collega's die daartoe als 'assessor' zijn opgeleid.

VEILIGHEIDSSASSESSMENTS

De methode 'VEM-raamwerk', waarbij VEM staat voor veiligheid, efficiëntie en milieu, is een door LVNL ontwikkeld afwegingskader. Bij veranderingen aan het ATM-systeem zorgt de methode voor betere grip op het complex van VEM-afwegingen. Elke ATM-systeemverandering wordt in principe begeleid door een VEM-effectrapportage, of een VEM-effectindicatie.

Voor de Mainport Schiphol zijn in 2007 één VEM-effectrapportage en veertien VEM-effectindicaties uitgevoerd. De VEM-effectrapportage betreft het baanbeveiligingsbeleid. Het project Baanbeveiligingsbeleid omvat 23 maatregelen ter verhoging van de veiligheid op en rond de start- en landingsbanen van Schiphol. In de rapportage zijn alle maatregelen onder meer getoetst op het veiligheidseffect. Zeven maatregelen vertoonden mogelijke negatieve effecten. In het project wordt dit opgepakt. Een voorbeeld van een VEM-effectindicatie is het pakket 'Hinderbeperkende Maatregelen Tafel van Alders'. Een belangrijke maatregel uit dit pakket behelst de eventuele wijziging van twee vertrekroutes van de Polderbaan. Doel hiervan is het verminderen van de geluidbelasting in Amsterdam en Amstelveen.

Naar aanleiding van een toenemend aantal 'runway incursions' op Maastricht Aachen Airport werd een veiligheidsstudie uitgevoerd naar de gewijzigde procedures en het ingevoerde beleid voor veiligheidsdrempels (stopbars). Daaruit bleek dat er geen onacceptabel risico aanwezig is door de introductie van de stopbars.

VEILIGHEID

BEWAKEN VAN VEILIGHEIDSPRESTATIES

LVNL beschikt over een managementinformatiesysteem waarin de operationele prestaties ten aanzien van veiligheid, efficiency en milieu automatisch worden gevolgd en vastgelegd. Daarnaast worden door het operationele personeel gemelde voorvallen in een speciale database geregistreerd en geclassificeerd op basis van de ernst oplopend van categorie V1 tot categorie V4*. Veiligheidsindicatoren worden, samen met andere managementinformatie op het gebied van veiligheid, gebruikt om het operationele proces bij te sturen indien daar aanleiding voor is. Alle gemelde voorvallen van categorie V2 en hoger worden ook geclassificeerd volgens de definitie die Eurocontrol daarvoor hanteert. Deze gegevens worden door LVNL ook aan IVW geleverd. LVNL gebruikt de veiligheidsgegevens intern op grote schaal om voortdurend de veiligheidsprestaties te bewaken en zo nodig bij te sturen.

SAFETY PROMOTION

1 - VEM-management

In 2007 is een document opgesteld waarin de VEM-methodologie wordt uitgelegd, met name de verantwoordelijkheden, producten, processen en methoden die LVNL kent om VEM te meten en waar nodig bij te sturen. Dit generieke document zal nog worden aangevuld met meer gedetailleerde beschrijvingen voor elk van de afzonderlijke elementen van VEM.

2 - Safety Bulletins en Safety Letters

Periodiek verschijnen er zogenoemde Safety Bulletins. Dit zijn magazineachtige uitgaven speciaal bedoeld voor operationeel personeel en behandelen uitsluitend veiligheidszaken.

* V1: voorvallen zonder gevolgen voor luchtverkeersleiding;
V2: voorvallen met gevolgen voor luchtverkeersleiding, echter zonder tot een gevaarlijke situatie te leiden;
V3: voorvallen die tot een potentieel gevaarlijke situatie leiden;
V4: voorvallen waarbij sprake is van een gevaarlijke situatie of ongevallen met betrokkenheid van luchtverkeersleiding.

3 - Regional Unit en safety

De Regional Unit (RU) organiseerde in november 2007 een speciale themadag 'Safety' om bij de RU-medewerkers de betrokkenheid bij veiligheidstaken en verantwoordelijkheden verder aan te scherpen. Veiligheid stond als onderwerp in december 2007 ook op de agenda van het periodieke overleg met gebruikers (user consultation meetings) van de regionale luchthavens. Op vliegscholen werden aanvullende presentaties gegeven.

Veiligheidsprestaties

LVNL registreerde in 2007 in totaal 3.840 meldingen van voorvallen met relevantie voor de veiligheid, tegen 2.959 in 2006. De forse toename ten opzichte van 2006 is het gevolg van de in het verslagjaar ingegane wettelijke verplichting om alle voorvallen, ook kleinere, te melden. Bij deze wet geldt ook een bredere omschrijving van te melden voorvallen dan voorheen. Daarbij heeft de permanente aandacht van LVNL voor veiligheid geleid tot een nog verder toegenomen veiligheidsbewustzijn, waardoor eveneens meer voorvallen werden gemeld. LVNL had in het verslagjaar geen aanwijzingen dat de toename van het aantal meldingen te maken heeft met een afname van de veiligheid. Het merendeel van de in 2007 gemelde voorvallen betrof een V1- of V2-melding, waarbij dus geen gevaarlijke situatie is ontstaan (zie figuur 14 op pagina 89).

In 2007 deden zich vijf V4-voorvallen voor, waarvan vier op of in het luchtruim van Schiphol en één in het luchtruim van Beek.

MAINPORT SCHIPHOL

Er hebben zich in 2007 op Schiphol vier voorvallen voorgedaan in de categorie V4. Op 5 maart 2007 werd na toestemming daartoe van de verkeersleiding een start uitgevoerd door een ander vliegtuig dan waarvoor deze toestemming was bestemd. Dit werd door de verkeersleiding tijdig onderkend en de piloot van het te vroeg startende vliegtuig werd geïnstrueerd de start af te breken.

Op 8 juli 2007 was er een runway incursion waardoor een vliegtuig de naderingsvlucht naar de Aalsmeerbaan moest afbreken en een doorstart moest maken. Op 22 september deed zich een afwijking voor van een aanvliegeroute en op 6 december deed zich een ernstige overschrijding van de separatiernorm voor. Twee vliegtuigen kwamen toen zo dicht bij elkaar in de buurt dat er sprake was een gevaarlijke situatie. Naar alle voorvallen zijn onderzoeken gestart. Daarvan zijn er inmiddels drie afgerond.

LVNL volgt deze ontwikkeling nauwlettend, maar kon in het verslagjaar geen oorzakelijk verband vaststellen tussen de voorvallen. Er is in 2007 geen sprake geweest van een andere manier van verkeer afhandelen, noch zijn er ingrijpende systeemwijzigingen geweest. Ook het verkeersaanbod was niet significant anders. Hieruit volgt dat er geen directe maatregelen konden worden aangewezen waarmee deze voorvallen voorkomen hadden kunnen worden. De onderzoeksresultaten kunnen leiden tot verdere verbetering van de veiligheid. LVNL streeft in het algemeen naar vereenvoudiging van het complexe luchtverkeersleidingssysteem omdat dit de veiligheid van het afhandelen van vliegverkeer ten goede zal komen. Het aantal runway incursions op Schiphol is niet gestegen ondanks de toename in vliegbewegingen (zie figuur 15 op pagina 89).

REGIONALE LUCHTHAVENS

Bij de regionale luchthavens heeft zich in het verslagjaar in het luchtruim van Beek één voorval in de categorie V4 voorgedaan. Dit betrof een voorval op 2 augustus waarbij een sportvliegtuig te dicht in de buurt kwam van een commercieel vliegtuig dat bezig was met een nadering. Het voorval is nog in onderzoek.

Na de introductie van stopbars op Beek werd er 35 keer ongeoorloofd overheen gereden. Er was daarbij sprake van de lichtste categorie incursions, waarbij nergens een onveilige situatie is ontstaan.

Een bewustwordingscampagne met extra informatie werd gestart op de luchthaven en er werd extra aandacht besteed aan het juiste gebruik van radiotelefonie.

Daarop werd een afnemende trend zichtbaar in het aantal incursions. Op Eelde bleef het aantal incursions gelijk aan dat van 2006.

Er is een toenemende trend zichtbaar in het aantal vluchten dat afwijkt van instructies gegeven door verkeersleiders in de luchtruimen van Beek en Eelde. Dit komt voornamelijk door de toename van het lesverkeer en als gevolg daarvan het relatief hoge aantal onervaren vliegers. Daarbij zijn in het verslagjaar echter geen onveilige situaties ontstaan. Overleg vindt plaats met de vliegscholen.

Het aantal doorkruisingen zonder toestemming in het luchtruim rond Maastricht verdubbelde ten opzichte van 2006. De toename is vooral veroorzaakt door de in april 2007 gewijzigde classificatie van het luchtruim van Beek. Veel verkeer dat op zicht vliegt aan de hand van zogenoemde Visual Flight Rules (VFR) is nog niet gewend aan de nieuwe regel dat ook dit verkeer zich voortaan via de radio dient te melden bij de verkeersleiding van Beek. Ondanks deze toename is door de nieuwe luchtruimclassificatie de veiligheid verder verbeterd door de afname van onbekend verkeer. Bovendien zijn afspraken gemaakt met IVW over het verder terugdringen van het probleem met VFR-verkeer. Opvallend is dat het aantal ongeautoriseerde kruisingen als gevolg van coördinatieproblemen tussen de Belgische en Nederlandse luchtverkeersdienstverleners in de tweede helft van het verslagjaar vrijwel tot nul is gereduceerd nadat er maatregelen tegen werden genomen.

In het luchtruim van Eelde is het aantal ongeautoriseerde kruisingen meer dan verviervoudigd. Deze kruisingen hebben allemaal betrekking op VFR-verkeer, zowel klein recreatief verkeer als militair verkeer. Ook hier zijn de afspraken, zoals gemaakt met IVW, van groot belang om tot reductie van het aantal voorvallen te komen. Zowel op Beek als op Eelde deden zich in dit verband geen gevaarlijke situaties voor.

VEILIGHEID

Verbetering operationele veiligheid

LVNL voert een groot aantal programma's uit om de veiligheid te verbeteren. Vooral vermeldenswaardig zijn de volgende programma's:

MAINPORT SCHIPHOL

Op Schiphol loopt een reeks van acties ter voorkoming van voorvallen op en nabij start- en landingsbanen als gevolg van onjuist gebruik van aanwezige stopbars. Een speciaal multidisciplinair Runway Safety Team (RST) waaraan ook LVNL deelneemt, adviseert directies van de bedrijven op de luchthaven over veiligheidsmaatregelen. De doelstelling is om, samen met de partners, het absolute aantal runway incursions in vijf jaar te halveren.

AFHANDELINGSOVEREENKOMSTEN MET DE MILITAIREN

Vliegverkeer onder militaire luchtverkeersleiding komt soms onverwacht in het civiele luchtruim. Dan komt het voor dat militaire vliegtuigen te dicht in de buurt komen van civiele vliegtuigen. Zowel aan de kant van LVNL als van de Koninklijke Luchtmacht (KLu) zijn in het verslagjaar procedures en afhandelingsvoorschriften getoetst. Daaruit bleken geen nalatigheden. Personeel aan beide zijden is nogmaals geïnstrueerd over de afhandelingsovereenkomsten.

NOORDZEE LUCHTRUIM

In september 2002 gaf de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat opdracht tot een onderzoek naar maatregelen ter verbetering van de veiligheidssituatie in het Nederlandse deel van het luchtruim boven de Noordzee. In 2005 is een pakket maatregelen voorgesteld en overgenomen. Onder leiding van de zogenoemde Taskforce Noordzee wordt door alle betrokken partijen gewerkt aan de uitvoering van de voorgestelde maatregelen. Zo zijn in het verslagjaar ter verbetering van de radiodekking boven de zogenoemde North Sea Area Amsterdam twaalf boorplatforms voorzien van zend- en ontvangapparatuur. Dit nieuwe systeem zal naar verwachting eind mei 2008 volledig operationeel zijn. Dankzij de sinds 22 november

2007 geldende verplichting voor alle vluchten in het betrokken stuk luchtruim tot het voeren van een transponder, is verkeer dat voorheen alleen op zicht vloog (VFR-verkeer) en voor de verkeersleiding 'onbekend' was, voortaan beter waar te nemen door het Flight Information Centre van LVNL.

ATC FACTSHEETS

Met ingang van 3 oktober is de website van de Operationele Helpdesk van LVNL uitgebreid met een nieuwe LVNL-publicatie: de ATC Factsheets (zie www.lvn-ohd.nl). Luchtvaartmaatschappijen en vliegers die van of naar Schiphol vliegen kunnen in deze Engelstalige factsheets achtergrondinformatie vinden over ATC-procedures en werkwijzen die op Schiphol gebruikelijk zijn, maar minder vaak worden toegepast op andere luchthavens. Met deze informatie kan het briefingmateriaal dat maatschappijen en vliegers gebruiken, worden geoptimaliseerd.

REGIONALE LUCHTHAVENS

Voor Beek is een programma gestart om de complexiteit van het naderingsgebied (TMA) van deze luchthaven te verminderen. Sinds medio 2007 vindt regelmatig overleg plaats tussen de verkeersleiding van Beek en Luik Airport over de afhandeling van het luchtverkeer in de grensstreek. Daarnaast onderzoekt LVNL samen met haar coördinatiepartners in België de mogelijkheid tot flexibel gebruik van een stuk luchtruim in de grensstreek tussen Beek en Luik Airport. Ook is in het verslagjaar de aanzet gegeven tot een onderzoek naar de inrichting van een grensoverschrijdend centrum voor naderingsverkeersleiding voor Beek en Luik Airport.

Veiligheidsmanagement luchtvaartketen OVERHEID

Samen met het directoraat-generaal Transport en Luchtvaart (DGTL) en IVW heeft LVNL in 2007 parameters ontwikkeld voor het meten van de veiligheidsprestatie van LVNL. Op basis van deze set proefindicatoren zal aansluiting worden gezocht bij Europese ontwikkelingen. In 2008 verschijnt hierover een eindrapportage.

VEILIGHEIDSPATFORM SCHIPHOL

Alle bedrijven en organisaties die zich op Schiphol met vliegverkeer bezighouden, maken deel uit van het Veiligheidsplatform Schiphol (VpS). Dit platform heeft zich ook in 2007 met betrekking tot 'flight safety' gericht op de belangrijkste knelpunten: vogelaanvaringen en runway incursions. Hiervoor is wederom een aantal beheersmaatregelen genomen, zoals een structurele reductie van het aantal baan-kruisingen.

ANALYSEBUREAU LUCHTVAARTVOORVALLEN

Op 4 januari 2007 ging het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) van IVW van start. Dit speciale loket verzamelt en beoordeelt meldingen van voorvallen ('safety occurrences') in het kader van de 'Wet melden voorvallen'. Ook wisselt het informatie uit met bevoegde instanties van andere lidstaten en stuurt het informatie toe aan regelgevende instanties (wereldwijd) en aan instanties met onderzoeksbevoegdheid voor ernstige voorvallen in de luchtvaart in de EU. In 2008 wordt een eerste analyse verwacht op basis van de gemelde voorvallen. LVNL meldt alle incidenten aan het ABL.

EUROCONTROL

Met het agentschap Eurocontrol werd in 2007 op verschillende niveaus intensief samengewerkt ter verdere verbetering van veiligheidsmanagement. Er werd een werkplan ontwikkeld dat de route aangeeft waarlangs tot een beheerste en goede set van veiligheidsindicatoren kan worden gekomen. Ook zijn er initiatieven genomen voor het kunnen vaststellen van een acceptabel minimaal veiligheidsniveau van luchtverkeersdienstverlening en van een risicoclassificatieschema.

EUROPESE COMMISSIE

Binnen de Europese Unie komt het onderwerp veiligheid in de luchtvaart uitgebreid aan de orde in het kader van SES en FAB.

CANSO SAFETY STANDING COMMITTEE

Binnen CANSO geeft LVNL leiding aan het Safety Standing Committee. Luchtverkeersleidingsorganisaties wisselen in deze commissie wereldwijd ervaringen uit op het gebied van veiligheidsmanagement. Een belangrijk thema is het meetbaar maken van veiligheidsprestaties en het maken van internationale afspraken daarover.

EFFICIENCY

LVNL RESULTAATGERICHT

LVNL heeft resultaatgerichtheid hoog in het vaandel staan. Tegelijkertijd blijkt uit vergelijkingen van de onafhankelijke Performance Review Unit van Eurocontrol dat LVNL gemeten naar kosten per gecontroleerd vliegtuig niet goed scoort vergeleken met andere Europese luchtverkeersleidingsorganisaties. Redenen hiervoor zijn onder meer de complexiteit van het banenstelsel van Schiphol en het verhoudingsgewijs kleine Nederlandse luchtruim, dat tot de meest gecompliceerde van Europa wordt gerekend. Beide factoren hebben een onmiskenbare invloed op het doelmatigheidsniveau. Daarnaast blijkt uit analyses van Eurocontrol dat vooral de omvang en kosten van ondersteunende functies debet zijn aan de lagere doelmatigheidsprestatie in vergelijking met collega-organisaties. Ook is het zo dat onze stakeholders

steeds hogere eisen stellen aan de dienstverlening van LVNL. Daarbij ligt de nadruk op de verbetering van de economische en milieuprestaties. Alles wat LVNL doet ter verbetering van de operatie en het accommoderen van de groei van het verkeer binnen de wettelijke milieukaders, moet echter ook in het teken staan van verbetering van de veiligheid. Inmiddels heeft de organisatie programma's gestart om de doelmatigheid van de ondersteunende functies te verbeteren. Deze programma's zullen in de loop van 2008 en de jaren daarna resulteren in een gestage afname van de formatie in de ondersteunende functies.

Verkeerscijfers

In 2007 is LVNL overeenkomstig Europese afspraken overgestapt op een nieuw systeem voor registratie en analyse van statistische gegevens. Dit heeft, door een meer strikte toewijzing van verkeer aan verschillende verkeersleidingsafdelingen, geleid tot verschillen met de registratie van het oude systeem.

In het volgende overzicht zijn voor Amsterdam Area Control Centre (ACC) en voor Schiphol Tower/Approach (TWR/APP) de cijfers en de groeipercentages weergegeven zoals geregistreerd in het nieuwe systeem. De cijfers zijn daarom in absolute zin niet geheel vergelijkbaar met die van het jaarverslag 2006. De groei van het luchtverkeer heeft zich over geheel 2007 genomen voortgezet, hoewel in de laatste maanden van 2007 de groei leek te stagneren. Het drukt voor de algemene verkeersleiding en voor Schiphol in het verslagjaar was het in de maand juli.

De hoeveelheid afgehandelde vluchten op Rotterdam Airport is vergeleken met vorig jaar licht gestegen (twee procent). De luchthaven Groningen Airport Eelde had opnieuw een bijzonder sterk jaar, met een groei van acht procent in afgehandelde vluchten.

Op Beek nam de hoeveelheid verkeer ook fors toe. Deze toename is vooral toe te schrijven aan een sterke groei van het aantal lesvluchten.

Amsterdam Area Control Centre - ACC

Totaal aantal afgehandelde vluchten	556.681 (2006: 536.923)
Vershil ten opzichte van 2006	+3,7%
Drukste maand	juli

Schiphol Tower/Approach - TWR/APP

Totaal aantal afgehandelde vluchten	449.956 (2006: 435.967)
Vershil ten opzichte van 2006	+3,2%
Drukste maand	juli

Rotterdam Airport - Rotterdam

Totaal aantal afgehandelde vluchten	65.531 (2006: 64.266)
Vershil ten opzichte van 2006	+1,9%
Drukste maand	april

Maastricht Aachen Airport - Beek

Totaal aantal afgehandelde vluchten	19.454 (2006: 14.393)
Vershil ten opzichte van 2006	+35,2%
Drukste maand	oktober

Groningen Airport Eelde - Eelde

Totaal aantal afgehandelde vluchten	59.400 (2006: 54.844)
Vershil ten opzichte van 2005	+8,3%
Drukste maand	mei

Vertraging

De vertragingen toe te schrijven aan LVNL, zijn in het verslagjaar gestegen. Vertragingcijfers zijn afkomstig uit het systeem van de Central Flow Management Unit (CFMU) van Eurcontrol. Het totaal aantal Europese vertragingen in 2007 bedroeg 21.543.635 minuten. Van dit totaal was 2,38 procent toe te schrijven aan LVNL (2006: 1,04 procent van 18.352.006 minuten). Van het totaal aantal vluchten afgehandeld door LVNL, werden 40.962 vluchten gereguleerd. De totale vertraging op die gereguleerde vluchten bedroeg 458.518 minuten, een stijging

EFFICIENCY

van 140 procent ten opzichte van 2006. Per vertraagde vlucht bedroeg de vertraging in het verslagjaar gemiddeld 21 minuten (tegen 20,6 minuten in 2006). De voornaamste oorzaak van de toename was het weer. Harde wind, mist en onweersbuien veroorzaakten tweederde van de totale vertraging in 2007. Technische problemen met radarschermen bij de naderingsverkeersleiding op Schiphol vormden een andere belangrijke oorzaak (23 procent van het totaal). ACC had minder te kampen met vertragingen. Dankzij het in 2006 opsplitsen van het oostelijk werkgebied van ACC (Sector 2) in een noordelijk en een zuidelijk deel, namen de vertragingen in dit totale gebied in het verslagjaar met tachtig procent af terwijl het verkeersaanbod er toenam. Daartegenover stond dat verhoogd aanbod vanuit het zuiden in het verslagjaar leidde tot 6.671 minuten vertraging in het zuidelijke werkgebied van ACC, terwijl die Sector 3 in 2006 geen vertragingen opleverde.

Capaciteitsontwikkeling

De belangrijkste parameter voor de mainport-operatie is de uurcapaciteit en de betrouwbaarheid. LVNL realiseert samen met de collega-organisatie van de Parijse luchthaven Charles de Gaulle de hoogste uurcapaciteit van Europa. De beschikbare capaciteit hangt af van een groot aantal factoren, met als voornaamste de weersomstandigheden. Daardoor is de maximale capaciteit niet de volledige tijd beschikbaar. Circa twintig procent van de tijd is de capaciteit laag als gevolg van het weer. De ontwikkeling van de afhandelingscapaciteit door de jaren heen hangt direct samen met de veranderingen aan het luchtverkeersleidingssysteem. Enkele belangrijke voorbeelden van wijzigingen in de afgelopen jaren zijn de ingebruikname van nieuwe rijbanen en de verbeterde intercom tussen de beide verkeerstorens op Schiphol en de naderingsverkeersleiding. Daarnaast hebben ook procedurewijzigingen, zoals de preferentievolgorde van baancombinaties, invloed op de beschikbare capaciteit.

In de figuren 5 en 6 op pagina 87 is de beschikbaarheid van de capaciteit op Schiphol weergegeven tijdens landings- en startpieken in de zomers van 2007 en 2008.

LVNL streeft in de ontwikkeling van het luchtverkeersleidingssysteem naar een verhoging van de beschikbare capaciteit en vooral naar het verbeteren van de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van die capaciteit.

Vooruitblik

Het realiseren van de door het kabinet gewenste groei bij ten minste gelijkblijvende veiligheid, betekent dat de veiligheid per vlucht omhoog moet. In dit verband is LVNL voorstander van vervanging van het huidige '2+1 baangebruik' door '2+2 baangebruik' omdat dit leidt tot een stabielere en meer voorspelbaar verkeersbeeld. De piek uurcapaciteit neemt bij '2+2 baangebruik' toe tot 120 bewegingen tegen 108 nu. '2+2 baangebruik' sluit bovendien aan bij het streven van LVNL naar het introduceren van geluidsarme naderingen in glijvlucht (Continuous Descent Approach - CDA) standaard overdag. Bij CDA's volgen vliegtuigen vanaf een grotere hoogte zoveel mogelijk hun natuurlijke dalprofiel over een vaste naderingsroute. Daarvoor is minder motorvermogen nodig. Het vliegtuig zelf veroorzaakt daardoor minder geluid en het vliegverkeer wordt geconcentreerd op vaste routes die lopen over dun bevolkt gebied. CDA's worden op Schiphol op dit moment alleen in de nachtperiode uitgevoerd. Bij het huidige baangebruik zou invoering van CDA's overdag teveel ten koste gaan van de capaciteit. Met '2+2 baangebruik' is een aanzienlijke vermindering van de hinder in het buitengebied mogelijk. Daarentegen zouden in het binnengebied meer woningen worden gehinderd omdat dan minder geluidspreferentieel wordt gevlogen.



MICHEL VAN DORST
KLM vice-president Air Traffic Management:

“Mijn verwachting is dat LVNL ook in 2008 weer voldoet aan de capaciteitsvraag met een minimum aan restricties. Daarnaast hoop ik dat LVNL zich samen met de sectorpartijen blijft inspannen voor CDM- en KDC-projecten. Dit biedt voordelen zowel voor KLM als voor de omgeving.”

BEDRIJFSVOERING

BORGING VAN CONTINUÏTEIT

In de (internationale) omgeving waarbinnen LVNL opereert vinden grote veranderingen plaats. Deze veranderingen zijn ook van invloed op de LVNL-bedrijfsvoering. LVNL baseert haar bedrijfsvoering op vier strategische focusgebieden die bepalend zijn voor de borging van de continuïteit van haar dienstverlening:

- * sterke en stabiele positie in het Europese ATM-speelveld;
- * duurzame ontwikkeling van de Mainport Schiphol;
- * kostendekkende operatie op de regionale luchthavens;
- * het eigen huis op orde.

Binnen dit kader en ook gelet op de belangen van haar klanten, blijft LVNL streven naar 'Operational Excellence'. Dit houdt in dat LVNL haar klanten een hoge kwaliteit van dienstverlening wil bieden tegen zo laag mogelijke kosten. De inzet voor de komende jaren is verdere procesvereenvoudiging en nog meer transparantie van prestaties en kosten. Daarbij zal ook sprake zijn van een kritische herbezinning op het wettelijke takenpakket van de organisatie.

Business and Annual Plan

Het Business and Annual Plan (BAP) 2008-2012, opgesteld conform de Europese Gezamenlijke Eisen ('Common Requirements'), verschaft inzicht in de doelen die LVNL zichzelf in deze periode stelt. Het geeft ook inzicht in de middelen die nodig zijn voor het bereiken van deze doelen. De belangrijkste wijzigingen in het BAP 2008-2012 ten opzichte van het in 2006 opgestelde BAP 2007-2011 zijn:

- * de ten doel gestelde personele reductie die gedeeltelijk tegemoet komt aan de door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gevraagde bijdrage aan de bezuinigingsdoelstelling van het kabinet;
- * de in november 2007 met DFS ondertekende MoU voor een verdieping van de bestaande samenwerking;
- * de MER 'Middellange Termijn' voor het in kaart brengen van de milieueffecten van maatregelen die bedoeld zijn om Schiphol tot 600.000 bewegingen in 2018-2020 te laten groeien;
- * het samen met AAS verder inrichten van Bas;
- * het samen met België en Duitsland streven naar het inrichten van één grensoverschrijdend centrum voor naderingsverkeersleiding voor de luchthavens van Luik en Beek.

Beleidskaderbrief

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geeft met ingang van 2006 jaarlijks in een beleidskaderbrief aan welke bijdrage van LVNL op belangrijke beleidsonderwerpen wordt verwacht. Hoewel de beleidskaderbrief geen formele basis heeft in de wet, vormt deze voor LVNL een belangrijke bouwsteen voor het formuleren van de strategie en het BAP. In de beleidskaderbrief 2008 zijn voor de eigen organisatie ('huis op orde') kosteneffectiviteit en kostenbesparingen de kernwoorden.

In het coalitieakkoord van het kabinet Balkenende IV is een reductie van het aantal werknemers bij ZBO's met een uitvoeringstaak afgesproken van tien procent over vier jaar. Van deze tien procent wordt verondersteld dat de helft gerealiseerd kan

worden door efficiencyverbetering. De andere helft kan worden gerealiseerd onder condities, bijvoorbeeld met consequenties voor de aard, omvang en kwaliteit van de dienstverlening. Voor LVNL komt dit bezuinigingsverzoek neer op een reductie van 94 Fulltime Equivalenten (FTE) en een directe besparing van bijna 0,4 miljoen euro. LVNL had in 2007 echter al vóór het verschijnen van de beleidskaderbrief eigen doelstellingen ontwikkeld ter verbetering van de efficiëntie op basis van vergelijking met andere luchtverkeersleidingsorganisaties in Europa. Deze doelstellingen komen ruwweg overeen met de helft van de door het kabinet gevraagde reductie. In het BAP 2008-2012 heeft LVNL een reductie voorzien van 47 FTE op basis van te behalen efficiëntiewinst. De mogelijkheden voor een aanvullende vermindering worden onderzocht, maar zullen aanvullende besluitvorming vergen omdat deze vermindering effect zal hebben op de taakuitoefening van LVNL. Aangezien LVNL een tariefgestuurde ZBO is, heeft de beoogde FTE-reductie geen enkel effect op de Rijksbegroting. LVNL zal de financiële gevolgen van de FTE-reductie zeer kritisch in ogenschouw nemen en is van mening dat de gevolgen niet tot hogere kosten mogen leiden voor de luchtvaartmaatschappijen.

Benchmark 'cost-effectiveness'

LVNL startte in 2007 samen met een externe adviseur een onderzoek naar de doelmatigheid van de eigen ondersteunende diensten. Dit zijn alle activiteiten die de luchtverkeersleiders ondersteunen bij het uitvoeren van hun taak. Het onderzoek richt zich op de omvang (FTE en kosten) van deze diensten. In de opzet van het onderzoek is onderscheid gemaakt tussen generieke en specifieke ondersteuning. De generieke diensten worden door benchmarking vergeleken met andere ZBO's in Nederland die te maken hebben met een vergelijkbare regeldruk. Voor de specifieke ondersteuning - functies die uniek verbonden zijn aan de LVNL-kerntaak - vindt vergelijking plaats met enkele andere luchtverkeersleidingorganisaties in Europa. Het eindresultaat van het onderzoek wordt verwacht in april 2008.

BEDRIJFSVOERING

Certificering tegen Gezamenlijke Eisen

Nationale overheden mogen van de Europese Commissie vanaf 2007 voor het leveren van luchtverkeersdiensten alleen nog een luchtverkeersleidingorganisatie aanwijzen die gecertificeerd is volgens de Europese Gezamenlijke Eisen. LVNL verwierf dit certificaat begin 2007. De Gezamenlijke Eisen volgen uit het SES-programma en hebben tot doel een gelijk speelveld ('level playing field') te creëren, om samenwerking tussen luchtverkeersdienstverleners te bevorderen. De Gezamenlijke Eisen stellen hoge eisen op het gebied van veiligheid (safety). Additionele eisen worden gesteld aan onder andere beveiligingsmanagement (security) en bedrijfseconomische aspecten. De National Supervisory Authority (NSA) stelt vast of een luchtverkeersleidingsorganisatie aan de gestelde eisen voldoet. Voor Nederland is de NSA ondergebracht bij IVW. De certificering vindt eenmalig plaats, maar LVNL zal in dit kader continu onder toezicht blijven van IVW, die daarbij wordt ondersteund door DGTL.

Contingency en crisismanagement

De dienstverlening van LVNL is essentieel voor de luchtvaartsector. Verlaging van de capaciteit van het luchtverkeersleidingssysteem door verstoringen van het operationele proces berokkent in korte tijd grote schade. Het onderzoek naar een economisch verantwoorde inrichting van een betere 'fall-back' capaciteit (contingency) van luchtverkeersafhandeling voor de middellange termijn is eind 2006 afgerond. De reikwijdte van de te ontwikkelen maatregelen, hun aard en financiering, worden op initiatief van de overheid bepaald in 2008, conform de Gezamenlijke Eisen. Daarna zal in overleg met de KLu een implementatieplan worden ontwikkeld. De fall-back oplossing voor de lange termijn zoekt LVNL binnen de FAB Europe Central.

Samenwerking met KDC en KLu

Door het KDC dat in 2006 door LVNL samen met AAS en KLM is opgericht, zijn in 2007 diverse (deel)resultaten opgeleverd waaronder de studies 'reductie meetvluchten', 'hinderbeperkende maatregelen in microklimaten' en 'verbetering voorspelling slecht zicht'. De onderzoeksagenda van het kenniscentrum is in het verslagjaar uitgebreid met een aanzienlijk aantal nieuwe studies. Daarbij heeft DGTL als medeopdrachtgever extra financiële steun gegeven voor een aantal van deze studies. De bijdrage vanuit DGTL aan het KDC steeg daardoor van €87.000 in 2006 naar €613.000 in 2007.

Het KDC werkt nauw samen met het NLR, het KNMI en de TU Delft. De Amerikaanse vliegtuigfabrikant Boeing is een van de partijen waarmee het KDC samenwerkt onder een langlopend 'Joint Development Agreement'. Het KDC wil deze samenwerkingsverbanden in 2008 verder uitbreiden. Het kenniscentrum zal in 2008 ook een belangrijke bijdrage leveren aan de implementatie van SESAR in Nederland. De nauwe samenwerking tussen LVNL en de KLu resulteerde in 2007 in het ontwerp voor de uitbreiding van het stuk luchtruim waarbinnen LVNL het vliegverkeer van en naar het zuidoosten begeleidt in de zogenoemde Sector 2. In 2008 vinden er op basis van het ontwerp simulaties plaats. De uitbreiding van Sector 2 laat vanaf 2009 een betere afhandeling toe van het groeiende vliegverkeer van en naar Oost-Europa en Azië, in combinatie met optimale trainingsmogelijkheden voor de militairen. Bij de uitbreiding zijn ook DFS en MUAC betrokken. LVNL en de KLu troffen in 2007 ook voorbereidingen voor de inrichting van een gemeenschappelijke afdeling voor een dynamisch civiel-militair luchtruimgebruik. Deze Airspace and Flow Management Unit (AFMU), is op 1 april 2008 van start gegaan bij LVNL op Schiphol-Oost en moet rond 2010 volledig operationeel zijn.

Klantwaarderingsonderzoek

LVNL heeft te maken met een complexe omgeving en met diverse 'stakeholders' met uiteenlopende en soms ook tegenstrijdige belangen. LVNL wil de belangen van deze stakeholders zo goed mogelijk dienen en peilt daarom periodiek hun tevredenheid over haar dienstverlening. In 2006 kwam het eerste onafhankelijke klantwaarderingsonderzoek uit op een Customer Satisfaction Index (CSI) van gemiddeld hoger dan 70. In 2008 zal weer een klantwaarderingsonderzoek worden gehouden. LVNL streeft bij deze meting naar handhaving van een CSI van gemiddeld hoger dan 70. Conform de Wet luchtvaart heeft LVNL in het verslagjaar overleg gevoerd met de gebruikers van haar service voor de Mainport Schiphol. Luchtvaartmaatschappijen en belangrijke branche-organisaties worden ieder jaar uitgenodigd voor de zogenoemde User Consultation Meeting (UCM). Op Eelde en Beek hebben separate UCM's plaatsgevonden met de gebruikers van die luchthavens.

Klachtafhandeling 2007

LVNL heeft een eigen klachtenbureau. Het bureau verzorgt de afhandeling van schriftelijke klachten van externe belanghebbenden in de brede zin, conform hoofdstuk 9 'Klachtbehandeling' van de Algemene wet bestuursrecht. Klachten moeten in beginsel binnen een termijn van zes weken worden afgehandeld. Er kan eenmaal een uitstel van vier weken worden gemeld bij de afhandeling.

Van de in 2007 geregistreeerde klachten betrof 45 procent geluidhinder. Deze waren afkomstig van omwonenden van Schiphol. Van de resterende klachten kwam twintig procent van luchtvaartmaatschappijen. Daarbij ging het in de helft van de gevallen om de communicatie tussen de luchtverkeersleiding en piloten. De overige klachten waren zeer verschillend van aard. Van alle in 2007 geregistreeerde klachten kon acht procent niet binnen de reguliere afhandelingstermijn van zes weken worden beantwoord. Deze werden wel binnen de wettelijke uitstelperiode van vier weken afgehandeld. De drie nog niet in 2007 afgehandelde klachten werden begin 2008 alsnog binnen de reguliere afhandelingstermijn afgehandeld.

Het volgende overzicht geeft een beeld van de klachtafhandeling in 2007.

Aantal nog niet afgehandelde klachten 2006	3	
Aantal binnengekomen klachten in 2007	64	
Totaal aantal te behandelen klachten in 2007		67
Aantal afgehandelde klachten uit 2006 of eerder	3	
Aantal afgehandelde klachten uit 2007	59	
Aantal vervallen of niet ontvankelijk verklaarde klachten uit 2007	2	
Totaal aantal afgehandelde klachten		64
Aantal nog niet afgehandelde klachten op 31 december 2007		3

Aard van de klachten

De klachten die afkomstig waren van omwonenden betroffen vliegverkeer dat zich volledig aan de door de overheid gestelde regels voor route- en baangebruik hield. Aan deze klagers heeft het klachtenbureau nadere uitleg gegeven over het hoe en waarom van de vliegtuigen die zij waarnamen. Wanneer klachten betrekking hebben op situaties die buiten het verantwoordelijkheidsgebied van LVNL vallen, worden zij doorgestuurd naar andere instanties. De klagers worden daarvan op de hoogte gesteld. In 2007 werd negen keer doorverwezen naar diverse instanties, onder andere Dienst Luchtvaart Politie, IVW en de KLu. Klachten van maatschappijen zijn afgehandeld na intern onderzoek. Het betrof hier veelal de communicatie tussen de luchtverkeersleider en de piloot. Door middel van het uitluisteren van de beschikbare opnamebanden en het bekijken van de radardata konden misverstanden worden opgehelderd.

BEDRIJFSVOERING

Juridische aangelegenheden

De Rechtbank Haarlem heeft op 14 november 2007 de vorderingen van Chipshol Holding B.V., gebaseerd op vermeend onrechtmatig handelen van LVNL met betrekking tot ruimtelijke plannen van een gebied in de nabijheid van de luchthaven Schiphol, afgewezen. Chipshol heeft op 13 februari 2008 hoger beroep aangekend tegen dit vonnis van de Rechtbank.

Vooruitblik

LVNL is voor de komende jaren gematigd positief. In tegenstelling tot de verwachte verdere toename in het en-route verkeer lijkt het aanbod van verkeer op Schiphol te stagneren. Het zal daardoor moeilijker worden de tarieven voor luchtverkeersleiding in de toekomst niet te laten stijgen, waardoor kostenbeheersing nog belangrijker wordt. Een belangrijke doelstelling voor LVNL voor 2008 is het beteugelen van de sterk stijgende personeelskosten. De RU onderzoekt of verdere kostenbesparing mogelijk is door het aanpassen van de aard en/of omvang van de dienstverlening aan de werkelijke behoefte op Beek en Eelde. Dit onderzoek vindt plaats in nauw overleg met de betrokken luchthavens en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Met het oog op de door LVNL nagestreefde grensoverschrijdende samenwerking is tijdige politieke besluitvorming over haar toekomstige juridische status bepalend voor het succes van dit streven. LVNL streeft na om de huidige ZBO-status over te laten gaan in die van een honderd procent staats-NV. NV-vorming bij grensoverschrijdende samenwerking in een vroeg stadium is volgens LVNL een kritische voorwaarde aangezien een privaatrechtelijke rechtsvorm zich beter leent voor samenwerking dan de huidige publiekrechtelijke rechtsvorm. Zo is het eenvoudiger om internationale samenwerking op deelgebieden aan te gaan door bijvoorbeeld het stichten van 'joint ventures'.



HANS ALDERS
Voorzitter 'Tafel van Alders':

"Een goede buur is open, eerlijk en transparant. Een goede buur geeft inzicht in haar werkzaamheden en biedt een luisterend oor. Een goede buur zoekt samen met haar omgeving naar oplossingen."

LVNL EN HAAR MEDEWERKERS

BREDERE INZETBAARHEID MEDEWERKERS

De kwaliteit van de dienstverlening van LVNL wordt sterk bepaald door de kwaliteit van de medewerkers, zowel in operationele als niet-operationele functies.

Bij de inrichting van de organisatie en het realiseren van doelstellingen hebben leidinggevenden een cruciale rol.

Zij geven leiding aan het proces en aan het functioneren van de organisatie en haar medewerkers. De wijze waarop leidinggevenden hun rol vervullen is daarmee doorslaggevend voor het succes van LVNL.

Het welzijn van de medewerkers staat hoog op de bestuursagenda. Medewerkers moeten breder en langer inzetbaar zijn. In dit verband is in 2007 een begin gemaakt met de ontwikkeling van een 'Levensfase bewust personeelsbeleid' en van een scholingsprogramma ter bevordering van een bredere inzetbaarheid van medewerkers in ondersteunende functies.

Organisatiestructuur en personele bezetting

Op 31 december 2007 bestond de personele bezetting uit 988 FTE actieve medewerkers. Vergeleken met 2006 is dit een toename van 9 FTE, waarbij één FTE gelijk is aan een werkweek van 36 uur. Aan het eind van het verslagjaar was 59 FTE in opleiding voor luchtverkeersleider, vier meer dan aan het eind van 2006. (zie figuur 2 op pagina 86)

Ziekteverzuim

Het ziekteverzuim, inclusief zwangerschaps- en bevallingsverlof, viel in 2007 binnen de door LVNL gestelde norm van vijf procent. Met een percentage van 4,4 was het verzuim iets hoger dan in 2006 (3,9 procent).

Arbeidsomstandigheden en interne milieuzorg

In 2007 is een nieuw arbo- en milieuzorgbeleid geformuleerd. Dit beleid wordt in het arbo- en milieuzorgprogramma vertaald naar concrete acties en maatregelen. Bij de afdeling die verantwoordelijk is voor de technische ondersteuning van de luchtverkeersdienstverlening op Schiphol is een uitgebreide risico-inventarisatie en evaluatie uitgevoerd. Na toetsing door de Arbodienst zijn medewerkers van deze afdeling uitgenodigd voor een periodiek medisch onderzoek (PMO). In het kader van welzijn is aan alle medewerkers de griep prik en stoelmassage aangeboden. Er is energie- en waterbesparingsonderzoek uitgevoerd voor het LVNL-hoofdgebouw op Schiphol-Oost. Dit onderzoek vormt de basis voor het in 2008 uit te voeren bedrijfsenergieplan.

Bedrijfshulpverlening

Voor de bedrijfshulpverlening (BHV) was 2007 een rustig jaar. In vergelijking met voorgaande jaren zijn er minder ongevallen gebeurd. Voor een deel is dit het gevolg van een verdere aanscherping van de veiligheidsrichtlijnen. Ernstige bedrijfsongevallen hebben zich in het verslagjaar niet voorgedaan. EHBO'ers en BHV'ers hebben hun benodigde herhalingslessen gevolgd.

HRM-beleid

In 2007 is een arbeidsvoorwaardenovereenkomst afgesloten voor de periode 1 april 2007 tot 1 april 2008. Daarbij is per 1 april 2007 een salarisverhoging overeengekomen van twee procent en een verhoging van de eindejaarsuitkering tot 3,45 procent. De eindejaarsuitkering zal in stappen worden verhoogd tot 8,33 procent in 2011. Op dit beleidsterrein is de besturingsfilosofie 'Samen de afgesproken doelen bereiken' geformuleerd. Op een speciaal congres voor alle leidinggevendenden binnen LVNL is de aftrap gegeven voor de invoering van een Management Development (MD) programma. Doel van het MD-beleid is het tijdig voorzien in de behoefte aan vakbekwame en effectieve leidinggevendenden. Ter bevordering van een meer flexibele inzet van medewerkers wordt gekeken of het aantal functiebeschrijvingen kan worden verminderd. Ook is in het verslagjaar een begin gemaakt met een vereenvoudiging van de regelgeving. Voor 2008 staan de ontwikkeling van Talent Development en Competentiemanagement op de agenda.

Luchtverkeersleiderstekort

Het terugdringen van het tekort aan luchtverkeersleiders stond net als in voorgaande jaren ook in 2007 hoog op de agenda. De instroom van kandidaat-verkeersleiders was in het verslagjaar twintig procent hoger dan in 2006. Deze groei was mogelijk dankzij een meer gerichte werving en de uitbreiding van de opleidingscapaciteit. Tien leerlingen behaalden in 2007 hun bevoegdheid als verkeersleider.

LVNL EN HAAR MEDEWERKERS

In 2006 waren dat er zes. De uitstroom van luchtverkeersleiders als gevolg van het bereiken van de FLNA (Functioneel LeeftijdsNon-Activiteit)-gerechtigde leeftijd bedroeg in het verslagjaar twaalf personen tegen vijf in 2006. De tekorten bij de RU zijn bijna opgelost. Voor Beek zijn er geen tekorten meer. Voor Eelde wordt het tekort van nog twee verkeersleiders eind 2008 opgelost. De RU gaat vanaf 2008 ook opleiden voor de Mainport Schiphol (Rotterdam Airport en Lelystad Airport).

Het volgende overzicht toont het geschatte tekort aan luchtverkeersleiders, in FTE.

	2008	2009	2010	2011
Area Control Centre	11,1	12,9	11,2	9,2
Schiphol Tower/Approach	8,0	10,9	10,9	11,8
Rotterdam Airport	3,3	3,2	3,0	2,2
Maastricht Aachen Airport	0,0	0,0	0,0	0,0
Groningen Airport Eelde	2,0	0,0	0,0	0,0

Campagne en resultaten werving luchtverkeersleiders

Het jaar 2007 was een succesvol jaar voor de werving en selectie van nieuwe verkeersleiders. In totaal meldden zich 1.471 nieuwe kandidaten voor de opleiding. Na de strenge toelatingsselectie begonnen er daarvan 38 daadwerkelijk aan de opleiding, acht meer dan gebruikelijk. In 2007 werd ten opzichte van voorgaande jaren een extra klas gestart. Daarnaast is in september 2007 aan de Hogeschool van Amsterdam (HvA) de opleiding Aviation Studies ATM gestart. De opleiding van LVNL tot verkeersleider is aan deze studie gekoppeld. Doel van deze samenwerking tussen LVNL en de HvA is om potentiële aspirant-verkeersleiders die van de havo komen alvast kennis te laten maken met het vak van luchtverkeersleider. De LVNL-opleiding tot verkeersleider is toegankelijk vanaf negentien jaar.

Medewerkertevredenheidsonderzoek

In 2007 deed LVNL evenals in 2006 onderzoek naar de tevredenheid van haar medewerkers. Het medewerkertevredenheidsonderzoek (MTO) meet de balans tussen de verwachtingen van de medewerkers en de prestaties van de organisatie. Het in 2007 gehouden MTO had een goede respons (55,1 procent). Uit het resultaat spreekt een gunstig algemeen beeld, met de 7,5 die medewerkers gemiddeld gaven bij de vraag naar hun mate van 'algemene tevredenheid'. Deze score komt overeen met die in 2006. De Nationale Tevredenheidsindex (NTI) is 7,1. Extra aandacht ging er in het MTO 2007 uit naar 'klantgerichtheid', 'effectiviteit' en 'efficiëntie'. Bij al deze drie thema's is er volgens een meerderheid van de medewerkers nog ruimte voor verbetering. Vergeleken met het onderzoek in 2006 werden 'betrokkenheid' en 'integriteit' toegevoegd aan het MTO 2007. Het resultaat toont aan dat er onder de medewerkers van LVNL sprake is van een hoge betrokkenheid bij de organisatie (79,5 procent).

Vooruitblik

Vanwege het doel van de organisatie om de kosteneffectiviteit van de bedrijfsvoering voortdurend te verbeteren, richt LVNL zich in 2008 en volgende jaren vooral op de ontwikkeling van de personeelskosten. Enerzijds door in te zetten op reductie van de formatie, anderzijds door in te zetten op loonmatiging. Dit betekent voor onze medewerkers ook dat voortdurend kritisch wordt gekeken naar:

- * mogelijkheden om werkzaamheden efficiënter te verrichten;
- * nut en noodzaak van werkzaamheden.

Zowel de samenstelling als de omvang van het takenpakket van LVNL en haar individuele medewerkers zal hierdoor veranderen. Het aantal luchtverkeersleiders neemt toe, terwijl het aantal formatieplaatsen in de ondersteunende functies tot en met 2010 daalt. Het bestuur gaat ervan uit dat de beoogde personele reductie kan worden gerealiseerd via natuurlijk verloop en overplaatsing van mensen naar andere afdelingen.



ANNELIES VAN LENT
Ground controller Tower/Approach:

“Als goede buur dient LVNL zich niet alleen te richten op de economische belangen van de luchtvaart in het algemeen en Schiphol in het bijzonder. Deze belangen dienen - daar waar mogelijk - geplaast te worden binnen het perspectief van de omgeving en het milieu zonder concessies te moeten doen aan de veiligheid.”

FINANCIËLE PARAGRAAF

FINANCIËLE BEDRIJFSVOERING

Volgens de Luchtvaartnavigatiedienstenverordening moet LVNL haar jaarrekening zoveel als mogelijk overeenkomstig International Financial Reporting Standards (IFRS) gaan opstellen. In overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is bepaald dat dit over het boekjaar 2008 voor het eerst het geval zal zijn. Daarbij heeft het ministerie opgedragen IAS19 (personeelsbeloningen) in een beperkte omvang toe te passen.

Gemeenschappelijk heffingenstelsel

De Europese Commissie heeft in het kader van het SES-programma de verordening tot de vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten aangenomen. Het ministerie heeft binnen de kaders van deze verordening een aantal beleidskeuzes gemaakt en verankerd in regelgeving. De belangrijkste beleidskeuzes zijn:

- * de kostengrondslag voor de terminal heffingszone wordt gebaseerd op de plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten. De kosten voor de naderingsverkeersleiding worden aan de kostengrondslag van de en-route heffingszone toegerekend;
- * alle luchthavens waarvoor LVNL luchtverkeersdiensten levert worden ondergebracht in één Terminal heffingszone, waarvoor één kostengrondslag en één eenheidstarief voor de plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten wordt bepaald.

Deze wijzigingen zijn per 1 januari 2008 geëffectueerd. De harmonisatie van het heffingenstelsel was aanleiding voor LVNL om de facturatie en inning van de 'Terminal' heffingen uit te besteden aan de Central Route Charges Office van Eurocontrol. Daarmee wordt tevens een kostenvoordeel bereikt. Tot en met 2007 werden de heffingen voor de plaatselijke en naderingsverkeersdienstverlening verzorgd door de luchthavens.

Kaderwet Zelfstandige Bestuursorganen

Hoewel de positionering van LVNL in het licht van de Europese ontwikkelingen wordt geëvalueerd, stelt het ministerie zich op het standpunt dat voor de publieke taken een ZBO-status zal blijven gelden. Deze status staat evenwel los van de juridische structuur, welke ook de vorm van een staats-NV kan hebben.

De Kaderwet ZBO's is per 1 februari 2007 in werking getreden. De wet heeft tot doel uniformiteit en transparantie in de relatie tussen ZBO's en de verantwoordelijke minister te bevorderen. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is van plan

LVNL onder de werking van de Kaderwet ZBO's te brengen. Op onderdelen impliceert dit ook wijzigingen voor de financiële bedrijfsvoering van LVNL. Naar verwachting zal een en ander in 2009 gaan gelden.

Regionale dienstverlening

In 2007 hebben het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en LVNL gezamenlijk een oplossingsrichting uitgewerkt voor de sterk verslechterde financiële positie van de RU die de luchtverkeersdienstverlening verzorgt voor de regionale luchthavens Beek en Eelde. De belangrijkste elementen van de overeengekomen oplossingsrichting zijn de volgende:

- * de implementatie van de reeds genoemde beleidskeuzes ten aanzien van de vastgestelde SES-verordening tot de vaststelling voor luchtvaartnavigatiediensten (EG nr 1794/2006);
- * het verder rationaliseren van de bedrijfsvoering van de dienstverlening op de regionale luchthavens en het in samenwerking met de regionale luchthavens evalueren van de kwaliteit van dienstverlening. Het ministerie vervult hierin een voorwaarden- en kaderscheppende rol;
- * de gecumuleerde tekorten tot en met het boekjaar 2007 worden gedekt door de overheid waarbij de verwachting is dat de tekorten in 2010 zullen zijn weggerukt. De bijdrage Rijk in de jaarlijkse exploitatie van de regionale luchthavens komt te vervallen.

Resultaat

Uitgangspunt voor de financiële bedrijfsvoering is dat de kosten verbonden aan de dienstverlening van LVNL volledig moeten worden terugverdiend; LVNL streeft derhalve geen winst na. Exploitatieresultaten uit enig jaar worden altijd op een later tijdstip verrekend met de gebruikers. Gegeven het resultaat van 2005 moest in 2007 een tekort van 3,6 miljoen euro worden verrekend. Het boekjaar 2007

FINANCIËLE PARAGRAAF

wordt afgesloten met een negatief resultaat van 4,6 miljoen euro. Dit betreft het resultaat voor verrekening van resultaten uit het boekjaar 2005. In 2006 was er sprake van een licht positief resultaat (0,3 miljoen euro). Het gerealiseerde resultaat 2007 blijft 1,9 miljoen euro achter bij de begroting 2007.

Bedrijfsopbrengsten

De opbrengsten van LVNL bestaan uit opbrengsten uit heffingen, een bijdrage van het Rijk en overige opbrengsten. Het grootste deel van de opbrengsten (95 procent) komt voort uit de heffingen. De heffingszones 'en-route' en 'Mainport Schiphol' verklaren gezamenlijk 98 procent van de heffingen. De totale opbrengst uit heffingen (150,8 miljoen euro) is hoger dan in 2006 (148,1 miljoen euro) en hoger dan begroot (149,2 miljoen euro). Dit ondanks het feit dat het tarief voor en-route respectievelijk Mainport Schiphol in 2007 is verlaagd respectievelijk ongewijzigd is gebleven. In absolute zin overschrijden de en-route heffingen de begroting met 0,8 miljoen euro. Ten opzichte van 2006 is er sprake van een lichte daling (0,4 miljoen euro). Voor de Mainport Schiphol bedraagt de overschrijding ten opzichte van de begroting 0,6 miljoen euro. Ten opzichte van 2006 zijn de heffingen 2,4 miljoen euro hoger uitgevallen.

Voor de heffingszone 'Regionale luchthavens' is het tarief in 2007 met 3,5 procent gestegen. Ten opzichte van 2006 zijn de heffingen van de regionale luchthavens 0,2 miljoen euro lager. Ook ten opzichte van de begroting bleven de heffingen licht achter.

Voor de heffingszone 'North Sea Area Amsterdam' is het tarief in 2007 met 51,4 procent gestegen, als consequentie van een grootschalig investeringsprogramma gericht op de verdere verbetering van het veiligheidsniveau in dit gebied.

De toename van de heffingen (0,8 miljoen euro) ten opzichte van 2006 is het gevolg van de tariefstijging en een toename van het verkeer. De extra heffingen

(0,3 miljoen euro) ten opzichte van de begroting 2007 zijn volledig toe te schrijven aan de toename van het verkeer.

De bijdrage Rijk is bestemd voor de dekking van de kosten verbonden aan vluchten die door de overheid zijn vrijgesteld van heffingen, en het VFR-verkeer. Daarnaast wordt deze bijdrage ingezet voor de exploitatie van de regionale luchthavens. De bijdrage Rijk bedraagt in 2007 6,3 miljoen euro en valt daarmee 1,9 miljoen euro lager uit dan begroot (8,2 miljoen euro). Ondanks het feit dat het aandeel vrijgestelde vluchten is gedaald ten opzichte van 2006 resteert een aanmerkelijk lagere beschikbare bijdrage voor de regionale luchthavens dan begroot (1,3 miljoen euro). Ten opzichte van 2006 is de bijdrage Rijk 0,3 miljoen euro hoger.

De overige bedrijfsopbrengsten (2,3 miljoen euro) zijn licht lager dan in 2006 (2,5 miljoen euro) doch aanzienlijk hoger dan begroot (1,7 miljoen euro).

Bedrijfslasten

De kosten bedrijfsvoering bedragen 158,8 miljoen euro (2006: 152,5 miljoen euro). Het kostenniveau ligt daarmee boven het niveau van de begroting (155,9 miljoen euro). De overschrijding ten opzichte van de begroting wordt vooral veroorzaakt doordat het in 2007 overeengekomen arbeidsvoorwaardenakkoord de in de begroting gereserveerde ruimte voor verbetering van de arbeidsvoorwaarden overstijgt. Daarnaast is LVNL in 2007 betrokken bij een aantal onvoorziene activiteiten welke een aanzienlijk beslag legden op onze capaciteit en tot aanzienlijke extra kosten leidden. Dit betreft onder meer onze bijdrage aan de in samenwerking met het ministerie uitgevoerde strategische studie 'Joint ATM system 2020' en de in samenwerking met AAS op te stellen MER.

FINANCIËLE PARAGRAAF

De personeelskosten (111,5 miljoen euro) zijn 4,0 miljoen euro hoger dan in de begroting werd aangenomen. Belangrijkste reden hiervoor is gelegen in het feit dat in de begroting slechts beperkt ruimte was opgenomen voor een nieuw te bereiken arbeidsvoorwaardenakkoord. De kosten van het uiteindelijk overeengekomen pakket arbeidsvoorwaarden met een looptijd van een jaar vielen aanzienlijk hoger uit (2,6 miljoen euro). Daarnaast zijn extra kosten gemaakt ten behoeve van voorzieningen, de inzet van verkeersleiders die gebruik maken van de FLNA en met enkele medewerkers is een vertrekregeling overeengekomen.

Ten opzichte van 2006 is de personele bezetting licht toegenomen. Eind 2007 is deze nagenoeg gelijk aan de begroting. De verhouding tussen operationeel personeel en niet-operationeel personeel (support staff ratio) is wederom verbeterd hetgeen een verbetering van de doelmatigheid van de bedrijfsvoering betekent.

De algemene kosten (33,2 miljoen euro) zijn iets lager dan begroot (33,8 miljoen euro) en zijn 3,7 miljoen euro hoger dan in 2006. Deze toename is het gevolg van inhuur, onder meer in verband met het opvangen van extra werk aan technische systemen en organisatieverbeteringen. Verder zijn hogere advies- en reiskosten gemaakt in verband met de MER, de studie naar een FAB EC in het kader van SES en de Joint ATM system 2020 studie.

De afschrijvingen (14,2 miljoen euro) zijn licht lager uitgevallen in vergelijking met de begroting (14,6 miljoen euro). De grote afwijking ten opzichte van de afschrijvingen in 2006 (18,6 miljoen euro) wordt met name verklaard door het feit dat het luchtverkeersleidingssysteem (AAA-systeem) nu volledig is afgeschreven. Het werkelijke investeringsniveau is in 2007 achtergebleven bij de verwachtingen. In de komende jaren wordt een toename van de investeringen verwacht, onder meer ten behoeve van een nieuw communicatiesysteem en verbetering van de Toren simulator.

Financiële lasten

LVNL is in de zin van de Comptabiliteitswet aangemerkt als Rechtspersoon met Wettelijke Taak (RWT). LVNL houdt daardoor haar liquide middelen rentedragend aan in de schatkist van het Rijk. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft een garantstelling afgegeven tot een debetlimiet van 10 miljoen euro. LVNL heeft de mogelijkheid om leningen aan te gaan bij zowel het Ministerie van Financiën als bij commerciële financiële instellingen.

Eind 2006 moest LVNL haar beleggingen verkopen uit hoofde van de Comptabiliteitswet. Door deze verkoop beschikte LVNL over een aanzienlijke hoeveelheid liquide middelen waarvoor geen directe beleggingsalternatieven beschikbaar waren. Derhalve zijn deze middelen ingezet voor de korte termijn kapitaalbehoefte en om de langlopende schulden te reduceren.

De financieringslasten (5,2 miljoen euro) zijn hoger dan in 2006 (3,8 miljoen euro). De verklaring hiervoor is gelegen in de eenmalige verkoopopbrengst (3,4 miljoen euro) welke in 2006 is gerealiseerd. Ten opzichte van de begroting (5,9 miljoen euro) zijn de financieringslasten lager als gevolg van de afgeloste leningen en een geringere kapitaalbehoefte uit hoofde van de bedrijfsvoering.

Financiële kerngegevens

Onderstaande tabel bevat enkele kerngegevens over 2007 in vergelijking met de door de minister goedgekeurde begroting 2007 en de realisatie 2006.

	2007	Begroting 2007	2006
(x 1.000 euro)			
Bedrijfsopbrengsten	159.367	159.137	156.611
Bedrijfslasten	158.823	155.893	152.531
Financiële baten en lasten	5.170	5.943	3.770
Resultaat voor verrekening	-4.626	-2.699	310

F R E D V A N D E R H I L S T
Projectspecialist werktuigkunde, elektrotechniek, bouwkunde:

“Van een goede buur mag je verwachten dat deze rekening houdt met zijn directe omgeving en onvermijdelijke overlast tot een minimum tracht te beperken. Vanuit dit perspectief moet LVNL blijven zoeken naar evenwicht tussen economisch belang en potentiële groei enerzijds en het reduceren van belasting op omgeving en milieu anderzijds.”



Luchtverkeersleiding Nederland

JAAARREKENING

2007

BALANS PER 31 DECEMBER 2007 pagina 48 - **EXPLOITATIEREKENING 2007** pagina 50 -
KASSTROOMOVERZICHT 2007 pagina 51 - **TOELICHTING OP DE BALANS PER 31 DECEMBER 2007**
pagina 52 - **TOELICHTING OP DE EXPLOITATIEREKENING 2007** pagina 68 - **GESEGMENTEERDE**
INFORMATIE pagina 74

JAARREKENING 2007

BALANS PER 31 DECEMBER 2007

bedragen in duizenden euro's

Activa	Toelichting	2007	2006*
Vaste activa			
Materiële vaste activa	3	100.096	104.727
Financiële vaste activa	4	32.957	22.823
		<u>133.053</u>	<u>127.550</u>
Vlottende activa			
Vorraden	5	514	562
Vorderingen	6	31.107	30.337
Liquide middelen	7	8.891	28.882
		<u>40.512</u>	<u>59.781</u>
Totaal		<u>173.565</u>	<u>187.331</u>

* Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden.

Jaarrekening 2007

BALANS PER 31 DECEMBER 2007
bedragen in duizenden euro's

Passiva	Toelichting	2007	2006
Bestemmingsfondsen	8	-12.648	-8.022
Uitgestelde inkomsten	9	27.094	27.094
Vorzieningen	10	69.500	62.499
Langlopende schulden	11	62.589	79.250
Kortlopende schulden	12	27.030	26.510
Totaal		173.565	187.331

JAARREKENING 2007

EXPLOITATIEREKENING 2007

bedragen in duizenden euro's

	Toelichting	2007	2006*
Heffingen	15	150.764	148.147
Bijdrage Rijk	16	6.308	5.970
Overige opbrengsten	17	2.295	2.494
Bedrijfsopbrengsten		159.367	156.611
Personeelskosten	18	111.460	104.418
Afschrijvingen	19	14.152	18.628
Algemene kosten	20	33.211	29.485
Bedrijfslasten		158.823	152.531
Exploitatieresultaat		544	4.080
Financiële baten en lasten	21	5.170	3.770
Resultaat voor verrekening		-4.626	310
Verrekening voorgaande jaren	22	3.578	6.074
Resultaat boekjaar		-1.048	6.384

* Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden.

KASSTROOMOVERZICHT 2007

bedragen in miljoenen euro's

	2007	2006*
Kasstroom uit operationele activiteiten		
Ontvangsten heffingen en-route	124,0	122,5
Ontvangsten heffingen Mainport Schiphol	75,1	73,2
Ontvangsten heffingen regionale luchthavens	1,7	2,0
Ontvangsten heffingen Helikopters	1,3	1,2
Overige ontvangsten	4,5	2,6
Subtotaal ontvangsten operationele activiteiten	206,6	201,5
Betalingen personeel	-110,3	-102,9
Betalingen Eurocontrol	-38,4	-36,1
Betalingen KNMI	-9,4	-9,4
Betalingen verzekeringen	-1,5	-1,6
Betalingen leveranciers	-35,2	-29,4
Subtotaal betalingen operationele activiteiten	-194,8	-179,4
Kasstroom uit operationele activiteiten	11,8	22,1
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		
Investerings in materiële vaste activa	-9,5	-3,7
Kasstroom uit investeringsactiviteiten	-9,5	-3,7
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		
Aflossingen en rente op korte-termijn leningen	0,0	-0,5
Aflossingen en rente op lange-termijn leningen	-19,6	-37,2
Betaalde leasetermijnen	-3,2	-3,2
Interest Ministerie van Financiën	0,5	-0,1
Verkoop belegging Europese Staatsobligaties	0,0	33,1
Verkoop belegging Medium Term Notes	0,0	26,5
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	-22,3	18,6
Netto kasstroom	-20,0	37,0
Beginstand kas en kasequivalenten	28,8	-8,2
Netto kasstroom	-20,0	37,0
Eindstand kas en kasequivalenten	8,8	28,8

* Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden.

JAARREKENING 2007

TOELICHTING OP DE BALANS PER 31 DECEMBER 2007

bedragen in duizenden euro's

1 Algemeen

Bij Wet is LVNL, voorheen Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie (LVB), met ingang van 1 januari 1993 opgericht. LVNL is een ZBO met rechtspersoonlijkheid. Als ZBO legt LVNL verantwoording af over haar prestaties aan de minister van Verkeer en Waterstaat conform het door het ministerie opgestelde controleprotocol. Bovendien heeft de minister beslissingsbevoegdheid met betrekking tot de begroting en de tarieven van LVNL.

Ten gevolge van invoering van de Europese verordening (1794/2006) tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten in het kader van de SES, zal het heffingenstelsel per 1 januari 2008 veranderen. De belangrijkste veranderingen zijn dat met ingang van het verslagjaar 2008 alle door LVNL bediende luchthavens in één terminal heffingszone worden ondergebracht. Voor deze zone wordt één kostengrondslag en één eenheidstarief vastgesteld. Daarnaast worden de kosten verbonden aan de naderingsverkeersleiding (approach) toegerekend aan de kostengrondslag voor de en-route heffingen. De jaarrekening 2008 zal in dat opzicht afwijken van deze jaarrekening.

2 Waarderingsgrondslagen

ALGEMEEN

De administratieve richtlijnen en tariefcalculaties zijn gebaseerd op de gedragsregels geldend voor de bij Eurocontrol aangesloten lidstaten. Deze zijn verwoord in de 'Principles for establishing the cost-base for route facility charges and the calculation of the unit rates'. Voorts zijn de door de ICAO opgestelde administratieve richtlijnen in acht genomen. Deze zijn vastgelegd in de 'Statements by the Council to Contracting States on Charges for Airports and Route Air Navigation Facilities'.

In de jaarrekening van LVNL zijn de gegevens van Vredezicht B.V. en Vredezicht 2 B.V. tot en met Vredezicht 7 B.V. volledig opgenomen. Deze vennootschappen zijn 100% deelnemingen van LVNL.

LVNL heeft in 1996 het economisch eigendom van de nieuwbouw te Schiphol-Oost aan de vennootschap Vredezicht B.V. overgedragen. In de overeenkomst zijn ontbindende voorwaarden opgenomen.

De vennootschappen Vredezicht 2 B.V. tot en met Vredezicht 7 B.V. zijn opgericht ten behoeve van de 'crossborder lease' constructie Qualified Technological Equipment (QTE).

De aan de gebruikers op te leggen heffingen zijn mede gebaseerd op kosten van derde partijen, te weten Eurocontrol en KNMI. Hoewel LVNL de volledige heffingen ontvangt, inclusief het aandeel van derden daarin vervult LVNL slechts een kas-siersfunctie voor genoemde partijen. LVNL draagt derhalve noch verantwoordelijkheid voor de kosten van derden noch het risico voor een eventuele over- of onderdekking van deze kosten. De kosten van derden, en de daaraan verbonden opbrengsten, maken derhalve geen deel uit van exploitatierekening van LVNL.

Op basis van artikel 12 van luchtvaartnavigatiediensten verordening (550/2004) zal het verslagjaar 2008 zoveel als mogelijk gebaseerd zijn op toepassing van de IFRS. De effecten van de IFRS implementatie zullen in de jaarrekening van 2008 nader worden toegelicht.

Alle bedragen zijn in duizenden euro's, tenzij anders vermeld.

GEBRUIK VAN SCHATTINGEN

Bij het opstellen van de jaarrekening is overeenkomstig de geldende grondslagen, op onderdelen gebruik gemaakt van schattingen en veronderstellingen welke mede bepalend zijn voor de opgenomen bedragen. De feitelijke resultaten kunnen van deze schattingen afwijken.

GRONDSLAGEN VOOR DE WAARDERING VAN ACTIVA EN PASSIVA

De grondslagen die worden toegepast voor de waardering van activa en passiva zijn gebaseerd op historische kosten. Tenzij anders vermeld, worden de activa en passiva opgenomen tegen de nominale waarde.

GRONDSLAGEN VOOR DE RESULTAATSBEPALING

Baten en lasten worden verantwoord in het jaar waarop zij betrekking hebben, tenzij de richtlijnen dit anders voorschrijven.

GRONDSLAGEN VOOR DE OMREKENING VAN VREEMDE VALUTA

De rapporteringvaluta van de jaarrekening van LVNL is de euro. De uit transacties in vreemde valuta voortvloeiende kosten en opbrengsten, respectievelijk monetaire vorderingen en schulden, worden omgerekend tegen de koers per transactiedatum, respectievelijk balansdatum.

LVNL maakt geen gebruik van termijntransacties.

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

LVNL heeft geen vreemde valuta in eigen beheer.

GEBOUWEN EN TERREINEN

De gebouwen en terreinen worden gewaardeerd tegen historische kostprijs onder aftrek van afschrijvingen. De gebouwen worden lineair afgeschreven op basis van termijnen die ontleend zijn aan de internationale verdragen. Op terreinen wordt niet afgeschreven, met uitzondering van de in 1996 betaalde en geactiveerde BTW met betrekking tot een erfpachtcontract. De BTW zal over een periode van dertig jaar (de duur van het erfpachtcontract) worden afgeschreven.

BEDRIJFSMIDDELEN

De bedrijfsmiddelen worden gewaardeerd tegen historische kostprijs onder aftrek van afschrijvingen. De bedrijfsmiddelen worden lineair afgeschreven op basis van termijnen die ontleend zijn aan de internationale verdragen.

ACTIVA IN AANBOUW

De activa in aanbouw worden opgenomen tegen aan derden betaalde bedragen verhoogd met de kosten van financiering.

TE VERREKENEN MET GEBRUIKERS

De post 'Verrekenen met gebruikers' is gewaardeerd tegen nominale waarde uit hoofde van de regelingen zoals opgenomen onder de voorziening Functioneel LeefijdsNon-Activiteit, wachtgeld en vergelijkbare regelingen.

VOORRADEN

De voorraden worden gewaardeerd tegen standaard verrekenprijs onder aftrek van een voorziening voor incurantheid.

VORDERINGEN

De vorderingen worden gewaardeerd tegen nominale waarde onder aftrek van een voorziening voor mogelijke oninbaarheid.

BESTEMMINGSFONDSEN

De bestemmingsfondsen betreffen de behaalde resultaten op de bedrijfsactiviteiten van LVNL. Volgens de internationale administratieve gedragsrichtlijnen geldend voor de bij Eurocontrol aangesloten lidstaten en de door ICAO opgestelde administratieve richtlijnen dienen eventuele tekorten en overschotten in volgende tariefsberekeningen verrekend te worden met de gebruikers.

JAARREKENING 2007

VOORZIENINGEN VOOR FLNA, WACHTGELDEN EN VERGELIJKBARE REGELINGEN

De voorzieningen voor FLNA, wachtgelden en vergelijkbare regelingen zijn opgenomen tegen de nominale waarde van de in de toekomst te verwachten uitkeringen, omdat ten tijde van de verzelfstandiging van LVNL door de overheid is bepaald dat alleen de werkelijke kosten ten aanzien van deze regelingen worden verantwoord in de exploitatierekening. Voor actieve medewerkers die in de toekomst in aanmerking komen om van de regeling gebruik te maken is geen voorziening gevormd, omdat volgens de waarderingsgrondslagen LVNL alleen de werkelijk betaalde pensioenlasten in haar kostengrondslag mag opnemen.

Voor de resterende verplichting met een looptijd van maximaal tien jaar is onder de financiële vaste activa een vordering 'te verrekenen met gebruikers' opgenomen.

VOORZIENING HERSTRUCTURERING ROTTERDAM, EELDE EN BEEK

De voorziening voor de herstructurering van Rotterdam Airport, Eelde en Beek is opgenomen tegen de contante waarde van de te verwachten toekomstige verplichtingen tegen een disconteringsvoet van 4,46% (2006: 3,75%). De disconteringsvoet is bepaald op basis van het rente-tarief dat geldt voor staatsleningen met een looptijd van tien jaar. De grondslag voor deze waardering is gelegen in de verplichte deelname van LVNL aan het geïntegreerd middelenbeheer uit hoofde van de Comptabiliteitswet 2001.

Overige personele regelingen

Deze voorziening voor overige regelingen heeft betrekking op regelingen niet zijnde FLNA, wachtgelden en vergelijkbare regelingen. Deze voorzieningen zijn opgenomen tegen de contante waarde van de te verwachten toekomstige uitkeringen tegen een disconteringsvoet van 4,46 procent (2006: 3,75 procent). De disconteringsvoet is bepaald op basis van het rentetarief dat geldt voor staatsleningen met een looptijd van tien jaar.

LEASEVERPLICHTINGEN

De overige leaseverplichtingen worden gewaardeerd tegen de contante waarde van de toekomstige leasetermijnen.

HEFFINGEN

De tarieven worden door LVNL berekend overeenkomstig internationaal overeengekomen richtlijnen inzake de waardering van activa, afschrijvingstermijnen en de bepaling dat alleen werkelijke kosten mogen worden doorberekend. Het en-route tarief wordt vastgesteld in Eurocontrolverband. De vergoeding voor de plaatselijke en naderingsverkeersleiding per luchthaven wordt jaarlijks vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat en gepubliceerd in de Staatscourant.

De tariefstelling voor de Mainport Schiphol en en-route is op termijn kostendekkend en gebaseerd op de te verwachten totale kosten voor de luchtverkeersdienstverlening en de te verwachten verkeersontwikkeling.

BIJDRAGE RIJK

Door de Rijksoverheid wordt een bijdrage verstrekt aan de exploitatie van de luchtverkeersdienstverlening op de regionale luchthavens en de kosten van de vrijgestelde vluchten/VFR.

KASSTROOMOVERZICHT

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de directe methode.

De heffingen en-route bevatten ook de inning van heffingen voor Eurocontrol en KNMI. De betalingen Eurocontrol en KNMI hebben betrekking op de uitbetaling van de geïnde heffingen.

3 Materiële vaste activa

OVERZICHT VERLOOP MATERIËLE VASTE ACTIVA

	Gebouwen en terreinen	Bedrijfsmiddelen	Activa in aanbouw	Totaal
STAND PER 31 DECEMBER 2006				
Aanschafwaarde	108.831	282.585	2.032	393.448
Cumulatieve afschrijvingen	-51.230	-237.491	0	-288.721
Boekwaarde per 31 december 2006	57.601	45.094	2.032	104.727
MUTATIES GEDURENDE 2007				
Investeringen	0	0	9.521	9.521
Desinvesteringen	0	-319	0	-319
Desinvesteringen cum afschrijvingen	0	314	0	314
Afschrijvingen	-3.735	-10.412	0	-14.147
In gebruik genomen projecten	0	1.651	-1.651	0
Saldo mutaties	-3.735	-8.766	7.870	-4.631
STAND OP 31 DECEMBER 2007				
Aanschafwaarde	108.831	283.917	9.902	402.650
Cumulatieve afschrijvingen	-54.965	-247.589	0	-302.554
Boekwaarde per 31 december 2007	53.866	36.328	9.902	100.096

Investeringen worden in eerste instantie in de post 'activa in aanbouw' opgenomen. Bij ingebruikname wordt de investering overgebracht naar 'gebouwen en terreinen' of 'bedrijfsmiddelen'.

In 2007 is 0,1 miljoen euro (2006: 0,1 miljoen euro) geactiveerd aan financieringskosten.

JAARREKENING 2007

GEBOUWEN EN TERREINEN

De boekwaarde van de gebouwen en terreinen is als volgt samengesteld:

	2007	2006
Gebouwen	52.417	56.061
Terreinen	1.449	1.540
Totaal	53.866	57.601

De gebouwen worden afgeschreven in twintig tot dertig jaar. De op de terreinen aangebrachte verbeteringen worden in acht jaar afgeschreven.

In de post 'gebouwen' is begrepen de geleasede Verkeerstoren Schiphol ('financial' lease) voor een bedrag van 10,4 miljoen euro (2006: 10,9 miljoen euro). LVNL bezit hiervan het economische eigendom, het juridische eigendom ligt bij derden.

BEDRIJFSMIDDELEN

De boekwaarde van de bedrijfsmiddelen is als volgt samengesteld:

	2007	2006
Luchtverkeersleidingssystemen	31.673	39.425
Overige apparatuur en inventaris	4.655	5.669
Totaal	36.328	45.094

Deze bedrijfsmiddelen worden afgeschreven in drie tot vijftien jaar.

Er zijn headlease- en leasecontracten afgesloten inzake de apparatuur en software met betrekking tot bepaalde gedeelten van de luchtverkeersleidingssystemen (QTE). Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar toelichting 9: Uitgestelde inkomsten.

ACTIVA IN AANBOUW

De activa in aanbouw is als volgt te specificeren:

	2007	2006
Hardware vervanging AAA	2.655	584
NOMAS/ADAS vervanging	1.272	0
Radio- en radardekking Noordzee	1.225	0
Torensimulator	1.218	0
Overige verkeersleidingssystemen	1.542	533
Overige werken	1.990	915
Totaal	9.902	2.032

De hardware vervanging AAA betreft de hardware voor het verkeersleidingsysteem en de vervanging van NOMAS/ADAS betreft communicatie apparatuur. De Radio- en radardekking Noordzee betreffen investeringen in het kader van een met belanghebbenden overeengekomen pakket maatregelen ter verbetering van de veiligheid in de North Sea Amsterdam Area dat in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in uitvoering is genomen. Hiervoor is een bijdrage van 1,3 miljoen euro ontvangen van het overkoepelende orgaan van de oliemaatschappijen die de civiele helikopteroperaties uitvoeren (NOGEPa). Deze bijdrage is verantwoord onder de langlopende schulden. Zie verdere toelichting onder 11: Langlopende schulden.

JAARREKENING 2007

4 Financiële vaste activa

De samenstelling van de financiële vaste activa is als volgt:

	2007	2006
Te verrekenen met gebruikers	32.957	22.823
Totaal	32.957	22.823

TE VERREKENEN MET GEBRUIKERS

Het bedrag betreft in de toekomst met gebruikers te verrekenen uitkeringen inzake de regeling FLNA en wachtgelden. Conform de afspraak met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ten tijde van de verzelfstandiging worden jaarlijks slechts de werkelijke kosten verantwoord in de exploitatierekening. In overeenstemming met de wet worden de werkelijke kosten verbonden aan bovengenoemde regeling via de tarieven verrekend met de gebruikers.

In 2008 zal naar verwachting 6,4 miljoen euro (nominale waarde) ten laste van de exploitatierekening worden gebracht.

Een bedrag van circa 8,7 miljoen euro (nominale waarde) heeft een looptijd van langer dan vijf jaar. Zie verder toelichting onder 10: Voorzieningen.

5 Voorraden

De voorraden zijn als volgt te specificeren:

	2007	2006*
Voorraad magazijn	578	566
Voorraden regionale luchthavens	61	61
Af: voorziening incourantheid	-125	-65
Totaal	514	562

* Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden.

De voorziening voor incourantheid is gebaseerd op de omloopsnelheid van de voorraden.

6 Vorderingen

De vorderingen zijn als volgt samengesteld:

	2007	2006*
Debiteuren	29.005	27.607
Overige vorderingen	515	198
Overlopende activa	1.587	2.532
Totaal	31.107	30.337

* Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden.

JAARREKENING 2007

DEBITEUREN

De debiteuren zijn als volgt gespecificeerd:

	2007	2006
En-route	20.849	21.194
Mainport Schiphol	7.460	6.797
Regionale luchthavens	113	114
Overige	868	684
Af: voorziening voor oninbaar	-285	-1.182
Totaal	29.005	27.607

De debiteuren en-route zijn inclusief debiteuren Eurocontrol en KNMI waarvoor LVNL de kassierfunctie vervult.

De debiteuren hebben een resterende looptijd van minder dan één jaar. De voorziening voor oninbaar is sterk afgenomen ten opzichte van 2006 doordat 0,9 miljoen euro van de voorziening voor oninbaar per ultimo 2006 is afgeboekt in 2007.

OVERLOPENDE ACTIVA

De overlopende activa zijn als volgt samengesteld:

	2007	2006*
Vooruitbetaalde huren en erfpacht	644	688
Verzekeringspremie gebouwen en bedrijfsmiddelen	282	376
Vooruitbetaalde bedragen lease-objecten	349	360
Nog te ontvangen rente	67	206
Nog te ontvangen dividendbelasting	0	643
Overige posten	245	259
Totaal	1.587	2.532

* Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden.

Onder de vooruitbetaalde huren en erfpacht is een bedrag opgenomen van 216 duizend euro met een looptijd langer dan 5 jaar.

7 Liquide middelen

De liquide middelen zijn als volgt samengesteld:

	2007	2006
Rekening-courant Ministerie van Financiën	8.826	28.811
Bank	62	62
Kassaldi	3	9
Totaal	8.891	28.882

Juridisch gezien staan de liquide middelen geheel ter vrije beschikking, echter binnen de rekening-courant zijn gelden opgenomen die aangewezen zijn voor een specifiek doel.

Per 1 september 2004 is LVNL in het kader van de Comptabiliteitswet 2001 aangewezen voor deelname aan het geïntegreerd middelenbeheer. Per 1 september 2005 is dit geëffectueerd. Daardoor was LVNL verplicht haar beleggingen in 2006 te verkopen waardoor LVNL per ultimo 2007 een rekening-courant vordering op het Ministerie van Financiën heeft van 8,8 miljoen euro.

LVNL heeft door het verkopen van de beleggingen in 2006 de vrijgekomen middelen gebruikt voor financiering van de bedrijfsactiviteiten. Hierdoor zijn de leningen en de financiële lasten teruggelopen in 2007, maar ontbreken de beleggingsopbrengsten die grotendeels ten gunste van Rotterdam Airport, Eelde en Beek kwamen.

Ter afdekking van de kortlopende liquiditeitsbehoefte is een debetfaciliteit van 10 miljoen euro ter beschikking bij het Ministerie van Financiën. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft hiervoor een convenant met het Ministerie van Financiën afgesloten. Daarnaast beschikt LVNL over een korte termijn kredietfaciliteit bij de ING Bank à 20 miljoen euro.

JAARREKENING 2007

8 Bestemmingsfondsen

Het verloop van de bestemmingsfondsen kan als volgt worden weergegeven:

	En-route	Mainport Schiphol	Regionale luchthavens	Helikopter­verkeer	Totaal
STAND PER 31 DECEMBER 2005	9.232	-6.392	-11.592	420	-8.332
Verekening ten laste van 2006	-5.745	0	0	-329	-6.074
	<u>3.487</u>	<u>-6.392</u>	<u>-11.592</u>	<u>91</u>	<u>-14.406</u>
Resultaten 2006	3.767	3.235	-370	-248	6.384
STAND OP 31 DECEMBER 2006	7.254	-3.157	-11.962	-157	-8.022
Verekening ten laste van 2007	-3.487	0	0	-91	-3.578
	<u>3.767</u>	<u>-3.157</u>	<u>-11.962</u>	<u>-248</u>	<u>-11.600</u>
Resultaat 2007	-562	670	-1.251	95	-1.048
STAND OP 31 DECEMBER 2007	3.205	-2.487	-13.213	-153	-12.648
	-----	-----	-----	-----	-----

ALGEMEEN

De bestemmingsfondsen betreffen de behaalde resultaten op de bedrijfsactiviteiten van LVNL. Volgens de internationale administratieve gedragsrichtlijnen geldend voor de bij Eurocontrol aangesloten lidstaten en de door ICAO opgestelde administratieve richtlijnen dienen eventuele tekorten en overschotten in volgende tariefsberekeningen verrekend te worden met de gebruikers. De eventuele resultaten behaald op activiteiten van derden (Eurocontrol en KNMI), waarvoor LVNL een kasiersfunctie vervult, zijn in de balans opgenomen onder de overlopende posten.

BESTEMMINGSFONDS EN-ROUTE

De resultaten behaald op de en-route activiteiten worden conform de geldende internationale wet- en regelgeving voor de luchtvaartsector verrekend in de tarieven volgens de N+2 methode. Dit houdt in dat het resultaat over 2006 (overschot van 3,8 miljoen euro) wordt meegenomen in de tariefstelling van 2008 en het resultaat over 2007 (tekort 0,6 miljoen euro) in de tariefstelling van 2009.

BESTEMMINGSFONDS MAINPORT SCHIPHOL

Met de gebruikers is overeengekomen om het bestemmingsfonds Mainport Schiphol te beschouwen als een vereveningsfonds. Het vereveningsfonds beoogt een tariefstabilisatie voor de luchtvaartsector te bereiken. In 2003 is de bandbreedte van het fonds vastgesteld op 10,0 miljoen euro voor zowel de overschotten als de tekorten. De looptijd van het huidige vereveningsfonds eindigt ultimo 2008. De eindstand van dit fonds is een tekort van 2,5 miljoen euro per ultimo 2007. In de 2008 Terminal tariefstelling is reeds 1,8 miljoen euro (conform de Begroting 2008) van dit tekort meegenomen. Het overige tekort van 0,7 miljoen euro wordt aan het Terminal resultaat van 2008 toegevoegd.

BESTEMMINGSFONDS REGIONALE LUCHTHAVENS

De resultaten behaald op de activiteiten ten behoeve van de regionale luchthavens Beek en Eelde worden verantwoord in dit bestemmingsfonds met als doel eventuele overschotten/tekorten in navolgende jaren te verrekenen. In voorgaande jaren zijn de exploitatietekorten toegenomen en bleek de financiële exploitatie van de regionale luchthavens zeer kwetsbaar. In 2006 hebben Ministerie en LVNL vastgesteld dat LVNL binnen de huidige gestelde randvoorwaarden met betrekking tot onder meer de te hanteren tariefensystematiek, de tarieven en het uit de aanwijzing voortvloeiende niveau van dienstverlening, geen kostendekkende luchtverkeersdienstverlening kan verstrekken, zoals bedoeld in de Wet Luchtvaart op de regionale luchthavens luchtverkeersleiding. In reactie op die vaststelling is een gezamenlijke stuurgroep ingesteld die tot taak had oplossingsrichtingen te definiëren.

De door de stuurgroep voorgestelde maatregelen zijn in 2007 door de opdrachtgevers (DGTL en het Bestuur LVNL) overgenomen. In het licht bezien van het bestemmingsfonds zijn de kernelementen daarvan het volgende:

- * Het gebruik van de bijdrage van het Rijk aan de lopende exploitatie van de regionale luchthavens komt per 1 januari 2008 te vervallen. De opgelopen tekorten tot en met 31 december 2007 zullen nog wel worden gedekt vanuit een bijdrage van het Rijk.
- * Verder rationaliseren van de bedrijfsvoering op de regionale luchthavens en in samenwerking met de regionale luchthavens de kwaliteit van de dienstverlening evalueren. Het ministerie heeft hierin een voorwaarden- en kader scheppende rol.
- * In het kader van de implementatie van EU verordening Nr. 1794/2006 is de beleidskeuze gemaakt per 1 januari 2008 de luchthavens Amsterdam Airport, Rotterdam Airport, Eelde en Beek te beschouwen als één heffingszone waarvoor één kostengrondslag en één eenheidstarief voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten wordt bepaald.

JAARREKENING 2007

- * In datzelfde kader is de beleidskeuze gemaakt de kostengrondslag voor de zogenoemde en-route heffingszone en de heffingszone voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten te herzien. De kosten verbonden aan de naderingsverkeersbegeleiding (approach) worden overeenkomstig deze regelgeving vanaf 1 januari 2008 toegerekend aan de kostengrondslag en-route.

De twee laatstgenoemde punten zijn verankerd in het Besluit vergoedingen luchtvaartnavigatiediensten van december 2007.

BESTEMMINGSFONDS HELIKOPTERVERKEER

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.

Dit houdt in dat het resultaat over 2006 (tekort 248 duizend euro) in de tariefstelling van 2008 en het resultaat over 2007 (overschot 95 duizend euro) in de tariefstelling van 2009 wordt verrekend.

9 Uitgestelde inkomsten

LVNL heeft in 2001 een uitgaande headlease en terugkomende leasetransacties afgesloten inzake de apparatuur en software met betrekking tot bepaalde gedeelten van de luchtverkeersleidingssystemen. Ingevolge deze transacties is aan de apparatuur en de software bij de headlease een waarde van circa US \$ 250 miljoen toegerekend en tegelijkertijd heeft LVNL een terughuurverplichting op zich genomen. De looptijd van de headlease transacties is 25 jaar en van de leasetransacties 20 jaar. Het juridische en het economische eigendom van de bij deze transactie betrokken delen van de luchtverkeersleidingssystemen berusten bij LVNL.

De financiering van de transacties (headlease en lease) vindt plaats via derden. De waarde van de uitstaande debt en equity securities die bij derden (mede tot zekerheid) zijn geplaatst bedraagt ultimo 2007 US \$ 243,4 miljoen (2006: US \$ 245,2 miljoen). Dit komt overeen met de contante waarde van de toekomstige leaseverplichtingen per hetzelfde moment. Ultimo 2007 bedraagt de nominale terughuurverplichting voor 2008 US \$ 20,1 miljoen (2007: US \$ 20,1 miljoen) en voor de komende vijf jaar US \$ 138,0 miljoen (2006: US \$ 110,1 miljoen). LVNL heeft door middel van een 'Letter of Credit' van US \$ 54,1 miljoen (2006: US \$ 57,2 miljoen) aanvullende zekerheden verstrekt. Over deze bedragen wordt geen koersrisico gelopen.

Er is voor LVNL een terugbetalingsverplichting indien de transacties (headlease en lease) voortijdig op grond van in de contracten aangegeven omstandigheden door LVNL worden ontbonden. De mogelijke afwikkelingsverplichting boven op de bestaande leaseverplichtingen bij voortijdige ontbinding van de transacties bedraagt ultimo 2007 US \$ 38,2 miljoen (2006: US \$ 41,2 miljoen).

Als gevolg van de transacties heeft LVNL in 2001 per saldo 27,1 miljoen euro als (toekomstige) bate uit hoofde van de transactie ontvangen. Deze inkomsten zijn voor resultaatneming uitgesteld.

10 Voorzieningen

Het verloop van de voorzieningen van het afgelopen jaar kan als volgt worden weergegeven:

	Herstructurering Rotterdam, Eelde en Beek	FLNA	Wachtgelden	Overige personele voorzieningen	Totaal
STAND PER 31 DECEMBER 2006	37.887	19.800	3.023	1.789	62.499
Rentetoevoeging	1.420	0	0	58	1.478
Dotatie/vrijval	-55	0	0	413	358
Overige mutaties*	0	11.239	-1.105	0	10.134
	39.252	31.039	1.918	2.260	74.469
Onttrekking	4.650	0	0	319	4.969
STAND OP 31 DECEMBER 2007	34.602	31.039	1.918	1.941	69.500

* De post Overige mutaties leidt niet tot een last in de exploitatierekening.

VOORZIENING HERSTRUCTURERING ROTTERDAM AIRPORT EN DE REGIONALE LUCHTHAVENS

In het kader van de aanpassing van de dienstverlening op de luchthavens Rotterdam Airport, Eelde en Beek is een herstructureringsplan opgesteld. De kosten van het herstructureringsplan betreffen hoofdzakelijk personeelskosten als gevolg van de reductie in de personele bezetting op deze luchthavens.

Van het Rijk is in 2000 een bijdrage van 30,0 miljoen euro ontvangen in verband met de herstructurering van de dienstverlening. Dit betreft met name de FLNA-rechten die voortkomen uit de herstructurering van de luchthavens Rotterdam Airport, Eelde en Beek. In de voorziening zijn de uitgaven tegen de contante waarde (disconteringsvoet: 4,46%, 2006: 3,75%) opgenomen.

Naar verwachting zal in 2008 een bedrag van circa 4,4 miljoen euro ten laste van de voorziening worden gebracht. Een bedrag (contante waarde) van 16,4 miljoen euro (2006: 18,3 miljoen euro) heeft een looptijd langer dan vijf jaar.

JAARREKENING 2007

VOORZIENING VOOR FLNA EN WACHTGELDEN

De verplichting inzake de regeling FLNA, wachtgelden en vergelijkbare regelingen voor de vanaf 1 januari 1993 uit dienst getreden medewerkers komt ten laste van LVNL. Conform afspraken ten tijde van de verzelfstandiging worden ten aanzien van deze regelingen slechts de werkelijke kosten in de exploitatierekening verantwoord. De voorziening is opgenomen tegen de nominale waarde van de in de toekomst te verwachten uitkeringen. Het betreft medewerkers die per 31 december 2007 gebruik maken van bovengenoemde regelingen. Voor actieve medewerkers die in de toekomst in aanmerking komen om van de regeling gebruik te maken is geen voorziening gevormd, omdat volgens de waarderingsgrondslagen LVNL alleen de werkelijk betaalde pensioenlasten in haar kostengrondslag mag opnemen. Het vormen van een voorziening zou een substantieel bedrag met zich mee brengen (op basis van een voorlopige indicatie circa 150 à 200 miljoen euro).

Voor de resterende verplichtingen met een looptijd van maximaal tien jaar (2006: 10 jaar) is onder de financiële vaste activa (zie toelichting 4: Financiële vaste activa) een vordering 'te verrekenen met gebruikers' opgenomen voor hetzelfde bedrag (33,0 miljoen euro) van FLNA en wachtgelden tezamen.

De toename van de voorziening FLNA in 2007 is met name het gevolg van nieuwe instroom.

In de exploitatierekening 2007 is een last van 6,5 miljoen euro in de personeelskosten verantwoord. Naar verwachting zal in 2008 een bedrag (nominale waarde) van 6,4 miljoen euro ten laste van de voorziening worden gebracht. Een bedrag van 8,7 miljoen euro heeft een looptijd langer dan vijf jaar.

OVERIGE PERSONELE VOORZIENINGEN

De overige personele voorzieningen bevat naast de 55+ regeling enkele andere personele voorzieningen niet zijnde FLNA, wachtgelden en vergelijkbare regelingen. In 2007 is 0,3 miljoen euro ten laste gebracht van deze voorziening.

In 2008 zal naar verwachting 0,2 miljoen euro ten laste van de voorziening worden gebracht. Een bedrag (contante waarde) van 0,8 miljoen euro heeft een looptijd langer dan vijf jaar.

11 Langlopende schulden

De samenstelling van de langlopende schulden is als volgt:

	2007	2006
Leaseverplichtingen	13.202	14.140
Leningen banken	48.117	65.110
Vooruitontvangen op Acitva in Aanbouw	1.270	0
Totaal	62.589	79.250

LEASEVERPLICHTINGEN

Ter financiering van investeringen met betrekking tot de Verkeerstoren Schiphol is door LVNL in 1992 een 'financial' lease contract afgesloten. In 2002 is het contract voor 10 jaar verlengd tot en met 26 augustus 2012. Op basis van het contract worden jaarlijkse betalingsverplichtingen geïndexeerd. Het rentepercentage van de leaseverplichting in 2007 is 15,3%.

LENINGEN BANKEN

De leningen van banken kunnen als volgt worden weergegeven:

	Oorspronkelijke hoofdsom	Rente %	Stand leningen per 31 december 2007	Looptijd		
				Minder dan 1 jaar	Tussen 1 en 5 jaar	Langer dan 5 jaar
ABN-AMRO 3	36.345					
1e tranche		5,150	1.135	1.135	0	0
2e tranche		3,835	13.125	2.500	10.000	625
De Europese Investeringsbank 1	49.916					
4e tranche		4,980	1.588	1.588	0	0
De Europese Investeringsbank 2	22.689					
1e tranche		4,980	2.269	2.269	0	0
Bank Nederlandse Gemeenten	50.000					
1e tranche		3,939	30.000	5.000	20.000	5.000
Totaal	158.950		48.117	12.492	30.000	5.625

LVNL mag binnen het kader van de Comptabiliteitswet 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 zal bezwaren, zonder voorafgaande toestemming van de leninggevers.

De rekening-courant faciliteit bij de ABN AMRO bank met een maximum kredietplafond van 50 miljoen euro is in 2007 opgezegd. Per ultimo 2006 was van deze faciliteit geen gebruik gemaakt.

VOORUITONTVANGEN OP ACTIVA IN AANBOUW

Eind 2003 heeft de Taskforce Noordzee een advies aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat uitgebracht met betrekking tot de veiligheid van civiele helikopteroperaties boven de Noordzee. In dit advies staat een groot aantal aanbevelingen die tot verbetering van de veiligheid van deze operaties moet leiden.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft besloten om de aanbevelingen op te volgen en heeft een opdracht geformuleerd aan NOGEPa en LVNL om de aanbevelingen te implementeren. Met betrekking tot de financiering van de investeringen is overeengekomen dat NOGEPa een deel financiert.

JAARREKENING 2007

Uit eind december 2007 is voor de radio- en radardekking Noordzee een bijdrage van 1,3 miljoen euro ontvangen van NOGEPA. Deze bijdrage is in het kasstroomoverzicht opgenomen onder Overige ontvangsten.

12 Kortlopende schulden

De kortlopende schulden, waaronder de overlopende passiva, zijn als volgt samengesteld:

	2007	2006*
Eurocontrol	2.872	4.152
KNMI	427	419
NSA	415	385
Crediteuren	4.091	7.150
Belastingen en sociale verzekeringspremies	6.375	5.136
Personeels gerelateerde schulden	7.161	6.238
Overige schulden	5.689	3.031
Totaal	27.030	26.510

* Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden.

De posten Eurocontrol en KNMI betreffen schulden uit hoofde van de kassiersfunctie die LVNL uitvoert. Onder de kortlopende schulden zijn geen schulden opgenomen met een looptijd langer dan één jaar.

13 Financiële instrumenten

ALGEMEEN

LVNL maakt in de normale bedrijfsuitvoering geen gebruik van derivaten, zoals valuta termijntransacties of interestderivaten, aangezien zij geen risicovolle transacties aangaat en dient te voldoen aan de richtlijnen zoals gesteld vanuit de Comptabiliteitswet 2001 voor deelnemers op de zogenoemde A-lijst.

RENTERISICO

Uit hoofde van bovengenoemde Comptabiliteitswet 2001 is LVNL gehouden aan schatkistbankieren waarop een beperkt renterisico bestaat. Het renterisico is verder beperkt aangezien er voor de langlopende leningen sprake is van een vast rentepercentage over de gehele looptijd. De leningen worden aangehouden tot het einde van de looptijd. De onderneming heeft als beleid om geen afgeleide financiële instrumenten te gebruiken om (tussentijdse) rentefluctuaties te beheersen.

MARKTWAARDE

De marktwaarde van de meeste in de balans verantwoorde financiële instrumenten, waaronder vorderingen, liquide middelen, langlopende schulden en kortlopende schulden, benadert de boekwaarde ervan.

14 Niet uit de balans blijkende rechten en verplichtingen

De niet uit de balans blijkende verplichtingen bestaan uit:

	2007	2006*
Materiële vaste activa in bestelling en huurcontracten	5.227	5.080
Overige inkoopverplichtingen	4.109	3.901
Verplichting jegens de Staat der Nederlanden	6.645	6.645
Totaal	15.981	15.626

* Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden.

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 zal opeisbaar zijn op het moment dat LVNL in liquidatie gaat, overgenomen wordt of fuseert.

De overige inkoopverplichtingen betreffen de inkoopcontracten voor schoonmaak, catering en beveiliging.

Vanuit de qualified technological equipment (QTE) transactie kan een mogelijke afwikkelingsverplichting ontstaan. Voor nadere details wordt verwezen naar toelichting 9: Uitgestelde inkomsten.

Voor actieve medewerkers die in de toekomst in aanmerking komen om van de FLNA regeling gebruik te maken is geen voorziening gevormd. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar toelichting 10: Voorzieningen.

LVNL heeft in oktober 2005 een subsidieaanvraag ingediend voor haar opleiding tot luchtverkeersleider met betrekking tot de jaren 2005, 2006 en 2007. LVNL schat de voor de subsidie in aanmerking komende kosten op 6,1 miljoen euro. Medio 2006 is door het Agentschap van Sociale Zaken en Werkgelegenheid een negatieve beschikking afgegeven waartegen LVNL bezwaar heeft ingediend. De zaak is in behandeling bij het Gerechtshof Amsterdam en derhalve heeft LVNL in de jaarrekening 2007 geen bate verantwoord.

JURIDISCHE PROCEDURES

LVNL is aansprakelijk gesteld door de tegenpartij ter zake van vermeend onrechtmatig handelen met betrekking tot ontwikkelingen van ruimtelijke plannen van een gebied in de nabijheid van de luchthaven Schiphol. LVNL heeft alle aansprakelijkheid van de hand gewezen.

Op 14 november 2007 heeft de rechtbank in haar eindvonnis LVNL in het gelijk gesteld. Op 13 februari 2008 is hoger beroep ingesteld door de tegenpartij. De zaak is in behandeling bij het Gerechtshof Amsterdam.

Naast de hierboven genoemde procedure lopen er nog enkele andere procedures. Hiervoor zijn eveneens geen reserveringen opgenomen.

JAARREKENING 2007

TOELICHTING OP DE EXPLOITATIEREKENING 2007
bedragen in duizenden euro's

ALGEMEEN

De kosten van de diensten worden doorberekend aan de luchtvaartmaatschappijen, waarbij de aan LVNL toekomende vergoedingen worden geïnd door Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam Airport, de regionale luchthavens en de Central Route Charges Office van Eurocontrol. De vergoedingen van de kosten van diensten voor het helikopterverkeer worden rechtstreeks door LVNL gefactureerd en ontvangen.

15 Heffingen

De samenstelling van de heffingen naar bedrijfsactiviteiten is als volgt:

	2007	2006
Heffingen en-route	71.661	72.025
Heffingen Mainport Schiphol	75.846	73.456
Heffingen Regionale Luchthavens	1.715	1.887
Heffingen Helikopters	1.542	779
Totaal	150.764	148.147

Het aandeel van de heffingen dat verband houdt met de bedrijfsactiviteiten van derden, te weten Eurocontrol en KNMI, is hierbij buiten beschouwing gelaten.

Voor 2007 zijn de volgende tarieven gehanteerd:

- * En-route 27,41 euro per service unit (2006: 28,96 euro).
- * Mainport Schiphol (Schiphol en Rotterdam): een tarief dat afhankelijk is van het maximum startgewicht van het vliegtuig met een maximum van 540,64 euro (2006: 540,64 euro).

- * Regionale luchthavens: een tarief dat afhankelijk is van het maximum startgewicht van het vliegtuig met een maximum van 661,13 euro (2006: 638,77 euro).
- * Helikopters: 168,80 euro per vlucht (2006: 111,50 euro).

16 Bijdrage Rijk

Door de Rijksoverheid wordt een bijdrage verstrekt voor de tekorten op de luchtverkeersdienstverlening op de regionale luchthavens en de kosten van de vrijgestelde vluchten/VFR.

De bijdrage is als volgt samengesteld:

	2007	2006
Eelde	2.269	2.205
Beek	2.459	1.840
Vergoeding vrijgestelde vluchten/VFR 2007	1.580	1.925
Totaal	6.308	5.970

De bijdrage rijk is gebaseerd op het verschil tussen de voorlopige kostenopgave Eurocontrol en de contributie-opvragingen, die in november 2007 door de Enlarged Committee for Route Charges voorlopig wordt vastgesteld. De definitieve cijfers worden medio 2008 (juni) door dit orgaan definitief vastgesteld. Eventuele aanpassingen tussen de definitieve en voorlopige kostenopgave Eurocontrol en contributie-opvragingen worden in de jaarrekening 2008 verantwoord.

17 Overige opbrengsten

Deze baten 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 ruimte aan derden.

Daarnaast zijn de ontvangen subsidies onder de overige opbrengsten verantwoord. Deze subsidies zijn grotendeels verkregen in het kader van onderzoek en ontwikkeling.

18 Personeelskosten

De personeelskosten kunnen als volgt worden gespecificeerd:

	2007	2006*
Salarissen	84.178	78.499
Pensioenlasten	13.264	12.999
Sociale lasten	7.061	5.582
Overige personeelskosten	6.957	7.338
Totaal	111.460	104.418
* Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden.		

De personeelskosten zijn exclusief de kosten van Inhuur personeel. Deze kosten zijn opgenomen onder 20: Algemene kosten.

PENSIOENREGELING

LVNL is aangesloten bij het bedrijfstakpensioenfonds ABP. Op basis van geldende regelgeving is LVNL verplicht haar bijdragen aan de pensioenregeling zoals ondergebracht bij het ABP, te verantwoorden op basis van actuele kosten.

ABP heeft aangegeven dat zij geen waardering conform richtlijn personeelsbeloningen (RJ 271) kan maken, aangezien zij geen betrouwbare en consistente splitsing kan maken van de fondsbeleggingen en pensioenverplichtingen jegens deelnemers, ex-deelnemers en slapers van de diverse bij het fonds aangesloten werkgevers. LVNL heeft bij eventuele tekorten in het pensioenfonds geen verplichting tot aanvullende bijdragen anders dan toekomstige premieverhogingen. Indien in de toekomst LVNL de RJ 271 zou moeten volgen, dan zal LVNL om voornoemde redenen haar toegezegde pensioenregeling classificeren als toegezegde bijdrageregeling. De hieraan gerelateerde kosten komen overeen met de huidige verwerkingswijze van de kosten van de pensioenregeling.

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

	2007	2006
Dekkingsgraad	140,3%	133,0%
Grondslag	actuele marktrente	actuele marktrente

LVNL verwacht niet dat bovenstaande dekkingsgraad op korte termijn implicaties zal hebben voor de pensioenafdracht. Voor de overige pensioenregelingen binnen LVNL wordt verwezen naar toelichting 10: Voorzieningen.

BEZETTING ULTIMO 2007

Het aantal personeelsleden, op basis van fulltime equivalenten, werkzaam bij LVNL is 1.119, waarvan 72 inactief en 59 in opleiding voor luchtverkeersleider (2006: 1.113, waarvan 79 inactief en 55 in opleiding voor luchtverkeersleider).

RAPPORTAGE OP GROND VAN DE WET OPENBAARMAKING UIT PUBLIEKE MIDDELEN GEFINANCIERDE TOPINKOMENS (WOPT)

bedragen in euro's

Op de bijgaande lijst staan 72 (2006: 52) werknemers met een totaal omgerekende voltijdse beloning 2007 boven de norm van 169 duizend euro (norm 2006: 171 duizend euro). Parttimers worden daarbij omgerekend naar een voltijdse arbeidsovereenkomst.

Funcionaam	Datum in dienst	Contracturen per week	Fiscaalloon 2007	Pensioenafdracht 2007	Ontslaguitkering 2007	Beloning 2007	Fiscaalloon 2006	Pensioenafdracht 2006	Beloning 2006
1. Voorzitter van het bestuur	okt-98	36	325.447	100.704		426.151	388.390	86.783	475.173
2. Lid van het bestuur	jun-71	36	209.900	60.573		270.473	236.419	54.620	291.039
3. Lid van de directie	dec-84	38	207.480	48.683		256.163	192.685	48.025	240.710
4. Lid van de directie	okt-85	38	182.605	40.714		223.319	168.252	37.630	205.882
5. Lid van de directie	mrt-00	38	160.211	38.509		198.720	156.093	38.165	194.258
6. Lid van de directie	feb-01	38	136.595	32.477		169.072	132.954	32.279	165.233
7. Verkeersleider/Unit Manager	nov-87	38	175.993	41.429		217.422	175.799	40.971	216.770
8. Verkeersleider/Unit Manager	sep-86	38	174.460	41.429		215.889	169.646	40.971	210.617
9. Verkeersleider/Unit Manager	dec-83	38	172.758	42.285		215.043	180.271	41.807	222.078
10. Verkeersleider/Unit Manager	jun-82	38	170.652	42.285		212.937	169.209	41.807	211.016
11. Verkeersleider/Unit Manager	nov-77	38	169.401	42.285		211.686	162.941	41.807	204.748
12. Verkeersleider/Unit Manager	okt-70	38	163.095	41.429		204.524	161.298	40.971	202.269
13. Verkeersleider/Unit Manager	okt-88	38	169.697	32.800		202.497	130.283	31.434	161.717
14. Verkeersleider/Unit Manager	jan-90	38	162.518	31.312		193.830	120.992	30.008	151.000
15. Verkeersleider/Supervisor (3)	apr-88	38	188.448	37.495		225.943	182.368	35.836	218.204
16. Verkeersleider/Supervisor (3)	nov-71	38	167.897	37.495		205.392	150.030	37.059	187.089
17. Verkeersleider/Supervisor (3)	jan-76	38	165.039	38.274		203.313	152.575	37.819	190.394
18. Verkeersleider/Supervisor (3)	dec-84	38	162.890	38.274		201.164	145.756	37.819	183.575
19. Verkeersleider/Supervisor (3)	nov-84	38	159.091	38.274		197.365	158.407	37.519	195.926
20. Verkeersleider/Supervisor (3)	mei-86	38	158.047	38.274		196.321	151.957	37.819	189.776
21. Verkeersleider/Supervisor (3)	jan-83	38	157.970	38.274		196.244	151.768	37.819	189.587
22. Verkeersleider/Supervisor (3)	jan-76	38	157.650	38.274		195.924	150.128	37.819	187.947
23. Verkeersleider/Supervisor (3)	sep-80	38	155.465	38.274		193.739	151.036	37.819	188.855
24. Verkeersleider/Supervisor (3)	nov-77	38	154.473	38.274		192.747	150.649	37.819	188.468
25. Verkeersleider/Supervisor (3)	jul-88	38	155.572	37.018		192.590	140.780	34.194	174.975
26. Verkeersleider/Supervisor (3)	sep-85	38	154.030	38.274		192.304	160.787	37.819	198.606
27. Verkeersleider/Supervisor (3)	apr-88	38	153.314	37.621		190.935	148.001	35.836	183.837
28. Verkeersleider/Supervisor (3)	apr-87	38	153.340	37.495		190.835	152.970	37.188	190.158
29. Verkeersleider/Supervisor (3)	nov-84	38	153.088	37.335		190.423	147.274	36.905	184.179
30. Verkeersleider/Supervisor (3)	jan-82	38	152.475	37.495		189.970	141.423	37.059	178.482
31. Verkeersleider/Supervisor (3)	dec-73	38	150.035	37.495		187.530	148.213	37.059	185.272
32. Verkeersleider/Supervisor (1)	dec-73	38	151.164	35.068		186.232	135.302	34.649	169.951
33. Verkeersleider/Supervisor (2)	jan-83	38	148.017	36.263		184.280	142.235	34.649	176.883
34. Verkeersleider/Supervisor (3)	okt-88	38	143.676	35.800		179.476	136.320	34.194	170.514
35. Verkeersleider/Supervisor (3)	okt-88	38	143.662	35.068		178.730	133.886	33.502	167.388
36. Verkeersleider/Supervisor (1)	apr-88	38	145.040	33.487		178.527	130.425	30.904	161.329

JAARREKENING 2007

Funcionaam	Datum in dienst	Contracturen per week	Fiscaalloon 2007	Pensioenafdracht 2007	Ontslaguitkering 2007	Beloning 2007	Fiscaalloon 2006	Pensioenafdracht 2006	Beloning 2006
37. Verkeersleider/Supervisor (1)	aug-89	38	143.610	34.624		178.234	137.648	34.194	171.842
38. Verkeersleider/Supervisor (3)	dec-84	38	144.924	32.663		177.587	119.284	28.760	148.044
39. Verkeersleider/Supervisor (3)	okt-92	38	141.880	33.915		175.795	118.969	29.396	148.365
40. Verkeersleider/Supervisor (3)	mei-89	38	139.453	33.487		172.940	133.385	31.955	165.340
41. Verkeersleider/Supervisor (1)	nov-86	38	137.525	33.915		171.440	134.543	33.502	168.045
42. Verkeersleider/Supervisor (1)	nov-89	38	137.137	33.915		171.052	136.849	33.502	170.351
43. Verkeersleider/Supervisor (1)	sep-86	30	113.718	30.021		143.739	117.407	29.647	147.054
44. Verkeersleider (3)	jun-74	38	137.788	33.440		171.228	135.376	32.889	168.265
45. Verkeersleider (3)	okt-85	23	92.978	19.703		112.681	78.365	19.331	97.696
46. Verkeersleider FLNA	aug-74	38	289.229	47.329		336.558	181.074	46.988	228.062
47. Verkeersleider FLNA	nov-84	38	321.677	42.285		363.962	159.347	42.929	202.276
48. Verkeersleider FLNA	apr-69	38	172.693	30.045		202.738	142.735	29.920	172.655
49. Verkeersleider FLNA	apr-70	38	157.565	33.456		191.021	114.046	33.178	147.224
50. Verkeersleider FLNA	feb-68	38	155.126	35.692		190.818	162.163	35.404	197.567
51. Verkeersleider FLNA	nov-71	38	150.933	37.488		188.421	151.007	37.059	188.066
52. Verkeersleider FLNA	okt-70	38	153.860	33.456		187.316	114.298	33.178	147.476
53. Verkeersleider FLNA	nov-72	38	154.547	32.517		187.064	111.430	32.249	143.679
54. Verkeersleider FLNA	aug-74	38	158.041	29.004		187.045	109.392	28.753	138.145
55. Verkeersleider FLNA	okt-74	38	146.157	38.274		184.431	154.136	37.819	191.955
56. Verkeersleider FLNA	nov-84	38	154.490	27.863		182.353	148.251	27.367	175.618
57. Verkeersleider FLNA	okt-68	36	134.368	44.633		179.001	144.055	44.288	188.343
58. Verkeersleider FLNA	mei-71	38	142.110	34.936		177.046	142.393	34.648	177.041
59. Verkeersleider FLNA	apr-72	38	136.466	39.914		176.380	132.799	39.726	172.525
60. Verkeersleider FLNA	sep-76	38	135.195	39.582		174.777	131.140	39.269	170.409
61. Verkeersleider FLNA	feb-72	38	147.845	26.177		174.022	147.278	25.941	173.219
62. Verkeersleider FLNA	okt-74	38	139.951	29.667		169.618	115.303	29.547	144.850
63. General Manager	dec-83	38	190.797	42.285		233.082	171.608	41.807	213.415
64. General Manager	dec-84	38	149.842	35.895		185.737	136.079	34.318	170.397
65. General Manager	jun-82	38	138.870	34.486		173.356	134.490	34.137	168.627
66. Manager	nov-72	38	158.410	39.738		198.148	153.404	39.299	192.703
67. Senior Consultant	feb-68	38	146.635	35.588		182.223	169.928	30.932	200.860
68. Senior Consultant	okt-00	38	136.735	33.651		170.386	132.615	33.246	165.861
69. Procesadviseur	nov-71	38	139.196	31.096		170.292	125.280	31.248	156.528
70. FIC Verkeersleider (3)	nov-72	38	79.930	20.044	128.583	228.557	95.656	23.705	119.361
71. Senior medew. Special Products	mrt-74	38	34.603	8.862	278.755	322.220	58.213	13.010	71.223
72. Manager	sep-96	38	143.550	24.801	230.000	398.351	107.818	26.461	134.279

JAARREKENING 2007

SPECIFIEKE TOELICHTING

- 1 t/m 2 De bezoldiging van het bestuur wordt jaarlijks vastgesteld door de raad van toezicht. Met ingang van 2006 is het systeem van variabele beloning voor bestuurders beëindigd en omgezet in een lagere, maar vaste beloningscomponent die is opgenomen in het salaris (zie beloning bestuurders). In het fiscaal loon 2006 is tevens uitbetaling van de variabele beloning 2005 opgenomen.
- 3 t/m 6 De beloning is passend binnen het beloningsstelsel van LVNL.
- 7 t/m 45 De beloning van LVNL-verkeersleiders is in lijn met de beloning van luchtverkeersleiders in andere Europese landen. Het management van verkeersleiders (bijvoorbeeld unit managers en supervisors) is afkomstig uit de groep verkeersleiders en ontvangt een beloning passend binnen het beloningsstelsel van LVNL. Zowel verkeersleiders als het management van verkeersleiders ontvangen als onderdeel van de beloning een toeslag voor onregelmatige diensten (TOD).
- 46 t/m 62 Deze verkeersleiders maken gebruik van de regeling FLNA, passend binnen de rechtspositie en het beloningsstelsel van LVNL.
- 63 t/m 66 Deze 'general' managers hebben een achtergrond als verkeersleider hetgeen van belang is voor het uitvoeren van de functie. De beloning is passend binnen het beloningsstelsel van LVNL.
- 67 t/m 68 De senior consultants hebben taken op het nationale en internationale speelveld. De beloning is passend binnen het LVNL-beloningsstelsel.
- 69 De procesadviseur heeft een achtergrond als verkeersleider hetgeen van belang is voor het uitvoeren van de functie. De beloning is passend binnen het beloningsstelsel van LVNL.
- 70 Voor deze FIC-verkeersleider is een extra pensioenstorting gepleegd ter correctie van de vergoeding flexibel pensioen en uittreden (FPU) binnen de mogelijkheden van het rechtspositiereglement.
- 71 t/m 72 Voor de betreffende medewerkers zijn afspraken gemaakt ten aanzien van het ontslag van deze medewerkers.

BELONING BESTUUR EN RAAD VAN TOEZICHT

Het bestuur LVNL bestaat gedurende 2007 uit G.H. Kroese en ing. J.W. Klein Ikkink. Aan het bestuur zijn in 2007 de volgende beloningen toegekend, bedragen in euro's:

	2007	2006
Vast inkomen		
G.H. Kroese	346.338	334.816
Ing. J.W. Klein Ikkink	222.171	215.271
Pensioenkosten		
G.H. Kroese	64.729	56.184
Ing. J.W. Klein Ikkink	38.889	35.321
Overige vergoedingen		
G.H. Kroese	25.264	29.097
J.W. Klein Ikkink	18.659	20.861

De beide bestuurders zijn ook opgenomen in de rapportage welke uit hoofde van de WOPT moet worden opgesteld. De bovengenoemde bedragen kennen een andere berekeningswijze dan volgens de WOPT moet worden gehanteerd en zijn om die reden niet vergelijkbaar met de informatie uit het WOPT-overzicht.

De pensioenkosten betreffen het werkgeversdeel van de pensioenkosten over 2007. De overige vergoedingen bestaan onder meer uit onkostenvergoedingen, de fiscale bijtelling lease-auto en het werkgeversdeel van de sociale verzekeringspremies.

JAARREKENING 2007

Vanaf 1 januari 2008 is de heer P. Riemens toegetreden tot het bestuur, voorheen lid van de directie van LVNL. Het salaris van de leden van het bestuur wordt goedgekeurd door de raad van toezicht.

De raad van toezicht stelt de vergoedingen voor de voorzitter en de leden van de raad vast. De hoogte van deze vergoeding is gerelateerd aan de omvang van de organisatie en de gemiddelde tijdsbesteding. Aan de leden is een vergoeding toegekend van 14,5 duizend euro (2006: 14,5 duizend euro) per jaar en aan de voorzitter een vergoeding van 19 duizend euro (2006: 19 duizend euro).

19 Afschrijvingen

Er heeft in 2007 geen vervroegde afschrijving plaatsgevonden.

20 Algemene kosten

Onder de algemene kosten worden onder andere verantwoord de kosten voor instandhouding van bedrijfsmiddelen, huisvesting, advieskosten, onderzoeks- en ontwikkelingskosten, kosten voor inhuur van personeel, kosten voor lease, huur en verzekeringen.

21 Financiële baten en lasten

De financiële baten en lasten kunnen als volgt worden gespecificeerd:

	2007	2006
Financieringskosten	0	1.026
Beleggingsopbrengsten	0	-4.636
Rentelasten	5.812	7.680
Rentebaten	-508	-272
Geactiveerde rente inzake werken in ontwikkeling en uitvoering	-134	-28
Totaal	5.170	3.770

BELEGGINGSOPBRENGSTEN

In 2006 zijn alle beleggingen verkocht.

22 Verrekening voorgaande jaren

De volgende resultaten zijn opgenomen in de tariefstelling van 2007:

	En-route	Helikopters	Totaal
Resultaat 2005	-3.487	-91	-3.578
Verrekening ten laste van 2007	-3.487	-91	-3.578

Voor verdere toelichting wordt verwezen naar toelichting 8: Bestemmingsfondsen.

JAARREKENING 2007

GESEGMENTEERDE INFORMATIE

bedragen in duizenden euro's

EXPLOITATIE-OVERZICHT KOSTENCENTRA

2007	Totaal	En-route	Mainport Schiphol	Regionale luchthavens	Helikopterverkeer
Heffingen	150.764	71.661	75.846	1.715	1.542
Bijdrage Rijk	6.308	1.580	0	4.728	0
Overige opbrengsten	2.295	553	874	868	0
Bedrijfsopbrengsten	159.367	73.794	76.720	7.311	1.542
Bedrijfslasten	158.823	76.774	72.448	8.063	1.538
Financiële baten en lasten	5.170	1.069	3.602	499	0
Resultaat voor verrekening	-4.626	-4.049	670	-1.251	4
Verrekening 2005	3.578	3.487	0	0	91
Resultaat boekjaar	-1.048	-562	670	-1.251	95

JAARREKENING 2007

2006	Totaal	En-route	Mainport Schiphol	Regionale luchthavens	Helikopterverkeer
Heffingen	148.147	72.025	73.456	1.887	779
Bijdrage Rijk	5.970	1.925	0	4.045	0
Overige opbrengsten	2.494	733	923	838	0
Bedrijfsopbrengsten	156.611	74.683	74.379	6.770	779
Bedrijfslasten	152.531	75.913	67.738	7.524	1.356
Financiële baten en lasten	3.770	748	3.406	-384	0
Resultaat voor verrekening	310	-1.978	3.235	-370	-577
Verrekening 2004	6.074	5.745	0	0	329
Resultaat boekjaar	6.384	3.767	3.235	-370	-248

LVNL heeft door het verkopen van de beleggingen in 2006 de vrijgekomen middelen gebruikt voor financiering van de bedrijfsactiviteiten. Aangezien de vrijgekomen middelen door de verkoop van de belegde middelen ten behoeve van de herstructurering Rotterdam Airport, Eelde en Beek zijn ingezet voor de financiering van de reguliere bedrijfsvoering wordt een rente-vergoeding toegekend aan deze luchthavens op basis van de lagere rentelasten.

JAARREKENING 2007

MAINPORT SCHIPHOL

De Mainport Schiphol bestaat uit de luchthavens Schiphol en Rotterdam. Vanuit operationele en bedrijfseconomische motieven is eind jaren negentig - volledig in de lijn met de ICAO recommendations op dit punt - besloten tot de vorming van een zogenoemd 'multi-airport' systeem. Een verdere uitsplitsing van de exploitatie van de Mainport Schiphol is als volgt:

2007	Totaal	Schiphol	Rotterdam
Heffingen	75.846	73.510	2.336
Overige opbrengsten	874	853	21
Bedrijfsopbrengsten	76.720	74.363	2.357
Bedrijfslasten	72.448	67.380	5.068
Financiële baten en lasten	3.602	3.460	142
Resultaat	670	3.523	-2.853

2006	Totaal	Schiphol	Rotterdam
Heffingen	73.456	71.166	2.290
Overige opbrengsten	923	897	26
Bedrijfsopbrengsten	74.379	72.063	2.316
Bedrijfslasten	67.738	63.480	4.258
Financiële baten en lasten	3.406	3.497	-91
Resultaat	3.235	5.086	-1.851

JAARREKENING 2007

REGIONALE LUCHTHAVENS

Een verdere uitsplitsing van de exploitatierekening van de regionale luchthavens is als volgt:

2007	Totaal	Eelde	Beek
Heffingen	1.715	660	1.055
Bijdragen Rijk	4.728	2.269	2.459
Overige opbrengsten	<u>868</u>	<u>341</u>	<u>527</u>
Bedrijfsopbrengsten	7.311	3.270	4.041
Bedrijfslasten	8.063	3.689	4.374
Financiële baten en lasten	499	182	317
Resultaat	<u>-1.251</u>	<u>-601</u>	<u>-650</u>

2006	Totaal	Eelde	Beek
Heffingen	1.887	592	1.295
Bijdragen Rijk	4.045	2.205	1.840
Overige opbrengsten	<u>838</u>	<u>251</u>	<u>587</u>
Bedrijfsopbrengsten	6.770	3.048	3.722
Bedrijfslasten	7.524	3.389	4.135
Financiële baten en lasten	-384	-139	-245
Resultaat	<u>-370</u>	<u>-202</u>	<u>-168</u>

Schiphol, 11 april 2008

Het bestuur

G.H. Kroese

J.W. Klein Ikkink

P. Riemens

B A R B E R A H A A K E N
Luchtverkeersleidingsassistent Area Control Centre:

“LVNL streeft naar een duurzame ontwikkeling van de Mainport Schiphol. Zoekende naar de perfecte balans tussen veiligheid, efficiency en milieu. Hierin is de open dialoog met de betrokken partijen cruciaal. Ook de agenda van 2008 wordt hierdoor - voor een groot deel - bepaald.”



ACCOUNTANTSVERKLARING

Aan: de raad van toezicht en het bestuur van Luchtverkeersleiding Nederland

ACCOUNTANTSVERKLARING

Verklaring betreffende de jaarrekening

Wij hebben de in dit verslag op bladzijde 48 tot en met 77 opgenomen jaarrekening 2007 van Luchtverkeersleiding Nederland (hierna: LVNL) te Schiphol bestaande uit de balans per 31 december 2007 en de exploitatierekening over 2007 met de toelichting gecontroleerd.

Verantwoordelijkheid van het bestuur

Het bestuur van LVNL is verantwoordelijk voor het opmaken van de jaarrekening in alle van materieel belang zijnde aspecten, alsmede voor het opstellen van het jaarverslag, beide in overeenstemming met de door LVNL beschreven grondslagen zoals uiteengezet in punt 2 van de toelichting van de jaarrekening. Deze verantwoordelijkheid omvat onder meer: het ontwerpen, invoeren en in stand houden van een intern beheersingssysteem relevant voor het opmaken van de jaarrekening, zodanig dat deze geen afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten bevat, het kiezen en toepassen van aanvaardbare grondslagen voor financiële verslaggeving en het maken van schattingen die onder de gegeven omstandigheden redelijk zijn.

Verantwoordelijkheid van de accountant

Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel over de jaarrekening op basis van onze controle. Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht. Dienovereenkomstig zijn wij verplicht te voldoen aan de voor ons geldende gedragsnormen en zijn wij gehouden onze controle zodanig te plannen en uit te voeren dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat.

Een controle omvat het uitvoeren van werkzaamheden ter verkrijging van controle-informatie over de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening. De keuze van de uit te voeren werkzaamheden is afhankelijk van de professionele oordeelsvor-

ming van de accountant, waaronder begrepen zijn beoordeling van de risico's van afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten. In die beoordeling neemt de accountant in aanmerking het voor het opmaken van de jaarrekening relevante interne beheersingssysteem, teneinde een verantwoorde keuze te kunnen maken van de controlewerkzaamheden die onder de gegeven omstandigheden adequaat zijn maar die niet tot doel hebben een oordeel te geven over de effectiviteit van het interne beheersingssysteem van LVNL. Tevens omvat een controle onder meer een evaluatie van de aanvaardbaarheid van de toegepaste grondslagen voor financiële verslaggeving en van de redelijkheid van schattingen die het bestuur van LVNL heeft gemaakt, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de jaarrekening.

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Oordeel

Naar ons oordeel is de jaarrekening 2007 van LVNL, in alle van materieel belang zijnde aspecten, opgemaakt in overeenstemming met de door LVNL beschreven grondslagen, zoals uiteengezet in punt 2 van de toelichting van de jaarrekening.

Verklaring betreffende andere wettelijke voorschriften en/of voorschriften van regelgevende instanties

Naar analogie van de wettelijke verplichting ingevolge artikel 2:393 lid 5 onder e BW melden wij dat het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, verenigbaar is met de jaarrekening.

Den Haag, 11 april 2008

KPMG ACCOUNTANTS N.V.

M.J. Kuikman - Wakker RA

GOVERNANCE STRUCTURE

CONFORM CODE GOED BESTUUR

LVNL is sinds 1 januari 1993 ZBO. Daarvoor was LVNL onderdeel van het directoraat-generaal Rijksluchtvaartdienst van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Als ZBO legt LVNL verantwoording af over haar prestaties aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Het personeel van LVNL is ambtenaar in de zin van de Ambtenarenwet. LVNL hanteert de Code goed bestuur uitvoeringsorganisaties als leidraad. LVNL doet in dit hoofdstuk verslag over de hoofdlijnen van haar governance structuur, conform de principes van deze code.

Opvolging bepalingen

Bij LVNL zijn de door de Code goed bestuur uitvoeringsorganisaties 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. Het LVNL-bestuur hanteert het Reglement inrichting en bedrijfsvoering LVNL (Bestuursreglement LVNL), inclusief gedragscode voor leden van het bestuur en het Informatiestatuut voor de uitwisseling van informatie tussen LVNL en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Daarnaast beschikt LVNL over een Klachtenregeling en een Klokkenluiderregeling.

Op basis van een wettelijke verplichting en met het doel de klant te consulteren bij voorgenomen beslissingen die voor hem van belang zijn, dan wel de klant de mogelijkheid te geven ongeraagd advies te geven, worden door LVNL ten minste jaarlijks zogenoemde 'user consultation meetings' georganiseerd. Ook voert LVNL regelmatig klantwaardingsonderzoeken uit.

Om de veiligheids-, efficiëntie- en milieuaspecten van de primaire processen te bewaken, is een bedrijfsmanagementsysteem ingericht. Daarmee is interne borging verzekerd. Dit geldt ook voor de controle van de financiële huishouding, de kwaliteit van de bedrijfsvoering in het algemeen en het risicomanagement. De gebruikte managementsystemen functioneren naar tevredenheid en stellen het bestuur voldoende in staat 'in control' te zijn.

Op haar website www.lvnl.nl heeft de organisatie de informatie ondergebracht die volgens de code publiek toegankelijk moet zijn.

Afwijkingen van bepalingen

In het jaarverslag worden de nevenfuncties van de leden van de raad van toezicht niet in detail vermeld. De leden hebben in het verslagjaar geen (neven)functies bekleed die in strijd zijn met het lidmaatschap van de raad.

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 uitvoeringsorganisaties.

Wettelijke taken

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

- * Het geven van luchtverkeersdienstverlening binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam.
- * Het definiëren, verwerven, installeren, beheren en in stand houden van technische installaties en systemen ten behoeve van luchtverkeersbeveiliging.
- * Het verstrekken van luchtvaartinlichtingen en het uitgeven van luchtvaart-publicaties en luchtvaartkaarten.
- * Het verzorgen of doen verzorgen van opleidingen ten behoeve van luchtverkeersbeveiliging.
- * Het doen van voorstellen aan de minister van Verkeer en Waterstaat betreffende het tarief van de heffingen aan luchtverkeer voor luchtverkeersdienstverlening, ter dekking van de kosten voor luchtverkeersbeveiliging.

GOVERNANCE STRUCTURE

- * Het adviseren van de minister van Verkeer en Waterstaat alsmede de minister van Defensie betreffende aangelegenheden op het gebied van de luchtverkeersbeveiliging.
- * Het verrichten van andere bij of krachtens de Wet luchtvaart opgedragen taken. Op grond van (nieuwe) wetgeving kan LVNL de aan haar opgedragen taken in beginsel door derden laten verrichten. Ook kan LVNL 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 dient te voldoen. In hetzelfde besluit is ook de verantwoordelijkheid om de grenswaarden voor geluid, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging na te leven vastgelegd. Het luchtverkeer afhandelen binnen deze grenswaarden is een gezamenlijke zorgplicht van LVNL, de luchtvaartmaatschappijen en de exploitant van de luchthaven Schiphol.

Raad van Toezicht

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

Leden van de raad van toezicht:

- H.F. Dijkstal (28 februari 1943), voorzitter.
Datum eerste benoeming: 1 juli 2004.
Benoemd tot: 1 juli 2008.

- Generaal-majoor (b.d.) F.W. Oliemans (2 maart 1947).
Datum eerste benoeming: 1 februari 2000.
Herbenoemd tot: 1 mei 2008.
- Drs.N.H. van Halder (17 augustus 1947).
Datum eerste benoeming: 1 juli 2004.
Benoemd tot: 1 juli 2008.
- Mr. A.J. te Veldhuis (14 maart 1947).
Datum eerste benoeming: 1 mei 2004.
Benoemd tot: 1 mei 2008.
- Luitenant-generaal J.H. de Jong (8 november 1952).
Datum eerste benoeming: 15 juni 2004.
Benoemd tot: 15 juni 2008.
- Ir. A. Vandenbroucke (19 november 1939).
Datum eerste benoeming: 15 september 2004.
Benoemd tot: 15 september 2008.
- J.A. Tammenons Bakker(17 december 1953), waarnemer namens de minister van Verkeer en Waterstaat. Datum eerste benoeming: 1 februari 2007.

Mevrouw Tammenons Bakker heeft per 1 januari 2008 haar functie bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat neergelegd. Daarmee is haar lidmaatschap van de raad van toezicht van LVNL eveneens beëindigd. Tot haar opvolger in de raad is per 1 januari 2008 benoemd de heer M.E.P. Dierikx (5 juni 1953).

Bestuur

Het bestuur is belast met de dagelijkse leiding van LVNL en vertegenwoordigt LVNL in en buiten rechte. Het bestuur van LVNL volgt de principes van een collegiaal bestuur. Het bestuur geeft leiding aan de organisatie en daarbinnen onderkende bedrijfsprocessen. Het bestuur bestaat met ingang van 1 januari 2008 weer uit drie leden, zoals dat ook het geval was voor 2001.

GOVERNANCE STRUCTURE

De voorzitter van het bestuur is het aanspreekpunt voor alle handelingen van LVNL in het algemeen. Meer in het bijzonder draagt hij zorg voor het inrichten en onderhouden van externe relaties, zowel nationaal als internationaal. Het bestuurslid interne bedrijfsvoering is aanspreekpunt voor de inrichting van de interne bedrijfsvoering. Het bestuurslid operationele bedrijfsvoering is verantwoordelijk voor de primaire processen en de operationele bedrijfsvoering op het gebied van luchtverkeersdienstverlening.

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

Leden van het LVNL-bestuur op 31 december 2007

- G.H. Kroese (4 december 1952), voorzitter van het bestuur.
Datum eerste benoeming: 1 oktober 1998.
Herbenoemd tot: 1 oktober 2008.
Relevante nevenfuncties:
 - Lid van de raad van advies van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR).
 - Lid van de raad van advies van het Nederlands Instituut voor Ruimtevaart (NIVR).
 - Lid van de raad van advies van Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS).
 - Vice-voorzitter Industrial Consultation Body (ICB) van de Europese Commissie.
- Ing. J.W. Klein Ikkink (17 juni 1946), bestuurslid interne bedrijfsvoering.
Datum eerste benoeming: 1 januari 1995.
Herbenoemd tot: 1 januari 2010.

- Ir. P. Riemens (25 mei 1962), bestuurslid operationele bedrijfsvoering.
De heer Riemens is op 1 januari 2008 benoemd als bestuurslid operationele bedrijfsvoering. Met deze benoeming zijn de kerncompetentie en de operationele dienstverlening sterker in de hoogste bestuurslaag van LVNL verankerd. De heer Riemens vervulde sinds 1 juni 2003 de functie van directeur Mainport Schiphol. Hij is zijn loopbaan bij LVNL in 1984 begonnen als aspirant luchtverkeersleider. Tot zijn benoeming als directeur heeft hij als luchtverkeersleider gewerkt, steeds in combinatie met verschillende managementfuncties. Zijn benoeming tot lid van het bestuur geldt voor een periode van vijf jaar.

Directie

De werkorganisatie onder het bestuur is ingedeeld in directoraten. Aan het hoofd van ieder directoraat staat een directielid, belast met de leiding over het directoraat. Directieleden worden benoemd door het bestuur.

Leden van de directie op 31 december 2007

- P.M. van Hoogstraten, directeur Regional Unit.
- Ir. H.H.M.J. Keetman, directeur Corporate Services.
- Ir. P. Riemens, directeur Mainport Schiphol.
- Drs. R.H.I. van Schoubroeck, directeur Corporate Development.

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 ondernemingsraad 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

GOVERNANCE STRUCTURE

meer belangrijke wijzigingen in de organisatiestructuur van LVNL, investeringen of 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. De ondernemingsraad bespreekt tweemaal per jaar de algemene gang van zaken binnen LVNL met het bestuur en een afgevaardigde van de raad van toezicht.

Leden van de ondernemingsraad op 31 december 2007:

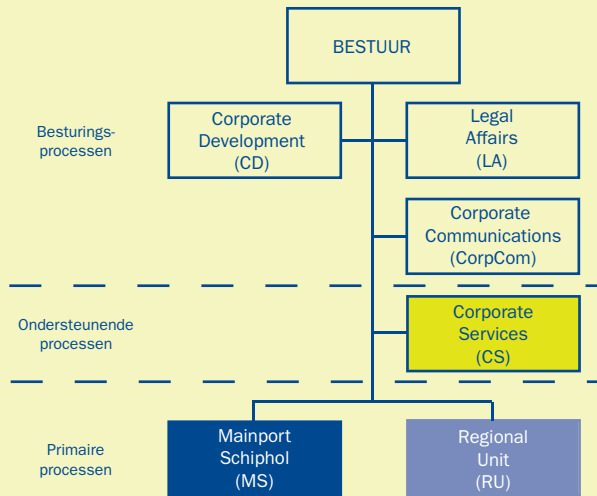
- B.R. Dijkema, voorzitter.
- L.J.N. Rolvink, vice-voorzitter.
- Mevrouw S.M. Smit-van de Velde, secretaris.
- Mevrouw A. Aardema, vervangend secretaris.
- R.J.J. van Deursen.
- Mevrouw G.A. Dol-Sessink.
- F.J. Holleman.
- J.C. Nagtegaal.
- A.R.J. Slanina.
- J.P. Spies.
- A.N.P. van Wijnen.
- M.C. Zijderveld.
- N. van Zoolingen.

JEROEN VERHAFF
Maintenance Specialist Navigatie:

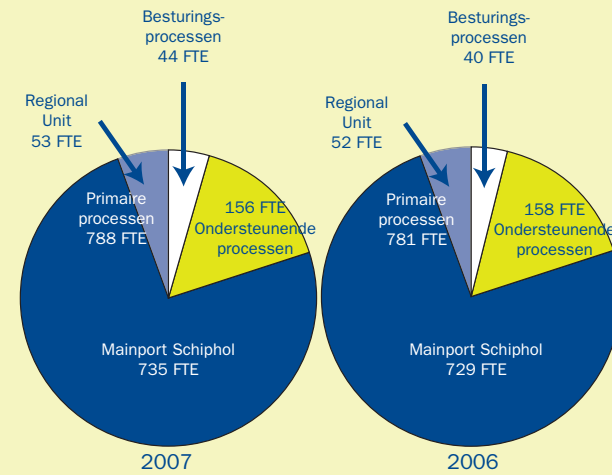
“Het innoveren van moderne technische systemen ten behoeve van de luchtvaart, is voor LVNL en omwonenden van groot belang. Hiermee kunnen milieuvriendelijke procedures nog nauwkeuriger en veiliger met minder overlast voor de omwonenden worden uitgevoerd. Veiligheid en milieu zijn twee sleutelwoorden binnen LVNL.”



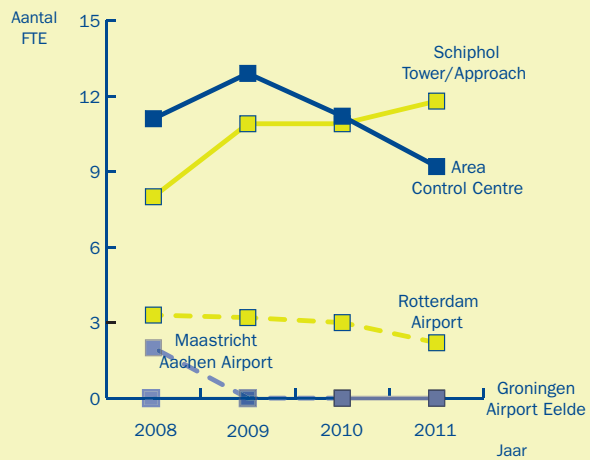
Luchtverkeersleiding Nederland
FEITEN EN GRAFIEKEN
2007



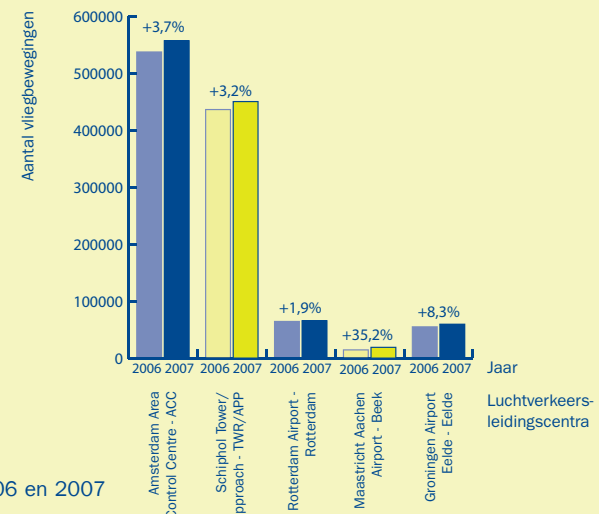
Figuur 1
Organogram



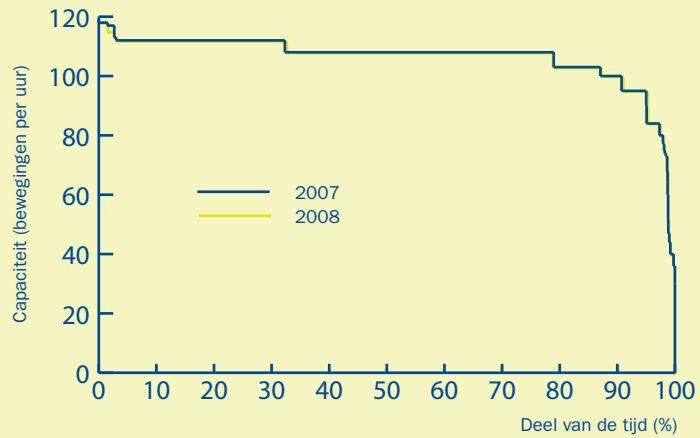
Figuur 2
Personele bezetting



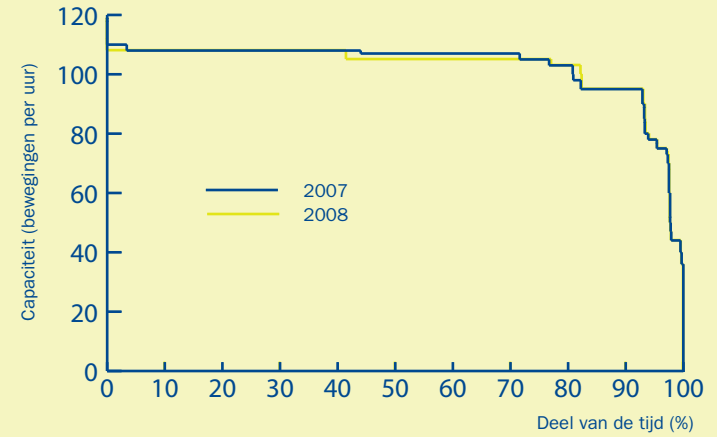
Figuur 3
Ingeschat luchtverkeersleiderstekort



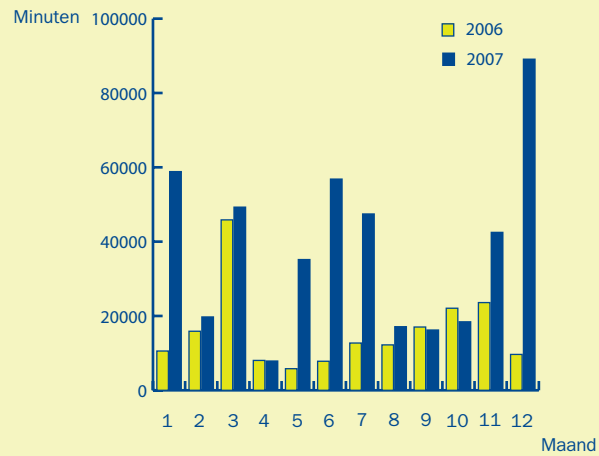
Figuur 4
Verkeerscijfers 2006 en 2007



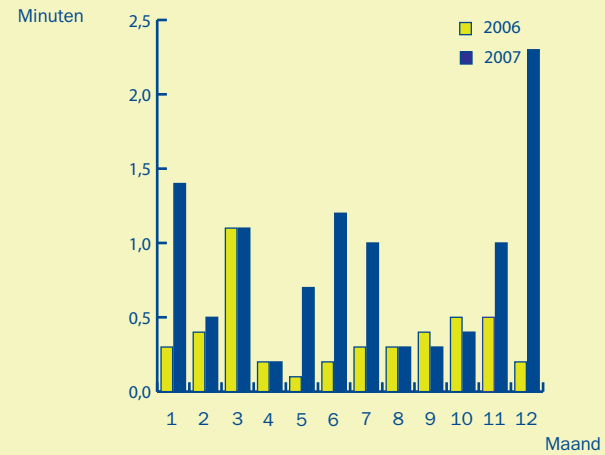
Figuur 5
Beschikbare capaciteit Schiphol tijdens een startpiek in de zomer



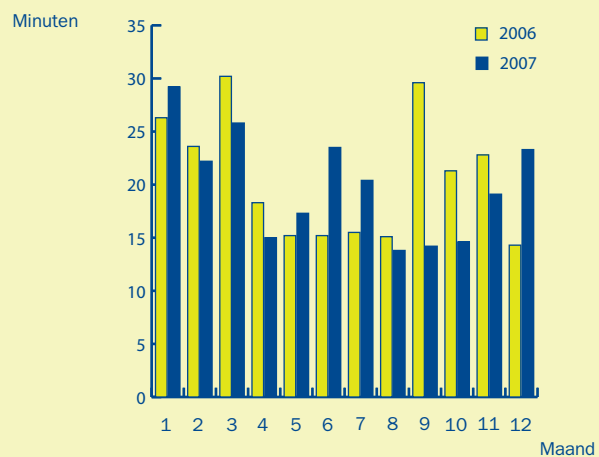
Figuur 6
Beschikbare capaciteit Schiphol tijdens een landingspiek in de zomer



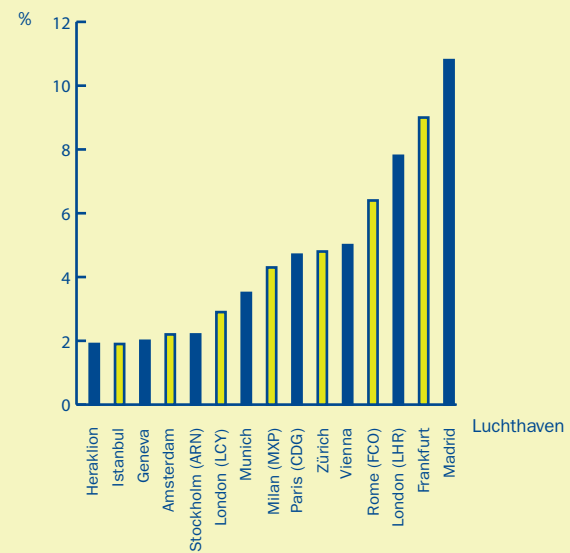
Figuur 7
Totaal aantal vertragsminuten per maand



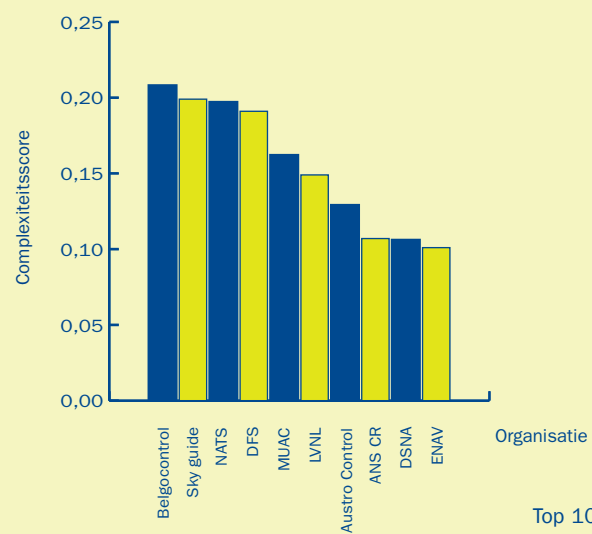
Figuur 8
Gemiddelde vertraging per vlucht, gegenereerd door LVNL (alle vluchten)



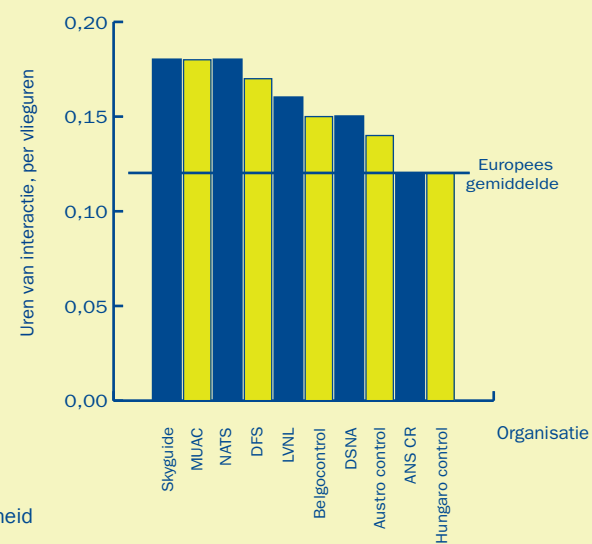
Figuur 9
Gemiddelde vertraging per vlucht,
gegenereerd door LVNL
(vertraagde vluchten)



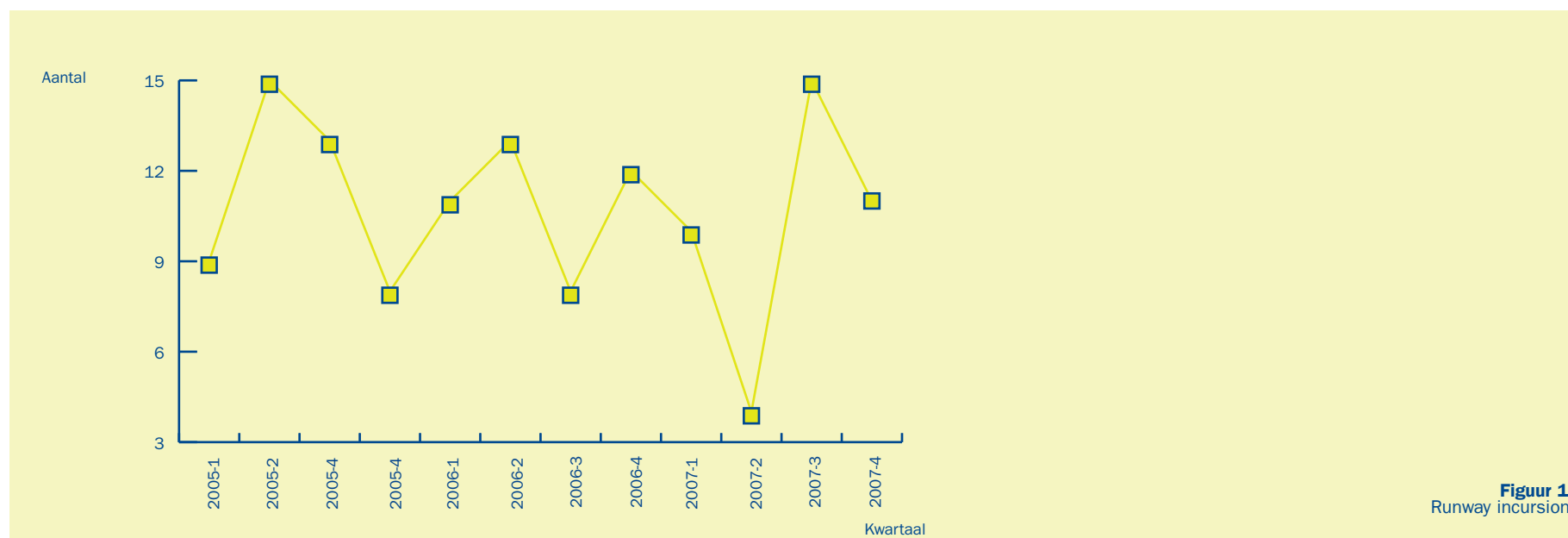
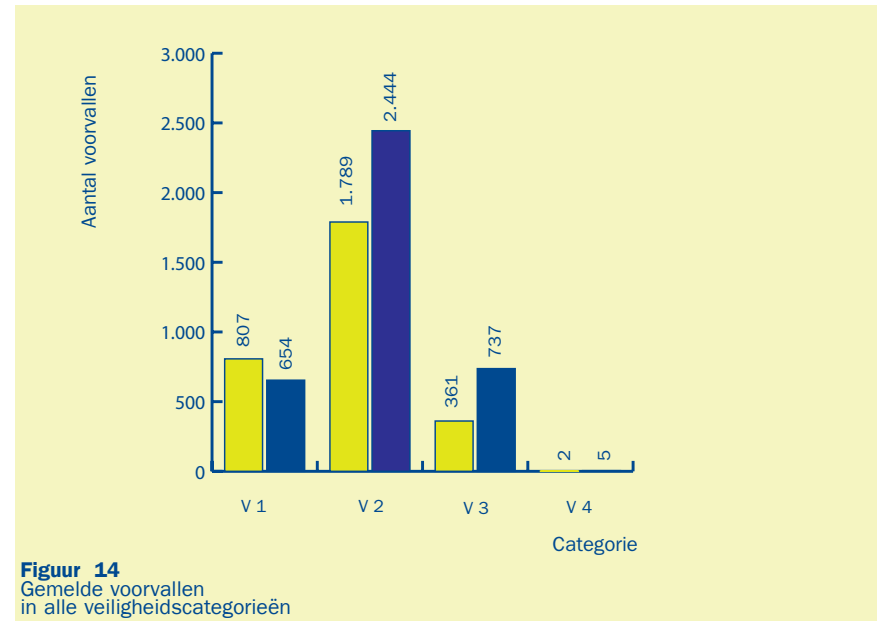
Figuur 10
Luchthavengerelateerde
ATFM-vertraging 2007
Bron: Eurocontrol



Figuur 11
Top 10 complexiteit luchtruim
Bron: Eurocontrol



Figuur 12
Top 10 verkeersdichtheid
Bron: Eurocontrol



AFKORTINGENLIJST

AAS	Amsterdam Airport Schiphol
ABL	Analysebureau Luchtvaartvoorvallen
ABP	Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds
ACC	Area Control Centre
AFMU	Airspace and Flow Management Unit
APP	Approach
ATM	Air Traffic Management
Bas	Bewoners Aanspreekpunt Schiphol
BAP	Business and Annual Plan
BHV	Bedrijfs hulperlening
CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation
CDA	Continuous Descent Approach
CROS	Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol
CSI	Customer Satisfaction Index
DFS	Deutsche Flugsicherung
DGTL	Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart
EHBO	Eerste Hulp Bij Ongelukken
EU	Europese Unie
FAB	Functional Airspace Block
FIC	Flight Information Centre
FLNA	Functioneel LeeftijdsNon-Activiteit
FTE	Fulltime Equivalent
HvA	Hogeschool van Amsterdam
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IFR	Instrument Flight Rules
ILS	Instrument Landing System
IVW	Inspectie Verkeer en Waterstaat
KDC	Knowledge and Development Centre
KLM	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij
KLu	Koninklijke Luchtmacht

KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
MER	Milieu-effectrapportage
MoU	Memorandum of Understanding
MTO	medewerkertevredenheidsonderzoek
MUAC	Maastricht Upper Area Control Centre
NLR	Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium
NOGEPA	North Sea Oil and Gas Exploitation and Production Association
NSA	National Supervisory Authority
NIVR	Nederlands Instituut voor Ruimtevaart
NV	Naamloze Vennootschap
PMO	Periodiek Medisch Onderzoek
RMI	Regeling Milieu-informatie luchthaven Schiphol
RU	Regional Unit
SAFREP	Safety Data Reporting and Data Flow Taskforce
SES	Single European Sky
SESAR	SES Air Traffic Management Research
SRC	Safety Regulation Commission
TU	Technische Universiteit
TWR	Tower
UCM	User Consultation Meeting
VEM	Veiligheid, Efficiency, Milieu
VFR	Visual Flight Rules
VpS	Veiligheidsplatform Schiphol
ZBO	Zelfstandig Bestuursorgaan

Redactie

LVNL/Corporate Communications,
LVNL/Corporate Services,
LVNL/Corporate Development

Ontwerp en vormgeving

LVNL/Corporate Communications

Fotografie

Onno Kummer, Utrecht

Druk

C2 Productions, Haarlem

Voor de fotografie dank aan:

Hans Alders
Michel Bezuijen
Michiel van Dorst
Lony Weseling

Barbera Haaken
Fred van der Hilst
Annelies van Lent
Renske Stol
Jeroen Verhaaff

Luchtverkeersleiding Nederland
Air Traffic Control the Netherlands

Stationsplein Zuid-West 1001
1117 CV Schiphol-Oost

Postbus 75200
1117 ZT Luchthaven Schiphol

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

www.lvnl.nl
www.luchtverkeersleider.nl
www.luchtverkeersleiding.nl

communications@lvnl.nl

© 2008 Luchtverkeersleiding Nederland

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

