



LVNL-jaarverslag 2024

RAPPORTAGE AAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT



INHOUDSOPGAVE

ALGEMEEN	03	GOVERNANCE & RISK	54	JAARREKENING 2024	91
Kerncijfers 2024	03	Bericht van de raad van toezicht	60	Overzicht van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten voor het jaar eindigend op 31 december 2024	92
Voorwoord van het bestuur	05	Bestuursstructuur en management	65	Balans per 31 december 2024	93
LVNL in 2024	08	Ondernemingsraad	68	Mutatieoverzicht van het eigen vermogen voor het jaar eindigend op 31 december 2024	94
OVER LVNL	10	ESG	71	Kasstroomoverzicht over 2024	95
Profiel	11	Environment	73	Toelichting op de jaarrekening	96
Trends 2045	13	Vluchtefficiëntie	73	Toelichting op de exploitatierekening	111
Missie	13	Hinderbeperking	77	Toelichting op de balans	117
Purpose	14	Verbetering leefomgeving	77		
Onze ambitie 2030	14	Duurzame assets	78		
		Duurzame mobiliteit	80		
VERKEERSCIJFERS 2024	18	Social	81	OVERIGE GEGEVENS	155
Financiële resultaten	20	(Cyber)security	83	Voorstel resultaatbestemming 2024	156
Vooruitblik naar 2025	25	Corporate governance	86	Controleverklaring van de onafhankelijke accountant	157
		Samenwerking	86	Afkorting	162
VEILIGHEID	27	Grondoperatie Schiphol	86		
Topprojecten en -prioriteiten	43	Kwaliteitszorg	86		
Projectportfolio overige projecten	50	Maatschappij en klant	87		
		In control statement	90		

MEDEWERKER INTERVIEWS

Veiligheid



VEILIGHEID IS VAN ONS ALLEMAAL

37

Veiligheid



ALLES KWAM BIJ ELKAAR TIJDENS DEZE NIGHT LIVE OPERATION

48

Governance



ONDANKS TEKORTEN EEN GOED JAAR

69



KERNCIJFERS 2024

Algemeen

Aantal vliegbewegingen en-route 2024

560.486

2023: 532.744 ▲+5,21%

Aantal landingen in NL terminal 2024

530.216

2023: 499.701 ▲+6,11%

Aantal vliegbewegingen North Sea Area Amsterdam 2024

49.752

2023: 48.327 ▲+2,95%

Veiligheid

Afgehandelde vluchten zonder serious/major incidenten

99,99 %

2023: 99,99 %

Alle runway incursions waren van de laagste ernstcategorie

14

2023: 18

Tarieven

Tarief en-route 2024

€ 66,35

2023: € 64,30 ▲+3,19%

Tarief terminal 2024

€ 217,64

2023: € 215,58 ▲+0,96%

Tarief NSAA 2024

€ 314,12

2023: € 279,97 ▲+12,20%

Environmental

CO2-footprint

6.907 ^{ton CO2 eq.}

Aantal zonnepanelen (locaties Polaris en Riekerpolder)

614

Opbrengst zonnepanelen

112.559 ^{kWh}



Social

Man-vrouw top

54 - 46 %

2023: 54 - 46 %

Man-vrouw raad van toezicht

60 - 40 %

2023: 60 - 40 %

Man-vrouw incl. top

72 - 28 %

2023: 72 - 28 %

Aantal leerlingen in opleiding
op 31-12-2024

95

2023: 105

Aantal losgekomen VKL
2024 (Fully Qualified)

30

2023: 22

Verzuim

4,00 %

2023: 3,60 %

Governance

Aantal interne audits

10

2023: 12

Aantal externe audits

6

2023: 4

Financieel

Opbrengsten

€ 316,00^{mln}

2023: € 290,00

Uitputting kostenbegroting

104,00 %

2023: 103,00 %

VOORWOORD VAN HET BESTUUR

Al bijna honderd jaar is het vliegverkeer bij LVNL in veilige handen. Ook in 2024 zijn we in staat geweest om koersvast te navigeren in een steeds veranderende omgeving.

Koersvast in veranderende omstandigheden

Voor ons als veiligheidsorganisatie, die betrouwbaarheid levert aan klanten en voorspelbaar wil zijn voor omwonenden en andere stakeholders, is een stabiele omgeving belangrijk. De toenemende geopolitieke spanningen, digitale ontwikkelingen en politieke dynamiek in eigen land zorgden voor een uitdagend speelveld.

2024 was een jaar waarin het maatschappelijk debat rondom de luchtvaart intensief was, met name over het aantal vliegbewegingen op Schiphol en hoe het toekomstig geluidsstelsel eruit kan zien. Dat vraagt veel inzet, kennis én flexibiliteit van onze organisatie. Voor LVNL was het belangrijk onze stem te laten horen over wat operationeel veilig en verantwoord is. We hebben als team onze expertise ingezet om constructief bij te dragen aan deze complexe discussie.



Vliegverkeer blijvend in veilige handen

We investeren in onze mensen, trainingen, procedures en systemen om het hoge niveau van veiligheid dat we nastreven te realiseren. Onze inzet is niet alleen voelbaar in de dagelijkse praktijk van onze medewerkers, maar wordt ook erkend door externe auditors. Veiligheid is geen bijzaak, het is onze kern, en het is dankzij de gezamenlijke inspanning van al onze mensen dat we deze norm dagelijks waarmaken.

Voorbeelden uit de praktijk zijn de consistente daling van het aantal runway incursions op Schiphol tot een all-time low en de afname in luchtruimschendingen (airspace infringements) van visual flight rules (VFR)-verkeer in de nabijheid van Schiphol. Veel aandacht is besteed aan het beheersen van het risico van ongeautoriseerde drones in gecontroleerd luchtruim dat door LVNL wordt beheerd. Door de grote toename van drones wordt aanzienlijk meer gevlogen in gecontroleerd luchtruim, ook waar dat verboden is. We zoeken samen met de overheid naar mogelijkheden om het risico die dit met zich meebrengt terug te dringen.

We zijn blij met de uitkomst van de wettelijke evaluatie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Elke vijf jaar bekijken zij ons functioneren als zelfstandig bestuursorgaan. De belangrijkste conclusie is dat wij in de periode 2019-2023 altijd in staat zijn geweest vliegverkeer altijd veilig en betrouwbaar af te handelen. Ondanks de coronapandemie en de dynamische context van de luchtvaartwereld voerden we onze wettelijke taak goed uit.

Oplossingen voor operationele uitdagingen

Ook in 2024 hebben we de afgesproken afhandelingscapaciteit geleverd. Om de roosters het hele jaar door te vullen, stelden onze verkeersleiders zich flexibel op. We zijn trots op onze luchtverkeersleiders die 24/7 paraat staan om het vliegverkeer veilig te begeleiden. In de zomer van 2024 zijn, alleen al op Schiphol, zo'n 1.500 starts en landingen per dag veilig begeleid.

Voor de langere termijn zijn meerdere stappen gezet om het verkeersleiderstekort structureel op te lossen, zoals een grote wervingscampagne en het verhogen van het aantal kandidaten dat in de opleiding kan starten. Hierbij verkenden we ook nieuwe paden, zoals deelname aan een beurs voor gamers. We stelden vast dat het breinprofiel waarmee mensen in sommige games goed scoren, erg lijkt op het breinprofiel van luchtverkeersleiders!

Klaar voor verandering

LVNL werkt elke dag aan het veilig, vlot en duurzaam begeleiden van het vliegverkeer door het Nederlandse luchtruim. Om dat ook in de toekomst te kunnen blijven doen, is een nieuw luchtverkeersleidingssysteem nodig. Het implementeren daarvan, in een van de meest complexe stukjes luchtruim van Europa, is niet eenvoudig en kost tijd en inzet van heel veel medewerkers. Eind van het jaar hebben we, in de nacht, voor het eerst vliegtuigen begeleid van en naar luchthaven Schiphol vanuit de nieuwe radarzaal in het Polaris-gebouw op Schiphol Oost. Met deze 'Night Live Operation' zetten we een belangrijke stap naar de ingebruikname van een nieuw luchtverkeersleidingssysteem.

Stabiele financiële koers

Financieel gezien was 2024 een uitdagend jaar. We sloten het laatste jaar van een vijfjarige referentieperiode af, waarin inflatie, een krappe arbeidsmarkt en onvoorziene ontwikkelingen - zoals de corona-epidemie - extra druk hebben gezet op onze middelen. Hoewel het ons minder dan gehoopt is gelukt de coronaschuld terug te brengen, hebben we bewust geïnvesteerd in de toekomst door te blijven opleiden, systemen te vernieuwen en onze dienstverlening te verbeteren. Met de start van de nieuwe referentieperiode 2025-2029 is in 2025 sprake van een passende begroting en kostendekkende tarieven om de opgaves waar LVNL zich de komende jaren voor gesteld ziet, te ondersteunen.

Gericht op de toekomst

LVNL kijkt vooruit. In 2024 hebben we onze organisatiestrategie herijkt en onze doelen en ambities richting 2030 en verder geconcretiseerd. Deze strategie biedt richting en houvast in een tijd waarin de luchtvaart en de wereld daaromheen, continu in beweging zijn. Ze stelt ons in staat om niet alleen adaptief te blijven met oog voor de omgeving, maar ook actief onze positie te versterken op het gebied van duurzaamheid, innovatie en de integratie van de militaire luchtverkeersleiding.

Samen met onze medewerkers en stakeholders blijven we elke dag professioneel, daadkrachtig en open werken aan de kern van ons bestaan: vliegverkeer in veilige handen!

Michiel van Dorst, Chief Executive Officer (CEO) (tot en met 31 maart 2025)

Marlou Banning, Chief Financial Officer (CFO)



LVNL IN 2024

Belangrijke stap in ontwikkeling nieuw luchtverkeersleidingssysteem

LVNL heeft in de nacht van 16 op 17 december voor het eerst vliegtuigen van en naar luchthaven Schiphol begeleid vanuit de nieuwe radarzaal in het Polaris-gebouw op Schiphol Oost. Met deze geslaagde 'Night Live Operation' zetten we een belangrijke stap naar de ingebruikname van een nieuw luchtverkeersleidingssysteem, iCAS. Dankzij de grondige voorbereiding en de grote inzet van alle betrokkenen verliep de operatie soepel en succesvol – een resultaat om trots op te zijn.

LVNL ontvangt opnieuw GreenATM Award voor inzet op duurzaamheid

LVNL heeft voor de tweede keer internationale erkenning gekregen van de internationale luchtverkeersleidsingsorganisatie CANSO voor al haar inzet op het gebied van duurzaamheid. Het GreenATM-programma geeft de mogelijkheid om inspanningen van luchtverkeersleidings-organisaties onafhankelijk te evalueren op gebied van duurzaamheid en efficiëntie. Na de accreditatie door het GreenATM-programma van CANSO in 2023, kreeg LVNL een level 3 heraccreditatie in 2024. Naast het behouden van de eerder verkregen status, heeft LVNL op een aantal onderwerpen ook voortgang geboekt.

LVNL ontwikkelt samen met Commando Luchtstrijdkrachten nieuwe organisatiestrategie

In 2024 werkte een grote groep LVNL-collega's samen met militaire collega's aan onze organisatiestrategie die richting geeft voor de komende jaren. Ontwikkelingen rondom de mainport Schiphol, op het gebied van duurzaamheid en leefbaarheid, draagvlak voor luchtvaart, de opkomst van drones en de krapte op de arbeidsmarkt, hebben stuk voor stuk impact op onze organisatie. Daarnaast komt de integratie met de militaire luchtverkeersleiding steeds dichterbij. Deze ontwikkelingen vragen veel van LVNL. Met een vernieuwde strategische positionering weten we waar we het verschil kunnen maken en zijn we klaar voor de toekomst.

LVNL vernieuwt landingssystemen Zwanenburgbaan

In 2024 vernieuwde LVNL de landingssystemen van de Zwanenburgbaan. Deze systemen zorgen ervoor dat vliegtuigen in een rechte lijn en vaste daalhoek geleidelijk dalen naar de baan en op de juiste plek veilig kunnen landen. De Zwanenburgbaan is de enige baan op Schiphol met twee ILS-systemen omdat op deze baan zowel vanuit noordelijke (18C) als zuidelijke richting (36C) kan worden geland. De werkzaamheden zijn gelijktijdig met onderhoud door Schiphol aan de baan gestart om zo hinder voor de omgeving te minimaliseren. Er was tijdelijk extra inzet van de Buitenveldertbaan en Oostbaan nodig in de zomerperiode, waardoor bewoners onder de aanvliegroutes naar deze banen extra hinder hebben ervaren. LVNL informeerde de omgeving hierover middels een communicatiecampagne. Dankzij de inzet van onze medewerkers en geholpen door gunstige weersomstandigheden, lukte het om de baan twee weken eerder dan oorspronkelijk gepland weer in gebruik te nemen. Daardoor kon de hinder weer worden beperkt.

LVNL past topstructuur aan

LVNL heeft besloten om haar topstructuur aan te passen van twee naar drie bestuursleden. Dit is mogelijk binnen de huidige Wet Luchtvaart waarin is bepaald dat het bestuur van LVNL uit maximaal drie bestuursleden kan bestaan. Met de verbreding van het takenpakket als gevolg van de komende integratie met de militaire luchtverkeersleiding is het aandachtsgebied van het bestuur de afgelopen jaren groter geworden. Ook neemt de complexiteit en het belang van het informatietechnologie (IT)/ operationele technologie (OT)-domein steeds verder toe. Een Chief Information Officer (CIO) wordt daarom in 2025 als derde statutair directeur toegevoegd aan het bestuur van LVNL. De toevoeging van een CIO versterkt de focus op het IT/OT-domein en biedt meer ruimte voor strategische aansturing van technische en organisatorische veranderingen. Daarnaast gaat de Director Operations als Chief Operations Officer (COO) deelnemen aan het Bestuurlijk Overleg ter advisering van het bestuur. Het proces over de organisatorische wijzigingen met de OR is in december 2024 afgerond.

Technische afdelingen LVNL aan de slag met adviezen healthcheck

LVNL blijft haar systemen en infrastructuur verbeteren om de continuïteit van de bedrijfsvoering te waarborgen en nieuwe functionele wijzigingen op een veilige manier te realiseren. In 2024 heeft LVNL een zogenaamde healthcheck door een externe partij laten uitvoeren om te toetsen of de technische afdelingen Systems & Infrastructure (S&I) en Gebouwen, Services & Infrastructuur (GSI) klaar zijn voor de toekomstige uitdagingen. Uit de healthcheck is gebleken dat deze afdelingen sterk zijn in het waarborgen van veiligheid en continuïteit van de operatie, maar dat het realisatievermogen voor verandering achterblijft. Om toekomstbestendig te zijn, dienen de technische afdelingen en de business toe te werken naar een gelijkwaardig partnerschap op basis van gedeeld belang, gedeelde werkwijze en prioritering. S&I en GSI werken samen om zich te ontwikkelen naar een transparante, voorspelbare en waardegestuurde partner van de business voor het waarborgen van continuïteit en realiseren van verandering. In 2024 zijn diverse concrete activiteiten opgepakt, zoals de inrichting van de zogenaamde Change Office die de transformatie gaat begeleiden, de voorbereiding voor het oprichten van een afdeling Business Support en een voorstel voor wijziging van de organisatiestructuur van S&I en GSI. In 2025 wordt stapsgewijs verder gewerkt aan de transformatie van de technische afdelingen.

Wettelijke evaluatie: LVNL functioneert doeltreffend en doelmatig in veranderende context

LVNL is erin geslaagd om in de periode 2019-2023 het vliegverkeer veilig en betrouwbaar af te handelen in een veranderende context. Dat is de belangrijkste conclusie uit de 'Wettelijke Evaluatie LVNL 2019-2023' die de minister van Infrastructuur en Waterstaat in december 2024 met de Eerste en Tweede Kamer heeft gedeeld. Het rapport evalueert de doeltreffendheid en doelmatigheid van LVNL als Zelfstandig Bestuursorgaan (ZBO). Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is bij wet verplicht om elke vijf jaar een evaluatie uit te laten voeren naar ons functioneren als ZBO. Het rapport beschrijft naast conclusies ook aandachtspunten voor verdere ontwikkeling door LVNL en de driehoek van eigenaar, opdrachtgever en opdrachtnemer. De aandachtspunten vormen zich rond de grote programma's iCAS, de integratie van de militaire en civiele luchtverkeersleiding en het oplossen van het personeelstekort. Daarnaast wordt aanbevolen om te blijven investeren in samenwerking binnen de bestuurlijke driehoek. Deze aandachtspunten worden opgevolgd binnen de driehoek.



OVER LVNL

INHOUDSOPGAVE

Profiel	11
Organisatiestrategie	13
Trends 2045	13
Missie	13
Purpose	14
Onze ambitie 2030	14
Onze waarden	15

PROFIEL

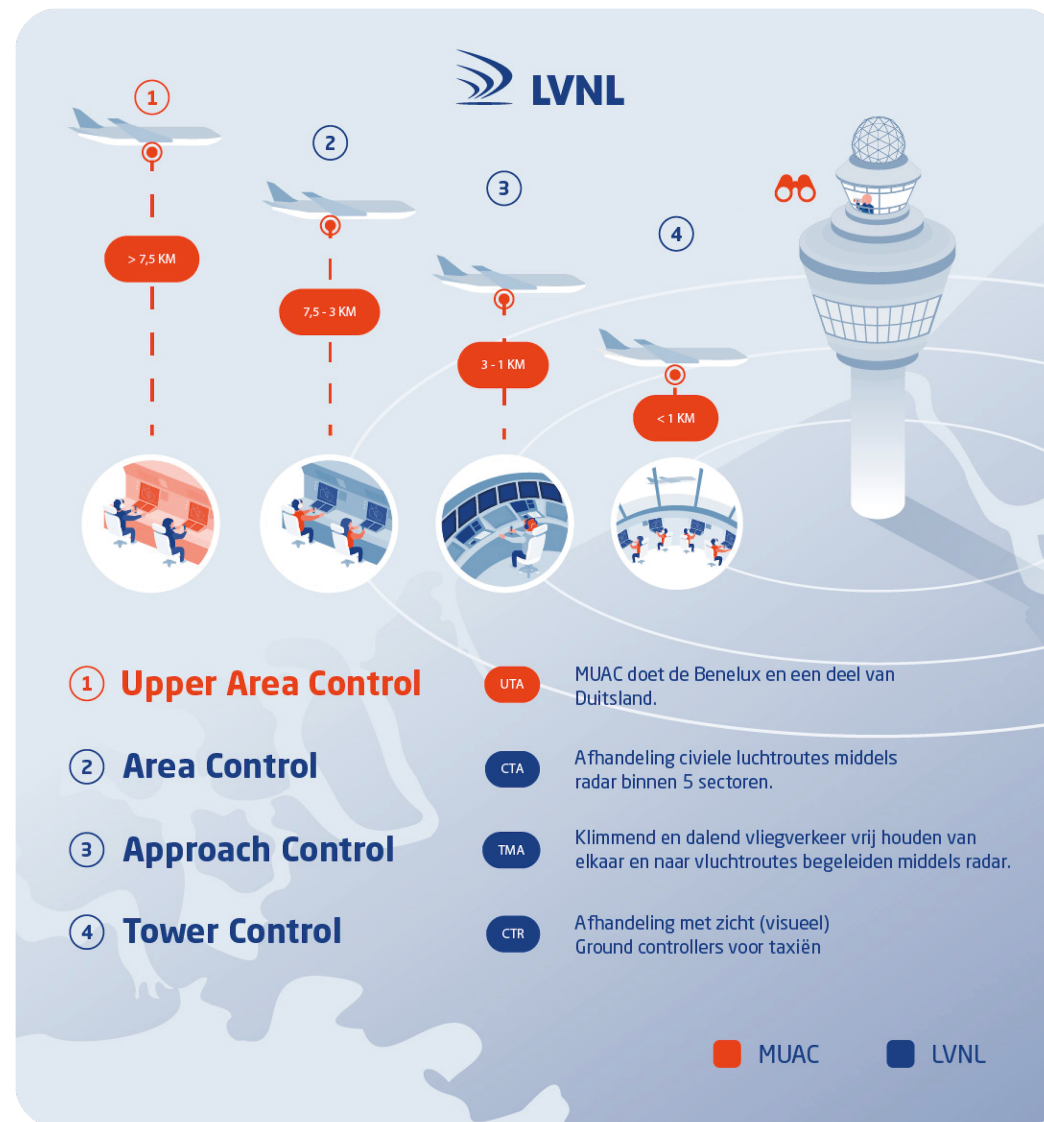
LVNL is verantwoordelijk voor het beheer van het burgerluchtruim en alles wat daarbij komt kijken. Onze luchtverkeersdienstverlening bestaat uit verschillende taken, waaronder luchtverkeersleiding, vluchtinformatieverstrekking en alarmering. Luchtverkeersleiding is het regelen van het luchtverkeer door het geven van klaringen en aanwijzingen aan piloten. De luchtverkeersleiding is opgesplitst in een drietal deeldisciplines: algemene verkeersleiding (area control), naderingsverkeersleiding (approach control) en plaatselijke verkeersleiding (aerodrome control).

We leveren onze diensten niet alleen aan de Mainport Schiphol, waar area control, de plaatselijke en naderingsverkeersleiding voor Amsterdam Airport Schiphol en Rotterdam The Hague Airport, en het Flight Information Centre onder vallen. Ook bieden we dienstverlening aan Groningen Airport Eelde, Maastricht Aachen Airport en Lelystad Airport.

Wettelijke taken

In de Wet luchtvaart zijn de wettelijke taken van LVNL vastgelegd. Daaronder vallen:

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



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 vastgelegd om de grenswaarden voor geluid, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging na te leven. Het luchtverkeer afhandelen binnen deze grenswaarden is een gezamenlijke zorgplicht van LVNL, de luchtvaartmaatschappijen en de exploitant van de luchthaven Schiphol.

Alarmering

Alarmering heeft tot doel de betrokken instanties te waarschuwen over luchtvaartuigen die hulp behoeven in de vorm van opsporing en redding en deze instanties bij te staan voor zover dat nodig is.

Zelfstandig bestuursorgaan

Sinds 1993 is LVNL een zelfstandig bestuursorgaan (ZBO). Als ZBO verlenen wij luchtverkeersleiding op aanwijzing van de minister van Infrastructuur en Waterstaat. We leggen verantwoording af aan de minister over onze prestaties en het gevoerde beleid. Daarnaast werken we onder andere nauw samen met het ministerie van Defensie, beheerder van het militaire luchtruim.

LVNL is voor civiele luchtverkeersaangelegenheden de schakel tussen de overheid en alle overige partijen die bij luchtverkeersleiding betrokken zijn. Met alle betrokkenen proberen we de luchtverkeersleiding zo goed mogelijk vorm te geven. Wij hebben een zelfstandige, onafhankelijke rol bij het zoeken naar het optimale evenwicht tussen veiligheid, efficiëntie en milieu.

ORGANISATIESTRATEGIE

De wereld waarin we leven en werken verandert continu. Dit stelt steeds nieuwe eisen aan onze organisatie. Daarom hebben we onze organisatiestrategie vernieuwd. Dat hebben we gedaan met zowel medewerkers van LVNL als het Commando Luchtmacht (CLSK).

We voerden een grondige analyse uit van in- en externe informatie over relevante ontwikkelingen in de organisatie en de wereld, maar ook drijfveren van medewerkers. We analyseerden de trends die tot 2045 gaan spelen binnen de Air Traffic Management-sector. Ook analyseerden we de inhoud van de meest toonaangevende en relevante publicaties over de toekomst van de ATM- en luchtvaartsector, waaronder het EU ATM Master Plan, de EU-verordening 2024/2803 over de Single European Sky en de Luchtvaartnota 2020-2050. De resultaten van de analyse legden we voor aan ruim 150 collega's van LVNL en CLSK. Wat betekenen deze langetermijntrends voor onze opgaves op de kortere termijn? Samen met het bestuur en managementteam (BMT) werd een eerste strategische richting 2030 opgesteld die getoetst is bij in- en externe stakeholders. De daarbij opgehaalde input is gebruikt om de strategische richting 2030, bestaande uit een nieuwe purpose, missie, ambitie en kernwaarden, verder te concretiseren en vast te stellen.

TRENDS 2045

We zien vier grote trends waar we in onze organisatiestrategie rekening mee houden. Dit zijn luchtruimgebruik, technologie, de mens en duurzaamheid. In de toekomst hebben we het toenemende onbemande vliegverkeer, waaronder drones, veilig in het Nederlandse luchtruim geïntegreerd. We maken intensief gebruik van mogelijkheden die moderne technologie ons biedt om ons werk te ondersteunen. Zo bieden AI (Artificiële Intelligentie) en cameratechnologie kansen voor efficiënter opleiden en doelgerichter werken. De techniek zorgt er ook voor dat we de dienstverlening aan onze klanten verder kunnen optimaliseren. Automatisering onder menselijke supervisie zorgt ervoor dat wij de betrouwbare gids van het luchtruim blijven. Technologie is een integraal onderdeel van de bedrijfsvoering van LVNL - deze rol zal in 2045 verder vergroot zijn. Daarom verbetert LVNL stapsgewijs haar dienstverlening en performance door kostenefficiënte innovatieve ATM-oplossingen te implementeren. Daarvoor hebben we ook in de toekomst voldoende goede mensen nodig. We blijven investeren in werving van talent en koesteren en waarderen onze huidige gedreven professionals. Zij zijn het hart van LVNL.

MISSIE

Wij begeleiden vliegverkeer veilig, vlot en duurzaam

In een van de meest complexe stukken luchtruim ter wereld werken wij al bijna honderd jaar onafgebroken aan vliegveiligheid. Alle vliegtuigen worden iedere dag weer veilig, vlot en duurzaam van en naar Schiphol, de regionale en militaire luchthavens in Nederland begeleid. Dit vraagt om een hoog prestatieniveau, het vinden en opleiden van de beste talenten en het doorontwikkelen van onze systemen. Zo creëren we duurzame waarde voor de samenleving, klanten en partners.

PURPOSE

Vliegverkeer in veilige handen

Onze purpose, ‘vliegverkeer in veilige handen’, sluit als vanzelfsprekend aan bij onze nieuwe missie en strategie. Want veiligheid is meer dan vliegtuigen van A naar B leiden. Het is onze focus, het bepaalt onze koers, we werken er dag en nacht aan. In 2025 krijgt onze purpose zowel intern als extern in onze communicatiemiddelen en -kanalen volop aandacht.

ONZE AMBITIE 2030

Wat betekenen de langetermijntrends voor onze doelen tot 2030? We kijken vooruit en werken aan balans en stabiliteit. Samen met onze partners moderniseren we stapsgewijs en doelbewust de verkeersafhandeling in het meest complexe luchtruim van Europa. Dit gaat hand in hand met aandacht voor een gezonde leefomgeving. En altijd in gesprek met de samenleving, onze klanten en partners.

We vernieuwen onze systemen en maken deze nog beter weerbaar tegen dreigingen van buitenaf. We ontwikkelen een nieuw en modern luchtverkeersleidingssysteem dat ook in de komende decennia zorgt voor veiligheid en flexibiliteit in de lucht. Omdat we willen dat het vliegverkeer in veilige handen blijft, versterken we ons met de kennis, ervaring en competenties van de luchtverkeersleiders van de luchtmacht. Samen geven we onze luchtmacht letterlijk de ruimte in de lucht. Daarmee zorgen we dat we niet alleen bijdragen aan verbinding en vliegveiligheid, maar ook aan vrede en veiligheid in binnen- en buitenland.

We staan altijd klaar om de uitdagingen van de toekomst aan te gaan. Het realiseren van onze ambities is cruciaal om onze missie ook in de toekomst waar te blijven maken en het vliegverkeer in veilige handen te houden.

Focusgebieden

Aan de hand van vier focusgebieden geven we een duidelijke richting aan de organisatie voor de verdere concretisering van de organisatiestrategie 2030. Ieder focusgebied is een belangrijke pijler voor het realiseren van onze ambitie.

- **Veilig vlot en duurzaam:** We voldoen aan onze wettelijke taken voor een veilige, vlotte en duurzame afhandeling van het vliegverkeer in een context die steeds complexer wordt.
- **Mensen zijn belangrijk:** Onze medewerkers zijn voor ons van het grootste belang.
- **Klaar voor verandering:** We blijven relevant, nu en in de toekomst, door het combineren van continuïteit met het realiseren van verandering.
- **Koersvast:** We zijn koersvast en creëren duurzame waarde voor de samenleving, klanten en partners.



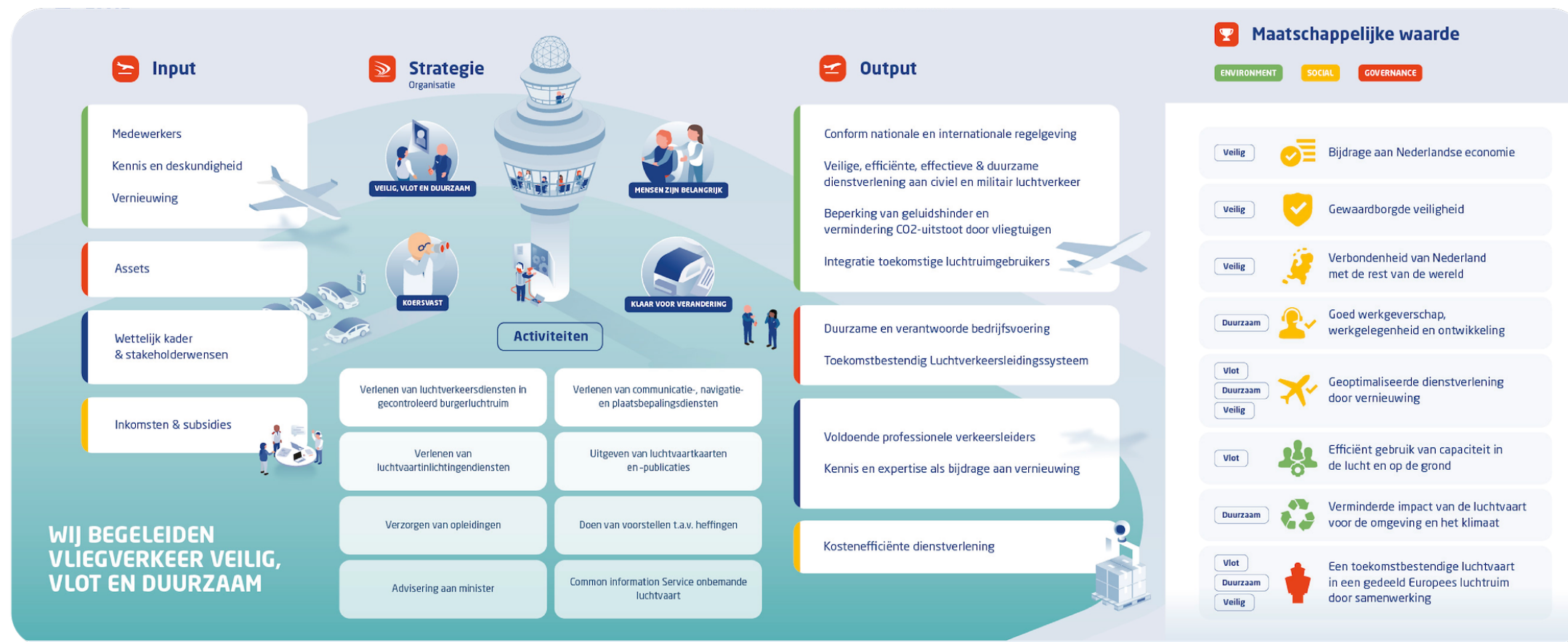
ONZE WAARDEN

Tijdens de ontwikkeling van de nieuwe organisatiestrategie toetsten we ook onze drijfveren en kernwaarden bij zowel LVNL- als CLSK-collega's. De waarden 'Open' en 'Samen' houden we vast en daaraan toegevoegd zijn de waarden 'Daadkrachtig' en 'Professioneel'. Dit is nu onze gezamenlijke leidraad.

- Samen: Wij werken effectief en constructief samen. Respect, vertrouwen en gezamenlijke verantwoordelijkheid staan centraal.
- Professioneel: Wij handelen en communiceren deskundig, integer en verantwoordelijk.
- Daadkrachtig: Wij nemen bewust, doelgericht en vastberaden beslissingen. Wij voeren deze effectief uit.
- Open: Wij zijn actief, ontvankelijk en betrokken in interacties met anderen, binnen en buiten de organisatie.

Waardecreatie

Met het LVNL-waardecreatiemodel is onze invloed op maatschappelijke thema's in kaart gebracht. Het model omschrijft welke maatschappelijke waarde LVNL op de lange termijn creëert. Ook geeft het model verdieping op onze missie 'Wij begeleiden vliegverkeer veilig, vlot en duurzaam' en helpt het ons focus te houden op onze strategische focusgebieden.



Stakeholders

Het stakeholderoverzicht geeft de belangrijkste stakeholdergroepen van LVNL weer die onderdeel zijn van onze waardeketen. Deze groepen zijn onderverdeeld in: samenleving, klanten, partners en medewerkers.

Onze stakeholders zijn van grote waarde voor LVNL en we werken nauw met hen samen. Daarnaast consulteren we deze stakeholders bijvoorbeeld voor een stakeholderwaarderingsonderzoek of om ons duurzaamheidsbeleid te toetsen.



VERKEERSCIJFERS 2024

Amsterdam Area Control Centre

Afgehandelde vluchten*

560.486

2023: 532.744

Verskil
+ 5,2%

Schiphol Tower/ Approach

Afgehandelde vluchten*

489.517

2023: 458.568

Verskil
+ 6,7%

Lelystad Airport

Afgehandelde vluchten incl. terreinvluchten**

75.144

2023: 75.168

Verskil
- 0,0%

Rotterdam The Hague Airport

Afgehandelde vluchten incl. terreinvluchten**

56.554

2023: 55.213

Verskil
+ 2,4%

Maastricht Aachen Airport - Beek

Afgehandelde vluchten incl. terreinvluchten**/**

10.043

2023: 8.973

Verskil
+ 11,9%

Groningen Airport Eelde

Afgehandelde vluchten incl. terreinvluchten**

57.967

2023: 55.565

Verskil
+ 4,3%

North Sea Area Amsterdam

Ongecontroleerde vluchten boven land 2024

49.752

2023: 48.327

Verskil
+ 2,9%

Waarvan 9.239 gefactureerd in 2024.
Verskil -1,20%

* Handelsverkeer en General Aviation met een IFR-vliegplan.

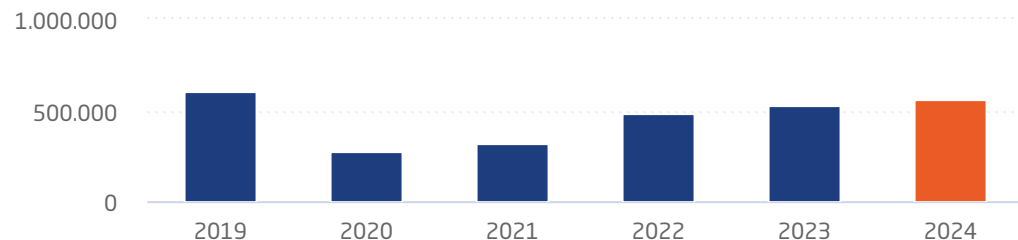
** Een terreinvlucht is een vlucht die start van en daaropvolgend landt op hetzelfde luchtvaartterrein.

*** Exclusief het aantal afgehandelde vluchten voor de NAVO-vliegbasis Geilenkirchen, waarvoor LVNL de naderingsverkeersleiding afhandelt.

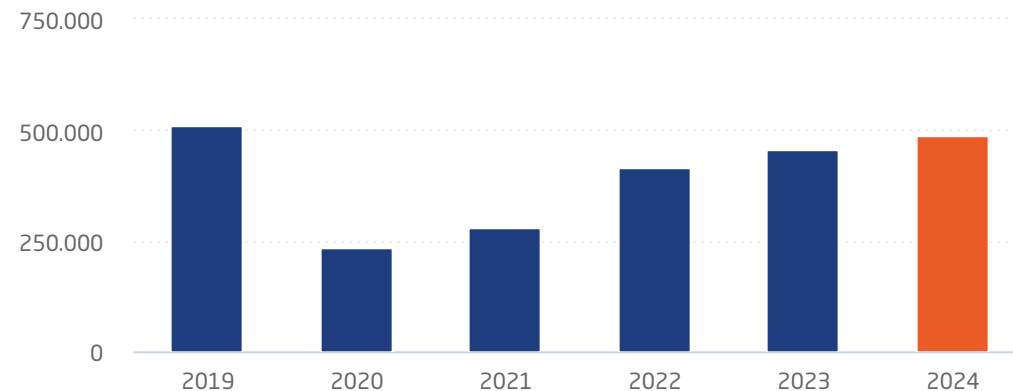
VERKEERSCIJFERS

Het verkeersaanbod toonde, na een zeer sterke groei in 2022 na de COVID-19-jaren 2020 en 2021, verdere groei in 2023. Deze groei werd in 2024 doorgezet, maar vanaf april 2024 vlakke de groei af ten opzichte van 2023. Reden hiervoor is dat sinds april 2023 al een zeer sterk herstel zichtbaar was in de verkeersaantallen na afloop van de coronapandemie.

Aantal vluchten ACC 2015 - 2024



Aantal vluchten TWR/APP (excl. terreinvluchten)



De verkeersaantallen zijn in 2024 ten opzichte van 2023 met 6,7 procent toegenomen voor Schiphol Tower/Approach en met 5,2 procent voor het Area Control Centre.

Ten opzichte van het laatste pre-COVID-19-jaar (2019) is nog sprake van een significant verschil: de verkeersaantallen in 2024 komen voor Schiphol Tower/Approach uit op rond de 96 procent van de pre-COVID-19-verkeersaantallen van 2019. Voor Area Control Centre is dit percentage beperkt lager met 92 procent.

FINANCIËLE RESULTATEN

Exploitatieoverzicht

(Bedragen in € 1.000)	2024	Begroting	Vershil	2023	Vershil
Bedrijfsopbrengsten	316.497	308.761	7.736	290.749	25.748
Bedrijfslasten	327.109	314.811	12.298	295.776	31.333
Exploitatieresultaat	-10.612	-6.050	-4.562	-5.027	-5.585
Netto financieringslasten	12.157	9.266	2.891	9.767	2.390
Resultaat	-22.769	-15.316	-7.453	-14.794	-7.975

Exploitatieoverzicht 2024, ten opzichte van begroting 2024 en resultaat 2023.

Bedragen in € 1.000.

Bedrijfsopbrengsten

De bedrijfsopbrengsten zijn 7,7 miljoen euro (2,5 procent) hoger dan begroot en 25,7 miljoen euro (9 procent) hoger dan in 2023. De toename van het wereldwijde vliegverkeer heeft geresulteerd in een totale bedrijfsopbrengst van 316 miljoen euro. Er was sprake van een stijging van het verkeersvolume maar ook een lichte stijging van de tarieven ten opzichte van voorgaand jaar.

(Bedragen in € 1.000)	2024	Begroting	Vershil	2023	Vershil
Heffingen en-route	200.662	201.358	-696	182.874	17.788
Heffingen terminal	85.616	82.850	2.766	79.658	5.958
Heffingen NSAA	2.902	2.513	389	2.619	283
Overige opbrengsten	27.317	22.041	5.276	25.598	1.719
Bedrijfsopbrengsten	316.497	308.762	7.735	290.749	25.748

Bedrijfsopbrengsten 2024, ten opzichte van begroting 2024 en resultaat 2023.

Bedragen in € 1.000.

Opbrengsten uit heffingen

Vergelijking met begroting 2024

Het grootste deel van de bedrijfsopbrengsten (ruim 90 procent) komt voort uit de heffingen. De omvang van de opbrengsten uit heffingen is licht hoger dan begroot voor 2024. Ook over het jaar 2024 is de invloed van de oorlog in Oekraïne zichtbaar door verlegde routes waarbij het Russische en Oekraïense luchtruim wordt gemeden en als gevolg daarvan routes richting Azië vooral via Zuid-Europa worden gevlogen. Hierdoor zijn de en-route opbrengsten lager dan de begroting. Dit wordt gecompenseerd door hogere terminalopbrengsten ten opzichte van de begroting.

Vergelijking met 2023

De stijging van de opbrengsten uit heffingen (9 procent) ten opzichte van 2023 wordt verklaard door een toename van het verkeersvolume en een tariefstijging van zowel het en-route- als het terminaltarief. Het wereldwijde herstel van het vliegverkeer zette door in 2024, wat zich uitte in de toename van het verkeersvolume. De doorgevoerde tariefstijging is het gevolg van de afspraken in de prestatiesturing. Het aantal service units is in 2024 voor en-route en terminal hoger dan het voorgaande jaar (6,3 procent respectievelijk 6,5 procent).

NSAA-heffingszone

De NSAA-heffingszone laat een stijging zien ten opzichte van de begroting. De stijging ten opzichte van de begroting komt doordat ook in deze heffingszone meer vluchten afgehandeld zijn dan begroot (15 procent hoger dan begroot). Ten opzichte van het voorgaande jaar is sprake van een lichte daling (1 procent) van het aantal afgehandelde vluchten. Een afwijking in omvang van deze dienstverlening is niet eenvoudig te duiden. De omvang van de afgehandelde vluchten is afhankelijk van de offshore activiteiten die plaatsvinden op de Noordzee en daarnaast spelen de weersomstandigheden een belangrijke rol in relatie tot de omvang van de verkeersstroom. Het tarief is gestegen met bijna 12 procent ten opzichte van 2023 en dat verklaart de hogere opbrengsten in 2024.

	En-route	Terminal	NSAA
Service units 2024	3.013.417	393.383	9.237
Service units 2023	2.833.576	369.506	9.354
Ten opzichte van 2023	6,30%	6,50%	-1,30%
Ten opzichte van begroting 2024	-0,30%	3,30%	15,50%
Tarief 2024	66,35	217,64	314,12
Tarief 2023	64,3	215,58	279,97

Overzicht volume en tarief.

Overige opbrengsten

Vergelijking met begroting 2024 en voorgaand jaar

De hogere overige opbrengsten ten opzichte van de begroting (5,3 miljoen euro) komen voornamelijk door het integratieproject waarin militaire luchtverkeersleiding wordt geïntegreerd bij LVNL, 1ATM-gerelateerde activiteiten, waarbij de gezamenlijk gemaakte kosten worden doorbelast aan defensie. Het totaal hiervan is licht hoger dan de voorgaand jaar gerealiseerde opbrengsten. De subsidieactiviteiten en overige diensten zijn in lijn met voorgaand jaar.

Bedrijfslasten

De bedrijfslasten zijn 12,3 miljoen euro hoger dan begroot en 31 miljoen euro hoger dan voorgaand jaar. Vooral ten opzichte van voorgaand jaar is een grote stijging zichtbaar.

De hogere personeelskosten volgen voornamelijk uit een stijging van het aantal medewerkers, een hogere cao en maatregelen om het luchtverkeersleiderstekort terug te dringen.

(Bedragen in € 1.000)	2024	Begroting	Verschil	2023	Verschil
Personeelskosten	217.720	209.078	8.642	192.853	24.867
Afschrijvingen	30.745	31.533	-788	26.635	4.110
Algemene kosten	78.645	72.022	6.623	76.288	2.357
Bedrijfslasten	327.109	312.633	14.476	295.776	31.333

Bedrijfslasten 2024, ten opzichte van begroting 2024 en resultaat 2023. Bedragen in € 1.000.

Personeelskosten

Vergelijking met begroting 2024 en voorgaand jaar

De personeelskosten zijn in het verslagjaar 8,6 miljoen euro hoger dan begroot en ook hoger in vergelijking met voorgaand jaar (24,9 miljoen euro hoger). Er is sprake geweest van een cao-loonsverhoging gedurende het jaar en er zijn diverse maatregelen getroffen om het luchtverkeersleiderstekort terug te dringen. Deze maatregelen hebben gerealiseerd in een hogere capaciteit. Daarnaast zijn de toekomstige verplichtingen hoger door de gestegen loonkosten. Dit leidt tot gestegen toekomstige verplichtingen. In de begroting was rekening gehouden met minder aanvullende maatregelen om de capaciteit uit te breiden.

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

Afschrijvingen

De afschrijvingen zijn met 0,8 miljoen euro licht lager dan begroot. Er is voor een bedrag van bijna 49 miljoen euro geïnvesteerd in projecten in 2024. Daarnaast is voor een bedrag van bijna 59 miljoen euro aan projecten in gebruik genomen. Dit zijn enkele belangrijke projecten uit de projectportefeuille geweest en daarnaast is één project door capaciteitsproblemen tot nader order uitgesteld. Dit resulteert in de stijging van de afschrijvingskosten met 4,1 miljoen euro ten opzichte van voorgaand jaar. Het nieuwe Voice Communication System (VCS2) is met 18,0 miljoen euro het grootste in gebruik genomen project in 2024.

Algemene kosten

De algemene kosten zijn in vergelijking met voorgaand jaar 2,3 miljoen euro hoger. De onderhoudskosten zijn gestegen (2,5 miljoen euro) en huisvestingskosten zijn gedaald (2,5 miljoen euro) door lagere energiekosten. De stijging wordt voornamelijk veroorzaakt door een aantal relatief geringe stijgingen in de verschillende kostencategorieën. Ook zijn de overige personeelskosten gestegen met 0,9 miljoen euro, wat voornamelijk komt door het verder uitbesteden van de opleiding tot verkeersleider.

De kosten voor inhuur, de belangrijkste kostenpost in de algemene kosten, zijn gedaald. De kosten bedroegen 24,5 miljoen euro (2023: 26,5 miljoen euro). Er wordt ingehuurd om de huidige projectenportefeuille van LVNL te kunnen uitvoeren. Het gaat om belangrijke strategische projecten, zoals de vervanging van het luchtverkeersleidingssysteem (iCAS). In de begroting was rekening gehouden met een grotere daling van de inhuurkosten (5 miljoen euro lager dan de werkelijke kosten voor inhuur in 2023). Gedurende 2024 is ingehuurd voor aanvullende taken en het oplossen van personeelstekorten waardoor de inhuurkosten de begroting hebben overstegen.

Financiering

In 2024 zijn vier nieuwe leningen afgesloten bij het ministerie van Financiën voor een totaalbedrag van 51 miljoen euro. Deze leningen zijn voornamelijk gebruikt om de projectportefeuille van LVNL te financieren. De toekomstige financieringsbehoefte volgt de investeringsagenda van LVNL en houdt, met het oog op de omvangrijke investeringsagenda, de komende jaren nog aan. LVNL maakt ook voor de komende jaren gebruik van de leningsfaciliteit bij het ministerie van Financiën.

Daarnaast beschikt LVNL over een rekening-courantfaciliteit. De stand ultimo 2024 bedraagt 241 miljoen euro negatief. Het verlies in de jaren 2020 en 2021 als gevolg van de COVID-19-pandemie wordt vanaf 2023 in zeven jaar verrekend met de luchtvaartmaatschappijen en dat leidt tot het inlossen op de rekening-courantfaciliteit. De komende vijf jaar wordt jaarlijks circa 33 miljoen euro verrekend met de luchtvaartmaatschappijen.

Door het grote negatieve rekening-courantsaldo wordt LVNL geconfronteerd met te betalen rentelasten. De totale rentelast is fors en bedraagt over 2024 12,0 miljoen euro (2023: 9,6 miljoen euro). Doordat LVNL verplicht is om te schatkistbankieren was het niet mogelijk om het negatieve rekening-courantsaldo langlopend te financieren. Dit heeft geleid tot hogere rentelasten ten opzichte van voorgaand jaar.

Tarieven

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

Nederland onderkent een drietal zogenoemde heffingszones:

- Terminal, voor vliegverkeer dat zich in de nabijheid van de luchthavens Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport bevindt en gebruikmaakt van de diensten van de plaatselijke luchtverkeersleiding. Het aantal service units dat wordt betaald voor een vlucht is afhankelijk van het gewicht van het vliegtuig.
- En-route, voor vliegverkeer dat gebruikmaakt van de hogere luchtlagen boven Nederland en het naderingsgebied van de luchthavens. Het aantal service units dat wordt betaald voor een vlucht is afhankelijk van het gewicht van het vliegtuig in combinatie met de afstand die door het Nederlandse luchtruim wordt gevlogen.

- North Sea Area Amsterdam (NSAA) voor het burgerhelikopterverkeer dat gebruikmaakt van het Nederlandse luchtruim boven de Noordzee. Voor een vlucht naar het in de Aeronautical Information Publication (AIP) gedefinieerde gebied boven de Noordzee, voor de offshore olie- en gasindustrie en windmolenparken, wordt een tarief betaald. Dit zijn de kosten van dienstverlening gedeeld door het aantal vertrekkende burgerhelikoptervluchten naar dat gebied.

Tariefbepaling

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

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



VOORUITBLIK NAAR 2025

Al bijna honderd jaar werken we onafgebroken aan een veilig luchtruim. Een belangrijke taak waarbij een team van specialisten onmisbaar is. Het Nederlandse luchtruim is een van de meest complexe ter wereld. Schiphol is, ondanks de kleine thuismarkt, een belangrijke speler in Europa. Ook op de militaire velden wordt een grote verscheidenheid aan luchtverkeer begeleid.

In 2025 bouwen we voort op onze goede prestaties in 2024 en werken we toe naar het waarmaken van onze ambitie dat we in 2030 toekomstbestendig zijn. Hiervoor moderniseren we de wijze waarop onze mensen, systemen en procedures de verkeersafhandeling mogelijk maken. Dit doen we stapsgewijs en doelbewust, zodat we in kunnen blijven spelen op nieuwe ontwikkelingen. De uitdaging is dat we dit doen in de steeds complexer wordende realiteit van de Nederlandse luchtvaart. We doen dit niet alleen: we werken samen met onze partners om deze ambitie te realiseren.

Wat gaan we doen

Om onze strategie uit te voeren moet LVNL keuzes maken. We kunnen veel, maar niet alles kan tegelijk. Bij het maken van keuzes staat de continuïteit van een veilige en stabiele operatie bovenaan. We stemmen onze keuzes af met onze stakeholders en onze opdrachtgever. LVNL werkt dit jaar aan het veilig mogelijk maken van de NAVO-top in Den Haag, waarbij er ook ruimte blijft bestaan voor het reguliere commerciële vliegverkeer. Voor de continuïteit van de operatie is het van belang dat systemen goed onderhouden worden en tijdig vervangen worden. In 2025 wordt het Instrument Landing System van de Buitenveldertbaan vervangen. We doen dit op het moment dat Schiphol de baan in groot onderhoud heeft, zodat de omgeving maar één keer hinder ondervindt. Daarnaast is het een belangrijke prioriteit om het aantal verkeersleiders te vergroten.

Projecten die daaraan bijdragen zijn het verbeteren van onze simulatoren en het realiseren van het één-torenconcept. Daarbij wordt al het verkeer op de luchthaven Schiphol vanuit één toren begeleid in plaats van twee. Dit leidt tot efficiëntere inzetbaarheid van het operationele personeel. Om te borgen dat drones veilig in het Nederlandse luchtruim gebruikt kunnen worden, bereidt LVNL zich voor op de toewijzing van de rol van Common Information Service Provider voor Nederland.

Om ervoor te zorgen dat we toekomstbestendig zijn is de vervanging van het luchtverkeersleidingssysteem AAA, het hart van onze organisatie, een belangrijk project. Het iTEC based Centre Automation System (iCAS) is één van de belangrijkste building blocks, waarmee we invulling kunnen geven aan de doelen van een Single European Sky. iCAS maakt het voor de toekomst mogelijk om aanpassingen, vanuit onder andere het programma Luchtruimherziening, sneller en eenvoudiger door te voeren. Het vormt zo de basis voor toekomstige verbeteringen in het luchtruim, zoals een traject-gebaseerde operatie, flexibel gebruik van militair- en burgerluchtruim en efficiënte klim- en dalprofielen van en naar de Nederlandse luchthavens. Hierdoor wordt hinder beperkt en minder CO₂ uitgestoten.

Om onze bedrijfsvoering verder te verbeteren, werken wij aan de integratie van de militaire verkeersleiding. Dit is een complex traject waar veel verschillende partijen bij betrokken zijn. Door op termijn de werkwijze van alle luchtverkeersleiders die werken in het lagere luchtruim van Nederland te integreren, kunnen we het luchtruim van Nederland nog efficiënter beheren voor de civiele luchtvaart én de militaire trainingsbehoefte. De implementatie van de Common Information Service rol zorgt ervoor dat onbemande luchtvaart en bemande luchtvaart veilig in het Nederlandse luchtruim kunnen vliegen. Op het gebied van duurzaamheid werken wij aan het behouden van ons CANSO GreenATM Level 3 certificaat en verduurzamen wij onze gebouwen.

LVNL draagt maatschappelijk bij door de nationale overheid te adviseren bij het vormen van beleid. Daarvoor voeren we uitvoeringstoetsen uit om te controleren of het nieuwe beleid in de praktijk veilig uitvoerbaar is. Zo zijn er bijvoorbeeld in 2024 uitvoeringstoetsen uitgevoerd voor de maatregelen uit de Balanced Approach en op het Luchthavenbesluit voor Groningen Airport Eelde. Voor 2025 worden uitvoeringstoetsen verwacht voor de Luchthavenbesluiten van Groningen Airport Eelde, Maastricht Aachen Airport, Luchthaven Lelystad, Rotterdam The Hague Airport en het Luchthavenverkeersbesluit voor Schiphol.

Ook levert LVNL haar bijdrage aan het verminderen van de impact van de luchtvaart op de omgeving. Dit doen we lokaal op en rond luchthavens, bijvoorbeeld door te werken aan het sectorbrede plan van aanpak voor de uitrol van het Sustainable Ground Movement programma op Schiphol, maar ook nationaal binnen het programma Luchtruimherziening. Daarin werkt LVNL met de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Defensie, het Commando Luchtmacht en MUAC aan een stillere en schonere luchtvaart en een verbeterde militaire missie-effectiviteit. Dit wordt gedaan door waar mogelijk kortere routes te maken en landende vliegtuigen zoveel mogelijk continu te laten dalen, waardoor er minder geluidsoverlast ontstaat en minder uitstoot.

Financiën

De tarieven voor 2025 zijn bepaald op basis van het ingediende performance plan 2025-2029 (RP4). Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft eind 2024 ingestemd met de begroting voor 2025 van LVNL. LVNL is nog in afwachting van goedkeuring van het performance plan door de Europese Commissie. Het plan van LVNL maakt onderdeel uit van het performance plan dat met andere FABEC-lidstaten is ingediend. De beoordeling door de Europese Commissie van het FABEC performance plan 2025-2029 volgt in het eerste half jaar van 2025. In overeenstemming met de regelgeving is 2025 het derde jaar waarin de verliezen, die zijn geleden in de COVID-19-jaren 2020 en 2021, worden verrekend met de luchtvaartmaatschappijen. Door

deze verrekening is LVNL in staat het negatieve rekening-courantsaldo terug te dringen. Door hogere lasten en lagere verkeersvolumes is de aflossing op de rekening-courantpositie tot op heden beperkt gebleven. Het hogere tarief dat gehanteerd wordt in 2025 zal leiden tot een hogere inkomende kasstroom en daarmee een, naar verwachting, lagere eindstand van de rekening-courantfaciliteit eind 2025.

In het licht van bovenstaande beschikt LVNL over een rekening-courantfaciliteit bij het ministerie van Financiën. De maximale rekening-courantpositie bedraagt 275 miljoen euro.

De verwachting is dat de liquiditeit hiermee geborgd is voor het komende jaar. Daarnaast staat het ministerie garant voor de financiering van langlopende leningen waarmee de toekomstige uitgaven voor onder andere de vervanging van het luchtverkeersleidingsysteem zijn geborgd.



VEILIGHEID

INHOUDSOPGAVE

Veiligheid	28
Interview: "Veiligheid is van ons allemaal"	37
Belangrijkste activiteiten voor verbetering van veiligheid	39
Topprojecten en -prioriteiten	43
Interview: "Alles kwam bij elkaar tijdens deze Night Live Operation"	48
Projectportfolio overige projecten	50



VEILIGHEID

Onze kerntaak is de veilige afhandeling van het vliegverkeer: het voorkomen van botsingen in de lucht en op de grond, tussen vliegtuigen of met andere voertuigen of obstakels. Ook voorkomen we ongevallen als gevolg van zogturbulentie. Deze turbulentie treedt op achter de beide vleugeltippen van een vliegtuig.

Alle processen van LVNL zijn in één integraal managementsysteem opgenomen. Hiermee maken we voor onze klanten en betrokkenen inzicht in onze dienstverlening transparant. Dat doen we in overeenstemming met de wet- en regelgeving en we passen 'best practices' toe. Het managementsysteem omvat alle aspecten van het besturen van de organisatie: veiligheid, beveiliging, crisis en contingency, efficiëntie, financiën, kwaliteit, omgeving en personeel. Om het hoge niveau van professionaliteit te behouden is en blijft LVNL gecertificeerd volgens de ISO9001-kwaliteitseisen, de 'Common Requirements' verordening (EU 2017/373) en de Europese 'licensing luchtverkeersleidingspersoneel' verordening (EU 2015/340).

Binnen ons integrale managementsysteem hebben we een veiligheidsmanagementsysteem. Dat omvat alle benodigde procedures en methoden om de veiligheid van onze dienstverlening te borgen.

Veiligheid in vogelvlucht

LVNL registreert vele tientallen indicatoren voor het monitoren van onze veiligheidsprestaties. In dit overzicht geven we enkele van de belangrijkste.

Directeur Operations:

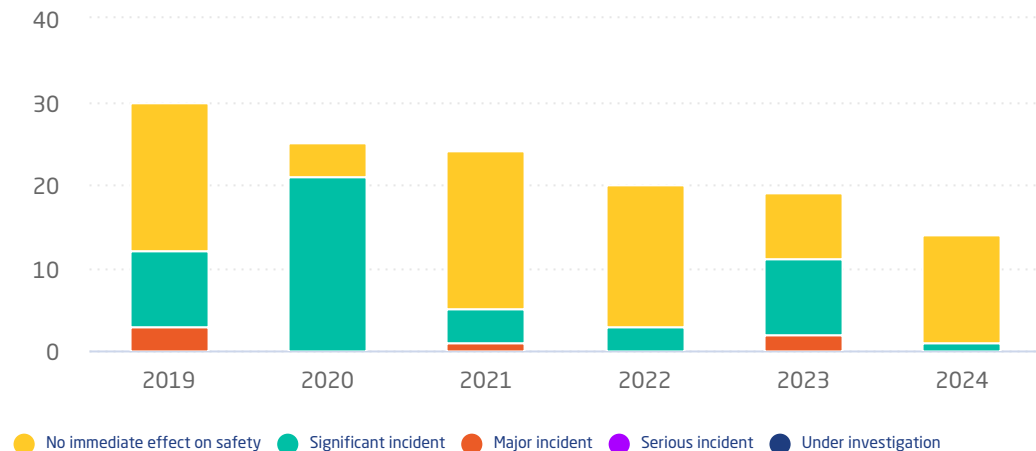
“De trend in serious en major voorvallen laat over 2024 een duidelijke daling zien, zowel in het totaal aan voorvallen als in het aandeel vanuit LVNL. De jarenlange inspanning in het grond domein maar ook op het gebied van runway incursions werpen hun vruchten af: dit geeft vertrouwen dat we bekende risico’s onder het acceptabele niveau houden.”

General Manager Regional Unit:

“Ondanks personeelskrapte is afgelopen jaar een stabiele en voorspelbare luchtverkeersleiding geleverd op de regionale luchthavens Groningen en Maastricht. Zelfs met de drukte door de KLM luchtvaartschool op Eelde. We werkten het afgelopen jaar ook verder aan onze veiligheidscultuur en professionaliteit. We sluiten 2024 positief af!”

Runway Incursions Schiphol

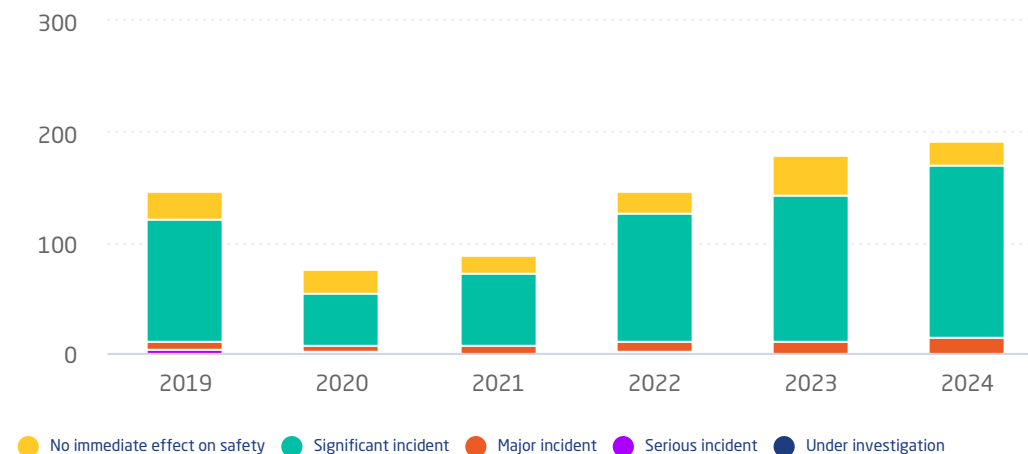
Runway Incursions



Een aanzienlijke afname van het aantal in 2024. Belangrijker is dat alle voorvallen in de laagste ernst-categorie vielen.

Separatieonderschrijvingen LVNL

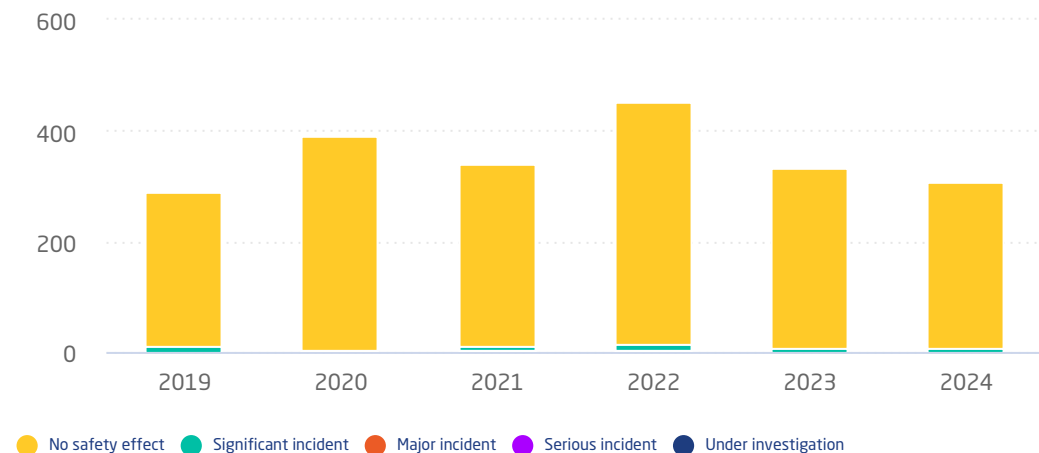
Gemelde separatieonderschrijvingen



Ondanks een sterke toename van het aantal vliegbewegingen ten opzichte van vorig jaar zien wij geen significante stijging in het aantal separatieonderschrijvingen.

Luchtruimschendingen

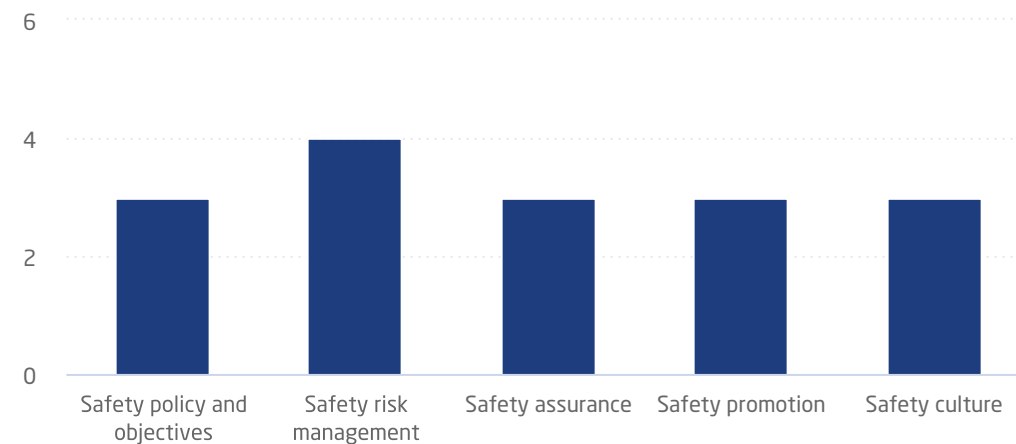
Airspace Infringements



Airspace infringements nemen door de gezamenlijke inspanningen met sectorpartijen en overheid af, maar het blijft een onderwerp dat permanente aandacht vergt.

Effectiviteit van Safety Management System (SMS)

Effectiviteit van SMS



In de Europese regelgeving zijn veiligheidsindicatoren vastgelegd waarover wij rapporteren. LVNL voldoet in 2024 weer aan de doelstelling die aan de Effectiveness of Safety Management score wordt gesteld. Het resultaat ten opzichte van 2023 bleef daarmee ongewijzigd.

Het jaar 2024 kende een aantal opvallend sterke veiligheidspunten:

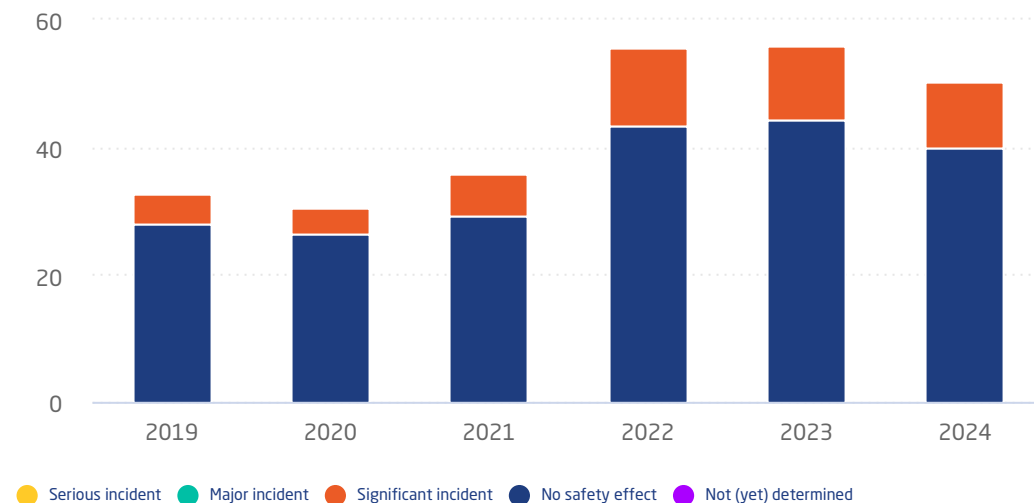
- Consistente daling van het aantal runway incursions op Schiphol tot een all-time low.
- Slechts vijf serious voorvallen in het Nederlandse luchtruim, allen veroorzaakt door drones. Om aandacht te vragen voor de problematiek van drones in het Nederlandse gecontroleerde luchtruim, stuurden we een dringende brief naar ons ministerie.
- De neergaande trend in voorvalmeldingen op Lelystad - mede door de inspanningen van het Lelystad Safety Team.

- Afname in en beperkte ernst van luchtruimschendingen of airspace infringements van visual flight rules (VFR)-verkeer op Schiphol én beperkte ernst (effect van uitlusterplicht).
- Afname in level busts Schiphol (mede door Pilot Selected Level (PSL)/Barometric Pressure Setting (BPS)-warnings in ons verkeersleidingssysteem). Een level bust is een vliegtuig dat afwijkt van de door de verkeersleider opgedragen hoogte.
- Afname Traffic Collision Avoidance System (TCAS)-meldingen door introductie TMA 8. Deze wijziging zorgt ervoor dat ongecontroleerd verkeer onder de Schiphol TMA verticaal minder dicht in de buurt komt van commercieel verkeer.

Veiligheid in detail

Amsterdam Area Control Centre (ACC)

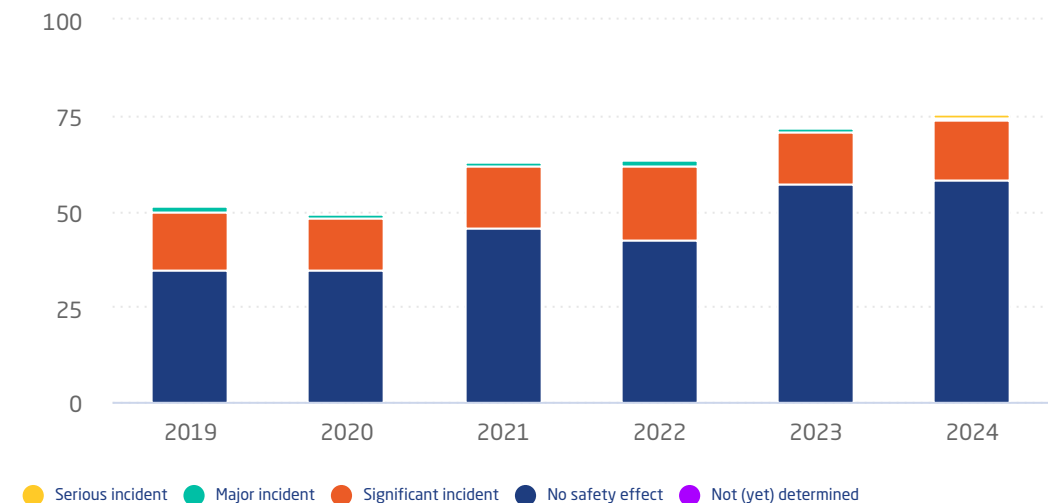
Voorvallen ACC per 100.000 sectorbewegingen



Per 100.000 vliegbewegingen nam het aantal voorvallen iets af. Afwijkingen in hoogte waren de meest voorkomende voorvallen bij ACC. Er is hier, in het kader van bewustwording, regelmatig contact over met de betreffende operators en vliegclubs.

Schiphol Approach

Voorvallen APP per 100.000 starts en landingen



Het aantal voorvallen per 100.000 bewegingen steeg licht. In de 'top vijf' van voorvallen stonden verlies van separatie, afwijkingen in snelheid, wake turbulence, afwijkingen in de nadering en afwijkingen van opgedragen koers.

Het aandeel serious/major voorvallen (met uitzondering van drones) nam wel af.

Schiphol Ground

Voorvallen TWR-GND per 100.000 starts en landingen

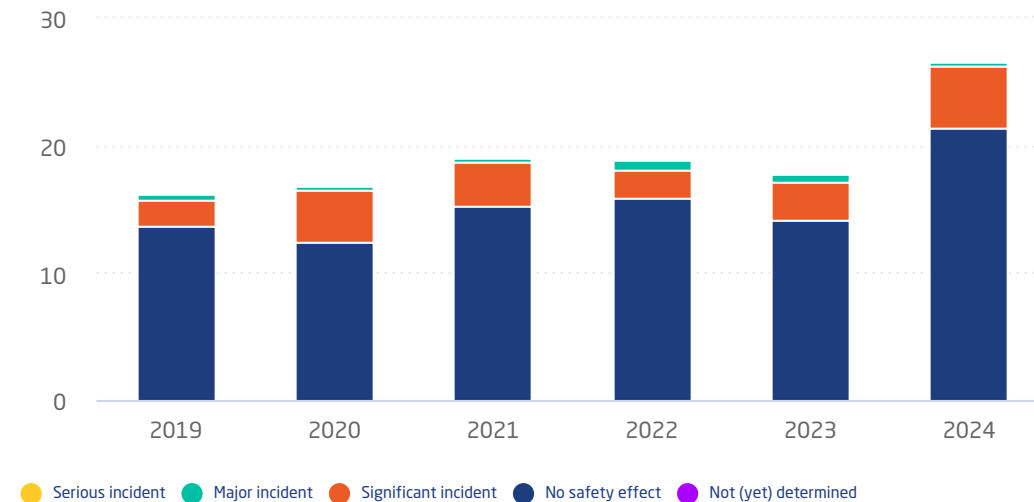


Gemelde voorvallen namen af, zowel in aantal als ernst. Dit is mede het gevolg van diverse acties vanuit het Ground Movement Safety Team (GMST), de sectorbrede taskforce van het iSMS. Taxi-voorvallen en startup en pushback kwamen het vaakst voor. De belangrijkste acties zijn:

- Verbeterde beschikbaarheid en werking van website met pushbackprocedures (beschikbaar voor pushback-chauffeurs);
- Awareness-acties richting flight crews over specifieke 'hotspots' aangaande taxi-voorvallen;
- Verbeterde awareness/training voor ground controllers aangaande specifieke probleemgebieden in pushback- en taxifase.

Rotterdam The Hague Airport

Voorvallen EHRD per 100.000 starts en landingen

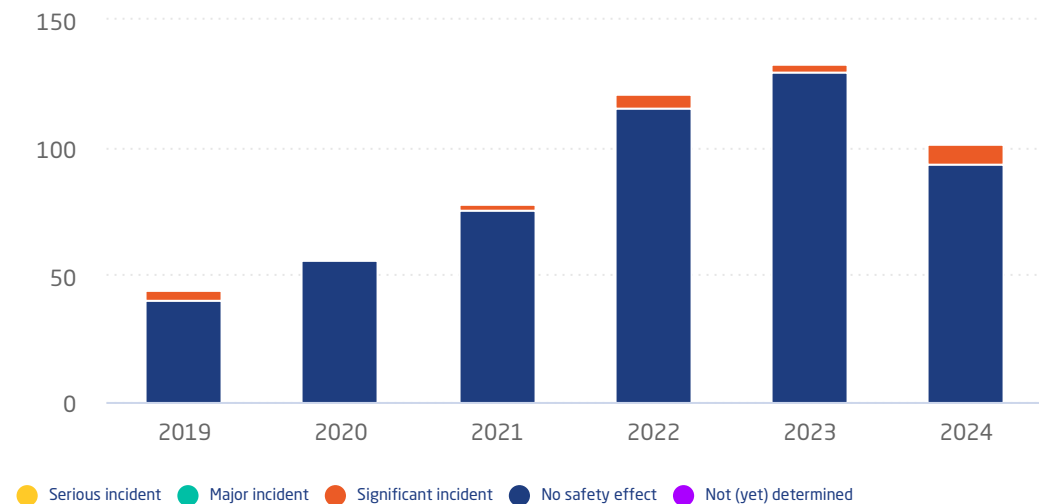


Bij Rotterdam The Hague Airport zagen we een negatieve trend. Er waren aanzienlijk meer meldingen in 2024 dan in 2023. Afwijkingen van standaard R/T-procedures door zowel verkeersleiders als vliegers zorgden voor veel meldingen. Ook zagen we veel taxivoorvallen en luchtruimschendingen.

Verscheppte aandacht voor voorvallen met het Traffic Collision Avoidance System heeft geleid tot een toename van meldingen. Daarnaast vonden er veel geautoriseerde én ongeautoriseerde drone-vluchten plaats in de Rotterdam CTR: dit betrof relatief nieuwe procedures en werkwijzen, met een hoog aandeel in de voorvallenstatistiek. Er zijn verschillende maatregelen genomen om deze trend te doorbreken.

Lelystad Airport

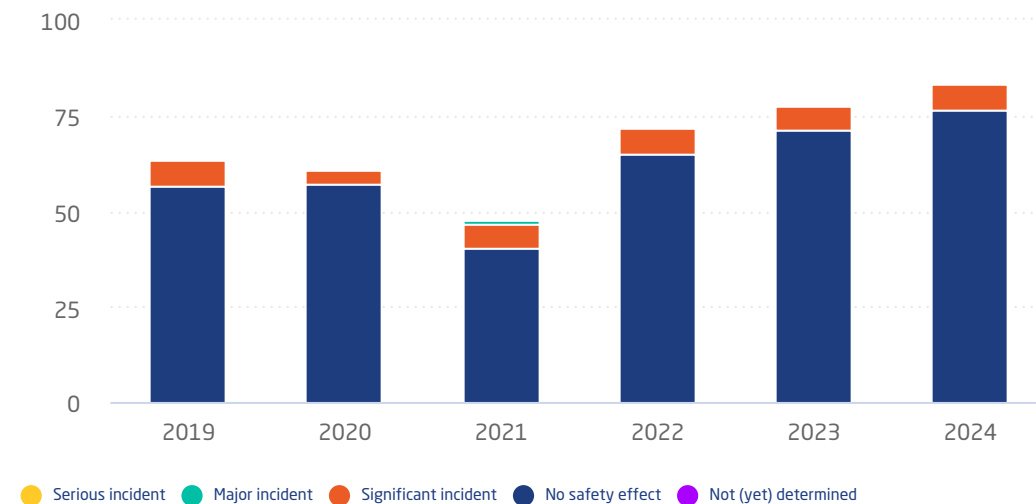
Relatieve aantallen voorvallen Lelystad per 100.000 bewegingen



Door goede interne en externe opvolging van voorvalmeldingen is het aantal meldingen de afgelopen jaren gestaag gedaald. Doordat toestellen iets te dicht op elkaar uitkomen bij het gebruik van de baan, door snelheidsverschillen, te vroeg/te laat voor de baan indraaien of te langzaam van de baan afdraaien, komen 'go-arounds' in het circuit het vaakst voor.

Groningen Airport Eelde

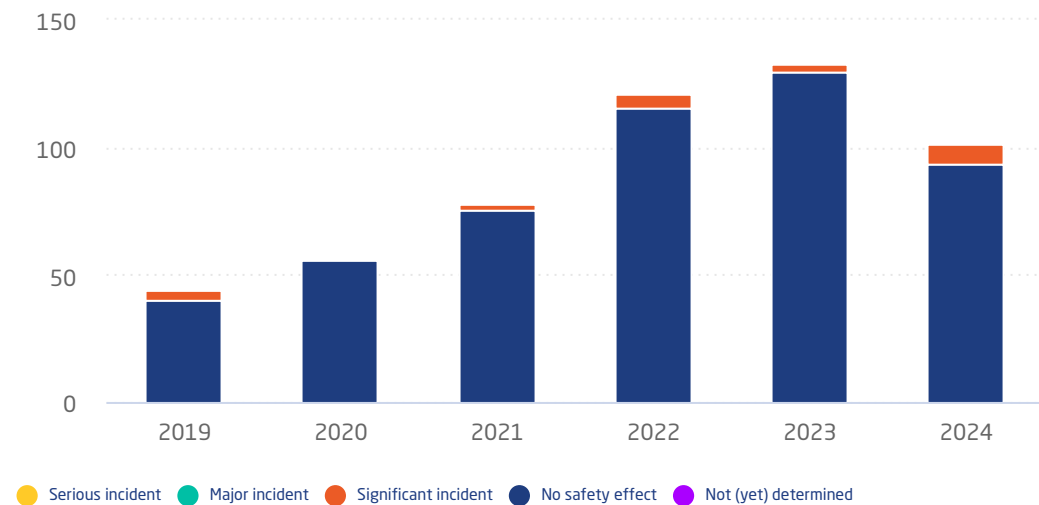
Voorvallen EHGG per 100.000 starts en landingen



Het verkeer is in 2024 gegroeid ten opzichte van 2023. Het aantal voorvalmeldingen is ook gestegen. Er werd vrij veel foutief getaxied door toestellen door onduidelijkheid in de markeringen op de luchthaven. Verkeersleiders hadden extra aandacht voor dit fenomeen hetgeen leidde tot meer meldingen.

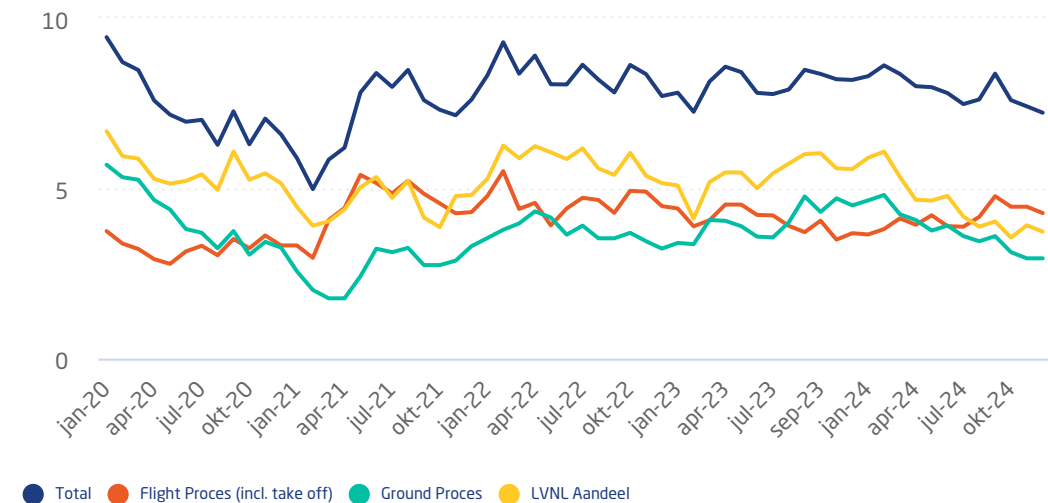
Maastricht Aachen Airport

Voorvallen EHBK per 10.000 starts en landingen



Er waren geen serious of major voorvallen op Maastricht Aachen Airport. Airspace infringements kwamen daarentegen wel regelmatig voor.

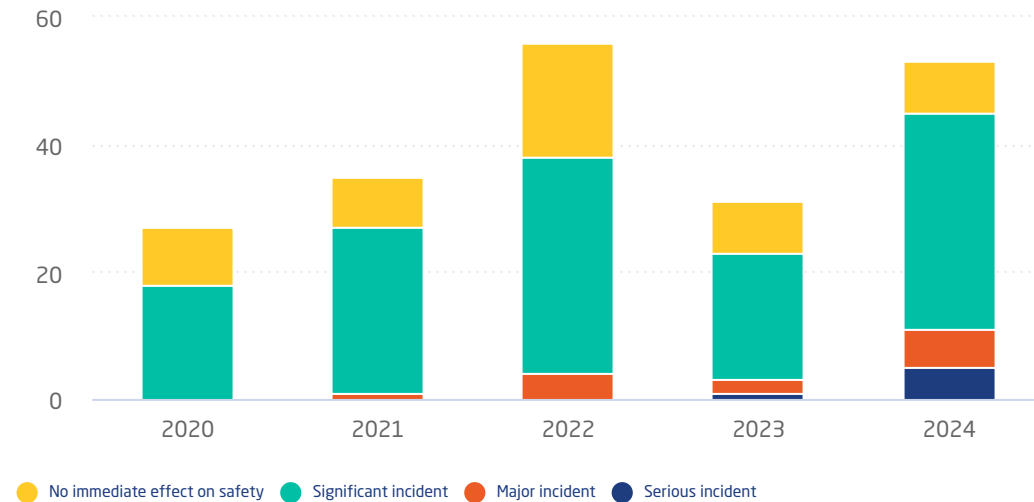
Trends van serious/major voorvallen



Afgezien van de coronaperiode is over de jaren heen het totaal serious/major voorvallen per 100.000 vliegbewegingen langzaam aan het dalen. Het aandeel ground-voorvallen nam door gerichte inspanningen af.

Ongeautoriseerde drones

Ongeautoriseerde drones



Het aantal meldingen van ongeautoriseerde drones in het Nederlandse luchtruim was zoals gebruikelijk in de zomermaanden het hoogst, maar nam ook sterk toe ten opzichte van vorig jaar. Zorgelijk is dat de voorvallen een ernstiger aard krijgen, dus dichterbij vliegtuigen worden waargenomen.

Online gepubliceerde voorvallen

LVNL publiceert op haar website voorvallen en resultaten van voorvallenonderzoeken, conform vastgestelde criteria. Het betreft voorvallen van het type 'serious' of 'major' die gerelateerd zijn aan de uitvoeringstaak van LVNL. Wij melden deze voorvallen tevens bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) en de Inspectie Leefomgeving en Transport. Het gaat om voorvallen die gebeuren onder verantwoordelijkheid van de LVNL-luchtverkeersleiding en niet om technische of operationele zaken van vliegtuigen en/of de luchthavens.

In 2024 publiceerden wij zeven voorvallen op onze website, zie <https://www.lvn.nl/voorvallen>.



Interview: “Veiligheid is van ons allemaal”

SAFETY AWARENESS BIJ LVNL

Ook in 2024 zijn er weer veel stappen gezet om het veiligheidsbewustzijn binnen LVNL te vergroten. Safety expert Alana Linnemann over de ontwikkelingen rondom deze topprioriteit van LVNL.

“Blijven werken aan veiligheid,
betekent blijven werken aan het
veiligheidsbewustzijn van álle LVNL-
medewerkers”

Alana Linnemann, Safety expert

“Blijven werken aan veiligheid, betekent blijven werken aan het veiligheidsbewustzijn. Niet alleen bij de afdeling Safety, maar bij álle medewerkers van LVNL. Dat is dan ook een van de dingen die we afgelopen jaar hoog op de agenda hebben gezet. Al in 2023 startten we met de safety-campagne ‘Veiligheid ben jij’. Dat eerste jaar brachten we in het auditorium een toneelvoorstelling over de vliegtuigbotsing bij Überlingen in 2002: een ernstig en leerzaam voorval dat veel inzichten over vliegveiligheid heeft opgeleverd.”

Grote impact

“De videoregistratie van de voorstelling, die we daarna nog hebben vertoond voor collega’s van de vliegvelden Lelystad, Beek en Eelde, maakte veel indruk en leverde interessante discussies op. Een concreet voorbeeld van zo’n botsing stemt tot nadenken over onze eigen mogelijke zwakke plekken: hoe kan een ‘onschuldig beetje’ afwijken van de standaard, binnen de norm, uiteindelijk toch tot grote ongelukken leiden? Het zette zowel luchtverkeersleiders als niet-operationele medewerkers aan om de ogenschijnlijk kleine afwijkingen in hun werk weer eens goed onder de loep te nemen, zo hoorden we terug.”

Drukbezochte lezingen

“Behalve filmvertoningen van de voorstelling organiseerden we ook lezingen van verschillende experts. Bijvoorbeeld van Jop

Groeneweg, cognitief psycholoog, human factors specialist en hoogleraar veiligheid. Hij sprak over het belang van een veilige werkomgeving waarin mensen zich durven uitspreken – ook als iets niet goed is gegaan. Ook de lezing van human factors-expert Steven Shorrock werd goed bezocht. Hij sprak over de vraag hoe je de werkomgeving zodanig ontwerpt dat de kans dat het *góed* gaat zo groot mogelijk is, en dat het fout gaat juist zo klein mogelijk. Daarnaast organiseerden we een sessie met het Openbaar Ministerie over ‘just culture’, waarbij medewerkers meer inzicht kregen in de positieve samenwerking tussen LVNL en het Openbaar Ministerie.”

Zichtbaarheid

Het belang van veiligheidsmanagement werd zo afgelopen jaar nog beter zichtbaar binnen LVNL – en dat was dan ook een belangrijke doelstelling van de afdeling Operational Risk Management. “Veiligheidsmanagement is tenslotte iets waar we niet alleen bij ORM verantwoordelijk voor zijn, maar door de hele organisatie heen. Van procedures tot techniek, van trainingen tot systemen. Naast de algemene lezingen hebben we vanuit de safety-campagne workshops en presentaties georganiseerd voor specifieke afdelingen. Bijvoorbeeld over het opstellen van veiligheids- en milieueffectrapportages bij de afdeling Performance & Development. Ook het hogere management kreeg via workshops met Baines Simmons aangescherpt inzicht in hun rol binnen safety management.”

Bewustwording

Zelf ben ik zeer geïnteresseerd in human factors: het menselijke aspect in veiligheidsvraagstukken. Aandachtsverdeling, afleiding op de werkplek, communicatie, dubbelzinnigheid van procedures: ik richt me op de vraag hoe we hier beter rekening mee kunnen houden. Safetycommunicatie is daar een belangrijk onderdeel van. We proberen, ook binnen de operatie, op verschillende manieren bewustwording te creëren, bijvoorbeeld via ons safety magazine, najaars- en voorjaarscursussen, vakdagen en posters. Tijdens operationele bijeenkomsten willen we medewerkers niet alleen informeren, maar ook aanzetten tot actie: hoe kunnen we risico’s verminderen en hier daadwerkelijk iets mee doen?”

Sterk team

“Het is geweldig dat we zoveel vliegbewegingen mogelijk maken, maar nog mooier vind ik het dat we mensen elke dag weer veilig van A naar B brengen. Bij Safety werken we met een ontzettend sterk team. Iedereen is kundig en heeft een groot hart voor het werk dat we doen. Ik ben niet alleen trots op wat we bereiken, maar ook echt onder de indruk van mijn collega’s en de manier waarop we samen veiligheid continu verbeteren.”

BELANGRIJKSTE ACTIVITEITEN VOOR VERBETERING VAN VEILIGHEID

Aan vliegveiligheid besteden wij voortdurend aandacht door ontwikkeling van onze systemen, procedures en de competenties van onze medewerkers. Wij doen dit op basis van geleerde lessen uit ons eigen veiligheidsmanagementsysteem en het sectorbrede integrale veiligheidsmanagementsysteem. Ook aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid en eisen gesteld door de wet- en regelgevers, de toezichthouder, klanten en buitenlandse collega's zijn hierbij belangrijk. Daarnaast maken we proactieve analyses van veranderingen en halen inzichten uit veiligheidsanalyses.

De belangrijkste activiteiten in het verslagjaar:

- Safetycampagne: gedurende het hele jaar werd een safetycampagne gehouden, bestaande uit workshops, lezingen en een korte cursus voor het maken van veiligheidsanalyses. Indrukwekkend was het voor LVNL gedramatiseerde toneelstuk over het ongeval in 2002 boven Überlingen, dat door veel medewerkers hetzij live hetzij online is bekeken.
- Luchtdrukinstelling: sinds 2024 is het voor verkeersleiders mogelijk om de referentiedruk te zien die vliegers instellen als ze luchthaven Schiphol naderen of verlaten ('Barometric pressure setting'). Dit stelt de verkeersleiders in staat om op een eenvoudige manier vergissingen bij vliegers te detecteren en te corrigeren. Het levert een belangrijke bijdrage aan het voorkomen van 'level busts': vliegtuigen die door een geklaarde hoogte van de verkeersleider heen schieten en een probleem kunnen veroorzaken met verkeer dat zich boven of onder dat vliegtuig bevindt.

- Drones: helaas constateert LVNL een flinke toename in het aantal ongeautoriseerde drones in het gecontroleerd luchtruim dat LVNL beheert. Door een grote toename van drones wordt aanzienlijk meer gevlogen in gecontroleerd luchtruim, ook waar dat verboden is. LVNL kan geen contact opnemen met de operators van dronesvliegers, ziet de drone ook niet op de radar en is afhankelijk van meldingen van vliegers. We zoeken samen met de overheid naar mogelijkheden om het risico op botsingen met bemande luchtvaartuigen terug te dringen.
- Systeemstoring: wij deden een gedetailleerd onderzoek naar de systeemstoring van het luchtverkeersleidingssysteem AAA op 15 april 2024. Er was, in de avond, twee uur beperkter vliegverkeer rondom Schiphol mogelijk. Hierdoor is vertraging ontstaan en hebben vliegtuigen moeten uitwijken naar andere luchthavens. We vroegen TNO (voor het technische gedeelte) en Berenschot (voor de crisisafhandeling) om ons te helpen onze aanpak van het uitvallen van ons ATC-systeem te verbeteren. De aanbevelingen uit deze onderzoeken zijn belegd in het quality systeem van LVNL en de verbeterpunten worden door de betrokken afdelingen opgepakt.
- Nieuwe Terminal Manoeuvring Areas (TMA's) bij Schiphol: op 13 juni 2024 is een deel van het luchtruim ten noorden van Schiphol aangepast zodat bij de nadering minder vaak een veiligheidsmelding in de cockpit klinkt.
- Communicatie: we communiceren intern intensiever over veiligheid en resultaten van veiligheidsonderzoek.
- Safety-aanbeveling parallel naderen: naar aanleiding van een toename in het aantal ernstige voorvallen tijdens parallel naderen is een safety-aanbeveling opgesteld. Daarvoor zijn in 2023 al risicomitigaties ingevoerd. De acties die nog open stonden en in 2024 zijn afgerond waren 'Just culture' (meer delen van informatie met de verkeersleiders) en 'aanpassen naderingskaarten' (verduidelijking ten aanzien van parallel naderen). Daarmee zijn alle acties binnen deze safety-aanbeveling afgerond.

- Training snelheidsverschillen vertrekkende vliegtuigen: onverwachte snelheidsverschillen tussen vertrekkende vliegtuigen kunnen leiden tot separatieonderschrijdingen. Om dit risico te verlagen is aan ACC-verkeersleiders een training gegeven in het herkennen van de oorzaken en gevolgen van snelheidsverschillen.
- Werklastmanagementtraining bijzondere vluchten: Naar aanleiding van enkele voorvallen bij de verkeersstoren van Rotterdam is een werklastmanagementtraining ontwikkeld en gehouden voor bijzondere vluchten. Met een speciaal formulier heeft de verkeersleider een beter beeld van speciale vluchten en kan de werklast beter worden beheerst.
- Oplossingen voorkomen en detecteren verkeerde vertrekroute: er zijn oplossingen gezocht in aanpassing van procedures en systeemondersteuning voor zowel het voorkomen als het detecteren van het vliegen van een verkeerde vertrekroute. Dit naar aanleiding van een voorval in 2022. Zowel voor de noordelijke als zuidelijke parallelle baancombinaties zijn in 2024 nieuwe procedures geïntroduceerd en getraind. De Standard Instrument Departure (SID)-benamingen zijn aangepast. De verkeersleider vraagt aan de piloot wat zijn eerste waypoint is om te verifiëren of de piloot de correcte SID heeft geselecteerd.
- Training Foreign Objects: onderzoek heeft uitgewezen dat het risico van het omgaan met een Foreign Objects (FOB)-melding voor landend verkeer gemitigeerd kan worden door de verkeersleidersgroep te trainen op het nemen van een goed besluit met een FOB op een landingsbaan. Deze training is inmiddels afgerond.

Veiligheidsstudies

Volgens Europese regelgeving moet voor elke verandering aan het luchtverkeersleidingssysteem een veiligheidsbeoordeling of -studie worden uitgevoerd. De belangrijkste beoordelingen en studies in het verslagjaar waren:

- Voor het gebruik van de Aalsmeerbaan (18L) als startbaan in Beperkt Zicht Omstandigheden (BZO) fasen B/C/D (slecht zicht fasen) werd een safety case opgesteld. Deze toonde aan dat veilig gebruik onder deze omstandigheden mogelijk is.

- Voor het overnemen van de nachttaken van de militaire luchtverkeersleiding (MilATCC) door LVNL in het gebied bij Beek werd een safety assessment gedaan. Hiermee kon de veiligheid van de operatie door LVNL aantoonbaar worden geborgd.
- Een safety studie werd afgerond voor de mogelijke inzet van een gerobotiseerd sleepvoertuig ('Taxibot') om toestellen naar de Polderbaan te slepen, waardoor de motoren later gestart kunnen worden.

Just culture

Just culture staat voor een sfeer van vertrouwen waarin mensen worden aangemoedigd essentiële veiligheidsgerelateerde informatie in openheid te delen. Omdat de informatie van onze mensen letterlijk van levensbelang is, willen wij dat al onze medewerkers zich vrij voelen onveilige situaties of voorvallen te melden. Daarom gaat LVNL altijd uit van het tekort schieten van een compleet systeem, waarin de factor 'menselijk handelen' slechts een onderdeel is. Wij bestuderen altijd de volledige context om te begrijpen waarom het voor een persoon op dat moment logisch en verklaarbaar was om te handelen zoals heeft plaatsgevonden. Dat stelt ons in de gelegenheid goed te begrijpen waardoor voorvallen ontstaan en daarvan te kunnen leren en verbeteren.

LVNL straft operationele functionarissen niet voor enig handelen, nalaten of door hen genomen beslissingen vanuit hun professioneel inzicht. Grove nalatigheid of opzettelijke schendingen worden echter niet getolereerd. Uit het aantal meldingen dat wij ontvangen, ook van op het eerste gezicht onbelangrijke voorvallen, leiden wij af dat wij goed geslaagd zijn om een cultuur van redelijkheid en rechtvaardigheid te creëren. Niet in de laatste plaats draagt de houding van het Openbaar Ministerie (OM) daaraan bij: wij zijn transparant en melden ernstige voorvallen direct aan het OM. We publiceren dit ook op onze website, en als het onderzoek is afgerond voegen we daar de geleerde lessen aan toe. Het OM volgt deze 'just culture' ten volle en vervolgt personen in de luchtvaart uitsluitend op daadwerkelijk verwijtbaar handelen.

Samenwerking in de sector

De samenwerking met Amsterdam Airport Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen in het Integral Safety Management System (ISMS) voor Schiphol is van groot belang voor LVNL. Het doel van ISMS is om (het management van) veiligheid op Schiphol verder te verbeteren door het optimaliseren van de onderlinge samenwerking tussen de partijen. LVNL draagt op diverse niveaus actief bij aan de verbeterprogramma's die op de ISMS-roadmap staan, zie ook: integralsafetyschiphol.com. We leveren tevens de voorzitter van het Runway Safety Team.

Jaarlijks wordt door ISMS een ontwikkelplan opgesteld. Daarin worden de resultaten meegenomen van assessments door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), ISMS interne audits en consultancybureau Baines Simmons. Het ISMS, in de opzet en vorm zoals wij die in Nederland kennen, is uniek in de luchtvaartwereld.

Internationale samenwerking

Luchtvaart heeft, zeker voor een klein land als Nederland, een sterk internationaal karakter. Voor LVNL is het van belang om contact te hebben en houden met Europese en wereldwijd regelgevende instanties en andere luchtverkeersdienstverleners.

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

Het Single European Sky (SES)-initiatief is gestart in 2004 om de fragmentatie in het Europese luchtruim te verminderen. Ook was het doel de prestatie van luchtverkeersbeheer te verbeteren als het gaat om veiligheid, capaciteit, kostenefficiëntie en milieu. In 2021 heeft de Europese Commissie een voorstel gepresenteerd voor herziening van de SES-wetgeving (SES2+). Deze wetgeving is op 1 december 2024 van kracht gegaan.

De doelstellingen van SES2+ zijn tweeledig:

- Schaalbare luchtverkeersleidingscapaciteit in Europa voor een zo veilig, kostenefficiënt en milieuvriendelijk mogelijk luchtverkeersmanagement om vertragingen en extra uitstoot te minimaliseren.
- Vermindering van de milieu-impact door passende maatregelen op het gebied van luchtverkeersmanagement.

LVNL heeft veiligheid als hoogste prioriteit en wil waarde creëren voor Nederland, klanten en partners en omarmt de doelstellingen en visie van SES 2+. Wij ondersteunen een Europees wetgevend kader dat ons verder helpt om in de toekomst vliegverkeer nog efficiënter en duurzamer af te handelen, met minder hinder voor de omgeving. Wij leveren daar een actieve bijdrage aan.

Functional Airspace Block Europe Central (FABEC) is een samenwerkingsverband tussen de staten en militaire en burgerluchtverkeersdienstverleners van België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Zwitserland en Nederland, inclusief het Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC). De missie van FABEC is veilige en milieuverantwoorde vluchten te bevorderen. Ook is FABEC een katalysator geworden voor sterke en duurzame operationele samenwerking over de nationale grenzen heen, geleid door gemeenschappelijke prestatiedoelen die zijn samengebracht in één FABEC-prestatieplan.

European Aviation Safety Agency (EASA)

EASA stelt regelgeving voor die uiteindelijk door de Europese Commissie als wetgeving wordt uitgebracht. In 2024 voerde EASA via de Europese Commissie geen nieuwe, voor LVNL geldende wetgeving in. Ook vanuit de International Civil Aviation Organization (ICAO) werden geen wijzigingen doorgevoerd die voor LVNL gelden.

EUROCONTROL

EUROCONTROL is een pan-Europese, civiel/militaire organisatie die als doel heeft om de Europese luchtvaart te ondersteunen. Dit doet zij onder andere door onderzoek, ontwikkeling en het monitoren van de performance. Het Safety Team van EUROCONTROL is specifiek gericht op de ondersteuning van luchtverkeersleidingsorganisaties die naar aanleiding van nieuwe Europese regelgeving moeten worden aangepast. Als deelnemer aan het Safety Team krijgen wij - samen met de Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) - inzicht in de veiligheidsprestaties van andere luchtverkeersleidingsorganisaties.

Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO)

CANSO behartigt de mondiale belangen van luchtverkeersleidingsorganisaties. CEO van LVNL Michiel van Dorst is sinds 2022 voorzitter van het Europese CEO Comité van CANSO. In deze rol gaf hij, tot en met december 2024, leiding aan de ambities van CANSO in Europa op het gebied van veiligheid, verduurzaming van de luchtvaart en toekomstige financiering van benodigde investeringen. De toetreding van nieuwe luchtruimgebruikers, en modernisering en verdere digitalisering van luchtverkeersleiding behoren tot de aandachtsgebieden van CANSO.

Single European Sky ATM Research (SESAR)

In Europees verband wordt samengewerkt in onderzoek en innovatie voor het verbeteren van verkeersleiding. LVNL is lid van de hiervoor opgezette organisatie 'SESAR 3 Joint Undertaking' (SESAR 3 JU). Deze organisatie heeft in 2024 een nieuwe versie van het European ATM Master Plan opgeleverd. Op 12 december 2024 werd dit nieuwe plan aangenomen door de SESAR 3 JU Governing Board. In dat plan staan de Europese visie en het ontwikkelpad op weg naar 2045.

TOPPROJECTEN EN -PRIORITEITEN

LVNL onderscheidt drie zogenaamde topprojecten: de ontwikkeling van het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem iCAS, de realisatie van voldoende luchtverkeersleiders en de integratie van de militaire en civiele luchtverkeersleiding. Deze topprojecten krijgen prioriteit in de uitvoering boven de overige projecten uit ons projectportfolio.

Nieuw luchtverkeersleidingssysteem iCAS

Het eerste topproject betreft iCAS. Het huidige luchtverkeersleidingssysteem (AAA) is al bijna dertig jaar veilig en betrouwbaar, maar nadert het einde van zijn levensduur. Daarom vervangen we AAA door iCAS, het iTEC-based Centre Automation System. Met de bouw en introductie van het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem zorgt LVNL ervoor dat we ook in de komende decennia een veilige en efficiënte operatie kunnen uitvoeren met oog voor het milieu en de omgeving (geluid en uitstoot). Bovendien sluit LVNL met het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem aan bij de ontwikkelingen van de Europese wet- en regelgeving voor een Single European Sky.

LVNL werkt samen met de Duitse luchtverkeersleiding DFS om iCAS te ontwikkelen, testen en bouwen, waarbij de Spaanse technologiepartner Indra de software ontwikkelt.

Mijlpalen in 2024

Het iCAS-programma bevindt zich in de afrondende fase van de technische ontwikkeling. In 2023 is de integrale planning voor het programma hernieuwd, waarbij de periode voor ingebruikname is gesteld tussen eind 2026 en 2028.

In 2024 hebben we hiervoor een aantal belangrijke mijlpalen behaald en is de transitiefase naar de uiteindelijke ingebruikname van het luchtverkeersleidingssysteem gestart. Eind 2024 zette LVNL een belangrijke stap door voor de eerste keer succesvol live verkeer te begeleiden in de nieuwe operationele zaal van het gebouw Polaris. Deze 'Night Live Operation' is uitgevoerd met Phoenix Radar, het back-up systeem achter het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem iCAS.

De realisatie van deze eerste Night Live Operation was een groot project. In de aanloop naar deze belangrijke mijlpaal hebben vele afdelingen van LVNL intensief samengewerkt om alle hiervoor benodigde systemen te koppelen en uitvoerig te testen.

Het succes van de uitvoering van een Night Live Operation wordt de komende periode doorgezet. Daarnaast maakt de ontwikkeling en grote inzet vanuit de organisatie voor het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem dat LVNL uiterst terughoudend is in het doen van aanpassingen in het huidige luchtverkeersleidingssysteem AAA. LVNL beperkt zich tot het doorvoeren van noodzakelijke wijzigingen. Voorbeelden hiervan zijn systeemaanpassingen voor safety-aanbevelingen, aanpassingen die noodzakelijk zijn voor de continuïteit in de luchtruimindeling en overige wettelijke aanpassingen die zorgen voor borging van een veilig luchtruim. Elke wijziging in het huidige systeem moet immers ook worden doorgevoerd in het nieuwe systeem.

Voortgang komende jaren

Er moet nog veel werk worden verzet om de configuratie van het systeem voor de Nederlandse situatie in zijn totaliteit en voor alle operationele situaties te voltooien. Dit komt voor een belangrijk deel door de vele verschillende vliegbewegingen, zowel civiel als militair, in een relatief klein luchtruim en de complexe situatie in het luchtruim rondom Schiphol, met veelvuldig wisselende start- en landingsbanen. Dit gaat samen met het werk om het systeem te laten functioneren op het hoge veiligheidsniveau dat LVNL en de luchtruimgebruikers nastreven.

Planningsscenario

Het planningsscenario is erop gericht om de technische ontwikkeling van het volledige iCAS-systeem vóór eind 2026 af te ronden. LVNL werkt de komende periode aan een essentiële stap in de soepele overgang naar het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem: de gefaseerde acceptatie van het totale systeem, waaronder een aantal korte operaties met deelversies. Dat stelt LVNL in staat om de volledige ingebruikname in de periode 2027-2028 af te ronden.

Voldoende luchtverkeersleiders

Een ander topproject betreft het realiseren van voldoende luchtverkeersleiders om alle taken, nu en in de toekomst, te kunnen blijven uitvoeren. De taak om het aantal luchtverkeersleiders aan te vullen en op peil te houden ligt bij de Training Organisation (TO). TO zorgt voor het werven, selecteren en opleiden van nieuwe luchtverkeersleiders en voor het vakbekwaam houden van gekwalificeerde luchtverkeersleiders.

Het tekort aan luchtverkeersleiders zoals dat meteen na de COVID-19-pandemie bestond, is het afgelopen jaar gelukkig al aanzienlijk afgenomen. LVNL heeft hier hard aan gewerkt in 2024. Op vier manieren wordt het tekort aangepakt:

- minder operationele luchtverkeersleiders inzetten bij het opleiden;
- opleidingscapaciteit vergroten;
- kwaliteit en rendement van de opleiding verbeteren;
- vereenvoudiging van het vereiste competentie-profiel.

Op de middellange termijn zien we dat het tekort wordt opgelost voor alle units. Het is echter nog te vroeg om de opleidingsinspanning terug te schalen naar het niveau dat nodig is om alleen de uitstroom te vervangen. Voor opleiden zijn nieuwe oplossingen bedacht om méér collega's op te kunnen leiden en het rendement te verbeteren. Zo is in 2024 een extra klas gestart bij GATE Aviation Training in Kopenhagen. In het afgelopen jaar waren de positieve effecten van de aanpassingen binnen Opleiden voor het eerst zichtbaar. Het huidige tekort, zeker voor de Tower/Approach unit Schiphol, blijft echter ook komend jaar effect hebben op de activiteiten die opgepakt kunnen worden.

Werving en selectie

Er is voldoende interesse om het vak van luchtverkeersleider te leren. De wervingscampagnes leverden 3.200 kandidaten op in 2024. Een toename van 45 procent ten opzichte van 2023. We konden dan ook ruim voldoende kandidaten selecteren voor de te starten klassen.

Opleiden

In 2024 startten in totaal 36 trainees bij GATE Aviation training in Kopenhagen met de opleiding tot luchtverkeersleider. Aangevuld met doorstroom en zij-instroom begonnen in totaal 53 trainees aan een (deel)opleiding tot luchtverkeersleider. Op 31 december waren 95 trainees in opleiding voor luchtverkeersleider bij LVNL. Daarnaast waren acht trainees (vanuit GATE geplaatst bij Defensie) in opleiding als militaire luchtverkeersleiders.

Unit	Aantal trainees in opleiding op 31-12-2024		Aantal losgekomen OPS-personeel 2024 (fully qualified*)		Aantal losgekomen OPS-personeel 2024 (deeltrating*)	
	OPS VKL	OPS Overig	VKL	Overig	VKL	Overig
Initial Training	37	2	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Area Control Centre	13	-	5	3	4	2
Schiphol Airport	28	-	10	-	16	-
Groningen Airport Eelde	4	1	-	2	1	-
Rotterdam The Hague Airport	5	1	1	1	4	-
Maastricht Aachen Airport	6	-	-	-	1	-
Lelystad Airport	2	-	2	2	1	-
Flight Service Centre	n.v.t.	3	-	4	-	-
TOTAAL	95	7	18	12	27	2

Aantal medewerkers in opleiding voor de verschillende verkeersleidersposities.

Toelichting op tabel:

* Iemand die Fully Qualified is, heeft de opleiding volledig afgerond. Iemand die een deelrating haalt, heeft een deel van de opleiding behaald, en vervolgt de opleiding met het volgende onderdeel.

De Training Organisation werkt aan verbeteringen binnen een aantal thema's, waaronder de ontwikkeling van een groeimindset, competentiegericht opleiden en verbeteringen in de kwaliteit van de on-the-job instructie.

De ambitie is om een groter gedeelte van de opleiding op de simulator uit te voeren. Op Schiphol namen we een nieuwe extra simulator in gebruik voor het kunnen oefenen met Basic Training en op Rotterdam breidden we de torensimulator uit met een 360 graden torenbeeld met Voice Recognition and Response.

De beschikbare opleidingsplaatsen waren in 2024 maximaal bezet. De opleidingslijnen voor zowel de civiele als militaire posities werden gevuld. Ook werkten we aan het verbeteren van de aansluiting van de Initial Training op iedere specifieke Unit Training. De capaciteit van de Schiphol Approach opleiding werd uitgebreid. We implementeerden een uitgebreide Non Technical Skills-leerlijn en startten met innovaties in de selectie en opleiding door gebruik te maken van gamificatie en kunstmatige intelligentie. Door meer dataverzameling en -analyse uit te voeren is de besturing op basis van data en KPI's versterkt.

Vakbekwaam houden

Er werden veel simulatortrainingen ontworpen voor én uitgevoerd op de toren- en radarsimulatoren, als onderdeel van verander- en/of onderhoudstrajecten voor operationeel personeel. Ook startten we in 2024 Cross Border Team Resource Management (X-TRM) op samen met het Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC). Verkeersleiders van MUAC en ACC volgen gezamenlijke sessies over Human Factors training.

Integratie militaire en civiele luchtverkeersleiding

Het laatste topproject betreft 1ATM. In 2019 is door de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Defensie besloten om de luchtverkeersleiding te integreren binnen het zelfstandig bestuursorgaan LVNL. Hiermee wordt de militaire missie-effectiviteit ondersteund, de bereikbaarheid van Schiphol vergroot en een reductie van uitstoot door efficiënter vliegen gerealiseerd. Het Nederlandse luchtruim is klein en in de huidige indeling te versnipperd. LVNL en CLSK werken vanuit hun visie aan het integreren van de organisaties en het luchtruim, zodat daarbinnen de luchtvaardende efficiënter en effectiever bediend kunnen worden. Het doel: realisatie van één air traffic managementorganisatie voor de luchtverkeersdienstverlening van zowel LVNL als het Commando Luchtmacht (CLSK) in het lagere Nederlandse luchtruim. Dit betekent dat de luchtverkeersdienstverlening aan militair vliegverkeer na integratie ook onder de verantwoordelijkheid van LVNL valt. Wij verlenen onze diensten vanaf dat moment ook op de locaties die in onderstaande figuur groen gekleurd zijn.



De stuurgroep voor dit programma bestond in 2024 uit vertegenwoordigers van de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Defensie (beleidsmakers, tevens opdrachtgevers), LVNL en CLSK (uitvoerende organisaties), Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA) (toezichthouders).

In de loop van het jaar constateerden we samen met de andere betrokken partijen dat integratie binnen het risicobudget met einddatum 1 juli 2024 niet haalbaar was. De oorspronkelijke integratie-opdracht wordt wel nog altijd volledig onderschreven. Het blijkt echter nodig een andere aanpak te kiezen voor met name het certificeringstraject. Het 1ATM-programma richtte zich tot medio 2024 op het aanwijzen van LVNL als civiele én militaire luchtverkeersdienstverlener. Daarbij paste een gelijktijdige integratie van taken en medewerkers. Afgesproken is nu dat, voorafgaand aan het integratiemoment, de huidige militaire operationele concepten voldoen aan de civiele wet- en regelgeving (het zogenoemde 'civiel, tenzij'). Dit geldt overigens niet voor specifiek militaire aspecten. Daar waar noodzakelijk blijven voor die aspecten de militaire luchtvaartseisen het kader.

De consequenties van deze gewijzigde aanpak zijn op hoofdlijnen uitgewerkt. Daaruit blijkt dat een gefaseerde overgang van taken en medewerkers de meest voor de hand liggende weg naar succes is. Het programmaplan en de daarbij behorende planningen worden dienovereenkomstig aangepast. Begin 2025 werden de genoemde partijen het eens over het vervolg. Het programma heeft in februari 2025 een doorstart gemaakt.





Interview: "Alles kwam bij elkaar tijdens deze Night Live Operation"

EERSTE VLUCHTEN BEGELEID MET NIEUW LUCHTVERKEERS- LEIDINGSSYSTEEM

In 2024 werd een belangrijke stap gezet in het traject rondom het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem iCAS. In de nacht van 16 op 17 december werden de allereerste vluchten begeleid vanuit de nieuwe radarzaal in het Polaris-gebouw op Schiphol Oost. Een interview met verschillende betrokkenen bij deze geslaagde operatie.

"Het was alle hens aan dek voor collega's van allerlei afdelingen om te zorgen dat elk puzzelstukje paste"

André van de Groep, projectleider Go-live organisatie en
Arthur Vriend, projectleider technische transitie

Projectleider Go-live organisatie André van de Groep: “Het invoeren van zo’n nieuw luchtverkeersleidingssysteem als iCAS is een enorme operatie. Dit jarenlange traject verloopt dan ook stapsgewijs – en in 2024 hebben we een heel concrete stap gezet. In Polaris creëerden we een productieomgeving om er een nacht ‘echt’ mee te kunnen gaan werken. Tijdens deze zogenaamde ‘Night Live Operation’ begeleidde een groep luchtverkeersleiders hier de eerste twintig vluchten met het back-upsysteem Phoenix. Een mooie mijlpaal.”

De allereerste vlucht

Verkeersleider Matthijs van den Berg begeleidde de allereerste vlucht. “Uiteraard vond ik het een eer om de eerste klaring uit te mogen delen vanuit onze nieuwe operationele zaal. Maar ik zat daar natuurlijk niet alleen: samen met zeven andere operationele collega’s begeleidde ik die nacht het verkeer. De afdeling Training Organisation had gezorgd voor een uitgebreid draaiboek, dat tot op de komma precies uitkwam en klopte. Een knappe prestatie, waardoor wij als uitvoerders van het plan ‘gewoon’ ons werk konden doen – terwijl er weinig gewoons was aan de omstandigheden en de randvoorwaarden. Een bewijs dat mens, machine en procedure heel mooi bij elkaar kwamen die avond.”

Teaminspanning

Projectleider Technische transitie Arthur Vriend: “In de aanloop naar deze belangrijke mijlpaal is er door collega’s van allerlei

afdelingen keihard gewerkt. Er is extra aandacht besteed aan de training van luchtverkeersleiders om te kunnen werken met Phoenix – een behoorlijke opgave in de toch al overvolle roosters. En ook voor de collega’s bij techniek was het alle hens aan dek om te zorgen dat de technische componenten van het systeem op hun plek kwamen. Gevolgd door een heel gedetailleerde check: werkt alles naar behoren? Elk puzzelstukje moest passen. Gelukkig werken er ontzettend veel bevlogen mensen bij LVNL, die niet naar huis gingen voordat alles klopte. Dat is een groot compliment waard.”

Vertrouwen

Op de avond zelf kwam alles bij elkaar. André: “Zowel vanuit de techniek als vanuit de operatie zijn supervisors betrokken op zo’n avond. Ondertussen moet de verkeersleiding vlekkeloos en veilig kunnen verlopen. Dat geheel moest in elkaar gevlochten worden, en daarin hebben we elkaar goed gevonden. Dat geeft veel vertrouwen naar de toekomst, waarin er meer van dit soort nacht- en weekendoperaties zullen plaatsvinden. Het was geweldig dat collega’s van de afdeling Operations in het rooster ruimte wisten te maken voor een dubbele nachtdienstbezetting in die nacht. Dat is een behoorlijke uitdaging in deze tijd van verkeersleidertekorten.”

Inspectie

Arthur: “Ook de toezichthouder, de Inspectie Leefomgeving en Transport, was intensief betrokken. We hebben deze Night

Live Operation in een vroeg stadium aangekondigd, zodat de inspecteurs konden aangeven wat er nodig was om hun werk te doen.” André: “Elke paar weken vond er een update plaats. Het is goed om te zien hoe de inspectie je bij zo’n grote stap scherp houdt. Je moet kunnen aantonen dat je de zaken op orde hebt – van kwalificaties tot registratie van training.”

Arthur: “Ook de technische afdeling werd door de toezichthouder positief kritisch onder de loep genomen. We nodigden de toezichthouder uit bij de ketentests in oktober. Zo’n extra paar ogen was uiteindelijk alleen maar prettig. We leren ervan, en het helpt ons om de zaken op de juiste manier aan te pakken.”

Groot succes

De Night Live Operation werd uitgevoerd onder het toezien oog van allerlei genodigden, van de overheid tot de luchthaven, verschillende vliegtuigmaatschappijen en Europese vertegenwoordigers. Mark van Knippenberg, Chief Operations Officer: “LVNL werkt elke dag aan het veilig, vlot en duurzaam begeleiden van het vliegverkeer door het Nederlandse luchtruim. Om dat ook in de toekomst te kunnen blijven doen, is dit nieuwe luchtverkeersleidingssysteem nodig. Een belangrijke mijlpaal in de ontwikkeling is het daadwerkelijk veilig begeleiden van vliegtuigen vanuit onze nieuwe radarzaal; een stap die we nu succesvol hebben gezet.”

PROJECTPORTFOLIO OVERIGE PROJECTEN

Programma Luchtruimherziening

LVNL werkt, onder regie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, aan een slimme en betere indeling van het Nederlandse luchtruim. Dit doen we samen met de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Defensie, het Commando Luchtmacht, Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC). Door het oefengebied van de Koninklijke Luchtmacht in het noordelijke deel van het Nederlandse luchtruim uit te breiden kan de Luchtmacht beter trainen met de F35-gevechtsvliegtuigen. Gelijktijdig komt het huidige oefengebied in het zuiden vrij voor civiel gebruik.

Het uitgangspunt van de nieuwe indeling van het luchtruim is om, waar mogelijk, vliegtuigen zo kort en dus zo 'rechtstreeks' mogelijk te laten vliegen. Daarmee geeft het programma invulling aan het beleid van de Europese Unie en de uitstoot wordt verlaagd. Daarnaast biedt de nieuwe indeling kansen om geluid van vliegtuigen rond luchthavens te verminderen.

In 2024 heeft LVNL samen met de projectpartners gewerkt aan de verdere uitwerking van het ontwerp op hoofdlijnen en het opstellen van het Schetsontwerp. Dit document geeft een beschrijving van de nieuwe indeling van het Nederlandse luchtruim. Het Schetsontwerp is in februari 2025 aan de Tweede Kamer aangeboden. Belangrijk onderdeel bij het uitwerken van een nieuw ontwerp is het toetsen van de concepten op papier in een gesimuleerde werkelijkheid. Dat gebeurt in zogenaamde Real Time Simulaties (RTS). In 2024 werden meerdere van dit soort simulaties bij het Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) in Amsterdam uitgevoerd. In 2025 staat eveneens een grootschalige RTS gepland waar ook LVNL een belangrijke rol in speelt. De resultaten hiervan geven belangrijke informatie om vanuit het Schetsontwerp te komen tot een meer gedetailleerd voorlopig ontwerp. Dit voorlopig ontwerp vormt de basis voor de politieke besluitvorming tot implementatie.

Interoperability Through European Collaboration SkyNex (iTEC)

Om het luchtverkeersleidingssysteem te vervangen, werkt LVNL aan de implementatie van iCAS, een iTEC-based Center Automation System. iCAS is gebaseerd op het basissysteem 'interoperability Through European Collaboration' (iTEC). Zeven Europese luchtverkeersleidingsorganisaties en de Spaanse leverancier Indra ontwikkelen het iTEC-basissysteem. Naast LVNL zijn dit de luchtverkeersleidingsorganisaties uit Duitsland, Groot-Brittannië, Spanje, Noorwegen, Polen, Litouwen en Canada.

In 2024 is het consortium gestart met de ontwikkeling van een volgende versie van het iTEC-basissysteem, genaamd 'iTEC SkyNex'. Een belangrijke verbetering in deze versie is de ontwikkeling van een nieuwe communicatielaag tussen de verschillende systeemcomponenten, gebaseerd op Europese standaarden. Het systeem wordt daarmee meer service-georiënteerd. Daardoor kunnen andere organisaties taken overnemen en nieuwe dienstverleners, zoals voor droneverkeer, eenvoudiger aansluiten. Daarnaast is dit systeem voorbereid om beter te functioneren in een virtuele omgeving, wat het gebruik van moderne datacentertechnologie mogelijk maakt.

Het iTEC SkyNex-product wordt de komende jaren iteratief opgeleverd. Omdat LVNL nog bezig is met de transitie naar iCAS, is de huidige planning dat LVNL pas vanaf de derde iteratie gebruik gaat maken van iTEC SkyNex. Toch wordt verwacht dat bepaalde functionele verbeteringen die nu voor iTEC SkyNex worden ontwikkeld, al eerder kunnen worden toegepast op iCAS. Zo kan LVNL voldoen aan de functionele behoeften van de verkeersleiding en aan Europese regelgeving.

Sustainable Ground Movement Schiphol

In januari 2024 stelde de Nederlandse Arbeidsinspectie de definitieve eisen vast voor verbetering van de luchtkwaliteit voor medewerkers op de platforms van Schiphol. Schiphol is verantwoordelijk om aan deze eisen invulling te geven. LVNL leverde in het verslagjaar een grote bijdrage om oplossingen te helpen identificeren, analyseren en uitwerken. Dit heeft geleid tot een sectorbreed plan van aanpak dat Schiphol eind december 2024 indiende bij de Nederlandse Arbeidsinspectie. Hierin staat beschreven hoe de benodigde aanpassingen aan nieuwe aankomst- en vertrekprocedures in de periode 2025-2030 vormgegeven gaan worden om aan de eisen van de Arbeidsinspectie te voldoen en wat daarvoor nodig is.

Onderhouds-/vervangingsprojecten techniek

S&I en GSI vervingen in 2024 diverse systemen, bijvoorbeeld vanwege het bereiken van het einde van de technische levensduur of het beëindigen van support door een leverancier. Zo werd in de zomerperiode het Instrument Landing Systeem (ILS) van baan 18C vervangen. Dit systeem zorgt ervoor dat vliegtuigen een stabiele eindnadering kunnen vliegen onder alle zichtomstandigheden. In oktober werd het nieuwe netwerk Mustang 2.0 in gebruik genomen. Mustang 2.0 verbindt alle LVNL-locaties in Nederland met elkaar. Met het nieuwe netwerk is LVNL klaar voor de toekomst, onder andere doordat er meer bandbreedte beschikbaar komt voor data-uitwisseling. Op de luchthaven Schiphol werd in november een Surface Movement Radar (SMR) vervangen. Deze radar zorgt ervoor dat taxiënde vliegtuigen en voertuigen zichtbaar zijn voor de torenverkeersleider. Ten slotte werd in 2024 het nieuwe voice communication system VCS-2 in gebruik genomen. Voor LVNL vervult VCS-2 de functie van back-up voor het primaire voice communication system. Voor de verkeersleiders van Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) is VCS-2 de vervanging van het verouderde militaire VCS.

Departure Manager

LVNL werkt aan de ontwikkeling en integratie van de 'Departure Manager', kortweg DMAN. Dit is een tool die LVNL in staat stelt langer van tevoren een meer betrouwbare vertrekplanning voor vluchten vanaf Schiphol te maken. De verbeteringen die DMAN gaat brengen, resulteren naar verwachting in minder vertraging, de werklast van de outbound planners van LVNL gaat omlaag en minder geluidspreferente banen worden minder gebruikt. De datum van de operationele ingebruikname is nog niet bepaald. Het is de verwachting dat in de loop van 2025 hier meer duidelijkheid over komt.

Common Information Service Provider (CIS)

LVNL bereidt zich voor op de toewijzing van de rol van Common Information Service Provider voor Nederland. In de kern verspreidt deze dienst statische en dynamische informatie voor het beheer van het verkeer van drones in het hele Nederlandse luchtruim. LVNL ziet deze rol als de basis voor de ontwikkeling van onbemande luchtvaart en de veilige integratie met bemand luchtverkeer in Nederland. In de zomer van 2024 is LVNL aangewezen als de voorkeurskandidaat voor deze rol. Samen met het ministerie van IenW werkt LVNL aan een uitvoeringsplan welke in 2025 kan leiden tot de formele toewijzing.

Knowledge and Development Centre (KDC)

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

In 2024 werkte het KDC aan vijf projecten vanuit het meerjarenprogramma. Daarvan liepen twee projecten door vanuit 2023. Drie van de vijf projecten zijn in 2024 afgerond. De laatste twee projecten worden in 2025 afgerond.

De belangrijkste onderwerpen van 2024 waren:

1. **Future Ground Movement Concepts Part B:** deze studie ontwikkelt en toetst concepten voor duurzame grondoperaties. Duurzaam taxiën wordt bevorderd om emissies te verminderen binnen een veilig operationeel kader en met behoud van capaciteit. Deze studie is in 2024 afgerond.
2. **Established on RNP-AR procedures:** deze studie onderzoekt de implementatiemogelijkheden van Required Navigation Performance-Approval Required (RNP-AR) procedures op Schiphol en is vooral gericht op transitieaspecten. Deze studie is in 2024 afgerond.
3. **Air-Ground Datalink Operational Validations:** deze studie onderzoekt de implementatiemogelijkheden van datalink-toepassingen in het Nederlandse luchtruim. Het is een voortzetting van een eerdere studie.
4. **Maintenance Works Impact Model:** deze studie richt zich op de ondersteuning van planningsprocessen voor infrastructureel onderhoud. Het is gebaseerd op een breed scala aan prestatie-indicatoren. Het gaat hier om de infrastructuur van Schiphol Airport maar ook die van LVNL. Deze studie is in 2024 gestart en wordt in 2025 afgerond.
5. **Flexible Use of Airspace (FUA):** deze studie heeft als doel om het beschikbare luchtruim zo efficiënt mogelijk te gebruiken en tegelijkertijd de belangen van alle gebruikers in balans te houden. Dit is vooral belangrijk in Nederland, waar het luchtruim beperkt is en veel verschillende gebruikers heeft. Deze studie is in 2024 gestart en wordt in 2025 afgerond.
6. **Vernieuwing KDC-onderzoeksagenda:** de nieuwe KDC-onderzoeksagenda richt zich op veiligheid, duurzaamheid, operationele efficiëntie, capaciteitsbeheer en meteorologische innovatie.

KDC Centre of Excellence

Het KDC heeft een samenwerkingsverband met de Hogeschool van Amsterdam en de Technische Universiteit (TU) Delft: het KDC Centre of Excellence. In 2024 zijn binnen dit Centre zeven studenten van de Hogeschool van Amsterdam afgestudeerd in de bachelor track en een in de master track. Daarnaast zijn zeven masterstudenten van de TU Delft afgestudeerd.

Naast de bachelor- en masterstudenten is het Centre of Excellence uitgebreid met twee PhD-opdrachten. Deze opdrachten hebben een looptijd van vier jaar:

- In 2023 is gestart met de NOMOS-studie die in het teken staat van verbeterde geluidsberekeningen op basis van metingen uit het Noise Monitoring System (NOMOS)-netwerk.
- In 2025 gaat een tweede PhD-opdracht van start met als onderwerp: Het vergroten van de voorspelbaarheid van 4D-vliegpaden (Traject Based Operations - TBO). Deze studie gaat over het verbeteren van de voorspelbaarheid van vliegtuigroutes in vier dimensies (3D plus tijd) om het luchtverkeer efficiënter en duurzamer te maken.

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

InnovationLabs (iLabs)

In 2021 is een nieuwe ontwikkelfaciliteit bij LVNL gerealiseerd, voortkomend uit de samenwerking tussen het KDC en de TU Delft: iLabs. In 2024 werkten bij iLabs in totaal twaalf stagiairs van de TU Delft aan de bouw van de faciliteiten van iLabs.

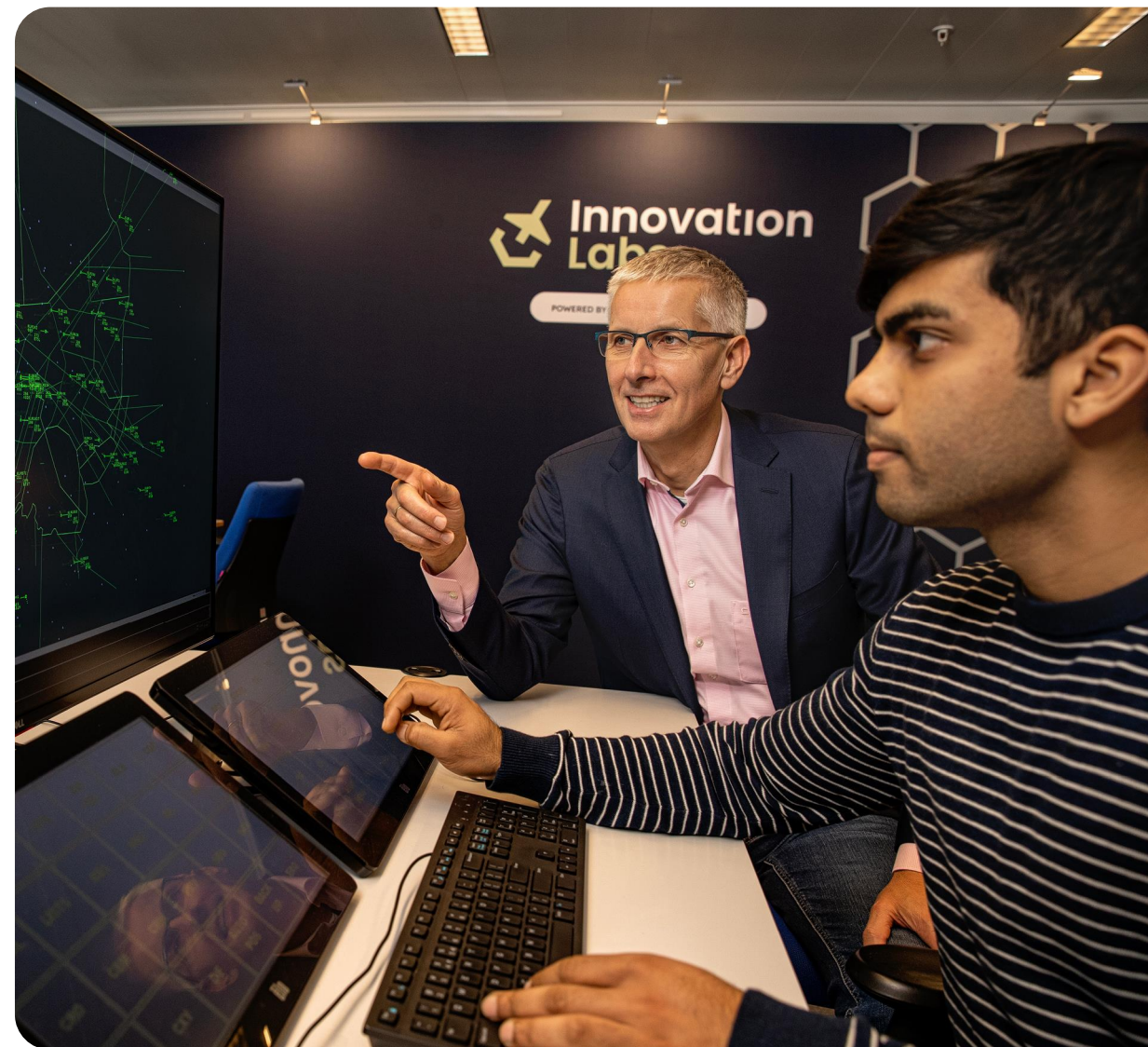
Studenten van het KDC Centre of Excellence gebruiken de faciliteiten met name om innovaties te ontwikkelen, te testen en te demonstreren. Daarnaast heeft iLabs meerdere afdelingen van LVNL als gebruiker, bijvoorbeeld ter ondersteuning van de evaluatie van route-ontwerpen of het versnellen van systeemontwikkeling. Met de aanstelling van een iLabs-coördinator in 2023 is het management en beheer van iLabs binnen LVNL voor de langere termijn gegarandeerd. Ook zijn daarmee verdere stappen gezet in het versnellen van innovatie in de organisatie.

Digital remote tower technologie

LVNL is actief bezig met de ontwikkeling en uitrol van het 'remote tower' concept: het leveren van torenverkeersleiding op een centrale locatie met behulp van digital remote tower technologie. Dit zijn camerabeelden met zicht op het luchthaventerrein en het nabije luchtruim.

Voor Schiphol betreft het remote tower concept de afhandeling van verkeer op de Polderbaan op basis van camerabeelden. Deze beelden worden beschikbaar gesteld op werkposities in de centrale verkeerstoren op Schiphol-Centrum. De remote tower toepassing biedt meer operationele flexibiliteit en meer roosterefficiëntie dan de huidige operatie op Toren-West. In 2024 is het operationele concept ontwikkeld, dat daarna is beoordeeld middels een 'proof-of-concept' in de centrale verkeerstoren. Op basis hiervan is eind 2024 besloten deze ontwikkeling door te zetten in een implementatieproject dat in 2026 wordt opgeleverd.

Voor de regionale velden Beek en Eelde gaat het remote tower-concept bestaan uit het leveren van torenverkeersleiding vanaf een centrale locatie op Schiphol Oost. Dit programma, genaamd 'Centralised Base', is in 2022 getemporiseerd door tekorten van interne resources en vertragingen in de vergunningverlening voor cameralocaties. In 2024 bleef het programma getemporiseerd, maar is een aantal activiteiten afgerond. Zo zijn onder meer de remote tower simulator en testomgeving op Schiphol Oost afgerond. De introductie van remote tower op de regionale velden laat nog enkele jaren op zich wachten. Dit komt onder meer doordat LVNL de ontwikkeling en implementatie van iCAS prioriteit geeft. De implementatiedatum van het programma is vastgesteld op 31 december 2030.





GOVERNANCE & RISK

INHOUDSOPGAVE

Governance & Risk management	55
Bericht van de raad van toezicht	60
Bestuursstructuur en management	65
Ondernemingsraad	68
Interview: "Ondanks tekorten een goed jaar"	69

GOVERNANCE & RISK MANAGEMENT

Algemeen

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

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

Opvolging van bepalingen

In dit jaarverslag voldoen we aan de bepalingen in de Code goed bestuur publieke dienstverleners, met uitzondering van de aan het lidmaatschap verbonden bepaling met betrekking tot de uitvoering van een openbare toets op de invulling van de principes uit het handvest door een publieke dienstverlener, lid van de Handvestgroep. LVNL is geen lid van de Handvestgroep. Daarnaast wordt alleen opgave gedaan van de relevante nevenfuncties. Als relevant worden die functies beschouwd die substantieel tijd vergen van het bestuur en de leden van de raad van toezicht en functies bij organisaties van waaruit een potentieel belangenconflict kan ontstaan. In het verslagjaar zijn geen nevenfuncties vervuld waarbij sprake was van een potentieel belangenconflict.

De in de code genoemde tegenkracht evalueert het functioneren, maar verplichte externe evaluatie van het functioneren kent LVNL niet. Met tegenkracht wordt een intern werkende toezichts- en adviesfunctie bedoeld die is opgebouwd uit aspecten die in het hoofdstuk 'Tegenkracht' uit de code zijn genoemd.

Tot slot is de voorgeschreven benoemings- en herbenoemingstermijn, voor bestuur en raad van toezicht, voorgeschreven op vier jaar. Met de wijziging van de Wet luchtvaart medio 2021 is dat nu ook van toepassing op LVNL. Voor de bestuurders in 2024 is nog sprake van een herbenoemingstermijn van vijf jaar.

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

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

Op basis van de ICAO-verplichting, die ook is opgenomen in Europese regelgeving, worden door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in samenwerking met LVNL ten minste jaarlijks zogeheten 'stakeholder consultation meetings' georganiseerd. Doel van deze bijeenkomsten is het consulteren van de klant bij voorgenomen beslissingen die voor hem van belang zijn, dan wel de klant de mogelijkheid te geven ongevraagd advies te geven. Ook op FABEC-niveau vinden dergelijke consultaties plaats.

Tegenstrijdige belangen

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

Toprisico's

Als onderdeel van de strategische risicomanagementcyclus inventariseert LVNL jaarlijks op welke gebieden of onderwerpen er mogelijke significante strategische risico's bestaan. Deze toprisico's hebben, indien onvoldoende beheerst, de potentie de realisatie van strategische doelstellingen negatief te beïnvloeden. In totaal heeft LVNL voor het jaar 2024 elf van deze toprisico's geïdentificeerd.

Als onderdeel van de strategische risicomanagementcyclus bespreekt het bestuur en managementteam LVNL (BMT) periodiek de mate van beheersing van de toprisico's door deze af te zetten tegen de afgegeven risk appetite voor het toprisico. De beheersing van de toprisico's vindt plaats onder de verantwoordelijkheid van het gezamenlijke BMT. De verantwoordelijkheid voor het monitoren van een individueel toprisico is uitbesteed aan individuele BMT-leden (de 'risico-eigenaar').

Tijdens de periodieke meetings bespreekt het BMT voor alle toprisico's de effectiviteit van de ingerichte beheersmaatregelen. Indien het gezamenlijke BMT de mate van beheersing van een toprisico als onvoldoende vaststelt, wordt aan de risico-eigenaar gevraagd om extra maatregelen te ontwikkelen en uit te voeren.

"Het BMT beoordeelt de beheersing van de geïdentificeerde toprisico's gedurende 2024 als afdoende. De risico's, individueel dan wel in gezamenlijkheid, hebben naar de maatstaven van LVNL geen onacceptabele impact gehad op de uitvoering van de kerntaak van LVNL. Ook hebben de risico's géén onverwachte of te grote impact gehad op de veiligheid, de financiële positie en/of continuïteit van de organisatie.

Tot slot is het BMT van mening dat het risicomanagementsysteem naar verwachting heeft gefunctioneerd. De doelstelling van het systeem is gerealiseerd, het periodiek bespreken van mogelijke bedreigingen van de realisatie van de ambities van LVNL en hier passende maatregelen op treffen".

In onderstaande paragraaf worden de onderwerpen en bijbehorende risico's weergegeven die het BMT in 2024 in gezamenlijkheid heeft beoordeeld. Hierbij is ook de uitspraak van het BMT vermeld over de mate van beheersing over het risico per ultimo 2024.

ATC gerelateerd serious/major incident

Het risico dat, als gevolg van onjuiste of ontijdige luchtverkeersleidingsdienstverlening uitgevoerd onder de wettelijke verantwoordelijkheid van LVNL, er een incident plaatsvindt in de categorie 'serious' of 'major' danwel een botsing van toestellen in de lucht of op de grond.

LVNL baseert de mate van beheersing over dit risico op de informatie die zij verkrijgt uit de bestaande safety-managementprocessen. Op basis van deze informatie besluit LVNL om mitigerende maatregelen te nemen volgens het ALARP (as low as reasonably practicable) principe. In 2024 is extra aandacht besteed aan grondincidenten, waardoor een dalende trend van aantallen is te zien. Op basis hiervan wordt het risico als afdoende beheerst beschouwd.

Beschikbaarheid verkeersleiders

Het risico dat, als gevolg van onvoldoende beschikbaarheid van verkeersleiders, LVNL de contractueel afgesproken dienstverlening niet kan garanderen.

In 2024 is voor Schiphol TWR/APP de dienstverlening ononderbroken geleverd. Wel zijn in de Regional Unit enkele korte onderbrekingen noodzakelijk geweest als gevolg van roostertekorten. Om de dienstverlening op peil te houden zijn operationele maatregelen genomen, waardoor de flexibiliteit van de operatie is afgenomen. Door die impact op de flexibiliteit is LVNL van mening dat het risico zich buiten de risk appetite begeeft. Op de middellange termijn wordt verwacht dat het tekort wordt opgelost door de inmiddels ingevoerde maatregelen.

Airspace Infringements

Het risico dat luchtvaartuigen ongeautoriseerd binnentreden in het LVNL-luchtruim.

In 2024 is een dalende trend waargenomen van het aantal airspace infringements en de gemiddelde duur ervan. Dit als gevolg van de genomen maatregelen door LVNL, waaronder een verbeterde bereikbaarheid van VFR-verkeer. De verwachting is dat deze positieve trends zich voortzetten. Op basis hiervan wordt het risico als afdoende beheerst beschouwd.

Lange termijn strategische koers van LVNL

Het risico dat de omvang en impact van ad-hocverzoeken van de LVNL-stakeholders een te grote disbalans veroorzaken tussen het continueren van de LVNL core bedrijfsvoering en de wens/opdracht te innoveren of veranderen.

In 2024 heeft LVNL haar maximale verandercapaciteit bereikt. LVNL ziet dat het aantal verzoeken hoog blijft en ook in complexiteit toeneemt. Om dit risico te beheersen heeft LVNL haar projectportfolio-proces verder versterkt. Hierdoor is LVNL beter in staat de balans te behouden tussen het continueren van haar bedrijfsvoering en inzet op innovatie. Op basis hiervan wordt het risico als afdoende beheerst beschouwd.

Duurzaamheidsverwachtingen LVNL

Het risico dat LVNL niet voldoet aan de toekomstige verwachtingen van haar stakeholders op het gebied van duurzaamheid. Dit kan leiden tot meer toezicht, opgelegde maatregelen, beperking van keuzevrijheid in de uit te voeren activiteiten en reputatieschade.

Duurzaamheid is verankerd in de organisatiestrategie en er zijn diverse acties opgenomen in de jaarplannen van 2025. De verwachting is dat de activiteiten om de integratie van duurzaamheid in het LVNL-managementsysteem te realiseren, en hier adequaat over te rapporteren, in 2026 gereed zijn. Hiermee komt LVNL tegemoet aan de verwachtingen van de stakeholders. Op basis hiervan wordt het risico als afdoende beheerst beschouwd.

Ontwikkelingen onbemande luchtvaart

Het risico dat, als gevolg van onvoldoende regie in de Unmanned Aircraft Systems Traffic Management (UTM)-ontwikkeling, LVNL onvoldoende veilige en/of efficiënte integratie van de onbemande luchtvaart met bemande luchtvaart kan garanderen.

Met betrekking tot ongeautoriseerde drones heeft LVNL vastgesteld dat, ondanks de getroffen beheersmaatregelen, het aantal gemelde incidenten in de aanvliegroutes van Schiphol in 2024 blijft toenemen. In de opzet van de beheersing van onbemande luchtvaart in het Nederlandse luchtruim ontbreken formele verantwoordelijkheden. Daardoor is LVNL van mening dat er onvoldoende effectief maatregelen kunnen worden getroffen om het risico afdoende te beheersen.

Cyberincident

Het risico dat, als gevolg van een doelgerichte cyberaanval op haar ICT-systemen, LVNL haar dienstverlening niet kan continueren.

De dreiging op het gebied van cybersecurity blijft zich ontwikkelen, waardoor het risico op verstoring van onze dienstverlening vergroot. LVNL monitort deze ontwikkelingen nauwlettend en signaleert een toename van dreigingen als gevolg van de geopolitieke ontwikkelingen. Om hierop adequaat in te spelen, worden passende beveiligingsmaatregelen genomen. Het Security Operations Centre (SOC) heeft de monitoring verder uitgebreid, zodat aanvallen en dreigingen op meer punten effectief kunnen worden geïdentificeerd en bestreden. Op basis hiervan wordt het risico als afdoende beheerst beschouwd.

Integratie militaire en civiele luchtverkeersleiding

Het risico dat, als gevolg van de integratie van de militaire luchtverkeersleiding met de civiele luchtverkeersleiding, LVNL het huidige niveau van de dienstverlening, safety, reputatie en/of overeengekomen kosten niet langer kan leveren.

De programmarisico's zijn opgetreden, waardoor de integratie niet is gerealiseerd per 1 juli 2024. LVNL was klaar voor de overname, en accepteerde het risico dat voorlag. Door de nieuwe opzet van het programma (civiel-compliant overname en gefaseerd) worden kans en ernst van optreden van het toprisico verder verkleind. Op basis hiervan wordt het risico als afdoende beheerst beschouwd.

Financiële middelen

Het risico dat door een disbalans tussen de beschikbare financiële middelen en de benodigde financiële middelen LVNL onvoldoende in staat wordt gesteld bij te dragen aan de voorbereiding en realisatie van de Nederlandse luchtvaartambities.

Op basis van de voorlopige jaarresultaten 2024 is LVNL van mening dat het risico afdoende beheerst is. Het huidige eigen vermogen is van voldoende omvang om eventuele financiële overschrijdingen op te vangen.

Niet-operationeel personeel

Het risico dat, als gevolg van een verminderde positie als werkgever op de arbeidsmarkt, LVNL niet in staat is om openstaande vacatures tijdig in te vullen en/of een toename in het verloop van het bestaande personeelsbestand niet kan voorkomen.

LVNL monitort het proces waarlangs openstaande vacatures worden ingevuld. De ontwikkelingen bij het aantrekken van personeel zijn over het algemeen positief. De doorlooptijd van moeilijk invulbare vacatures blijft een uitdaging. Er zijn geen signalen dat de langere doorlooptijd een bedreiging vormt voor realisatie van de doelstellingen. Op basis hiervan wordt het risico als afdoende beheerst beschouwd.

iCAS

Het risico dat, als gevolg van een lange implementatiefase van het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem (iCAS), LVNL haar dienstverlening niet volledig kan continueren omdat het huidige luchtverkeersleidingssysteem (AAA) aan het einde van de levensduur is.

LVNL heeft maatregelen getroffen die de end of life van het huidige AAA-systeem tot 2030 hebben verlengd. Dit stelt LVNL in staat om de geplande, volledige ingebruikname in de periode 2027-2028 af te ronden, waarbij onvoorziene uitloop van het project kan worden opgevangen. Op basis hiervan wordt het risico als afdoende beheerst beschouwd.

Herijking toprisico's en risk appetite ontwikkeling

De strategische risicomanagementcyclus van LVNL omvat ook een jaarlijkse review van de toprisico's. Middels interviews met risico-eigenaren, het management en een geselecteerd aantal staffuncties van LVNL worden eventuele veranderingen in het risicoprofiel in kaart gebracht.

Voor 2025 verwacht LVNL de identificatie, vastlegging en beheersing van de toprisico's verder te ontwikkelen. Hierbij wordt opnieuw beoordeeld welke toprisico's potentieel de grootste bedreiging vormen voor de realisatie van de strategische doelstellingen. Ook wordt opnieuw beoordeeld welke mate van risico LVNL hierbij accepteert, en hoe de status van de beheersing ten opzichte van de gewenste mate van beheersing zo objectief mogelijk kan worden vastgesteld.

Daarnaast wordt het proces gereviewd waarlangs de toprisico's beheerst worden. Doelstelling van dit proces blijft om het managementteam te ondersteunen bij het voeren van periodieke discussies over de realisatie van de doelstellingen. Driemaal per jaar, voorafgaand aan de voor-, na-, en eindejaarsrapportage, bespreekt het BMT de status van de toprisico's en legt deze formeel vast. Voor risico's die buiten de gestelde risk appetite vallen worden aanvullende maatregelen besproken.



BERICHT VAN DE RAAD VAN TOEZICHT

De raad van toezicht handelt op basis van verantwoordelijkheden en bevoegdheden die door wet- en regelgeving aan hem zijn toegekend.

De diverse taken en bevoegdheden van de raad staan omschreven in de Wet luchtvaart, Kaderwet zelfstandige bestuursorganen, Regeling sturing van en toezicht op de Luchtverkeersleiding Nederland en het Reglement Raad van Toezicht. Daarnaast volgt de raad de Code Goed Bestuur Publieke Dienstverleners. De raad heeft, overeenkomstig hetgeen is bepaald in en bij de Wet en het deskundigenprofiel, tot taak toezicht te houden op het beleid en de strategie van het bestuur en de algemene gang van zaken binnen LVNL. De raad van toezicht oefent onafhankelijk van bestuur en minister toezicht uit. De raad richt zich bij de vervulling van de taak naar het belang van LVNL. Daartoe weegt de raad de in aanmerking komende belangen van de bij LVNL betrokkenen en het algemeen belang af. In de Wet Luchtvaart staat beschreven welke bestuursbesluiten voorafgaande instemming van de raad van toezicht behoeven.

In 2024 is een traject gestart om de corporate visie en strategie opnieuw vorm te geven. De raad was hierbij nauw betrokken. Enerzijds is de raad steeds geïnformeerd tijdens zijn vergaderingen over de laatste stand van zaken. Anderzijds hebben de raadsleden en het bestuur tijdens de vergaderingen zelf ook regelmatig gediscussieerd over de strategische doelen van LVNL. De raad ondersteunt de nieuwe corporate visie en strategie en de keuze voor de nieuwe purpose die begin 2025 is gecommuniceerd.

De raad werd in iedere vergadering geïnformeerd over de ontwikkelingen op het gebied van cybersecurity. In juni heeft de raad samen met het bestuur een dilemmasessie gehouden, waarbij specifiek de aandacht uitging naar ransomware. Het doel van deze sessie was inzicht krijgen in wat een cybercrisis voor LVNL kan betekenen en welke dilemma's zich kunnen voordoen.

Ook was de sessie bedoeld om met elkaar te doorleven welke beslissingen er in dat geval op bestuurlijk niveau liggen. Daarnaast is geïnventariseerd welke eventuele knelpunten en verbeterpunten er zijn voor de aanpak van cybersecurity-incidenten.

Naar aanleiding van de toenemende complexiteit en belang van het IT/OT domein én de verbreding van het takenpakket als gevolg van de komende integratie 1ATM, heeft de raad ingestemd met een aanpassing van de topstructuur van LVNL. Het huidige bestuur, CEO en CFO, wordt in 2025 uitgebreid met een Chief Information Officer (CIO). Deze CIO is statutair bevoegd en maakt deel uit van het driehoofdige bestuur en wordt dus toegevoegd aan het bestuurlijk overleg.

Overige onderwerpen die besproken zijn in de vergadering zijn de uitkomsten van het stakeholderwaarderingsonderzoek en de vijfjaarlijkse wettelijke evaluatie. Daarnaast werd de raad in iedere vergadering geïnformeerd over de stand van zaken rondom de drie topprojecten iCAS, 1ATM en voldoende verkeersleiders. Een delegatie van de leden van de raad heeft in december de eerste iCAS Night Live Operation met back-up systeem Phoenix bijgewoond.

In de vergadering van april besprak de raad onder andere het jaarverslag inclusief de jaarrekening en het accountantsverslag 2023, waarbij de externe accountant aanwezig was. Vervolgens stemde de raad in met de stukken, is de controleverklaring van de accountant afgegeven en verleende de raad decharge aan het bestuur over het gevoerde beleid in 2023.

In de vergadering van oktober stemde de raad in met het Bedrijfs- en Jaarplan 2025-2029.

De raad heeft een verklaring van geen bedenkingen afgegeven voor de investering Vervanging TAR1.

Samenstelling raad van toezicht

De leden van de raad zijn geselecteerd op basis van een deskundigenprofiel. Dit deskundigenprofiel is opgenomen in het Reglement Raad van Toezicht. De raad constateerde dat zijn samenstelling voldoende divers is. In 2024 bestond de raad uit vijf leden, van wie één lid op voordracht van de minister van Defensie. De samenstelling van de raad van toezicht is gedurende 2024 niet gewijzigd.

Per 1 maart 2024 is Fieke van der Lecq op verzoek van de raad van toezicht herbenoemd. Voor een gelijkmatig rooster van aftreden was deze herbenoeming voor twee jaar. Mariken Schoenmakers is op verzoek van de raad van toezicht per 1 oktober 2024 herbenoemd als lid van de raad van toezicht voor een termijn van vier jaar. Jac Jansen is op verzoek van de minister van Defensie per 1 oktober 2024 herbenoemd als lid van de raad van toezicht voor een termijn van vier jaar. Mel Kroon en Fieke van der Lecq hebben om tussentijds ontslag verzocht bij de minister, beiden per 1 januari 2025. Wij danken beiden voor hun waardevolle inzet en betrokkenheid in de afgelopen jaren. Met ingang van 1 januari 2025 zijn twee nieuwe leden toegetreden tot de raad van toezicht van LVNL. Op voordracht van de raad van toezicht zijn Jacco Hoekstra en Roelien Ritsema van Eck door de minister van IenW in deze rol benoemd.

De raad heeft een benoemings- en remuneratiecommissie, een veiligheidscommissie en een auditcommissie. De onderstaande tabel toont de verschillende commissies en deelnemers in 2024:

Commissie	Lid in 2024
Auditcommissie	Fieke van der Lecq (voorzitter) Mariken Schoenmakers
Benoemings- en remuneratiecommissie	Mel Kroon (voorzitter tot 24 april) Mariken Schoenmakers (voorzitter vanaf 24 april) Wim Kuijken
Veiligheidscommissie	Jac Jansen Mel Kroon

Deelnemers raad van toezicht commissies 2024.

Met het vertrek van Michiel van Dorst per 1 april 2025 is – op advies van de raad van toezicht – door de minister besloten om Jac Jansen te benoemen als interim CEO, waarmee Jac per 1 maart 2025 is teruggetreden als lid van de raad van toezicht. Na de interimperiode komt hij, op verzoek van de raad van toezicht, als adviseur terug in de raad van toezicht.

Functioneren raad van toezicht

De raad heeft zijn taken goed kunnen vervullen. De leden voldoen aan de onafhankelijkheidsvereisten zoals vermeld in de Code Goed Bestuur Publieke Dienstverleners. Eén lid is benoemd op voordracht van de minister van Defensie. De werkwijze van de raad van toezicht is vastgelegd in een reglement dat voldoet aan de relevante regelgeving en de raad functioneert dienovereenkomstig. De raad geeft zich volledig en voortdurend rekenschap van de wettelijke taken en evalueert periodiek zijn functioneren.

Raad van toezichtvergaderingen

In de vergaderingen met de raad van toezicht legt het bestuur verantwoording af over de prestaties en de bedrijfsvoering van LVNL. Wij concluderen dat het bestuur adequaat uitvoering heeft gegeven aan de ambities en beoogde doelstellingen van LVNL en belangrijke resultaten heeft behaald.

	Formele vergaderingen Raad van toezicht gedurende verslagjaar	Formele vergaderingen auditcommissie gedurende verslagjaar	Formele vergaderingen benoemings- en renumerationcommissie gedurende verslagjaar	Formele vergaderingen veiligheidscommissie gedurende verslagjaar
Aantal vergaderingen 2024	5	6	4	5
Raad van toezichtleden in 2024				
Jac Jansen	100%			100%
Mel Kroon	100%		50% *	80%
Wim Kuijken	100%		100%	
Fieke van der Lecq	100%	100%		
Mariken Schoenmakers	100%	100%	50% *	

Aanwezigheid raad van toezicht vergaderingen.

* *Mel Kroon is opgevolgd door Mariken Schoenmakers.*

Daarnaast zijn er diverse andere bijeenkomsten geweest:

Overige bijeenkomsten in 2024

Voorzitter raad van toezicht en LVNL-bestuur	Op regelmatige basis over lopende zaken
Voorzitter auditcommissie en CFO	Op regelmatige basis over lopende zaken
(Delegatie) raad van toezicht, ondernemingsraad en LVNL-bestuur	2
Raad, LVNL-bestuur en ministerie	2
Jaarlijks gesprek bestuur en voorzitter RvT met minister	1
Evaluatie raad van toezicht	Vindt plaats in juli 2025
Sessie leden raad van toezicht voor input corporate visie en strategie	1
Cyberbijeenkomst raad van toezicht	1
Vereniging het Nederlandse Verkeersleiders Gilde	1

Uit de commissies

Veiligheidscommissie

De veiligheidscommissie heeft in 2024 steeds voorafgaand aan de reguliere raadsvergaderingen vergaderd. Onderwerpen die aan de orde komen zijn de interne veiligheidsrapportages, de rapportages van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV), de inrichting en werking van het veiligheidsmanagementsysteem van LVNL, de verbeteringen van dit systeem en de inzet van LVNL in het sectorbrede ISMS. Het bestuur, de directeur Operations, manager Regio Unit en de safety manager informeren de commissie adequaat over de veiligheidsprestaties en relevante ontwikkelingen in het safety managementsysteem. De commissie volgt de voortgang en status van de voorvallenonderzoeken, de resultaten en de verbetermaatregelen die LVNL naar aanleiding daarvan neemt. Dat geldt ook voor de rapportages van externe onderzoeken.

In 2023 is een uitluisterplicht onder de Schiphol TMA ingevoerd. Deze maatregel zorgt ervoor dat vliegers eerder kunnen worden gewaarschuwd bij een mogelijke airspace infringement. In 2024 is zichtbaar dat dit een positief effect heeft op de ernst en duur van de airspace infringements.

Er is uitgebreid gesproken over de impact van ongeautoriseerde dronevluchten op de luchtvaartveiligheid in Nederland. In het gecontroleerde luchtruim vormen ze een risico voor het bemande vliegverkeer. De toename van deze dronevluchten nabij vliegvelden en de ernst van de bijbehorende meldingen zijn bijzonder zorgwekkend. LVNL heeft geen wettelijke taak en beschikt niet over de middelen om drones te detecteren, en is daardoor afhankelijk van meldingen door piloten aan de luchtverkeersleiders. Het waarborgen van de veiligheid in het Nederlandse luchtruim daarentegen is wel een wettelijke taak van LVNL.

Ook heeft de commissie zich laten informeren over de voortgang van het programma 'Groene zone'. Dit programma is ingericht naar aanleiding van het rapport van de Arbeidsinspectie aan Luchthaven Schiphol, om de luchtkwaliteit voor de medewerkers op het platform te verbeteren.

Benoemings- en renumeratiecommissie

In de vergaderingen met de raad van toezicht legt het bestuur verantwoording af over de prestaties en de bedrijfsvoering. Namens de raad heeft de benoemings- en renumeratiecommissie met de leden van het bestuur individueel gesproken over hun functioneren. Ook sprak de commissie met de Secretaris-Generaal van IenW over de benoemingstermijnen van de leden van de raad van toezicht en het rooster van aftreden van zowel de raad van toezicht als het bestuur. Dit onder andere met het oog op de continuïteit en stabiliteit van het bestuur, aangezien de tweede benoemingstermijn van beide bestuursleden in 2026 afloopt.

Auditcommissie

De auditcommissie vergadert twee weken voorafgaand aan de reguliere raadsvergaderingen. De vaste aandachtsgebieden zijn finance, risk, audit en reporting. Jaarlijks terugkerende onderwerpen zijn de jaarrekening, de ontwikkeling van de bestemmingsreserve, het jaarverslag, het controleplan van de externe accountant, de management letter, het accountantsverslag, fraude en het interne en externe auditplan. Ook hebben de jaarlijkse besloten gesprekken met de accountant en de manager Operational Risk Management plaatsgevonden.

In 2024 heeft LVNL het performance plan voor referentieperiode 4 (2025-2029) opgesteld. Dit plan komt overeen met de begroting 2025-2029. De auditcommissie heeft zich gedurende het jaar uitgebreid laten informeren over de totstandkoming en inhoud van dit plan. Ook is stilgestaan bij het investeringsplan 2025-2029 dat onderdeel uitmaakt van de begroting. De auditcommissie heeft meegedacht met het onderzoek naar de bandbreedte van het bestemmingsfonds dat in referentieperiode 4 van toepassing is. Daarnaast heeft zij een deep dive uitgevoerd op de renovatie en verduurzaming van het hoofdkantoor op Schiphol Oost.

Driemaal zijn de toprisico's en de beheersing daarvan besproken. Ook is de raad geïnformeerd over de uitkomsten en opvolging van de diverse interne en externe audits die in 2024 zijn uitgevoerd en het auditjaarplan 2025.

Visie op de toekomst

Met de nieuwe corporate visie en strategie is, naast de stip op de horizon in 2045, de positionering van LVNL voor de komende vijf jaar tot 2030 bepaald. De basis blijft staan: het voldoen aan de wettelijke taken om een veilige, vlotte en duurzame afhandeling van het vliegverkeer te verzorgen in een context die steeds complexer wordt. Hierbij zijn de medewerkers van het grootste belang. Om relevant te blijven, zowel nu als in de toekomst, combineert LVNL continuïteit met het realiseren van verandering. Tot slot blijft LVNL koersvast en creëert duurzame waarde voor de samenleving, klanten en partners. Een logisch gevolg hiervan is dat in 2025 de focus blijft op de drie topprojecten: de invoering van iCAS, het aantrekken en opleiden van voldoende verkeersleiders en de samenvoeging van de civiele en militaire luchtverkeersleiding.

Tot slot

De raad van toezicht heeft kennisgenomen van het door het bestuur opgestelde jaarverslag en de jaarrekening 2024 en stemt in met de inhoud daarvan. De raad constateert dat over 2024 een goedkeurende controleverklaring van de onafhankelijke accountant is verkregen en heeft kennisgenomen van de bevindingen van de onafhankelijke accountant.

Wij spreken onze dank en waardering uit voor de inspanningen die het bestuur en alle medewerkers van Luchtverkeersleiding Nederland hebben geleverd het afgelopen jaar.



Bestuursstructuur en management

Bestuur

Leden van het LVNL-bestuur op 31 december 2024

Michiel van Dorst (1969)

Chief Executive Officer, voorzitter van het bestuur.

Datum eerste benoeming: 1 mei 2016.

Herbenoemd op: 1 mei 2021.

Relevante nevenfuncties in 2024:

- Vicevoorzitter raad van toezicht Oogziekenhuis Rotterdam
- Chair European CANSO CEO Committee
- Lid Raad van Advies Elysian

Marlou Banning (1962)

Chief Financial Officer, bestuurslid.

Datum eerste benoeming: 8 augustus 2016.

Herbenoemd op: 8 augustus 2021.

Relevante nevenfuncties in 2024:

- Voorzitter Raad van Commissarissen CANSO B.V.
- Bestuurslid Stichting Graaf Carel van Lynden (100 procent eigenaar Keukenhof Holland), voorzitter Audit Committee, lid Beleggings Committee

- Vicevoorzitter raad van toezicht World Press Photo, voorzitter Financiële commissie
- Penningmeester Nederlands Lucht- en Ruimtevaart Fonds

Taakverdeling

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

Managementteam LVNL

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

Leden van het managementteam op 31 december 2024

Mark van Knippenberg

Director Operations

Jurgen van Avermaete

General Manager Training Organisation

Ronald Dubbeldam

General Manager Systems & Infrastructure a.i.

Maartje van der Helm

General Manager Performance & Development

Malou van der Pal

General Manager Regional Unit

Olivia Winkelman

Manager Human Resources

Raad van Toezicht

Leden van de raad van toezicht op 31 december 2024

Wim Kuijken (1952), voorzitter

Datum eerste benoeming: 1 april 2019.

Herbenoemd op: 31 maart 2023.

Relevante (neven)functies in 2024:

- Voorzitter raad van toezicht Amsterdam UMC
- Voorzitter raad van toezicht Het Kadaster
- Voorzitter raad van toezicht The Hague Security Delta
- Voorzitter Kiesraad

Jac Jansen (1956)

Datum eerste benoeming: 1 oktober 2020.

Herbenoemd op: 1 oktober 2024.

Relevante (neven)functies in 2024:

- Voorzitter raad van toezicht Koninklijk Nederlands Aerospace Centrum (NLR)
- Lid adviesraad Centrum voor Mens en Lucht (KLu/CML)
- Lid adviesraad Amsterdam Drone Week (RAI)
- Lid raad van advies van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaart Fonds

Mel Kroon (1957)

Datum eerste benoeming: 1 september 2019.

Herbenoemd op: 31 augustus 2023.

Relevante (neven)functies in 2024:

- Voorzitter raad van commissarissen Attero B.V.
- Lid raad van commissarissen TKH Group N.V.
- Voorzitter van de raad van commissarissen van Eneco Groep N.V.
- Non-Executive Board Member Urenco Ltd & UCN B.V.
- Lid raad van commissarissen KVSA B.V.
- Adviseur Improved B.V.
- Adviseur Mitsubishi Corporation
- Bestuurder Nederlands-Duitse Handelskamer (beëindigd per 26 juni 2024)
- Voorzitter adviesraad Giga Storage B.V.
- Lid raad van commissarissen Giga Storage B.V. (per 1 oktober 2024)
- Lid raad van commissarissen Montel AS

Fieke van der Lecq (1966)

Datum eerste benoeming: 1 maart 2020.

Herbenoemd op: 1 maart 2024.

Relevante (neven)functies in 2024:

- Hoogleraar Pensioenmarkten, Vrije Universiteit Amsterdam
- Regeringscommissaris Transitie Pensioenen
- Lid raad van commissarissen Arriva Personenvervoer Nederland
- Voorzitter Monuta Stichting
- Voorzitter auditcommissie Pensioenfonds SPIN
- Lid auditcommissie Pensioenfonds ABP (beëindigd per 1 juli 2024)
- Lid raad van commissarissen Achmea Investment Management (beëindigd per 28 augustus 2024)
- Lid raad van commissarissen Syntrus Achmea Real Estate & Finance (beëindigd per 1 oktober 2024)

Mariken Schoenmakers (1969)

Datum eerste benoeming: 1 oktober 2020.

Herbenoemd op: 1 oktober 2024.

Relevante (neven)functies in 2024:

- Zelfstandig organisatieadviseur
- Lid raad van commissarissen DUWO
- Voorzitter raad van commissarissen Probic B.V. (beëindigd per augustus 2024)
- Lid raad van commissarissen Novec B.V.
- Lid raad van commissarissen Total Care

Ondernemingsraad

De ondernemingsraad (OR) bestaat uit vijftien leden met een zittingsperiode van drie jaar. Een ambtelijk secretaris ondersteunt de OR. De OR-leden vertegenwoordigen de belangen van alle medewerkers en zorgen ervoor dat hun stem binnen de organisatie wordt gehoord.

De OR behartigt de collectieve belangen van de medewerkers door overleg te voeren met het LVNL-bestuur over het beleid en de werking van de organisatie. Daarnaast heeft de OR het recht om het LVNL-bestuur te adviseren over belangrijke wijzigingen in de organisatiestructuur en over grote investeringen of veranderingen in technologische voorzieningen. Bij bepaalde besluiten op het gebied van sociaal beleid heeft de OR instemmingsrecht. Verder kan de OR op eigen initiatief ongevraagd advies geven aan het bestuur over onderwerpen die de organisatie aangaan.

In aanvulling op de reguliere overlegvergaderingen besprak de OR in 2024 tweemaal de algemene gang van zaken binnen LVNL met het bestuur en de raad van toezicht. Daarnaast sprak de OR ook informeel met de CEO.



Interview: “Ondanks tekorten een goed jaar”

MAATREGELEN BIJ DE VERKEERSLEIDING IN EEN DRUKKE ZOMER

In 2024 werd hard gewerkt aan oplossingen voor het verkeersleiderstekort. De eerste maatregelen lieten hun effect zien in een drukke zomer. Luchtverkeersleider en unit manager Bart Jan Jansen vertelt over de zeilen die afgelopen jaar werden bijgezet.

“Ook onder uitdagende omstandigheden wisten we het verkeer veilig en efficiënt af te handelen”

Bart Jan Jansen, luchtverkeersleider en unit manager

“Het maakte ons trots dit jaar: het was druk en ondanks de personeelstekorten draaide de operatie op volle toeren. In de aanloop naar de zomer hadden we te maken met veel slecht weer, noodgevallen en baanonderhoud. Ook onder die omstandigheden wisten we al het verkeer veilig en efficiënt af te handelen.”

Geen vierde baan

Omdat de tekorten bij de luchtverkeersleiding na de coronaperiode waren opgelopen, is er in 2023 een taskforce opgericht. “Om te zorgen dat we het werk veilig en efficiënt kunnen blijven doen, zijn er afgelopen jaar verschillende maatregelen onderzocht en ingevoerd. Zo zijn we deze zomer gestart met 2+1-baangebruik in plaats van 2+2: óf twee landingsbanen en één startbaan open, óf andersom. Daarmee ‘besparen’ we diensten van luchtverkeersleiders. Maar het betekent dus ook dat we bij piekovergangen geen vierde baan openen, wat we eerder wel deden. Al met al pakte deze maatregel goed uit.”

Extra inzet

“Daarnaast deden we een oproep tot de verkoop van vrije dagen, waarmee we voor extra inzet van de collega-luchtverkeersleiders konden zorgen. Hierdoor hebben we het deze zomer goed gered met de bezetting. En bleef er ook

wat ruimte voor kantoor diensten van luchtverkeersleiders, die als operationeel experts meewerken aan bijvoorbeeld safety-onderzoeken en de ontwikkeling van het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem iCAS.”

Een andere maatregel waarvoor de weg dit jaar werd vrijgemaakt, is het invoeren van de dubbele APART: het opleiden van zes in plaats van vier trainees tijdens de Approach & Arrival Training in de simulator. “Zo stomen we in kortere tijd meer luchtverkeersleiders klaar voor het werk.”

Pittige dagen

Ondertussen moest er, in de aanloop naar de zomer, met veel slecht weer boven Schiphol gewerkt worden. “Onweer en intense buien hebben een grote impact op het baangebruik en onze afhandeling. We hebben pittige dagen gehad waarop vliegtuigen, vlak voordat ze er waren, niet konden landen vanwege een onweersbui. Zulke omstandigheden vragen veel creativiteit - veel meer dan in een helder luchtruim. De diensten duurden lang en waren intensief, maar de collega’s hebben het verkeer heel goed kunnen afhandelen met elkaar.”

Onderhoud en noodgevallen

Ook het baanonderhoud vroeg om andere oplossingen. “Starten en landen moest deze zomer vanwege baanonderhoud vaker op

dezelfde baan plaatsvinden. En het onderhoud aan taxibanen vroeg om eenrichtingsverkeer, in plaats van het gebruikelijke tweerichtingsverkeer. Dat was een behoorlijke puzzel. Tegelijkertijd was er een groot aantal noodgevallen: vliegtuigen met pech of met een medisch noodgeval aan boord. Ook dat zijn verstoringen van de standaardpatronen - maar toch werd het verkeer goed en veilig afgehandeld. Een mooie prestatie van alle collega’s.”

Gezamenlijke denkkraft

Een van de dingen die het oprichten van de taskforce heeft gebracht, is dat iedereen in de organisatie heeft meegedacht. “Vanuit allerlei afdelingen zijn oplossingen aangedragen, overal staat het probleem nu op de kaart en wordt de urgentie gevoeld. Het open gesprek over al die mogelijke oplossingsrichtingen is belangrijk en nuttig - ook al blijkt de ene maatregel beter uitvoerbaar dan de andere. Er wordt hard gewerkt om het tekort in te lopen.”

Geslaagden

Gevierd werd dan ook dat de ene na de andere trainee een deelrating haalde of de volledige opleiding afrondde. Van Eelde tot Gilze Rijen, van Schiphol tot Beek, elk kwartaal was er reden tot bloemen en taart. “Een groot compliment ook naar trainers en coaches, die in alle drukte deze mensen opleidden.”



ESG

INHOUDSOPGAVE

ESG	72
Environment	73
Social	81
Corporate governance	86

ESG

Missie en visie duurzaamheid

Als LVNL voelen we ons, ook vanuit onze maatschappelijke functie, verantwoordelijk voor onze bijdrage aan de duurzame wereld van vandaag en morgen. Daarom willen we, binnen de mogelijkheden die we daartoe hebben, een actieve bijdrage leveren aan het beperken van onze impact op mens en milieu. Dit doen we door een bijdrage te leveren aan de verduurzaming van de vliegoperatie en door onze bedrijfsprocessen te verduurzamen.

Hierbij richten we ons op zes hoofdthema's die zijn voortgekomen uit een analyse onder interne en externe stakeholders: de zogenoemde dubbele materialiteitsanalyse.

Voor onze operatie richten we ons op:

- **Vluchtefficiëntie:** efficiëntie van grondoperatie, luchtverkeersleiding, routes en procedures waardoor luchtruimgebruikers in staat worden gesteld om hun brandstofgebruik te reduceren.
- **Hinderbeperking:** beperking van ervaren geluidshinder door de omgeving in de operatie en procedureontwerp. Dit doet LVNL onder andere door het naleven van regels omtrent baangebruik en initiatieven in het programma Minder hinder Schiphol.
- **Samenwerking verduurzaming:** samenwerken in de luchtvaartsector aan verduurzaming op het gebied van milieu en sociale aspecten, zoals gezondheid of hinderbeperking. Zowel in de huidige operatie als toekomstige innovatie.

Voor de bedrijfsvoering richten we ons op:

- **Duurzame assets:** verduurzaming van alle assets van LVNL, waardoor reductie van onder andere gebruik van energie en gas plaatsvinden. Dit resulteert in een lagere CO₂-footprint.
- **Goed werkgeverschap:** investeren in de medewerkers van LVNL, door onder andere training/opleiding en het bieden van een aantrekkelijke en sociaal veilige organisatie met oog voor gezondheid, wat resulteert in tevreden en voldoende medewerkers.
- **Duurzame mobiliteit:** het mogelijk maken en stimuleren van mobiliteit met een lage CO₂-impact voor zowel het LVNL-wagenpark, zakelijk reizen en woon-werkverkeer.

ENVIRONMENT

Doelen klimaat

Met vluchtefficiëntie, duurzame assets en duurzame mobiliteit draagt LVNL bij aan de reductie van CO₂-uitstoot.

Het gedeelde doel van de Europese en Nederlandse luchtvaartsector is een CO₂-neutrale luchtvaart in 2050 (Akkoord Duurzame Luchtvaart). LVNL kan invloed uitoefenen op hoe efficiënt de vliegtuigen binnen Nederland vliegen, door het luchtruim efficiënter te benutten en de grondoperatie te optimaliseren. Dit resulteert in verminderd brandstofgebruik en lagere emissies bij onze klanten. Hiervoor zijn vaak wel ingrijpende wijzigingen in het luchtruim nodig.

Op het gebied van duurzame assets en mobiliteit heeft LVNL zich ten doel gesteld om de CO₂-voetafdruk met 50 procent te reduceren in 2030 ten opzichte van 2022. Dit is bovenop de reductie van 6.767 ton CO₂ die in 2022 al gerealiseerd is ten opzichte van 2017.

Daarnaast streeft LVNL naar energieneutraliteit door het verminderen van het energieverbruik van onze assets en door zelf stroom op te wekken.

Vluchtefficiëntie

Als verlener van luchtverkeersleiding is LVNL een van de partijen die invloed heeft op de mate van duurzaamheid waarmee vliegverkeer afgehandeld kan worden. De twee belangrijkste hieraan gerelateerde onderwerpen zijn de hoeveelheid geluid die vliegtuigen veroorzaken en het brandstofverbruik/uitstoot van broeikasgassen door de route die zij volgen. We brengen de prestatie aan de hand van meerdere indicatoren in kaart en werken in internationaal verband mee aan het doorontwikkelen van indicatoren. Indicatoren die bijgehouden worden, hebben te maken met de vliegafstand in het Nederlandse luchtruim en of vliegtuigen het meest efficiënte klim- of dalprofiel kunnen volgen.

Een van de onderdelen die brandstofgebruik (en daarmee de uitstoot van broeikasgassen) beïnvloedt en die deels te beïnvloeden is door LVNL, is de routestructuur waar vliegtuigen gebruik van maken. Het meest duurzame is wanneer vliegtuigen een zo rechtstreeks mogelijke route vliegen. Wel moet daarbij vanzelfsprekend rekening worden gehouden dat de geluidsoverlast voor de mensen op de grond in de buurt van luchthavens zo laag mogelijk wordt gehouden. Daarnaast moeten vliegtuigen soms om militaire oefengebieden heen vliegen. Dit betekent dat niet overal van rechtstreekse routes gebruik kan worden gemaakt. Om geluidsoverlast bij stijgen en dalen zo laag mogelijk te houden past LVNL zoveel mogelijk continue stijg- en dalprofielen toe waar mogelijk en werkt in het programma Luchtruimherziening, onder regie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, aan het verder optimaliseren van de routestructuur.

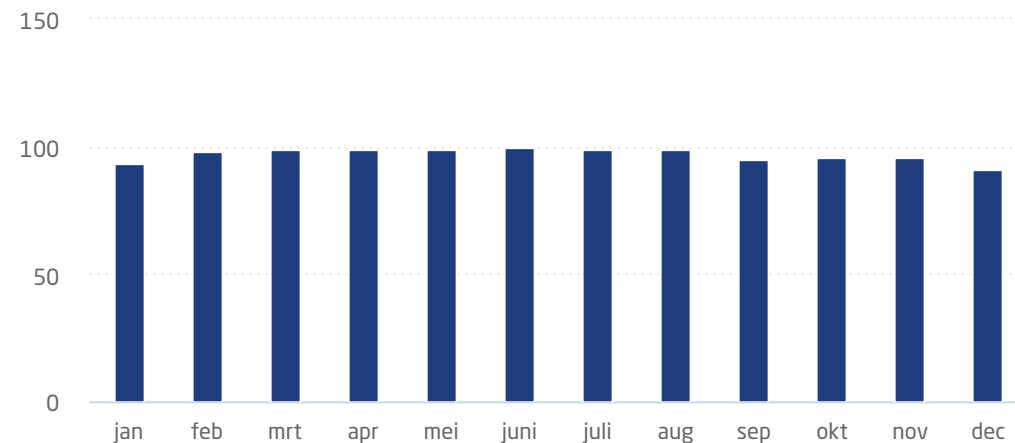
Capaciteitsprestaties

Een andere manier waarop LVNL helpt om de uitstoot te beperken, is het zorgvuldig monitoren van de verkeersdrukke en het afstemmen van het aanbod van verkeer op de beschikbare capaciteit. Wanneer er beperkingen zijn, wachten vliegtuigen voordat ze naar Schiphol vertrekken op de vertreklocatie op de grond tot er plek op Schiphol is. Zo wordt zoveel als mogelijk voorkomen dat vliegtuigen boven Nederland rondjes moeten vliegen voordat ze kunnen landen. Twee indicatoren waarover wij in het kader van de capaciteitsprestatie rapporteren, de betrouwbaarheid van de uurcapaciteit en de gemiddelde vluchtvertraging, worden in deze paragraaf nader toegelicht.

Betrouwbaarheid uurcapaciteit eerste inboundpiek

Deze grafiek toont de tot doel gestelde en gerealiseerde prestatie ten aanzien van de betrouwbaarheid (sustainability). Daarbij gaat het erom of de afgegeven capaciteit (68 landingen per uur) ook daadwerkelijk kan worden waargemaakt in de eerste piek van verkeer met bestemming Amsterdam Airport Schiphol. LVNL is verantwoordelijk voor de realisatie van deze doelstelling.

Sustainability op basis van gerealiseerde capaciteit 2024 - 1e inboundpiek



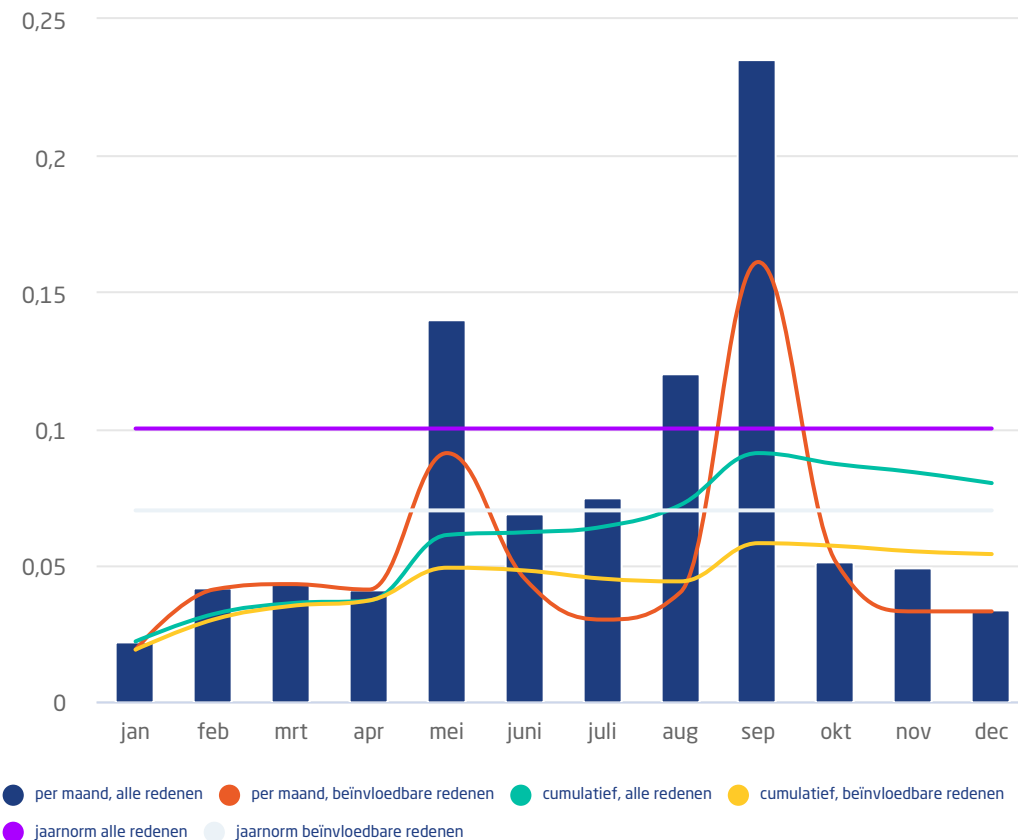
In 2024 was de betrouwbaarheid van de uurcapaciteit voor de eerste landingspiek 97,0 procent. In 2023 was dit 94,7 procent. Hiermee is de betrouwbaarheid in 2024 weer ruim boven de norm van 95 procent uitgekomen. In zeven maanden was de betrouwbaarheid van de uurcapaciteit zeer hoog, met waarden rond de 99 procent. Voor de vijf maanden waar dit niet het geval was, werd de iets lagere betrouwbaarheid veroorzaakt door minder gunstige weersomstandigheden gedurende de eerste landingspiek. In deze maanden kwam op een aantal dagen de beschikbare capaciteit tijdens de eerste landingspiek lager uit dan 68 landingen per uur. Dit was het geval in januari door met name ongunstige windcondities en winterse omstandigheden. In september tot en met december kwam dit door (onweers-, sneeuw-)buien, ongunstige windcondities en verminderd zicht.

Gemiddelde vluchtvertraging gerelateerd aan luchtverkeersleidingsdienstverlening (ATFM)

Voor de laatste drie jaar van de derde referentieperiode¹ (2020-2024) heeft de Europese Commissie alleen capaciteitsdoelen voor de gemiddelde air traffic flow management (ATFM) vertraging vastgesteld voor individuele luchtverkeersdienstverleners. Er gelden aparte normen voor alle redenen van vertraging bij elkaar, en voor redenen die luchtverkeersdienstverleners redelijkerwijs zelf kunnen beïnvloeden. Onder 'alle redenen' vallen bijvoorbeeld weersomstandigheden, stakingen en werkzaamheden op de luchthaven. Redenen die LVNL zelf kan beïnvloeden zijn luchtverkeersleidingscapaciteit, de beschikbaarheid van personeel, speciale evenementen, medegebruik van luchtruim door militairen en uitval van technische apparatuur.

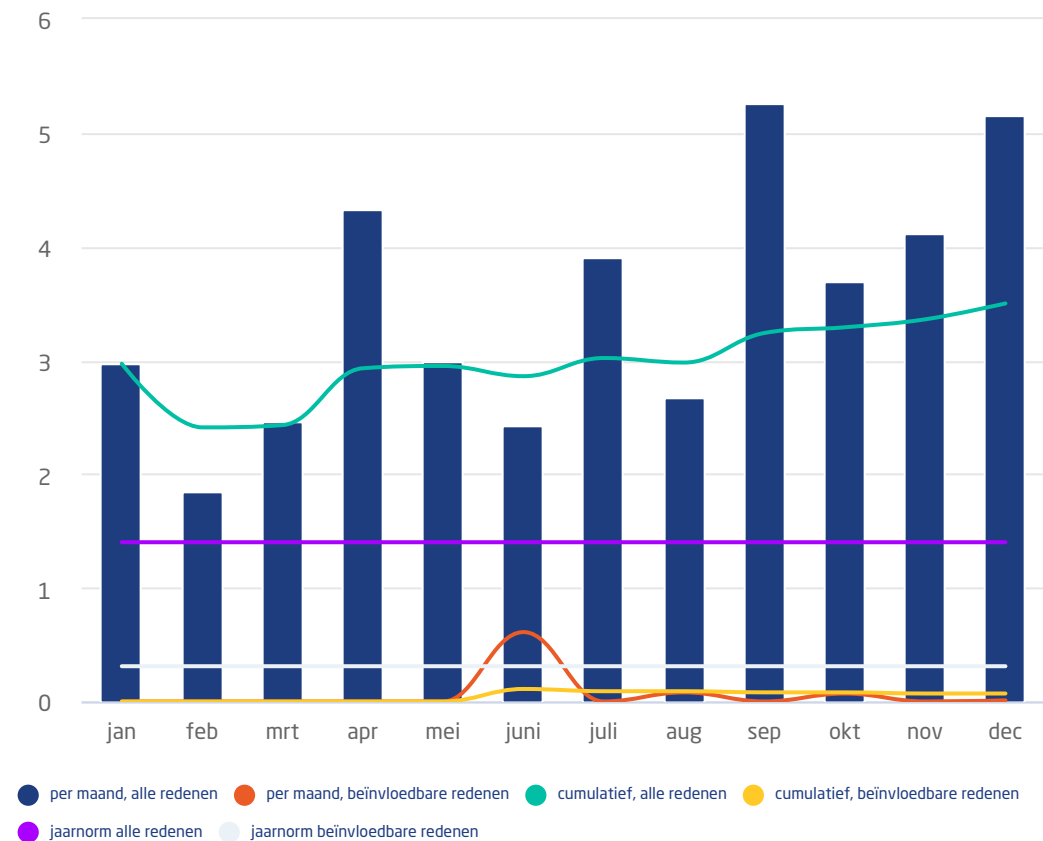
¹ De periode waarin luchtverkeersdienstverleners moeten voldoen aan een pakket aan eisen gesteld door de Europese Unie in het kader van de Single European Sky - SES.

Gemiddelde en-route ATFM vertraging per vlucht in 2024



De gemiddelde airport ATFM-vertraging op Schiphol en regionale luchthavens bedroeg in 2024 0,07 minuten per aankomende vlucht voor redenen die LVNL kan beïnvloeden, wat onder de norm is van 0,31. Voor alle redenen was dit 3,5 minuten per aankomende vlucht. De norm van 1,4 minuten is daarmee niet gehaald. De totale airportvertraging was ruim 50 procent meer dan in 2023. In dat jaar was de totale vertraging 2,4 minuten per aankomende vlucht en 0,02 minuten voor beïnvloedbare redenen. LVNL blijft zich inzetten om waarde te creëren voor onze klanten door in te zetten op veilige, vlotte en duurzame begeleiding van vliegtuigen.

Gemiddelde airport ATFM-vertraging per arrival in 2024



LVNL levert de met de sector afgesproken capaciteit tijdens de pieken (zie ook betrouwbaarheid uurcapaciteit). Wanneer vliegverkeer eerder of later dan de vliegschematijden op Schiphol aankomt of wil vertrekken, leidt dit in sommige gevallen tot meer aanbod dan wat past binnen de afgesproken capaciteit van 2+1 baangebruik. In het verleden bood LVNL in deze situaties een vierde baan aan. In 2024 was dit niet mogelijk. Dit is vooraf gecommuniceerd naar de sector als een van de maatregelen in de zomer van 2024 als gevolg van de beschikbaarheid van verkeersleiders.

In februari en maart was de Kaagbaan niet beschikbaar vanwege onderhoud. Daardoor kon geen vierde baan worden ingezet. De rest van het jaar was incidenteel een tekort aan torenverkeersleiders de belangrijkste reden.

FABEC-doelen

In tegenstelling tot de jaren 2020 en 2021 zijn er voor de resterende jaren van de derde referentieperiode geen FABEC-capaciteitsdoelen vastgesteld voor gemiddelde air traffic flow management (ATFM) vertraging. De reden is dat de Nederlandse staat in 2022 een eigen prestatieplan heeft ingediend vanwege het afkeuren van het FABEC-prestatieplan, omdat de doelen van andere luchtverkeerleidersorganisaties niet allemaal voldeden aan de eisen van de Europese commissie.

Hinderbeperking

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

Gebruiksplanjaar 2024 is afgesloten zonder overschrijdingen van de normen voor de Regels voor Route- en Baangebruik zoals vastgelegd in de RMI.

De Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol is te vinden op onze website, zie [regeling-milieu-informatie-luchthaven-schiphol.pdf](#).

Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS)

Het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) is een systeem dat is ontwikkeld om de milieueffecten van de luchthaven Schiphol beter te reguleren en te handhaven. Het stelsel bevat nieuwe normen en regels voor geluidsoverlast, luchtkwaliteit en andere milieueffecten die worden veroorzaakt door het vliegverkeer van en naar Schiphol.

In het gebruiksjaar 2024 heeft LVNL voldaan aan alle normen die zijn gesteld aan de regels voor het strikt preferentieel baangebruik. In een jaar waar er veel te doen is geweest over de kaders en regels omtrent de geluidbelasting in de omgeving heeft LVNL voldaan aan de gestelde kaders. Daarmee hebben we ons gehouden aan de voorwaarden van het anticiperend handhaven. Middels strikt preferentieel baangebruik draagt LVNL bij aan het beperken van de geluidsoverlast voor omwonenden door inzet van start- en landingsbanen die de minste hinder veroorzaken.

Verbetering leefomgeving

Sinds de start van het programma 'Minder hinder Schiphol' in 2020 hebben Schiphol en LVNL verschillende maatregelen gerealiseerd om de geluidshinder te verminderen. In 2024 is de evaluatie van de zogenaamde 'Bocht bij Uitgeest' afgerond. Met een nieuwe nachtelijke naderingsroute richting de Polderbaan vliegen vliegtuigen zoveel mogelijk om de woonkernen van Uitgeest heen. Daarnaast is LVNL gestart met het verzamelen van informatie voor de evaluatie van RECAT-TBS. Deze innovatie zorgt ervoor dat bij harde wind op Schiphol de capaciteit voor landend vliegverkeer verbetert waardoor secundaire landingsbanen minder hoeven te worden ingezet.

We streven ernaar de geluidshinder voor omwonenden verder te verminderen en daarmee de leefomgeving rondom Schiphol te helpen verbeteren. We staan dan ook open om nieuwe maatregelen aan het programma toe te voegen. Hinderreductie blijft voor LVNL een belangrijke structurele opgave en er is commitment ongeacht de ontwikkeling van het aantal vliegbewegingen. Wel is het van belang om een duidelijk handhavingstelsel te hebben waarbinnen LVNL met Schiphol en met steun van de luchtvaartmaatschappijen effectieve maatregelen kan ontwerpen en invoeren. De werkzaamheden die nodig zijn om die duidelijkheid te krijgen, leiden tot meer inzet van kritieke resources en daarmee tot minder beschikbaarheid om aan het programma Minder hinder Schiphol te werken.

Balanced Approach

De Nederlandse overheid werkt aan het vinden van een nieuwe balans tussen de economische belangen van Schiphol als internationale luchthaven en de leefbaarheid van de omliggende gebieden. Het doel van de overheid is om de geluidsoverlast voor omwonenden merkbaar te verminderen. Een van de maatregelen die de overheid voorstelt, is een krimp van het maximaal toegestane jaarvolume. Op verzoek van de Europese Commissie moet er, voordat er tot krimp overgegaan kan worden, een 'Balanced Approach' procedure worden doorlopen. Daarbij moet eerst worden gekeken of de gewenste hinderbeperking ook zonder krimp te bereiken is. Het pakket aan maatregelen dat de overheid in 2024 ter toetsing heeft aangeboden bij de Europese Commissie zorgt ervoor dat er met stillere vliegtuigen gevlogen wordt. Daarnaast bevat het pakket een verlaging van het maximaal toegestane jaarvolume en een vermindering van het aantal toegestane nachtvluchten.

Duurzame assets

Groene energie, energieopwekking en -besparing

De inkoop van groene (Nederlandse) energie is in 2024 met 2 procentpunt gestegen naar 96 procent (2023: 94 procent) door het toevoegen van de meeste kleine contracten die nog niet waren omgezet. Ook kochten we gecompenseerd gas in.

Het energieverbruik nam in 2024 licht toe ten opzichte van 2023. Dit blijft een belangrijk aandachtspunt.

Berekening CO₂-voetafdruk:

Sinds 2017 laten we onze footprint jaarlijks berekenen. Hierin onderscheiden we scope 1, 2 en 3. Sinds 2022 worden, niet alleen het hoofdkantoor, maar ook de overige LVNL-locaties geanalyseerd. Daarnaast is voor de berekening over 2022 éénmalig de impact die we in de keten maken door de inkoop van goederen en diensten meegenomen in de berekening van scope 3. Deze impact in de keten is gelijk verondersteld in 2023 en 2024.

Resultaten metingen hoofdkantoor

In 2017 was de CO₂-footprint van het hoofdkantoor van LVNL gelijk aan 10.526 ton CO₂-equivalenten. Tijdens de laatste berekening over 2024 was dit voor het hoofdkantoor 4.318 ton. In 2024 is de CO₂-emissie voor het hoofdkantoor toegenomen met 731 ton CO₂-equivalenten ten opzichte van 2023. Dit komt neer op een toename van 20%. Deze toename wordt veroorzaakt door het aardgasverbruik (lichte toename) maar met name mobiliteit.

Op het gebied van mobiliteit is namelijk een toename te zien in zakelijk reizen en woon-werkverkeer. De registratie van het woon-/werkverkeer dit jaar verbeterd. De impact hiervan is in het verleden mogelijk te laag ingeschat. Door elektrificatie van het wagenpark is zakelijke mobiliteit als onderdeel van scope 1 afgenomen.

LVNL is zich ervan bewust dat de CO₂-footprint voor het eerst sinds 2021 weer is toegenomen. We werken o.a. aan uitbreiding van initiatieven om duurzamer te reizen en verbeterde registratie van woon-werkverkeer.

> ESG > Environment

CO ₂ -emissies (in tonnen)		Veroorzaakt door	2020	2021	2022	2023	2024
Scope 1	Directe emissies van de organisatie	Aardgas, koelmiddelen, verbruik brandstof wagenpark LVNL	942	994	996	1.025	1.043
Scope 2	Indirecte emissies waar de organisatie invloed op heeft	Elektriciteit, brandstofverbruik installaties	0	0	0	0	0
		Totaal Scope 1 & 2	942	994	996	1.025	1.043
Scope 3	Indirecte emissies waar de organisatie geen directe invloed op heeft	Woon-werkverkeer, vliegverkeer zakelijke reizen, brandstof dienstreizen, openbaar vervoer zakelijk verkeer, verbruik papier	2.524	3.160	2.763	2.562	3.275
		Totaal CO ₂	3.466	4.154	3.759	3.587	4.318

CO₂-emissies hoofdkantoor LVNL 2024.

Resultaten uitgebreide scope

In onderstaande berekening zijn verbruiksgegevens van alle LVNL assets en de uitgebreide scope 3 meting van 2022 meegenomen. Voor heel LVNL is de CO₂-emissie toegenomen met 759 ton CO₂-eq. ten opzichte van 2023.

Dit komt neer op 12 procent. Deze toename heeft dezelfde verklaring als de toename van de berekening van het hoofdkantoor.

CO ₂ -emissies (in tonnen)		Veroorzaakt door	2022	2023	2024
Scope 1	Directe emissies van de organisatie	Aardgas-, koelmiddelen-, brandstofverbruik brandstof wagenpark LVNL.	1.336	1.411	1.459
Scope 2	Indirecte emissies waar de organisatie invloed op heeft	Elektriciteitsverbruik.	505	367	364
		Totaal Scope 1 & 2	1.841	1.777	1.824
Scope 3	Indirecte emissies waar de organisatie geen directe invloed op heeft	Zakelijk en woon-werk verkeer buiten wagenpark, inkoop papier, emissies in de keten t.b.v. LVNL bedrijfsvoering en assets.	4.813	4.371	5.084
		Totaal CO ₂	6.654	6.148	6.907

CO₂-emissies LVNL 2024.

Duurzame mobiliteit

Verduurzaming wagenpark

LVNL werkt aan het verduurzamen en elektrificeren van het wagenpark. Het afgelopen jaar zijn vijf bedrijfspersonenauto's vervangen door elektrische auto's, waarmee 75 procent van de personenauto's en bijna de helft van het totale wagenpark nu elektrisch is. In de loop van 2025 zijn alle personenauto's elektrisch.

Delen van best practices

In 2024 vond, op initiatief van LVNL, een uitwisseling plaats tussen Europese luchtverkeersleidingsorganisaties over de Corporate Sustainability Reporting Directive en duurzaamheidsverslaglegging in de vorm van vijf webinars over diverse onderwerpen. Vanwege de unieke dienstverlening en scope van luchtverkeersleidingsorganisaties is het belangrijk om kennis en best practices met elkaar te delen die duurzame winst voor de gehele sector kunnen opleveren.



SOCIAL

Medewerkers

De wereld om ons heen verandert snel en LVNL ook. In die dynamiek is het voor LVNL essentieel om voldoende, gemotiveerde en deskundige medewerkers aan te trekken en te behouden. Dat doen wij door een aansprekende en aantrekkelijke werkgever te zijn. Medewerkers met een diversiteit aan achtergronden en opleidingen kunnen zich (verder) ontwikkelen en zijn duurzaam inzetbaar bij LVNL.

Bezetting en formatie

Datum	Formatie		Bezetting		
	Actieven		Overige medewerkers		
			FLNA/IKV	In opleiding	Overig
31-dec-23	1156	1082	68	101	0
31-dec-24	1282	1209	74	122*	2

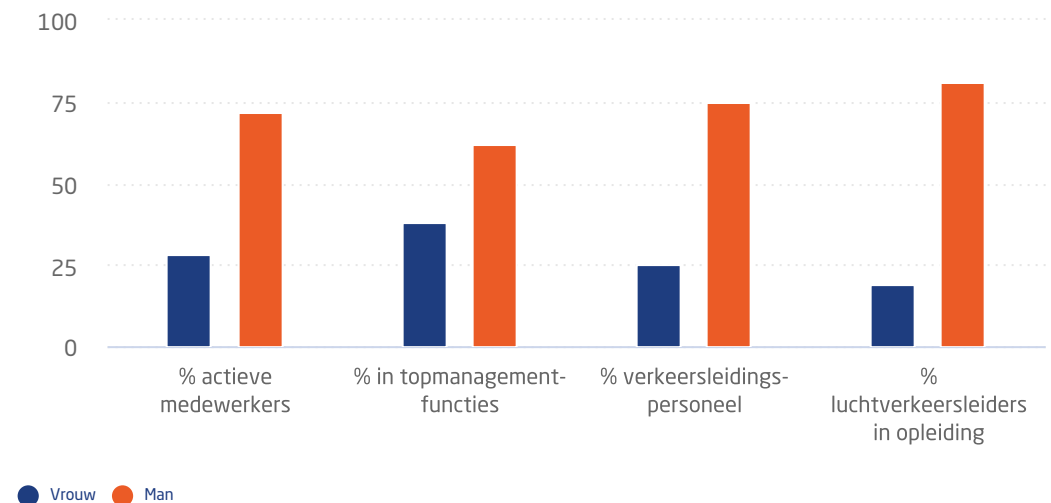
Bezetting en formatie 2023-2024, 1 full time equivalent (fte) staat voor 38 uur.

* Het hier vermelde aantal fte in opleiding verschilt van het aantal personen in opleiding vermeld in het hoofdstuk Voldoende verkeersleiders. Dit komt onder andere door de weergave in fte in plaats van aantallen medewerkers. Medewerkers kunnen in de opleiding al zijn afgetest, terwijl zij op de peildatum nog wel in dienst zijn en medewerkers kunnen zijn ondergebracht bij een andere afdeling in afwachting van de (her)start van de opleiding.

Diversiteit en inclusiviteit

Aandacht voor diversiteit en het creëren van bewustzijn zijn belangrijke stappen naar een diverse en inclusieve organisatie. Dit doen wij door commitment van bestuur en management, het stellen van doelen en het organiseren van activiteiten. Het is onze ambitie de man-vrouw verhouding beter in balans te brengen. Voor 2025 worden specifieke acties ondernomen om de bekendheid onder vrouwen te vergroten. Het doel hiervan is het aantal vrouwelijke studenten in de opleiding tot luchtverkeersleider te vergroten.

Verhouding man-vrouw binnen LVNL



Women on Track is het vrouwennetwerk van LVNL. In 2024 zijn door dit netwerk de volgende evenementen georganiseerd:

- Netwerkevenement voor vrouwen die werkzaam zijn in de luchtvaartsector;
- Iftar-maaltijd;
- Programma Psychologische Veiligheid, Diversiteit & Inclusie (D&I);
- Bijeenkomst 'Verschil Verrijkt'.

Medewerkerstevredenheid

In het eerste kwartaal van 2024 is een medewerkerstevredenheidsonderzoek (MTO) uitgezet. Op zeventien van de 21 vragen uit 2022 was een verbetering te zien. De belangrijkste inzichten zijn dat onze medewerkers trots zijn op het belangrijke werk dat ze doen en een positieve beleving hebben. Dit komt naar voren bij de thema's teamsamenwerking, leidinggevende en inclusie uit het MTO. Ook zagen we dat er nog steeds grote verschillen zijn tussen de uitkomsten van operationeel en niet-operationeel personeel én tussen de verschillende teams op de hoofdthema's uit het MTO organisatie, leiderschap, team/afdeling en individu.

Op zowel organisatie- als afdelingsniveau zijn MTO-actieplannen gemaakt waarmee we aan de slag zijn gegaan. In het eerste kwartaal van 2025 zetten we een nieuw MTO uit.

Ontwikkeling medewerker en leidinggevenden

In het Employee Purpose Program (EPP) en Leadership Purpose Program (LPP) bieden we collega's inspiratie en handvatten voor een persoonlijke en professionele ontwikkeling die aansluit bij de organisatiestrategie en kernwaarden van onze lerende organisatie. Begin 2024 startte de derde editie van ons EPP en LPP. We organiseerden diverse trainingen en workshops voor alle collega's en voor leidinggevenden organiseerden we vier keer een informatie- en leiderschapscafé. Verder werden alle managementteams gecoacht in teamontwikkeling.

Arbeidsvoorwaarden

Begin 2024 vonden er cao-onderhandelingen plaats. De cao voor het operationele personeel loopt van 1 juli 2024 tot en met 30 juni 2025. De cao voor het niet-operationele personeel loopt van 1 juli 2024 tot en met 31 december 2026.

Afgesproken is de volgende inkomensaanpassingen door te voeren voor het operationele personeel:

- Per 1 juli 2024 een structurele salarisverhoging van 2,5 procent.
- Per 1 januari 2025 een structurele salarisverhoging van 1,75 procent.

In de maand november 2024 ontvingen operationele medewerkers een eenmalige uitkering van € 250,- netto en in de maand februari 2025 ontvangen zij hetzelfde bedrag.

Inkomensaanpassingen voor niet-operationeel personeel:

- Per 1 juli 2024 een structurele salarisverhoging van 2,5 procent.
- Per 1 januari 2025 een structurele salarisverhoging van 1,25 procent.
- Per 1 juli 2025 automatische prijscompensatie.
- Per 1 januari 2026 een structurele salarisverhoging van 1,25 procent.
- Per 1 juli 2026 automatische prijscompensatie.

In de maand november 2024 ontvingen niet-operationele medewerkers een eenmalige uitkering van € 250,- netto. In de maanden november 2025 en november 2026 ontvangen zij hetzelfde bedrag.

In de cao's is verder afgesproken om de thuiswerkvergoeding en de tegemoetkoming in de kosten van een ziektekostenverzekering te indexeren. Verder is afgesproken tussen 2025-2028 voor zowel het operationele als het niet-operationele personeel onderzoek te doen naar een moderner salarisgebouw.

LVNL streeft een duurzamer HR-beleid na. De mogelijkheden om fiscaal voordelig een fiets aan te schaffen zijn verruimd. Sinds 1 juli 2024 zijn we wettelijk verplicht om onze CO₂-uitstoot te registreren. In dat kader is afgesproken om een pilot te doen met het mobiliteitsplatform NS Go. Daarmee faciliteren we de behoefte aan flexibiliteit in het gebruik van vervoersvormen in het woon-werkverkeer.

Tevens is afgesproken dat Goede Vrijdag vanaf 2025 vervalt als 'vaste' feestdag. Deze uren worden toegevoegd aan het bovenwettelijk verlof. Medewerkers kunnen zelf kiezen of zij op Goede Vrijdag vrij willen zijn (door opname van verlof) of vrij willen zijn op een andere voor hen belangrijke dag.

Verzuim

Het verzuimpercentage van 2024 is nagenoeg hetzelfde als in 2023: 4,0 procent. Dat is lager dan het landelijke CBS-gemiddelde met een gemiddelde frequentie van 1,57 en een gemiddelde verzuimduur van 3,14 dagen. We investeren in welzijn en gezondheid van onze medewerkers zowel op fysiek als mentaal vlak. Op het fysieke vlak gebeurt dit onder andere door het aanbieden van gezonde voeding in het bedrijfsrestaurant, stoelmassages, mogelijkheden om te sporten, gezondheidschecks en werkplekadviezen thuis en op kantoor. Op het mentale vlak bieden we onder andere bedrijfsmaatschappelijk werk, interne en externe coaches en workshops gericht op teambuilding, omgangsvormen, stressmanagement, werkgerelateerde problematiek en mentale balans.

(Cyber)security

Een cyberincident kan significante gevolgen hebben voor de dienstverlening van LVNL. De bedreigingen op het gebied van cybersecurity worden groter en complexer. Naast cyber neemt LVNL ook fysieke en personele securitymaatregelen voor de beveiliging van haar medewerkers, objecten en systemen. Daarmee zorgen we voor de vliegveiligheid en continuïteit van onze dienstverlening.

In 2024 hebben zich geen security-incidenten voorgedaan die de vliegveiligheid in gevaar hebben gebracht of die tot operationele verstoringen hebben geleid.

Meer aandacht voor cyberrisico's

LVNL heeft een gespecialiseerde cybersecurity-afdeling. In deze afdeling zijn het Security Operations Centre (SOC) en securityarchitecten en -officers samengebracht. De cybersecurity-afdeling draagt zorg voor het beschermen van de informatie, systemen en netwerken (informatietechnologie (IT) en operationele technologie (OT)) tegen ongeautoriseerde toegang, diefstal, vernietiging of manipulatie door cybercriminelen en kwaadwillende actoren.

Naast het versterken van de weerbaarheid van de systemen, besteedt LVNL ook veel aandacht aan het weerbaar maken van haar medewerkers. Zo volgen alle nieuwe medewerkers een e-learning waarin cyber-, personele en fysieke security aan bod komen. Een belangrijk onderdeel hiervan is het herkennen van phishing e-mails. Wij hebben hier in 2024 specifiek aandacht aan besteed door het aanbieden van een verplichte e-learning en het met regelmaat testen hierop. Daarnaast hebben we een 'Report Spam and Phishing'-knop in Outlook waarmee medewerkers een vermeende spam of phishing kunnen melden.

Naast het testen op cyberweerbaarheid, voert LVNL ook controles uit op het naleven van fysieke security maatregelen en procedures. De uitkomsten en verbeterpunten worden meegenomen in een nieuwe, LVNL-brede campagne in 2025 om de bewustwording verder te verhogen.

De geopolitieke situatie noopt ook LVNL om extra maatregelen te nemen. In 2024 berichtten de Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (AIVD), de Militaire Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (MIVD) en het Nationaal Cyber Security Centrum (NCSC) meermaals over activiteiten van zogenaamde statelijke actoren. Deze statelijke actoren misbruiken bekende en onbekende kwetsbaarheden om zich toegang te verschaffen tot systemen en netwerken. Verder blijkt dat met name statelijke hackersgroepen hun operaties richten op westerse overheden en vitale infrastructuur.

De adviezen die AIVD, MIVD en NCSC geven worden door LVNL ter harte genomen en opgevolgd. Hier wordt op gestuurd in de diverse security boards binnen LVNL.

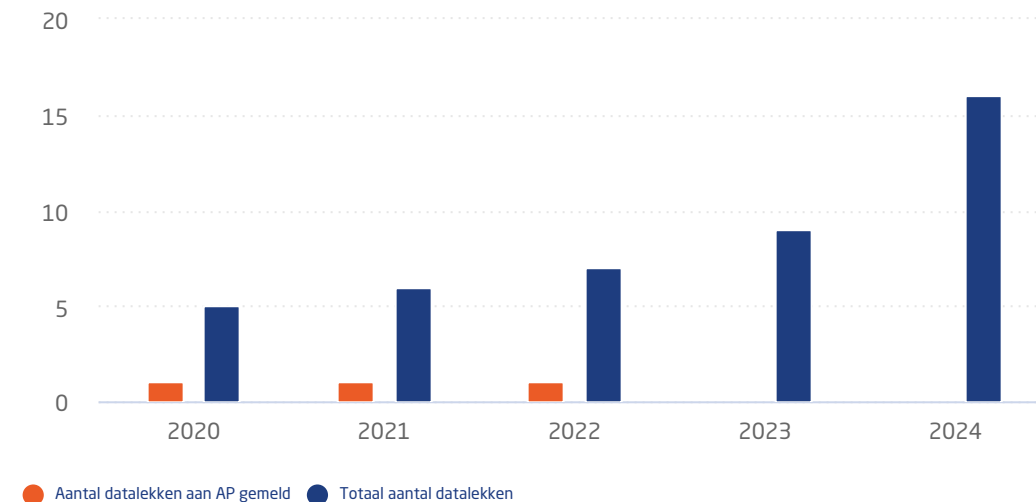
Bescherming persoonsgegevens

LVNL heeft de processen rondom dataprivacy beschreven en opgenomen in het managementsysteem.

In 2024 zijn zestien meldingen geweest van een mogelijk datalek. De functionaris gegevensbescherming maakt van alle datalek-meldingen een inschatting of het datalek een risico oplevert voor 'de rechten en vrijheden van betrokkenen'. In elf gevallen betrof dit een verloren of gestolen iPhone of laptop. Aangezien de LVNL-laptops en iPhones goed zijn beveiligd, is de kans op in onbevoegde handen komen van persoonsgegevens nihil. Ook voor de overige vijf meldingen was het risico voor betrokken personen beperkt, waardoor we geen datalek hebben gemeld aan de Autoriteit Persoonsgegevens (AP).

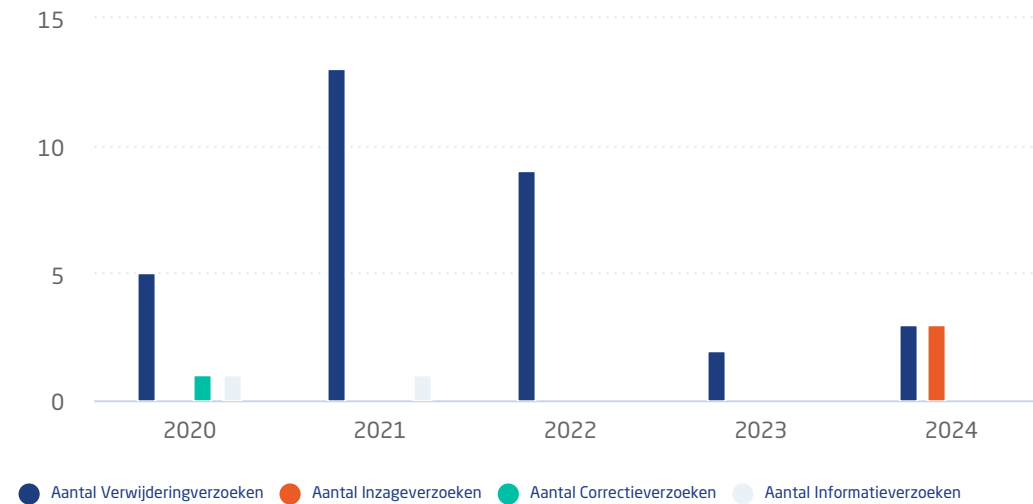
Alle meldingen zijn afgehandeld.

Aantal datalekken en aantal gemeld aan de Autoriteit Persoonsgegevens



Burgers hebben verschillende rechten om controle te houden over hun persoonsgegevens. Het meest voorkomende recht waarvan bij LVNL gebruik wordt gemaakt is het recht om gegevens te laten verwijderen (recht om vergeten te worden). In 2024 hebben we drie van zulke verwijderverzoeken ontvangen. Daarnaast hebben we drie inzageverzoeken ontvangen. Deze verzoeken zijn binnen de gestelde termijnen afgehandeld.

Aantal verzoeken van betrokkenen



CORPORATE GOVERNANCE

Samenwerking

We vinden het bij LVNL belangrijk om nauw samen te werken met de luchtvaartsector en andere partijen. Zo werkt LVNL samen met Schiphol aan het verminderen van de uitstoot van vliegtuigen op de grond, initieert en draagt LVNL bij aan kennisuitwisseling op het gebied van duurzaamheid tussen luchtverkeersleidingsorganisaties en zijn we partner van MVO Nederland.

Grondoperatie Schiphol

De uitstoot van vliegtuigen op de grond is een actueel thema. Samen met onze sectorpartners zetten we ons in om die uitstoot te reduceren en daarmee een gezonde werkomgeving op luchthaven Schiphol te creëren. In het programma Ground Movement werken alle betrokken afdelingen binnen LVNL intensief samen en leggen we de verbinding met de sectorpartners in verschillende projecten en samenwerkingsverbanden.

De veiligheid van onze operatie is en blijft altijd topprioriteit. Het is de verwachting dat de benodigde operationele aanpassingen aan vertrek- en aankomstprocedures leiden tot een hogere complexiteit in het grond domein. Daarom zijn aanvullende maatregelen en oplossingen geïdentificeerd om de veiligheid en betrouwbaarheid op niveau te houden met behoud van een acceptabele werklast voor de verkeersleider. Het ontwerpen en implementeren van deze aanvullende maatregelen blijft de komende tijd veel inspanning van LVNL en overleg met sectorpartners vragen. Er is daarom besloten om het samenwerkingsverband met Schiphol en andere partijen verder te intensiveren.

Duurzaam taxiën

Een belangrijk onderdeel van de verduurzaming is de deelname van LVNL aan het sectorprogramma Duurzaam Taxiën. Daarin wordt samen met de luchthaven, luchtvaartmaatschappijen en afhandelaren gewerkt aan de inzet van Taxibots. Met dit voertuig is het mogelijk om vliegtuigen naar de startbaan te taxiën zonder dat de vliegtuigmotoren gestart worden. Dit reduceert de uitstoot van CO₂, (ultra)fijnstof en geluid. In 2024 deed LVNL samen met de sectorpartners een aantal praktijktesten met de Taxibot en KLM Boeing 737 toestellen. Op 10 december is de eerste passagiersvlucht met een Taxibot naar de Polderbaan getaxied. Het mogelijk maken van een veilige en gecontroleerde introductie van deze nieuwe manier van taxiën is de voornaamste prioriteit van LVNL op dit onderwerp.

Kwaliteitszorg

Quality 2024

De Governance, Risk and Compliance (GRC) board geeft sturing aan de inrichting van de organisatie en beoordeelt periodiek de geschiktheid, toereikendheid en doeltreffendheid van de bedrijfsvoering.

Het managementsysteem LVNL Essentials is actief onderhouden. In 2024 zijn twaalf updates verschenen, bestaande uit diverse aanvullingen en/of verbeteringen ten aanzien van de processen.

Interne audits

De interne auditplanning voor 2024 bestond uit dertien audits. Hiervan zijn tien audits uitgevoerd, twee audits zijn vervallen en één audit is uitgesteld en wordt in 2025 alsnog uitgevoerd. Deze laatste betreft de ISMS-audit die wordt uitgevoerd in samenwerking met KLM en Schiphol.

Uit de interne audits zijn dertien verbeterpunten genoteerd. Deze verbeterpunten bestonden uit drie categorie 2-bevindingen en tien observaties. Voor alle verbeterpunten zijn plannen van aanpak inclusief een planning opgesteld. De voortgang van de opvolging van de verbeterpunten wordt gemonitord in de GRC-board.

Externe audits

In 2024 voerde de externe auditororganisatie Det Norske Veritas (DNV) de jaarlijkse audit uit ten aanzien van de ISO 9001-2015 norm. Het resultaat was zeer positief. LVNL heeft aangetoond dat zij voldoet aan de gestelde eisen en tijdens deze audit zijn slechts vier observaties en twee (minor) 'non-conformities' genoteerd.

De auditplanning van de National Supervisory Authority/Inspectie Leefbaarheid & Transport van 2024 bestond uit vier audits. De overall conclusie is dat LVNL voldoet aan de vereisten uit de zogenoemde Common Requirements van de Europese Commissie. Wel is een aantal bevindingen genoteerd waarvoor corrigerende actieplannen zijn opgesteld.

Voor het eerst voerde het Safety Services Office van Rotterdam Airport een audit uit bij LVNL. Dit werd gedaan op naleving van het Aerodrome manual en Luchthavenreglement vanuit de Europese Verordening Nr. 139/2014. De conclusie is dat LVNL voldoet aan de vereisten.

Concluderend kan worden vastgesteld dat LVNL op adequate wijze invulling geeft aan de verbeterpunten met betrekking tot bedrijfsvoering.

Maatschappij en klant

Stakeholderwaarderingsonderzoek

LVNL laat elke paar jaar een waarderingsonderzoek doen onder de belangrijkste stakeholders, zoals luchtvaartmaatschappijen, vliegvelden, internationale samenwerkingspartners, bestuurders en vertegenwoordigers uit de omgeving en samenleving. Doel is in beeld brengen hoe zij LVNL waarderen, waar kansen liggen voor verbetering van onze diensten en bestendiging van de relatie met onze stakeholders.

Het Stakeholderwaarderingsonderzoek (SWO) werd uitgevoerd door Kyden/Kirkman en werd begin 2024 afgerond. Het onderzoeksbureau maakte gebruik van een survey onder 29 stakeholders en interviews met een selectie van zestien stakeholders. De gekozen methodiek is erop gericht het onderzoek op korte termijn nogmaals te kunnen laten uitvoeren met dezelfde onderzoeksmethodiek en een vergelijkende vragenlijst.

Het algemene rapportcijfer dat de ondervraagde stakeholders gaven in het SWO was een 7,3 en specifiek op het onderwerp veiligheid scoorde LVNL een 8,7. In 2018 waren de beide scores in het waarderingsonderzoek respectievelijk 7,1 en 7,8.

Consultatie

Op 5 juli 2024 vond de Nederlandse stakeholder-consultatiemeeting plaats onder het voorzitterschap van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In deze consultatie is gesproken over de voortgang van de belangrijkste strategische projecten en de voorgestelde tarieven voor 2025. 2025 is het eerste jaar van de vierde referentieperiode die loopt tot en met 2029. In deze stakeholder-consultatiemeeting is daarom ook de LVNL-inbreng in het performanceplan voor deze vierde referentieperiode geconsulteerd. Tevens kwamen de geleverde prestaties en de financiële consequenties aan bod van de risicodelingsafspraken die zijn vastgelegd in het performanceplan voor de derde referentieperiode (2020-2024).

North Sea Area Amsterdam (NSAA) luchtruimgebruikers zijn op 25 oktober 2024 geconsulteerd over het NSAA-tarief voor 2025. Er zijn geen bijzonderheden uit deze consultatie gekomen. De deelnemers hebben ingestemd met het NSAA-tariefvoorstel voor 2025.

Informatieverzoeken

LVNL behandelt aan haar gerichte informatieverzoeken van externen met betrekking tot de afhandeling van het vliegverkeer. Dit kunnen vragen, meldingen, adviezen, klachten en verzoeken om informatie zijn in het kader van de Wet open overheid (Woo). Verschillende stakeholders dienen deze verzoeken in, zoals lokaal bestuur (gemeentes), overheid (ministeries), luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en burgers (omwonenden van luchthavens). In 2024 heeft LVNL in totaal 360 informatieverzoeken (inclusief klachten) in behandeling genomen (in 2023: 274 informatieverzoeken inclusief klachten).

Klachtenafhandeling

LVNL behandelt aan haar gerichte schriftelijke klachten van externen af conform hoofdstuk 9 'klachtbehandeling' van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Hiervoor heeft LVNL een klachtenregeling opgesteld.

Klachtenafdeling in 2024		
Aantal nog niet afgehandelde klachten uit 2023 of eerder	0	
Aantal binnengekomen klachten in 2024 (in 2023:11)	7	
Totaal aantal te behandelen klachten in 2024		7
Aantal afgehandelde klachten uit 2023 of eerder	0	
Aantal afgehandelde klachten uit 2024	6	
Totaal aantal afgehandelde klachten		6
Aantal nog niet afgehandelde klachten op 31 december 2024		1

Begin 2025 is de nog openstaande klacht uit 2024 afgehandeld.

Het aantal binnengekomen en afgehandelde klachten is in 2024 verder afgenomen ten opzichte van het voorgaande jaar (in 2023: elf klachten). Dit komt voornamelijk door een verbetering van de dienstverlening richting burgers met een melding of klacht over geluidsoverlast. Het merendeel van deze meldingen, die LVNL voorheen in behandeling nam als klacht in de zin van de Awb, betrof meldingen van burgers over geluidsoverlast van vliegtuigen van en naar luchthaven Schiphol. Deze meldingen hebben betrekking op de afhandeling van vliegverkeer binnen de door de overheid gestelde regels voor route- en baangebruik. Hiervoor zijn door de overheid en de luchthavens

specifieke meldpunten ingericht. Een daarvan is het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS), waar burgers in eerste instantie terecht kunnen met hun melding of klacht. LVNL stuurt deze meldingen eerder door naar BAS dan voorheen en helpt BAS, wanneer nodig, bij de beantwoording van de melding of klacht. Hierdoor worden burgers sneller en beter geholpen met hun melding of klacht bij het daarvoor bestemde meldpunt.

Aard en onderzoek van de klachten

De in 2024 binnengekomen klachten, die zijn aangemerkt als klachten in de zin van de Awb en als zodanig zijn behandeld, hadden betrekking op verschillende onderwerpen zoals:

- de begeleiding van het vliegverkeer en dienstverlening op Rotterdam The Hague Airport;
- het selectieproces van nieuwe verkeersleiders om toegelaten te worden tot de opleiding;
- gedragingen van LVNL-medewerkers.

Als de inhoud van de klacht betrekking heeft op situaties die (deels) buiten de (directe) verantwoordelijkheid van LVNL vallen, worden deze doorgestuurd naar de andere betrokken instanties. In 2024 zijn geen klachten doorverwezen naar een andere instantie.

Informatieverzoeken Wet open overheid (Woo)

In 2024 ontving en behandelde LVNL zes verzoeken om informatie met beroep op de Woo. In de gevallen waar de informatie bij LVNL beschikbaar was, is deze openbaar gemaakt binnen de kaders van de Woo. Er waren geen Woo-bezwaarprocedures of rechterlijke procedures in 2024.

Woo-verzoeken in 2024

Nr.	Onderwerp
1.	Vluchtinformatie van een vlucht op Schiphol
2.	Begeleiding helikopter hulpdiensten rond Schiphol
3.	Correspondentie informatiebijeenkomst Schiphol
4.	Vluchtinformatie luchthaven Beek
5.	Systeeminformatie luchthaven Beek
6.	Systeeminformatie luchthaven Beek

Juridische procedures 2024

In een procedure tussen LVNL en een groep operationele medewerkers over de inzet van flexuren heeft de kantonrechter in november 2024 vonnis gewezen. LVNL is daarin veroordeeld om het laatstelijk door haar aangeboden schikkingsvoorstel voor alle betrokken medewerkers uit te voeren. Er is tegen dit vonnis geen hoger beroep ingesteld en de procedure is daardoor in het eerste kwartaal van 2025 geëindigd.

LVNL is verder niet zodanig als partij in een juridische procedure verwickeld waardoor de financiële positie aanmerkelijk zou kunnen worden beïnvloed.

In control statement

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

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

Schiphol, 23 april 2025,

Jac Jansen, Chief Executive Officer a.i. (per 1 april 2025)

Marlou Banning, Chief Financial Officer





JAARREKENING 2024

INHOUDSOPGAVE

Overzicht van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten voor het jaar eindigend op 31 december 2024	92
Balans per 31 december 2024	93
Mutatieoverzicht van het eigen vermogen voor het jaar eindigend op 31 december 2024	94
Kasstroomoverzicht over 2024	95
Toelichting op de jaarrekening	96
Toelichting op de exploitatierekening	111
Toelichting op de balans	117

OVERZICHT VAN GEREALISEERDE EN NIET-GEREALISEERDE RESULTATEN VOOR HET JAAR EINDIGEND OP 31 DECEMBER 2024

(bedragen in € 1.000)	Toelichting	2024	2023
Voortgezette activiteiten			
Omzet	9	289.180	265.151
Overige opbrengsten	10	27.317	25.598
Bedrijfsopbrengsten		316.497	290.749
Personeelskosten	11	217.720	192.853
Afschrijvingen	12	30.745	26.635
Algemene kosten	13	78.644	76.288
Bedrijfslasten		327.109	295.776
Exploitatieresultaat		-10.612	-5.027
Financieringsbaten	14	-937	-985
Financieringslasten	14	13.094	10.752
Netto financieringslasten		12.157	9.767
Resultaat uit voortgezette activiteiten		-22.769	-14.794

BALANS PER 31 DECEMBER 2024

(bedragen in € 1.000)	Toelichting	31-12-2024	31-12-2023
Activa			
Immateriële vaste activa	15	1.070	-
Materiële vaste activa	16	353.300	331.968
Gebruiksrechten	17	47.824	42.646
Totaal vaste activa		402.194	374.614
Vorderingen	18	124.554	120.100
Geldmiddelen en kasequivalenten	19	3	3
Totaal vlottende activa		124.557	120.103
Totaal activa		526.751	494.717

(bedragen in € 1.000)	Toelichting	31-12-2024	31-12-2023
Passiva			
Eigen Vermogen	20	-196.530	-173.761
Verplichtingen			
Leningen en overige financieringsverplichtingen	21	279.394	253.703
Leaseverplichtingen	17	35.420	30.822
Geldmiddelen en kasequivalenten	19	241.289	226.827
Vooruit ontvangen baten	22	55.388	46.436
Verplichtingen inzake personeelsbeloningen	23	23.711	24.282
Totaal langlopende verplichtingen		635.202	582.070
Leningen en overige financieringsverplichtingen	21	24.926	22.478
Leaseverplichtingen	17	6.147	5.194
Vooruitontvangen baten	22	1.903	4.486
Verplichtingen inzake personeelsbeloningen	23	4.571	4.113
Handels- en overige schulden	24	50.532	50.137
Totaal kortlopende verplichtingen		88.079	86.408
Totaal passiva		526.751	494.717

MUTATIEOVERZICHT VAN HET EIGEN VERMOGEN VOOR HET JAAR EINDIGEND OP 31 DECEMBER 2024

(bedragen in € 1.000)	Toelichting	Bestemmingsfonds	Egalisatiereserve	Onverdeeld resultaat	Totaal
Saldo per 1 januari 2023		70.304	-204.971	-24.300	-158.967
Resultaatbestemming		29.822	-54.122	24.300	-
Niet gerealiseerde resultaten		-	-	-	-
Resultaat boekjaar		-	-	-14.794	-14.794
Saldo per 1 januari 2024		100.126	-259.093	-14.794	-173.761
Resultaatbestemming		-2.866	-11.928	14.794	-
Niet gerealiseerde resultaten		-	-	-	-
Resultaat boekjaar		-	-	-22.769	-22.769
Saldo per 31 december 2024	19	97.260	-271.021	-22.769	-196.530

KASSTROOMOVERZICHT OVER 2024

(bedragen in € 1.000.000)	2024	2023
Ontvangsten heffingen en-route	196,9	177,1
Ontvangsten heffingen terminal	84,9	77,4
Ontvangsten heffingen NSAA	2,9	2,4
Overige ontvangsten	19,5	11,0
Ontvangsten uit operationele activiteiten	304,2	267,9
Betalingen personeel	-217,9	-185,7
Betalingen verzekeringen	-2,3	-2,2
Betalingen leveranciers	-80,4	-73
Betalingen uit operationele activiteiten	-300,6	-260,9
Ontvangsten en-route heffingen voor derden	71,6	65,1
Betalingen EUROCONTROL	-55,5	-54,2
Betalingen NSA	-1,2	-1,0
Ontvangsten KNMI-heffingen NSAA	0,2	0,3
Betalingen KNMI	-0,4	-0,5
Kassiersfunctie luchtverkeersdienstverleningsactiviteiten in nationaal luchtruim door derden	14,7	9,7
Netto kasstroom uit operationele activiteiten	18,3	16,7

(bedragen in € 1.000.000)	2024	2023
Investerings in materiële vaste activa	-49,9	-42,4
Desinvesteringen in materiële vaste activa	0,1	-
Betalingen en ontvangsten joint ventures	-0,4	-0,3
Netto kasstroom uit investeringsactiviteiten	-50,2	-42,7
Opname lange termijn leningen	51,0	47,4
Aflossing lange termijn leningen	-22,9	-18,2
Betaalde rente	-12,1	-7,5
Betaalde leaseverplichtingen	-3,9	-4,2
Ontvangen subsidies	5,3	10,9
Netto kasstroom uit financieringsactiviteiten	17,4	28,4
Totaal netto toe-/afname kasstromen	-14,4	2,4
Beginstand geldmiddelen en kasequivalenten	-226,8	-229,2
Totaal netto toe-/afname kasstromen	-14,4	2,4
Eindstand geldmiddelen en kasequivalenten	-241,2	-226,8

TOELICHTING OP DE JAARREKENING

1. Verslaggevende entiteit

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) is statutair gevestigd aan het Stationsplein Zuid West 1001 te Schiphol in Nederland. Bij wet is LVNL, voorheen Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie (LVB), met ingang van 1 januari 1993 opgericht. LVNL is een zelfstandig bestuursorgaan (ZBO) met rechtspersoonlijkheid. LVNL is bij de Kamer van Koophandel geregistreerd onder nummer 34367959. Kernactiviteit is het verlenen van luchtverkeersdiensten, zodanig dat het luchtverkeer op een veilige en efficiënte manier wordt afgehandeld binnen de gestelde milieuriichtlijnen. In de Wet luchtvaart zijn alle taken van LVNL vastgelegd. Daaronder vallen onder meer het verlenen van communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten, het verlenen van luchtvaartinlichtingendiensten, het uitgeven van luchtvaartpublicaties en -kaarten en het verzorgen of doen verzorgen van opleidingen ten behoeve van luchtverkeersbeveiliging.

De raad van toezicht heeft op 23 april 2025 ingestemd met de jaarrekening. De jaarrekening wordt gepubliceerd nadat de minister van Infrastructuur en Waterstaat de jaarrekening heeft goedgekeurd.

De jaarrekening van LVNL over 2024 omvat de joint ventures Stichting Knowledge and Development Centre Mainport Schiphol en Stichting Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS).

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

Basis voor presentatie

2. Overeenstemmingsverklaring

In artikel 36 lid 1 van de EG-verordening Nr 2024/2803 van het Europees parlement en de Raad betreffende de verlening van luchtvaarnavigatiediensten in het gemeenschappelijke Europees luchtruim (zogenoemde luchtvaarnavigatiedienstenverordening) is het volgende vastgelegd:

“Verleners van luchtvaarnavigatiediensten stellen, onafhankelijk van hun eigendoms- of rechtsstructuur, jaarlijks hun rekeningen op en publiceren deze. Deze jaarrekeningen voldoen aan de door de Unie goedgekeurde internationale standaarden voor jaarrekeningen (lees: EU-IFRS). Indien deze jaarrekeningen wegens de juridische status van de verlener van luchtvaarnavigatiediensten niet volledig aan de internationale standaarden voor jaarrekeningen kunnen beantwoorden, streeft de betrokken verlener ernaar om zo veel mogelijk aan deze standaarden te voldoen.”

In overleg en afstemming met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft LVNL de reikwijdte van de implementatie van Verordening 2024/2803 van het Europees parlement en de Raad beperkt. Deze beperking heeft betrekking op de reikwijdte van IAS 19 en IAS 19R. In de brief gedateerd op 5 februari 2015 heeft het ministerie ingestemd om de reikwijdte van de IAS 19 als volgt te beperken:

- In de brief is het volgende vastgelegd met betrekking tot de niet-afgefinancierde opgebouwde FLNA-rechten. Het ministerie heeft aangegeven dat deze niet-afgefinancierde opgebouwde FLNA-rechten moeten worden toegelicht onder de niet in de balans opgenomen verplichtingen, derhalve kan worden afgezien van het treffen van een voorziening. Voor een uitgebreidere toelichting over de hoogte van de verplichtingen, zie toelichting 26 Niet in de balans opgenomen verplichtingen.
- Er is bepaald dat wordt afgezien van het toepassen van het direct verwerken van de actuariële winsten en verliezen van een toegezegde pensioenregeling (DB-regeling) in het eigen vermogen. De actuariële resultaten worden dus verwerkt in de exploitatiekosten onder de personeelskosten.

Belangrijkste reden om de reikwijdte te beperken is ingegeven vanuit de regelgeving over de prestatiesturing. In deze regelgeving is aangegeven dat alle kosten verantwoord moeten worden in de kosten van de heffingszones. Vanuit deze vastgestelde kosten wordt namelijk het tarief berekend. Jaarlijks moeten op basis van de vastgestelde kosten (begroting) vanuit de prestatiesturing en werkelijke kosten de controllable en uncontrollable kosten worden bepaald, zodat op basis daarvan de resultaatbestemming bepaald kan worden voor het betreffende jaar. Wanneer kosten nu direct via het eigen vermogen zouden lopen, zouden deze kosten niet worden meegenomen in de resultaatbestemming en dus indien nodig niet kunnen worden verhaald op, of worden teruggegeven aan de gebruikers.

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

Daar waar in de jaarrekening de term LVNL-waarderingsgrondslagen wordt gehanteerd, worden de waarderingsgrondslagen bedoeld op basis van Verordening 2024/2803 van het Europees Parlement en de Raad en de brief van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (nu ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) met daarin de uitzonderingen op toepassing van IAS 19/19R Jaarrekening LVNL.

3. Continuïteit

Gedurende 2024 is het mondiale vliegverkeer verder toegenomen waardoor de opbrengsten uit heffingen voor LVNL over 2024 hoger zijn dan in voorgaande jaren. Desondanks is er nog steeds sprake van een negatief resultaat over 2024. De resultaten zijn tevens lager dan begroot voor het jaar 2024, hoofdzakelijk door gestegen personeelskosten. Door het negatieve resultaat over 2024 blijft het eigen vermogen van LVNL per 31 december 2024 negatief. Er is echter geen sprake van een onzekerheid van materieel belang op grond waarvan gerede twijfel zou kunnen bestaan over de continuïteit van het geheel van de werkzaamheden van de organisatie.

LVNL ontleent haar bestaansrecht aan de wettelijk taak zoals beschreven in de Wet luchtvaart (artikel 5.13 lid 1a) en continuïteit is daarom geen vraagstuk voor LVNL. De omzet uit heffingen, de belangrijkste opbrengstenstroom, is wederom gestegen, maar is nog niet op het volledige niveau van voor de COVID-19-pandemie. De gestegen kosten leiden tot een negatief resultaat. Het resultaat over boekjaar 2024 is 22,7 miljoen euro negatief. Het eigen vermogen van LVNL daalt met dit negatieve resultaat over het boekjaar van 173,5 miljoen euro negatief naar 196,5 miljoen euro negatief.

LVNL verrekent het totale COVID-19-verlies van 233,4 miljoen euro verspreid over zeven jaar met de luchtvaartmaatschappijen via de tarieven. LVNL loopt geen risico op het terugvorderen van het COVID-19-verlies waarbij 2025 het derde jaar wordt waarbij er verrekening plaatsvindt.

De huidige liquiditeit is gewaarborgd voor minimaal een jaar in de vorm van een kredietfaciliteit. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat staat garant voor LVNL voor een rekening-courant positie van 275 miljoen euro en de totale leningsfaciliteit bij Schatkistbankieren. Hiermee is de liquiditeit gewaarborgd tenminste tot eind 2025 rekening houdend met de uitgaven voor onder andere de vervanging van het luchtverkeersleidingssysteem. Daarnaast worden met deze kredietfaciliteit ook de contributies aan EUROCONTROL en MUAC voor 2025 gegarandeerd. Door een stijging van de tarieven, een normaal verwacht verkeersvolume én verrekening van inflatie zal de rekeningcourant positie naar verwachting afnemen gedurende 2025 en de komende jaren.

Daarbij is de Staat c.q. ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op basis van internationale verdragen verantwoordelijk voor de beschikbaarheid van luchtverkeersleiding in het nationale luchtruim. Als het ministerie daaraan geen of niet voldoende invulling geeft, dan komt zij haar verantwoordelijkheid als Staat onder het VN-Verdrag van Chicago niet na. Continuïteit van de wettelijke taak die LVNL uitvoert is daarom van cruciaal belang voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Als door enige reden (extern of intern) de continuïteit van de dienstverlening bedreigd wordt, dan zal het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uit dien hoofde onmiddellijk in overleg treden met LVNL om te bezien onder welke voorwaarden de continuïteit van de dienstverlening kan worden gegarandeerd.

Als gevolg van bovenstaande verwacht LVNL dat gedurende 2025 verbetering zichtbaar zal zijn van de financiële positie van LVNL. Daarbij baseert LVNL zich onder andere op verwachtingen die EUROCONTROL STATFOR heeft doorgerekend voor de verkeersvolumes voor 2025.

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

4. Waarderingsbasis

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

Lasten en baten worden toegerekend aan het jaar waarop ze betrekking hebben. Verliezen en risico's die hun oorsprong vinden voor het einde van het boekjaar zijn in acht genomen als die bij het opmaken van de jaarrekening bekend zijn. Winsten worden opgenomen als zij op balansdatum gerealiseerd zijn.

5. Functionele valuta en presentatievaluta

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

6. Veronderstellingen en schattingen

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

Het bovenstaande is van toepassing op de volgende onderwerpen:

a. Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa

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

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

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

Om in bovengenoemde gevallen te kunnen bepalen of daadwerkelijk sprake is van bijzondere waardeverminderingen of de noodzaak tot herziening, wordt de realiseerbare waarde bepaald. Daarbij maakt het bestuur gebruik van inschattingen en veronderstellingen ten aanzien van de bepaling van kasstroom genererende eenheden, de toekomstige kasstromen en de disconteringsvoet. De beoordelingen die hieraan ten grondslag liggen, kunnen van jaar tot jaar verschillen door economische of marktomstandigheden, veranderingen in de bedrijfsomgeving of in wet- en regelgeving en door andere factoren waar LVNL geen invloed op kan uitoefenen. Als de prognoses voor de realiseerbare waarde moeten worden bijgesteld, kan dit leiden tot bijzondere waardeverminderingen of - in het geval van vaste activa - herziening daarvan.

b. Economische levensduur en restwaarde van (im)materiële vaste activa

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

c. Actuariële aannames met betrekking tot voorzieningen personeelsbeloningen

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

Voor het disconteren maakt LVNL gebruik van de actuele effectieve marktrente, gebaseerd op hoogwaardige ondernemingsobligaties, rekening houdend met de termijnstructuur van de verplichtingen. Het is algemeen aanvaard hoogwaardig te vertalen naar AA-rated ondernemingsobligaties.

d. Aannames met betrekking tot ontslagvergoedingen

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

e. Claims en geschillen

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

f. Voorziening dubieuze debiteuren

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

g. Resultaatbestemming

LVNL bepaalt haar resultaatbestemming aan de hand van de in het prestatieplan gemaakte afspraken en de werkelijke kosten en volume van enig jaar. Het resultaat over 2023 is bestemd in de jaarrekening van 2024.

Het resultaat 2024 is verantwoord als resultaat boekjaar.

h. Belastingen

In 2016 is de vennootschapsbelastingplicht voor overheidsbedrijven ingegaan. LVNL heeft een inventarisatie gemaakt van alle activiteiten van LVNL. De activiteiten van LVNL zijn benoemd in de Wet luchtvaart als taken voor LVNL. Alleen LVNL is door de wet toegestaan deze activiteiten te verrichten. LVNL is daarom van mening dat deze taken vallen onder de Overheidstaakvrijstelling en daarom vrijgesteld zijn van de Vpb. LVNL heeft over de jaren tot en met 2023 definitieve aanslagen ontvangen waarin de belastbare winst voor alle jaren op nul is gesteld.

7. Grondslagen voor financiële verslaggeving

De grondslagen voor de financiële verslaggeving zijn consequent toegepast op alle in deze jaarrekening vermelde perioden. In lijn met IFRS en Titel 9 Boek 2 BW is de jaarrekening opgesteld voor resultaatbestemming.

Het boekjaar van LVNL start op 1 januari en eindigt op 31 december van hetzelfde jaar.

LVNL is aangemerkt als eindgebruiker voor de btw. Hierdoor zijn de verantwoorde kosten inclusief btw.

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

De International Accounting Standards Board (IASB) heeft enkele gewijzigde standaarden en interpretaties uitgebracht, die met ingang van het boekjaar 2024 van toepassing zijn. De door de IASB goedgekeurde wijzigingen zijn nog niet allemaal door de EU goedgekeurd. Zoals blijkt uit de overeenstemmingsverklaring (zie toelichting 2) moet LVNL bij het opstellen van de jaarrekening voldoen aan de door de EU goedgekeurde internationale standaarden voor jaarrekeningen (lees: EU-IFRS).

De impact van nieuwe of gewijzigde standaarden van kracht voor de jaarrekening 2024 is gering geweest.

Tevens is de impact van huidig in ontwikkeling zijnde toekomstige standaarden naar verwachting van beperkte invloed voor de verslaggeving van LVNL.

j. Wijzigingen die vervroegd in 2024 mogen worden toegepast

LVNL heeft geen nieuwe standaarden, wijzigingen van bestaande standaarden of interpretaties vervroegd toegepast die met ingang van het boekjaar 2025 of later verplicht zijn.

k. Grondslagen voor joint ventures

Algemeen

De grondslagen van waardebepaling en resultaatbepaling van de joint ventures van LVNL zijn waar nodig aangepast aan de waarderingsgrondslagen van LVNL. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 30 Gerelateerde partijen.

Joint ventures

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

I. Financiële instrumenten

Niet-afgeleide financiële instrumenten

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

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

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

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

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

m. Vreemde valuta

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

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

n. Omzet

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

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

o. Overige opbrengsten

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

p. Subsidies

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

Binnen LVNL wordt onderscheid gemaakt in investeringssubsidies en exploitatiesubsidies.

Investeringsubsidies worden ontvangen voor de vervaardiging van een actief. Vaak wordt een subsidie verstrekt voor de gemaakte directe kosten en de gemaakte interne uren. LVNL heeft weinig tot geen interne uren die zich kwalificeren als direct toewijsbare uren voor het vervaardigen van een actief. Hierdoor vallen de subsidiebedragen voor de interne uren vrij als bate in de exploitatierekening in het jaar waarin deze uren worden gemaakt en er voldoende zekerheid bestaat dat zij worden toegekend. Subsidiebedragen voor activeerbare kosten in de kostprijs van een actief vallen vrij zodra voldoende zekerheid bestaat dat LVNL voldoet aan de gestelde voorwaarden en het betreffende actief operationeel is. Zij worden gepresenteerd als vooruitontvangen subsidies. Deze subsidiebedragen vallen systematisch vrij in de exploitatierekening gedurende de gebruiksduur van het actief. Eventuele nog te ontvangen subsidiebedragen worden verantwoord als vordering op de subsidieverstrekker wanneer de managementinschatting is dat er voldoende zekerheid is dat aan de subsidievoorwaarden wordt voldaan.

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

Mocht onverhoopt, op basis van nieuwe inzichten of informatie, blijken dat de verwachting is dat een subsidie (deels) niet wordt toegekend en LVNL deze (deels) moet terugbetalen, dan wordt dit verwerkt als een schattingswijziging op het moment dat wordt vastgesteld dat deze verwachtingswijziging aan de orde is.

q. Verrekening EUROCONTROL

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

r. Financieringsbaten en -lasten

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

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

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

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

s. Immateriële vaste activa

Immateriële vaste activa omvat de geactiveerde ontwikkelkosten voor luchtverkeersleidingsapparatuur.

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

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

t. Materiële vaste activa

Materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen historische kostprijs, verminderd met cumulatieve afschrijvingen en cumulatieve bijzondere waardevermindervingsverliezen. In de kostprijs zijn de kosten begrepen die direct toerekenbaar zijn aan de verwerving van het actief. Activa in aanbouw worden gewaardeerd tegen aanschafwaarde. Wanneer een actief gereed is voor ingebruikname wordt deze geactiveerd onder de betreffende rubriek en verminderd op de stand activa in aanbouw. Vanaf dat moment start de afschrijving van het actief.

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

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

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

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

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

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

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

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

u. Gebruiksrecht en leaseverplichtingen

LVNL waardeert operationele en financiële leases als een actief (Gebruiksrecht) en een leaseverplichting op de balans. De leaseverplichting reflecteert alle leasebetalingen die gepaard gaan met de leaseovereenkomst, het actief reflecteert het recht op gebruik van het actief gedurende de overeengekomen leasetermijn.

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

Gebruiksrecht

LVNL waardeert het gebruiksrecht tegen kostprijs. De kostprijs reflecteert het recht op gebruik van het actief gedurende de overeengekomen leasetermijn. Onder de materiële vaste activa wordt het recht van gebruik gewaardeerd als aparte post op de balans. LVNL bepaalt de eerste kostprijs van het actief op basis van het bedrag van de eerste waardering van de leaseverplichting inclusief eventuele vooruitbetaalde leasetermijnen en in aanmerking komende initiële directe kosten.

Het gebruiksrecht wordt verminderd met de geaccumuleerde afschrijvingen en geaccumuleerde bijzondere waardeverminderingverliezen en wordt aangepast voor eventuele herwaarderingen van de leaseverplichting. De afschrijvingen op het gebruiksrecht vinden lineair plaats over de gebruiksduur van het recht en worden verantwoord onder de afschrijvingskosten.

Leaseverplichting

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

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

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

De leasebetalingen worden gediscoteerd op basis van de impliciete rentevoet van de leaseovereenkomst, mits die op eenvoudige wijze kan worden bepaald. Als die rentevoet niet op eenvoudige wijze kan worden bepaald, maakt LVNL gebruik van de percentages van schatkistbankieren plus een toeslag gebaseerd op IRS (euro Interest Rate Swap). Voor de discontering wordt gekeken naar de looptijd van het contract en daaraan wordt de looptijd van de financiering gekoppeld. De gemiddelde rentevoet bedraagt per ultimo 2024 circa 2,0%. Daarnaast wordt er bij de bepaling van de leaseverplichting rekening gehouden met eventuele inflatie of contractueel afgesproken huurstijgingen. Voor de inflatie wordt gerekend met de CPI-index. Dit percentage wordt vastgesteld ten tijde van het opstellen van de jaarrekening. De gehanteerde CPI-index bedraagt gemiddeld 3,3%.

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

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

v. Eigen vermogen

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

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

w. Vooruitontvangen baten

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

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

x. Personeelsbeloningen

Korte termijn personeelsbeloningen

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

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

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

Vergoedingen na uitdiensttreding

LVNL is verplicht de pensioenregeling onder te brengen bij Stichting Pensioenfonds ABP. De pensioenregeling wordt aangemerkt als een collectieve regeling van meerdere werkgevers. De pensioenregeling is een 'defined benefit'-regeling op basis van middelloon. De pensioenaanspraken zijn gegarandeerd met voorwaardelijke indexatie. Indexatie van pensioenaanspraken is afhankelijk van de financiële positie van ABP. De aan ABP verschuldigde pensioenpremies worden als last in de exploitatierekening verantwoord.

Voor zover de premie nog niet is betaald, is een verplichting opgenomen op de balans.

LVNL heeft naast de jaarlijks verschuldigde pensioenpremies geen juridische verplichting tot het doen van aanvullende bijdragen, indien sprake is van een financieel tekort bij ABP. Om deze reden worden alleen de op een periode betrekking hebbende verschuldigde pensioenpremies in die periode ten laste van het resultaat gebracht.

Andere lange termijn personeelsbeloningen

Voorziening FLNA/IKV Rotterdam, Eelde en Beek

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

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

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

Voorziening gratificatie bij ambtsjubilea

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

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

- toekomstige salarisstijgingen
- toekomstige rekenrente
- personeelsverloop: ontslag, sterfte en invalidering

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

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

Ontslagvergoedingen

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

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

Overige personele voorzieningen

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

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

Personeelsbeloningen overig

Compensatie bij inkomensverlies

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

y. Bepaling reële waarde

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

Vorderingen

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

Niet-afgeleide financiële verplichtingen

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

z. Rapportage WNT

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

aa. Kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld op basis van de directe methode.

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

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

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

8. Financieel risicomanagement

De volgende risico's worden door het bestuur onderkend:

- Kredietrisico
- Liquiditeitsrisico
- Marktrisico, zijnde valutarisico en renterisico

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

Kredietrisico

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

Liquiditeitsrisico

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

Valutarisico

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

Renterisico

Uit hoofde van de Comptabiliteitswet 2001 is LVNL gehouden aan schatkistbankieren waarvoor een variabele rente geldt. De rente van de rekening courant die wordt aangehouden bij het ministerie van Financiën is gebaseerd op het eendaagse interbancaire rentetarief voor het Eurogebied (Euro Overnight Index Average, EONIA). Hierdoor loopt LVNL een renterisico op deze rekening-courant positie. De verwachting is dat de rentestand gedurende 2025 gering zal dalen ten opzichte van 2024. Het renterisico voor de langlopende leningen is beperkt, aangezien een vast rentepercentage over de gehele looptijd is afgesproken. De leningen worden aangehouden tot het einde van de looptijd. Leningen worden aangegaan indien er sprake is van noodzakelijke financiering voor significante investeringen in de bedrijfsvoering.

TOELICHTING OP DE EXPLOITATIEREKENING

9. Omzet

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	2024	2023
Heffingen en-route	200.662	182.874
Heffingen terminal	85.616	79.658
Heffingen NSAA	2.902	2.619
Totaal	289.180	265.151

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

De basis voor de facturatie en bepaling van het tarief ligt in internationale wet- en regelgeving. Een gebruiker van het luchtruim is verplicht luchtverkeersdienstverlening af te nemen en hiervoor een vergoeding te betalen. De gebruiker wordt gefactureerd op basis van de werkelijk gevlogen route en daarmee het gebruik van het luchtruim. Jaarlijks wordt voor elke heffingszone een nationaal tarief per dienstverleningseenheid (service unit) bepaald. De kostengrondslag voor de verschillende heffingszones bestaat uit de kosten van verschillende dienstverleners, waarvan LVNL er één is. Andere dienstverleners zijn het KNMI, voor alle heffingszones, en MUAC, EUROCONTROL en NSA voor de en-route heffingszone. De nationale tarieven worden jaarlijks gepubliceerd in de Staatscourant. De facturatie vindt plaats tegen het tarief zoals gepubliceerd in de Staatscourant. Het tarief en-route is vastgesteld door de Statenvertegenwoordigers in de Uitgebreide Commissie van EUROCONTROL. Het tarief van de heffingszones terminal en NSAA is vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

In de hier verantwoorde omzet wordt enkel het LVNL-deel in de nationale tarieven verantwoord. Het LVNL-tarief voor en-route was in het verslagjaar 66,35 euro (2023: 64,30 euro). Voor de terminal

heffingszone was het tarief 217,64 euro (2023: 215,58 euro). Voor NSAA was het tarief 314,12 euro (2023: 279,97 euro).

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

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

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

10. Overige opbrengsten

(bedragen in € 1.000)	2024	2023
Diverse opbrengsten	15.611	11.684
Verrekening Eurocontrol	5.812	4.631
Subsidies / bijdragen derden	5.894	9.283
Totaal	27.317	25.598

De diverse opbrengsten bestaan grotendeels uit de bijdrage van Defensie voor 12,7 miljoen euro met betrekking tot 1ATM (2023: 8,7 miljoen euro). Daarnaast bestaan de diverse opbrengsten uit verschillende vormen van dienstverlening zoals onderhoud van apparatuur voor derden, doorberekening van geleverde diensten aan derden en de verhuur van ruimten aan derden. In alle gevallen betreft het verrichten van dienstverlening. LVNL verantwoordt de opbrengsten op moment van levering van de dienst.

De verrekeningen EUROCONTROL betreffen de verrekeningen van de Nederlandse contributiebijdragen aan zowel de centrale EUROCONTROL organisatie als MUAC, de verkeersvolume- en kostenrisico's van MUAC en het gedeelte van het FABEC capacity incentive scheme dat voor rekening van MUAC komt. Met het ministerie is afgesproken dat LVNL vanuit deze verrekening de uitgaven voor de vrijgestelde vluchten en VFR-verkeer bekostigt. Over het resterende bedrag, het zogenoemde vrij besteedbare deel, maakt LVNL afspraken met het ministerie. In 2024 heeft het ministerie aangegeven een deel van de verrekeningen EUROCONTROL te willen gebruiken voor het dekken van een aantal kostenposten voor de luchtverkeersdienstverlening op Bonaire en de Airspace management cell bij MUAC. Verder wordt de verrekening gebruikt voor een bijdrage aan het solidariteitsfonds dat is opgericht in verband met de oorlog in Oekraïne. Voor verdere informatie: zie toelichting 30 Gerelateerde partijen.

Subsidies / bijdragen derden bestaan voor 5,2 miljoen euro uit subsidies verkregen in het kader van investeringssubsidies vanuit het infrastructuurfonds Connecting Europe Facility for Transport (CEF Transport) en vanuit het Europees Fonds voor Strategische Investerings (EFSI). Deze laatste subsidies worden verstrekt door de European Climate, Infrastructure & Environment Executive Agency (CINEA). De in 2024 en 2023 verantwoorde subsidiebedragen betreffen subsidiegelden voor gemaakte exploitatiekosten van LVNL in deze projecten, dan wel compensatie van de afschrijvingskosten voor de reeds in gebruik genomen activa.

De Europese Commissie kan tot vijf jaar na afronding van het project een audit uitvoeren op de ingediende declaraties (juistheid, volledigheid en rechtmatigheid van onder andere aanbestedingstrajecten en of kosten in de juiste periode verantwoord zijn).

Naast de vrijval voor CINEA subsidies bestaan subsidies/bijdragen derden uit:

- Een vrijval van een door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verstrekte subsidie om de impact van onbemande luchtvaart te verkennen (369 duizend euro vrijval).
- Een vrijval van een door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verstrekte subsidie ter verbetering van de informatiehuishouding (174 duizend euro vrijval).
- Een vrijval van een door Nederlandse Olie en Gas Exploratie en Productie Associatie (NOGEPa) verstrekte subsidie ter verbetering van de radardekking op de Noordzee (150 duizend euro vrijval).
- Overige subsidievrijvallen (28 duizend euro).

11. Personeelskosten

Op totaalniveau zijn de personeelskosten gestegen ten opzichte van voorgaand jaar. In 2024 heeft een cao verhoging plaatsgevonden conform de cao-afspraken van 4,75% per januari en 2,5% per juli. Per saldo is daarmee sprake van hogere gemiddelde kosten per medewerker. De andere lange termijn personeelsbeloningen zijn gedaald door minder uitkeringen in ambtsjubilea. De overige personeelskosten zijn gedaald doordat er in 2024 een lagere eenmalige uitkering heeft plaatsgevonden ten opzichte van 2023.

Korte termijn personeelsbeloningen

De sociale lasten zijn met name gestegen door een stijging van het maximum premieloon 2024 ten opzichte van 2023, een stijging van het aantal fte en stijging van de werkgeversbijdrage voor de ziektekostenverzekering.

(bedragen in € 1.000)	2024	2023
Korte termijn personeelsbeloningen	166.692	142.949
Vergoedingen na uitdiensttreding	42.267	38.011
Andere lange termijn personeelsbeloningen	1.135	3.468
Overige personeelskosten	7.626	8.425
Totaal	217.720	192.853

(bedragen in € 1.000)	2024	2023
Salarissen	151.231	129.762
Sociale lasten	15.461	13.187
Totaal	166.692	142.949

(bedragen in € 1.000)	2024	2023
Pensioenlasten	20.512	18.163
Pensioenlasten FLNA/IKV uit lopende exploitatie	21.755	19.848
Totaal	42.267	38.011

Vergoedingen na uitdiensttreding

De vergoedingen na uitdiensttreding bestaan uit de:

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

De reguliere pensioenlasten zijn gestegen ondanks dat de totale pensioenpremie van de gemiddelde werknemer lager was in 2024 dan in 2023. De pensioenpremie is in 2024 gedaald van 27,9% naar 27,0%.

Het effect van de verlaging van de reguliere pensioenpremie was beperkt en door de stijging van cao zijn de pensioenkosten hoger vergeleken met voorgaand jaar. De pensioenkosten voor FLNA/IKV zijn met 1,9 miljoen euro gestegen doordat er meer mensen gebruik maken van de FLNA/IKV-regeling ten opzichte van voorgaand jaar en het effect van de cao stijgingen.

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

ABP	2024	2023
Dekkingsgraad	111,9%	110,5%
Grondslag	actuele marktrente	actuele marktrente
Peildatum	31-12-2024	31-12-2023

De dekkingsgraad van het ABP is beperkt gestegen.

Andere lange termijn personeelsbeloningen

Onder de andere lange termijn personeelsbeloningen worden de kosten voor de ambtsjubileumuitkeringen verantwoord. De kosten bestaan uit de dotatie aan de voorziening gratificatie bij ambtsjubilea als gevolg van de loonontwikkeling voor de komende jaren (0,8 miljoen euro), de kosten voor de reguliere opbouw van de voorziening (1,2 miljoen euro). Door de stijging van de disconteringsvoet (-0,5 miljoen euro) en enkele overige componenten (-0,4 miljoen) is er een vrijval van -0,9 miljoen euro. Per saldo is ultimo 2024 sprake van een dotatie van 1,8 miljoen euro. Hiervan wordt 0,7 miljoen euro onder de rentelasten verantwoord. Voor een verdere toelichting zie toelichting 23 Verplichtingen inzake personeelsbeloningen.

Onder de overige personeelskosten worden onder andere de vergoedingen voor reiskosten woon-/werkverkeer verantwoord. Daarnaast worden kosten verantwoord voortkomend uit dotaties aan de overige personele voorzieningen. Deze kosten zijn hoger dan voorgaand jaar.

Bezetting ultimo 2024

Het aantal actieve medewerkers van LVNL bedroeg op 31 december 2024, op basis van fulltime equivalenten (38 uur) 1.161 fte (2023: 1.082 fte). Het totaal aantal medewerkers inclusief FLNA/IKV, in opleiding en overig bedroeg 1.343 fte (2023: 1.256 fte). Er zijn 37 FTE werknemers werkzaam buiten Nederland (2023: 30 fte).

12. Afschrijvingen

(bedragen in € 1.000)	2024	2023
Materiële vaste activa	26.524	22.212
Gebruiksrechten	4.221	4.423
Totaal	30.745	26.635
(bedragen in € 1.000)	2024	2023
Gebouwen en terreinen	3.161	3.078
Verkeersleidingsapparatuur	14.205	11.971
Overige bedrijfsmiddelen	6.421	5.896
Subtotaal	23.787	20.945
Bijzondere waardevermindering activa in aanbouw	3.518	1.021
Buitengebruikstellingen	-781	246
Totaal	26.524	22.212
(bedragen in € 1.000)	2024	2023
Gebruiksrechten gebouwen en terreinen	2.831	2.688
Gebruiksrechten overige bedrijfsmiddelen	1.390	1.735
Totaal	4.221	4.423

De bijzondere waardevermindering heeft geheel betrekking op afwaardering van activa in aanbouw van het project Centralised Based. De buitengebruikstelling betreft een positief resultaat op het voorgaand jaar volledig afgewaardeerde project WAM/ADS-B. Zie verder toelichting 16.

13. Algemene kosten

(bedragen in € 1.000)	2024	2023
Inhuur personeel	24.487	26.450
Onderhoudskosten	14.372	11.832
Huisvestingskosten	8.843	11.329
Overige personeelskosten	9.284	8.134
Gebruiksrechten	6.485	5.614
Onderzoek, ontwikkelkosten en projectkosten	3.745	3.636
Verzekeringskosten	2.240	2.139
Accountants- en advieskosten	3.422	2.934
Kantoorkosten	2.413	2.279
Reis- en verblijfskosten	2.658	1.722
Meetkosten VKL apparatuur	364	362
Wagenpark	253	223
Overige algemene kosten	78	-366
Totaal	78.644	76.288

De algemene kosten stijgen op totaalniveau met 2,4 miljoen euro.

> Jaarrekening 2024 > **Toelichting op de exploitatierekening**

De belangrijkste stijgingen onder de algemene kosten doen zich voor bij de onderhoudskosten (2,5 miljoen euro) door het afsluiten van nieuwe onderhoudscontracten, reis- en verblijfskosten (0,9 miljoen euro) als gevolg van toegenomen dienstreizen, de gebruikersrechten (0,8 miljoen euro) als gevolg van gestegen kosten voor licentiecontracten (zie toelichting 17) en de overige personeelskosten (1,1 miljoen euro) in verband met uitbesteding van een deel van de opleiding tot verkeersleider. De belangrijkste dalingen onder de algemene kosten doen zich voor bij de huisvestingskosten (2,5 miljoen euro) als gevolg van de dalende energie prijzen en het inhuur van personeel (1,9 miljoen euro).

De accountantskosten onder de post accountants- en advieskosten bedragen in 2024 327 duizend euro (2023: 400 duizend euro) voor de jaarrekeningcontrole en subsidiecontroles.

(bedragen in € 1.000)	PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.	Overige dienstverlening PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.	Totaal 2024
Onderzoek van de jaarrekening	279	-	279
Overige controleopdrachten	48	-	48
Niet controleopdrachten	-	-	-
Totaal	327	-	327

14. Financieringsbaten en -lasten

(bedragen in € 1.000)	2024	2023
Rentebaten	-69	-57
Geactiveerde rente op activa in aanbouw	-868	-928
Financieringsbaten	-937	-985
Rentelasten	11.965	9.588
Koersverschillen	13	6
Rente voorzieningen personeelsbeloningen	798	711
Rente leaseverplichtingen	295	429
Bankkosten	23	18
Financieringslasten	13.094	10.752
Netto financieringslasten	12.157	9.767

De netto financieringslasten zijn in 2024 sterk gestegen ten opzichte van 2023. De stijging van de rentelasten wordt voornamelijk veroorzaakt door een hoge rente die betaald wordt over het negatieve saldo op de rekening-courant.

TOELICHTING OP DE BALANS

15. Immateriële vaste activa

Overzicht verloop immateriële vaste activa

(bedragen in € 1.000)	Activa in aanbouw
Stand per 1 januari 2024	-
Aanschafwaarde	-
Cumulatieve afschrijvingen	-
Boekwaarde per 1 januari 2024	-
Mutaties gedurende 2024	-
Investeringsen	1.070
Saldo mutaties gedurende 2024	1.070
Stand per 31 december 2024	-
Aanschafwaarde	1.070
Cumulatieve afschrijvingen	-
Boekwaarde 31 december 2024	1.070

De investering activa in aanbouw betreffen de eerste ontwikkelkosten iTEC. Deze software zal in de toekomstige jaren verder worden ontwikkeld.

In verband met deze toekomstige verwerving zijn contractuele verplichtingen aangegaan, zoals nader is toegelicht in toelichting 26 Niet in de balans opgenomen verplichtingen.

16. Materiële vaste activa

Overzicht verloop materiële vaste activa

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	Gebouwen en terreinen	Verkeersleidings-apparatuur	Overige bedrijfs-middelen	Activa in aanbouw	Totaal
Stand per 1 januari 2023					
Aanschafwaarde	136.130	338.701	81.418	157.726	713.975
Cumulatieve afschrijvingen	-82.219	-273.325	-46.327	-	-401.871
Boekwaarde 1 januari 2023	53.911	65.376	35.091	157.726	312.104
Mutaties gedurende 2023					
Investeringsen	25	338	-	41.726	42.089
Desinvesteringen (aanschafwaarde)	-4	-1.449	-1.189	-	-2.642
Desinvesteringen (cumulatieve afschrijvingen)	4	1.387	992	-	2.383
Afschrijvingen	-3.078	-11.971	-5.896	-	-20.945
Bijzondere waardevermindering	-	-	-	-1.021	-1.021
In gebruik genomen activa	1.563	19.597	5.931	-27.091	-
Saldo mutaties gedurende 2023	-1.490	7.902	-162	13.614	19.864
Stand per 31 december 2023					
Aanschafwaarde	137.714	357.187	86.160	171.340	753.422
Cumulatieve afschrijvingen	-85.293	-283.909	-51.231	-	-421.454
Boekwaarde 31 december 2023	52.421	73.278	34.929	171.340	331.968

(bedragen in € 1.000)	Gebouwen en terreinen	Verkeersleidings-apparatuur	Overige bedrijfs-middelen	Activa in aanbouw	Totaal
Mutaties gedurende 2024					
Investeringsen	-	80	74	48.698	48.852
Desinvesteringsen (aanschafwaarde)	-336	-95.250	-2.571	-	-98.157
Desinvesteringsen (cumulatieve afschrijvingen)	336	95.250	2.522	-	98.108
Afschrijvingen	-3.161	-14.214	-6.412	-	-23.787
Bijzondere waardevermindering	-	-	-	-3.684	-3.684
In gebruik genomen activa	1.474	48.514	8.776	-58.764	-
Saldo mutaties gedurende 2024	-1.687	34.380	2.389	-13.750	21.332
Stand per 31 december 2024					
Aanschafwaarde	138.852	310.531	92.439	157.590	699.412
Cumulatieve afschrijvingen	-88.118	-202.873	-55.121	-	-346.112
Boekwaarde per 31 december 2024	50.734	107.658	37.318	157.590	353.300

In verband met de toekomstige verwerving van materiële vaste activa zijn contractuele verplichtingen aangegaan, zoals nader is toegelicht in toelichting 26 Niet in de balans opgenomen verplichtingen.

Op de materiële vaste activa zijn geen zekerheden aan derden verstrekt.

De geschatte gebruiksduur is als volgt:

Materiële vaste activa	Component	Afschrijvingstermijn
Terreinen	Gebouwen en Terreinen	-
Gebouwen	Gebouwen en Terreinen	20-44 jaar
Verkeersleidingsapparatuur	Verkeersleidingsapparatuur	5-30 jaar
Installaties en machines	Overige bedrijfsmiddelen	10-25 jaar
Transportmiddelen	Overige bedrijfsmiddelen	5-10 jaar
Verbouwingen en inventaris	Overige bedrijfsmiddelen	4-10 jaar
IT-middelen	Overige bedrijfsmiddelen	3-10 jaar

Op terreinen en activa in aanbouw wordt niet afgeschreven. De overboeking van activa in aanbouw naar materiële vaste activa vindt plaats nadat het activum operationeel in gebruik is genomen. Afschrijvingsmethoden, gebruiksduur en restwaarde worden jaarlijks geëvalueerd.

Buitengebruikstelling activa (desinvesteringen)

In 2024 zijn enkele activa buitengebruik gesteld. Het betreft met name verkeersleidingapparatuur die vervangen of niet meer in gebruik is. De resterende boekwaarde betreft de buitengebruik gestelde infrastructuur en bedraagt 49 duizend euro. De inruilwaarde van de buitengebruik gestelde activa bedraagt 53 duizend euro en dit is afgehaald van de boekwaarde. Per saldo is er geen effect zichtbaar in de afschrijvingslasten, zie toelichting 12).

Schattingswijziging

De jaarlijkse evaluatie van de resterende gebruiksduur van activa heeft met ingang 2024 geleid tot een aantal aanpassingen. De verlenging van de gebruiksduur van het huidige AAA-verkeersleidingssysteem en een aantal daaraan gerelateerde perifere systemen is de belangrijkste aanpassing. Deze levensduuraanpassingen hebben geen significante impact op toekomstige afschrijvingskosten aangezien de betreffende systemen al grotendeels zijn afgeschreven.

Activa in aanbouw

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

(bedragen in € 1.000)	2024	2023
Primaire verkeersleidingssysteem (iCas)	123.544	105.754
Overige verkeersleidingssystemen	19.616	26.712
ICT-onderwerpen	5.242	4.320
Centralised Base	2.876	7.030
Vervanging TAR-toezichttorens door WAM/ADS-B	392	-
Civiel-militaire samenwerking	185	15.542
Outbound Planning	18	7.438
Overige werken	6.787	4.544
Totaal	158.660	171.340

In gebruik genomen activa (investeringen)

In 2024 is voor 58,8 miljoen euro aan activa in gebruik genomen. Dit betreft onder meer:

- Ingebruikname van CivMil Voice Communication (18,0 miljoen euro)
- Ingebruikname Outbound Planning (DMAN) (7,5 miljoen euro)
- Ingebruikname Mustang Nation Wide (3,7 miljoen euro)
- Ingebruikname OPS Decision Support Tool (3,4 miljoen euro)
- Vervanging van ILS systeem Schiphol 18C en 36C (3,7 miljoen euro)
- Vervanging Firewall (1,6 miljoen euro)
- Vervanging van multilateratiesysteem (MLT) bij de regionale units (1,6 miljoen euro)
- Reguliere afdelingsinvesteringen van afdeling Gebouwen, Services en Infrastructuur (2,7 miljoen euro)

Bijzondere waardevermindering activa in aanbouw en buitengebruikstelling

In het najaar van 2024 heeft LVNL besloten om het project Centralised Base uit te stellen tot na de implementatie van iCAS. Het betekent in dit geval dat het project voor langere tijd niet verder wordt doorontwikkeld en geïmplementeerd. Dit event is een trigger geweest voor een bijzondere waardevermindering van de activa in ontwikkeling. Centralised Base zal vanwege de technische ontwikkelingen niet worden voltooid met een groot deel van de huidige hardware. Het project had eind 2024 een geactiveerde waarde aan activa in aanbouw van 7,2 miljoen euro. Een totale waarde van 3,7 miljoen euro aan activa in aanbouw is afgewaardeerd naar nihil. Daarnaast is een deel van de bestaande activa overgeheveld naar projecten van andere afdelingen. Voor 0,6 miljoen euro aan activa is daarmee in gebruik genomen in 2024.

Daarnaast is voorgaand jaar project WAM/ADS-B (vervanging van de huidige TAR-toezichttorens op luchthaven Schiphol en Groningen Airport Eelde door het Wide Area Multilateration (WAM) and Automatic Dependent Surveillance Broadcast (ADS-B)-systeem) stopgezet en volledig afgewaardeerd als gevolg van vertraging door technische tegenvallers. LVNL is in 2024 met de leverancier overeengekomen dat een groot deel van de geleden schade is vergoed. Dit heeft geleid tot een eenmalige opbrengst buitengebruik gestelde activa in 2024.

Geactiveerde rente

In 2024 bedraagt de geactiveerde rente 868 duizend euro (2023: 928 duizend euro). Dit komt neer op een gemiddelde kapitaalkostenvoet van 2,66 procent (2023: 2,36 procent) voor generiek gefinancierde investeringen. Daarnaast heeft LVNL voor een aantal investeringen specifieke financiering aangetrokken. Voor de ontwikkeling van het primaire luchtverkeersleidingssysteem zijn specifieke leningen afgesloten. De geactiveerde rente voor deze investeringen wordt separaat berekend op basis van de rentepercentages van de bijbehorende leningen.

17. Gebruiksrechten en leaseverplichtingen

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	2024	2023
Gebruiksrechten	47.824	42.646
Leaseverplichting	41.567	36.016

De gebruiksrechten bestaan met name uit erfpachtcontracten voor de LVNL-kantoorgebouwen en het Polaris-trainingscentrum op Schiphol-Oost, de verkeerstorens op Schiphol en overige erfpachtovereenkomsten voor onder meer plaatsing van radar- en bakensystemen. Daarnaast bestaan de gebruiksrechten uit gewaardeerde huurcontracten voor bedrijfsruimtes op Schiphol, Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde, Maastricht Aachen Airport en Luchthaven Lelystad en overige huur- en leasecontracten. In 2024 zijn enkele nieuwe contracten afgesloten, waarvan een meerjarig contract met betrekking tot IT-infrastructuur de grootste is.

Het verschil tussen de gebruiksrechten en de leaseverplichting wordt veroorzaakt door afgekochte erfpachtrechten voor trainingscentrum Polaris (5,1 miljoen euro) en gewaardeerde investeringsbijdrages voor gehuurde bedrijfsruimtes op Luchthaven Lelystad (1,5 miljoen euro). Beide kennen geen leaseverplichting en worden over de looptijd van de erfpachtovereenkomst respectievelijk huurovereenkomst afgeschreven.

Onder de algemene kosten (zie toelichting 13) is een bedrag van 6,5 miljoen euro (2023: 5,6 miljoen euro) opgenomen aan kosten gebruikersrechten. Dit bedrag bestaat uit:

- Kortlopende licentiecontracten met een looptijd korter dan 12 maanden (5,0 miljoen euro). Deze contracten worden niet gewaardeerd conform IFRS 16.
- Huurlijnen en huur van radiospectrum (1,4 miljoen euro). Hiervan heeft LVNL niet het unieke gebruiksrecht. In beide gevallen is de leverancier verantwoordelijk voor het functioneren van de huurlijnen dan wel radiofrequenties.

- Overige contracten met een beperkte waarde (zogenaamde low-value activa) die niet zijn verantwoord als gebruiksrecht (0,1 miljoen euro).

Het verloopoverzicht van de gebruiksrechten is als volgt:

(bedragen in € 1.000)	Gebouwen en terreinen	Overige bedrijfsmiddelen	Totaal
Boekwaarde 1 januari 2023	57.409	3.737	61.146
Mutaties gedurende 2023			
Nieuwe contracten	85	11.505	11.590
Afschrijvingen	-2.688	-1.735	-4.423
Voortijdige beëindiging leasecontract	-	-	-
Herwaarderingen	1.509	-517	992
Levensduuraanpassingen erfpachtovereenkomsten	-26.659	-	-26.659
Saldo mutaties gedurende 2023	-27.753	9.253	-18.500
Boekwaarde 31 december 2023	29.656	12.990	42.646
Mutaties gedurende 2024			
Nieuwe contracten	-	6.075	6.075
Afschrijvingen	-2.831	-1.390	-4.221
Desinvesteringen	-	-104	-104
Voortijdige beëindiging leasecontract	-	-	-
Herwaarderingen	2.138	1.290	3.428
Levensduuraanpassingen erfpachtovereenkomsten	-	-	-
Saldo mutaties gedurende 2024	-693	5.871	5.178
Boekwaarde 31 december 2024	28.963	18.861	47.824

Het verloopoverzicht van de leaseverplichting is als volgt:

(bedragen in € 1.000)	Gebouwen en terreinen	Overige bedrijfsmiddelen	Totaal
Stand per 1 januari 2023	52.155	2.022	54.177
Mutaties gedurende 2023			
Nieuwe contracten	85	11.505	11.590
Toevoeging rente	429	-	429
Betaalde huur/lease-termijnen	-2.770	-1.513	-4.283
Voortijdige beëindiging leasecontract	-	-	-
Herwaarderingen	-214	976	762
Levensduuraanpassingen erfpachtovereenkomsten	-26.659	-	-26.659
Saldo mutaties gedurende 2023	-29.129	10.968	-18.161
Stand per 31 december 2023	23.026	12.990	36.016
Mutaties gedurende 2024			
Nieuwe contracten	-	6.075	6.075
Toevoeging rente	256	40	296
Betaalde huur/lease-termijnen	-2.516	-1.405	-3.921
Voortijdige beëindiging leasecontract	-	-	-
Herwaarderingen	1.940	1.161	3.101
Levensduuraanpassingen erfpachtovereenkomsten	-	-	-
Saldo mutaties gedurende 2024	-320	5.871	5.551
Stand per 31 december 2024	22.706	18.861	41.567

> Jaarrekening 2024 > **Toelichting op de balans**

De leaseverplichting bedraagt ultimo 2024 in totaal 41,6 miljoen euro. Het kortlopende deel van de verplichting bedraagt 6,1 miljoen euro.

De herwaardering van het gebruiksrecht en de leaseverplichting is het gevolg van aanpassingen op bestaande contracten. Tussen de herwaardering van het gebruiksrecht en de leaseverplichting zit een verschil van 0,3 miljoen euro (2023: 0,2 miljoen euro), wat veroorzaakt wordt door de herwaardering van een contract met betrekking tot de Right of Use conform IFRS-16.

18. Vorderingen

(bedragen in € 1.000)	2024	2023
Debiteuren	53.133	44.633
Vordering EUROCONTROL	982	1.874
Nog te ontvangen subsidie	17.347	14.864
Overige vorderingen	24	27
Overlopende activa	5.185	6.099
Kassiersfunctie EUROCONTROL	47.883	52.603
Totaal	124.554	120.100

Onder de post debiteuren is de positie opgenomen die LVNL heeft voor haar aandeel in de Nederlandse tarieven in de heffingszones en-route, terminal, NSAA en voor diensten aan derden. Het aandeel in de tarieven van EUROCONTROL en KNMI wordt afzonderlijk gepresenteerd, omdat LVNL een kassiersfunctie vervult en de risico's op volume en kosten bij deze derde partijen liggen. Zie hiervoor toelichting 24 Handels- en overige schulden waar het nog af te dragen deel van de heffingen aan KNMI en NSA is opgenomen.

LVNL brengt 13,26 procent (2023: 9,97 procent) interest in rekening aan haar debiteuren en-route en terminal over de openstaande saldi die niet binnen de betalingstermijn van dertig dagen zijn voldaan. De debiteuren zijn op 31 december als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2024	2023
En-route	32.876	30.835
Terminal	14.239	12.769
NSAA	973	1.000
Overige	7.974	3.254
Voorziening voor oninbaarheid	-2.929	-3.225
Totaal	53.133	44.633

De voorziening voor oninbare vorderingen bedraagt 2,9 miljoen euro (2023: 3,2 miljoen euro). De voorziening is gevormd op basis van een inschatting van het verwachte kredietrisico. In 2024 is voor een bedrag van 239 duizend euro (2023: 129 duizend euro) onttrokken aan voorzieningen.

(bedragen in € 1.000)	2024	2023
Stand per 1 januari	-3.225	-3.313
Onttrekkingen	239	129
Vrijval / Dotaties	57	-41
Stand per 31 december	-2.929	-3.225

De vordering EUROCONTROL bestaat uit de door EUROCONTROL te veel opgevraagde contributie ten opzichte van de werkelijke kosten van het jaar. Deze post wordt in het volgende contributiejaar verrekend met de contributie over het betreffende jaar. Deze verrekening vindt dus niet plaats via de tariefbepaling, maar is een daadwerkelijke verrekening met LVNL. De verrekening vanuit 2023 heeft plaatsgevonden in het vierde kwartaal van 2024.

De post nog te ontvangen subsidie is het verschil tussen de verantwoorde subsidies en de vooruitontvangen subsidiebedragen. CINEA heeft een voorfinanciering verstrekt van veertig procent van het toegekende subsidiebedrag. Deze voorfinanciering wordt steeds voor een periode van twee jaar afgegeven. Het resterende deel ontvangt LVNL bij de definitieve toekenning van de subsidie na afloop van de subsidieperiode. Voor een verdere toelichting zie ook paragraaf 22 Vooruitontvangen baten.

De overlopende activa zijn op 31 december als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2024	2023
Licenties	3.903	4.725
Verzekeringspremie gebouwen en bedrijfsmiddelen	631	627
Overige posten	651	747
Totaal	5.185	6.099

Er zijn geen bijzonderheden ten aanzien van de overlopende activa.

LVNL vervult in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de kassiersfunctie voor de financiering van het Nederlandse aandeel in de kosten van EUROCONTROL. EUROCONTROL is een intergouvernementele organisatie waarvoor de aangesloten lidstaten ieder kwartaal een contributie betalen als bijdrage in de jaarlijkse kosten. De kosten van EUROCONTROL zijn, net als de en-route kosten van LVNL, verwerkt in het en-route tarief. LVNL ontvangt dit EUROCONTROL aandeel in de en-route heffingen. Vanuit dit ontvangen EUROCONTROL aandeel in de en-route heffingen betaalt LVNL ieder kwartaal de contributie namens Nederland aan EUROCONTROL. Het beheer van deze EUROCONTROL ontvangsten en contributie betalingen is verwerkt in de kassiersfunctie EUROCONTROL op de balans van LVNL.

EUROCONTROL en MUAC, als onderdeel van EUROCONTROL, zijn gehouden aan hetzelfde Europese prestatiesturingsmechanisme als LVNL. Dat betekent dat het kosten- en volumerisico van toepassing is op specifieke organisatieonderdelen van EUROCONTROL. Dit leidt ertoe dat LVNL voor EUROCONTROL verrekeningseffecten die hieruit voortvloeien in de kassiersfunctie moet faciliteren. In de situatie waarin de Europese prestatiesturingsregeling niet toestaat dat er volledig wordt verrekend met de luchtruimgebruikers via de toekomstige tarieven, is het aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om voor LVNL te bepalen wat met deze positie moet worden gedaan.

Door de reisbeperkingen als gevolg van de COVID-19-pandemie is een aanzienlijke vordering ontstaan op de luchtvaartmaatschappijen. Deze vordering wordt sinds begin 2023 verrekend met de luchtvaartmaatschappijen gespreid over zeven jaar. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat staat garant voor de financiering van deze vordering. De garantstelling is verwerkt in de rekening courant faciliteit van 275 miljoen euro.

19. Geldmiddelen en kasequivalenten

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	2024	2023
Rekening-courant Ministerie van Financiën	-241.289	-226.827
Bank	-	-
Kas	3	3
Totaal	-241.286	-226.824

In 2024 is de liquide middelen positie van LVNL afgenomen. De rekening-courant limiet bij het ministerie van Financiën is 275 miljoen euro, gelijk aan de limiet in 2023. De rekening-courant schuld aan het ministerie van Financiën is gedurende het boekjaar toegenomen met 14,5 miljoen euro naar 241,3 miljoen euro (zie ook toelichting 28 op het kasstroomoverzicht).

Gedurende het jaar 2024 is het rentepercentage gedaald van 3,9 procent naar 2,9 procent per ultimo boekjaar. Het betreft een variabele rente. De rekening-courant is op basis van het langdurige karakter van deze positie verantwoord onder de langlopende verplichtingen.

De geldmiddelen, tot het maximale bedrag van de kredietlimiet, staan ter vrije beschikking van LVNL. De nominale waarde van bovengenoemde bedragen is nagenoeg gelijk aan de reële waarde.

20. Eigen vermogen

Het eigen vermogen bestaat uit een bestemmingsfonds en een egalisatiereserve. Het onderscheid vindt zijn oorsprong in de invoering van de Europese Prestatieregeling en de daaruit voortvloeiende aanpassingen in de heffingenverordening. Het bestemmingsfonds is bedoeld om financiële effecten van de risico's voor LVNL te kunnen opvangen uit hoofde van de prestatieregeling. De egalisatiereserve omvat voor de luchtruimgebruikers van en-route en terminal het verrekenbare deel van de financiële effecten van de risico's uit hoofde van de prestatieregeling¹. Voor de NSAA heffingszone bevat de egalisatiereserve het met de gebruikers verrekenbare deel van de gerealiseerde over- en onderdekking. NSAA dienstverlening is geen onderdeel van de Europese prestatiesturingsregeling. De egalisatiereserve wordt via de tarieven met de luchtruimgebruikers verrekend.

(bedragen in € 1.000)	2024	2023
Bestemmingsfonds	97.260	100.126
Egalisatiereserve	-271.021	-259.093
Onverdeeld resultaat voorgaand boekjaar	-	-
Resultaat boekjaar	-22.769	-14.794
Totaal	-196.530	-173.761

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

In 2019 hebben het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en LVNL het onderzoek afgerond naar een set van normen en richtlijnen voor het bestemmingsfonds voor LVNL. Voor het bestemmingsfonds is een bandbreedte van 55 - 95 miljoen euro afgesproken voor de financiële consequenties die kunnen voortvloeien uit de verkeer- en kostenrisico's uit de EU-prestatiesturingsregeling. De gevolgen van de COVID-19-pandemie voor het totale eigen vermogen van LVNL zijn fors en zijn in de egalisatiereserve verwerkt. De COVID-19 schuld van 233,4 miljoen euro wordt namelijk verspreid over een periode van zeven jaar met de luchtvaartmaatschappijen verrekend. In 2023 is gestart met het verrekenen, de laatste verrekening vindt plaats in 2029. Het resultaat van het boekjaar bedraagt voor resultaatbestemming 22,8 miljoen euro negatief. Het totale eigen vermogen bedraagt op balansdatum 196,5 miljoen euro negatief.

Bestemmingsfonds

(bedragen in € 1.000)	En-route	Terminal	NSAA	Overige diensten	Totaal
Saldo per 1 januari 2024	56.339	43.453	-	334	100.126
Resultaatbestemming 2023	-4.645	1.779	-	-	-2.866
Saldo per 31 december 2024	51.694	45.232	-	334	97.260

De toevoeging van het resultaat 2023 aan het bestemmingsfonds bevat de componenten kostenrisico, volumerisico en andere toewijsbare componenten waarvoor LVNL het risico draagt. Voor 2023 is dit hoofdzakelijk de verwerking van de effecten van de inflatie. Een ander risico component wat niet met de gebruikers kan worden verrekend zijn de exploitatiekosten voor Lelystad omdat de luchthaven nog niet in gebruik is. Dit zorgt jaarlijks voor een tekort ter grootte van de exploitatiekosten voor Lelystad Airport in de terminal exploitatie.

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

Egalisatiereserve

De op de balans verantwoorde egalisatiereserve weerspiegelt het nog met de gebruikers te verrekenen bedrag. De egalisatiereserve in onderstaande tabel toont de bestemming van het resultaat 2023. Per ultimo boekjaar 2024 bedraagt het saldo van de egalisatiereserve 271 miljoen euro negatief (2023: 259 miljoen euro negatief) en is het als volgt te specificeren naar gebruikers:

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	En-route	Terminal	NSAA	Overige diensten	Totaal
Saldo per 1 januari 2024	-205.936	-54.323	1.166	-	-259.093
Resultaatbestemming 2023	-8.109	-3.663	-156	-	-11.928
Saldo per 31 december 2024	-214.045	-57.986	1.010	-	-271.021

a. Egalisatiereserve en-route en terminal

Het bedrag dat op basis van de risicodelingsafspraken in de prestatiesturingsregeling met de luchtruimgebruikers van en-route en terminal over het jaar 2023 mag worden verrekend, is verwerkt in de resultaatbestemming op basis van goedkeuring van de resultaatbestemmingsbrief door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De negatieve resultaten komen grotendeels ten laste van de en-route egalisatiereserve en worden verrekend in toekomstige jaren. De inflatiecorrectie is een groot eenmalig component in de onttrekking uit de egalisatiereserve voor het jaar 2023.

b. Egalisatiereserve NSAA

De resultaten behaald op de helikopteractiviteiten worden conform de geldende internationale wet- en regelgeving voor de luchtvaartsector verrekend in de tarieven volgens de geldende verrekeningsmethodiek. Dit houdt in dat resultaten na twee jaar in de tariefverrekening met de eindgebruiker worden meegenomen (de zogenaamde “N+2”-methode).

Resultaat boekjaar

Het resultaat per ultimo boekjaar 2024 bedraagt 22,8 miljoen euro negatief waarbij resultaatbestemming plaatsvindt na goedkeuring van het voorstel resultaatbestemming. De bestemming van het resultaat over 2023 is verwerkt in het bestemmingsfonds en de egalisatiereserve.

21. Leningen en overige financieringsverplichtingen

De leningen en overige financieringsverplichtingen zijn als volgt gespecificeerd:

	2024			2023		
<i>(bedragen in € 1.000)</i>	Kortlopend	Langlopend	Totaal	Kortlopend	Langlopend	Totaal
Leningen banken	24.926	279.394	304.320	22.478	253.703	276.181

Het verloop van de leningen is in 2024 als volgt:

(bedragen in € 1.000)				2024	2023
Leningdeel	Aflossing in	Rente	Valuta	Boekwaarde	Boekwaarde
Min. van Financiën	2028	2,89%	EUR	6.784	8.480
Min. van Financiën	2039	2,28%	EUR	1.661	1.772
Min. van Financiën	2041	0,64%	EUR	19.957	21.130
Min. van Financiën	2029	0,00%	EUR	1.900	2.280
Min. van Financiën	2049	0,21%	EUR	28.500	29.640
Min. van Financiën	2032	0,00%	EUR	4.688	5.313
Min. van Financiën	2030	0,00%	EUR	2.310	2.730
Min. van Financiën	2035	0,00%	EUR	4.060	4.447
Min. van Financiën	2027	0,00%	EUR	1.114	1.486
Min. van Financiën	2042	0,00%	EUR	33.709	35.582
Min. van Financiën	2030	0,00%	EUR	5.040	5.880
Min. van Financiën	2031	0,00%	EUR	6.630	7.650
Min. van Financiën	2041	0,00%	EUR	6.353	6.738
Min. van Financiën	2031	0,00%	EUR	10.500	12.000
Min. van Financiën	2051	0,19%	EUR	3.870	4.013
Min. van Financiën	2036	0,05%	EUR	4.800	5.200
Min. van Financiën	2036	0,05%	EUR	3.840	4.160
Min. van Financiën	2051	0,19%	EUR	7.560	7.840
Min. van Financiën	2028	0,09%	EUR	3.143	3.929
Min. van Financiën	2038	0,32%	EUR	4.612	4.941
Min. van Financiën	2043	0,34%	EUR	21.764	22.909

(bedragen in € 1.000)				2024	2023
Leningdeel	Aflossing in	Rente	Valuta	Boekwaarde	Boekwaarde
Min. van Financiën	2036	2,00%	EUR	10.640	11.527
Min. van Financiën	2041	2,09%	EUR	5.440	5.760
Min. van Financiën	2032	2,04%	EUR	12.000	13.500
Min. van Financiën	2033	2,79%	EUR	9.810	10.900
Min. van Financiën	2042	2,86%	EUR	2.250	2.375
Min. van Financiën	2030	2,80%	EUR	4.971	5.800
Min. van Financiën	2033	2,75%	EUR	13.500	15.000
Min. van Financiën	2038	2,36%	EUR	9.344	10.000
Min. van Financiën	2035	2,35%	EUR	2.954	3.200
Min. van Financiën	2044	2,75%	EUR	15.117	-
Min. van Financiën	2039	2,87%	EUR	15.000	-
Min. van Financiën	2040	2,45%	EUR	15.000	-
Min. van Financiën	2040	2,45%	EUR	5.500	-
				304.320	276.180

De samenstelling van de leningen per 31 december is als volgt:

(bedragen in € 1.000)	2024
Saldo per 1 januari 2024	276.180
Aflossing leningen	-22.860
Aangetrokken nieuwe lening	51.000
Saldo per 31 December 2024	304.320

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

Op 31 december 2024 bedraagt het kortlopende deel van de leningen 24,9 miljoen euro (31 december 2023: 22,5 miljoen euro). Dit deel is opgenomen onder de kortlopende verplichtingen.

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

In 2024 zijn vier nieuwe leningen aangetrokken bij het ministerie van Financiën.

22. Vooruitontvangen baten

De vooruitontvangen baten zijn op 31 december als volgt gespecificeerd:

(bedragen in € 1.000)	2024	2023
Langlopende verplichtingen		
Activa in aanbouw	26.288	24.606
Subsidie	29.100	21.830
Totaal	55.388	46.436
Kortlopende verplichtingen		
Activa in aanbouw	1.154	1.126
Subsidie	749	3.360
Totaal	1.903	4.486
Totaal	57.291	50.922

Activa in aanbouw - vooruitontvangen

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

De vooruitontvangen bedragen van NOGEPA hebben betrekking op het verbeteren van de veiligheid van burgerhelikopteroperaties in de NSAA. Met deze bedragen kon het exploitatierisico voor LVNL worden beperkt en kon een extreem sterke stijging van de tarieven worden voorkomen. Per 31 december 2024 bedraagt het niet vrijgevalLEN deel van deze subsidiebijdrage 0,6 miljoen euro (31 december 2023: 0,8 miljoen euro).

Voor de ontwikkeling van de civiel-militaire samenwerking ontvangt LVNL een bijdrage in de kosten vanuit het ministerie van Defensie. Dit geldt ook voor het ontwikkelde voice communicatiesysteem dat in 2024 in gebruik is genomen. Per 31 december 2024 bedraagt het niet vrijgefallen deel van deze subsidiebijdrage 6,3 miljoen euro (31 december 2023: 6,5 miljoen euro).

In 2019 is Polaris in gebruik genomen. Ieder jaar valt een deel van het vooruitontvangen bedrag met betrekking tot Polaris vrij ter dekking van de afschrijvingskosten. Per 31 december 2024 bedraagt het niet vrijgefallen deel van deze subsidiebijdrage 8,2 miljoen euro (31 december 2023: 8,8 miljoen euro).

Voor het verkeersleidingssysteem iCAS zal de vrijval plaatsvinden bij ingebruikname. Per 31 december 2024 bedraagt het niet vrijgevallen deel van deze subsidiebijdrage 12,3 miljoen euro (31 december 2023: 9,6 miljoen euro).

Subsidies - vooruitontvangen

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

LVNL heeft hiervoor een (verwachte) bijdrage vanuit de subsidie verantwoord van 84,2 miljoen euro (2023: 83,0 miljoen euro). Hiervan heeft 26,9 miljoen euro (2023: 30,9 miljoen euro) betrekking op gemaakte kosten verantwoord onder de activa in aanbouw. Deze subsidie valt vrij als het actief operationeel in gebruik wordt genomen. De jaarlijkse vrijval wordt bepaald op basis van de levensduur van het actief. De subsidie vanuit CINEA is in 2024 voor het deel van de gemaakte exploitatiekosten op de projecten direct verantwoord in het resultaat onder de overige opbrengsten en bedraagt in totaal 5,2 miljoen euro (2023: 8,4 miljoen euro).

Daarnaast heeft LVNL voorfinanciering ontvangen vanuit CINEA.

23. Verplichtingen inzake personeelsbeloningen

Het verloop in 2024 van de verplichtingen inzake personeelsbeloningen is als volgt gespecificeerd:

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	FLNA/IKV Rotterdam, Eelde en Beek	Gratificatie bij ambtsjubilea	Overige personele verplichtingen	Totaal
Saldo per 1 januari 2024	3.472	21.639	3.284	28.395
Exploitatie boekjaar:				
Rente over de verplichting	94	704	20	818
Dotaties aan voorziening	51	985	3.000	4.036
Vrijval voorziening	-	-	-100	-100
Actuarieel verlies/winst (-)	85	150	3	238
	230	1.839	2.922	4.991
Onttrekking voorziening				
Uitbetaalde uitkeringen in het boekjaar	1.219	1.202	2.681	5.102
Saldo per 31 december 2024	2.483	22.276	3.523	28.282

> Jaarrekening 2024 > Toelichting op de balans

	2024			2023		
(bedragen in € 1.000)	Kortlopend	Langlopend	Totaal	Kortlopend	Langlopend	Totaal
FLNA/IKV Rotterdam, Eelde en Beek	1.074	1.409	2.483	1.264	2.208	3.472
Gratificatie bij ambtsjubilea	1.624	20.652	22.276	1.250	20.389	21.639
Overige personele verplichtingen	1.873	1.650	3.523	1.599	1.685	3.284
Totaal	4.571	23.711	28.282	4.113	24.282	28.395

FLNA/IKV Rotterdam, Eelde en Beek

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

Aan de waardering van de verplichting ligt een actuariële berekening ten grondslag. Zie onderstaande tabel voor de actuariële veronderstellingen en overige uitgangspunten.

	31 december 2024	31 december 2023
Disconteringsvoet	2,8 procent	3,3 procent
Beleggingsrendement	N.v.t. LVNL beschikt niet over beleggingen voor de financiering van deze verplichting.	N.v.t. LVNL beschikt niet over beleggingen voor de financiering van deze verplichting.
Algemene loonstijging	Operationeel personeel: In zijn algemeenheid wordt uitgegaan van 2,25 procent per kalenderjaar. Niet-operationeel personeel: In zijn algemeenheid wordt uitgegaan van 2,25 procent per kalenderjaar.	Operationeel personeel: 4,75 procent per januari 2024 en 2,5 procent per juli 2024, daarna 2,25 procent per jaar.
Overlevingskansen	Prognosetafel AG2024, met ervaringssterfte	Prognosetafel AG2022, met ervaringssterfte
Arbeidsongeschiktheid	0,0 procent	0,0 procent
Ontslagkansen	0,0 procent	0,0 procent

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

De lasten met betrekking tot deze FLNA/IKV-uitkeringen in het boekjaar 2024 en de verwachting voor 2025 zijn opgenomen in onderstaande tabel:

(bedragen in € 1.000)	2024	2025
Rente over de verplichting	94	54
Actuarieel resultaat/vrijval voorziening	117	-
Aanpassing disconteringsvoet	19	-
Netto last	230	54

Het actuarieel resultaat is per saldo een last die voornamelijk wordt veroorzaakt door de verwachte loonontwikkeling voor 2025 en verder (66 duizend euro). Het actuarieel verlies van 230 duizend euro wordt in afwijking van IAS 19 verantwoord in de exploitatierekening en niet als een directe vermogensmutatie in het eigen vermogen.

Naar verwachting wordt in 2025 een bedrag van 1,1 miljoen euro onttrokken aan de verplichting. In de periode 2026-2029 wordt naar verwachting het resterende bedrag van 1,4 miljoen euro onttrokken aan de verplichting FLNA/IKV Rotterdam, Eelde en Beek.

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

Gratificatie bij ambtsjubilea

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

	31 december 2024	31 december 2023
Disconteringsvoet	3,4 procent	3,2 procent
Beleggingsrendement	N.v.t.	N.v.t.
	LVNL beschikt niet over beleggingen voor de financiering van deze verplichting.	LVNL beschikt niet over beleggingen voor de financiering van deze verplichting.
Algemene loonstijging	Operationeel personeel: In zijn algemeenheid wordt uitgegaan van 2,25 procent per kalenderjaar.	Operationeel personeel: 4,75 procent per januari 2024 en 2,5 procent per juli 2024, daarna 2,25 procent per jaar.
	Niet-operationeel personeel: In zijn algemeenheid wordt uitgegaan van 2,25 procent per kalenderjaar.	Niet-operationeel personeel: 4,75 procent per januari 2024 en 2,5 procent per juli 2024, daarna 2,25 procent per jaar.
Overlevingskansen	Prognosetafel AG2024, met ervaringssterfte	Prognosetafel AG2022, met ervaringssterfte
Individuele salarisstijging, afhankelijk van leeftijd	Operationeel personeel: 12 procent (tot 27 jaar), 10 procent (28-29 jaar), 9 procent (30-31 jaar), 4 procent (32-39 jaar), 1 procent (40+ jaar).	Operationeel personeel: 12 procent (tot 27 jaar), 10 procent (28-29 jaar), 9 procent (30-31 jaar), 4 procent (32-39 jaar), 1 procent (40+ jaar).
	Niet-operationeel personeel: 8,00 procent (tot 27 jaar), 5,00 procent (28-29 jaar), 3,00 procent (30-39 jaar), 1,00 procent (40-54 jaar), 0,00 procent (55+ jaar)	Niet-operationeel personeel: 8,00 procent (tot 27 jaar), 5,00 procent (28-29 jaar), 3,00 procent (30-39 jaar), 1,00 procent (40-54 jaar), 0,00 procent (55+ jaar)
Arbeidsongeschiktheid	0,25 procent	0,25 procent

	31 december 2024	31 december 2023
Ontslagkansen	Operationeel personeel 0,0 procent	Operationeel personeel 0,0 procent
	Niet-operationeel personeel 6,5 procent	Niet-operationeel personeel 5 procent

De personeelslast met betrekking tot de ambtsjubilea in 2024 en de verwachting voor 2025 is als volgt:

(bedragen in € 1.000)	2024	2025
Rente over de verplichting	704	764
Aan dienstjaar toegerekende rechten	985	993
Actuarieel resultaat	649	-
Aanpassing disconteringsvoet	-499	-
Totaal	1.839	1.757

Het actuair resultaat over 2024 betreft per saldo een last als gevolg van een dotatie door hogere toekomstige uitkeringen, die gecompenseerd wordt door een vrijval als gevolg van een hogere gehanteerde disconteringsvoet. Het actuair resultaat wordt verantwoord in de exploitatierekening.

In de verplichting zijn de vergoedingsrechten opgenomen voor de ambtsjubilea bij een dienstverband van 12,5 jaar, 25 jaar, 40 jaar en 50 jaar.

Naar verwachting wordt in 2025 een bedrag van 1,6 miljoen euro ten laste van de verplichting gebracht. In de periode 2026-2029 wordt naar verwachting 4,9 miljoen euro (contante waarde van de toekomstige uitkeringen) van de totale verplichting uitgekeerd. Voor de periode langer dan vijf jaar bedraagt de verwachte uitkering 15,8 miljoen euro.

Overige personele verplichtingen

In de overige personele verplichtingen zijn voorzieningen opgenomen voor (langdurig) zieke medewerkers, wachtgeldregelingen, ontslagvergoedingen, aanvullende uitkeringen bij arbeidsongeschiktheid en (aanvullende) uitkeringen bij werkloosheid. De disconteringsvoet ultimo 2024 is 2,8 procent (2023: 3,7 procent). Ook de resterende ontslagvergoedingen uit het programma 'Inkomsten en Uitgaven in Balans 2009' (IUB 2009) worden in de overige personele verplichtingen verantwoord. De disconteringsvoet ultimo 2024 is 2,7 procent (2023: 3,3 procent).

De dotatie aan de voorziening is het gevolg van nieuwe verplichtingen voor individuele medewerkers. Daarnaast zijn de dotaties aan en vrijvallen van de voorziening het gevolg van aanpassingen van diverse uitkeringen.

Naar verwachting wordt in 2025 een bedrag van 2,9 miljoen euro (contante waarde van de toekomstige uitkeringen) aan de voorziening onttrokken en aan begunstigden uitgekeerd. In de periode 2026 tot en met 2029 wordt naar verwachting een resterend bedrag van 0,6 miljoen euro uitgekeerd. In de exploitatierekening 2025 zal de rentelast 20 duizend euro bedragen (2023: 117 duizend euro).

Gevoeligheidsanalyse verplichtingen inzake personeelsbeloningen

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

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

Indien de disconteringsvoet die is gehanteerd bij het contant maken van deze verplichtingen kleiner is dan 1 procent is in onderstaande tabel bij de bepaling van de waarde uitgegaan van een negatieve rente.

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	Huidige stand	DV -1%	DV +1%	Loon +1%
FLNA/IKV	2.483	2.522	2.445	2.496
Ambtsjubilea	22.276	24.971	20.036	24.999
Overige personele voorzieningen	3.523	3.533	3.483	3.552
	28.282	31.026	25.964	31.047

24. Handels- en overige schulden

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

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	2024	2023
Belastingen en sociale verzekeringspremies	18.374	16.519
Crediteuren	11.229	12.520
Personeelsgerelateerde schulden	11.097	10.193
Overige schulden	5.181	5.437
Inhuur personeel	1.101	1.731
Nog te betalen rente	3.141	3.253
KNMI	295	322
NSA	114	162
Totaal	50.532	50.137

Belastingen en sociale verzekeringspremies		
(bedragen in € 1.000)	2024	2023
Loonheffing	12.978	10.983
Omzetbelasting	2.747	814
Pensioenpremie	2.649	4.722
Totaal	18.374	16.519

Personeelsgerelateerde schulden		
(bedragen in € 1.000)	2024	2023
Vakantietoeslagen	6.087	5.373
Verlofdagen	4.871	4.677
Overige personeelsgerelateerde schulden	139	143
Totaal	11.097	10.193

Overige schulden

(bedragen in € 1.000)	2024	2023
Overige personeelskosten	387	556
Advieskosten	269	210
Onderhoudskosten	1.136	929
Onderzoeks- en ontwikkelingskosten	273	426
Huur- en leasekosten	307	21
Energiekosten	424	837
Overige algemene kosten	2.385	2.458
Totaal	5.181	5.437

De handels- en overige schulden bestaan ultimo 2024 uit posten die voortkomen uit de reguliere bedrijfsvoering. Ten opzichte van 2023 zijn de schuldposities voor de diverse algemene kosten met ongeveer 0,1 miljoen euro gedaald.

25. Financiële instrumenten

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

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

Kredietrisico

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

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

(bedragen in € 1.000)	2024	2023
Vorderingen	124.554	120.100
Geldmiddelen en kasequivalenten	-	-
Totaal	124.554	120.100

Op de uitstaande vorderingen loopt LVNL kredietrisico. Een groot deel betreft nog te ontvangen gelden vanuit verrekening van de kassiersfunctie. Voor een ander omvangrijk deel betreffen de vorderingen nog te ontvangen subsidies. Het kredietrisico op dergelijke vorderingen wordt als zeer gering geschat. Voor het resterende deel betreffen het reguliere debiteuren met betrekking tot verstrekte luchtverkeersdienstverlening. Uit de ouderdomsanalyse van de openstaande vorderingen valt af te leiden dat de debiteuren eerder betalen dan in 2023. 4,34 procent van de vorderingen (7,26 procent in 2023) heeft een vervaldatum ouder dan drie maanden. Ten behoeve van het risico op oninbaarheid is een voorziening oninbare debiteuren gevormd. Daarnaast is bij LVNL en CRCO EUROCONTROL een debiteurenbeleid van kracht.

Ouderdomsanalyse debiteuren 2024 en voorgaand jaar 2023:

2024

(bedragen in € 1.000)	Bruto	Voorzien	Netto
Niet vervallen	53.607	-493	53.114
3-6 maanden vervallen	63	-44	19
Meer dan 6 maanden vervallen	2.392	-2.392	-
Totaal	56.062	-2.929	53.133

2023

(bedragen in € 1.000)	Bruto	Voorzien	Netto
Niet vervallen	44.346	-186	44.160
3-6 maanden vervallen	500	-145	355
Meer dan 6 maanden vervallen	3.012	-2.894	118
Totaal	47.858	-3.225	44.633

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

(bedragen in € 1.000)	2024	2023
Stand per 1 januari	-3.225	-3.313
Onttrekkingen	239	129
Vrijval / Dotaties	57	-41
Stand per 31 december	-2.929	-3.225

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

LVNL is verplicht tot schatkistbankieren. Dit betekent dat LVNL alleen liquide middelen aanhoudt op een rekening-courant bij het ministerie van Financiën. LVNL beoordeelt het kredietrisico op het aanhouden van liquide middelen bij het ministerie van Financiën als zijnde gering. Het rentepercentage betrof per 31 december 2024 2,9 procent (31 december 2023: 3,9 procent). Als gevolg van de stijgende rente zou dit op termijn nog kunnen veranderen aangezien LVNL een variabele rente betaalt. Echter bij het opstellen van het jaarverslag 2024 wordt het kredietrisico voor LVNL als gering ingeschat.

Liquiditeitsrisico

Liquiditeitsrisico is het risico dat LVNL niet over voldoende middelen beschikt om aan de directe verplichtingen te voldoen. Bij het beoordelen van het liquiditeitsrisico maakt LVNL gebruik van kasstroomvooruitzichten. Om het liquiditeitsrisico te beheersen zorgt LVNL voor voldoende liquide middelen en kredietfaciliteiten.

Bij de beoordeling van het liquiditeitsrisico is uitgegaan van de contractuele kasstroom. De contractuele kasstroom is inclusief eventuele renteverplichtingen (bij leningen en leaseverplichtingen).

De niet-afgeleide financiële instrumenten in onderstaand overzicht zijn opgenomen tegen de reële waarde, behoudens de posten vooruitontvangen baten en handels- en overige schulden. Van deze laatste posten is de boekwaarde gepresenteerd. De boekwaarde van de vooruitontvangen baten en handels- en overige schulden benadert de reële waarde. Voor de bepaling van de reële waarde van de verplichtingen uit hoofde van leningen is de discounted cash flow methode gebruikt op basis van de rentepercentages die van toepassing zijn op schatkistbankieren.

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	Reële waarde	Contractuele kasstroom	< 1 jaar	1 - 5 jaar	> 5 jaar
Verplichtingen uit hoofde van leningen	-297.703	-355.147	-25.499	-113.870	-215.778
Handels- en overige schulden	-38.453	-39.435	-39.435	-	-
Leaseverplichtingen	-32.041	-35.498	-3.840	-13.128	-18.530
Totaal	-533.464	-608.929	-106.481	-268.140	-234.308

Afgeleide financiële verplichtingen

Voor het risico < 1 jaar heeft LVNL in 2024 33,7 miljoen euro middelen ter beschikking bestaande uit een rekening-courant faciliteit bij het ministerie van Financiën (2023: 48,2 miljoen). De huidige maximaal beschikbare faciliteit bedraagt 275 miljoen euro en is gelijk aan eerdere jaren.

Naar verwachting nemen de verkeersvolumes in 2025 verder toe. Daarnaast wordt in 2025, net als in 2023, een deel van de COVID-19-verliezen verrekend met de luchtvaartmaatschappijen. Beide hebben naar verwachting een positief effect op de liquiditeitspositie van LVNL. Daarnaast hebben de verplichtingen van LVNL een overwegend langlopend karakter waardoor ze niet binnen een jaar opeisbaar zijn. LVNL heeft per ultimo 2024 ruimte op de rekening-courant met het ministerie van Financiën van 33,7 miljoen euro. Als gevolg van vorenstaande wordt het liquiditeitsrisico voor LVNL als beperkt ingeschat.

Marktrisico

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

Onderstaande posten zijn opgenomen tegen de nominale waarde. De nominale waarde benadert de reële waarde. Het effect van een rentetoeename is weergegeven in onderstaande tabel. Dergelijke mogelijke effecten hebben impact maar leiden niet tot hogere risico's ten aanzien van de bedrijfsvoering voor LVNL en/of de risk appetite op dit gebied.

	Boekwaarde	
(bedragen in € 1.000)	2024	2023
Financiële activa		
Vorderingen	124.554	120.100
Geldmiddelen en kasequivalenten	-	-
Totaal	124.554	120.100

	2024			2023		
(bedragen in € 1.000)	Boekwaarde	Toename	Afname	Boekwaarde	Toename	Afname
Rentemutatie met 100 basispunten						
Financiële activa						
Vorderingen	124.554	1.246	-1.246	120.100	1.201	-1.201
Geldmiddelen en kasequivalenten	-	-	-	-	-	-
Gevoeligheid kasstromen (netto)	-	1.246	-1.246	-	1.201	-1.201

26. Niet in de balans opgenomen verplichtingen

De voorwaardelijke en investeringsverplichtingen bestaan onder meer uit:

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	2024	2023
Materiële vaste activa in bestelling en huurcontracten	35.391	36.552
Overige inkoopverplichtingen	27.252	35.207
Verplichting jegens de Staat der Nederlanden	6.645	6.645
Totaal	69.288	78.404

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

Juridische procedures

In een procedure tussen LVNL en een groep operationele medewerkers over de inzet van flexuren heeft de kantonrechter in november 2024 vonnis gewezen. LVNL is daarin veroordeeld om het laatstelijk door haar aangeboden schikkingsvoorstel voor alle betrokken medewerkers uit te voeren.

LVNL is verder niet zodanig als partij in een juridische procedure verwikkeld waardoor de financiële positie aanmerkelijk zou kunnen worden beïnvloed.

Verplichting FLNA/IKV

In 2017 is de Individueel Keuzeverlof-regeling (IKV-regeling) naast de FLNA-regeling ingevoerd. Tot 1 januari 2023 konden medewerkers aangeven of ze gebruik willen maken van de FLNA-regeling. Medewerkers kunnen vanaf 1 januari 2023 alleen nog deelnemen aan de IKV-regeling. De IKV-regeling biedt de medewerkers de mogelijkheid om eerder te stoppen of juist langer door te werken (opschorten). Deze keuze heeft invloed op de omvang van het op te bouwen uitkeringsrecht, dat in deze regeling het IKV-recht heet. De totale waarde van het opgebouwde IKV-recht kan in tijd en hoogte flexibel worden ingezet gedurende de IKV-periode. Door deze regeling krijgt de medewerker de mogelijkheid om zijn AOW-gat te overbruggen. De FLNA-regeling eindigt namelijk bij 65 jaar en de IKV-regeling heeft als uiterste einddatum de AOW-leeftijd.

De verplichting uit hoofde van de niet-afgefinancierde opgebouwde FLNA-/IKV-rechten bedraagt 516,2 miljoen euro per 31 december 2024 (2023: 491,5 miljoen euro). Er is geen verplichting verantwoord op de balans voor de overige FLNA- en IKV-rechten van de luchtverkeersleiders op Amsterdam Airport Schiphol en de nog niet-afgefinancierde FLNA- en IKV-rechten van luchtverkeersleiders op de regionale luchthavens Rotterdam, Eelde, Beek en Lelystad. Het betreft hier een uitzondering op de toepassing van IAS 19, zoals is opgenomen onder toelichting 2 Overeenstemmingsverklaring.



	31 december 2024	31 december 2023
Disconteringsvoet	3,4 procent	3,2 procent
Beleggingsrendement	N.v.t.	N.v.t.
	LVNL beschikt niet over beleggingen voor de financiering van deze verplichting.	LVNL beschikt niet over beleggingen voor de financiering van deze verplichting.
Algemene loonstijging	In zijn algemeenheid wordt uitgegaan van 2,25 procent per kalenderjaar.	4,75% procent in 2024 daarna 2,25 tot 2,5 procent per jaar.
Overlevingskansen	Prognosetafel AG2024, met ervaringssterfte	Prognosetafel AG2022, met ervaringssterfte
Arbeidsongeschiktheid	0,25 procent	0,25 procent
Ontslagkansen	0,0 procent	0,0 procent

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

De regeling wordt gefinancierd zodra de uitkeringen zich voordoen. De vergoeding die LVNL betaalt aan de FLNA-/IKV-gerechtigden die in het boekjaar gebruikmaken van de FLNA-/IKV-regeling (niet-actief personeel) is verantwoord onder de pensioenlasten (voor 2024 een bedrag van 21,6 miljoen euro). De verwachte onttrekking in 2025 bedraagt 25 miljoen euro.

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

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

(bedragen in € 1.000)	Huidige stand	DV -1%	DV +1%	Loon +1%
FLNA-/IKV-verplichting	516.242	580.272	462.956	586.043

Overige

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

27. Gebeurtenissen na balansdatum

Er zijn geen gebeurtenissen na balansdatum.

28. Toelichting op het kasstroomoverzicht

Netto-kasstroom uit operationele activiteiten

In 2024 genereert LVNL een netto-kasstroom uit operationele activiteiten van 16,0 miljoen euro positief (2023: 16,7 miljoen euro positief). De ontvangsten zijn toegenomen door een hoger verkeersvolume in combinatie met een hoger tarief ten opzichte van 2023. De hogere betalingen aan personeel corresponderen met de nieuwe CAO die halverwege 2024 is geëffectueerd. Daarnaast hebben de luchtvaartmaatschappijen meer heffingen betaald, waardoor de ontvangsten van luchtvaartmaatschappijen voor derden zijn toegenomen in 2024. Per saldo is hierdoor sprake van een gestegen kasstroom vanuit de kassiersfunctie.

Netto-kasstroom uit investeringsactiviteiten

De kasuitstroom investeringen is hoger ten opzichte van vorig jaar, namelijk 50,2 miljoen euro (2023: 42,7 miljoen euro). In 2024 is de kasstroom uit investeringsactiviteiten in belangrijke mate bepaald door bestedingen aan de ontwikkeling van het luchtverkeersleidingssysteem iCAS en overige verkeersleidingssystemen. Voor een toelichting op de lopende projecten zie de toelichting in paragraaf 15 Immateriële vaste activa en paragraaf 16 Materiële vaste activa.

Netto-kasstroom uit financieringsactiviteiten

In 2024 heeft LVNL vier nieuwe leningen opgenomen met een totale waarde van 51,0 miljoen euro. De leningen hebben diverse investeringen als grondslag, zoals gebouwaanpassing, investeringen in ondersteunende ATM-systemen, aanschaf meetinstrumenten, enzovoorts. De kasstroom uit financieringsactiviteiten is per saldo lager dan in 2023.

29. Specificatie naar heffingszone

LVNL verleent haar diensten in de volgende heffingszones:

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

Volgens de EU-verordening EU 2024/2803 moet LVNL een transparante verantwoording opstellen. Er moet onderscheid worden gemaakt tussen de kosten voor het verlenen van luchtverkeersdiensten en de diensten die een provider levert, anders dan het verlenen van luchtverkeersdiensten. De kosten van luchtverkeersdiensten bestaan uit alle kosten die worden gemaakt om de gebruiker in het luchtruim te voorzien van luchtvaartnavigatie.

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

2024	Wettelijke taak verlenen van luchtverkeersdiensten	Overige diensten	Totaal
<i>(bedragen in € 1.000)</i>			
Omzet	289.180	-	289.180
Overige opbrengsten	13.261	14.056	27.317
Bedrijfsopbrengsten	302.441	14.056	316.497
Kosten	325.210	14.056	339.266
Resultaat	-22.769	-	-22.769

2024	Verreken methodiek			Totaal
<i>(bedragen in € 1.000)</i>	Prestatiesturing		N+2	Wettelijke taak
	En-route	Terminal	NSAA	Luchtverkeersdiensten
Omzet	200.662	85.616	2.902	289.180
Overige opbrengsten	6.633	6.478	150	13.261
Bedrijfsopbrengsten	207.295	92.094	3.052	302.441
Kosten	227.228	95.425	2.557	325.210
Resultaat	-19.933	-3.331	495	-22.769

De opbrengsten laten een aanzienlijke groei zien ten opzichte van het voorgaande jaar. Tegelijkertijd zijn ook de kosten gestegen. Met name de hogere personeelskosten hebben bijgedragen aan deze stijging, aangezien extra capaciteit is ingezet om ons primaire proces te versterken. Dit heeft geleid tot een negatief resultaat over 2024.

> Jaarrekening 2024 > **Toelichting op de balans**

Het negatieve resultaat is voornamelijk ontstaan bij En-route. Dit is het gevolg van een relatief lagere verkeersgroei in dit segment, terwijl het verkeer bij Terminal sterker is toegenomen. Deze verschuiving in verkeersstromen boven Europa is grotendeels het gevolg van de oorlog in Oekraïne. Een uitzondering op het negatieve resultaat vormt NSAA. Hier heeft een sterke stijging van het verkeer geleid tot hogere opbrengsten, terwijl de kosten juist lager uitvielen door de afronding van project gerelateerde werkzaamheden.

2023	Wettelijke taak verlenen van luchtverkeerdiensten	Overige diensten	Totaal
(bedragen in € 1.000)			
Omzet	265.151	-	265.151
Overige opbrengsten	15.253	10.345	25.598
Bedrijfsopbrengsten	280.404	10.345	290.749
Kosten	295.198	10.345	305.543
Resultaat	-14.794	-	-14.794

2023	Verreken methodiek			Totaal
(bedragen in € 1.000)	Prestatiesturing		N+2	Wettelijke taak Luchtverkeerdiensten
	En-route	Terminal	NSAA	
Omzet	182.874	79.658	2.619	265.151
Overige opbrengsten	9.533	5.566	154	15.253
Bedrijfsopbrengsten	192.407	85.224	2.773	280.404
Kosten	205.162	87.107	2.929	295.198
Resultaat	-12.755	-1.883	-156	-14.794

30. Gerelateerde partijen

De Staat der Nederlanden en de minister van Infrastructuur en Waterstaat

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

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

Voor 2024 leidt dit tot de volgende verrekening:

(bedragen in € 1.000)		
Verrekening Eurocontrol		12.289
Vergoeding vrijgestelde vluchten	-3.696	
Vergoeding VFR	-722	
Airspace management function	-499	
Vergoeding Bonaire	-286	
Bijdrage NL aan solidariteitsfonds Oekraïne en Moldavië	-1.274	
		-6.477
Vrij besteedbare deel 2024		5.812

De kosten, die niet verrekend worden in de tarieven van LVNL, worden gecompenseerd vanuit de verrekening Eurocontrol. Per 2024 bestaan deze kosten uit een bijdrage aan het solidariteitsfonds Oekraïne en Moldavië als gevolg van de oorlog, een bijdrage voor de kostenpost voor de luchtverkeersleiding op Bonaire, een vergoeding voor het VFR-verkeer en een vergoeding voor de vrijgestelde vluchten. Het resterende deel wordt in overleg met het Ministerie toegevoegd aan het bestemmingsfonds terminal.

Ontvangen bijdragen ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

LVNL heeft voor een aantal specifieke thema's een bijdrage ontvangen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Besteding dient plaats te vinden aan het specifieke doel. Het betreft de volgende thema's:

Doelstelling van de bijdrage	Bedrag	Besteed t/m 31 december 2024	Voortgang
Verbetering informatiehuishouding	980.000 euro	Er is 523.528 euro besteed.	Onderhanden
D-AIM implementatie voor onbemande luchtvaartuigen	266.219 euro	Er is 180.212 euro besteed.	Onderhanden
Uitvoering verkenning impact onbemande luchtvaart	1.260.000 euro	Er is 758.968 euro besteed.	Onderhanden
Realisatie Common Information Service (CIS)	650.000 euro	Er is 0 euro besteed.	Voorbereidend
Vorbereiding RTS 4.0	609.840 euro	Er is 0 euro besteed.	Vorbereidend

Joint ventures

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

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

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

In 2024 heeft Stichting BAS activiteiten uitgevoerd om de informatievoorziening (zie bijdrage Verbeteren informatiehuishouding) te versterken. De bijdrage die voor deze doelstelling was ontvangen, is nog onderhanden.

Naam	Plaats van vestiging	Direct/indirect belang
Stichting KDC	Schiphol	33 procent
Stichting Bas	Schiphol	50 procent

Deze joint ventures worden gewaardeerd volgens de equity methode. Voor 2024 en 2023 is de waarde van deze joint ventures gelijkgesteld aan 0 euro.

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

In 2024 bedragen de kosten voor Stichting KDC 60 duizend euro (2023: 53 duizend euro) en voor Stichting BAS 378 duizend euro (2023: 270 duizend euro).

Topfunctionarissen

Voor informatie over transacties met de bestuursleden en de leden van de raad van toezicht verwijzen wij naar toelichting 31. Er zijn met het bestuur en de raad van toezicht als gerelateerde partijen in 2024 geen andere transacties geweest dan salarissen en de verstrekte vergoedingen genoemd in de toelichting.

31. Rapportage WNT

Algemeen

Per 1 januari 2013 is de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT) in werking getreden. LVNL valt hierbij onder regime 1, waar het algemene bezoldigingsmaximum van toepassing is. In 2024 is de geldende norm hiervoor 233 duizend euro (2023: 223 duizend euro).

Topfunctionarissen: bestuur

Het bestuur is belast met de dagelijkse leiding van LVNL en vertegenwoordigt LVNL in en buiten rechte. De bestuursleden zijn voor een periode van vijf jaren benoemd door de minister van Infrastructuur en Waterstaat op voordracht van de raad van toezicht. Nieuwe bestuurders zullen voor een periode van vier jaar benoemd worden. Herbenoeming kan vervolgens voor een periode van maximaal vier jaar plaatsvinden. Het bestuur van LVNL volgt de principes van collegiaal bestuur. Het bestuur geeft leiding aan de organisatie en de daarbinnen onderkende bedrijfsprocessen. Het bestuur hanteert het Reglement inrichting en bedrijfsvoering LVNL (Bestuursreglement).

Michiel van Dorst had in 2024 een hogere bezoldiging dan de geldende norm van 233 duizend euro. De bezoldiging van Michiel van Dorst is conform een gezamenlijk besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de minister van Binnenlandse Zaken, met instemming van de ministerraad en bedraagt 254 duizend euro.

De pensioenpremies betreffen het werkgeversdeel van de pensioenkosten. De bezoldiging van de individuele bestuurders wordt door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vastgesteld. De bestuursleden hebben een fulltime dienstverband van 38 uur en zijn gedurende het gehele jaar (1 januari 2024 tot en met 31 december 2024 respectievelijk) actief geweest als bestuurders.

Onderstaande tabel toont de bestuurdersbeloningen in 2024 en 2023.

	Beloning	Pensioenpremies	WNT- bezoldiging 2024	Individueel bezoldigings- maximum
(bedragen in € 1)				
Michiel van Dorst (CEO)	230.181	23.819	254.000	254.000
Marlou Banning (CFO)	209.289	23.711	233.000	233.000
Totaal	439.470	47.530	487.000	487.000
	Beloning	Pensioenpremies	WNT- bezoldiging 2023	Individueel bezoldigings- maximum
(bedragen in € 1)				
Michiel van Dorst (CEO)	220.000	23.000	243.000	243.000
Marlou Banning (CFO)	200.026	22.974	223.000	223.000
Totaal	420.026	45.974	466.000	466.000

Overzicht niet-topfunctionarissen

De rapportagegrens voor de niet-topfunctionarissen bedraagt 233 duizend euro bij een fulltime dienstverband (38 uur). Er is een aantal medewerkers met een parttime dienstverband. De voor hen toepasselijke rapportagegrens is als volgt:

Uren per week	Rapportagegrens in euro
22,8 (60%)	139.800
26,6 (70%)	163.100
30,4 (80%)	186.400
31,6 (83%)	193.758
31,65 (83%)	194.064
31,67 (83%)	194.187
31,7 (83%)	194.371
32,93 (87%)	201.913
33 (87%)	202.342
34,2 (90%)	209.700
36,73 (97%)	225.213

Toelichting bij onderstaande tabel

Nummer 1 t/m 137

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

Nummer 138 t/m 173

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

Nummer 174 t/m 176

Deze medewerkers ontvangen een bezoldiging die hoger ligt dan het bezoldigingsmaximum voor topfunctionarissen zoals bedoeld in de Wet normering topinkomens.

Deze bezoldiging wordt passend geacht bij de functie die zij uitoefenen bij LVNL.

> Jaarrekening 2024 > Toelichting op de balans

2024							2023						
	Funcionaam ultimo 2024	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2024	Beloning + belastbare onkosten-vergoedingen	ABP WG-last 2024	WNT bezoldiging 2024	Datum uit dienst	Funcionaam ultimo 2023	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2023	Beloning + belastbare onkosten-vergoedingen	ABP WG-last 2023	WNT bezoldiging 2023
1	Verkeersleider	okt-92	38	384.415	24.735	409.150	-	Director / Unit manager	okt-92	38	358.099	23.607	381.705
2	Supervisor	jan-90	38	360.309	34.284	394.592	-	Supervisor / Unit Manager	jan-90	38	322.748	28.154	350.901
3	Director / Unit manager	jul-00	38	364.343	24.542	388.885	-	Supervisor / Unit Manager	jul-00	38	324.232	23.448	347.680
4	Supervisor	nov-95	38	358.804	24.532	383.336	-	Supervisor / Unit Manager	nov-95	38	319.217	23.440	342.657
5	Teammanager	aug-95	38	355.801	24.366	380.167	-	Teammanager	aug-95	38	294.848	23.299	318.147
6	Supervisor / Unit Manager	okt-97	38	340.036	24.366	364.402	-	Supervisor	okt-97	38	290.095	23.299	313.394
7	Supervisor / Unit Manager	okt-97	38	338.640	24.413	363.053	-	Supervisor / Unit Manager	okt-97	38	283.040	23.289	306.329
8	Supervisor	jan-99	34,2	305.011	22.132	327.143	-	Supervisor	jan-99	38	290.095	23.299	313.394
9	Supervisor / Unit Manager	jan-97	38	333.498	24.373	357.872	-	Supervisor / Unit Manager	jan-97	38	258.614	23.084	281.698
10	Supervisor	jan-02	38	329.437	24.366	353.803	-	Supervisor	jan-02	38	289.886	23.299	313.185
11	Supervisor	okt-92	38	328.051	24.366	352.416	-	Supervisor	okt-92	38	294.762	23.299	318.061
12	Supervisor	nov-93	34,2	294.587	21.933	316.520	-	Teammanager	nov-93	38	287.746	23.290	311.037
13	Supervisor	mei-02	34,2	292.950	21.827	314.777	-	Supervisor	mei-02	38	263.383	22.892	286.275
14	Supervisor	nov-00	34,2	292.730	21.827	314.558	-	Supervisor	nov-00	38	251.359	22.764	274.123
15	Supervisor	mei-92	38	324.092	24.362	348.454	-	Supervisor	mei-92	38	291.530	23.300	314.830
16	Supervisor	feb-09	38	324.085	24.362	348.447	-	Supervisor	feb-09	38	289.797	23.300	313.097

> Jaarrekening 2024 > Toelichting op de balans

2024							2023							
				Beloning + belastbare onkosten- vergoedingen	ABP WG- last 2024	WNT bezoldiging 2024	Datum uit dienst					Beloning + belastbare onkosten- vergoedingen	ABP WG- last 2023	WNT bezoldiging 2023
	Functienaam ultimo 2024	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2024					Functienaam ultimo 2023	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2023				
17	Supervisor	nov-91	38	323.518	24.349	347.867	-	Supervisor	nov-91	38		287.703	23.300	311.003
18	Supervisor	jan-98	38	294.907	22.230	317.137	-	Supervisor	jan-98	38		290.787	23.279	314.066
19	Teammanager	jan-02	38	322.819	24.350	347.170	-	Supervisor	jan-02	38		263.226	23.165	286.392
20	Supervisor	sep-99	38	322.695	24.298	346.993	-	Supervisor	sep-99	38		280.999	23.299	304.298
21	Teammanager	mrt-03	38	321.764	24.289	346.053	-	Teammanager	mrt-03	38		265.682	23.165	288.848
22	Teammanager	okt-94	38	321.348	24.250	345.598	-	Teammanager	okt-94	38		269.906	23.250	293.155
23	Supervisor	mrt-03	38	320.545	24.346	344.890	-	Supervisor	mrt-03	38		286.046	23.280	309.326
24	Supervisor	aug-97	38	320.211	24.298	344.508	-	Supervisor	aug-97	38		280.904	23.289	304.193
25	Supervisor	sep-03	38	318.925	24.339	343.265	-	Supervisor	sep-03	38		280.205	23.243	303.448
26	Supervisor	okt-97	34,2	286.935	21.897	308.832	-	Supervisor	okt-97	38		279.651	23.251	302.902
27	Teammanager	jul-98	31,65	264.929	20.235	285.164	-	Teammanager	jul-98	31,65		232.836	19.423	252.259
28	Supervisor	aug-97	38	316.161	24.273	340.433	-	Supervisor	aug-97	38		276.011	23.246	299.257
29	Supervisor	mrt-05	38	315.599	24.307	339.905	-	Supervisor	mrt-05	38		280.159	23.253	303.412
30	Verkeersleider	jan-02	38	315.115	24.360	339.475	-	Supervisor	jan-02	38		281.921	23.297	305.218
31	Supervisor	mei-93	38	303.861	34.047	337.908	-	Supervisor	mei-93	38		281.760	32.666	314.426
32	Supervisor	feb-00	38	313.351	24.307	337.658	-	Supervisor	feb-00	38		280.266	23.254	303.519
33	Supervisor	jan-01	38	310.212	24.292	334.504	-	Supervisor	jan-01	38		278.613	23.236	301.849
34	Supervisor	sep-05	38	308.961	24.203	333.164	-	Supervisor	sep-05	38		258.223	23.165	281.388
35	Supervisor	nov-89	38	301.013	30.803	331.817	-	Supervisor	nov-89	38		283.465	23.253	306.718
36	Supervisor	sep-90	38	292.812	33.941	326.753	-	Supervisor	sep-90	38		262.175	26.301	288.475
37	Supervisor	jan-90	38	291.200	33.883	325.083	-	Supervisor	jan-90	38		253.154	29.440	282.594

> Jaarrekening 2024 > Toelichting op de balans

2024							2023						
				Beloning + belastbare onkosten- vergoedingen	ABP WG- last 2024	WNT bezoldiging 2024					Beloning + belastbare onkosten- vergoedingen	ABP WG- last 2023	WNT bezoldiging 2023
	Funcionaam ultimo 2024	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2024				Datum uit dienst	Funcionaam ultimo 2023	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2023			
38	Supervisor	okt-92	38	292.742	30.694	323.436	-	Supervisor	okt-92	38	261.723	23.165	284.888
39	Supervisor	nov-95	34,2	268.323	21.895	290.218	-	Supervisor	nov-95	34,2	255.351	20.931	276.283
40	Supervisor	apr-88	38	285.803	33.902	319.705	-	Supervisor	apr-88	38	252.605	32.563	285.168
41	Verkeersleider	sep-05	30,4	239.278	19.797	259.075	-	Verkeersleider	sep-05	34,2	210.721	20.777	231.498
42	Supervisor	aug-97	38	294.338	24.152	318.490	-	Verkeersleider	aug-97	38	253.999	23.165	277.165
43	Supervisor	aug-97	38	294.127	24.282	318.410	-	Supervisor	aug-97	38	277.398	23.230	300.629
44	Supervisor	apr-91	38	290.609	24.346	314.956	-	Supervisor	apr-91	38	286.827	23.293	310.120
45	Verkeersleider	nov-94	36,73	271.003	32.766	303.769	-	Verkeersleider	nov-94	36,73	245.270	30.666	275.937
46	Teammanager	sep-02	38	289.250	24.152	313.402	-	Teammanager	sep-02	38	256.863	23.165	280.028
47	Verkeersleider	mei-93	38	285.809	26.585	312.394	-	Verkeersleider	mei-93	38	254.311	23.123	277.434
48	Verkeersleider	sep-04	26,6	201.548	16.880	218.427	-	Verkeersleider	sep-04	26,6	168.813	16.123	184.936
49	Supervisor	nov-96	38	286.953	24.172	311.125	-	Verkeersleider	nov-96	38	233.952	23.018	256.969
50	Teammanager	mei-92	38	286.709	24.176	310.884	-	Teammanager	mei-92	38	256.713	23.138	279.851
51	Supervisor	mei-97	38	281.327	28.221	309.549	-	Supervisor	mei-97	38	258.134	23.214	281.348
52	Supervisor	sep-02	34,2	253.483	21.764	275.247	-	Verkeersleider	sep-02	38	205.823	23.071	228.894
53	Verkeersleider	feb-00	38	271.417	33.891	305.308	-	Verkeersleider	feb-00	38	249.309	27.045	276.354
54	Supervisor	apr-91	38	281.193	24.103	305.296	-	Supervisor	apr-91	38	254.415	23.217	277.633
55	Supervisor	okt-92	38	269.747	33.942	303.689	-	Supervisor	okt-92	38	258.295	32.578	290.874
56	Supervisor	nov-96	38	269.431	33.897	303.328	-	Supervisor	nov-96	38	257.532	32.530	290.063
57	Verkeersleider	aug-96	38	269.183	33.787	302.969	-	Verkeersleider	aug-96	38	237.643	32.451	270.094
58	Verkeersleider	jul-12	38	278.674	24.121	302.795	-	Verkeersleider	jul-12	38	248.412	23.090	271.502

> Jaarrekening 2024 > Toelichting op de balans

2024							2023						
	Funcionaam ultimo 2024	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2024	Beloning + belastbare onkosten-vergoedingen	ABP WG-last 2024	WNT bezoldiging 2024	Datum uit dienst	Funcionaam ultimo 2023	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2023	Beloning + belastbare onkosten-vergoedingen	ABP WG-last 2023	WNT bezoldiging 2023
59	Supervisor	jan-07	38	278.573	24.194	302.767	-	Supervisor	jan-07	38	246.694	23.049	269.743
60	Supervisor	aug-96	38	278.026	24.225	302.250	-	Verkeersleider	aug-96	38	221.029	23.112	244.141
61	Supervisor	nov-93	38	277.002	24.129	301.131	-	Supervisor	nov-93	38	263.972	23.289	287.262
62	Teammanager	okt-05	38	276.879	24.079	300.957	-	Teammanager	okt-05	38	236.434	23.033	259.466
63	Supervisor	jan-02	34,2	248.594	21.725	270.319	-	Supervisor	jan-02	34,2	224.734	20.810	245.545
64	Verkeersleider	nov-91	38	265.844	33.812	299.656	-	Verkeersleider	nov-91	38	218.763	32.533	251.296
65	Verkeersleider	aug-07	38	274.901	24.104	299.005	-	Verkeersleider	aug-07	38	245.608	23.123	268.731
66	Supervisor	sep-90	38	274.379	24.192	298.571	-	Supervisor	sep-90	38	272.095	23.299	295.394
67	Verkeersleider	okt-92	38	261.332	33.753	295.085	-	Verkeersleider	okt-92	38	244.666	23.908	268.573
68	Verkeersleider	jun-01	34,2	246.915	22.165	269.079	-	Verkeersleider	jun-01	38	216.456	23.123	239.579
69	Verkeersleider	jan-01	38	267.506	24.136	291.642	-	Verkeersleider	jan-01	38	250.383	23.123	273.505
70	Verkeersleider	apr-06	38	266.978	24.052	291.030	-	Verkeersleider	apr-06	38	230.572	23.004	253.576
71	Verkeersleider	sep-04	30,4	216.811	19.711	236.523	-	Verkeersleider	sep-04	34,2	197.119	20.702	217.821
72	Supervisor	okt-05	38	266.494	24.186	290.680	-	Supervisor	okt-05	38	232.038	23.119	255.157
73	Supervisor	okt-94	30,4	211.967	19.338	231.305	-	Supervisor	okt-94	30,4	206.091	18.532	224.623
74	Verkeersleider	apr-06	30,4	211.043	19.183	230.226	-	Verkeersleider	apr-06	30,4	179.909	18.386	198.294
75	Verkeersleider	nov-93	34,2	233.280	25.286	258.567	-	Verkeersleider	nov-93	34,2	209.573	20.713	230.286
76	Teammanager	okt-05	38	263.062	24.194	287.256	-	Teammanager	okt-05	38	222.704	22.996	245.700
77	Verkeersleider	feb-06	38	259.528	24.153	283.681	-	Verkeersleider	feb-06	38	222.875	23.123	245.998
78	Verkeersleider	aug-07	38	257.732	24.043	281.775	-	Verkeersleider	aug-07	38	234.535	23.043	257.578
79	Supervisor	jan-07	38	255.881	23.888	279.769	-	Verkeersleider	jan-07	38	204.697	22.874	227.571

> Jaarrekening 2024 > Toelichting op de balans

2024							2023						
	Funcionaam ultimo 2024	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2024	Beloning + belastbare onkosten-vergoedingen	ABP WG-last 2024	WNT bezoldiging 2024	Datum uit dienst	Funcionaam ultimo 2023	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2023	Beloning + belastbare onkosten-vergoedingen	ABP WG-last 2023	WNT bezoldiging 2023
80	Verkeersleider	sep-03	34,2	230.046	21.720	251.765	-	Verkeersleider	sep-03	34,2	218.600	20.782	239.382
81	Supervisor	apr-05	38	255.255	23.961	279.216	-	Verkeersleider	apr-05	38	218.350	22.934	241.284
82	Verkeersleider	jan-90	38	245.426	33.697	279.123	-	Verkeersleider	jan-90	38	222.910	32.371	255.281
83	Supervisor	jan-07	38	254.114	23.951	278.065	-	Verkeersleider	jan-07	38	211.916	22.923	234.839
84	Verkeersleider	sep-03	30,4	203.168	19.158	222.326	-	Verkeersleider	sep-03	30,4	170.434	18.403	188.837
85	Verkeersleider	jan-02	34,2	227.943	21.660	249.604	-	Verkeersleider	jan-02	34,2	207.138	20.739	227.877
86	Teammanager	jul-98	38	251.149	23.951	275.100	-	Teammanager	jul-98	38	230.964	22.955	253.918
87	Verkeersleider	sep-07	38	250.146	23.962	274.108	-	Verkeersleider	sep-07	38	215.654	22.936	238.590
88	Verkeersleider	sep-03	38	247.966	24.144	272.111	-	Verkeersleider	sep-03	38	196.676	23.078	219.753
89	Verkeersleider	apr-05	38	245.436	23.979	269.415	-	Verkeersleider	apr-05	38	208.429	23.004	231.433
90	Verkeersleider	aug-96	22,8	156.220	15.232	171.452	-	Verkeersleider	aug-96	22,8	136.476	13.821	150.297
91	Verkeersleider	feb-88	38	232.983	33.738	266.721	-	Verkeersleider	feb-88	38	209.972	27.673	237.645
92	Verkeersleider	dec-04	38	242.330	23.949	266.279	-	Verkeersleider	dec-04	38	218.797	23.027	241.825
93	Verkeersleider	mei-13	38	242.416	23.815	266.231	-	Verkeersleider	mei-13	38	212.081	22.823	234.904
94	Verkeersleider	sep-97	38	241.449	24.697	266.147	-	Verkeersleider	sep-97	38	218.851	23.014	241.866
95	Supervisor	sep-07	34,2	217.705	21.550	239.255	-	Supervisor	sep-07	38	180.786	22.159	202.946
96	Supervisor	sep-06	30,4	193.389	19.158	212.548	-	Supervisor	sep-06	30,4	172.168	18.403	190.571
97	Verkeersleider	okt-05	38	239.864	23.814	263.677	-	Verkeersleider	okt-05	38	209.743	22.856	232.598
98	Verkeersleider	okt-95	22,8	142.976	14.258	157.234	-	Verkeersleider	okt-95	22,8	129.105	13.698	142.802
99	Verkeersleider	mei-99	34,2	212.826	21.479	234.306	-	Verkeersleider	mei-99	34,2	202.522	21.581	224.104
100	Verkeersleider	mei-92	32,93	196.240	29.076	225.316	-	Verkeersleider	mei-92	32,93	181.369	27.930	209.299

> Jaarrekening 2024
 > Toelichting op de balans

2024							2023							
		Datum	Uren p/w	Beloning +		WNT	Datum			Datum	Uren p/w	Beloning +		WNT
Functienaam ultimo 2024		in dienst	ultimo 2024	belastbare onkosten-vergoedingen	ABP WG-last 2024	bezoldiging 2024	uit dienst	Functienaam ultimo 2023		in dienst	ultimo 2023	belastbare onkosten-vergoedingen	ABP WG-last 2023	bezoldiging 2023
101	Teammanager	sep-08	31,67	196.536	19.879	216.415	-	Teammanager	sep-08	31,67	170.494	20.638	191.132	
102	Verkeersleider	jan-07	30,4	186.478	19.128	205.606	-	Verkeersleider	jan-07	34,2	159.238	19.842	179.080	
103	Verkeersleider	sep-02	38	232.112	23.904	256.016	-	Verkeersleider	sep-02	38	206.321	22.966	229.287	
104	Teammanager	mrt-04	38	230.261	23.879	254.140	-	Verkeersleider	mrt-04	38	187.465	22.785	210.250	
105	Verkeersleider	okt-92	30,4	184.298	18.975	203.273	-	Verkeersleider	okt-92	30,4	153.315	18.212	171.527	
106	Verkeersleider	jan-07	30,4	184.151	19.064	203.215	-	Verkeersleider	jan-07	30,4	144.952	18.324	163.275	
107	Verkeersleider	mei-07	38	228.792	23.936	252.728	-	Verkeersleider	mei-07	38	191.523	22.920	214.443	
108	Verkeersleider	sep-08	38	228.586	23.922	252.508	-	Verkeersleider	sep-08	38	198.973	22.847	221.821	
109	Verkeersleider	jan-01	38	227.980	23.996	251.976	-	Verkeersleider	jan-01	38	215.170	22.981	238.151	
110	Verkeersleider	sep-08	34,2	205.015	21.434	226.449	-	Verkeersleider	sep-08	34,2	187.423	20.652	208.075	
111	Verkeersleider	jun-08	38	225.647	23.719	249.366	-	Stationsmanager	jun-08	38	197.811	22.729	220.540	
112	Verkeersleider	jan-90	38	215.592	33.550	249.142	-	Verkeersleider	jan-90	38	191.910	32.245	224.155	
113	Verkeersleider	jan-02	34,2	202.360	21.427	223.787	-	Verkeersleider	jan-02	34,2	192.243	20.538	212.781	
114	Supervisor	apr-10	38	223.714	23.859	247.573	-	Supervisor	apr-10	38	182.466	22.931	205.397	
115	Verkeersleider	jul-98	33	194.033	20.746	214.779	-	Verkeersleider	jul-98	33	181.278	19.944	201.223	
116	Verkeersleider	apr-10	38	223.206	23.803	247.008	-	Verkeersleider	apr-10	38	168.033	22.842	190.875	
117	Verkeersleider	feb-13	30,4	177.921	19.091	197.012	-	Verkeersleider	feb-13	30,4	167.833	18.479	186.312	
118	Verkeersleider	apr-11	38	221.115	23.825	244.940	-	Verkeersleider	apr-11	38	191.728	22.794	214.522	
119	Verkeersleider	aug-11	31,6	182.822	19.791	202.613	-	Verkeersleider	aug-11	31,6	156.751	18.945	175.696	
120	Verkeersleider	jan-99	38	219.288	23.681	242.969	-	Verkeersleider	jan-99	38	188.294	22.803	211.097	
121	Verkeersleider	jan-97	30,4	173.396	18.919	192.315	-	Verkeersleider	jan-97	30,4	148.423	18.218	166.641	

> Jaarrekening 2024
 > Toelichting op de balans

2024							2023							
		Datum	Uren p/w	Beloning +		WNT	Datum			Datum	Uren p/w	Beloning +		WNT
Functienaam ultimo 2024		in dienst	ultimo 2024	belastbare onkosten-vergoedingen	ABP WG-last 2024	bezoldiging 2024	uit dienst	Functienaam ultimo 2023		in dienst	ultimo 2023	belastbare onkosten-vergoedingen	ABP WG-last 2023	bezoldiging 2023
122	Teammanager	feb-16	38	216.191	24.134	240.325	-	Verkeersleider	feb-16	38	214.712	21.861	236.573	
123	Verkeersleider	apr-09	38	215.854	23.763	239.618	-	Verkeersleider	apr-09	38	183.967	22.847	206.814	
124	Verkeersleider	mei-02	30,4	172.207	18.940	191.147	-	Verkeersleider	mei-02	30,4	141.831	18.229	160.060	
125	Verkeersleider	apr-12	38	214.932	23.742	238.675	-	Verkeersleider	apr-12	38	220.093	23.490	243.584	
126	Ground controller	feb-00	31,7	181.681	19.960	201.641	-	Ground Controller	feb-00	31,7	160.484	19.004	179.488	
127	Verkeersleider	feb-11	38	213.951	23.961	237.912	-	Verkeersleider	feb-11	38	208.964	23.049	232.013	
128	Verkeersleider	sep-02	38	212.837	23.773	236.610	-	Verkeersleider	sep-02	38	187.043	22.822	209.866	
129	Verkeersleider	sep-96	38	202.378	33.545	235.923	-	Verkeersleider	sep-96	38	182.475	32.250	214.724	
130	Verkeersleider	sep-07	38	211.103	23.742	234.845	-	Verkeersleider	sep-07	38	187.760	22.749	210.509	
131	Verkeersleider	mrt-13	38	210.957	23.750	234.706	-	Verkeersleider	mrt-13	38	172.534	22.714	195.248	
132	Ground controller	feb-00	38	210.879	23.746	234.625	-	Teammanager	feb-00	38	194.903	22.854	217.757	
133	Teammanager	jan-02	31,67	175.537	19.817	195.354	-	Ground Controller	jan-02	38	159.546	20.696	180.242	
134	Verkeersleider	mrt-04	38	210.146	23.779	233.925	-	Verkeersleider	mrt-04	38	175.903	22.785	198.688	
135	Verkeersleider	aug-12	38	210.095	23.769	233.864	-	Verkeersleider	aug-12	38	181.902	22.777	204.679	
136	Supervisor	okt-12	38	209.999	23.748	233.747	-	Verkeersleider	okt-12	38	174.923	22.759	197.683	
137	Verkeersleider	apr-09	38	209.810	23.878	233.688	-	Verkeersleider	apr-09	38	177.249	22.875	200.124	
138	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-86	38	345.086	34.105	379.191	-	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-86	38	333.957	32.837	366.794	
139	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-85	34,2	290.672	30.573	321.246	-	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-85	34,2	248.154	29.445	277.598	
140	Verkeersleider FLNA/IKV	aug-84	38	317.793	33.969	351.763	-	Verkeersleider FLNA/IKV	aug-84	38	311.865	32.716	344.580	
141	Verkeersleider FLNA/IKV	apr-87	38	308.284	33.941	342.225	-	Supervisor	apr-87	38	261.773	32.578	294.351	
142	Verkeersleider FLNA/IKV	apr-88	38	305.864	34.047	339.912	-	Verkeersleider FLNA/IKV	apr-88	38	292.201	32.777	324.978	

> Jaarrekening 2024 > Toelichting op de balans

2024							2023							
Functienaam ultimo 2024		Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2024	Beloning + belastbare onkosten-vergoedingen	ABP WG-last 2024	WNT bezoldiging 2024	Datum uit dienst	Functienaam ultimo 2023		Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2023	Beloning + belastbare onkosten-vergoedingen	ABP WG-last 2023	WNT bezoldiging 2023
143	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-96	38	297.192	33.812	331.004	-	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-96	38		273.096	32.574	305.670
144	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-88	38	291.435	33.893	325.329	-	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-88	38		231.555	32.572	264.127
145	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-95	38	283.521	33.948	317.469	-	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-95	38		278.090	24.037	302.127
146	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-88	38	280.088	34.005	314.093	-	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-88	38		310.338	32.844	343.181
147	Verkeersleider FLNA/IKV	dec-84	38	283.076	24.593	307.668	-	Verkeersleider FLNA/IKV	dec-84	38		289.755	30.243	319.998
148	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-89	38	271.799	33.812	305.611	-	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-89	38		252.765	32.578	285.343
149	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-88	38	270.845	33.807	304.653	-	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-88	38		247.368	32.570	279.939
150	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-96	34,2	243.771	30.393	274.164	-	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-96	34,2		240.945	29.284	270.228
151	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-91	38	267.683	33.819	301.502	-	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-91	38		241.192	32.581	273.773
152	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-96	38	263.639	30.723	294.362	-	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-96	38		234.614	32.716	267.330
153	Verkeersleider FLNA/IKV	mei-89	38	260.544	33.674	294.218	-	Verkeersleider FLNA/IKV	mei-89	38		234.296	32.449	266.745
154	Verkeersleider FLNA/IKV	apr-88	38	259.312	33.763	293.075	-	Verkeersleider FLNA/IKV	apr-88	38		263.364	32.530	295.894
155	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-88	38	259.200	33.810	293.010	-	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-88	38		236.677	32.572	269.250
156	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-88	38	257.018	33.889	290.907	-	Verkeersleider	okt-88	38		253.475	29.393	282.868
157	Verkeersleider FLNA/IKV	mei-89	38	255.395	33.870	289.265	-	Verkeersleider FLNA/IKV	mei-89	38		241.411	32.611	274.022
158	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-97	38	246.423	33.819	280.242	-	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-97	38		206.829	32.581	239.409
159	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-97	38	246.152	33.807	279.959	-	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-97	38		213.381	32.446	245.827
160	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-85	38	248.008	30.572	278.581	-	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-85	38		247.311	32.581	279.892
161	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-85	38	243.676	33.969	277.646	-	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-85	38		200.836	32.716	233.551
162	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-89	38	243.236	33.831	277.067	-	Verkeersleider	nov-89	38		243.463	32.534	275.997
163	Verkeersleider FLNA/IKV	mei-93	38	243.554	31.446	275.000	-	Supervisor	mei-93	38		251.794	23.160	274.953

> Jaarrekening 2024 > Toelichting op de balans

2024							2023						
				Beloning + belastbare onkosten-vergoedingen	ABP WG-last 2024	WNT bezoldiging 2024	Datum uit dienst				Beloning + belastbare onkosten-vergoedingen	ABP WG-last 2023	WNT bezoldiging 2023
	Functienaam ultimo 2024	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2024					Functienaam ultimo 2023	Datum in dienst	Uren p/w ultimo 2023			
164	Verkeersleider FLNA/IKV	mei-89	38	239.851	33.783	273.634	-	Verkeersleider	mei-89	38	202.966	32.379	235.345
165	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-90	38	233.942	34.135	268.077	-	Verkeersleider FLNA/IKV	jan-90	38	229.920	32.864	262.783
166	Verkeersleider FLNA/IKV	mei-89	34,2	203.575	30.427	234.002	-	Verkeersleider FLNA/IKV	mei-89	34,2	179.458	29.313	208.771
167	Verkeersleider FLNA/IKV	jun-82	38	223.304	24.237	247.540	-	Verkeersleider FLNA/IKV	jun-82	38	205.407	23.309	228.717
168	Verkeersleider FLNA/IKV	apr-88	38	221.313	24.234	245.547	-	Verkeersleider FLNA/IKV	apr-88	38	195.356	23.307	218.662
169	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-89	38	207.433	33.598	241.031	-	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-89	38	189.076	32.382	221.458
170	Verkeersleider FLNA/IKV	jul-88	38	213.729	24.234	237.963	-	Verkeersleider FLNA/IKV	jul-88	38	195.362	23.307	218.668
171	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-88	38	213.101	24.229	237.330	-	Verkeersleider FLNA/IKV	okt-88	38	198.464	24.087	222.551
172	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-86	38	210.649	24.212	234.861	-	Verkeersleider FLNA/IKV	sep-86	38	192.522	23.287	215.809
173	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-87	38	210.649	24.212	234.861	-	Verkeersleider FLNA/IKV	nov-87	38	214.945	23.287	238.232
174	General Manager	jul-99	38	236.253	23.937	260.190	-	General manager	jul-99	38	217.206	23.032	240.238
175	General manager	okt-00	38	228.143	23.894	252.037	-	General manager	okt-00	38	209.754	22.994	232.748
176	Technical Supervisor	sep-98	38	221.112	23.533	244.645	-	Technical Supervisor	sep-98	38	150.731	22.727	173.458

Topfunctionarissen: raad van toezicht

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

De minister kent aan de leden van de raad van toezicht een vergoeding toe waarbij de WNT in acht wordt genomen. De hoogte van deze vergoeding is gerelateerd aan de omvang van de organisatie en de gemiddelde tijdsbesteding. De leden van de raad van toezicht vallen onder het bezoldigingsregime van de WNT. De bezoldiging is gekoppeld aan de ontwikkeling van de WNT. De voorzitter van de raad van toezicht ontvangt 13 procent van het WNT-maximum en de overige leden van de raad van toezicht ontvangen 8 procent van dit maximum.

Onderstaande tabel toont de bezoldiging over 2024 en 2023. Er is in het verslagjaar geen sprake geweest van onverschuldigde en/of niet terug ontvangen bedragen.

		Beloning 2024	Individueel bezoldigings- maximum	Belastbare vaste en variabele onkosten- vergoeding	Pensioen- premies
(bedragen in € 1)	Functie				
Wim Kuijken	Voorzitter	32.690	34.950	-	-
Mel Kroon	Lid	21.040	23.300	-	-
Fieke van der Lecq	Lid	21.040	23.300	-	-
Mariken Schoenmakers	Lid	21.040	23.300	-	-
Jac Jansen	Lid	21.040	23.300	-	-

		Beloning 2023	Individueel bezoldigings- maximum	Belastbare vaste en variabele onkosten- vergoeding	Pensioen- premies
(bedragen in € 1)	Functie				
Wim Kuijken	Voorzitter	28.990	33.450	-	-
Mel Kroon	Lid	17.840	22.300	-	-
Fieke van der Lecq	Lid	17.840	22.300	-	-
Mariken Schoenmakers	Lid	17.840	22.300	-	-
Jac Jansen	Lid	17.840	22.300	-	-

Alle leden van de raad waren gedurende de periode 1 januari 2024 tot en met 31 december 2024 in functie in de raad van toezicht.

Schiphol, 23 april 2025,

Jac Jansen, Chief Executive Officer a.i. (per 1 april 2025)

Marlou Banning, Chief Financial Officer



OVERIGE GEGEVENS

INHOUDSOPGAVE

Voorstel resultaatbestemming 2024	156
Controleverklaring van de onafhankelijke accountant	157
Afkortingen	162

Voorstel Resultaatbestemming 2024

LVNL heeft aan de minister van IenW een voorstel gedaan voor de resultaatbestemming 2024. Dit voorstel bevat de berekeningswijze en verdeling van de risico's voortvloeiend uit de EU prestatie- en heffingsregeling en de verwerking daarvan in het eigen vermogen van LVNL, alsmede de voorgestelde bestemming van de verrekeningen Eurocontrol.

De resultaatbestemming in het bestemmingsfonds is als volgt:

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	En-route	Terminal	NSAA	Overige diensten	Totaal
Saldo per 31 december 2023	51.694	45.232	-	334	97.260
Resultaat 2024	-24.130	-4.209		-	-28.339
Saldo per 31 december 2024	27.563	41.023	-	334	68.920

De resultaatbestemming in de egalisatiereserve is als volgt:

<i>(bedragen in € 1.000)</i>	En-route	Terminal	NSAA	Overige diensten	Totaal
Saldo per 31 december 2023	-214.045	-57.986	1.010	-	-271.021
Resultaat 2024	4.198	877	495	-	5.570
Saldo per 31 december 2024	-209.847	-57.109	1.505	-	-265.451

CONTROLEVERKLARING VAN DE ONAFHANKELIJKE ACCOUNTANT

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

Verklaring over de jaarrekening 2024

Ons oordeel

Naar ons oordeel:

- geeft de jaarrekening van Luchtverkeersleiding Nederland ('LVNL') een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van LVNL op 31 december 2024 en van het resultaat en de kasstromen over 2024 in overeenstemming met artikel 36 lid 1 van de Verordening (EU) 2024/2803 van het Europees Parlement en de Raad gedateerd op 23 oktober 2024, met inachtneming van de brief van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (nu het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) gedateerd op 5 februari 2015 met onderwerp 'Ontheffing toepassing IAS19/IAS19R', met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek ('BW') en de bepalingen bij en krachtens de Wet normering topinkomens ('WNT'); en
- zijn de in de jaarrekening verantwoorde middelen rechtmatig geïnd en besteed in overeenstemming met de Nadere uitwerking controleprotocol voor LVNL 2013.

Wat we hebben gecontroleerd

Wij hebben de in dit jaarverslag opgenomen jaarrekening 2024 van Luchtverkeersleiding Nederland te Schiphol gecontroleerd.

De jaarrekening bestaat uit:

- de balans per 31 december 2024;
- de volgende overzichten over 2024: het overzicht van gerealiseerde en niet-gerealiseerde resultaten, het mutatieoverzicht eigen vermogen en het kasstroomoverzicht; en
- de toelichting waarin opgenomen de grondslagen voor financiële verslaggeving die van materieel belang zijn en overige toelichtingen.

Het stelsel voor financiële verslaggeving dat is gebruikt voor het opmaken van de jaarrekening is in overeenstemming met artikel 36 lid 1 van de Verordening (EU) 2024/2803 van het Europees Parlement en de Raad gedateerd op 23 oktober 2024, met inachtneming van de brief van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (nu het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) gedateerd op 5 februari 2015 met onderwerp 'Ontheffing toepassing IAS19/IAS19R', de relevante bepalingen uit Titel 9 Boek 2 BW en de bepalingen bij en krachtens de WNT.

De basis voor ons onderdeel

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden, de Nadere uitwerking Controleprotocol voor LVNL 2013 en het Controleprotocol WNT 2024 vallen. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de paragraaf 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening'.

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

Onafhankelijkheid

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

Benadrukking van de basis voor de financiële verslaggeving en de beperking in gebruik

Wij vestigen de aandacht op het onderdeel overeenstemmingsverklaring in de toelichting op pagina 96 en 97 én op het onderdeel grondslagen voor financiële verslaggeving met betrekking tot andere lange termijn personeelsbeloningen in de toelichting op pagina 107 van de jaarrekening, waarin beschreven is dat de reikwijdte van de door LVNL gehanteerde waarderingsgrondslagen van artikel 36 lid 1 van de Verordening (EU) 2024/2803 van het Europees Parlement en de Raad gedateerd op 23 oktober 2024 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim zijn beperkt met betrekking tot de toepassing van IAS19/IAS19R.

Deze controleverklaring is door ons opgesteld in opdracht van LVNL, ten behoeve van de jaarrekening over het boekjaar eindigend op 31 december 2024 in overeenstemming met artikel 36 lid 1 van de Verordening (EU) 2024/2803 van het Europees Parlement en de Raad gedateerd op 23 oktober 2024, met inachtneming van de brief van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (nu het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) gedateerd op 5 februari 2015 met onderwerp 'Ontheffing toepassing IAS19/IAS19R', met Titel 9 Boek 2 BW en de bepalingen bij en krachtens de WNT, alsmede de bepaling van de inning en besteding van de in de jaarrekening verantwoorde middelen rechtmatig zijn in overeenstemming met de Nadere uitwerking Controleprotocol voor LVNL 2013.

Dit is in overeenstemming met onze opdrachtvoorwaarden met LVNL, waarvan andere partijen, anders dan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan wie deze controleverklaring wordt verstrekt niet op de hoogte zijn. Derhalve voldoet het niet aan de behoeften, belangen of omstandigheden van iedere andere partij dan LVNL en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Deze controleverklaring kan niet voor andere doeleinden worden gebruikt. Op de controleverklaring kan niet door andere partijen dan LVNL en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat worden gesteund. PwC aanvaardt geen verantwoordelijkheid, zorgplicht of aansprakelijkheid jegens andere partijen dan LVNL en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Eenieder waaraan deze controleverklaring rechtmatig is verstrekt, dient zelf te beoordelen of deze controleverklaring geschikt is voor het doel waarvoor de controleverklaring gebruikt wordt.

Ons oordeel is niet aangepast als gevolg van deze aangelegenheid.

Naleving anticumulatiebepaling WNT niet gecontroleerd

In overeenstemming met het Controleprotocol WNT 2024 hebben wij de anticumulatiebepaling, bedoeld in artikel 1.6a WNT en artikel 5, lid 1, onderdelen n en o, Uitvoeringsregeling WNT, niet gecontroleerd. Dit betekent dat wij niet hebben gecontroleerd of er wel of niet sprake is van een normoverschrijding door een leidinggevende topfunctionaris vanwege eventuele dienstbetrekkingen als leidinggevende topfunctionaris bij andere WNT-plichtige instellingen, en of de in dit kader vereiste toelichting juist en volledig is.

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie

Het jaarverslag omvat ook andere informatie. Dat betreft alle informatie in het jaarverslag anders dan de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij.

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie:

- met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat;
- alle informatie bevat die op grond van artikel 36 lid 1 van de Verordening (EU) 2024/2803 van het Europees Parlement en de Raad gedateerd op 23 oktober 2024, met inachtneming van de brief van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (nu het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) gedateerd op 5 februari 2015 met onderwerp 'Ontheffing toepassing IAS19/IAS19R', Titel 9 Boek 2 BW en Artikel 9 van de Nadere uitwerking Controleprotocol voor LVNL 2013 is vereist voor het bestuursverslag en de overige gegevens.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat.

Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in de Nadere uitwerking Controleprotocol voor LVNL 2013, Titel 9 Boek 2 BW en de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

Het bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het bestuursverslag en de overige gegevens in overeenstemming met artikel 36 lid 1 van de Verordening (EU) 2024/2803 van het Europees Parlement en de Raad gedateerd op 23 oktober 2024, met inachtneming van de brief van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (nu het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) gedateerd op 5 februari 2015 met onderwerp 'Ontheffing toepassing IAS19/IAS19R', Titel 9 Boek 2 BW en Artikel 9 van de Nadere uitwerking Controleprotocol voor LVNL 2013.

Verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening en de accountantscontrole

Verantwoordelijkheden van het bestuur en de raad van toezicht voor de jaarrekening

Het bestuur is verantwoordelijk voor:

- het opmaken en het getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met artikel 36 lid 1 van de Verordening (EU) 2024/2803 van het Europees Parlement en de Raad gedateerd op 23 oktober 2024, met inachtneming van de brief van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (nu het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) gedateerd op 5 februari 2015 met onderwerp 'Ontheffing toepassing IAS19/IAS19R', met Titel 9 Boek 2 BW en de bepalingen bij en krachtens de WNT;
- het rechtmatig tot stand komen van de in de jaarrekening verantwoorde bestedingen en inningen in overeenstemming met de Nadere uitwerking Controleprotocol voor LVNL 2013; en voor
- een zodanige interne beheersing die het bestuur noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet het bestuur afwegen of LVNL in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten. Op grond van genoemde verslaggevingsstelsel moet het bestuur de jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling, tenzij de activiteiten worden beëindigd of als beëindiging het enige realistische alternatief is. Het bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of LVNL haar activiteiten kan voortzetten, toelichten in de jaarrekening.

De raad van toezicht is verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van LVNL.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze doelstellingen zijn een redelijke mate van zekerheid te verkrijgen over de vraag of de jaarrekening als geheel geen afwijking van materieel belang bevat als gevolg van fraude of van fouten en een controleverklaring uit te brengen waarin ons oordeel is opgenomen. Een redelijke mate van zekerheid is een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid en is geen garantie dat een controle die overeenkomstig de controlestandaarden is uitgevoerd altijd een afwijking van materieel belang ontdekt wanneer hier sprake van is.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Een meer gedetailleerde beschrijving van onze verantwoordelijkheden is opgenomen in de bijlage bij onze controleverklaring.

Eindhoven, 29 april 2025

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

drs. I. Bindels RA

Bijlage bij onze controleverklaring over de jaarrekening 2024 van Luchtverkeersleiding Nederland

In aanvulling op wat is vermeld in onze controleverklaring hebben wij in deze bijlage onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening nader uiteengezet en toegelicht wat een controle inhoudt.

De verantwoordelijkheden van de accountant voor de controle van de jaarrekening

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel-kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, de Nadere uitwerking Controleprotocol voor LVNL 2013, het Controleprotocol WNT 2024, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- Het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing.

- Het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van LVNL.
- Het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door het bestuur en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan.
- Het vaststellen dat de door het bestuur gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is. Ook op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of LVNL haar activiteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een organisatie haar continuïteit niet langer kan handhaven.
- Het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen en het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen en of de in deze jaarrekening verantwoorde middelen in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig zijn geïnd en besteed.

Wij communiceren met de raad van toezicht onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

AFKORTINGEN

A			
a.i.	Ad interim	btw	Belasting over de toegevoegde waarde
AAA	Amsterdam Advanced Air traffic control system	BW	Burgerlijk wetboek
ABP	Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds	C	
ACC	Amsterdam Area Control Centre	c.q.	Casu quo
ADS-B	Automatic Dependent Surveillance Broadcast	CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation
AI	Artificiële Intelligentie	cao	Collectieve arbeidsovereenkomst
AIM	ATFCM information message	CEF	Connecting Europe Facility
AIP	Aeronautical Information Publication	CEO	Chief Executive Officer
AIVD	Algemene Inlichtingen - en Veiligheidsdienst	CFO	Chief Financial Officer
ALARP	As Low As Reasonably Practicable	CINEA	Climate, Infrastructure & Environment Executive Agency
AP	Autoriteit Persoonsgegevens	CIO	Chief Information Officer
APART	Approach & Arrival Training	CIS	Common Information Service Provider
APP	Approach	CivMil	Civiel Militair
ATC	Air traffic control	CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten
ATFM	Air traffic flow management	CML	Centrum voor Mens en Luchtvaart
ATM	Air traffic management	COO	Chief Operations Officer
Awb	Algemene wet bestuursrecht	COVID	Coronavirus disease
B		CPI	Consumentenprijsindex
B.V.	Besloten vennootschap	CRCO	Central Route Charges Office
BAS	Bewoners Aanspreekpunt Schiphol	CRSTMP	Air traffic control capacity, air traffic control routings, air traffic control staffing, air traffic control equipment, airspace management, special event
BMT	Bestuur en managementteam LVNL	D	
BPS	Barometric Pressure Setting	D&I	Diversiteit & Inclusie

DB	Defined Benefit
DFS	Deutsche Flugsicherung
DMAN	Departure Manager
DNV	Det Norske Veritas
DV	Disconteringsvoet
E	
EASA	European Aviation Safety Agency
EFSI	Europees Fonds voor Strategische Investeringsen
EONIA	Euro Overnight Index Average
EPP	Employee Purpose Program
EU	Europese Unie
F	
FAB(EC)	Functional Airspace Block (Europe Central)
FLNA	Functioneel leeftijds non-activiteit
FPU	Flexibel pensioen en uittreden
fte	Full time equivalent
FUA	Flexible Use of Airspace
G	
GMST	Ground Movement Safety Team
GRC	Governance, Risk and Compliance
GSI	Gebouwen, Services & Infrastructuur
I	
I(C)T	Informatie (communicatie) technologie
IAS(B)	International Accounting Standards (Board)
ICAO	International Civil Aviation Organisation
iCAS	iTEC- based Centre Automation System

lenW	Infrastructuur en Waterstaat
IFR	Instrument Flight Rules
IFRS	International Financial Reporting Standards
IKV	Individueel Keuzeverlof-regeling
iLabs	InnovationLabs
ILS	Instrument Landing System
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
IRS	Interest Rate Swap
ISMS	Integraal Safety Management Systeem
ISO	International Organization for Standardization
iTEC	Interoperability Through European Collaboration
IUB	Inkomsten en uitgaven in balans
J	
JU	Joint Undertaking
K	
KDC	Knowledge and Development Centre
KLM	Koninklijke Luchtvaartmaatschappij
KLu	Koninklijke Luchtmacht
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
L	
LPP	Leadership Purpose Program
ltd	limited
LVB	Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
M	
MLA	Militaire Luchtvaart Autoriteit

MLT	Multilateratiesysteem	RECAT	Recategorisatie EU
MT	Managementteam	RMI	Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol
MTO	Medewerkerstevredenheidsonderzoek	RNP-AR	Required Navigation Performance-Approval Required
MT-Ops	MT Operations	RP	Referentieperiode
MUAC	Maastricht Upper Area Control Centre	RTS	Real Time Simulaties
MVID	Militaire Inlichtingen- en Veiligheidsdienst	S	
MVO	Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen	S&I	Systems & Infrastructure
N		SAF	Corporate Sustainable Aviation Fuel
N.V.	Naamloze vennootschap	SES	Single European Sky
NCSC	Nationaal Cyber Security Centrum	SESAR	Single European Sky ATM Research
NLR	Nationaal Lucht- en Ruimtevaartcentrum	SMR	Surface Movement Radar
NNHS	Nieuwe Normen- en Handhavingssstelsel	SMS	Safety Managementsysteem
NOGEPa	Nederlandse Olie en Gas Exploratie en Productie Associatie	SOC	Security Operations Centre
NOMOS	Noise Monitoring System	SPIN	Stichting Pensioenfonds IBM
NSA	National Supervisory Authority	STATFOR	Statistics and Forecast Service
NSAA	North Sea Area Amsterdam	SWO	Stakeholderwaarderingsonderzoek
O		T	
OM	Openbaar Ministerie	TAR	Terminal Area Surveillance Radar
OPS	Operations	TBO	Trajectory Based Operations
OR	Ondernemingsraad	TBS	Time Based Separation
ORM	Operational Risk Management	TCAS	Traffic Collision Avoidance System
OVV	Onderzoeksraad voor Veiligheid	TKH	Twentsche Kabelfabriek
P		TMA	Terminal Manoeuvring Area
PBO	Projected Benefit Obligation	TNO	Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek
PSL	Pilot Selected Level	TO	Training Organisation
R		TOD	Toeslag voor onregelmatige diensten

TU	Technische Universiteit
TWR	Tower
U	
UMC	Universitair Medisch Centrum
UTM	Unmanned Aircraft Systems Traffic Management systeem
V	
VFR	Visual Flight Rules
VKL	Verkeersleider
Vpb	Vennootschapsbelasting
VSC	Voice Communication System
W	
WAM	Wide Area Multilateration
WNT	Wet normering topinkomens
Woo	Wet open overheid
WW	Werkloosheidswet
X	
X-TRM	Cross Border Team Resource Management
Z	
ZBO	Zelfstandig bestuursorgaan

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