



Jaarverslag

Airport Coordination Netherlands

1 april 2023 tot en met 31 maart 2024

Auteur: ACNL
Datum: 29 mei 2024
Status: Definitief

Inhoud

1.	Verslag van het bestuur.....	3
2.	Resultaten slotallocatie en -monitoring.....	6
2.1	Slotallocatie.....	6
2.2	Slotmonitoring	8
3.	Niet financiële informatie.....	11
3.1	Personeel	11
3.2	Juridische zaken	12
3.2.1	Bezwaar- en beroepsprocedures op grond van de Algemene wet bestuursrecht.....	12
3.2.2	Verzoeken op grond van de Wet open overheid	12
3.2.3	Klachten	12
3.2.4	Schadeclaims	12
3.2.5	Invulling wet- en regelgeving.....	12
3.3	Bedrijfsvoering	14
3.4	In control statement bestuur ACNL inzake de rechtmatigheid van inning en besteding van middelen.....	15
4.	Financiële jaarrekening	16
4.1	Balans per 31 maart 2024	17
4.2	Staat van baten en lasten over 2023/2024.....	19
4.3	Kasstroomoverzicht over 2023/2024.....	20
4.4	Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling.....	21
4.5	Toelichting op de balans per 31 maart 2024	24
4.6	Toelichting op de staat van baten en lasten over 2023/2024	28
4.7	Overige gegevens.....	33

1. Verslag van het bestuur

Taak

ACNL is de Nederlandse slotcoördinator voor Amsterdam Airport Schiphol (Schiphol), Rotterdam The Hague Airport (Rotterdam) en Eindhoven Airport (Eindhoven). ACNL wijst slots toe aan luchtvaartmaatschappijen en houdt toezicht op het gebruik daarvan. ACNL is lid van de European Airport Coordinators Association (EUACA) en de Worldwide Airport Coordinators Group (WWACG).

Tijdelijke capaciteitsreducties

Dit boekjaar stond in het teken van meerdere tijdelijke capaciteitsreducties op de luchthaven Schiphol als gevolg van personeelstekorten in de operatie en andere ketenpartners van Schiphol, zoals LVNL, Koninklijke Marechaussee en Douane. De taak van ACNL in deze bestond uit het op neutrale wijze verdelen van de benodigde reducties over de luchtvaartmaatschappijen op basis van de door de luchthavenexploitant vastgestelde capaciteit.

Kabinetsplannen permanente reductie

ACNL heeft vorig boekjaar een adviesrapport aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitgebracht inzake een reductie van vluchten op Schiphol naar aanleiding van het kabinetsvoornemen in deze. ACNL heeft daartoe een beleidsregel opgesteld, waarin is beschreven hoe ACNL in een voorkomende situatie zal handelen. In de voorbereiding van het zomerseizoen 2024 en op basis van de capaciteitsdeclaratie van de luchthaven AMS heeft ACNL gebruikgemaakt van deze beleidsregel om de luchtvaartmaatschappijen te informeren over de benodigde reductie van historische rechten op basis van kabinetsplan. Als gevolg van de opschorting tot nader order door de overheid van de krimp van Schiphol, heeft AMS op 22 december 2023 haar capaciteitsdeclaratie gewijzigd. Hierdoor konden er meer slots toebedeeld worden aan luchtvaartmaatschappijen en was de desbetreffende reductie van de baan voor het zomerseizoen 2024.

Voor de 3 luchthavens zijn in totaal 515.000 vluchten uitgevoerd tegenover 465.000 vorig boekjaar en 550.000 pré-Covid. Factoren waardoor het volledige pré-Covid niveau nog niet is bereikt zijn de hierboven genoemde tijdelijke capaciteitsreducties alsmede productiemiddelen tekorten bij enkele luchtvaartmaatschappijen.

Slotmonitoring

Het is voor luchtvaartmaatschappijen verboden om herhaaldelijk en opzettelijk luchtdiensten uit te voeren op een tijdstip dat aanzienlijk verschilt van een door ACNL aan de desbetreffende luchtvaartmaatschappij toegewezen slot. Een tijdstip dat aanzienlijk verschilt van een door ACNL toegewezen slot op Schiphol is vastgesteld op 60 minuten eerder of later dan een door ACNL toegewezen slot. ACNL monitort het op tijd vliegen en hanteert een interventieladder in de slothandhaving. ACNL ziet daadwerkelijk resultaten dat de betrokken partijen beter op tijd vliegen. Al meerdere jaren heeft ACNL een samenwerking met ILT in het kader van slothandhaving, onder andere over vliegen in de nacht zonder nachtslot, vliegen zonder slot en het niet gebruiken van een slot.

Financiën

ACNL sluit dit boekjaar af met een positief resultaat van € 454.800. Dit resultaat wordt toegevoegd aan de egalisatiereserve die daarmee komt op 60% van het kostenniveau van ACNL; licht boven het doel van 50% van het kostenniveau.

Voor het boekjaar 2024-2025 is de begroting goedgekeurd door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. De slot fee voor de luchtvaartmaatschappijen is van € 1,92 gezakt naar € 1,88 per geopereerd slot.

Samenwerking met IenW

Met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is regulier overleg gevoerd in het kader van de eigenaars- en opdrachtgeversrelatie met ACNL (in de zogenaamde driehoek). Onder meer is overleg gevoerd over de strategie en het beleid, de begroting en jaarrekening alsmede ontwikkelingen binnen de Rijksoverheid zoals uitvoerbaarheid, informatiehuishouding, fitheid van de organisatie, integriteit en inclusiviteit.

Bedrijfsvoering

Het was qua organisatie een stabiel jaar zonder personele wisselingen en een laag ziekteverzuim. Er is een extra medewerker gestart voor uitbreiding van de monitoring activiteiten. Bij ACNL zijn 2 stagiaires in het kader van afstuderen actief geweest op het gebied van slotmonitoring.

Er is een systeem voor risicomanagement in werking. Ook is een beleid voor informatieveiligheid opgesteld mede op basis van de nulmeting die met behulp van IenW is uitgevoerd. ACNL beschikt over een externe vertrouwenspersoon en zal aansluiten bij de inwerkingtreding van de Rijksbrede klachtenregeling in het kader van integriteit en ongewenste omgangsvormen. ACNL onderzoekt een mogelijke overgang van het primaire allocatiesysteem van SAMS naar SCORE. SCORE sluit beter aan op de wensen van de luchthavens voor de introductie van nieuwe coördinatieparameters en op de wensen van luchtvaartmaatschappijen inzake online en real time coördinatie.

Beleid en toekomst

De context van het beleid wordt gevormd door het herstel van de luchtvaart na Covid-19, de onzekerheden over capaciteitsontwikkelingen onder meer in relatie tot omgevingsbeperkingen, wijzigingen van de Europese slotverordening (verder: slotverordening) en de opgaven als onderdeel van de Rijksoverheid.

ACNL richt zich op:

- duidelijker werken volgens de principes van de slotverordening. Hiertoe zijn beleidsregels in de zin van de Algemene wet bestuursrecht door ACNL geïntroduceerd;
- intensievere werkrelaties aangaan met luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, verkeersleiding en toezichthouders voor goed gebruik van de schaarse luchthaveninfrastructuur en het optimaliseren van de operationele prestaties op de luchthaven. In dat kader is onder meer gewerkt aan het voorbereiden van nieuwe coördinatieparameters voor Schiphol, het uniformeren van het proces van totstandkoming van de capaciteitsdeclaraties en het verduidelijken van het aanvraagproces voor de Algemene Luchtvaart;
- uitbreiding van de monitoring en handhaving van slotgebruik door luchtvaartmaatschappijen. Volledig geïmplementeerd zijn opereren zonder slot, een slot niet gebruiken, in de nacht opereren zonder nachtslot, opereren op wezenlijk andere tijd/wijze. Ook is begonnen met het vastleggen van gedrag van luchtvaartmaatschappijen in het allocatieproces gericht op late teruggave van slots of niet actueel houden van de wachtlijst;
- digitalisering van de werkprocessen. Met name zijn in het afgelopen boekjaar verbeteringen in het primaire allocatiesysteem doorgevoerd gericht op een efficiënt werkproces;
- het leveren van een actieve bijdrage aan de uitwerking en implementatie van luchtvaartbeleid & omgeving en (Europese) regelgeving. Met name is veel aandacht besteed aan het ondersteunen van de Europese Commissie vanuit de koepelorganisatie van Europese slotcoördinatoren (EUACA) bij de revisie van de slotverordening. Ook is gewerkt aan harmonisering van de toepassing van de slotverordening.

Tot slot

Veel dank gaat uit naar de medewerkers van de luchthavens, luchtvaartmaatschappijen, koepelorganisaties, het ministerie van IenW, ILT en de collega coördinatoren, de leveranciers en bovenal de medewerkers van ACNL voor hun inzet en betrokken samenwerking voor de slotcoördinatie in Nederland.

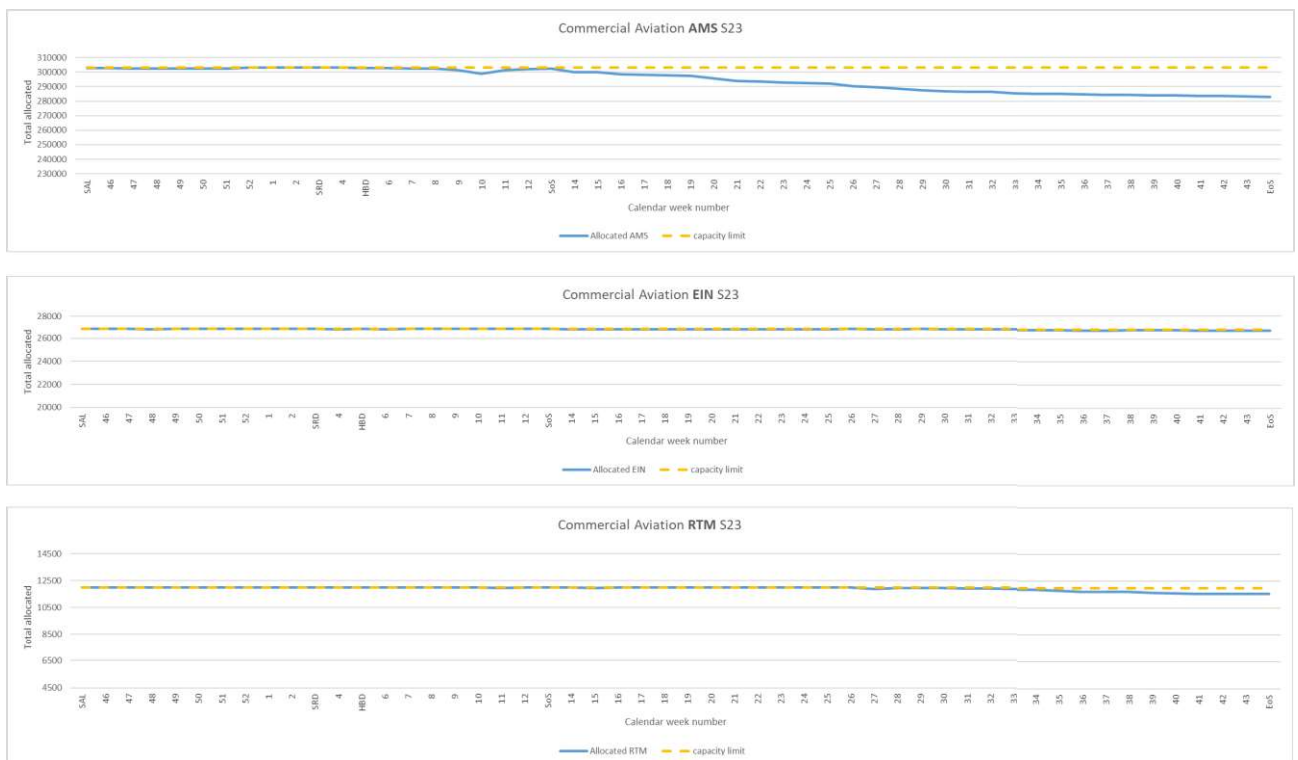
Hugo Thomassen, Mei 2024

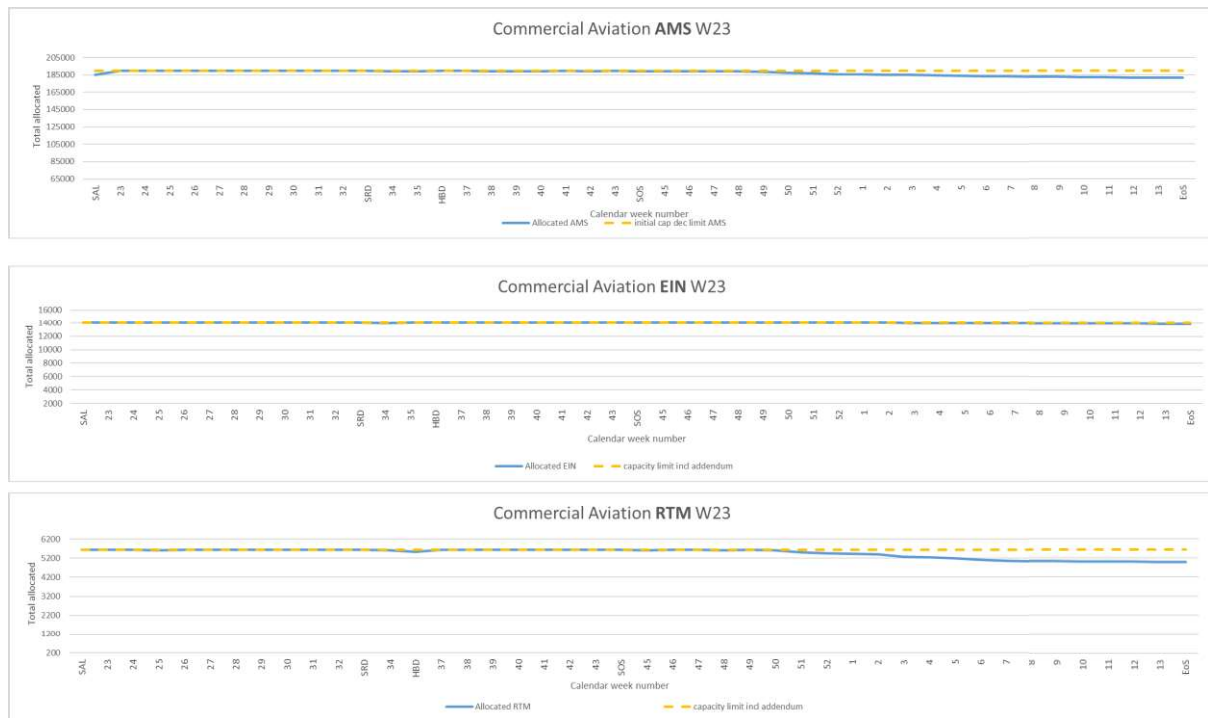
2. Resultaten slotallocatie en -monitoring

2.1 Slotallocatie

ACNL wijst slots toe aan luchtvaartmaatschappijen op basis van de voorrangsregels uit de slotverordening. Daarbij is ACNL gebonden aan het aantal slots dat door de luchthavens voor allocatie beschikbaar is gesteld in de zogenaamde capaciteitsdeclaratie. De toewijzing gebeurt twee keer per jaar, zowel voor een winterseizoen (W) als voor een zomerseizoen (S). In lijn met de mondiale planning dienen luchtvaartmaatschappijen ongeveer 5 maanden voor de start van een seizoen - na vaststelling van de betreffende capaciteitsdeclaratie - hun aanvragen bij ACNL in. Aanvragen die niet kunnen worden gehonoreerd worden op een wachtlijst geplaatst. In de aanloop naar en gedurende het seizoen vinden doorlopend aanpassingen van de gealloceerde slots plaats. Slots die niet gebruikt worden vloeien terug naar de slot pool om opnieuw uitgegeven te kunnen worden; eerst vanuit de wachtlijst. Luchtvaartmaatschappijen kunnen aanspraak op dezelfde slotreeksen in het vergelijkbare opvolgende seizoen maken als zij die voor 80% of meer gebruiken in het lopende seizoen.

De seizoenen S23 en W23 bestrijken tezamen het boekjaar 2023-2024. Hieronder staan grafieken met het verloop in de tijd van het aantal gealloceerde slots voor de luchthavens Schiphol (AMS), Eindhoven (EIN) en Rotterdam (RTM).





Voor Schiphol is de invloed van de tijdelijke capaciteitsreducties als gevolg van personeelstekorten in de operatie zichtbaar voor het zomerseizoen. Voor het overige is nagenoeg op volledige capaciteit geopereerd.

Vracht en passagiers

Op Schiphol vinden ook vrachtluchten plaats. Het aantal uitgevoerde vrachtluchten is ook in het derde Covid-jaar meer geweest dan het aantal bij de eerste toedeling van de slots.

Seizoen	Passagiers aantal slots		Vracht aantal slots	
	Eerste toedeling	Gebruik eind van het seizoen	Eerste toedeling	Gebruik eind van het seizoen
S23 (31 weken)	295861	273439	6967	9347
W23 (22 weken)	184362	174899	5153	6605

Nacht

Op Schiphol wordt ook in de nacht gevlogen.

Seizoen	Nachtperiode (23.00 – 07.00 uur lokale tijd) aantal slots	
	Eerste toedeling	Gebruik eind van het seizoen
S23 (31 weken)	23899	22371
W23 (22 weken)	10894	10563

2.2 Slotmonitoring

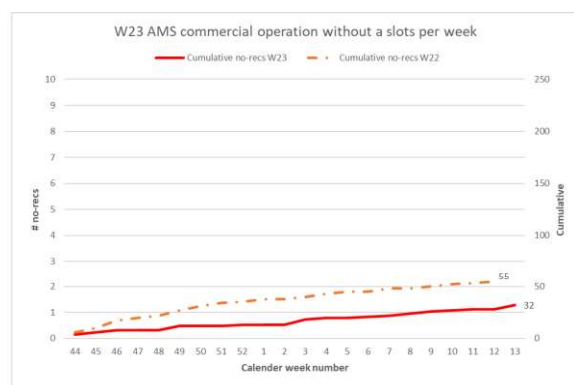
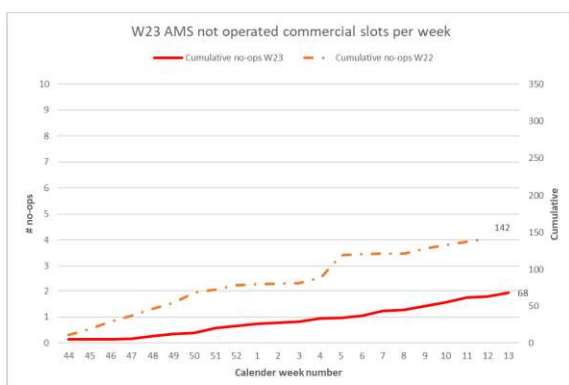
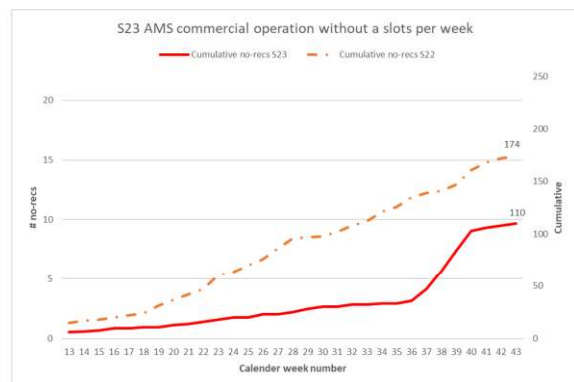
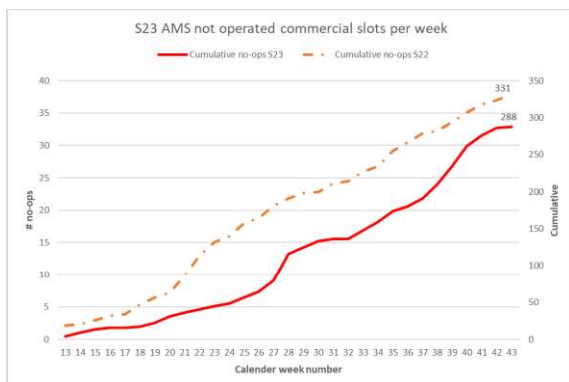
ACNL heeft eveneens als wettelijke taak te monitoren of het gebruik van de slots in overeenstemming is met de allocatie. In het onderhavige boekjaar is in samenwerking met de Inspectie Leefomgeving en Transport toegezien op de volgende afwijkingen:

- Een toegewezen slot niet gebruiken (NOOP) op Schiphol, Eindhoven en Rotterdam;
- vliegen zonder slot (NOREC) op Schiphol, Eindhoven en Rotterdam;
- vliegen in de nachtperiode met een toegewezen slot in de periode overdag (unplanned night movements; ongeplande nachtbeweging) op Schiphol;
- vliegen op een significant andere tijd op Schiphol.

De resultaten voor Schiphol zijn in onderstaande grafieken opgenomen. Over het algemeen ziet ACNL een positief effect van het toezicht in de zin van minder overtredingen.

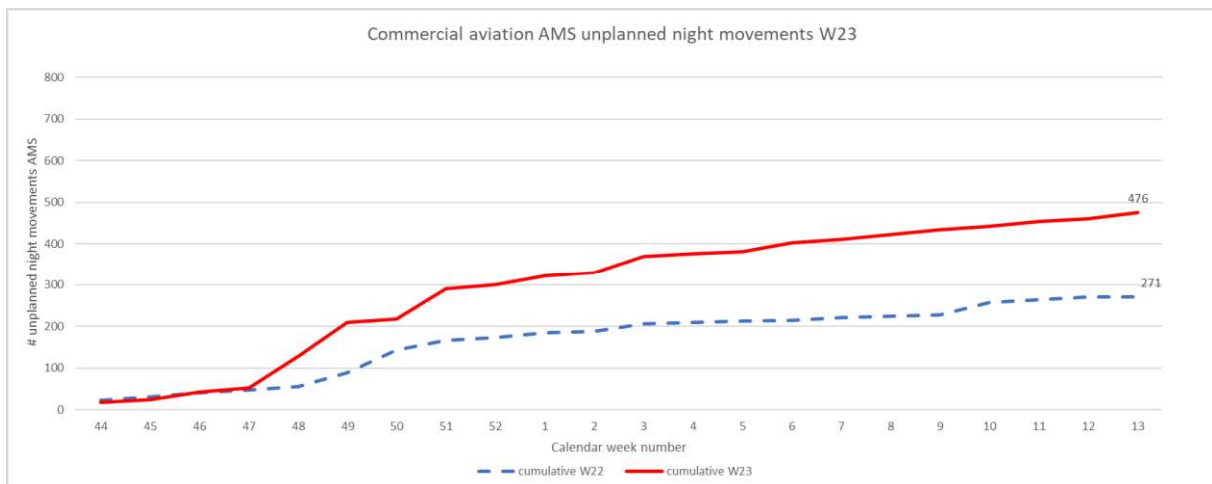
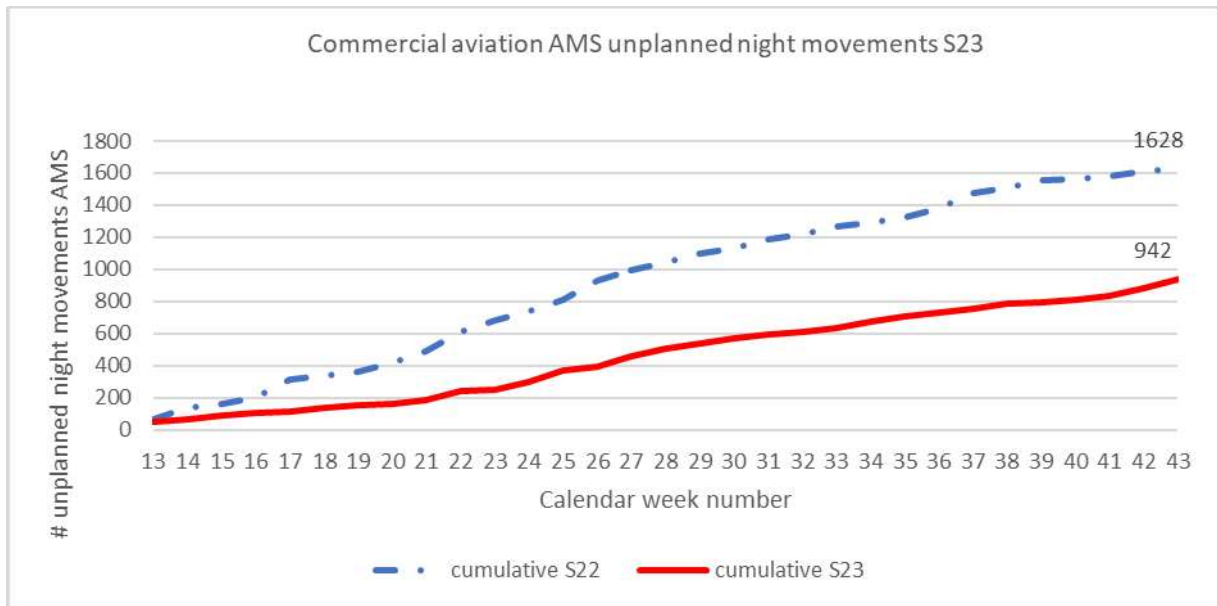
NOOP en NOREC

Het beeld is dat het aantal afwijkingen voor NOOPS en NORECS licht zijn afgenomen ten opzichte van het voorgaande jaar. Dit kan komen, doordat er meer gevlogen is. In absolute zin blijven de aantallen beheerst.



Ongeplande nachtbewegingen

Voor de ongeplande nachtbewegingen verschilt het beeld tussen S23 en W23. In S23 daalde het aantal ongeplande nachtbewegingen. In vergelijking met S22 (met de stevige tekorten aan security personeel) was de operatie een stabielere. Voor W22 steeg het aantal ongeplande nachtbeweging licht. 25% van het pre-Covid niveau werd bereikt. Voor beide seizoenen geldt dat boetes door ILT zijn aangezegd voor die gevallen waarin er geen rechtvaardiging bestond en is door ACNL en ILT samen tijdens het seizoen de dialoog gestart met die luchtvaartmaatschappijen die naar verhouding vaker afwijken.



Opereren op een wezenlijk andere tijd

In het kader van de Slot Enforcement Code is gestart met het toezien op vliegen op een wezenlijk andere tijd. ILT en ACNL hebben sectorpartijen actief betrokken bij de nadere uitwerking hiervan. De eerste inzichten staan hieronder.

Er is gestart met het monitoren van afwijkingen (te vroeg dan wel te laat) van meer dan 60 minuten tussen de slottijd en de geopereerde tijd (in de toekomst zal deze afwijkingsnorm in stappen verkleind worden).

In S23 zijn er 20.000 vluchten geweest met een afwijking van meer dan 60 minuten; een daling met 20%. Voor W23 is het beeld andersom: 40% meer afwijkingen. ACNL is gestart met het voeren van een dialoog met 20 luchtvaartmaatschappijen om de individuele resultaten te bespreken en verbetermogelijkheden vast te stellen. Bij 2 luchtvaartmaatschappijen is een sanctie opgelegd. Welke effecten de handhaving op het opereren op een wezenlijk andere tijd verder gaat hebben zal de komende jaren blijken.



3. Niet financiële informatie

3.1 Personeel

Formatie en bezetting

Over boekjaar 2023-2024	<i>Formatie (begroting)</i>	<i>Bezetting in dienst</i>	<i>Bezetting inhuur</i>	<i>Totaal bezetting</i>		<i>Bezetting boekjaar 2022-2023</i>
Directie	1,0	1,0	0,0	1,0		1,0
Slotcoördinatie	5,0	4,9	0,0	4,9		4,0
Beleid, bestuur en juridische zaken	2,0	2,0	0,0	2,0		2,0
Ondersteuning	1,0	1,0	0,0	1,0		1,0
Totaal	9,0	8,9	0,0	8,9		8,0

Inhuur is gedefinieerd als het bezetten van een formatieplaats voor de activiteiten van ACNL.

Ultimo	<i>31 maart 2023</i>	<i>31 maart 2024</i>
Directie	1	1
Slotcoördinatie	4	5
Beleid, bestuur en juridische zaken	2	2
Ondersteuning	1	1
Totaal	8	9

Ziekteverzuim

Percentage	<i>2022-2023</i>	<i>2023-2024</i>
Ziekteverzuim	0,4	0,4

Kosten van arbeid

Voor ACNL geldt de CAO Rijksoverheid.

In €	<i>2022-2023</i>	<i>2023-2024</i>
Kosten arbeid in eigen dienst per fte	121.000	123.000
Kosten inhuur per fte	Niet van toepassing	Niet van toepassing

Onder de kosten van arbeid vallen het brutosalaris, het individuele keuzebudget (IKB) en het werkgeversdeel van de sociale lasten, de pensioenlasten en bijdrage zorgverzekeringswet.

Het gevoerde integriteitsbeleid

ACNL houdt zich aan de Gedragscode Integriteit Rijk. Alle medewerkers hebben het Model Integriteitsverklaring Rijk voor externen ondertekend. Daarnaast hebben alle medewerkers de eed of belofte afgelegd. Integriteit vormt onderdeel van het teamoverleg. Eveneens is een externe vertrouwenspersoon aangesteld en een interne klachtenregeling gemaakt in het kader van integriteit en ongewenste omgangsvormen. ACNL zal aansluiten bij inwerkingtreding van de Rijksbrede klachtenregeling in het kader van integriteit en ongewenste omgangsvormen.

3.2 Juridische zaken

3.2.1 Bezwaar- en beroepsprocedures op grond van de Algemene wet bestuursrecht

Bezwaar

Luchtvaartmaatschappijen hadden slots voor hun historische rechten gekregen onder voorwaarden (met SSIM actioncode T) bij de toewijzing van slots voor het zomerseizoen 2024. Die voorwaarden waren verbonden aan de afgekondigde krimp inzake Schiphol door de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de capaciteitsdeclaratie door Royal Schiphol Group (RSG) met minder vluchtbewegingen. ACNL heeft eveneens een zogenaamde reductielijst verstrekt middels het Coordination Committee Netherlands op 2 november 2023, waarin per luchtvaartmaatschappij was aangegeven hoeveel slots van de historische rechten ingeleverd dienden te worden.

Als gevolg hiervan zijn er 40 pro forma bezwaarschriften ingediend tegen de initiële allocatie (Slot Allocation List (SAL)) voor het zomerseizoen 2024 en de reductielijst van ACNL van 2 november 2023.

Alle bezwaarmakers kregen tot 1 april 2024 de tijd om hun bezwaargronden aan te vullen. Als gevolg van de opschorting tot nader order door de overheid inzake de krimp van Schiphol, heeft RSG op 22 december 2023 haar capaciteitsdeclaratie gewijzigd. Hierdoor konden er meer slots toebedeeld worden aan luchtvaartmaatschappijen en was de desbetreffende reductielijst sindsdien van de baan. ACNL heeft de SSIM actioncodes T bij de SAL voor het zomerseizoen 2024 op 22 december 2023 omgezet naar de SSIM actioncodes H betreffende alle luchtvaartmaatschappijen. Hierdoor was er geen procesbelang meer voor de bezwaarmakers. Ten tijde van het sluiten van het boekjaar zijn een deel van de bezwaren reeds ingetrokken.

Beroep

Er zijn geen beroepsprocedures gevoerd op grond van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

3.2.2 Verzoeken op grond van de Wet open overheid

Er is geen verzoek op grond van de Wet open overheid ingediend.

3.2.3 Klachten

Klachten, al dan niet gedaan op grond van hoofdstuk 9 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb)

Er zijn geen klachten ingediend, ook niet op grond van de Awb.

Klachten op grond van de Wet Nationale ombudsman

Er zijn geen klachten ingediend op grond van de Wet Nationale ombudsman.

3.2.4 Schadeclaims

Er zijn geen schadeclaims ingediend bij ACNL.

3.2.5 Invulling wet- en regelgeving

ACNL volgt de Europese Slotverordening (EEG) nr. 95/93, de Wet luchtvaart, het Besluit slotallocatie, de Algemene wet bestuursrecht alsmede de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen en houdt rekening met de Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG) en richtlijnen van de European Airport Coordinators Association (EUACA).

ACNL maakt deel uit van het dagelijks bestuur van EUACA en het secretariaat van de World Airport Slot Board en draagt via die organisaties bij aan de revisie en ontwikkeling van wet- en regelgeving voor slotallocatie.

3.3 Bedrijfsvoering

Bedrijfsprofiel

ACNL is de Nederlandse slotcoördinator voor Schiphol, Rotterdam en Eindhoven. ACNL wijst tot 570.000 luchthaven slots toe voor commerciële- en algemene luchtvaart waarmee luchtvaartmaatschappijen 80 miljoen passagiers en 2 miljoen ton goederen per jaar kunnen vervoeren.

De wettelijke taken van ACNL bestaan uit de toewijzing van slots en de monitoring van het gebruik van de slots. Daarmee wordt bijgedragen aan:

- correct gebruik van schaarse luchthaveninfrastructuur;
- het optimaliseren van de operationele prestaties op de luchthaven;
- de vraag van luchtvaartmaatschappijen zo goed mogelijk afstemmen op het aanbod van luchthaveninfrastructuur.

Door:

- transparant en onpartijdig handelen;
- toezicht op en bevordering van adequate slotprestaties;
- samenwerking met luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, luchtverkeersleiding en toezichthouders;
- tijdig beantwoorden van slotverzoeken, ook waar mogelijk middels een 24/7 automatische slottoewijzing.

Rechtsvorm

Per 1 april 2020 is ACNL een zelfstandig bestuursorgaan met publiekrechtelijke rechtspersoonlijkheid. Samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is invulling gegeven aan de eigenaars- en opdrachtgeversrelatie met ACNL. Een jaarcyclus wordt daartoe gevolgd.

ACNL is aangesloten bij KleinLef, een koepelorganisatie van kleine zelfstandige bestuursorganen voor kennisdeling en het gebruik van elkaars middelen.

Financiën

De begroting voor het boekjaar 2023-2024 is gericht geweest op het adequaat kunnen uitvoeren van de taken en een opbouw van een egalisatiereserve. Er is een kredietfaciliteit bij het Ministerie van Financiën afgesloten in het kader van schatkistbankieren, teneinde de liquiditeit van ACNL te waarborgen.

Organisatie

Er hebben geen organisatiewijzigingen plaatsgevonden.

IT en gegevensbeveiliging

Er is een beleid voor informatie veiligheid opgesteld mede op basis van een nulmeting. Contracten zijn vernieuwd met inbegrip van recente beveiligingsstandaarden en trainingen zijn gevolgd.

Met Schiphol wordt gewerkt aan de invoering van een nieuwe standparameter (ter allocatie van de capaciteit van vliegtuigopstelplaatsen). Ook wordt een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden voor pre-operations monitoring ter versterking van de slotmonitoring en handhaving.

Informatiehuishouding

Met het programma 'Open op Orde' wordt Rijksbreed de informatiehuishouding van de Rijksoverheid verbeterd en transparanter gemaakt. ACNL brengt verbeteringen aan, gericht op kennisvergroting, actieve openbaarmaking en archivering. Er is een subsidie van € 20.000,= ontvangen die vooralsnog besteed is aan de inzet van adviseurs en aanschaf van software. Er is nog € 7.874,= beschikbaar. Dit restant wordt gebruikt voor acties die nog gepland staan.

Risicobeheersing

ACNL beoordeelt tweemaal per jaar haar systeem van risicobeheersing. De actuele risico's worden nogmaals beoordeeld op actualiteit en indien nodig worden er nieuwe risico's toegevoegd. Voor de top risico's voor ACNL zijn beheersmaatregelen in het leven geroepen.

3.4 In control statement bestuur ACNL inzake de rechtmatigheid van inning en besteding van middelen

De taken van ACNL zijn gebaseerd op de Europese slotverordening 95/93, de Worldwide Airport Slot Guidelines, de Wet luchtvaart en het Besluit slotallocatie. Voor de uitvoering van de wettelijke taken stelt ACNL een begroting en jaarrekening op, welke door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat worden goedgekeurd. De interne beheersing is gericht op de taken binnen de wettelijke kaders uit te voeren, de inning en besteding van middelen in overeenstemming met de begroting en tariefregeling (slot fee) te laten zijn en een ordentelijke financiële administratie te voeren op basis van deugdelijke bewijsmiddelen. Hierbij merken wij op dat de risicobeheersing en het controlesysteem geen absolute zekerheid bieden voor het realiseren van de doelstellingen, noch kan het alle onjuistheden van materieel belang, verlies, fraude en overtreding van wetten en regels geheel voorkomen.

JAARREKENING



1 BALANS PER 31 MAART 2024
(voor resultaatbestemming)

[illegible]

[illegible]

2 WINST-EN-VERLIESREKENING OVER 2023/2024

		Realisatie 2023/2024	Begroting 2023/2024	Vershil 2023/2024	Realisatie 2022/2023
		€	€	€	€
Baten					
Bijdragen airlines	(7)	986.739	969.000	17.739	900.481
Bijdragen airports	(8)	968.952	968.900	52	896.000
<u>SOM DER BATEN</u>		<u>1.955.691</u>	<u>1.937.900</u>	<u>17.791</u>	<u>1.796.481</u>
Lasten					
<u>KOSTEN VAN BEHEER EN ADMINISTRATIE</u>					
Personeelskosten	(9)	1.277.908	1.264.950	12.958	1.073.734
Afschrijvingen	(10)	13.979	31.500	(17.521)	12.506
Huisvestingskosten	(11)	55.976	75.600	(19.624)	63.425
Kantoorkosten	(12)	58.318	94.550	(36.232)	64.689
Algemene kosten	(13)	46.007	56.600	(10.593)	46.922
Juridische en algemene advieskosten	(14)	91.707	262.500	(170.793)	97.890
		<u>1.543.895</u>	<u>1.785.700</u>	<u>(241.805)</u>	<u>1.359.166</u>
<u>SALDO VOOR FINANCIËLE BATEN EN LASTEN</u>		<u>411.796</u>	<u>152.200</u>	<u>259.596</u>	<u>437.315</u>
Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	(15)	44.186	0	44.186	8.655
Rentelasten en soortgelijke kosten	(16)	(1.182)	(2.200)	1.018	(1.196)
		<u>43.004</u>	<u>(2.200)</u>	<u>45.204</u>	<u>7.459</u>
<u>RESULTAAT</u>		<u>454.800</u>	<u>150.000</u>	<u>304.800</u>	<u>444.774</u>

3 KASSTROOMOVERZICHT 2023/2024

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de indirecte methode.

	2023/2024		2022/2023	
	€	€	€	€
<u>Kasstroom uit operationele activiteiten</u>				
Netto-omzetresultaat	411.796		437.315	
Aanpassingen voor:				
Afschrijvingen en overige waardeveranderingen	13.979		12.506	
Veranderingen in het werkkapitaal:				
Mutatie operationele vorderingen	(582.965)		(480.897)	
Mutatie kortlopende schulden (exclusief kortlopend deel van de langlopende schulden)	123.122		27.771	
Kasstroom uit bedrijfsoperaties		(34.068)		(3.305)
Ontvangen interest	44.186		8.655	
Ontvangen bankrente en betaalde bankkosten	(1.182)		(1.196)	
		43.004		7.459
Kasstroom uit operationele activiteiten		8.936		4.154
<u>Kasstroom uit investeringsactiviteiten</u>				
Investerings in materiële vaste activa		(6.383)		(1.759)
<u>Kasstroom uit financieringsactiviteiten</u>				
Afname langlopende schulden		(2.553)		(2.395)
		0		0

4 GRONDSLAGEN VOOR WAARDERING EN RESULTAATBEPALING

ALGEMEEN

De Stichting Airport Coördination Netherlands is per 1 april 2020 van rechtswege omgezet in een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan, Airport Coördination Netherlands.

Activiteiten

Het zelfstandig bestuursorgaan heeft ten doel:

- a. het verdelen van de per periode beschikbare slots op een volledig gecoördineerd Nederlands luchtvaartterrein onder de van zodanig luchtvaartterrein gebruikmakende luchtvaartmaatschappijen, binnen de grenzen van de voor zodanig volledig gecoördineerd luchtvaartterrein vast gestelde capaciteit, op een onpartijdige, niet-discriminerende en doorzichtige wijze, en conform de toepasselijke regels van Nederlands en Europees recht alsmede, met inachtneming van de toepasselijke IATA richtlijnen, voor zover deze niet strijdig zijn met Nederlands en Europees recht;
- b. al hetgeen met het hiervoor onder a. vermelde rechtstreeks of zijdelings verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn, alles in de ruimste zin van het woord.

Vestigingsadres, rechtsvorm en inschrijfnummer handelsregister

Airport Coordination Netherlands is feitelijk en statutair gevestigd op Evert van de Beekstraat 1, The Base A, 4e etage te Schiphol en is ingeschreven bij het handelsregister onder nummer 77889975.

Oordelen en schattingen

Bij toepassing van de grondslagen en regels voor het opstellen van de jaarrekening vormt de leiding van Airport Coordination Netherlands zich verschillende oordelen en schattingen die essentieel kunnen zijn voor de in de jaarrekening opgenomen bedragen. Indien het voor het geven van het in artikel 2:362 lid 1 BW vereiste inzicht noodzakelijk is, is de aard van deze oordelen en schattingen inclusief de bijbehorende veronderstellingen opgenomen bij de toelichting op de desbetreffende jaarrekeningposten.

ALGEMENE GRONDSLAGEN VOOR DE OPSTELLING VAN DE JAARREKENING

De jaarrekening is conform de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen opgesteld volgens de bepalingen van Titel 9 Boek 2 BW.

De jaarrekening is opgemaakt op basis van historische kostprijs. De waardering van activa en passiva geschiedt, voor zover niet anders is vermeld, tegen nominale waarde.

Baten worden toegekend aan de periode waarin ze zijn gerealiseerd. Lasten worden verantwoord in het jaar waarin ze voorzienbaar zijn.

Baten en lasten worden toegerekend aan het jaar waarop ze betrekking hebben. Winsten worden slechts opgenomen voor zover zij op balansdatum zijn gerealiseerd. Verplichtingen en mogelijke verliezen die hun oorsprong vinden voor het einde van het verslagjaar, worden in acht genomen indien zij voor het opmaken van de jaarrekening bekend zijn geworden.

Pensioenen

Airport Coordination Netherlands is aangesloten bij het pensioenfonds ABP. Het ZBO heeft alle pensioenregelingen verwerkt volgens de verplichtingen benadering. De over het verslagjaar verschuldigde premie wordt als last verantwoord. De beleidsdekkingsgraad van het pensioenfonds was per 31 maart 2024 112,5% (31 maart 2023: 111,9%). Dit was onder het door de toezichthouder bepaalde minimum niveau. Als gevolg daarvan heeft het fonds een herstelplan opgesteld en ingediend. Uit dit herstelplan volgen geen extra lasten voor de werkgevers. Er hoeft dan ook geen voorziening te worden getroffen.

In de jaarrekening worden slechts de verschuldigde premies als last in de winst-en-verliesrekening opgenomen. Voor zover verschuldigde premies nog niet zijn voldaan, worden zij als verplichting op de balans opgenomen.

GRONDSLAGEN VOOR DE WAARDERING VAN ACTIVA EN PASSIVA

Immateriële vaste activa

De immateriële vaste activa worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs onder aftrek van afschrijvingen. Er wordt rekening gehouden met bijzondere waardeverminderingen. Dit is het geval als de boekwaarde van het actief (of van de kasstroomgenererende eenheid waartoe het actief behoort) hoger is dan de realiseerbare waarde ervan.

De immateriële vaste activa hebben een geschatte economische levensduur van 5 jaar. Gedurende de economische levensduur worden de immateriële vaste activa naar tijdsgelang lineair afgeschreven. De afschrijvingen worden onder de post afschrijvingen immateriële vaste activa in de winst-en-verliesrekening

Materiële vaste activa

Bedrijfsgebouwen worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs plus bijkomende kosten of vervaardigingsprijs onder aftrek van lineaire afschrijvingen gedurende de verwachte toekomstige gebruiksduur. Er wordt rekening gehouden met de bijzondere waardeverminderingen die op balansdatum worden verwacht. Voor de vaststelling of voor een materieel vast actief sprake is van een bijzondere waardevermindering wordt verwezen naar de desbetreffende paragraaf.

Overige materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen verkrijgings- of vervaardigingsprijs inclusief direct toerekenbare kosten, onder aftrek van lineaire afschrijvingen gedurende de verwachte toekomstige gebruiksduur en bijzondere waardeverminderingen.

Vorderingen

Vorderingen worden bij eerste verwerking gewaardeerd tegen de reële waarde van de tegenprestatie, inclusief de transactiekosten indien materieel. Vorderingen worden na eerste verwerking gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs. Voorzieningen wegens oninbaarheid worden in mindering gebracht op de boekwaarde van de vordering.

Langlopende schulden

Langlopende schulden worden bij de eerste verwerking gewaardeerd tegen reële waarde. Transactiekosten die direct zijn toe te rekenen aan de verwerving van de langlopende schulden worden in de waardering bij eerste verwerking opgenomen. Langlopende schulden worden na eerste verwerking gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs, zijnde het ontvangen bedrag rekening houdend met agio of disagio en onder aftrek van transactiekosten.

Het verschil tussen de bepaalde boekwaarde en de uiteindelijke aflossingswaarde wordt op basis van de effectieve rente gedurende de geschatte looptijd van de langlopende schulden in de winst-en-verliesrekening als interestlast verwerkt.

Kortlopende schulden

Kortlopende schulden worden bij de eerste verwerking gewaardeerd tegen reële waarde. Kortlopende schulden worden na eerste verwerking gewaardeerd tegen de bedragen waartegen de schuld moet worden afgelost.

GRONDSLAGEN VOOR DE BEPALING VAN HET RESULTAAT**Algemeen**

Het resultaat (saldo) wordt bepaald als het verschil tussen het totaal der baten en het totaal der lasten. Ontvangsten en uitgaven worden in de staat van baten en lasten toegerekend aan de periode waarop ze betrekking hebben. Bij de toerekening wordt een bestendige gedragslijn gevolgd. Dit houdt in dat rekening wordt gehouden met de aan een periode toe te rekenen bedragen die in een andere periode zijn of worden ontvangen, dan wel betaald.

Bijdragen airlines en airports

Exploitatiebijdragen worden ten gunste van de staat van baten en lasten gebracht in het jaar ten laste waarvan de gesubsidieerde uitgaven komen/waarin de opbrengsten zijn gederfd/waarin het exploitatietekort zich heeft voorgedaan.

Kosten

De kosten worden bepaald op historische basis en toegerekend aan het verslagjaar waarop zij betrekking hebben.

GRONDSLAGEN VOOR DE OPSTELLING VAN HET KASSTROOMOVERZICHT

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de indirecte methode.

De geldmiddelen in het kasstroomoverzicht bestaan uit de liquide middelen. Ontvangsten en uitgaven uit hoofde van interest, ontvangen dividenden en winstbelastingen zijn opgenomen onder de kasstroom uit operationele activiteiten.

Transacties waarbij geen ruil van kasmiddelen plaatsvindt, waaronder financial leasing, zijn niet in het kasstroomoverzicht opgenomen. De betaling van de lease termijnen uit hoofde van het financial lease contract zijn voor het gedeelte dat betrekking heeft op de aflossing als een uitgave uit financieringsactiviteiten aangemerkt en voor het gedeelte dat betrekking heeft op de interest als een uitgave uit operationele activiteiten.

5 TOELICHTING OP DE BALANS PER 31 MAART 2024

ACTIVA

VASTE ACTIVA

1. Immateriële vaste activa

	<u>31-3-2024</u>	<u>31-3-2023</u>
	€	€
Licenties	684	1.279
		<u>Licenties</u>
		€
Boekwaarde per 1 april 2023		1.279
Afschrijvingen		(595)
Boekwaarde per 31 maart 2024		<u>684</u>
Verkrijgingsprijs		2.743
Cumulatieve afschrijvingen en overige waardeverminderingen		(2.059)
Boekwaarde per 31 maart 2024		<u>684</u>

Afschrijvingspercentages

	%
Licenties	20

	<u>31-3-2024</u>	<u>31-3-2023</u>
	€	€
2. <u>Materiële vaste activa</u>		
Verbouwingen	11.457	17.408
Inventaris ACN/RLD	12.462	13.512
	<u>23.919</u>	<u>30.920</u>

	<u>Ver- bouwingen</u>	<u>Inventaris OCS</u>	<u>Inventaris ACN/RLD</u>	<u>Totaal</u>
	€	€	€	€
Boekwaarde per 1 april 2023	17.408	0	13.512	30.920
Investerings	0	0	6.383	6.383
Afschrijvingen	(5.951)	0	(7.433)	(13.384)
Boekwaarde per 31 maart 2024	<u>11.457</u>	<u>0</u>	<u>12.462</u>	<u>23.919</u>

Airport Coordination Netherlands
Schiphol

	Ver- bouwingen	Inventaris OCS	Inventaris ACN/RLD	Totaal
	€	€	€	€
Aanschaffingswaarde	29.755	19.808	73.122	122.685
Cumulatieve afschrijvingen en waardeverminderingen	(18.298)	(19.808)	(60.660)	(98.766)
Boekwaarde per 31 maart 2024	11.457	0	12.462	23.919

Afschrijvingspercentages

	%
Verbouwingen	20
Inventaris OCS	20
Inventaris ACN/RLD	20

VLOTTENDE ACTIVA

3. Vorderingen

	31-3-2024	31-3-2023
	€	€
<i>Omzetbelasting</i>		
Omzetbelasting dit boekjaar	0	9.002

Overige vorderingen en overlopende activa

Overige vorderingen	1.312.317	828.654
Overlopende activa	189.488	81.184
	1.501.805	909.838

De vorderingen hebben een resterende looptijd van ten hoogste een jaar.

Overige vorderingen

Rekening-courant Schatkistbankieren	1.279.062	789.315
Garantie Schatkistbankieren	15.000	15.000
International Card Services	0	7.879
Vooruitbetaalde bedragen	18.255	16.460
	1.312.317	828.654

Aan de verhuurder is een bankgarantie van € 15.000 verstrekt. Deze post is opgenomen onder de Garantie Schatkistbankieren.

Overlopende activa

Nog te ontvangen afdracht slot fee airlines	150.248	74.865
Rente	13.614	5.670
Te ontvangen creditfacturen	25.626	649
	189.488	81.184

Airport Coordination Netherlands
Schiphol

PASSIVA

	<u>31-3-2024</u>	<u>31-3-2023</u>
	€	€
4. VERMOGEN		
Egalisatiereserve	1.270.379	815.579

Egalisatiereserve

	<u>2023/2024</u>	<u>2022/2023</u>
	€	€
<i>Egalisatiereserve</i>		
Stand per 1 april	815.579	370.805
Resultaat boekjaar	454.800	444.774
Stand per 31 maart	1.270.379	815.579

Bestemming van de winst 2023/2024

De winst over 2023/2024 ad € 454.800 wordt toegevoegd aan de egalisatiereserve.

	<u>31-3-2024</u>	<u>31-3-2023</u>
	€	€
5. LANGLOPENDE SCHULDEN		
Ontvangen subsidie Open op Orde	10.872	13.425

ACNL heeft voor het programma Open op Orde een startbudget gekregen van € 20.000. Het programma Open op Orde loopt van 2021 tot en met 2026.

In 2021 heeft Doc-Direkt in opdracht van ACNL voor dit programma een nulmeting uitgevoerd en een actieplan opgesteld, waarvoor € 4.180 is berekend. Voor de verdere uitwerking en implementatie van het actieplan is gedurende het boekjaar 2023-2024 € 2.553 besteed. In totaal is er in de boekjaren 2021-2022, 2022-2023 en 2023-2024 aldus € 9.128 van het startbudget uitgegeven aan het programma Open op Orde.

ACNL heeft in haar actieplan een planning opgenomen van 2021 tot en met 2026 voor acties en monitoring in het kader van het programma Open op Orde. Het overschot van € 10.872 zal worden gebruikt voor die acties en monitoring tot en met 2026.

ACNL verwacht het startbudget helemaal op te maken. Indien het startbudget van € 20.000 in zicht is qua uitgaven door ACNL voor het programma Open op Orde, zal ACNL meer budget vragen bij het ministerie van IenW.

6. KORTLOPENDE SCHULDEN

	31-3-2024	31-3-2023
	€	€
<u>Overige belastingen en premies sociale verzekeringen</u>		
Omzetbelasting	31.359	0
Loonheffing	29.270	25.439
Pensioenen	15.926	0
	<u>76.555</u>	<u>25.439</u>
 <u>Overlopende passiva</u>		
Vakantiegeld	15.431	10.343
Vakantiedagen	79.933	66.593
Nog te betalen bedragen	20.297	19.660
	<u>115.661</u>	<u>96.596</u>

NIET IN DE BALANS OPGENOMEN RECHTEN EN VERPLICHTINGEN

Meerjarige financiële verplichtingen

Huur

De jaarlijkse huur inclusief servicekosten bedraagt voor 2024 ongeveer € 63.500 (exclusief BTW) per jaar. De huurverplichting loopt tot en met 2028.

Overigen

Inzake het IT systeem Slot Allocation and Monitoring System is een verplichting aangegaan voor het betalen van een jaarlijkse fee ter grootte van € 28.500 met een opzegtermijn van drie maanden. Het contract loopt tot maart 2026.

Inzake de portal e-Airslots is een verplichting aangegaan voor het betalen van een kwartaal fee ter grootte van € 862 met een opzegtermijn van zes maanden.

Tevens is een maandelijkse vergoeding van € 700 excl. BTW verschuldigd voor het beheer van de IT-omgeving.

6 TOELICHTING OP DE STAAT VAN BATEN EN LASTEN OVER 2023/2024

	Realisatie 2023/2024	Begroting 2023/2024	Vershil 2023/2024	Realisatie 2022/2023
	€	€	€	€
7. <u>Bijdragen airlines</u>				
Bijdragen airlines	986.739	969.000	17.739	900.481
8. <u>Bijdragen airports</u>				
Bijdragen airports	968.952	968.900	52	896.000
9. <u>Personeelskosten</u>				
Lonen en salarissen	882.728	894.800	(12.072)	772.438
Sociale lasten	219.674	231.000	(11.326)	196.498
Overige personeelskosten	175.506	139.150	36.356	104.798
	1.277.908	1.264.950	12.958	1.073.734
<u>Lonen en salarissen</u>				
Bruto lonen	882.728	894.800	(12.072)	772.438
De bruto lonen zijn ruimer begroot dan benodigd op grond van het voorzichtigheidsprincipe.				
<u>Sociale lasten</u>				
Sociale lasten	88.719	86.000	2.719	72.526
Pensioenlasten	130.955	145.000	(14.045)	123.972
	219.674	231.000	(11.326)	196.498
De sociale lasten zijn hoger uitgevallen dan begroot doordat er meer personeel in dienst is gekomen en de pensioenlasten zijn ruimer begroot dan benodigd op grond van het voorzichtigheidsprincipe.				
<u>Overige personeelskosten</u>				
Reis-, verblijfs-, vlieg- en representatiekosten	98.553	60.000	38.553	82.370
Opleidingskosten	50.922	28.400	22.522	15.928
Wervingskosten	0	1.650	(1.650)	598
Diversen	26.031	12.350	13.681	5.902
Inhuur personeel	0	36.750	(36.750)	0
	175.506	139.150	36.356	104.798

De reis- en verblijfskosten zijn hoger uitgevallen dan begroot doordat slotconferenties op grotere afstand hebben plaatsgevonden dan vooraf verwacht.

De opleidingskosten zijn hoger uitgevallen dan begroot doordat diverse cursussen die voorgaand boekjaar zouden plaatsvinden dit boekjaar hebben plaatsgevonden.

Er is meer uitgegeven aan de onder Diversen opgenomen borrels, diners en maaltijden.

Tot slot was er geen noodzaak voor de inhuur van personeel.

Verantwoordingsmodel WNT 2023-2024

WNT-verantwoording 2023-2024 Airport Coördination Netherlands

De WNT is van toepassing op Airport Coördination Netherlands. Het voor Airport Coördination Netherlands toepasselijke bezoldigingsmaximum is in 2023-2024 € 223.000.

1. Bezoldiging topfunctionarissen

1a. Leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking en leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking vanaf de 13^e maand van de functievervulling

Leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking en leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking vanaf de 13^e maand van de functievervulling inclusief degenen die op grond van hun voormalige functie nog 4 jaar als topfunctionaris worden aangemerkt

Gegevens 2023-2024	
bedragen x € 1	H. Thomassen
Functiegegevens	Managing Director
Aanvang en einde functievervulling in 2023-2024	01/04/2023 t/m 31/03/2024
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1,0
Dienstbetrekking?	ja
Bezoldiging	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 146.477
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 22.622
<i>Subtotaal</i>	€ 169.099
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 223.000
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	N.v.t.
Bezoldiging	€ 169.099
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.
Gegevens 2022-2023	
bedragen x € 1	H. Thomassen
Functiegegevens	Statutair bestuurder
Aanvang en einde functievervulling in 2022-2023	01/04/2022 – 31/03/2023
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1,0
Dienstbetrekking?	ja
Bezoldiging	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 138.784
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 22.312
<i>Subtotaal</i>	€ 161.096
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 216.000
Bezoldiging	€ 161.096

2. Overige rapportageverplichtingen op grond van de WNT

Naast de hierboven vermelde topfunctionarissen zijn er geen overige functionarissen met een dienstbetrekking die in 2023-2024 een bezoldiging boven het individueel toepasselijke drempelbedrag hebben ontvangen.

Personeelsleden

Bij het zelfstandig bestuursorgaan waren in 2023/2024 gemiddeld 9 personeelsleden werkzaam (2022/2023: 8)

10. Afschrijvingen

	Realisatie 2023/2024	Begroting 2023/2024	Verschil 2023/2024	Realisatie 2022/2023
	€	€	€	€
<u>Afschrijvingen immateriële vaste activa</u>				
Licenties	595	1.500	(905)	549
<u>Afschrijvingen materiële vaste activa</u>				
Verbouwingen	5.951	15.000	(9.049)	5.951
Inventaris ACN/RLD	7.433	15.000	(7.567)	6.006
	13.384	30.000	(16.616)	11.957

In de begroting is rekening gehouden met vernieuwing van de bestaande immateriële en materiële vaste activa in voorgaand boekjaar. Als gevolg van de gemaakte keuzes bij de verbouwing, inrichting en implementatie van het archiveringssysteem, zijn de afschrijvingen lager uitgevallen dan begroot.

Overige bedrijfskosten

11. Huisvestingskosten

Huur onroerende zaak	53.751	73.500	(19.749)	61.080
Schoonmaakkosten	2.225	2.100	125	2.345
	55.976	75.600	(19.624)	63.425

De begroting is op grond van het voorzichtigheidsprincipe ruim begroot. In de begroting is ingespeeld op hogere energieprijzen en een hogere inflatie indexering.

12. Kantoorkosten

Telefoon	7.202	6.250	952	7.488
Vergaderkosten	0	3.150	(3.150)	0
IT ondersteuning (hard-/software)	16.666	50.750	(34.084)	13.581
IT (coördinatiesysteem/portal)	30.305	31.250	(945)	40.525
Overige kantoorkosten	4.145	3.150	995	3.095
	58.318	94.550	(36.232)	64.689

De IT kosten zijn ruimer begroot dan benodigd op grond van het voorzichtigheidsprincipe.

13. Algemene kosten

Accountants- en advieskosten	27.541	21.000	6.541	25.250
Administratiekosten	10.168	21.000	(10.832)	13.496
Verzekeringen	2.249	4.100	(1.851)	2.083
Overige algemene kosten	6.049	10.500	(4.451)	6.093
	46.007	56.600	(10.593)	46.922

De kosten zijn begroot op basis van het voorzichtigheidsprincipe. Met name de administratie dienstverlening heeft minder gekost dan begroot, omdat in het huidige boekjaar de standaard dienstverlening is afgenomen.

Airport Coordination Netherlands
Schiphol

	Realisatie 2023/2024	Begroting 2023/2024	Vershil 2023/2024	Realisatie 2022/2023
	€	€	€	€
14. Juridische en algemene advieskosten				
Juridisch advies	91.707	262.500	(170.793)	97.890

De juridische kosten worden begroot op grond van het voorzichtigheidsprincipe. Hierdoor is op voorhand niet te voorspelen of partijen juridische procedures starten tegen ACNL. In boekjaar 2023-2024 heeft er slechts één bezwaarprocedure plaatsgevonden inzake de beoogde krimp van Schiphol. Hierdoor zijn de kosten lager dan begroot.

Daarnaast heeft ACNL advies ingewonnen voor het opstellen van rapportages in het kader van de uitbreiding van de slotmonitoring.

Financiële baten en lasten

15. Rentebaten en soortgelijke opbrengsten

Ontvangen rente-rekening courant Schatkistbankieren	44.186	0	44.186	8.655
--	--------	---	--------	-------

16. Rentelasten en soortgelijke kosten

Rentelasten en bankkosten	(1.182)	(2.200)	1.018	(1.196)
---------------------------	---------	---------	-------	---------

Ondertekening van de jaarrekening

Opmaak jaarrekening

De jaarrekening is aldus opgemaakt door het bestuur.

Schiphol, 29 mei 2024

Airport Coordination Netherlands
Namens deze,

H. Thomassen

OVERIGE GEGEVENS



1 CONTROLEVERKLARING VAN DE ONAFHANKELIJKE ACCOUNTANT

Aan: De directie van Airport Coordination Netherlands statutair gevestigd te Schiphol

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen jaarrekening 2023/2024

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening voor het jaar geëindigd op 31 maart 2024 van Airport Coordination Netherlands te Schiphol gecontroleerd.

Naar ons oordeel geeft de in het financieel verslag opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van Airport Coordination Netherlands op 31 maart 2023 en van het resultaat over de periode 1 april 2023 tot en met 31 maart 2024 in overeenstemming met de Regeling van de minister van Infrastructuur en Waterstaat van 1 april 2020 (nr. IENW/BSK-2020/65850), de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen en de bepalingen van en krachtens de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT).

De jaarrekening bestaat uit:

1. de balans per 31 maart 2024;
2. de winst-en-verliesrekening over de periode 1 april 2023 tot en met 31 maart 2024;
3. het kasstroomoverzicht over de periode 1 april 2023 tot en met 31 maart 2024; en
4. de toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

De basis voor ons oordeel

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens het Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden en de Regeling Controleprotocol Wet normering topinkomens (WNT) 2023 vallen. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening'.

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

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

Naleving anticumulatiebepaling WNT niet gecontroleerd

In overeenstemming met het Controleprotocol WNT 2023 hebben wij de anticumulatiebepaling, bedoeld in artikel 1.6a WNT en artikel 5, lid 1, sub j Uitvoeringsregeling WNT, niet gecontroleerd. Dit betekent dat wij niet hebben gecontroleerd of er wel of niet sprake is van een normoverschrijding door een leidinggevende topfunctionaris vanwege eventuele dienstbetrekkingen als leidinggevende topfunctionaris bij andere WNT-plichtige instellingen, alsmede of de in dit kader vereiste toelichting juist en volledig is.

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie

Het jaarverslag omvat andere informatie, naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij. De andere informatie bestaat uit:

- Verslag van het bestuur;
- Resultaten slotallocatie en -monitoring; en
- Niet financiële informatie

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 is vereist op grond van de Regeling van de minister van Infrastructuur en Waterstaat van 1 april 2020 (nr. IENW/BSK-2020/65850) en de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen.

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 Nederlandse Standaard 720 en het controleprotocol voor Airport Coordination Netherlands zoals opgenomen in de Regeling van de minister van Infrastructuur en Waterstaat van 1 april 2020 (nr. IENW/BSK-2020/65850). Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

De directie is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het verslag van het bestuur, de resultaten slotallocatie en -monitoring en de niet financiële informatie in overeenstemming met de Regeling van de minister van Infrastructuur en Waterstaat van 1 april 2020 (nr. IENW/BSK-2020/65850) en de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen.

Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening

Verantwoordelijkheden van de directie voor de jaarrekening

De directie is verantwoordelijk voor het opmaken en getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met de Regeling van de minister van Infrastructuur en Waterstaat van 1 april 2020 (nr. IENW/BSK-2020/65850), de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen en de bepalingen van en krachtens de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (VNT). In dit kader is het de directie tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die de directie noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening en de naleving van die relevante wet- en regelgeving mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet de directie afwegen of de organisatie in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten. Op grond van genoemd verslaggevingsstelsel moet de directie de jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling, tenzij de directie het voornemen heeft om Airport Coordination Netherlands te liquideren of de activiteiten te beëindigen of als beëindiging het enige realistische alternatief is. de directie moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de organisatie haar activiteiten in continuïteit kan voortzetten, toelichten in de jaarrekening.

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 controle is uitgevoerd met een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle materiële fouten en fraude ontdekken.

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

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, de Regeling Controleprotocol WNT 2023, 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 de entiteit;
- 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. Tevens het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gereede twijfel zou kunnen bestaan of de onderneming haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een onderneming haar continuïteit niet langer kan handhaven;
- het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen; en
- het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

Wij communiceren met de directie 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.

Hoofddorp, 29 mei 2024

CROP registeraccountants

drs. D. Davelaar-Kemp RA CISA