



CROP accountants & adviseurs B.V.

Adres De Brand 40
3823 LL Amersfoort

Postadres Postbus 468
3800 AL Amersfoort

KVK 67690580
BTW NL 8571.32.349.B01
IBAN NL34 ABNA 0548 3649 07

T 033 463 57 27
E info@crop.nl

Amersfoort Arnhem Ede Hoofddorp Utrecht

Independent Member of
PrimeGlobal | The Association of Advisors
and Accounting Firms



CROP.NL 





1. Verslag van het bestuur

Het boekjaar 2025–2026 stond voor Airport Coordination Netherlands (ACNL) in het teken van continuïteit in de taakuitoefening binnen een veranderende beleidsmatige en operationele context. Als zelfstandig bestuursorgaan heeft ACNL uitvoering gegeven aan de haar bij wet opgedragen taken op het gebied van slotallocatie en het toezicht op het gebruik daarvan voor Schiphol, Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport.

Een belangrijke ontwikkeling in het verslagjaar betrof de verdere uitwerking van de uitkomsten van de Balanced Approach-procedure voor Schiphol. De maatschappelijke en bestuurlijke aandacht voor de beschikbare capaciteit op Schiphol bleef daarbij onverminderd groot. Binnen de vastgestelde capaciteitsgrenzen is uitvoering gegeven aan de slottoewijzing, met inachtneming van de geldende wettelijke kaders en de bestaande aanspraken van luchtvaartmaatschappijen. Tegelijkertijd bleef ruimte beschikbaar voor toetreding en verdere ontwikkeling van verbindingen.

Ook in de monitoring van het slotgebruik en het daarop gerichte toezicht zijn verdere stappen gezet. In samenwerking met de Inspectie Leefomgeving en Transport is de gezamenlijke Slot Enforcement Code geactualiseerd. Daarmee is het normenkader voor het gebruik van slots verder verduidelijkt.

De organisatie kende in het verslagjaar een stabiel verloop. Er hebben zich geen personele wisselingen voorgedaan en het ziekteverzuim bleef beperkt. Tevens is verdere voortgang geboekt in de ondersteuning van de primaire processen door de overgang naar het allocatiesysteem SCORE.

In het kader van de bedrijfsvoering is aandacht besteed aan risicobeheersing, informatieveiligheid en continuïteit. Mede in het licht van de NIS2-richtlijn en de aanstaande Cyberbeveiligingswet is een begin gemaakt met de implementatie van aanvullende maatregelen op het gebied van governance en beveiliging.

Financieel sluit ACNL het boekjaar af met een beperkt negatief resultaat van € 170.000, dat wordt gedekt uit de egaliseringsreserve. Met de eigenaar, de minister van Infrastructuur en Waterstaat, is overeengekomen de reserve op een passend niveau te handhaven ten behoeve van incidentele uitgaven en investeringen. De begroting voor het volgende boekjaar is goedgekeurd.

Vooruitkijkend blijft de context waarin ACNL haar taken vervult in beweging. De verdere ontwikkeling van de capaciteit op Schiphol, de implementatie van nieuwe cyberbeveiligingsvereisten en mogelijke wijzigingen van de Europese slotverordening zullen ook in het boekjaar 2026–2027 richtinggevend zijn voor de werkzaamheden van ACNL.

Het bestuur spreekt zijn waardering uit voor de samenwerking met luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, toezichthouders, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, internationale partners en de medewerkers van ACNL.

Hugo Thomassen
26 mei 2026

2. Resultaten slotallocatie en -monitoring

2.1 Slotallocatie

ACNL wijst slots toe aan luchtvaartmaatschappijen op basis van de voorrangregels 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 S25 en W25 bestrijken tezamen het boekjaar 2025-2026. Hieronder staan tabellen met het verloop van het aantal gealloceerde slots voor de luchthavens Schiphol (AMS), Eindhoven (EIN) en Rotterdam (RTM).

	Zomerseizoen 2025 (30 weken)			Winterseizoen 2025/2026 (22 weken)			Totaal	totaal		
	AMS	EIN	RTM	AMS	EIN	RTM		AMS	EIN	RTM
Gedeclareerde capaciteit door luchthaven	293226	25930	11608	186535	14010	5630	479761	39940	17238	536939
Aantal slots met historische aanspraken	292476	25929	11582	186535	13999	5630	479011	39928	17212	536151
Aantal aangevraagde slots	327030	29893	14398	205858	16969	6814	532888	46862	21212	600962
Aantal toegewezen slots start van het seizoen	293225	25930	11905	186495	14008	5478	479720	39938	17383	537041
Aantal toegewezen slots einde van het seizoen	288983	25923	11303	180146	13825	5202	469129	39748	16505	525382
percentage gebruik van de capaciteit	99%	100%	97%	97%	99%	92%	98%	100%	96%	98%

In totaal is 98% van de beschikbare capaciteit gebruikt.

Vracht en passagiers

Hieronder staat de verdeling tussen slots voor passagiers- en vrachtluchten.

	<i>Passagiers</i>		<i>Vracht</i>	
	Aantal slots met historische aanspraken	Aantal slots einde van het seizoen	Aantal slots met historische aanspraken	Aantal slots einde van het seizoen
Zomerseizoen 2025 (30 weken)	286597	280330	6504	8670
Winterseizoen 2025/2026 (22 weken)	182187	173374	4348	6772

Vrachtluchten maken net als voorgaande jaren ook gebruik van ad hoc beschikbare slots. Het ad hoc aandeel neemt de afgelopen jaren toe. ACNL heeft een specifieke regeling in werking om de ad hoc toewijzing voor onder meer vrachtluchten te ondersteunen rondom seizoenovergangen. Op deze wijze is veelal een doorgaande operatie op ad hoc slots mogelijk. In onderstaande tabel is de meerjarige ontwikkeling van vracht slots weergegeven.

Operationeel jaar (nov-okt)	Aantal vracht slots met historische aanspraken	Aantal vracht slots einde van het seizoen
2016/2017	16937	17875
2017/2018	15889	15518
2018/2019	13608	14220
2019/2020	12945	20835
2020/2021	12901	24760
2021/2022	12613	19523
2022/2023	13121	17175
2023/2024	12125	15540
2024/2025	11031	15140

Nacht

Op Schiphol wordt ook in de nacht gevlogen. Er zijn in totaal 34436 nachtslots uitgegeven over de 2 seizoenen. In deze nachtslots hebben 25555 bewegingen in de nacht plaatsgevonden (tegenover de wettelijke limiet van 32000 nachtbewegingen en binnen de limiet van 27000 die vanaf het winterseizoen 2025 geldt).

Het verschil tussen nachtslots en nachtbewegingen heeft er mee te maken dat de slottijden conform de wereldwijde afspraken aan de "gate" (de bloktijd) worden gemeten en de nachtbewegingen op de start- en landingsbaan (de baantijd) worden gemeten. Door taxitijden en vertragingen ontstaan er daardoor minder nachtbewegingen.

Bovenstaande ontwikkeling manifesteert zich in de laatste jaren. In onderstaande tabel zijn telkens een winterseizoen en een zomerseizoen bij elkaar genomen (zijnde een operationeel jaar voor de luchthaven Schiphol). Het aantal nachtslots met historische aanspraken blijft stabiel. Het aantal nachtbewegingen daalt. Dit vindt zijn oorzaak in een geïntensiverde handhaving en doordat meer nachtslots aan de randen van de nacht zijn gepland (minder "diep in de nacht"), waardoor vaker de baantijd in de dagperiode valt.

Aantal voor de twee seizoenen	W16_S17	W17_S18	W18_S19	W19_S20	W20_S21	W21_S22	W22_S23	W23_S24	W24_S25
nachtslots met historische aanspraken	34399	34494	34724	34475	34642	34881	34632	34436	34436
aantal gerealiseerde nachtbewegingen	32225	31120	30114	16270	16725	23930	24569	24966	25555
ongeplande nachtbewegingen	2492	3230	3168	1112	396	1838	1204	1531	1232
ongeplande dagbewegingen	7023	6787	7383	4219	4115	7590	8079	9079	8848

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 (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 aantal afwijkingen voor NOOPS en NORECS zijn de afgelopen jaren afgenomen. Dit komt mede door een intensievere handhaving. De stijging in winterseizoen 2025 komt door de sneeuwomstandigheden op Schiphol in de eerste weken van januari 2026. In absolute zin zijn de huidige aantallen beheerst.

Seizoen	AMS		EIN		RTM	
	NOOPS	NORECS	NOOPS	NORECS	NOOPS	NORECS
Winterseizoen 2013	2497	1391	900	0	4215	3
Winterseizoen 2014	1030	459	84	29	162	18
Winterseizoen 2015	974	240	43	12	263	59
Winterseizoen 2016	698	231	103	20	192	23
Winterseizoen 2017	681	304	197	25	294	35
Winterseizoen 2018	260	247	125	48	106	5
Winterseizoen 2019	942	258	151	40	123	1
Winterseizoen 2020	239	50	15	1	24	0
Winterseizoen 2021	248	34	32	14	24	26
Winterseizoen 2022	168	53	16	7	22	2
Winterseizoen 2023	81	34	10	7	9	3
Winterseizoen 2024	127	92	15	4	6	3
Winterseizoen 2025	185	62	22	7	13	2

Seizoen	AMS		EIN		RTM	
	NOOPS	NORECS	NOOPS	NORECS	NOOPS	NORECS
Zomerseizoen 2014	1763	1433	543	27	336	16
Zomerseizoen 2015	1538	626	45	28	287	50
Zomerseizoen 2016	994	592	94	25	482	45
Zomerseizoen 2017	1146	402	68	31	253	63
Zomerseizoen 2018	491	408	156	43	309	17
Zomerseizoen 2019	474	378	85	31	187	10
Zomerseizoen 2020	331	68	66	4	34	0
Zomerseizoen 2021	222	55	61	21	76	1
Zomerseizoen 2022	357	166	88	17	70	54
Zomerseizoen 2023	312	110	39	9	19	24
Zomerseizoen 2024	138	67	38	13	23	5
Zomerseizoen 2025	124	67	8	8	9	8

Ongeplande nachtbewegingen

Het aantal ongeplande nachtbewegingen is in vergelijking met de periode vóór Covid gedaald. Dit komt mede door een intensievere handhaving. Het zomerseizoen 2022 was een uitzondering als gevolg van een instabiele operatie door personeelstekorten bij de beveiligingscontrole van passagiers bij de luchthavenexploitant Schiphol.

Aantal ongeplande nachtbewegingen		Aantal ongeplande nachtbewegingen	
Seizoen	AMS	Seizoen	AMS
Winterseizoen 2016	878	Zomerseizoen 2017	1614
Winterseizoen 2017	934	Zomerseizoen 2018	2296
Winterseizoen 2018	1054	Zomerseizoen 2019	2114
Winterseizoen 2019	931	Zomerseizoen 2020	181
Winterseizoen 2020	141	Zomerseizoen 2021	255
Winterseizoen 2021	238	Zomerseizoen 2022	1600
Winterseizoen 2022	266	Zomerseizoen 2023	938
Winterseizoen 2023	470	Zomerseizoen 2024	1021
Winterseizoen 2024	465	Zomerseizoen 2025	767
Winterseizoen 2025	599		

Opereren op een significant andere tijd en wijze.

ACNL ziet toe op het vliegen op een significant andere tijd en wijze.

Schiphol

Voor Schiphol was de slottolerantie 60 minuten. In totaal zijn 16960 vluchten in het zomerseizoen 2025 en 11340 vluchten in het winterseizoen 2025/2026 buiten deze tolerantie uitgevoerd.

De prestaties van de luchtvaartmaatschappijen - op het gebied van op andere wijze opereren - zijn goed. Zo wijkt in minder dan 1% van de gevallen de herkomst/bestemming, het service type (passagiers/vracht) en vliegtuiggrootte (narrow body / wide body) af.

Vanaf het zomerseizoen 2026 wordt voor Schiphol een slottolerantie van 30 minuten gehanteerd.

Eindhoven en Rotterdam

Voor Eindhoven en Rotterdam is de slottolerantie 15 minuten. Circa een derde van de vluchten is buiten deze tolerantie uitgevoerd. In de handhaving concentreert ACNL, in afstemming met de luchthavens, op afwijkingen die vallen in de uren waarin volgens de geluidssystematieken van de luchthavens een opslagfactor geldt qua benutting van de geluidsruimte. Het doel is om afwijking naar een tijdstip met een grotere opslag te vermijden.

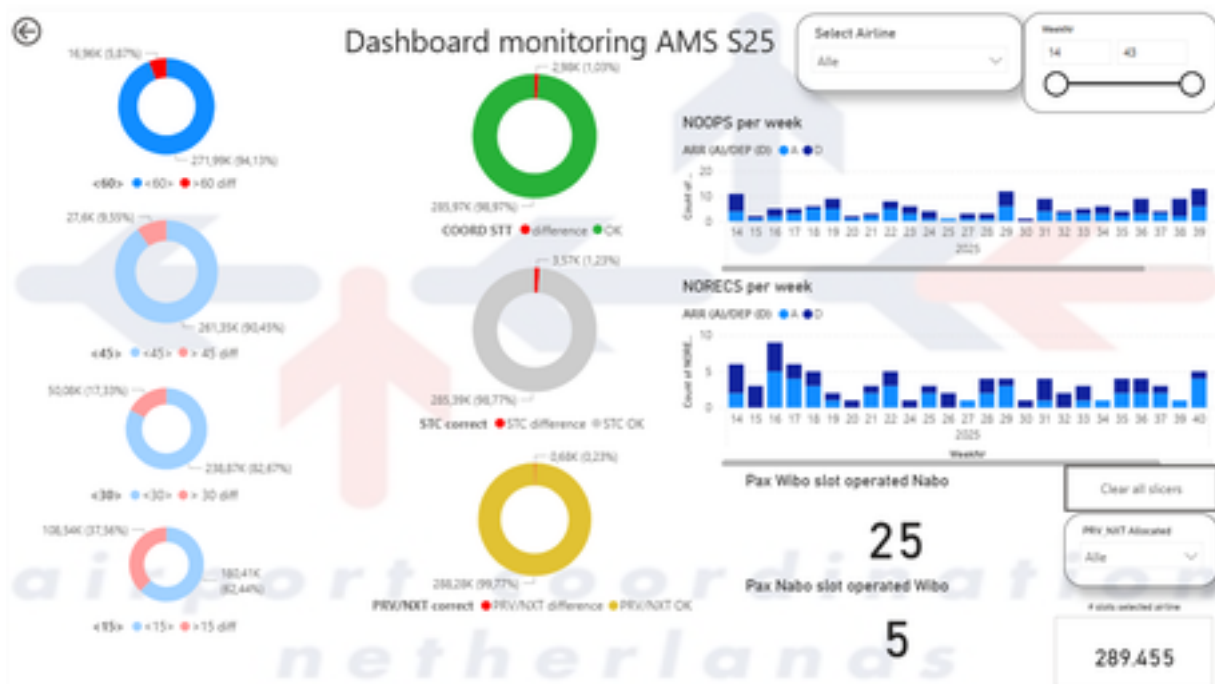
Ook voor Eindhoven en Rotterdam geldt dat de prestaties van de luchtvaartmaatschappijen - op het gebied van op andere wijze opereren - goed zijn.

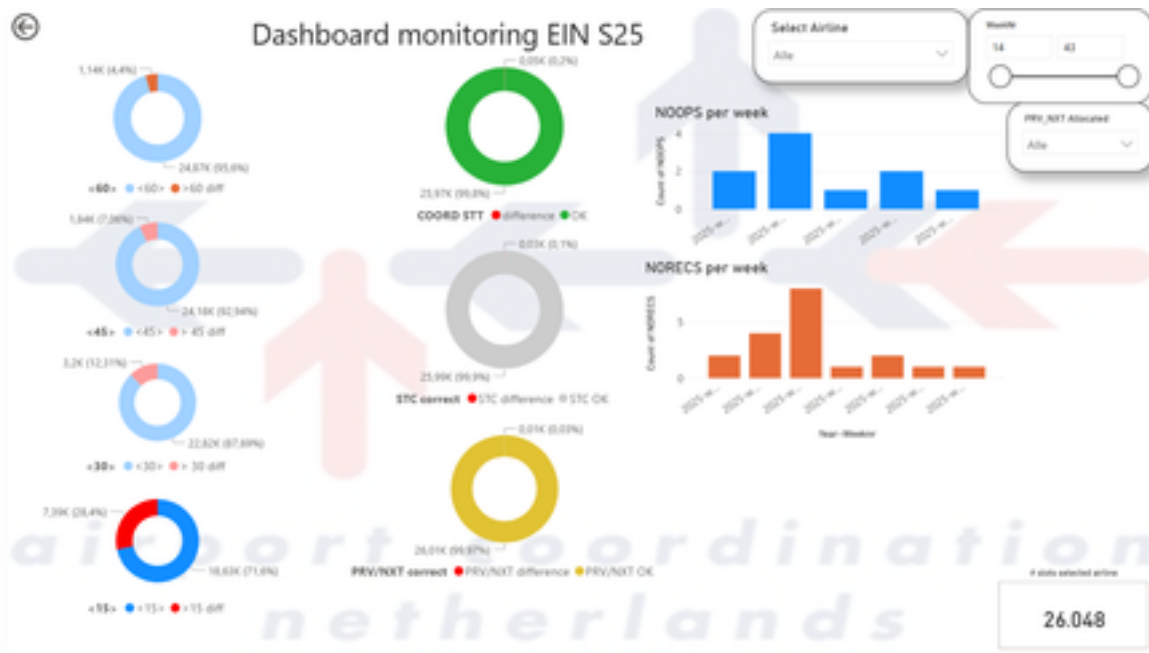
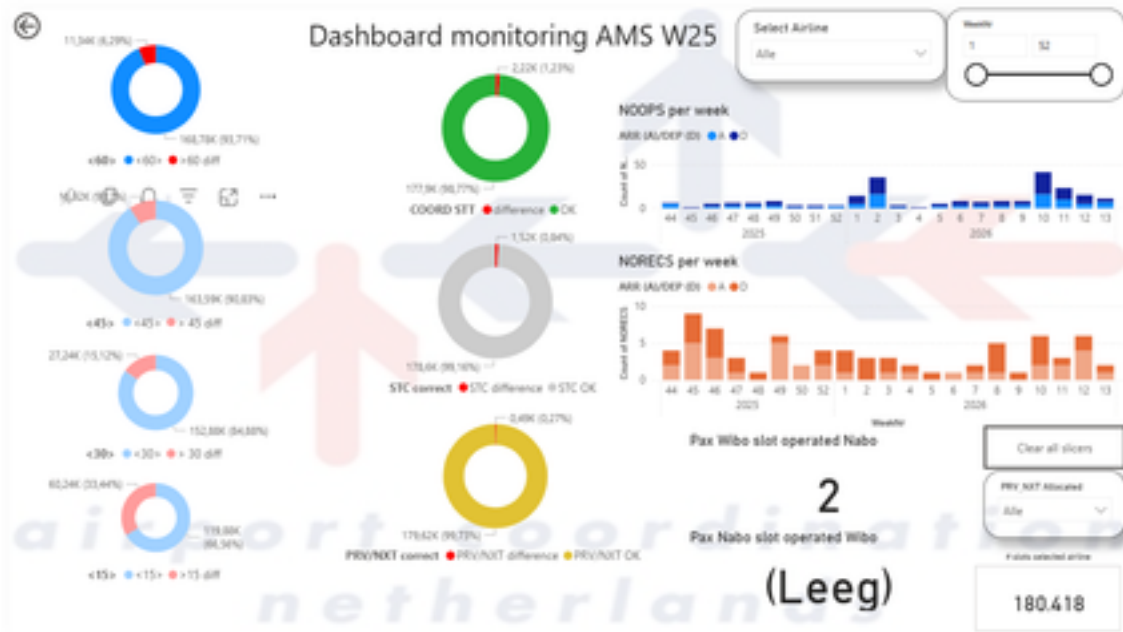
Interventies

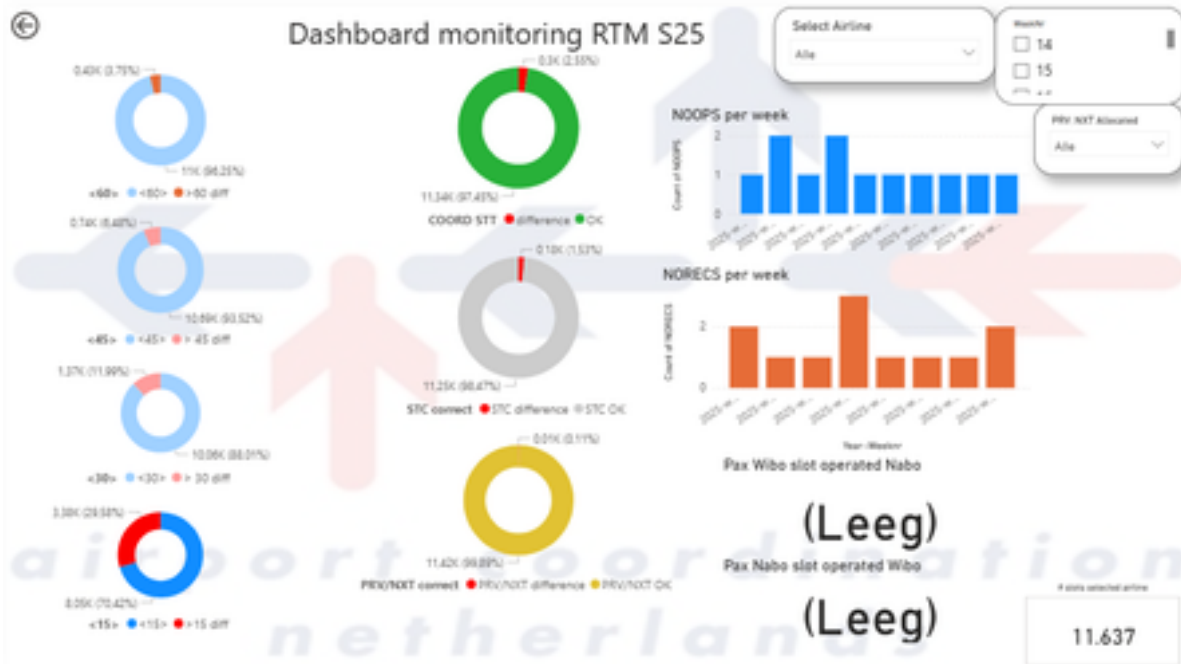
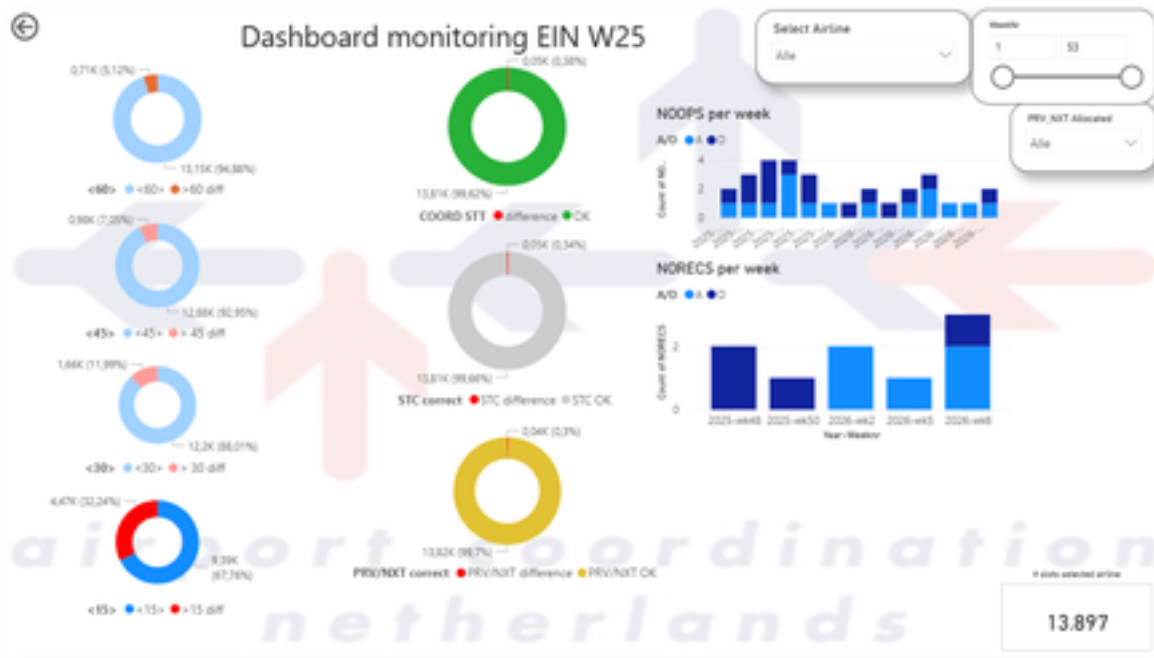
ACNL start een dialoog met een luchtvaartmaatschappij als voor een bepaalde reeks slots herhaaldelijk buiten de tolerantie wordt geopereerd. Het doel van de dialoog is het achterhalen van de oorzaken en identificeren van mogelijke mitigerende maatregelen. Indien maatregelen binnen de invloedssfeer van de luchtvaartmaatschappij ligt, wordt gevraagd deze maatregelen te treffen. Bij het uitblijven van adequate maatregelen kan ACNL verscherpt toezicht instellen (correctiefase) en een sanctie opleggen. Hieronder staat een overzicht met het aantal luchtvaartmaatschappijen per interventiefase.

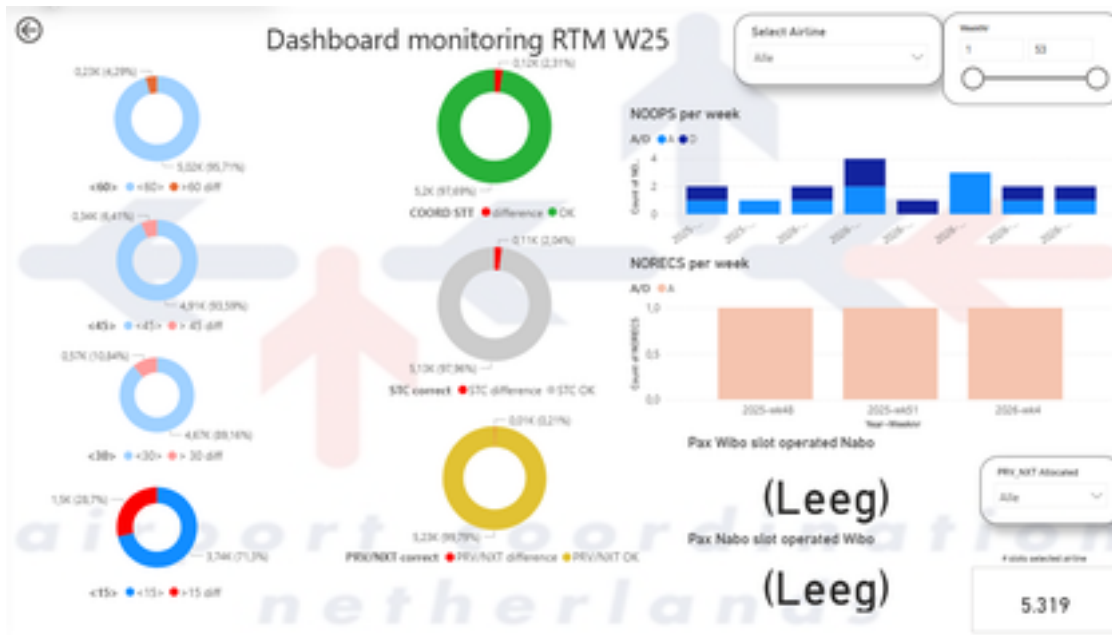
aantal luchtvaartmaatschappijen	AMS		EIN		RTM	
	S25	W25	S25	W25	S25	W25
dialogo gestart	31	21	7	4	5	3
correctiefase gestart	1	1	4	2	2	0
sanctie opgelegd	0	0	1	0	0	0

Om de prestaties van de luchtvaartmaatschappijen te volgen zijn dashboards gemaakt. Hieronder staan deze voor de drie luchthavens voor het zomerseizoen 2025 (S24) en het winterseizoen 2025/2026 (W24). De dashboard zijn ook publiekelijk via de website van ACNL te raadplegen.









3. Niet financiële informatie

3.1 Personeel

Formatie en bezetting

Over boekjaar 2025-2026	<i>Formatie (begroting)</i>	<i>Bezetting in dienst</i>	<i>Bezetting inhuur</i>	<i>Totaal bezetting</i>		<i>Bezetting boekjaar 2024-2025</i>
Directie	1,0	1,0	0,0	1,0		1,0
Slotcoördinatie	5,0	5,0	0,0	5,0		5,0
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
<i>Totaal</i>	<i>9,0</i>	<i>9,0</i>	<i>0,0</i>	<i>9,0</i>		<i>8,9</i>

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

Ultimo	<i>31 maart 2025</i>	<i>31 maart 2026</i>
Directie	1	1
Slotcoördinatie	5	5
Beleid, bestuur en juridische zaken	2	2
Ondersteuning	1	1
<i>Totaal</i>	<i>9</i>	<i>9</i>

Ziekteverzuim

Percentage	<i>2024-2025</i>	<i>2025-2026</i>
Ziekteverzuim	0,2	0,1

Kosten van arbeid

Voor ACNL geldt de CAO Rijksoverheid.

In €	<i>2024-2025</i>	<i>2025-2026</i>
Kosten arbeid in eigen dienst per fte	136.000	139.000
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. De stijging per fte vloeit voort uit de loonontwikkeling van de CAO Rijksoverheid.

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

Er zijn in totaal 17 bezwaarschriften ingediend.

Acht luchtvaartmaatschappijen hebben een pro forma bezwaar ingediend tegen de initiële slottoewijzing voor het winterseizoen 2025/2026. Hierbij werden bepaalde slotreeksen toegewezen onder voorwaarden vanwege mogelijke overschrijding van het aantal historische aanspraak in relatie tot de capaciteitsdeclaratie van Schiphol. Deze partijen hebben verzocht om de termijn voor het indienen van de gronden van bezwaar aan te houden totdat uitspraak is gedaan door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State in de lopende beroepsprocedure tegen het besluit van 6 mei 2025 tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met de invoering van een maximum aantal vliegtuigbewegingen voor het etmaal en wijziging van het maximum aantal vliegtuigbewegingen voor de nacht. Deze bezwaren zijn ingetrokken, aangezien ACNL uiteindelijk de voorwaarden bij de desbetreffende slotreeksen heeft omgezet in een definitieve historische aanspraak op die slotreeksen.

Er is een bezwaar ingediend door een belanghebbende, die de belangen van onder meer expediteurs en verladers onder onze aandacht heeft gebracht. Het bezwaar was gericht tegen twee werkprocedures van ACNL betreffende het winterseizoen 2025/2026 en betroffen dat de werkprocedures in strijd zijn met het zorgvuldigheidsbeginsel, de luchtvrachtsector disproportioneel hard wordt geraakt door het schrappen van ad-hocslots, door het schrappen van ad-hocslots het voortbestaan van luchtvracht op Schiphol onder druk komt te staan, de werkprocedures in strijd zijn met het beginsel van non-discriminatoire toegang dat ten grondslag ligt aan de EU Slotverordening 95/93 en ook andere maatregelen van ACNL de luchtvrachtsector disproportioneel raken. Dit bezwaar is niet-ontvankelijk verklaard, aangezien er op grond van de Algemene wet bestuursrecht geen bezwaar en beroep openstaat tegen werkprocedures c.q. beleid.

Zes luchtvaartmaatschappijen hebben een pro forma bezwaar ingediend tegen de initiële slottoewijzing voor het zomerseizoen 2026, aangezien zij het niet eens waren en zijn met bovengenoemde krimp in het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol. Deze bezwaren zijn eveneens ingetrokken.

Eén luchtvaartmaatschappij heeft twee bezwaarschriften ingediend betreffende het verlies van historische aanspraak op twee slotreeksen voor het zomerseizoen 2026. Het eerste bezwaar was gericht tegen voornoemd verlies van historische aanspraak op twee slotreeksen voor het zomerseizoen 2026. Tegelijkertijd werd beroep bij de voorzieningenrechter ingediend. De rechter heeft besloten dat het besluit van ACNL blijft gelden. Vervolgens heeft ACNL het bezwaar ongegrond verklaard en daarmee het bestreden besluit gehandhaafd. De luchtvaartmaatschappij heeft beroep ingediend bij de bestuursrechter en ACNL is in afwachting van de rechtszaak. Het tweede bezwaar is gericht tegen het besluit van ACNL om bij de initiële slottoewijzing voor het zomerseizoen 2026 de twee eerdergenoemde slotreeksen niet toe te wijzen. Deze luchtvaartmaatschappij heeft tevens verzocht om de bezwaarprocedure over te slaan en rechtstreeks beroep in te stellen bij de bestuursrechter en deze zaak samen te voegen met eerdergenoemde rechtszaak. ACNL heeft hiermee ingestemd en inmiddels een verweerschrift en documenten ingediend. Zoals eerder is aangegeven, is ACNL in afwachting van de rechtszaak.

Beroep

Er zijn twee beroepszaken ingediend zoals hierboven beschreven.

3.2.2 Verzoeken op grond van de Wet open overheid

Er is in het vorige boekjaar een verzoek op grond van de Wet open overheid ingediend. Dit verzoek betrof General Aviation verkeer op Eindhoven Airport. Het besluit op het verzoek is bekendgemaakt op de website van ACNL. De indiener van het verzoek heeft tijdens het vorige boekjaar bezwaar gemaakt tegen het besluit van ACNL. Het bezwaar is tijdens dit boekjaar ongegrond verklaard, waarbij het besluit gehandhaafd blijft.

Er is één verzoek op grond van de Wet open overheid ingediend betreffende AVG-compliance. ACNL heeft besloten om de aangetroffen documenten openbaar te maken op de website van ANCL, waarbij persoonsgegevens uit de documenten zijn gelakt.

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 de WWACG en heeft tevens zitting in de World Airport Slot Board (WASB). Via die organisaties wordt bijgedragen 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 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 2025-2026 is gericht geweest op het adequaat kunnen uitvoeren van de taken. Er heeft geen verdere opbouw van de egalisatiereserve plaatsgevonden. Met de eigenaar is afgesproken de egalisatiereserve op het huidige niveau aan te houden en te gebruiken voor eenmalige grote uitgaven zoals juridische kosten in geval van beroepsprocedures en investeringen. 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 informatieveiligheid opgesteld. Contracten zijn vernieuwd met inbegrip van recente beveiligingsstandaarden en trainingen zijn gevolgd. ACNL is een essentiële entiteit in het kader van NIS/2 en de aanstaande Cyberbeveiligingswet. De implementatie is gestart.

ACNL is voor het primaire allocatiesysteem overgegaan 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.

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 voornamelijk besteed is aan de inzet van adviseurs en aanschaf van software. Er is nog € 5.690,= 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.





	<hr/>	<hr/>
<hr/>		
	<hr/>	<hr/>
<hr/>		
<hr/>		
	<hr/>	<hr/>
	<hr/>	<hr/>
	<hr/>	<hr/>











=====

=====

=====

=====





=====

=====

=====

=====

=====

=====



Verantwoordingsmodel WNT 2025-2026

WNT-verantwoording 2025-2026 Airport Coördination Netherlands

De WNT is van toepassing op Airport Coördination Netherlands. Het voor Airport Coördination Netherlands toepasselijke bezoldigingsmaximum is in 2025 € 246.000.

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 2025-2026	
bedragen x € 1	H. Thomassen
Functiegegevens	Statutair bestuurder
Aanvang en einde functievervulling in 2022-2024	01/04/2025 t/m 31/03/2026
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1,0
Dienstbetrekking?	ja
Bezoldiging	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	161.398
Beloningen betaalbaar op termijn	23.084
<i>Subtotaal</i>	<i>184.482</i>
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	246.000
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	N.v.t.
Bezoldiging	<i>184.482</i>
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 2024-2025	
bedragen x € 1	H. Thomassen
Functiegegevens	Statutair bestuurder
Aanvang en einde functievervulling in 2021-2022	01/04/2024 – 31/03/2025
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1,0
Dienstbetrekking?	ja
Bezoldiging	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	157.541
Beloningen betaalbaar op termijn	23.175
<i>Subtotaal</i>	<i>180.716</i>
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	233.000
Bezoldiging	<i>180.716</i>

2. Overige rapportageverplichtingen op grond van de WNT

Naast de hierboven vermelde topfunctionarissen zijn er geen overige functionarissen met een dienstbetrekking die in 2025-2026 een bezoldiging boven het individueel toepasselijke drempelbedrag hebben ontvangen.







CROP accountants & adviseurs B.V.

Adres De Brand 40
3823 LL Amersfoort

Postadres Postbus 468
3800 AL Amersfoort

KVK 67690580
BTW NL 8571.32.349.B01
IBAN NL34 ABNA 0548 3649 07

T 033 463 57 27
E info@crop.nl

Amersfoort Arnhem Ede Hoofddorp Utrecht

Independent Member of
PrimeGlobal | The Association of Advisors
and Accounting Firms



CROP.NL 



