



Besluit van de directeur van Airport Coordination Netherlands (ACNL) tot vaststelling van de Beleidsregel toewijzing van slots in geval van overschrijding van historische aanspraak

De directeur van Airport Coordination Netherlands (ACNL),

Gelet op:

Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 inzake gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens;

De Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG);

De Wet luchtvaart;

De noodzaak tot verduidelijking betreffende toewijzing van slots in geval van overschrijding van historische aanspraak;

Overwegende dat:

Het noodzakelijk is om de criteria vast te leggen betreffende toewijzing van slots in geval van overschrijding van historische aanspraak;

De Beleidsregel toewijzing van slots in geval van overschrijding van historische aanspraak versie 1.0 deze criteria beschrijft en toepasbaar is op Amsterdam Airport Schiphol (AMS), Eindhoven Airport (EIN) en Rotterdam The Hague Airport (RTM);

Besluit:

Artikel 1

De Beleidsregel toewijzing van slots in geval van overschrijding van historische aanspraak versie 1.0 wordt vastgesteld.

Artikel 2

Dit besluit treedt in werking met terugwerkende kracht tot en met 29 maart 2026.

Artikel 3

Dit besluit en de daarbij behorende bijlagen worden gepubliceerd op de website van Airport Coordination Netherlands (www.slotcoordination.nl) en in de Staatscourant.

Schiphol, 24 februari 2026

*H. Thomassen
Managing Director
Airport Coordination Netherlands*

Bijlagen:

Bijlage 1 Beleidsregel toewijzing van slots in geval van overschrijding van historische aanspraak versie 1.0 (Nederlands)

Bijlage 2 Policy Rule Slot allocation in case of exceedance of historic entitlement version 1.0 (Engels)



BIJLAGE 1 BELEIDSREGEL TOEWIJZING VAN SLOTS IN GEVAL VAN Overschrijding VAN HISTORISCHE AANSPRAAK VERSIE 1.0 (NEDERLANDS)

Beleidsregel toewijzing van slots in geval van overschrijding van historische aanspraak

Auteur: Airport Coordination Netherlands (ACNL)
Datum: 24 februari 2026
Versie 1.0
Ingaande: IATA noordelijk zomerseizoen 2026 (S26)

Airport Coordination Netherlands (ACNL) is een onafhankelijk bestuursorgaan naar publiekrecht. In de Nederlandse Wet luchtvaart is ACNL aangewezen als de onafhankelijke coördinator voor slot gecoördineerde luchthavens in Nederland. ACNL is verantwoordelijk voor de toewijzing en monitoring van slots op Amsterdam Airport Schiphol (AMS), Rotterdam The Hague Airport (RTM) en Eindhoven Airport (EIN). Om de luchthavencapaciteit optimaal te benutten, is het onze missie om op een onpartijdige, niet-discriminerende en transparante manier slotcoördinatie- en monitoringdiensten te leveren.

ACNL publiceert de volgende beleidsregel overeenkomstig artikel 1:3, lid 4, juncto artikel 4:81 van de Nederlandse Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Inhoudsopgave

| | |
|--|---|
| Inleiding | 2 |
| Relevante wetgeving en richtlijnen | 2 |
| Beleidsregel met betrekking tot overschrijding van historische aanspraak | 4 |
| Procedure | 5 |

Inleiding

Hoe vindt de toewijzing van slots plaats op grond van de Slotverordening?

1. De luchthavenbeheerders bepalen de coördinatieparameters voor de toewijzing van slots. In Nederland is het gebruikelijk dat het aantal beschikbare slots voor toewijzing een van de coördinatieparameters vormt.
2. ACNL heeft de wettelijke taak om slots in Nederland toe te wijzen. Als slotcoördinator wijst ACNL slots toe aan luchtvaartmaatschappijen binnen de coördinatieparameters op basis van de prioriteitsregels in VERORDENING (EEG) nr. 95/93 van de Raad betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens (Slotverordening), zoals gewijzigd. Deze prioriteitsregels bepalen dat wanneer een luchtvaartmaatschappij ten minste 80% van haar geregelde en geplande niet-geregelde luchtdiensten heeft uitgevoerd, zij aanspraak kunnen maken op om in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode dezelfde reeks slots aan te vragen. Deze worden ook wel historische slots of slots met historische aanspraak genoemd. Historische aanspraak kan bepaalde kenmerken van slots omvatten (zoals vliegtuigtype en route) die relevant zijn in het kader van de coördinatieparameters.
3. De resterende beschikbare slots (ook wel slotpool genoemd) worden toegewezen op basis van criteria zoals nieuwe toetreding, jaarrond exploitatie en aanvullende criteria.

Waarom deze beleidsregel?

4. De Slotverordening bevat geen bepalingen over hoe te handelen wanneer op basis van de coördinatieparameters het aantal beschikbare slots lager is dan het aantal aangevraagde historische slots (en/of het aantal beschikbare slots met bepaalde kenmerken lager is dan het aantal aangevraagde historische slots met die kenmerken). Met deze beleidsregel legt ACNL uit hoe de toewijzing van slots zal plaatsvinden als zich een dergelijk geval voordoet. Er zijn een aantal ontwikkelingen die aanleiding geven tot het ontwikkelen van beleid, zoals herzieningen van luchthavenverkeersbesluiten en coördinatieparameters met betrekking tot operationele en technische beperkingen op Amsterdam Airport Schiphol (AMS), Eindhoven Airport (EIN) en Rotterdam The Hague Airport (RTM).

Relevante wetgeving en richtlijnen

Aanwijzing van gecoördineerde luchthavens en verantwoordelijkheden

5. Luchthavens worden door de lidstaten aangewezen als gecoördineerd wanneer de capaciteit schaars is. De beschikbare capaciteit wordt uitgedrukt in coördinatieparameters die technische,

operationele en milieubeperkingen weerspiegelen. De capaciteitsdeclaratie, die alle bovengenoemde coördinatieparameters bevat, wordt in Nederland afgegeven door de luchthavenbeheerder.

Artikel 3, lid 5, van Verordening (EEG) nr. 95/93, zoals gewijzigd

Wanneer zich gedurende ten minste één dienstregelingsperiode capaciteitsproblemen voordoen, zorgt de lidstaat ervoor dat de luchthaven alleen voor de desbetreffende perioden als gecoördineerd wordt aangewezen indien: a) het tekort zo ernstig is dat aanzienlijke vertragingen op de luchthaven niet kunnen worden voorkomen, en b) er geen mogelijkheden zijn om deze problemen op korte termijn op te lossen.

Artikel 2, onder m), van Verordening (EEG) nr. 95/93, zoals gewijzigd

'coördinatieparameters': de operationele uitdrukking van alle capaciteit die tijdens elke coördinatieperiode op een luchthaven beschikbaar is voor de toewijzing van slots, rekening houdend met alle technische, operationele en milieufactoren die van invloed zijn op de prestaties van de luchthaveninfrastructuur en de verschillende subsystemen daarvan.

Artikel 6, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 95/93, zoals gewijzigd

Op een gecoördineerde luchthaven zorgt de verantwoordelijke lidstaat ervoor dat de parameters voor de toewijzing van slots tweemaal per jaar worden vastgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met alle relevante technische, operationele en milieubeperkingen en eventuele wijzigingen daarin.

Artikel 5a van Besluit Slotallocatie

1. De exploitant van een gecoördineerde luchthaven:
 - a. stelt tweemaal per jaar de coördinatieparameters vast overeenkomstig artikel 6 van de verordening, rekening houdend met de door de verlener van luchtverkeersbegeleidingsdiensten vastgestelde ATM-capaciteit; en
 - b. deelt de vastgestelde coördinatieparameters tijdig vóór de eerste toewijzing van slots aan de luchthavencoördinator mee met het oog op de voorbereiding van de planningsconferenties.

Slottoewijzing

6. Op een gecoördineerde luchthaven kan een luchtvaartmaatschappij alleen toegang krijgen als er een slot is toegewezen.

Artikel 2, onder g, van Verordening (EEG) nr. 95/93, zoals gewijzigd

'gecoördineerde luchthaven': elke luchthaven waarop een luchtvaartmaatschappij of andere exploitant van vliegtuigen, om te kunnen landen of opstijgen, moet beschikken over een door een coördinator toegewezen slot, met uitzondering van overheidsvluchten, noodlandingen en humanitaire vluchten.

Artikel 2, onder a), van Verordening (EEG) nr. 95/93, zoals gewijzigd

'slot': door een coördinator overeenkomstig deze verordening gegeven toestemming om op een welbepaalde datum en tijd de gehele voor de uitvoering van een luchtdienst noodzakelijke luchthaveninfrastructuur op een gecoördineerde luchthaven te gebruiken om te landen of op te stijgen, zoals toegewezen door een coördinator overeenkomstig deze verordening.

7. De slotcoördinator hanteert prioriteitsregels bij de toewijzing van de beschikbare slots. Luchtvaartmaatschappijen kunnen aanspraak maken op dezelfde reeks slots in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode wanneer zij hebben voldaan aan de 'use-it or lose-it'-vereisten.

Artikel 8, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 95/93, zoals gewijzigd

Reeksen slots worden uit de slotpool aan luchtvaartmaatschappijen die een aanvraag hebben ingediend, toegewezen als toestemming om de luchthaveninfrastructuur te gebruiken om te landen of op te stijgen gedurende de dienstregelingsperiode waarvoor zij zijn aangevraagd. Na afloop van deze dienstregelingsperiode worden zij teruggegeven aan de overeenkomstig artikel 10 gevormde slotpool.

Artikel 8, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 95/93, zoals gewijzigd

Onverminderd de artikelen 7, 8 bis en 9, artikel 10, lid 1, en artikel 14, lid 1, is dit artikel niet van toepassing indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- een reeks slots is door een luchtvaartmaatschappij gebruikt voor de uitvoering van geregelde en geplande niet-geregelde luchtdiensten, en
- de luchtvaartmaatschappij kan tot tevredenheid van de coördinator aantonen dat zij de door de coördinator toegewezen slots in kwestie voor ten minste 80% van de tijd heeft geëxploiteerd in de dienstregelingsperiode waarvoor zij zijn toegewezen.

In dat geval geeft de reeks slots de betrokken luchtvaartmaatschappij aanspraak op dezelfde reeks slots in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode.

Artikel 8, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 95/93, zoals gewijzigd

Wanneer niet tot tevredenheid van de betrokken luchtvaartmaatschappijen aan alle aanvragen voor slots kan worden voldaan, wordt onverminderd artikel 10, lid 2, voorrang verleend aan commerciële luchtdiensten, inzonderheid aan geregelde diensten en geplande niet-geregelde diensten. In geval van concurrerende aanvragen binnen dezelfde dienstencategorie wordt prioriteit



gegeven aan diensten die gedurende het hele jaar worden uitgevoerd.

8. ACNL heeft een beleidsregel vastgesteld met betrekking tot additionele toewijzingscriteria overeenkomstig artikel 1:3, lid 4, juncto artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht. Deze beleidsregel betreft de toepassing van additionele toewijzingscriteria in overeenstemming met artikel 8.4.1 van de Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG).
9. De WASG bevat bepalingen inzake capaciteitsvermindering, waarmee de slotcoördinator rekening moet houden.

Artikel 8, lid 5, van Verordening (EEG) nr. 95/93, zoals gewijzigd

De coördinator houdt tevens rekening met de wereldwijd of in de gehele Gemeenschap door de luchtvaartsector opgestelde aanvullende regels en richtsnoeren en met de door het coördinatiecomité voorgestelde lokale richtsnoeren die door de voor de luchthaven in kwestie verantwoordelijke lidstaat of een andere bevoegde instantie zijn goedgekeurd, mits deze regels en richtsnoeren geen afbreuk doen aan de onafhankelijkheid van de coördinator, stroken met het gemeenschapsrecht en tot doel hebben de luchthavencapaciteit efficiënter te benutten. Deze regels worden door die lidstaat meegedeeld aan de Commissie.

Artikel 6.10.1 WASG

Indien een geplande capaciteitsvermindering onvermijdelijk is, moet het coördinatiecomité geconsulteerd worden tijdens het besluitvormingsproces en zo spoedig mogelijk vóór de vermindering van de capaciteit plaatsvinden. In alle gevallen dienen de historische slots van luchtvaartmaatschappijen te worden gerespecteerd.

De coördinator of een andere bevoegde instantie dient de capaciteitswijziging aan alle relevante belanghebbenden door te geven ruim voor elke dienstregelingsperiode, zo snel als mogelijk en tenminste 14 dagen en uiterlijk 7 dagen vóór de uiterste datum voor de deadline voor eerste indiening van slotaanvragen voor de planningsconferentie.

Artikel 6.10.3 WASG

Een capaciteitsvermindering na de deadline voor eerste indiening van slotaanvragen, of een capaciteitsvermindering die geen ruimte biedt voor historische slots, moet worden vermeden, behalve in uitzonderlijke omstandigheden.

Beleid met betrekking tot overschrijding van historische aanspraak

10. Op basis van de toepasselijke wetgeving hebben zowel de luchthavenbeheerder als de slotcoördinator duidelijke taken. Eerst bepaalt de luchthavenbeheerder de coördinatieparameters op basis van een objectieve analyse van de mogelijkheden om het luchtverkeer te verwerken, waarbij de beschikbare capaciteit in technische, operationele en milieubeperkingen wordt uitgedrukt. Vervolgens wijst de slotcoördinator de beschikbare slots voor de gehele dienstregelingsperiode binnen de coördinatieparameters toe aan de luchtvaartmaatschappijen die slots hebben aangevraagd in overeenstemming met de Slotverordening.
11. Vanwege deze taakverdeling is het voor de slotcoördinator niet mogelijk om de coördinatieparameters te overschrijden. Dit geldt ook in het geval dat niet alle slotaanvragen met historische aanspraak voor het betreffende seizoen kunnen worden toegewezen. De slotcoördinator kan eenvoudigweg niet meer capaciteit toewijzen dan de luchthavenbeheerder beschikbaar heeft gesteld voor de toewijzing van slots.
12. In de huidige praktijk worden de coördinatieparameters onder meer bepaald in termen van:
 - a. een maximum aantal slots/bewegingen voor een seizoen, rekening houdend met milieubeperkingen;
 - b. een maximum aantal slots/bewegingen voor een specifieke tijdsperiode waarvoor beperkingen gelden (bijvoorbeeld 's-nachts) die een milieubeperking weerspiegelt;
 - c. een maximum aantal aankomende en vertrekkende vluchten in een bepaald tijdsbestek, dat de capaciteit van de start- en landingsbaan weerspiegelt;
 - d. een maximum aantal vertrekkende en aankomende passagiers dat de capaciteit van de terminal weerspiegelt;
 - e. een maximum aantal vertrekkende en aankomende vluchten op bepaalde routes, dat een weerspiegeling is van de capaciteit van de grenscontrole en de douane;
 - f. een maximum aantal vliegtuigtypes dat binnen een bepaald tijdsbestek kan aankomen, dat de vliegtuigopstelplaatscapaciteit weerspiegelt.
13. Uit bovenstaande voorbeelden blijkt dat de historische aanspraak – naast het slot zelf – ook het vliegtuigtype, het servicetype, de route en het aantal zitplaatsen kunnen omvatten (wanneer dit relevant is in verband met de coördinatieparameters).
14. Artikel 8, lid 5, van de Slotverordening verplicht ACNL om bij de toewijzing van slots rekening te houden met de WASG, behalve wanneer de WASG in strijd is met het Gemeenschapsrecht, de onafhankelijkheid van de slotcoördinator aantast en niet gericht is op een efficiënter gebruik van de luchthavencapaciteit. Met betrekking tot de artikelen 6.10.1 en 6.10.3 van de WASG blijft ACNL alleen verantwoordelijk voor de toewijzing van de beschikbare capaciteit. Als de luchthavenbeheerder minder capaciteit beschikbaar stelt dan er slots met historische aanspraak zijn, kan ACNL



op basis van de bepalingen van de Slotverordening eenvoudigweg niet (in eerste instantie) alle aangevraagde historische slots toewijzen.

15. Dit roept de volgende vraag op: welke beginselen en prioriteitsregels moet de slotcoördinator toepassen in een situatie waarin het aantal slots met historische aanspraak wordt overschreden?

Beginselen en prioriteitsregels

16. Prioritering is zo specifiek mogelijk; het doel is om de overschrijding van de relevante coördinatieparameter op te lossen door:
- de vastgestelde limieten te handhaven;
 - de historische aanspraak zo min mogelijk aan te tasten;
 - het gebruik van de capaciteit te maximaliseren.
17. ACNL zal het evenredigheidsbeginsel hanteren en een holistische benadering volgen bij het spreiden van verplichte wijzigingen in de dienstregeling over de betrokken luchtvaartmaatschappijen (zoals opgenomen in het document met aanbevelingen voor het managen van tijdelijke capaciteitsvermindering (17 juli 2020) dat is uitgegeven door de World Airport Slot Board (WASB). Dit document bevat het volgende principe: *'Alle verplichte dienstregelingsverminderingen moeten op een eerlijke, transparante en niet-discriminerende manier worden verdeeld over alle betrokken luchtvaartmaatschappijen die gebruikmaken van de betrokken infrastructuur, door een onafhankelijk opererende slotcoördinator'* en de volgende bepaling: *'De vereiste dienstregelingsverminderingen worden gemeten op basis van een bepaalde periode waarin congestie optreedt en/of als totaal per dag, op voorwaarde dat een eerlijke verdeling van annuleringen over de luchtvaartmaatschappijen wordt gewaarborgd'*.
18. ACNL zal rekening houden met de periode waarin de historische aanspraak kan worden behouden. Overwegingen zijn onder andere, maar niet beperkt tot:
- a. de gevolgen van het overschrijden van de coördinatieparameter;
 - b. mogelijke onderbenutting van de coördinatieparameter;
 - c. de mogelijkheid om afspraken te maken (bijvoorbeeld toewijzingen onder voorwaarden) met de luchtvaartmaatschappijen om overschrijding van de parameters zoals opgenomen in de capaciteitsverklaring en/of de onderliggende beperkingen (bijvoorbeeld een milieubeperking) te voorkomen;
 - d. lopende gerechtelijke procedures;
 - e. het aantal seizoenen waarin de overschrijding in termen van historische aanspraak naar verwachting zal worden opgelost door slots die worden teruggegeven aan de slotpool;
 - f. de doorlooptijd voor luchtvaartmaatschappijen om de verplichte wijzigingen in de dienstregeling door te voeren.
- De periode waarin historische aanspraak kan worden behouden is de dienstregelingsperiode waarin de toewijzing plaatsvindt en kan bij wijze van uitzondering worden verlengd tot meer opeenvolgende soortgelijke dienstregelingsperiodes.
19. De luchtvaartmaatschappij krijgt zoveel mogelijk vrijheid om bij te dragen aan het oplossen van de overschrijding. Bijvoorbeeld:
- a. als een beperking voor nachtelijke vluchten zou worden overschreden, kan de luchtvaartmaatschappij ervoor kiezen (indien mogelijk binnen de andere coördinatieparameters) om slots naar eigen keuze te herschikken;
 - b. als de vliegtuigopstelplaatscapaciteit voor grotere vliegtuigen wordt overschreden, kan de luchtvaartmaatschappij ervoor kiezen om het vliegtuigtype te wijzigen of de slot te herschikken;
 - c. als een seizoensgebonden limiet wordt overschreden, kan de luchtvaartmaatschappij kiezen welke (reeks) slots in aanmerking komen om niet toegewezen te worden.

Procedure

20. Als ACNL verwacht dat de coördinatieparameters met alle aangevraagde historische slots zullen worden overschreden, publiceert ACNL een werkprocedure om de overschrijding van de relevante coördinatieparameter(s) op te lossen. De werkprocedure beschrijft hoe ACNL de principes zal toepassen en biedt luchtvaartmaatschappijen aanvullende informatie over hun slotaanvragen bij de eerste indiening. ACNL streeft ernaar deze werkprocedure te publiceren op het moment dat de coördinatieparameters worden gepubliceerd.
21. Slots met historische aanspraak die niet kunnen worden toegewezen bij de Slot Allocation List (SAL) worden op de wachtlijst geplaatst en krijgen voorrang op alle aanvragen die niet op historische aanspraak zijn gebaseerd. ACNL neemt in de werkwijze op voor welke periode deze voorrang geldt.
22. Deze versie van de beleidsregel gaat in per IATA noordelijk zomerseizoen 2026 (S26).



Decision by the Director of Airport Coordination Netherlands (ACNL) establishing the Policy Rule Slot allocation in case of exceedance of historic entitlement

The Director of Airport Coordination Netherlands (ACNL),

Having regard to:

Council Regulation (EEC) No. 95/93 of 18 January 1993 on common rules for the allocation of slots at Community airports;

The Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG);

The Dutch Aviation Act (in Dutch: Wet luchtvaart);

The need for clarification regarding slot allocation in case of exceedance of historic entitlement;

Considering that:

It is necessary to establish the criteria regarding slot allocation in case of exceedance of historic entitlement;

The Policy Rule Slot allocation in case of exceedance of historic entitlement version 1.0 sets out these criteria and applies to Amsterdam Airport Schiphol (AMS), Eindhoven Airport (EIN), and Rotterdam The Hague Airport (RTM);

Decides as follows:

Article 1

The Policy Rule Slot allocation in case of exceedance of historic entitlement version 1.0 is hereby adopted.

Article 2

This decision shall enter into force retroactively as of 29 March 2026.

Article 3

This decision and its annexes shall be published on the website of Airport Coordination Netherlands (www.slotcoordination.nl) and in the Dutch Official Gazette (In Dutch: Staatscourant).

Annexes:

Annex 1 Beleidsregel toewijzing van slots in geval van overschrijding van historische aanspraak versie 1.0 (Dutch)

Annex 2 Policy Rule Slot allocation in case of exceedance of historic entitlement version 1.0 (English)

Schiphol, 24 February 2026

*H. Thomassen,
Director of Airport Coordination Netherlands (ACNL)*



ANNEX 2 POLICY RULE SLOT ALLOCATION IN CASE OF EXCEEDANCE OF HISTORIC ENTITLEMENT VERSION 1.0 (ENGLISH)

Policy Rule Slot allocation in case of exceedance of historic entitlement

Author: Airport Coordination Netherlands (ACNL)
Date: 24 February 2026
Version 1.0
Effective: as of IATA Northern Summer season 2026 (S26)

Airport Coordination Netherlands (ACNL) is an independent governing body by public law. In the Dutch 'Wet Luchtvaart' (Law on Aviation) designated as the independent coordinator for slot coordinated airports in the Netherlands. ACNL is responsible for slot allocation and slot monitoring at Amsterdam Airport Schiphol (AMS), Rotterdam The Hague Airport (RTM) and Eindhoven Airport (EIN). In order to make optimal use of the airport capacity our mission is to deliver slot coordination and monitoring services in a neutral, non-discriminatory and transparent way.

ACNL is publishing following policy rule according to article 1:3 (4) in conjunction with article 4:81 of the Dutch 'Algemene wet bestuursrecht' (General Administrative Law Act). The abbreviation in Dutch is 'Awb'.

Content

| | |
|---|----|
| Introduction | 7 |
| Relevant legislation & guidelines | 7 |
| Policy with respect to exceedance of historic entitlement | 9 |
| Process | 10 |

Introduction

How does slot allocation under the Slot Regulation take place?

1. The airport managing bodies determine the coordination parameters for slot allocation. In the Netherlands it is common that, the number of slots available for allocation constitutes one of the coordination parameters.
2. ACNL has the legal task of allocating slots in the Netherlands. As slot coordinator, ACNL allocates slots to airlines within the coordination parameters based on the priority rules in COUNCIL REGULATION (EEC) No 95/93 on common rules for the allocation of slots at Community airports (Slot Regulation) as amended. These priority rules provide that when an air carrier has operated scheduled and programmed non-scheduled air services for at least 80%, the air carrier concerned is entitled to request the same series of slots in the next equivalent scheduling period. These are also referred to as historic slots. Historic entitlement may include certain characteristics of slots (such as aircraft type and route) that are relevant in the context of coordination parameters.
3. The remaining available slots (this is also called slot pool) are allocated according to criteria such as new entry, year-round operation and additional ones.

Why this policy rule?

4. There are no provisions in the Slot Regulation on how to proceed in the event that, on the basis of the coordination parameters, the number of available slots is lower than the number of requested historic slots (and/or the number of available slots with certain characteristics is lower than the number of requested historic slots with such characteristics). With this policy rule, ACNL explains how slot allocation will take place if such a case would occur. There are a number of developments that give rise for to develop policy, such as revisions of airport traffic decrees and coordination parameters regarding operational and technical constraints at Amsterdam Airport Schiphol (AMS), Eindhoven Airport (EIN) and Rotterdam The Hague Airport (RTM).

Relevant legislation & guidelines

Designation of coordinated airports and responsibilities

5. Airports are designated by member states as coordinated when capacity is scarce. Available capacity is expressed in coordination parameters reflecting technical, operational and environmental factors The capacity declaration, which contains all aforementioned coordination parameters, is in The Netherlands issued by the airport managing body.



Article 3(5) Slot Regulation (EC) 95/93 as amended

Where capacity problems occur for at least one scheduling period, the Member State shall ensure that the airport is designated as coordinated for the relevant periods only if: (a) the shortfall is of such a serious nature that significant delays cannot be avoided at the airport, and (b) there are no possibilities of resolving these problems in the short term.

Article 2(m) Slot Regulation (EC) 95/93 as amended

'coordination parameters' shall mean the expression in operational terms of all the capacity available for slot allocation at an airport during each coordination period, reflecting all technical, operational and environmental factors that affect the performance of the airport infrastructure and its different sub-systems.

Article 6(1) Slot Regulation (EC) 95/93 as amended

At a coordinated airport the Member State responsible shall ensure the determination of the parameters for slot allocation twice yearly, while taking account of all relevant technical, operational and environmental constraints as well as any changes thereto.

Article 5a Slot Allocation Decree

1. The managing body of a coordinated airport:
 - a. determines the coordination parameters twice a year in accordance with Article 6 of the Regulation and taking into account the ATM capacity determined by the air traffic service provider; and
 - b. communicates the determined coordination parameters to the airport coordinator in good time before the initial slot allocation for the preparation of scheduling conferences.

Slot allocation

6. At coordinated airports, access for an air carrier is only possible if a slot has been allocated
Article 2(g) Slot Regulation (EC) 95/93 as amended
'coordinated airport' shall mean any airport where, in order to land or take off, it is necessary for an air carrier or any other aircraft operator to have been allocated a slot by a coordinator, with the exception of State flights, emergency landings and humanitarian flights.

Article 2(a) Slot Regulation (EC) 95/93 as amended

'slot' shall mean the permission given by a coordinator in accordance with this Regulation to use the full range of airport infrastructure necessary to operate an air service at a coordinated airport on a specific date and time for the purpose of landing or take-off as allocated by a coordinator in accordance with this Regulation.

7. The slot coordinator uses priority rules in allocating the available slots. Air carriers are entitled to the same series of slots in the next equivalent scheduling period provided they have met the use-it-or-lose-it requirements.

Article 8(1) Slot Regulation (EC) 95/93 as amended

Series of slots are allocated from the slot pool to applicant carriers as permissions to use the airport infrastructure for the purpose of landing or take-off for the scheduling period for which they are requested, at the expiry of which they have to be returned to the slot pool as set up according to the provisions of Article 10.

Article 8(2) Slot Regulation (EC) 95/93 as amended

Without prejudice to Articles 7, 8a and 9, Article 10(1) and Article 14, paragraph 1 of this Article shall not apply when the following conditions are satisfied:

- a series of slots has been used by an air carrier for the operation of scheduled and programmed non-scheduled air services, and
- that air carrier can demonstrate to the satisfaction of the coordinator that the series of slots in question has been operated, as cleared by the coordinator, by that air carrier for at least 80% of the time during the scheduling period for which it has been allocated.

In such case that series of slots shall entitle the air carrier concerned with priority to the same series of slots in the next equivalent scheduling period.

Article 8(3) Slot Regulation (EC) 95/93 as amended

Without prejudice to Article 10(2), in a situation where all slot requests cannot be accommodated to the satisfaction of the air carriers concerned, preference shall be given to commercial air services and in particular to scheduled services and programmed non-scheduled air services. In the case of competing requests within the same category of services, priority shall be given for year-round operations.

8. ACNL has issued a policy rule regarding additional allocation criteria according to article 1:3 (4) in conjunction with article 4:81 of the Dutch General Administrative Law Act. This policy rule concerns the application of additional allocation criteria in line with article 8.4.1 of the Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG).

9. The WASG includes provisions on capacity reduction, which must be considered by the slot coordinator.

Article 8(5) Slot Regulation (EC) 95/93 as amended

The coordinator shall also take into account additional rules and guidelines established by the air



transport industry world-wide or Community-wide as well as local guidelines proposed by the coordination committee and approved by the Member State or any other competent body responsible for the airport in question, provided that such rules and guidelines do not affect the independent status of the coordinator, comply with Community law and aim at improving the efficient use of airport capacity. These rules shall be communicated by the Member State in question to the Commission.

Article 6.10.1 WASG

If a planned capacity reduction is unavoidable the Coordination Committee must be consulted during the decision process and as soon as possible before any reduction of capacity occurs. In all cases, airlines' historic slots must be honoured.

The coordinator, or other competent body, must communicate the capacity change to all relevant stakeholders well in advance of each scheduling season as soon as possible and at least 14 days and not later than 7 days before the Initial Submission Deadline for the Slot Conference.

Article 6.10.3 WASG

A capacity reduction after the Initial Submission Deadline, or a capacity reduction that cannot accommodate historic slots must be avoided except in exceptional circumstances.

Policy with respect to exceedance of historic entitlement

10. Based on the applicable legislation both the airport managing body and the slot coordinator have clear tasks. Firstly, the airport managing body determines the coordination parameters based on an objective analysis of the possibilities of accommodating the air traffic expressing the available capacity in technical, operational and environmental constraints. Subsequently, the slot coordinator allocates available slots for the entire scheduling period within the coordination parameters among the air carriers that have requested slots in accordance with the Slot Regulation.
11. Because of this division of tasks, it is not possible for the slot coordinator to exceed the coordination parameters. This applies also in the case that not all slot requests with historic entitlement for the respective season can be accommodated. The slot coordinator simply cannot exceed capacity made available by the airport managing body for slot allocation.
12. In the current practice coordination parameters are determined amongst others in terms of:
 - a. a maximum number of slots/movements for a season reflecting an environmental constraint;
 - b. a maximum number of slots/movements for a specific curfew (e.g. night) reflecting an environmental constraint;
 - c. a maximum number of arriving and departing flights in a certain time bracket reflecting runway capacity;
 - d. a maximum number of departing and arriving passengers reflecting terminal capacity;
 - e. a maximum number of departing and arriving flights on certain routes reflecting border control and customs capacity;
 - f. a maximum number of aircraft types that can arrive within a certain bracket reflecting stand capacity.
13. Above examples indicate that historic entitlement can – besides the slot itself – also include aircraft type, service type, route and number of seats (when relevant in relation to the coordination parameters).
14. Article 8(5) of the Slot Regulation requires ACNL to take into account the WASG when allocating slots except where the WASG conflicts with Community law, affects the independence of the slot coordinator and does not aim at improving efficient use of airport capacity. With respect to the articles 6.10.1 and 6.10.3 of the WASG remains that ACNL is only responsible for the allocation of available capacity. If the airport managing body makes fewer capacity available than there is historic entitlement, ACNL simply cannot allocate (initially) all requested historic slots based on the provisions of the Slot Regulation.
15. This raises the following question: what principles and priority rules should the slot coordinator apply in a situation where historic entitlement is exceeded?

Principles and priority rules

16. Prioritising is as specific as possible; the aim is to solve the exceedance of the relevant coordination parameter by:
 - securing the limits set;
 - touching historic entitlement to the minimum extent;
 - maximising the utilisation of the capacity.
17. ACNL will use the principle of proportionality with a holistic view in spreading mandatory schedule amendments across the air carriers involved (as included in the best practice paper for managing temporary capacity reduction (17 July 2020) issued by the World Airport Slot Board (WASB). This paper contains the following principle: *'Any mandatory schedule reductions must be spread across all affected airlines that utilise the affected infrastructure, in a fair, transparent, and non-discriminatory manner by a slot coordinator acting independently.'* and provision: *'The required*



schedule reductions will be measured based on a defined time period where congestion occurs and/or as a total per day, providing that a fair distribution of cancellations across carriers is ensured'.

18. ACNL will take into consideration the time the historic entitlement can be preserved. Considerations are among others and not limited to:
 - a. consequences of exceeding the coordination parameter;
 - b. possible underutilisation of the coordination parameter;
 - c. the possibility to set arrangements (e.g. allocations under conditions) with the air carriers to prevent exceedance of the parameters as included in the capacity declaration and or the underlying constraints (e.g. an environmental limit);
 - d. pending legal proceedings;
 - e. the number of seasons in which the exceedance in terms of historic entitlement is expected to be solved by slots returned to the slot pool;
 - f. the lead time for air carriers to implement the mandatory schedule amendments.The time historic entitlement can be preserved is the season in allocation and can by exception extended to more consecutive similar seasons.
19. The air carrier will get as much freedom as possible in contributing to solve the exceedance. For instance:
 - a. if a night movement restriction would be exceeded the air carrier can choose (if possible within the other coordination parameters) to retime slots of its choice;
 - b. if stand capacity for larger aircraft would be exceeded the air carrier can choose to change aircraft type or to retime the slot;
 - c. if a seasonal limit would be exceeded the air carrier can choose which (series of) slots are eligible for not allocating.

Process

20. If ACNL expects an exceedance of the coordination parameters with all to be requested historic slots, ACNL will publish a working procedure to solve the exceedance of the relevant coordination parameter(s). The working procedure contains how ACNL will apply the principles and provides air carriers with additional information regarding their slot requests at initial submission. ACNL strives to publish this working procedure at the moment the coordination parameters are published.
21. Slots with historic entitlement which cannot be accommodated at the Slot Allocation List (SAL) are placed on the waiting list and will have priority over any submissions that are not based on historical entitlement. ACNL includes in the working procedure the period this priority is applicable.
22. This version of the policy rule will be effective as of IATA Northern Summer Season 2026 (S26).