



Besluit van de directeur van Airport Coordination Netherlands (ACNL) tot vaststelling van de Beleidsregel aanvullende toewijzingscriteria

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 (Slotverordening);

De Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG);

De Wet luchtvaart;

De noodzaak tot transparantie en verduidelijking betreffende aanvullende toewijzingscriteria;

Overwegende dat:

Het noodzakelijk is om de criteria vast te leggen betreffende aanvullende toewijzingscriteria;

De Beleidsregel aanvullende toewijzingscriteria 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 aanvullende toewijzingscriteria versie 1.1 wordt vastgesteld.

Artikel 2

Dit besluit treedt in werking vanaf 25 oktober 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, 15 juli 2026

H. Thomassen

Directeur Airport Coordination Netherlands



BIJLAGE 1 BELEIDSREGEL AANVULLENDE TOEWIJZINGSCRITERIA (NEDERLANDS)

Beleidsregel aanvullende toewijzingscriteria

Auteur: Airport Coordination Netherlands (ACNL)
Datum: 14 juli 2026
Versie: 1.1
Ingaande: IATA noordelijk winterseizoen 2026 (W26)

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).

Inleiding

1. In juni 2020 verscheen de eerste editie van de Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG)¹ ter vervanging van de 10e editie van de Worldwide Slot Guidelines (WSG)². Een van de wijzigingen betreft artikel 8.4.1.

WSG

Wanneer slots niet kunnen worden toegewezen aan de hand van de primaire criteria zoals uiteengezet in 8.3 hierboven, moet rekening worden gehouden met de volgende factoren (in willekeurige volgorde):

....

WASG

Wanneer slots niet kunnen worden toegewezen aan de hand van de primaire criteria zoals uiteengezet in 8.3 hierboven, mogen coördinatoren de resterende slots niet simpelweg pro rata verdelen over alle aanvragende luchtvaartmaatschappijen. In plaats daarvan moet rekening worden gehouden met de volgende factoren (in willekeurige volgorde) om te bepalen aan welke van de concurrerende aanvragen een slot moet worden toegewezen:

2. Totdat versie 1.0 van deze beleidsregel van kracht werd wees ACNL, na toepassing van de primaire criteria³, nieuwe slots uit de slotpool pro rata toe. In het kader van de implementatie van de WASG is ACNL aanvullende toewijzingscriteria gaan toepassen.

Relevante wetgeving en richtlijnen

3. WASG artikel 8.4.1. bevat als aanvullende toewijzingscriteria:
 - a) *Effectieve exploitatieperiode: of de dienstregeling van een luchtvaartmaatschappij in hetzelfde seizoen voor een langere periode van kracht zal zijn dan andere concurrerende aanvragen.*
 - b) *Operationele factoren: Wanneer operationele factoren (zoals een vliegverbod) op één luchthaven elders een slotprobleem veroorzaken, waardoor de dienstregeling van een luchtvaartmaatschappij wordt beperkt.*
 - c) *Tijd op de wachtlijst: of de aanvraag van een luchtvaartmaatschappij langer op de wachtlijst heeft gestaan dan concurrerende aanvragen.*
 - d) *Type dienstverlening en marktsegment: Er moet rekening worden gehouden met het evenwicht tussen de verschillende soorten diensten (lijnvluchten, chartervluchten en vrachtvervoer) en markten (binnenlands, regionaal en langeafstandsvluchten, en vrijetijds- of zakelijke segment).*
 - e) *Connectiviteit: Coördinatoren moeten ervoor zorgen dat er naar behoren rekening wordt gehouden met de ontwikkeling van het specifieke routenetwerk van de luchthaven en de verbindingen om te voldoen aan de behoeften van passagiers en verladers.*
 - f) *Concurrentie: Coördinatoren moeten ervoor zorgen dat bij de toewijzing van beschikbare slots naar behoren rekening wordt gehouden met concurrentiefactoren. Deze factoren kunnen onder meer de toevoeging en ontwikkeling van een nieuwe route of concurrentie op een bestaande route omvatten.*

¹ Door Airports Council International, de International Air Transport Association (IATA) en de Worldwide Airport Coordinators Group

² Van de International Air Transport Association (IATA)

³ De belangrijkste criteria zijn opgenomen in de artikelen 8 en 10 van de Slotverordening.

- g) *Milieu: Coördinatoren moeten ervoor zorgen dat bij de toewijzing van beschikbare slots naar behoren rekening wordt gehouden met milieufactoren.*
- h) *Lokale richtsnoeren: De coördinator moet rekening houden met lokale richtsnoeren, indien deze bestaan. Dergelijke richtsnoeren moeten worden goedgekeurd door het coördinatiecomité of een daarmee gelijkwaardig orgaan.*
4. ACNL is als enige verantwoordelijk voor de toewijzing van slots en dient dit te doen in overeenstemming met de bepalingen van de Slotverordening⁴, waarbij onder meer rekening moet worden gehouden met de WASG⁵ en lokale richtsnoeren, op voorwaarde dat deze regels en richtsnoeren geen afbreuk doen aan de onafhankelijke status van de coördinator, in overeenstemming zijn met het Gemeenschapsrecht en gericht zijn op een efficiënter gebruik van de luchthavencapaciteit.

Beleid met betrekking tot aanvullende toewijzingscriteria

5. Er wordt een methode gebruikt die enerzijds aanvragen kan classificeren op basis van de mate, waarin zij aan de aanvullende criteria voldoen (filtering) en anderzijds ruimte laat voor de slotcoördinator om een professionele beoordeling te maken van welke aanvragen tot toewijzing leiden.
- a. Het algemene doel is om die aanvragen toe te wijzen die bijdragen aan een efficiënt gebruik van de luchthavencapaciteit en voorzien in de behoeften van passagiers, verladers en omwonenden.
- b. De filtering is – waar nodig – geautomatiseerd, op basis van de informatie in de SSIM ISD-aanvragen (vanwege het grote aantal aanvragen).
- c. De methode is van toepassing op de wachtlijst waarvoor nog geen slots zijn toegewezen (SAL en post-SAL). De wachtlijst met slots (betreffende tijdverbeteringen) wordt beheerd binnen de discretionaire ruimte die de slotcoördinator heeft (en omvat de factoren van de aanvullende criteria in deze taak).
6. ACNL beoordeelt slotaanvragen waarop aanvullende toewijzingscriteria van toepassing zijn in twee stappen.
7. Stap 1: geautomatiseerde filtering.
Binnen de groepen V, B, Y, N (SSIM-codes) van de primaire criteria worden vinkjes toegekend aan verzoeken wanneer een factor tot op zekere hoogte relevant wordt geacht. Hoe meer vinkjes, hoe hoger het verzoek op de stapel komt te liggen.

Aanvullend criterium	Toekenning van vinkje	Overwegingen/opmerkingen
Effectieve exploitatieperiode	De seizoensduur is 21/22 (winter) of 30/31 (zomer) weken. • Aanvragen die ten minste 18 respectievelijk 28 weken bestrijken, krijgen een vinkje. • Aanvragen die bedoeld zijn als aanvulling op het historische deel van de reeks tot de seizoensduur krijgen een vinkje	• Hoe lager het aantal weken, hoe meer versnippering en hoe minder efficiënt de capaciteit wordt benut. • Het opvullen van series bevordert ook een efficiënt gebruik. • ACNL kan de waarden voor vinkjes aanpassen. • Overvraag en (niet) bewezen exploitaties in eerdere seizoenen worden behandeld in stap 2 en handhaving.
Operationele factoren	Deze factor is opgenomen in stap 2.	• Operationele factoren kunnen van zeer uiteenlopende aard zijn, die het best door de slotcoördinator voor de specifieke situatie worden beoordeeld. Bovendien zijn deze factoren niet opgenomen in het SSIM-bericht.
Tijd op de wachtlijst	Als twee vergelijkbare seizoenen (of delen daarvan) identieke slots zijn aangevraagd die niet zijn toegewezen, wordt een vinkje toegekend. Dit wordt vastgesteld aan de hand van ongewijzigde vluchtnummers, route, dag van uitvoering en servicetypecode, in relatie tot de wachtlijst waarvoor nog geen slots toegewezen zijn op SAL.	• Luchtvaartmaatschappijen moeten de wachtlijst te allen tijde up-to-date houden. • Overvraag en (niet) bewezen exploitaties in voorgaande seizoenen worden behandeld in stap 2 en bij handhaving. • Wordt voor elke dag van de week afzonderlijk toegepast.

⁴ Artikel 4, lid 5, van de Slotverordening.

⁵ Artikel 8, lid 5, van de Slotverordening.

Aanvullend criterium	Toekenning van vinkje	Overwegingen/opmerkingen
Type dienstverlening en marktsegment	Als voor een specifiek dienstype/marktsegment een herstel passend zou kunnen zijn, wordt een vinkje toegekend voor alle verzoeken in dit type/segment. ACNL zal dit vóór de uiterste indieningsdatum bekendmaken.	- In stap 2 kan de slotcoördinator rekening houden met lichte onevenwichtigheden, gebruikmakend van zijn eigen expertise en/of de door de luchthaven verstrekte informatie. - De standaardinstelling is dat er geen dienstverleningstype/marktsegment wordt aangewezen.
Connectiviteit	Als er een nieuwe bestemming voor de luchthaven wordt toegevoegd (in vergelijking met SHL voor een willekeurig aantal slots), wordt een vinkje toegekend.	- De IATA-luchthavencode is doorslaggevend. - Wordt voor elke dag van de week afzonderlijk toegepast. - Wordt afzonderlijk toegepast op vracht- en passagiersaanvragen. - Het aanvragen van slots voor een reeds bediende bestemming door dezelfde luchtvaartmaatschappij wordt hier niet beloond. Anders krijgen alle aanvragen een vinkje. Het aanvragen van slots als nieuwe maatschappij op de reeds bediende bestemming wordt beloond in de factor concurrentie en niet hier. - Nabijgelegen bestemmingen worden niet uitgesloten bij dit vinkje. Met dit element kan rekening worden gehouden in stap 2.
Concurrentie	Als een luchtvaartmaatschappij (vergeleken met SHL) slots aanvraagt voor een bestemming die al door maximaal drie andere luchtvaartmaatschappijen (IATA-luchthavencode) wordt bediend, wordt een vinkje toegekend.	- Wordt afzonderlijk toegepast op vracht- en passagiersaanvragen. - Wordt voor elke dag van de week afzonderlijk toegepast. - Als een luchtvaartmaatschappij slots aanvraagt voor een bestemming die al wordt bediend door een luchtvaartmaatschappij van dezelfde groep, wordt geen vinkje toegekend. - De tekst van de WASG omvat ook nieuwe routes ("omvat de toevoeging en ontwikkeling van een nieuwe route of concurrentie op een bestaande route"). De ontwikkeling van een nieuwe route wordt al beloond in de factor connectiviteit. - Gezien de manier waarop connectiviteit en concurrentie zijn uitgewerkt, kan voor hetzelfde verzoek slechts één vinkje worden toegekend voor een van deze factoren. - Nabijgelegen bestemmingen worden niet uitgesloten van dit vinkje. Met dit element kan in stap 2 rekening worden gehouden.
Milieu	Gemeten aan de hand van Effectief Waargenomen Geluidsniveau (EPNdB, in dB). Bij meer dan 23 EPNdB wordt een vinkje toegekend.	- ACNL publiceert op haar website een indeling van vliegtuigen op basis van geluidsemissies. Deze lijst wordt per seizoen bijgewerkt. - Als in de aanvraag een groepscode voor het vliegtuigtype wordt gebruikt, wordt het vliegtuig met de mediaan (of de hoogste, in geval van twee waarden) EPNdB in die groep gebruikt. - ACNL kan de drempel voor het vinkje per seizoen aanpassen. - In stap 2 wordt rekening gehouden met de uitsluiting van de periode 19.00–23.00–07.00 uur, omdat deze tijden tot op zekere hoogte al in de coördinatieparameters zijn verwerkt.

8. Stap 2: definitieve beoordeling door de slotcoördinator.

Als concurrerende aanvragen bovenaan de stapel terechtkomen, kan de slotcoördinator één of meer van de volgende criteria gebruiken om een beslissing te nemen over de toewijzing:

- Operationele factoren: of een operationeel probleem kan worden opgelost. Bijvoorbeeld de toewijzing van ontbrekende vertrekslots om een aangevraagd slotpaar te voltooien. Deze factoren kunnen ook deel uitmaken van de informatie die wordt verstrekt onder artikel 10.6 van de WASG.
- De mate waarin aan bepaalde factoren is voldaan, hoewel concurrerende aanvragen beide zijn toegekend met een vinkje. Bijvoorbeeld: als de effectieve exploitatieperiode gelijk is, kan het aantal exploitatiedagen worden geëvalueerd. Een ander voorbeeld: 6 jaar vergeleken met 2 jaar op de wachtlijst.
- Een gelijke verdeling over of mogelijke onevenwichtigheden in soorten diensten of markten, connectiviteit of concurrentie, naar goeddunken van de slotcoördinator of volgens de door de luchthavens verstrekte informatie in overeenstemming met artikel 5.4.3 van de WASG. Ook kan rekening worden gehouden met alternatieven, zoals spoor-/wegverbindingen voor nabijgelegen bestemmingen.
- De feitelijke slotportefeuille voor een luchthaven op het moment van herverdeling.
- Het moment van herverdeling in relatie tot bijvoorbeeld het belang van de teruggave, doorlooptijd, seizoensovergang en artikel 8, lid 7, van de Slotverordening.
- Of factoren meer in het directe belang zijn van passagiers, verladers en omwonenden. Zo is bijvoorbeeld connectiviteit in grotere mate direct van belang dan bijvoorbeeld de tijd die op de wachtlijst wordt doorgebracht.
- De mate waarin het verzoek past binnen de coördinatieparameters (beschikbare tijdvakken, dag/nacht, gate-/terminalplanning).
- De mate waarin de luchtvaartmaatschappij in het verleden heeft aangetoond de toegewezen slots te exploiteren. Heeft de luchtvaartmaatschappij eerdere aanbiedingen van de wachtlijst geaccepteerd? Heeft de luchtvaartmaatschappij geëxploiteerd in overeenstemming met de toegewezen slots? Worden (reeksen) slots tijdig teruggegeven aan de coördinator (zie artikel 8.5 van de WASG)? Loopt er een handhavingprocedure?



- Wanneer slots niet kunnen worden toegewezen aan de hand van de hierboven uiteengezette criteria, kan de slotcoördinator als laatste mogelijkheid de pro-ratamethode toepassen, zoals eerder gebruikt.

Handhaving

9. Handhaving vindt plaats in overeenstemming met artikel 9.2.2.g van de WASG ('Het aanvragen van slots voor een andere vlucht dan aangegeven, met de bedoeling een betere prioriteit te verkrijgen').

Procedure

10. Deze versie van deze beleidsregel treedt in werking vanaf het IATA-noordelijke winterseizoen 2026 (W26).



Decision Airport Coordination Netherlands (ACNL) establishing the Policy Rule Additional Allocation Criteria (PRAAC)

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 transparency and clarification regarding additional allocation criteria;

Considering that:

It is necessary to establish the criteria regarding additional allocation criteria;

The Policy Rule Additional Allocation Criteria (PRAAC) 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 Additional Allocation Criteria (PRAAC) version 1.1 is hereby adopted.

Article 2

This decision shall enter into force as of 25 October 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).

Schiphol, 15 July 2026

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



ANNEX 2 POLICY RULE ADDITIONAL ALLOCATION CRITERIA (PRAAC) (ENGLISH)

Policy Rule Additional Allocation Criteria

Author: Airport Coordination Netherlands (ACNL)
Date: 14 July 2026
Version: 1.1
Effective as of: IATA Northern Winter season 2026 (W26)

Airport Coordination Netherlands (ACNL) is an independent governing body by public law. In the Dutch 'Wet Luchtvaart' (Law on Aviation) designated as the 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'.

Introduction

1. In June 2020, the first edition of the Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG) was released⁶ as a replacement for the 10th edition of the Worldwide Slot Guidelines (WSG)⁷. One of the changes concerns article 8.4.1.
WSG
When slots cannot be allocated using the primary criteria as set out in 8.3 above, consideration should be given to the following factors (in no particular order):
....
WASG
When slots cannot be allocated using the primary criteria as set out in 8.3 above, coordinators should not simply allocate the remaining slots pro-rata among all requesting airlines. Instead, consideration should be given to the following factors (in no particular order) to determine which of the competing requests should be allocated a slot:
2. Until version 1.0 of this policy rule entered into force, ACNL allocated new slots from the slot pool on a pro rata basis after applying the primary criteria⁸. As part of the implementation of the WASG, ACNL subsequently applied additional criteria.

Relevant legislation and Guidelines

3. Article 8.4.1. of the WASG includes as additional allocation criteria:
 - a) *Effective Period of Operation: Whether an airline's schedule that will be effective for a longer period of operation in the same season than other competing requests.*
 - b) *Operational Factors: When operational factors (such as curfew) at one airport creates a slot problem elsewhere, thereby constraining an airline's schedule.*
 - c) *Time Spent on Waitlist: Whether an airline's request has been pending on the waitlist longer than competing requests.*
 - d) *Type of Consumer Service and Market: The balance of the different types of services (scheduled, charter, and cargo) and markets (domestic, regional, and long haul, and leisure or business) should be considered.*
 - e) *Connectivity: Coordinators should try to ensure that due account is taken of the development of the specific airport route network and connectivity to meet the needs of passengers and shippers.*
 - f) *Competition: Coordinators should try to ensure that due account is taken of competitive factors in the allocation of available slots. These factors could include the addition and development of a new route or competition on an existing route.*
 - g) *Environment: Coordinators should try to ensure that due account is taken of environmental factors in the allocation of available slots.*
 - h) *Local Guidelines: The coordinator must take local guidelines into account should they exist. Such guidelines should be approved by the Coordination Committee or its equivalent.*

⁶ By Airports Council International, the International Air Transport Association (IATA) and the Worldwide Airport Coordinators Group

⁷ By International Air Transport Association (IATA)

⁸ The primary criteria are included in Articles 8 and 10 of the Slot Regulation.

4. ACNL is solely responsible for slot allocation and should do so in accordance with the provisions of the Slot Regulation⁹, including taking into account the WASG¹⁰ and local guidelines, 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.

Policy with respect to Additional Allocation Criteria

5. A method is used that on the one hand can classify requests according to whether they meet the additional criteria to a greater or lesser extent (filtering) and, on the other hand, leaves room for the slot coordinator to make a professional assessment of which applications lead to allocation.
- Overall goal is to allocate those requests that contribute to efficient use of the airport capacity and the needs of passengers, shippers and local residents.
 - The filtering is – where required – automated, based on the information in the SSIM ISD requests (because of the high number of requests).
 - The method applies to the no-slotted waitlist (SAL and post SAL). The slotted waitlist (about time improvements) is managed within the discretionary space that the slot coordinator has (and includes the factors of the additional criteria in this task).
6. ACNL assesses slot requests for which additional allocation criteria will be applied in two steps.
7. Step 1: automated filtering.
Within the groups V, B, Y, N (SSIM codes) of the primary criteria, check marks are granted for requests when a factor is considered relevant to a certain extent. The more check marks, the more the request is on the top of the pile.

Additional criterion	Granting of check marks	Considerations/remarks
Effective period of operation	The season length is 21/22 (W) or 30/31 (S) weeks. • Requests which cover at least 18 respectively 28 weeks receive a check mark. • Requests that aim to complement the historic part of series up to season length receive a check mark	• The lower the number of weeks, the more fragmentation and the less efficient use of capacity. • Filling up series promotes also efficient use. • ACNL may customise the limits for check marks. • Overdemanding and (dis)proven deliverability in former seasons are dealt with in step 2 and enforcement.
Operational factors	This factor is included step 2.	• Operational factors can be of very different nature, which are best judged for the specific situation by the slot coordinator. Moreover, these factors are not included in the SSIM message.
Time spent on the waitlist	Two similar seasons (part of) requested identical slots not allocated, a check mark is granted. Identified by unchanged flight numbers, route, day of operation, and Service Type Code, in relation to the no-slotted waitlist at SAL.	• Airlines must keep the waitlist updated at any time. • Overdemanding and (dis)proven deliverability in former seasons are dealt with in step 2 and enforcement. • Is applied for each day of the week separately.
Type of consumer service and market	If for a specific service type/market segment a recovery could be appropriate a check mark is granted for all requests in this type/segment. ACNL will announce before Initial Submission Deadline.	• In step 2 the slot coordinator can consider slight disbalances, making use of his own expertise and/or the information provided by the airport. • The default setting is that no service type/market segment is designated.
Connectivity	If a new destination for the airport is added (compared to SHL for any number of slots) a check mark is granted.	• The IATA airport code is decisive. • Is applied for each day of the week separately. • Is separately applied for cargo and pax requests. • Requesting slots for an already served destination by the same air carrier is not rewarded here. Otherwise, all requests will receive a check mark. Requesting slots as a new carrier on the already served destination is rewarded in the factor competition and not rewarded here. • Destinations nearby are not excluded in this check mark. This element can be taken into account in step 2.

⁹ Article 4.5 of the Slot Regulation.

¹⁰ Article 8.5 of the Slot Regulation.

Additional criterion	Granting of check marks	Considerations/remarks
Competition	If an air carrier (compared to SHL) is requesting slots for a destination that is already served up to three other airlines (IATA airport code), a check mark is granted.	• Is separately applied for cargo and pax requests. • Is applied for each day of the week separately. • If an air carrier is requesting slots for a destination already served by an air carrier of the same group, no check mark is granted. • The text of the WASG includes also new routes ('include the addition and development of a new route or competition on an existing route'). The development of a new route is already rewarded in the factor connectivity. • The way connectivity and competition are elaborated, only a check mark can be received on one of these factors for the same request. • Destinations nearby are not excluded in this check mark. This element can be taken into account in step 2.
Environment	Measured by Effective Perceived Noise (EPNdB, in dB). More than 23 EPNdB is granted a check mark.	• ACNL will publish on her website a categorization of aircraft related to noise emissions. This list will be updated seasonally. • If a group code is used for the aircraft type in the request, the aircraft with the median (or highest, in case of two values) EPNdB in that group is used. • ACNL can customize per season the limit of the check mark. • Exclusion of the period of 19h–23h–07h is considered in step 2 because to some extent these times are already incorporated in the coordination parameters.

8. Step 2: final assessment by slot coordinator.

If competing requests end up on the top of the pile, one or more of the following criteria could be used by the slot coordinator to make a decision on the allocation:

- Operational factors: whether an operational issue can be solved. For instance, allocation of missing departure slots to complete a requested slot pair. These factors can also be part of information provided under article 10.6 of the WASG.
- The extent certain factors are met, although competing requests have been granted both with a check mark. For instance, if the effective period of operation is equal, the number of days of operation can be evaluated. Another example: 6 years compared to 2 years on the waitlist.
- An equal distribution over or possible imbalances in types of service or market, connectivity or competition at the discretion of the slot coordinator or according to the information provided by the airports in conformity with article 5.4.3 of the WASG. Also, alternatives e.g. rail/road connectivity for destinations nearby can be taken into account.
- The actual slot portfolio for an airport at the moment of reallocation.
- The moment of reallocation in relation to for instance significance of the handback, leadtime, seasonal transition and Article 8 (7) of the Slot Regulation.
- If factors are more in the direct interest of passengers, shippers and local residents. For instance, connectivity is to a larger extent directly in the interest than for instance time spent on the waitlist.
- The extent the request fits in coordination parameters (available brackets, day/night, gate/terminal planning).
- The extent to which the air carrier has demonstrated deliverability in relation to their submissions in the past. Has the air carrier accepted previous offers from the waitlist? Has the air carrier operated in conformity with the allocated slots? Are (series of) slots timely returned to the coordinator (see article 8.5 of the WASG)? Is an enforcement procedure taking place?
- When slots cannot be allocated using the criteria as set out above, the slot coordinator can apply as a last resort the pro-rata method, as used previous.

Enforcement

9. Enforcement is in conformity with article 9.2.2 g of the WASG, ('Requesting slots for an operation other than that indicated, with the intention of gaining improved priority').

Process

10. This version of this policy rule will be effective as of IATA Northern Winter season 2026 (W26).