STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 36505
20 oktober 2026

Besluit van de directeur van Airport Coordination Netherlands (ACNL) tot vaststelling van de werkprocedure 'Slot Monitoring'

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;

Het Besluit slotallocatie;

De Slot Enforcement Code (SEC) van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en ACNL;

De noodzaak tot transparantie ten aanzien van de monitoring- en handhavingsprocedure bij afwijkingen van toegewezen slots;

Overwegende dat:

Het noodzakelijk is om de monitoringprocedures en handhavingscriteria vast te leggen.

De werkprocedure 'Slot Monitoring' (versie 1.1 d.d. 8 oktober 2026) deze criteria beschrijft en toepasbaar is op Amsterdam Airport Schiphol (AMS), Eindhoven Airport (EIN) en Rotterdam The Hague Airport (RTM);

Besluit:

Artikel 1

De werkprocedure 'Slot Monitoring', versie 1.1 d.d. 8 oktober 2026, wordt als beleidsregel conform de Algemene wet bestuursrecht vastgesteld.

Artikel 2

Deze werkprocedure is van toepassing op zowel het zomer- als het winterseizoen en blijft van kracht totdat deze wordt gewijzigd of ingetrokken.

Artikel 3

Dit besluit treedt in werking met ingang van 25 oktober 2026.

Artikel 4

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

Schiphol, 8 oktober 2026

H. Thomassen
Managing Director
Airport Coordination Netherlands

BIJLAGE 1 WERKPROCEDURE SLOT MONITORING V1.1 (NEDERLANDS)

Werkprocedure Slot Monitoring

Discipline: Slot Monitoring
Luchthavens: Amsterdam Airport Schiphol (AMS), Eindhoven Airport (EIN), Rotterdam The Hague Airport (RTM)
Ingaande: 25 oktober 2026
Versie: 1.1
Datum: 8 oktober 2026

Overwegingen

1. Overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens (Slotverordening) moet ACNL toezien op de overeenstemming van de exploitatie van luchtvaartmaatschappijen met de aan hen toegewezen slots. Deze overeenstemmingscontroles worden uitgevoerd in samenwerking met de luchthavenbeheerder en de luchtverkeersleidingsautoriteiten, waarbij rekening wordt gehouden met de tijd en andere voor de betrokken luchthaven relevante parameters.
2. Verordening (EEG) nr. 95/93 zoals gewijzigd omvat handhavingsmaatregelen tegen luchtvaartmaatschappijen die herhaaldelijk en opzettelijk luchtdiensten uitvoeren op een tijdstip dat aanzienlijk verschilt van de als onderdeel van een reeks slots toegewezen slot of slots op aanzienlijk andere wijze gebruiken dan zij aangaven te zullen doen ten tijde van de toewijzing van de slots.
3. De luchthavenbeheerders van Amsterdam Airport Schiphol (AMS), Eindhoven Airport (EIN) en Rotterdam The Hague Airport (RTM) hebben ACNL geadviseerd over toleranties en prioriteiten met betrekking tot handhaving bij exploitaties op een aanzienlijk verschillend tijdstip.
4. In de Slot Enforcement Code (SEC) van ILT-Luchtvaartautoriteit (ILT-LVA) en ACNL zijn de algemene principes voor de handhaving van slots opgenomen, waaronder negen (9) soorten misbruik van slots, gebaseerd op Verordening (EEG) nr. 95/93 zoals gewijzigd, de Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG) en het Besluit slotallocatie. In een werkprocedure kan de uitwerking van de handhaving voor specifieke vormen van misbruik aan de luchtvaartmaatschappijen worden gepresenteerd.
5. Deze werkprocedure is bedoeld om luchtvaartmaatschappijen te informeren over de uitwerking van de termen ‘aanzienlijk’, ‘herhaaldelijk’ en ‘opzettelijk’ voor de verschillende soorten misbruik.

Soorten misbruik

Slotgebruik op aanzienlijk andere wijze

- Meer dan één keer tijdens één IATA-seizoen wordt beschouwd als herhaaldelijk voor gebruik op een aanzienlijk andere wijze.

Uitvoering op aanzienlijk verschillend tijdstip (op basis van Verordening (EEG) nr. 95/93, art. 14, lid 4) en ongeplande uitvoering in tijdsperiodes met beperkingen

- De referenties zijn als volgt:
  AMS
  - Aanzienlijk verschillend tijdstip (op basis van advies luchthavenbeheerder): meer dan 30 minuten te vroeg of te laat ten opzichte van het toegewezen slot.
  - Herhaaldelijk: meer dan één keer buiten de tolerantie tijdens één IATA-seizoen.
  - Aanzienlijk verschillende tijdstippen en herhaaldelijk zijn geïntegreerd in de methode van betrouwbaarheidsintervallen (WASG bijlage 12.9): Gebruik van betrouwbaarheidsintervallen (CI) met de volgende instellingen:
    - 95% betrouwbaarheidsinterval;
    - voor vertragingen: ondergrens CI (95%) > 20 minuten vanaf de toegewezen tijd voor ochtenduren (07:00 – 12:00 LT) en > 25 minuten buiten de ochtenduren. De bovengrens is > 30 minuten vanaf de toegewezen tijd. Dit geeft het risico aan op basis van empirische waarneming dat herhaalde uitvoeringen de tolerantie zullen overschrijden;
    - voor vroegere vluchten: bovengrens < –20 minuten binnen en < –25 minuten buiten de ochtenduren. De ondergrens is lager dan –30 minuten vanaf de toegewezen tijd.
  - Zodra aan het CI-criterium is voldaan, wordt een dialoog met de luchtvaartmaatschappij gestart om de verklaring voor de discrepantie en mogelijke corrigerende maatregelen te bespreken.

  EIN & RTM
  - Aanzienlijk verschillend tijdstip: meer dan 15 minuten te vroeg of te laat buiten het toegewezen slot.

- Herhaaldelijk: 3x achtereenvolgens in een reeks slots tijdens het seizoen of als aan het einde van een reeks meer dan 40% van het totale aantal uitvoeringen van de betreffende reeks werd overschreden.
- Uitzondering: herhaaldelijk wordt beschouwd als de tweede keer van een reeks slots in geval van uitvoeringen binnen:
  - een nachtsluiting:
    EIN: 23:00 LT – 06:54 LT
    RTM: 23:00 LT – 06:59 LT
  - wanneer het werkelijke tijdstip van uitvoering binnen een hogere geluidsstraffactor valt in vergelijking met het toegewezen slot:
    - EIN:
      - 07:00 LT – 07:59 LT (geluidsstraffactor 4)
      - 18:00 LT – 18:59 LT (geluidsstraffactor 2)
      - 19:00 LT – 19:59 LT (geluidsstraffactor 3)
      - 20:00 LT – 20:59 LT (geluidsstraffactor 4)
      - 21:00 LT – 21:59 LT (geluidsstraffactor 6)
      - 22:00 LT – 22:59 LT (geluidsstraffactor 8)
    - RTM:
      - 19:00 LT – 22:59 LT (geluidsstraffactor 3,16);
- Als referentie voor de meting wordt een reeks slots gebruikt (de dag van de week, luchtvaartmaatschappijcode + vluchtnummer). ACNL zal de exploitaties voor elke vlucht controleren, maar de handhaving kan zich concentreren op specifieke tijdsbestekken.

Voordringen, overbieden, te late teruggave van slots, capaciteitsblokkering (slots vasthouden)

- Herhaaldelijk: meer dan eens tijdens zes opeenvolgende IATA-seizoenen.

Voor alle soorten misbruik wordt opzettelijk gedefinieerd als:

- Wanneer de luchtvaartmaatschappij of andere vliegtuigexploitant al door ACNL of ILT-LVA op de hoogte is gesteld van mogelijk misbruik van slots (zie WASG 9.4.4.3) en/of bewust de aanzienlijke kans accepteert dat een bepaald gevolg zich zal voordoen.
- Daarnaast voor een uitvoering op een aanzienlijk verschillend tijdstip: opzettelijk uitvoeren van de vlucht in de wetenschap dat de on/off-block-tijd verschilt van het toegewezen slot.

Advies over slottolerantie

De luchthavenbeheerders van Amsterdam Airport Schiphol (AMS), Eindhoven Airport (EIN) en Rotterdam The Hague Airport (RTM) hebben ACNL geadviseerd over toleranties en prioriteiten met betrekking tot handhaving bij vluchten met een aanzienlijk verschillend tijdstip.
- Amsterdam Airport Schiphol (AMS)
  https://slotcoordination.nl/wp-content/uploads/2026/02/20260202-Slot-tolerance-advice-AMS.pdf
- Eindhoven Airport (EIN)
  https://slotcoordination.nl/wp-content/uploads/2025/09/Slot-tolerance-Eindhoven-Airport-231114.pdf
- Rotterdam The Hague Airport (RTM)
  https://slotcoordination.nl/wp-content/uploads/2025/09/Slottolerance-RTHA.pdf

Handhaving:

1. ACNL past het interventieschema toe zoals opgenomen in de SEC, dat uit verschillende fasen bestaat, beginnend met een dialoog en als laatste stap mogelijk resulterend in sancties.
2. ACNL analyseert patroonafwijkingen en kan besluiten om deze waar nodig op te nemen in het SHL-resultaat.
3. Luchtvaartmaatschappijen kunnen een rechtvaardiging claimen tussen de publicatie van de SHL en de 'Agreed Historics Deadline'.

Uitsluitingen en uitzonderingen:

1. ACNL kan besluiten om bepaalde dagen als verstoorde dagen te beschouwen, die niet doorslaggevend zijn voor het opleggen van sancties.
2. ACNL kan besluiten om stappen in het interventieschema over te slaan, bijvoorbeeld op basis van data-analyses van de prestaties in het voorgaande seizoen of de voorgaande seizoenen.
3. ACNL kan besluiten af te wijken van het standaard interventieschema als er naar haar mening sprake is van een buitensporige situatie die onmiddellijke maatregelen jegens de luchtvaartmaatschappij of andere vliegtuigexploitant vereist.

Slotbepalingen:

1. Deze werkprocedure gaat in vanaf 25 oktober 2026 en is van toepassing op zowel het zomer- als het winterseizoen.
2. ACNL kan deze werkprocedure herzien en wijzigen.
3. Deze werkprocedure blijft van kracht totdat deze wordt gewijzigd of ingetrokken.

ACNL adviseert alle luchtvaartmaatschappijen om www.slotcoordination.nl te bezoeken voor het laatste nieuws en updates over de toewijzing en monitoring van slots. Luchtvaartmaatschappijen kunnen zich via deze website abonneren op het nieuws van ACNL.

Revisielogboek

Versie	Datum	Wijzigingen ten opzichte van vorige versie
1.0	3 februari 2026	Eerste publicatie
1.1	8 oktober 2026	1. Deze werkprocedure is van toepassing op zowel het zomer- als het winterseizoen en blijft van kracht totdat deze wordt gewijzigd of ingetrokken. 2. Toevoeging en verduidelijking conform de SEC dat ACNL kan besluiten om stappen in het interventieschema over te slaan.

Decision by the Director of Airport Coordination Netherlands (ACNL) establishing the Working Procedure 'Slot Monitoring'

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 Dutch Slot Allocation Decree (in Dutch: Besluit slotallocatie);

The Slot Enforcement Code (SEC) of the Human Environment and Transport Inspectorate (ILT) and ACNL;

The need for transparency in the procedures for monitoring and enforcement in cases of deviation from allocated slots;

Considering that:

It is necessary to establish clear procedures for monitoring and enforcement;

The working procedure 'Slot Monitoring' (version 1.1, dated 8 October 2026) sets out these procedures and applies to Amsterdam Airport Schiphol (AMS), Eindhoven Airport (EIN), and Rotterdam The Hague Airport (RTM);

Decides as follows:

Article 1

The Working Procedure 'Slot Monitoring', version 1.1, dated 8 October 2026, is hereby adopted as a policy rule according to the Dutch General Administrative Law Act (in Dutch: Algemene wet bestuursrecht).

Article 2

This working procedure applies to both the summer and winter seasons and remains in force until it is amended or withdrawn.

Article 3

This decision shall enter into force as of 25 October 2026.

Article 4

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, 8 October 2026

The Director of Airport Coordination Netherlands (ACNL)
H. Thomassen

ANNEX 2 WORKING PROCEDURE SLOT MONITORING V1.1 (ENGLISH)

Working Procedure Slot Monitoring

Discipline: Slot Monitoring
Airports: Amsterdam Airport Schiphol (AMS), Eindhoven Airport (EIN), Rotterdam The Hague Airport (RTM)
Effective date: 25 October 2026
Version: 1.1
Date: 8 October 2026

Considerations

1. According to Council Regulation (EEC) No. 95/93 ACNL shall monitor the conformity of air carriers' operations with the slots allocated to them. These conformity checks shall be carried out in cooperation with the managing body of the airport and with the air traffic control authorities and shall take into account the time and other relevant parameters relating to the airport concerned.
2. Included in Council Regulation (EEC) No. 95/93 is enforcement on air carriers that repeatedly and intentionally operate air services in a significant different way or at a time operated significantly different from the allocated slot as part of a series of slots.
3. The airport managing bodies of Amsterdam Airport Schiphol (AMS), Eindhoven Airport (EIN) & Rotterdam The Hague Airport (RTM) have advised ACNL about tolerances and priorities in relation to enforcement for operations at a significant different time.
4. Included in the Slot Enforcement Code (SEC) of ILT (CAA-NL) and ACNL are the general principles for slot enforcement, including nine (9) types of slot misuse, based on the Council Regulation (EEC) No. 95/93, Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG) and Besluit slotallocatie (Slot Allocation Decree). In a working procedure the elaboration of the enforcement for specific types of misuse can be presented to the air carriers.
5. This working procedure is to inform air carriers about the elaboration of the terms significantly, repeatedly and intentionally for the different types of misuse.

Types of misuse

Different way ops

- More than once during one IATA season is considered repeatedly for different way ops.

Different time ops (based on Council Regulation (EEC) No. 95/93 Art. 14 (4)) & Unplanned restricted time ops

- The references are as follows:
  AMS
  - Significant different time (based on airport advice): more than 30 minutes early or late from the allocated slot.
  - Repeatedly: more than once outside tolerance during one IATA season.
  - Significant different time and repeatedly are integrated into the method of confidence intervals(WASG annex 12.9): Using confidence intervals (CI) with the following settings:
    - 95% confidence interval;
    - for delays: lower bound CI (95%) > 20 minutes from allocated time for morning hours (07:00 – 12:00 LT) and > 25 minutes outside morning hours. The upper bound is > 30 minutes from allocated time. Indicating the risk based on empirical observation that repeated operations will be exceeding tolerance;
    - for early flights: upper bound < –20 minutes inside and < –25 minutes outside morning hours. The lower bound is lower than –30 minutes from allocated time.
  - Dialogue with airline will be started after the CI criterion is met, to discuss explanation for the discrepancy and possible corrective action.

  EIN & RTM
  - Significant different time: outside more than 15 minutes early or late from the allocated slot.
  - Repeatedly: 3x consecutive in a series of slots during the season or if at the end of a series more than 40% over the total number of operations of concerned series was exceeded.
  - Exception: repeatedly is considered as the second time of a series of slots in case of operating within
    - curfews:
      EIN: 23:00 LT – 06:54 LT
      RTM: 23:00 LT – 06:59 LT

- when actual time of operation falls within a higher noise penalty factor compared to the allocated slot:
  - EIN:
    - 07:00 LT – 07:59 LT (noise penalty factor 4)
    - 18:00 LT – 18:59 LT (noise penalty factor 2)
    - 19:00 LT – 19:59 LT (noise penalty factor 3)
    - 20:00 LT – 20:59 LT (noise penalty factor 4)
    - 21:00 LT – 21:59 LT (noise penalty factor 6)
    - 22:00 LT – 22:59 LT (noise penalty factor 8)
  - RTM
    - 19:00 LT – 22:59 LT (noise penalty factor 3.16);
- Reference taken for measuring is a slot series (the day of the week, designator code + flight number). ACNL will monitor the operations for every flight however enforcement might be focused on specific timeframes.

Jumping the queue, Overbidding, Late slot returns, Capacity holding (holding slots)

Repeatedly: more than once during six consecutive IATA-seasons.

For all types of misuse intentionally is defined as:

- When the airline or other aircraft operator has already been notified of possible slot misuse by ACNL or CAA-NL (ref. WASG 9.4.4.3) and / or consciously accepts the significant possibility that a certain consequence will occur;
- In addition for significant different time: intentional operating the flight with the knowledge that the on/off-block time differs from the allocated slot.

Slot tolerance advices

The airport managing bodies of Amsterdam Airport Schiphol (AMS), Eindhoven Airport (EIN) & Rotterdam The Hague Airport (RTM) advised ACNL about tolerances and priorities in relation to enforcement for operations at a significant different time.
- Amsterdam Airport Schiphol (AMS)
  https://slotcoordination.nl/wp-content/uploads/2026/02/20260202-Slot-tolerance-advice-AMS.pdf
- Eindhoven Airport (EIN)
  https://slotcoordination.nl/wp-content/uploads/2025/09/Slot-tolerance-Eindhoven-Airport-231114.pdf
- Rotterdam The Hague Airport (RTM)
  https://slotcoordination.nl/wp-content/uploads/2025/09/Slottolerance-RTHA.pdf

Enforcement:

1. ACNL applies the intervention scheme as included in the SEC consisting of several phases starting with dialogue and as a last step might result in sanctioning.
2. ACNL will analyse pattern deviations and may decide to incorporate in SHL result where appropriate.
3. Air carriers may claim justification between publication of the SHL and the 'Agreed Historics Deadline'.

Exclusions & exceptions:

1. ACNL can decide to regard specific days as disrupted days which will not be decisive for sanctioning.
2. ACNL may decide to skip steps in the intervention scheme, for example based on data analyses on the performance in the previous season or seasons.
3. ACNL may decide to deviate from the standard intervention scheme if in its opinion an excessive situation occurred that requires immediate action towards the air carrier or other aircraft operator.

Final provisions:

1. This working procedure is effective as of 25 October 2026 and applies to both the summer and winter seasons.
2. ACNL may review and amend this working procedure.
3. This working procedure remains in force until it is amended or withdrawn.

ACNL advises all airlines to visit www.slotcoordination.nl for latest news and updates on slot

allocation and slot monitoring. Airlines can subscribe to ACNL's news through this website.

Revision log

Version	Date	Changes w.r.t to previous version
1.0	3 February 2026	First publication
1.1	8 October 2026	1. This working procedure applies to both the summer and winter season and remains in force until it is amended or withdrawn. 2. Addition and clarification in accordance with the SEC that ACNL may decide to skip steps in the intervention scheme.