



Besluit van de directeur van Airport Coordination Netherlands (ACNL) tot vaststelling van de beleidsregel 'Slot Enforcement Code'

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

Overwegende dat:

Het noodzakelijk is om de monitoringprocedures en handavingscriteria vast te leggen;

De beleidsregel 'Slot Enforcement Code' (versie 2.0 d.d. 13 november 2025) 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 'Slot Enforcement Code', versie 2.0, d.d. 13 november 2025, wordt vastgesteld.

Artikel 2

Dit besluit treedt in werking met terugwerkende kracht tot en met 13 november 2025.

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, 4 februari 2026

*H. Thomassen
Managing Director
Airport Coordination Netherlands*



BIJLAGE 1 SLOT ENFORCEMENT CODE V2.0 (NEDERLANDS)

Slot Enforcement Code

Misbruik van slots in Nederland

Datum: november 2025

Versie: 2.0

HOOFDSTUK 1 – INLEIDING

1.1 Visie

De toegang van luchtvaartmaatschappijen tot drukke luchthavens wordt gecoördineerd door middel van slots om een stabiele exploitatie en een efficiënt gebruik van de luchthavencapaciteit te waarborgen. Een luchthaven geeft haar maximale capaciteit aan in termen van milieu-, technische en operationele parameters. Op basis van de specifieke details van een voorgenomen vlucht dient een luchtvaartmaatschappij of andere vliegtuigexploitant een slotaanvraag in bij de slotcoördinator. Als een slot wordt toegewezen, heeft de luchtvaartmaatschappij of andere vliegtuigexploitant 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.

Afwijkingen tussen de voorgenomen en/of daadwerkelijke exploitatie en het toegewezen slot moeten worden vermeden. Dergelijke afwijkingen kunnen van invloed zijn op de stabiele operatie en het efficiënte gebruik van de luchthavencapaciteit; zij kunnen schade toebrengen aan de industriële keten met luchthavenexploitanten, grondafhandelaren, marechaussee, douane, andere luchtvaartmaatschappijen en andere vliegtuigexploitanten en aanbieders van luchtvaartnavigatiediensten (ANSP's). Uiteindelijk komt slotcoördinatie alle belanghebbenden in de sector ten goede door te streven naar een stabiele exploitatie en een efficiënt gebruik van de luchthavencapaciteit en de infrastructuur ervan.

1.2 Context

Hoewel op de meeste gecoördineerde luchthavens wereldwijd de luchthavencapaciteit grotendeels voldoet aan de vraag van luchtvaartmaatschappijen of andere vliegtuigexploitanten, zijn er wel uitdagingen voor de Nederlandse gecoördineerde luchthavens; op deze luchthavens overtreft de vraag de capaciteit en gelden er strenge milieubeperkingen. Elk seizoen kan een aanzienlijk deel van de slotaanvragen niet worden gehonoreerd tijdens de eerste toewijzing (SAL), wat leidt tot uitgebreide wachtlijsten met verzoeken om tijdswijzigingen van reeds toegewezen slots en verzoeken om toewijzing van een slot.

Als gevolg hiervan is het, in vergelijking met de meeste andere gecoördineerde luchthavens wereldwijd, meer nog dan elders, van belang dat op Nederlandse gecoördineerde luchthavens de toegewezen slots worden nageleefd en dat de verzoeken op de wachtlijsten actueel worden gehouden. Vluchten die op een ander tijdstip dan het toegewezen slot worden uitgevoerd, met name in uren waarvoor beperkingen gelden, kunnen een aanzienlijke invloed hebben op de stabiliteit van de luchthavenoperatie en op overlast voor omwonenden.

1.3 Doelstellingen

In Nederland zijn twee instanties verantwoordelijk voor de handhaving van slots. Deze Slot Enforcement Code (SEC) is opgesteld door Airport Coordination Netherlands (ACNL), de Nederlandse slotcoördinator, en de Inspectie Leefomgeving en Transport – Luchtvaartautoriteit, de Nederlandse burgerluchtvaartautoriteit (ILT-LVA), om:

- de rollen van twee autoriteiten die betrokken zijn bij het toezicht op en de handhaving van slots uit te leggen, te harmoniseren en te combineren.
- de verschillende vormen van slotmisbruik, zoals gedefinieerd in de relevante Europese en Nederlandse wetgeving en in de aanvullende regels en richtsnoeren die door de luchtvaartsector wereldwijd of communautair zijn opgesteld, uit te werken.
- voor een transparant overzicht van de uniforme interventie- en sanctieregeling voor de verschillende soorten misbruik van slots te zorgen.
- de monitoringstrategie en de prestaties op het gebied van slots verder te optimaliseren, waarbij, waar de omstandigheden dat toelaten, rekening wordt gehouden met de administratieve lasten voor luchtvaartmaatschappijen en andere vliegtuigexploitanten. De SEC stelt geen nieuwe (wettelijke) bevoegdheden, sancties of vormen van misbruik van slots vast, maar verduidelijkt en

werkt de bestaande regelgevende bevoegdheden van de monitoring- en handhavingsinstanties uit.

1.4 Toepassing

Deze SEC is van toepassing op slotaanvragen, toegewezen slots en exploitatie door zowel de commerciële luchtvaart als de algemene luchtvaart ('GA') op alle Nederlandse gecoördineerde (niveau 3) luchthavens.

HOOFDSTUK 2 – MISBRUIK VAN SLOTS

In dit hoofdstuk worden het toepasselijk wettelijk kader, de soorten misbruik en het handhavingsbeleid nader toegelicht.

2.1 Wettelijk kader

Het toepasselijk wettelijk kader voor slotmonitoring en slothandhaving in Nederland bestaat uit de volgende Europese en Nederlandse wetgeving.

2.1.1 Europese wetgeving

- **Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens**, zoals gewijzigd ('Slotverordening')
 - Artikel 4 betreffende de taak van een coördinator om toe te zien dat de exploitatie van de luchtvaartmaatschappijen overeenstemt met de aan hen toegewezen slots, met inbegrip van tijd en andere relevante parameters.
 - Artikel 8, lid 5, betreffende de taak van een coördinator om rekening te houden met aanvullende regels en richtsnoeren die door de luchtvervoerssector wereldwijd of communautair zijn opgesteld, mits deze 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.
 - zoals de
 - Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG)
 - Hoofdstuk 9, betreffende het proces van toezicht en handhaving, de rollen en definieert soorten misbruik van slots.
 - EUACA Recommended Practices
 - EUACA-richtsnoeren voor de handhaving van slots.
 - Artikel 14
 - (4) stelt de **coördinator** in staat om, indien een luchtvaartmaatschappij herhaaldelijk en opzettelijk luchtdiensten uitvoert op een tijdstip dat aanzienlijk afwijkt van de toegewezen slots als onderdeel van een reeks slots, of slots gebruikt op een wijze die aanzienlijk afwijkt dan zij aangaven te zullen doen ten tijde van de toewijzing, waardoor de luchthavenexploitatie of het luchtverkeer wordt geschaad, dezelfde reeks slots niet toe te wijzen in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode of de reeks slots in kwestie voor de rest van de dienstregelingsperiode in te trekken en in de pool te plaatsen, na de betrokken luchtvaartmaatschappij te hebben gehoord en na één waarschuwing te hebben gegeven.
 - De definities van herhaaldelijk, opzettelijk en procedures zijn door ACNL uitgewerkt door middel van beleidsregels (zoals deze SEC) en werkprocedures.
 - (5) verplicht de **lidstaat** om doeltreffende, afschrikkende en evenredige sancties of gelijkwaardige maatregelen vast te stellen en toe te passen ten aanzien van luchtvaartmaatschappijen die herhaaldelijk en opzettelijk de slotverordening niet naleven.
 - Door de lidstaat geïmplementeerd door middel van het vaststellen van verboden in het Besluit slotallocatie; de ILT-LVA heeft de gevolgen van overtreding van deze verboden gepubliceerd door middel van beleidsregels.

2.1.2 Nederlandse wetgeving

- **Wet luchtvaart**
 - Artikelen 8.17, 11.1, 11.15, 11.16 en 8a.52, waarin de wettelijke bevoegdheid voor handhaving en sancties door ILT-LVA is vastgelegd.
 - Artikel 8a.64 wijst ACNL aan als facilitator van de dienstregelingen of luchthavencoördinator.
- **Besluit slotallocatie**
 - Artikel 7 verbiedt specifieke vormen van misbruik van slots.
- **Algemene wet bestuursrecht**
 - Bevat algemene regels voor procedures voor bestuursrechtelijke instanties.
 - Artikel 4:81 bepaalt dat zowel ACNL als ILT-LVA beleidsregels kunnen vaststellen voor een

bevoegdheid die aan hen is toegekend of onder hun verantwoordelijkheid wordt uitgeoefend.

2.1.3 Stroomdiagrammen 'Slotaanvragen': 'Normale exploitatie' en 'Abnormale exploitatie'

Om de toepassing van bovengenoemde wetgeving te visualiseren, heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat twee stroomdiagrammen 'Slotaanvragen' gepubliceerd, één voor 'Normale exploitatie' en één voor 'Abnormale exploitatie', beschikbaar op www.slotcoordination.nl, die laten zien welke service type code (STC) overeenkomt met elk soort situatie. Vanwege specifieke Nederlandse omstandigheden en milieubeperkingen kunnen voor bepaalde situaties sommige toe te passen STC's afwijken van de internationale praktijk, om de Nederlandse gecoördineerde luchthavens toegankelijk te houden voor luchtvaartmaatschappijen en andere vliegtuigexploitanten in geval van onregelmatigheden. Een luchtvaartmaatschappij of andere vliegtuigexploitant dient de juiste van toepassing zijnde STC aan te vragen overeenkomstig deze stroomdiagrammen.

2.2 Soorten misbruik van slots

De onderstaande afbeelding toont de soorten misbruik voor de verschillende fasen van het slotproces op luchthavens.

De soorten misbruik van slots zijn niet beperkt tot de exacte locatie in het onderstaande diagram; ze kunnen op elk moment tijdens het betreffende proces of de betreffende exploitatie voorkomen.



Het onderstaande overzicht geeft voor elk type misbruik een verkorte naam, niet-uitputtende voorbeelden, de juridische grondslag, de sanctievoorwaarden, de handhavingsinstantie en de sanctiemogelijkheden.



Type misbruik	Verkorte naam	Voorbeeld van misbruik (niet beperkt tot)	Juridische grondslag	WASG-referentie	Voorwaarden voor sancties	Handhaving door + Opties voor sancties:
Het aanvragen van slots voor een andere dan de aangegeven uitvoering, met de bedoeling een betere prioriteit te verkrijgen	Voordringen	• Een slot aanvragen met een bepaalde prioriteit terwijl de voorwaarden daarvoor niet aanwezig zijn, zoals, maar niet beperkt tot: – het aanvragen van een slot voor een uitvoering met stillere vliegtuigen terwijl er operaties zijn gepland met luidruchtigere vliegtuigen. – het aanvragen van een reeks slots met prioriteit voor nieuwe toetreders terwijl de omstandigheden geen aanvraag voor nieuwe toetreders toestaan – het aanvragen van een datumwijziging voor een slot dat is toegewezen op grond van artikel 8, lid 7, van Verordening (EEG) nr. 95/93	Verordening (EEG) nr. 95/93	9.2.2 g)	Herhaaldelijk: Zie WP ACNL Opzettelijk: Wanneer de luchtvaartmaatschappij of andere vliegtuigexploitant al door ACNL in kennis is gesteld van mogelijk misbruik van slots (zie WASG 9.4.4.3) en/of Bewust de aanzienlijke kans accepteren dat een bepaald gevolg zich zal voordoen	ACNL: • doorverwijzing van de zaak naar CCN; • verlies van historische aanspraak voor de desbetreffende reeks slots in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode; • lagere prioriteit voor nieuwe toekomstige aanvragen in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode; • intrekking van de desbetreffende reeks slots voor het resterende deel van de dienstregelingsperiode ILT-LVA: geen handhaving door ILT-LVA
Het aanvragen van nieuwe slots zonder de intentie voor uitvoering	Overbieden	• Onjuistheden in de openstaande aanvragen van de luchtvaartmaatschappij of andere vliegtuigexploitanten op de wachtlijst. • Na SRD tot het einde van de dienstregelingsperiode, kort na toewijzing herhaaldelijk teruggeven van een slot dat was toegewezen vanuit de wachtlijst. • Een slot verplaatsen naar een latere datum in de dienstregelingsperiode zonder de directe intentie om het slot te gebruiken voor de aangevraagde datum, tijd, vliegtuigtype, servicetype en bestemming/herkomst.	Verordening (EEG) nr. 95/93	9.2.2 f)	Herhaaldelijk: Zie WP ACNL Opzettelijk: Wanneer de luchtvaartmaatschappij of andere vliegtuigexploitant al door ACNL in kennis is gesteld van mogelijk misbruik van slots (zie WASG 9.4.4.3) en/of Bewust de aanzienlijke kans accepteren dat een bepaald gevolg zich zal voordoen	ACNL: • doorverwijzing van de zaak naar CCN; • verlies van historische aanspraak voor de desbetreffende reeks slots in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode; • lagere prioriteit voor nieuwe toekomstige aanvragen in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode; • intrekking van de desbetreffende reeks slots voor het resterende deel van de dienstregelingsperiode ILT-LVA: geen handhaving door ILT-LVA
Het vasthouden van slots zonder de intentie om deze te gebruiken, over te dragen, te ruilen of te gebruiken in een gezamenlijke uitvoering van een luchtdienst	Te late teruggave van slots	• Onjuistheden in het bijwerken van de slotportefeuille (toegewezen slots) door de luchtvaartmaatschappij of andere vliegtuigexploitanten • Herhaaldelijk teruggeven van een reeks slots tussen SRD en de HBD (niet voldoen aan de deadline voor het teruggeven van reeksen) • Na HBD herhaaldelijk teruggeven van een slot kort voor of op de dag van uitvoering en het oorspronkelijk beoogde gebruik kan niet worden aangetoond	Verordening (EEG) nr. 95/93	9.2.2 d)	Herhaaldelijk: Zie WP ACNL Opzettelijk: Wanneer de luchtvaartmaatschappij of andere vliegtuigexploitant al door ACNL op de hoogte is gesteld van mogelijk misbruik van slots (zie WASG 9.4.4.3). en/of Bewust de aanzienlijke mogelijkheid accepteren dat een bepaald gevolg zal optreden	ACNL: • doorverwijzing van de zaak naar CCN; • verlies van historische aanspraak voor de desbetreffende reeks slots in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode; • lagere prioriteit voor toekomstige aanvragen in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode; • intrekking van de desbetreffende reeks slots voor het resterende deel van de dienstregelingsperiode ILT-LVA: geen handhaving door ILT-LVA



Type misbruik	Verkorte naam	Voorbeeld van misbruik (niet beperkt tot)	Juridische grondslag	WASG-referentie	Voorwaarden voor sancties	Handhaving door + Opties voor sancties:
Het vasthouden van slots voor een ander gebruik dan gepland met als doel capaciteit te blokkeren voor een andere luchtvaartmaatschappij of andere vliegtuigexploitant	Capaciteitsblokkering (slots vasthouden)	• Herhaaldelijk teruggeven van een reeks slots tussen SRD en HBD (niet voldoen aan de deadline voor het teruggeven van reeksen) en beoogd gebruik niet kan worden aangetoond • Na HBD herhaaldelijk een slot kort voor of op de dag van uitvoering teruggeven en het oorspronkelijk beoogd gebruik niet kan worden aangetoond • Enkele weken nadat een slot is toegewezen, de betreffende luchtdienst nog steeds niet in de verkoop staat	Verordening (EEG) nr. 95/93	9.2.2 e)	Herhaaldelijk: Zie WP ACNL Opzettelijk: Wanneer de luchtvaartmaatschappij of andere vliegtuigexploitant al door ACNL op de hoogte is gesteld van mogelijk misbruik van slots (zie WASG 9.4.4.3) en/of Bewust de aanzienlijke kans accepteren dat een bepaald gevolg zich zal voordoen	ACNL: • doorverwijzing van de zaak naar CCN; • verlies van historische aanspraak voor de desbetreffende reeks slots in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode; • lagere prioriteit voor toekomstige aanvragen in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode; • intrekking van de desbetreffende reeks slots voor het resterende deel van de dienstregelingsperiode ILT-LVA: geen handhaving door ILT-LVA
Het uitvoeren van een luchtdienst op een manier die aanzienlijk afwijkt van het toegewezen slot – met inbegrip van verschillen in servicetype, vliegtuigsub-type, capaciteit van het vliegtuig of herkomst/bestemming	Slotgebruik op aanzienlijk andere wijze	• Het uitvoeren van intra-/extra-Schengenroutes terwijl anders is aangevraagd. • Uitvoering van een luchtdienst met een ander type vliegtuig en een ander aantal stoelen dan is aangevraagd • Het uitvoeren van een commerciële luchtdienst terwijl anders is aangevraagd	ACNL: Verordening (EEG) nr. 95/93, artikel 14, lid 4: 'aanzienlijk andere wijze' ILT-LVA: Verordening (EEG) nr. 95/93, artikel 14, lid 5, Besluit slotallocatie: 'wezenlijk andere wijze' is van toepassing	9.2.2. c)	Herhaaldelijk: ACNL: zie WP ILT-LVA: meer dan eens tijdens één IATA-seizoen Opzettelijk: Het uitvoeren van de luchtdienst in de wetenschap dat deze verschilt qua servicetype, vliegtuigsub-type, capaciteit van het vliegtuig of herkomst/bestemming afwijkt van de toegewezen slot, en/of Wanneer de luchtvaartmaatschappij of andere vliegtuigexploitant al door ACNL of ILT-LVA in kennis is gesteld van mogelijk misbruik van slots (zie WASG 9.4.4.3) en/of Bewust de aanzienlijke kans accepteren dat een bepaald gevolg zich zal voordoen Schade aan luchthavenexploitatie of het luchtverkeer: Als de afwijkende manier van uitvoering leidt tot overschrijding van een van toepassing zijnde coördinatieparameter of als de luchthavenbeheerder of luchtverkeersleidingautoriteit anderszins schade kan aantonen.	ACNL: • doorverwijzing van de zaak naar CCN; • verlies van historische aanspraak voor de desbetreffende reeks slots in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode; • lagere prioriteit voor toekomstige aanvragen in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode; • intrekking van de desbetreffende reeks slots voor het resterende deel van de dienstregelingsperiode ILT-LVA: • last onder dwangsom; • bestuurlijke boete



Type misbruik	Verkorte naam	Voorbeeld van misbruik (niet beperkt tot)	Juridische grondslag	WASG-referentie	Voorwaarden voor sancties	Handhaving door + Opties voor sancties:
Het uitvoeren van een luchtdienst op een gecoördineerde luchthaven zonder dat voor die luchtdienst een slot is toegewezen	Uitvoering zonder slot	–	Verordening (EEG) nr. 95/93, Besluit slotallocatie	9.2.2.a)	Herhaaldelijk en opzettelijk worden niet in aanmerking genomen	ACNL: Geen handhaving door ACNL ILT-LVA: • last onder dwangsom; • bestuurlijke boete
Het uitvoeren van een luchtdienst in een tijdsperiode waarvoor beperkingen gelden zonder dat voor uitvoering in die tijdsperiode een slot toegewezen is	Ongeplande uitvoering in tijdsperiode met beperkingen	• Het opzettelijk uitvoeren van een luchtdienst tijdens het nachtrecht met een toegewezen dagslot en ondanks dat het vluchtschema en toegewezen slot dicht tegen het nachtrecht aanzit, onvoldoende rekening gehouden is met operationele variabiliteit. • De uitvoering van een luchtdienst wijzigen en daarbij over het hoofd zien dat ook de slotplanning moet worden aangepast.	ACNL: Verordening (EEG) nr. 95/93, artikel 14, lid 4: ‘aanzienlijk verschillend tijdstip’ en ‘reeks slots’ is van toepassing ILT-LVA: Verordening (EEG) nr. 95/93, artikel 14, lid 5, Besluit slotallocatie: ‘wezenlijk verschillend tijdstip’ is van toepassing	9.2.2. h)	Herhaaldelijk: ACNL: Zie WP ILT-LVA: meer dan eens tijdens één IATA-seizoen Opzettelijk: Het uitvoeren van de luchtdienst in de wetenschap dat deze afwijkt van de toegewezen slot, en/of 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 accepteren dat een bepaald gevolg zich zal voordoen	ACNL: voor ongeplande uitvoering in tijdsperiodes waarvoor beperkingen gelden: • doorverwijzing van de zaak naar CCN; • verlies van historische aanspraak voor de desbetreffende reeks slots in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode; • lagere prioriteit voor toekomstige aanvragen in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode; • intrekking van de desbetreffende reeks slots voor het resterende deel van de dienstregelingsperiode ILT-LVA: voor ongeplande uitvoering in het nachtrecht: • last onder dwangsom; • bestuurlijke boete
Het uitvoeren van een luchtdienst als onderdeel van een reeks op een tijdstip dat aanzienlijk verschilt van het toegewezen slot	Uitvoering op aanzienlijk verschillend tijdstip	–	ACNL: Verordening (EEG) nr. 95/93, artikel 14, lid 4: ‘aanzienlijk verschillend tijdstip’ en ‘reeks slots’ zijn van toepassing ILT-LVA: Verordening (EEG) nr. 95/93, artikel 14, lid 5, Besluit slotallocatie: ‘wezenlijk verschillend tijdstip’ is van toepassing	9.2.2. b)	Herhaaldelijk: ACNL: Zie WP ILT-LVA: meer dan eens tijdens hetzelfde IATA-seizoen. Opzettelijk: Het uitvoeren van de luchtdienst in de wetenschap dat de on/off-block-tijd afwijkt van de toegewezen slot, en/of wanneer de luchtvaartmaatschappij of andere vliegtuigexploitant al door ACNL of ILT-LVA in kennis is gesteld van mogelijk misbruik van slots (zie WASG 9.4.4.3) en/of Bewust de aanzienlijke kans accepteren dat een bepaald gevolg zich zal voordoen	ACNL: • doorverwijzing van de zaak naar CCN; • verlies van historische aanspraak voor de desbetreffende reeks slots in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode; • lagere prioriteit voor toekomstige aanvragen in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode; • intrekking van de desbetreffende reeks slots voor het resterende deel van de dienstregelingsperiode ILT-LVA: • last onder dwangsom; • bestuurlijke boete

Type misbruik	Verkorte naam	Voorbeeld van misbruik (niet beperkt tot)	Juridische grondslag	WASG-referentie	Voorwaarden voor sancties	Handhaving door + Opties voor sancties:
Een toegewezen slot niet gebruiken	Niet geannuleerd – slot		Besluit slotallocatie	9.2.2. d)	Herhaling: meer dan eens tijdens hetzelfde IATA-seizoen Intentie: Wanneer de luchtvaartmaatschappij of andere vliegtuigexploitant in hetzelfde seizoen eerder door ILT-LVA is gewaarschuwd voor mogelijk misbruik van slots (zie WASG 9.4.4.3) en/of Bewust de aanzienlijke kans accepteren dat een bepaald gevolg zich zal voordoen	ACNL: Geen handhaving door ACNL in termen van misbruik van slots, maar wel handhaving met betrekking tot de UIOLI-regel ILT-LVA: • last onder dwangsom; • bestuurlijke boete

Herhaalde overtredingen kunnen voorkomen wanneer luchtvaartmaatschappijen hun rol zoals uiteengezet in WASG 9.1.3 niet vervullen om hun eigen slotprestaties te evalueren en waar nodig corrigerende maatregelen te nemen, voordat coördinatoren ingrijpen.

De werk procedure (WP) van ACNL waarin 'herhaaldelijk' wordt gedefinieerd, is te vinden op www.slotcoordination.nl.

2.3 Handhavingsbeleid

De gegevens die ACNL en ILT-LVA gebruiken voor het uitvoeren van hun taken op het gebied van slotmonitoring zijn de gegevens die rechtstreeks door de luchthavenbeheerders worden verstrekt en die zij in hun systemen hebben geregistreerd (en de gegevens in het door ACNL gebruikte slottoewijzingssysteem).

Over het algemeen wordt handhaving van slots uitgevoerd in geval van (potentiële) herhaalde en opzettelijke (behalve voor uitvoeringen zonder slot) gevallen van (planning)misbruik van slots (niet voor individuele verschillen op de dag zelf).

2.3.1 Interventiestrategie

De basis van het handhavingsbeleid is afgeleid van de nationale Nederlandse handhavingsstrategie ('Landelijke Handhavingsstrategie Omgevingsrecht (LHSO)'). Er worden de volgende soorten interventies onderscheiden, waarbij in bepaalde situaties stappen kunnen worden overgeslagen:

- Stap 1: Preventie & dialoog
- Stap 2: Correctie
- Stap 3: Sanctie

Onderstaand overzicht toont de interventiestappen die door ACNL worden toegepast:

 Interventieschema ACNL	
Na vaststelling van afwijkingen worden de volgende stappen genomen:	
1. Preventie en dialoog	
a: Informeren, adresseren en valideren	
b: Dialoog: Verbeterplan (toelichting van luchtvaartmaatschappij gevraagd door ACNL aan luchtvaartmaatschappij) opgevolgd door enkele weken monitoring	
c: Besluit inzake verscherpt toezicht	
2. Correctie	
a: Overleg tussen ACNL en de luchtvaartmaatschappij: Bespreking verbeterplan	
b: ACNL informeert de luchtvaartmaatschappij over de monitoringresultaten	
c: Officiële waarschuwing door versturing van brief met voornemen tot maatregelen (waarschuwing, verscherpt toezicht, per direct stoppen met slotmisbruik, consultatie met management)	
3. Maatregelen	
a. Periode van monitoring zoals bedoeld in stap 2c	
b. Besluit over maatregel(en)	
c. Uitvoering van maatregelen	

Onderstaand overzicht toont de interventiestappen van ILT-LVA:

- Alert
- Officiële waarschuwing
- Administratieve hoorzitting
- Administratieve sancties

Wanneer het slotbeheer door de luchtvaartmaatschappij faalt, wat leidt tot herhaaldelijk misbruik van slots, begint een interventie meestal met een schriftelijke waarschuwing, gevolgd door een dialoog-fase met de luchtvaartmaatschappij/exploitant. Afhankelijk van de score in de LHSO-matrix kan ook een strengere interventie worden toegepast.

De interventiematrix maakt deel uit van de nationale handhavingsstrategie voor milieuwetgeving van LHSO. Aan de hand van deze matrix kan de ILT-LVA bepalen wat de meest geschikte interventie is voor elke individuele overtreding, die de grootste maatschappelijke impact heeft.

2.3.2 Sancties

ACNL, op basis van Verordening (EEG) nr. 95/93 artikel 14, lid 4, en WASG 9.4.4.2, en ILT-LVA, op basis van Verordening (EEG) 95/93 artikel 14, lid 5, kunnen de volgende instrumenten toepassen:

- ACNL:
 - doorverwijzing van de zaak naar CCN
 - verlies van historische aanspraak voor reeksen slots in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode
 - lagere prioriteit voor toekomstige slotaanvragen in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode, of
 - intrekking van de desbetreffende reeks slots voor het resterende deel van de dienstregelingsperiode
- ILT-LVA:
 - opleggen van last onder dwangsom, of
 - bestuurlijke boete

De sanctiemaatregelen kunnen verschillen naargelang de aard, het tijdsbestek, de absolute omvang en de schade veroorzaakt door het misbruik en de mate van medewerking.

Alle sancties die ACNL of ILT-LVA kan opleggen, zijn van toepassing op elk type misbruik dat door ACNL of ILT-LVA wordt gehandhaafd.

2.3.3 Schade aan de luchthavenexploitatie of aan het luchtverkeer

Voor alle soorten misbruik van slots op grond van het Besluit slotallocatie die schade toebrengen aan de luchthavenexploitatie of aan het luchtverkeer, kan een maatregel worden overwogen. Voor het type misbruik van slots 'slotgebruik op aanzienlijk andere wijze' kan een maatregel uitsluitend worden genomen als het gebruik van een slot op een andere wijze schade toebrengt aan de luchthavenexploitatie of aan het luchtverkeer.

2.3.4 Verschil tussen rechtvaardiging voor niet-gebruik van slots (JNUS) en rechtvaardiging voor misbruik van slots

Artikel 10, lid 4, van Verordening (EEG) nr. 95/93 betreffende de rechtvaardiging voor het niet-gebruik van slots (JNUS), is alleen van toepassing op de 'Use It or Lose It'-berekening (UIOLI) voor reeksen slots, welke uitsluitend wordt uitgevoerd door ACNL als slotcoördinator.

Voor de beoordeling van een rechtvaardiging voor misbruik van slots op grond van artikel 14, lid 5, van Verordening (EEG) nr. 95/93, uitgevoerd door ILT-LVA, gelden afzonderlijke bepalingen. Een leidraad is beschikbaar op de website Slothandhaving van ILT-LVA.

2.3.5 Verschil tussen artikel 14, lid 4, van Verordening (EEG) 95/93 en artikel 7 van het Besluit slotallocatie (dat is gebaseerd op artikel 14, lid 5, van Verordening (EEG) 95/93)

Beide artikelen hebben betrekking op een verschillend gebruik van slots. Ter informatie worden de verschillen hieronder beschreven.

Artikel 14, lid 4, van Verordening (EEG) nr. 95/93	Artikel 7 van het Besluit slotallocatie (gebaseerd op artikel 14, lid 5, van Verordening (EEG) nr. 95/93).
'Luchtvaartmaatschappijen die herhaaldelijk en opzettelijk luchtdiensten uitvoeren op een tijdstip dat aanzienlijk afwijkt van de toegewezen slot als onderdeel van een reeks slots...'	'Het is luchtvaartmaatschappijen verboden op een gecoördineerde luchthaven: a. herhaaldelijk en opzettelijk luchtdiensten uit te voeren op tijden die wezenlijk verschillen van het toegewezen slot;...'
Toezicht en handhaving door de coördinator.	Toezicht en handhaving door ILT-LVA.
Geldt voor reeksen slots van de luchtvaartmaatschappij.	Geldt voor individuele slots van de luchtvaartmaatschappij.
Per dienstregelingsperiode.	Kan over meerdere dienstregelingsperiodes heen zijn.
Herhaaldelijk zoals gedefinieerd door ACNL in de werkprocedure.	Herhaaldelijk zoals gedefinieerd door ILT-LVA in beleidsregel (meer dan eens tijdens hetzelfde IATA-seizoen).
Opzettelijk zoals gedefinieerd in tabel 2.2.	Opzettelijk zoals gedefinieerd in tabel 2.2.
'Aanzienlijk verschillen' van het toegewezen slot heeft meer betrekking op de omvang van het verschil. Verder gedefinieerd door ACNL in werkprocedure met de van toepassing zijnde toleranties voor de verschillende luchthavens.	'Wezenlijk verschillen' heeft meer betrekking op de aard van het verschil. Voorbeeld: opereren in de nachtelijke rustperiode zonder slot voor die periode. Nader gedefinieerd door ILT in beleidsregel.
Gevolgen: voor sanctiemogelijkheden, zie paragraaf 2.2. en 2.3.2.	Gevolgen: voor sanctiemogelijkheden, zie paragraaf 2.2 en 2.3.2.

HOOFDSTUK 3 – ROLLEN & TAKEN

3.1 Rollen van elke belanghebbende

De basis voor de onderstaande rolbeschrijvingen is de Verordening (EEG) nr. 95/93 en de WASG paragraaf 9.1, aangevuld met enkele specifieke rollen voor Nederland zoals gepubliceerd in het Besluit slotallocatie, artikel 7.

In dit hoofdstuk gelden de volgende definities:

- Slothouder: luchtvaartmaatschappij of andere vliegtuigexploitant aan wie het betreffende slot oorspronkelijk door de coördinator is toegewezen.
- Exploiterende luchtvaartmaatschappij: luchtvaartmaatschappij of andere vliegtuigexploitant die het betreffende vliegtuig exploiteert om de betreffende slot te gebruiken.

Wat handhaving betreft, is het verschil tussen ACNL als coördinator en ILT-LVA als inspectiedienst dat handhavingsmaatregelen van ACNL van invloed zijn op de slotportefeuille van een slothouder, terwijl de ILT-LVA bevoegd is om een last onder dwangsom of administratieve sanctie op te leggen. Om deze reden kan er een afzonderlijke dialoog ontstaan tussen een luchtvaartmaatschappij of andere vliegtuigexploitant en de coördinator of inspectiedienst in het licht van mogelijke sanctiemaatregelen.

a) **Rol van de luchtvaartmaatschappij (slothouder en/of exploitant) of andere vliegtuigexploitant:**

- Ervoor zorgen dat de uitvoeringen van luchtdiensten strikt in overeenstemming zijn met de toegewezen slots overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 95/93 en artikel 7 van het Besluit slotallocatie.
 - Ervoor zorgen dat de slotportefeuille, inclusief openstaande wachtlijstverzoeken, te allen tijde up-to-date is.
 - De eigen prestaties evalueren en waar nodig corrigerende maatregelen vaststellen, voordat de coördinator of de inspectiedienst ingrijpt (voor luchtvaartmaatschappijen: slothouder).
 - Tijdig reageren op (pre- en post-uitvoering) kennisgevingen van de coördinator (voor luchtvaartmaatschappijen: slothouder) en, indien nodig, zo snel mogelijk corrigerende maatregelen nemen.
 - Tijdig reageren op verplichte verzoeken om informatie van de inspectiedienst (voor luchtvaartmaatschappijen: exploitant) en de coördinator (voor luchtvaartmaatschappijen: slothouder).
 - Op verzoek een dialoog aangaan met de coördinator (voor luchtvaartmaatschappijen: slothouder) en/of de inspectiedienst (voor luchtvaartmaatschappijen: exploitant) over de (dienstregelingsperiodegebonden) slotprestaties en mogelijk misbruik van slots.
 - Op verzoek, plannen voor verbetering van de slotprestaties indienen bij de coördinator (voor luchtvaartmaatschappijen: slothouder) en/of de inspectiedienst (voor luchtvaartmaatschappijen: exploitant).
- b) **Rol van de luchthavenbeheerder:**
- Tijdig alle informatie en gegevens verstrekken die de coördinator nodig heeft om de vereiste slotmonitoringstaken uit te voeren.
 - De algemene prestaties van de luchthaven monitoren en de coördinator wijzen op mogelijk misbruik van slots.
 - De slotcoördinator adviseren, op basis van een analyse van de luchthavenactiviteiten, over toleranties en aandachtspunten voor slotmonitoring.
- c) **Rol van de coördinator (Airport Coordination Netherlands – ACNL):**
- Slotmonitoring uitvoeren.
 - Informeren van de ILT-LVA over mogelijk misbruik van slots.
 - Duidelijk misbruik van slots melden aan luchtvaartmaatschappijen (slothouder) en andere vliegtuigexploitanten, met uitzondering van de types 'Uitvoering zonder slot', 'Niet geannuleerd slot' en binnen het type 'Ongeplande uitvoering in tijdsperiode met beperkingen' ongeplande uitvoeringen tijdens het nachtre regime (het uitvoeren van een vlucht als onderdeel van een reeks op een aanzienlijk ander tijdstip dan het toegewezen slot, wat leidt tot ongeplande nachtelijke bewegingen, kan worden gemonitord en gesanctioneerd door de coördinator).
 - Misbruik van slots registreren.
 - Relevante informatie delen met de luchthavenbeheerder en alle andere belanghebbenden (bij voorkeur via het coördinatiecomité en/of het subcomité Slot Performance Committee).
 - Gesprekken voeren met de luchtvaartmaatschappijen (slothouders) of andere vliegtuigexploitanten over de resultaten van de slotprestaties en mogelijk misbruik van slots.
 - Plannen beoordelen voor prestatieverbetering van slots van luchtvaartmaatschappijen (slothouders) en andere vliegtuigexploitanten.
 - Handhavingsmaatregelen en sancties uitvoeren.
- d) **Rol van het coördinatiecomité:**
- Voorstellen doen of advies geven aan de coördinator (bij voorkeur via het Slot Performance Committee) over zaken die verband houden met het toezicht op en misbruik van slots.
 - Bemiddelen in geval van klachten van luchtvaartmaatschappijen of andere vliegtuigexploitanten met betrekking tot de toewijzing of monitoring van slots die niet kunnen worden opgelost tussen de luchtvaartmaatschappij of andere vliegtuigexploitant en de coördinator.
 - Toezicht houden op de activiteiten van de subcomités van het coördinatiecomité, zoals een Slot Performance Committee, indien deze bestaat.
- e) **Rol van het Slot Performance Committee (SPC):**
- Het Slot Performance Committee (SPC) heeft tot doel de coördinator te adviseren over alle kwesties met betrekking tot de monitoring van slots, met als doel de punctualiteit te verbeteren en misbruik van slotste verminderen. Het SPC moet ook zorgen voor een eerlijke beoordeling van mogelijk misbruik van slots.
 - De belangrijkste taken van het SPC zijn:
 - a) Trends vaststellen die kunnen leiden tot mogelijk misbruik van slots op de luchthaven, en waar nodig corrigerende maatregelen aanbevelen;
 - b) Binnen het Slot Performance Committee doelstellingen vaststellen om deze trends aan te pakken, teneinde de prestaties en het effectieve gebruik van de beschikbare luchthaven capaciteit te verbeteren;
 - c) De coördinator begeleiden en adviseren over alle kwesties die verband houden met misbruik van slots;
 - d) Indien nodig een werkgroep of ander geschillenbeslechtingsmechanisme oprichten om te bemiddelen tussen de coördinator en een luchtvaartmaatschappij of vliegtuigexploitant

- wanneer er verschillen in interpretatie bestaan over misbruik van slots; en
- e) Op grond van de toepasselijke wetgeving op verzoek alle informatie die binnen de Slot Performance Committee wordt bekendgemaakt, ter beschikking stellen aan alle luchtvaartmaatschappijen en andere vliegtuigexploitanten die gebruikmaken van de luchthaven
- f) **Rol van de Nederlandse burgerluchtvaartautoriteit (ILT-LVA):**
- Toezicht houden op en sancties opleggen voor overtredingen van slotmisbruik, uitsluitend voor of de soorten die worden genoemd in het Besluit slotallocatie door opererende luchtvaartmaatschappijen of andere vliegtuigexploitanten.
 - Rapporteren van de onderzoeken naar de luchtvaartmaatschappijen of andere vliegtuigexploitanten.
 - Gesprekken voeren met de luchtvaartmaatschappijen of andere vliegtuigexploitanten over (seizoensgebonden) slotresultaten en mogelijk misbruik van slots.
 - Plannen beoordelen van de luchtvaartmaatschappijen en andere vliegtuigexploitanten om de prestaties op het gebied van slots te verbeteren.
 - Hoorzittingen en administratieve interviews houden.
 - Handhavingsmaatregelen en sancties opleggen. ILT-LVA kan een last onder dwangsom en/of bestuurlijke boetes opleggen.
 - Gronden beoordelen voor rechtvaardiging van de overtredingsverzoeken voor slotmisbruik [Algemene wet bestuursrecht art. 5:5].

3.2 Informatie-uitwisseling en samenwerking tussen ACNL en ILT-LVA

Met het oog op een doeltreffende monitoring en handhaving is het noodzakelijk dat ACNL en ILT-LVA en andere relevante partijen, zoals, maar niet beperkt tot, de luchthavenbeheerder en de luchtverkeersleidingautoriteit, informatie en/of gegevens uitwisselen.

Wettelijke verplichting

Verordening (EEG) nr. 95/93 verplicht lidstaten ervoor te zorgen dat er effectieve, evenredige en afschrikkende sancties of gelijkwaardige maatregelen beschikbaar zijn om herhaaldelijk en opzettelijk misbruik van slots aan te pakken. In de Nederland zijn ACNL en ILT-LVA elk betrokken bij verschillende fasen van het toezicht op slots en bij de handhaving van verschillende soorten misbruik van slots.

Overeenkomstig de Algemene wet bestuursrecht is een inspecteur van de ILT-LVA wettelijk bevoegd om toe te zien op de naleving van de wet en is hij ook bevoegd om informatie op te vragen en bedrijfsinformatie en documenten te inspecteren. Bovendien is bepaald dat eenieder een inspecteur alle medewerking moet verlenen die hij redelijkerwijs kan verlangen bij de uitoefening van zijn bevoegdheden. Niet-medewerking kan wettelijk worden bestraft. Elke partij (zoals luchtvaartmaatschappijen of andere vliegtuigexploitanten, ACNL en de luchthavenbeheerder) is daarom wettelijk verplicht om informatie te verstrekken over mogelijk misbruik van slots en om informatie en documenten te verstrekken aan ILT-LVA.

Slotmonitoring door ACNL

Slotmonitoring is de taak van de onafhankelijke coördinator en moet op een onpartijdig, niet-discriminerende en transparante manier worden uitgevoerd, in overleg met alle belanghebbenden. ACNL voldoet aan de Europese en Nederlandse wetgeving om het gebruik en de naleving van toegewezen luchthavenslots op alle Nederlandse slotgecoördineerde luchthavens te monitoren.

Welke informatie en wanneer

- De structurele informatie die tussen ACNL en ILT-LVA wordt uitgewisseld, heeft betrekking op gegevens over de toegewezen slots en het gebruik van de geëxploiteerde toegewezen slots op de gecoördineerde luchthaven.
- Bestanden worden integraal en structureel gedeeld tussen ACNL en ILT-LVA. Dit kan op verzoek of op eigen initiatief gebeuren.
- In sommige gevallen kunnen luchtvaartmaatschappijen of andere vliegtuigexploitanten om juridische redenen door beide organisaties worden benaderd.
- Alle andere noodzakelijke informatie kan indien nodig en door andere partijen worden uitgewisseld, bijvoorbeeld vluchtplannen.

BIJLAGE I – VEELGESTELDE VRAGEN

1. De uitgevoerde luchtdienst varieert in vluchttijd als gevolg van seizoensgebonden weersveranderingen in wind of periodes met of zonder ontijzing. Kan ik altijd vertrouwen op een rechtvaardiging?

Nee, alleen in het geval dat u uw reeks slots niet opnieuw kon inplannen of geen geschikte slots kon verkrijgen. Als er structurele maatregelen kunnen worden genomen om het slotmisbruik te voorkomen, is de luchtvaartmaatschappij verplicht dit te doen. Als de bloktijden aan beide uiteinden van de route kunnen worden aangepast zodat het slotmisbruik kan worden voorkomen, is de luchtvaartmaatschappij verplicht passende maatregelen te nemen. Slotmisbruik als gevolg van het eerder vertrekken dan gepland wordt als vermijdbaar beschouwd, dus er is geen rechtvaardiging mogelijk.

2. Kan ik een bestuurlijke boete krijgen voor mijn eerste slotmisbruik in Nederland of krijg ik altijd eerst een waarschuwing?

Zie het interventieschema van ACNL en ILT-LVA in paragraaf 2.3.1. Voor overwegingen en definities van herhaaldelijk en opzettelijk, zie paragraaf 2.2.

3. Kan één overtreding van slotmisbruik al van invloed zijn op mijn slotportfolio?

Dat kan afhangen van factoren zoals, maar niet beperkt tot, het type misbruik, de herhaling en de combinatie met andere soorten misbruik. Het overzicht in paragraaf 2.2 bevat de interventies per type misbruik en de definities van herhaaldelijk.

4. Worden luchtvaartmaatschappijen gehoord voordat een bestuurlijke boete wordt opgelegd?

Ja, in gevallen waarin een rechtvaardiging mogelijk is, wijst de inspecteur van de ILT-LVA de luchtvaartmaatschappij actief op haar recht om een rechtvaardiging aan te vragen. Als de rechtvaardiging wordt aanvaard, wordt de overtreding gerechtvaardigd en volgt er geen boete. Als de overtreding niet voor rechtvaardiging in aanmerking komt en de inspecteur een boete meldt aan het Bureau Bestuurlijke Boete, geeft de ILT-LVA de luchtvaartmaatschappij de kans om verhaal te halen voordat de boete wordt opgelegd. Het boeterapport wordt naar de luchtvaartmaatschappij gestuurd om verhaal te vragen voordat de daadwerkelijke boete wordt opgelegd.

5. Kan handhaving door ACNL en ILT-LVA leiden tot dubbele handhaving?

Dit kan gebeuren als een overtreding betrekking heeft op meer dan één type misbruik. Voor elk type misbruik wordt de betreffende overtreding gehandhaafd. Het is ook mogelijk om een (punitieve) bestuurlijke boete voor overtredingen die al hebben plaatsgevonden te combineren met een last onder dwangsom (preventief).

6. Wat is het verschil tussen de rol en taak van ACNL en die van ILT-LVA en vice versa?

De rollen van ACNL en ILT-LVA worden uitgebreid toegelicht in paragraaf 3.1 van deze Slot Enforcement Code. Daarnaast wordt in het overzicht in paragraaf 2.2 voor elk type misbruik uitgelegd welke interventie door ACNL of ILT-LVA wordt uitgevoerd. ILT-LVA handhaaft niet de 'use it or lose it'-regel.

7. Hoe wordt slotmonitoring uitgevoerd?

ACNL: alle details zijn te vinden in het gedeelte Slotmonitoring op www.slotcoordination.nl.
ILT-LVA: alle details zijn te vinden in het gedeelte Slothandhaving op <https://www.ilent.nl/onderwerpen/luchtvaart/luchtvaartinfrastructuur/eisen-en-regels-luchthavens/slothandhaving>.



DECISION TO ADOPT ACNL'S POLICY RULE SLOT ENFORCEMENT CODE

Decision by the Director of Airport Coordination Netherlands (ACNL) establishing the Policy Rule 'Slot Enforcement Code'

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 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 Policy Rule 'Slot Enforcement Code' (version 2.0, dated 13 November 2025) 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 Policy Rule 'Slot Enforcement Code', version 2.0, dated 13 November 2025, is hereby adopted.

Article 2

This decision shall enter into force retroactively as of 13 November 2025.

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, 4 February 2026

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



ANNEX 2 POLICY RULE SLOT ENFORCEMENT CODE V2.0 (ENGLISH)

Slot Enforcement Code

Misuse of Slots in the Netherlands

Date: November 2025

Version: 2.0

CHAPTER 1 – INTRODUCTION

1.1 Vision

Access for air carriers to congested airports is coordinated through slots to ensure stable operations and efficient use of airport capacity. An airport declares its maximum capacity in terms of environmental, technical and operational parameters. Based on the specific details of an intended flight an air carrier or other aircraft operator submits a slot request to the slot coordinator. If a slot is allocated, the air carrier or other aircraft operator has a permission to use the full range of airport infrastructure necessary to operate the flight from/to the coordinated airport for the purpose of landing or take-off on the specific time and date as allocated by the coordinator.

Deviations between intended and/or actual operation and the allocated slot must be avoided. Such deviations could impact stable operations and efficient use of airport capacity; it can harm the industry chain with airport operators, ground handlers, border police, customs, other air carriers and other aircraft operators and Air Navigation Service Providers (ANSPs). In the end slot coordination benefits all industry stakeholders through aiming for stable operations and efficient use of the airport capacity and its infrastructure.

1.2 Context

While at most coordinated airports worldwide airport capacity largely meets demand from air carriers or other aircraft operators, challenges do exist for the Dutch coordinated airports; at these airports demand outstrips capacity and strict environmental constraints exist. Every season, a substantive part of slot requests cannot be accommodated during initial allocation (SAL), leading to extensive slotted (requests for time changes of already allocated slots) and non-slotted (requests for allocation of a slot) waitlists.

Consequently, compared to most other coordinated airports worldwide, adherence to an allocated slot and keeping requests at the waitlists up-to-date is important at Dutch coordinated airports. Flights operated on a different time to the allocated slot, especially on restrictive hours outside the day-time, could have a significant impact on stability of airport operations and surrounding residents.

1.3 Objectives

In the Netherlands, two authorities are responsible for enforcement of slots; this Slot Enforcement Code ('SEC') is drafted by Airport Coordination Netherlands (ACNL), the Dutch slot coordinator, and the Human Environment and Transport Inspectorate, the Dutch Civil Aviation Authority (CAA-NL), to:

- Harmonize, combine and explain the roles of two authorities involved in the slot monitoring and slot enforcement
- Elaborate the different forms of slot misuse as defined in the relevant European and Dutch law and additionally in worldwide industry guidelines.
- Provide a transparent overview of the uniform intervention and sanction scheme for the different types of slot misuse.
- Further optimize the monitoring strategy and slot performance, aiming, where circumstances allow, taking into account administrative burden on air carriers and other aircraft operators. The SEC does not establish new (legal) competences, sanctions or forms of slot misuse, but clarifies and elaborates the existing regulatory competences of the monitoring and enforcement bodies.

1.4 Application

This SEC applies to slot requests, allocated slots and operations of both commercial aviation and General Aviation ('GA') on all Dutch coordinated (Level 3) airports.



CHAPTER 2 – SLOT MISUSE

This chapter elaborates the applicable legal framework, the types of misuse and the enforcement policy.

2.1 Legal framework

The applicable legal framework for slot monitoring and slot enforcement in the Netherlands consists of the following European and Dutch legislation.

2.1.1 European legislation

- **Council Regulation (EEC) No 95/93 of 18 January 1993 on common rules for the allocation of slots at Community airports**, as amended ('**Slot Regulation**')
 - Article 4 regarding the task of a coordinator to monitor the conformity of operations with the slots allocated to them and including time and other relevant parameters.
 - Article 8(5) regarding for a coordinator to take into account additional rules and guidelines established by the air transport industry world-wide or Community-wide, provided they do not affect the independent status of the coordinator, comply with Community law and aim at improving the efficient use of airport capacity.
such as the
 - Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG)
 - Chapter 9, regarding the process of monitoring and enforcement, the roles and defines types of misuse of slots.
 - EUACA Recommended Practices
 - EUACA Slot Enforcement Guidelines.
 - Article 14
 - (4) enables the **coordinator**, in case an air carrier repeatedly and intentionally operate air services at a time significantly different from the allocated slots as part of a series of slots or uses slots in a significantly different way from that indicated at the time of allocation and thereby cause prejudice to airport or air traffic operations, to not allocate the same series of slots in the next equivalent scheduling period or to withdraw the series of slots in question for the remainder of the scheduling period and place them in the pool after having heard the air carrier concerned and after issuing a single warning.
 - Definitions of repeatedly, intentionally and procedures are elaborated by ACNL by means of policy rules (such as this SEC) and working procedures.
 - (5) obliges the **Member State** to establish and apply effective, proportionate and dissuasive penalties or equivalent measures to air carriers who repeatedly and intentionally fail to comply with the Slot Regulation.
 - Implemented by the Member State by means of defining prohibitions in Besluit slotallocatie (Slot Allocation Decree), and the consequences of violation of those prohibitions by CAA-NL are published by means of policy rules.

2.1.2 Dutch legislation

- **Wet luchtvaart (The Act on Aviation)**
 - Articles 8.17, 11.1, 11.15, 11.16 and 8a.52 that establish the legal authority for enforcement and sanctioning by CAA-NL.
 - Article 8a.64 appoints ACNL as schedules facilitator or airport coordinator.
- **Besluit slotallocatie (Slot Allocation Decree)**
 - Article 7 prohibits specific types of slot misuse.
- **Algemene wet bestuursrecht (General Administrative Law Act)**
 - Contains general rules on procedures for administrative authorities.
 - Article 4:81 provides that both ACNL and CAA-NL can adopt policy rules to a power vested in it or exercised under its responsibility.

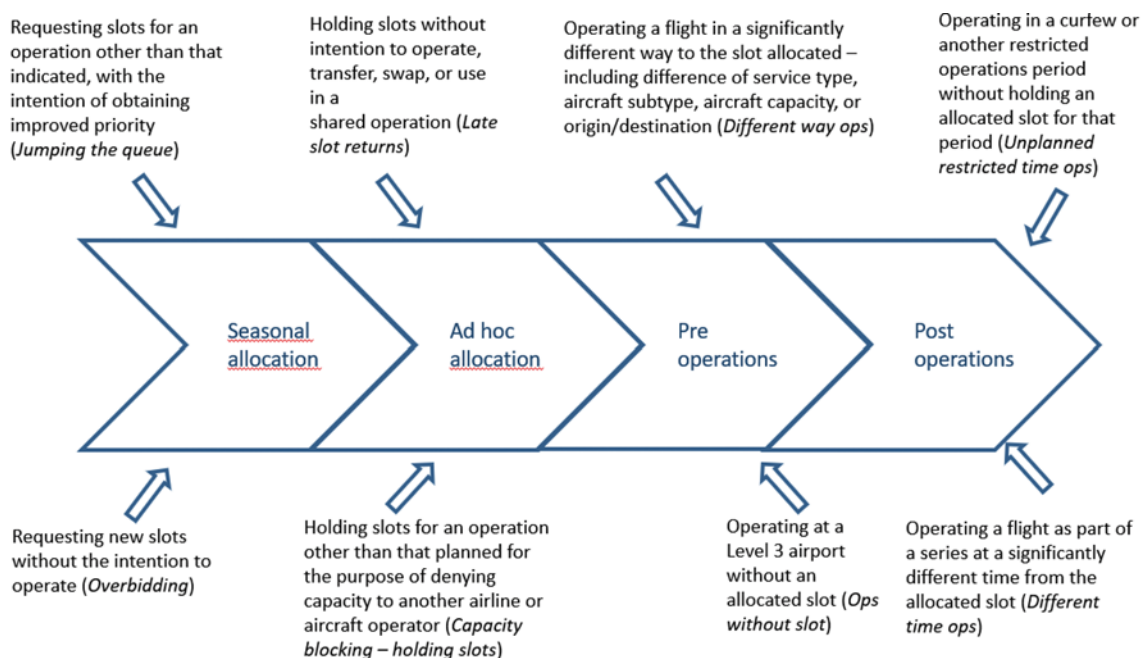
2.1.3 Flowcharts 'Slot requests': 'Normal Operations' and 'Abnormal Operations'

To visualize application of above-described legislation, the Ministry of Infrastructure and Water Management published two flowcharts 'Slot requests', one for 'Normal Operations' and one for 'Abnormal Operations', available at www.slotcoordination.nl, which show which service type code (STC) corresponds to each kind of situation. Due to specific Dutch circumstances and movement limits, for specific situations some STCs to be applied may differ from international practice, in order to keep the Dutch coordinated airports accessible for air carriers and other aircraft operators in case of irregularities. An airline or other aircraft operator must request the correct applicable STC according to these flowcharts.

2.2 Types of slot misuse

The figure below shows the types of misuse for the various phases of the airport slot process.

The slot misuse types are not limited to the exact location in the diagram below; they can occur at any time during the applicable process or operation.



The overview below indicates for every type of misuse a short name, non-exhaustive examples, the legal basis, the WASG reference, the sanctioning conditions, the respective enforcement and what the options for sanctions are.

Type of misuse	Short name	Example of misuse (not limited to)	Legal basis	WASG reference	Conditions for sanctioning	Enforcement by + Options for sanctions:
Requesting slots for an operation other than that indicated, with the intention of obtaining improved priority	Jumping the queue	- Requesting a slot using a certain priority while conditions are not present, such as, but not limited to: - requesting a slot for an operation with quieter aircraft while operations are scheduled with a noisier aircraft. - requesting a series of slots with new entrant priority while conditions do not allow for new entrant request - requesting a date change for a slot allocated under Article 8(7) of EU Regulation 95/93	EU Regulation 95/93	9.2.2 g)	Repetition: See WP ACNL Intentional: When the airline or other aircraft operator has already been notified of possible slot misuse by ACNL (ref. WASG 9.4.4.3) and/ or Consciously accept the significant possibility that a certain consequence will occur	ACNL: - referral of the matter to CCN; - loss of historic precedence for the series of slots involved in next equivalent season; - lower priority for new future requests in next equivalent season; - withdrawal of series of slots involved for remaining portion of current season CAA-NL: no enforcement by CAA-NL
Requesting new slots without the intention to operate	Overbidding	- Inaccuracies in the airline's or other aircraft operators' outstanding waitlist requests - After SRD until End of Season, shortly after allocation repeatedly returning a slot which was allocated from the waitlist. - Rescheduling a slot to a later date in the season without direct intention to use the slot for the requested date, time, aircraft type, service type and destination/origin.	EU Regulation 95/93	9.2.2 f)	Repetition: See WP ACNL Intentional: When the airline or other aircraft operator has already been notified of possible slot misuse by ACNL (ref. WASG 9.4.4.3) and/ or Consciously accept the significant possibility that a certain consequence will occur	ACNL: - referral of the matter to CCN; - loss of historic precedence for the series of slots involved in next equivalent season; - lower priority for new future requests in next equivalent season; - withdrawal of series of slots involved for remaining portion of current season CAA-NL: no enforcement by CAA-NL



Type of misuse	Short name	Example of misuse (not limited to)	Legal basis	WASG reference	Conditions for sanctioning	Enforcement by + Options for sanctions:
Holding slots without intention to operate, transfer, swap, or use in a shared operation	Late slot returns	• Inaccuracies in the airline's or other aircraft operators' updating of the slot portfolio (allocated slots) • Repeatedly returning series of slots between Series Return Deadline and Historic Baseline Date (not complying with the Series Return Deadline) • After HBD, repeatedly returning a slot shortly before or on day of operation and initially intended use cannot be proven	EU Regulation 95/93	9.2.2 d)	Repetition: See WP ACNL Intentional: When the airline or other aircraft operator has already been notified of possible slot misuse by ACNL (ref. WASG 9.4.4.3). and/ or Consciously accept the significant possibility that a certain consequence will occur	ACNL: • referral of the matter to CCN; • loss of historic precedence for the series of slots involved in next equivalent season; • lower priority for new future requests in next equivalent season; • withdrawal of series of slots involved for remaining portion of current season CAA-NL: no enforcement by CAA-NL
Holding slots for an operation other than that planned for the purpose of denying capacity to another airline or aircraft operator	Capacity blocking (holding slots)	• Repeatedly returning series of slots between Series Return Deadline and Historic Baseline Date (not complying with the Series Return Deadline) and intended use cannot be proven • After HBD, repeatedly returning a slot shortly before or on day of operation and initially intended use cannot be proven • After a few weeks after a slot has been allocated the respective flight is still not open for sale	EU Regulation 95/93	9.2.2 e)	Repetition: See WP ACNL Intentional: When the airline or other aircraft operator has already been notified of possible slot misuse by ACNL (ref. WASG 9.4.4.3). and/ or Consciously accept the significant possibility that a certain consequence will occur	ACNL: • referral of the matter to CCN; • loss of historic precedence for the series of slots involved in next equivalent season; • lower priority for new future requests in next equivalent season; • withdrawal of series of slots involved for remaining portion of current season CAA-NL: no enforcement by CAA-NL
Operating a flight in a significantly different way to the slot allocated – including difference of service type, aircraft subtype, aircraft capacity, or origin/destination	Different way ops	• Operating Intra/Extra Schengen routes when having requested otherwise. • Operating with different aircraft type and number of seats • Operating a commercial flight when having requested otherwise • Operati	ACNL: EU Regulation 95/93 Art 14 (4): 'significant different way' CAA-NL: EU Regulation 95/93 Art 14 (5), Besluit slotallocatie (Slot Allocation Decree): 'substantial different way' is applicable	9.2.2. c)	Repetition: ACNL: see WP CAA-NL: more than once during one IATA-season Intentional: Operating the flight with the knowledge that it differs on service type, aircraft subtype, aircraft capacity or origin/destination from the allocated slot, and/or 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 accept the significant possibility that a certain consequence will occur Prejudice to airport or air traffic operations: If the different way ops results in an exceedance of any applicable coordination parameter or airport managing body or ANSP can prove prejudice otherwise.	ACNL: • referral of the matter to CCN; • loss of historic precedence for the series of slots involved in next equivalent season; • lower priority for new future requests in next equivalent season; • withdrawal of series of slots involved for remaining portion of current season CAA-NL: • order subject to a penalty for non-compliance; • administrative fine



Type of misuse	Short name	Example of misuse (not limited to)	Legal basis	WASG reference	Conditions for sanctioning	Enforcement by + Options for sanctions:
Operating at a Level 3 airport without an allocated slot	Ops without slot –		EU Regulation 95/93, Besluit slotallocatie (Slot Allocation Decree)	9.2.2.a)	Repetition and intentional not considered	ACNL: No enforcement by ACNL CAA-NL: • order subject to a penalty for non-compliance; • administrative fine
Operating in a curfew or another restricted operations period without holding an allocated slot for that period	Unplanned restricted time ops	- Intentionally operating a flight during the night regime for which a day slot was allocated, since the slot is allocated close to the night regime and in the flight schedule, operational variabilities are insufficiently taken in account. - Changing the execution of a flight and overlooking the fact that the slot planning also has to be changed.	ACNL: EU Regulation 95/93 Art 14 (4): <i>'significant different time'</i> and <i>'series of slots'</i> is applicable CAA-NL: EU Regulation 95/93 Art 14 (5), Besluit slotallocatie (Slot Allocation Decree): <i>'substantial different time'</i> is applicable	9.2.2. h)	Repetition: ACNL: See WP CAA-NL: more than once during one IATA-season Intentional: Operating the flight with the knowledge that it differs from the allocated slot, and/or 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 accept the significant possibility that a certain consequence will occur	ACNL: for restricted time ops: • referral of the matter to CCN; • loss of historic precedence for the series of slots involved in next equivalent season; • lower priority for new future requests in next equivalent season; • withdrawal of series of slots involved for remaining portion of current season CAA-NL: for unplanned night ops: • order subject to a penalty for non-compliance; • administrative fine
Operating a flight as part of a series at a significantly different time from the allocated slot	Different time ops –		ACNL: EU Regulation 95/93 Art 14 (4): <i>'significant different time'</i> and <i>'series of slots'</i> is applicable CAA-NL: EU Regulation 95/93 Art 14 (5), Besluit slotallocatie (Slot Allocation Decree) <i>'substantial different time'</i> is applicable	9.2.2. b)	Repetition: ACNL: See WP CAA-NL: more than once during same IATA season. Intentional: Operating the flight with the knowledge that the on/off-block time differs from the allocated slot, and/or 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 accept the significant possibility that a certain consequence will occur	ACNL: • referral of the matter to CCN; • loss of historic precedence for the series of slots involved in next equivalent season; • lower priority for new future requests in next equivalent season; • withdrawal of series of slots involved for remaining portion of current season CAA-NL: • order subject to a penalty for non-compliance; • administrative fine



Type of misuse	Short name	Example of misuse (not limited to)	Legal basis	WASG reference	Conditions for sanctioning	Enforcement by + Options for sanctions:
Not operating a flight for which a slot was allocated	Slot not cancelled	–	Besluit slotallocatie (Slot Allocation Decree)	9.2.2. d)	Repetition: more than once during same IATA season Intention: When the airline or other aircraft operator has in the same season previously been notified of possible slot misuse by CAA-NL (ref. WASG 9.4.4.3) and/ or Consciously accept the significant possibility that a certain consequence will occur	ACNL: No enforcement by ACNL in terms of slot misuse, however administrated regarding the UIOLI-rule CAA-NL: • order subject to a penalty for non-compliance; • administrative fine

Repetitive infringements can occur when airlines do not perform their role as laid out in WASG 9.1.3 to review their own slot performance and identify corrective actions where necessary, prior to intervention from coordinators.

ACNL's Working Procedure in which 'repetition' is defined can be found at www.slotcoordination.nl.

2.3 Enforcement policy

The data used by ACNL and CAA-NL to perform slot monitoring duties are the data directly provided from the airport managing bodies as they have registered in their systems (and the data in the slot allocation system used by ACNL).

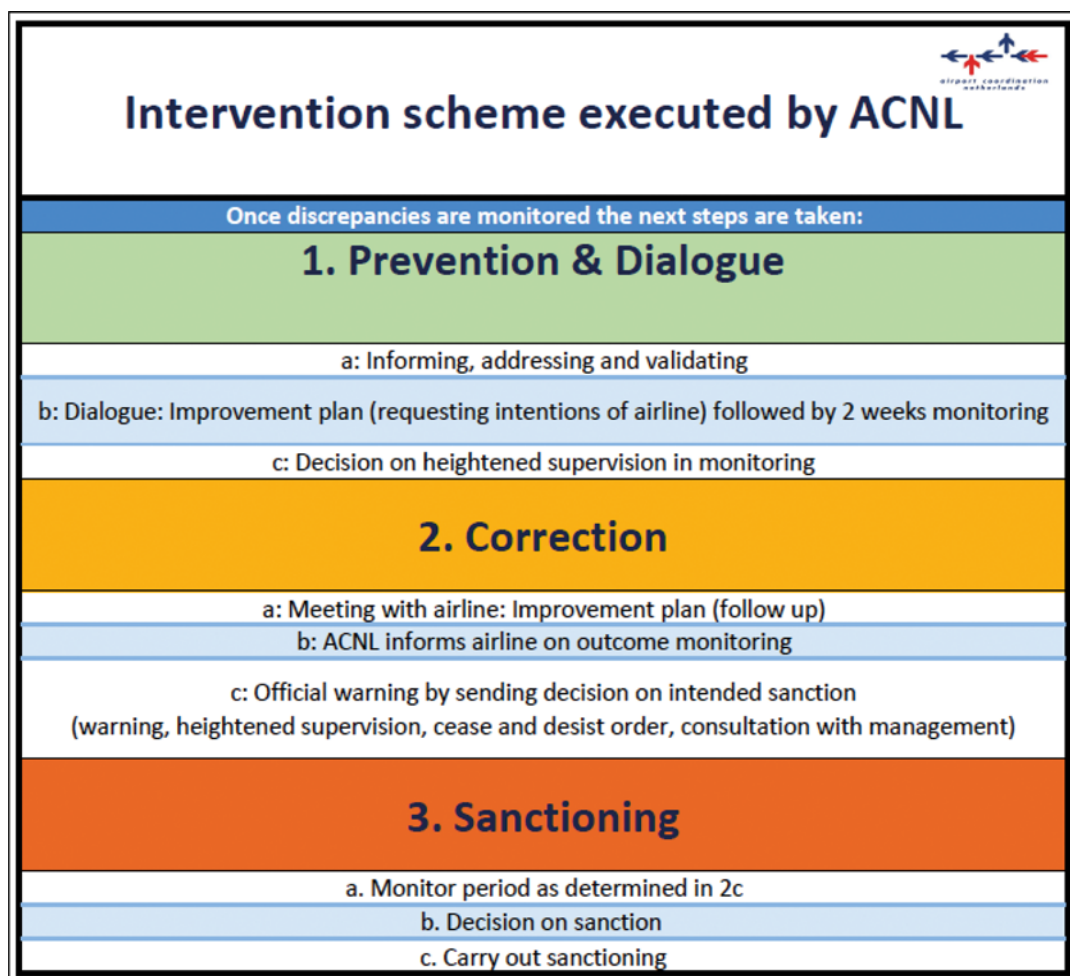
In general, slot enforcement is conducted in case of (potential) repeated and intentional (except for Ops without slot) slot (planning) misuse cases (not for individual on-the-day deviations).

2.3.1 Intervention strategy

The basis of the enforcement policy is derived from the national Dutch Enforcement Strategy ('Landelijke Handhavingsstrategie Omgevingsrecht (LHSO)'). The following types of interventions are distinguished, in typical situations steps can be skipped:

- Step 1: Prevention & Dialogue
- Step 2: Correction
- Step 3: Sanctioning

Below overview shows the intervention steps applied by ACNL:



Below overview shows the intervention steps by CAA-NL:

- Alert
- Official warning
- Administrative hearing
- Administrative Sanctions

When slot management by the airline fails, leading to repetitive slot-misuse, an intervention usually starts with a written warning followed by a dialogue phase with the airline/operator. Depending on the score in the LHSO matrix a more severe intervention could also be applied.

The intervention matrix forms part of LHSO National Enforcement Strategy for Environmental Law. Using this matrix the CAA-NL can determine the most appropriate intervention required for each individual violation which brings about the most social impact.

2.3.2 Sanctions

ACNL, based on EU Regulation 95/93 Article 14 (4) and WASG 9.4.4.2, and CAA-NL, based on EU Regulation 95/93 Article 14 (5), could apply the following instruments:

- ACNL:
 - referral of the matter to CCN
 - loss of historic precedence for series of slots involved in the next equivalent season
 - lower priority for new slot request in next equivalent seasons, or
 - withdrawal of slots of the series of slots involved for the remaining portion of the current season
- CAA-NL:
 - imposing an order subject to a penalty for non-compliance, or
 - administrative fine

The sanction measures can differ depending on the nature, the timeframe, absolute scale and prejudice caused by the misuse and the degree of cooperation.

All sanctions ACNL or CAA-NL may impose are applicable to each type of misuse enforced by ACNL or CAA-NL.

2.3.3 Prejudice to the airport or air traffic operations

For all types of slot misuse under Besluit slotallocatie (Slot Allocation Decree) causing prejudice towards the airport or air traffic operations *can* be considered. For the slot misuse type 'different way ops' an intervention may only start should off-slot operations caused prejudice towards airport or air traffic operations.

2.3.4 Difference between Justification for Non-Use of Slots (JNUS) and justification for slot misuse

Article 10(4) of EU Regulation 95/93, regarding the Justification for Non-Use of Slots (JNUS), only applies to the 'Use It or Lose It' (UIOLI)-calculation for series of slots, which is exclusively conducted by ACNL as slot coordinator

For assessing a justification for slot misuse under Article 14 (5) of EU Regulation 95/93, conducted by CAA-NL, separate provisions apply. A guidance is available at the Slot Enforcement website of CAA-NL.

2.3.5 Difference between Article 14(4) of EU Regulation 95/93 and Article 7 of Besluit slotallocatie (Slot Allocation Decree) (which is based on Article 14(5) of EU Regulation 95/93).

Both articles are about off-slot operations. For your information the differences are described below.

Article 14(4) EU Regulation 95/93	Article 7 Besluit slotallocatie (Slot Allocation Decree) (based on Article 14(5) of EU Regulation 95/93).
'Air carriers that repeatedly and intentionally operate air services at a time significantly different from the allocated slot as part of a series of slots...'	'Het is luchtvaartmaatschappijen verboden op een gecoördineerde luchthaven: a. herhaaldelijk en opzettelijk luchtdiensten uit te voeren op tijden die wezenlijk verschillen van het toegewezen slot;...'
Monitoring and enforcement by coordinator	Monitoring and enforcement by CAA-NL
Counts for series of slots of the air carrier.	Counts for individual slots of the air carrier.
Per season	Can be across seasons
Repeatedly as defined by ACNL in working procedure	Repeatedly as defined by CAA-NL in policy rule (more than once during same IATA-season)
Intentionally as defined in table 2.2.	Intentionally as defined in table 2.2.
Significantly different from the allocated slot relates more to the size of the difference. Further defined by ACNL in working procedure with the applicable tolerances for the different airports.	'Wezenlijk verschillen' relates more to the nature of the difference. Example: operating in the night curfew period without a slot for that period. Further defined by ILT in policy rule.
Consequences: for options of sanctions, see table paragraph 2.2. and 2.3.2	Consequences: for options of sanctions, see paragraph 2.2 and 2.3.2

CHAPTER 3 – ROLES & TASKS

3.1 Roles of each stakeholder

The basis for the role descriptions below are the EU Regulation 95/93 and the WASG paragraph 9.1, complemented with some specific roles for The Netherlands as published in 'Besluit slotallocatie' (Slot Allocation Decree), article 7.

In this chapter, the following definitions apply:

- Slotholder: airline or other aircraft operator that originally got allocated the respective slot from the coordinator
- Operating airline: airline or other aircraft operator that operates the respective aircraft to use the respective slot

In terms of enforcement, the difference between ACNL as coordinator and CAA-NL as inspectorate is that enforcement measures of ACNL impact the slot portfolio of a slotholder, while the ILT is authorized to either impose an administrative sanction or an order subject to a penalty for non-compliance. For this reason, a separate dialogue between an airline or other aircraft operator and the coordinator or inspectorate might arise in light of possible sanctioning measures.

a) **Role of the Airline (slotholder and/or operating) or Other Aircraft Operator**

- Ensure operations are in strict accordance with the slots allocated conform EU Regulation 95/93 and 'Besluit slotallocatie' (Slot Allocation Decree), article 7
 - Ensure that its slot portfolio including outstanding waitlist requests is up-to-date at all times
 - Review their own performance and identify corrective actions where necessary, prior to interventions from the coordinator or inspectorate (for airline: slotholder)
 - Respond in a timely manner to (pre and post-ops) notifications of the coordinator (for airline: slotholder) and, if appropriate, take corrective action as soon as is practicable
 - Respond in a timely manner to compulsory information requests from the inspectorate (for airline: operating) and the coordinator (for airline: slotholder)
 - Upon request, engage in a dialogue with the coordinator (for airline: slotholder) and/or the inspectorate (for airline: operating) about (seasonal) slot performance and possible slot misuse
 - Upon request, deliver slot performance improvement plans to the coordinator (for airline: slotholder) and/or the inspectorate (for airline: operating)
- b) **Role of the Airport Managing Body**
- Provide, in a timely manner, all the information and data necessary for the coordinator to perform required slot monitoring duties
 - Monitor the overall performance of the airport and highlight any potential misuse of slots to the coordinator
 - Advise slot coordinator, based on an analysis of airport operations, about tolerances and focus for slot monitoring.
- c) **Role of the Coordinator (Airport Coordination Netherlands – ACNL):**
- Perform slot monitoring
 - Informing the CAA-NL on possible slot-misuse
 - Communicate apparent misuse of slots to airlines (slotholder) and other aircraft operators, except for the types 'Ops without slot', 'Slot not cancelled' and within the type 'Unplanned restricted time ops' unplanned night movements (Operating a flight as part of a series at a significantly different time from the allocated slot leading to unplanned night movements can be monitored and sanctioned by the coordinator).
 - Record misuse of slots
 - Share relevant information with the airport managing body, as well as with all other stakeholders (ideally through the coordination committee and/or its sub-committee Slot Performance Committee)
 - Engage in a dialogue with the airlines (slotholder) or other aircraft operators about slot performance results and potential slot misuse
 - Assess slot performance improvement plans of the airlines (slotholder) and other aircraft operators
 - Perform enforcement actions and sanctions.
- d) **Role of the Coordination Committee:**
- To make proposals concerning or advise the coordinator (ideally through the Slot Performance Committee) on matters related to the monitoring and misuse of slots;
 - Mediate in case of complaints from airlines or other aircraft operators related to slot allocation or slot monitoring which cannot be resolved between the airline or other aircraft operator and the coordinator
 - Oversee the activities of the sub-committees of the Coordination Committee, such as a Slot Performance Committee, where these exist;
- e) **Role of the Slot Performance Committee (SPC):**
- The Slot Performance Committee's objective is to advise the coordinator on any slot monitoring issues, with the objective of improving punctuality and reducing slot misuse. The SPC shall also guarantee a fair judgment of potential slot misuse
 - The principal tasks of the SPC are to:
 - a) Determine trends that could lead to potential slot misuse at the airport, and where appropriate recommend corrective actions;
 - b) Identify and set goals within the Slot Performance Committee to address these trends, in order to enhance the performance and effective utilization of available airport capacity;
 - c) Provide guidance and advice to the coordinator on any matters related to slot misuse;
 - d) Establish, if required, a working group or other dispute resolution mechanism to mediate between the coordinator and an airline or aircraft operator where differences of interpretation on slot misuse exist; and
 - e) Subject to applicable law, to make available upon request any information disclosed within the Slot Performance Committee to all airlines and other aircraft operators using the airport
- f) **Role of the Dutch Civil Aviation Authority (CAA-NL)**
- Supervise and sanction violations of slot misuse only for or the types mentioned in 'Besluit slotallocatie' (Slot Allocation Decree) by operating airlines or other aircraft operators
 - Send reports of the investigations to the operating airlines or other aircraft operators
 - Engage in a dialogue with the operating airlines or other aircraft operators about (seasonal) slot results and possible slot misuse

- Assess slot performance improvement plans of the operating airlines and other aircraft operators
- Conduct hearings and administrative interviews.
- Perform enforcement actions and sanctions. CAA-NL can impose an order subject to a penalty for non-compliance and/or administrative fines.
- Assess grounds for justification for the violation requests for slot misuse violations [Algemeen wet bestuursrecht Art. 5:5]

3.2 Exchange of information and cooperation between ACNL and CAA-NL

For the purpose of effective monitoring and enforcement, it is necessary to exchange information and/or data between ACNL and CAA-NL and further relevant parties such as, but not limited to, the coordinated airport and Air Traffic Control.

Legal obligation

EU Regulation 95/93 requires Member States to ensure that effective, proportionate and dissuasive sanctions or equivalent measures are available to deal with repeated and intentional slot misuse. In the Netherlands, ACNL and CAA-NL are each involved in different stages of the slot monitoring and for enforcement process of different types of slot misuse.

In accordance with the Algemene wet bestuursrecht (General Administrative Law Act) an inspector of the CAA-NL is authorized by law to monitor compliance with the law and is also empowered to demand information and to inspect business information and documents. Furthermore, it is prescribed that any person shall give an inspector all such assistance as he may reasonably demand in the exercise of his powers. Non-cooperation can be sanctioned by law. Any party (such as air carrier or other aircraft operator, ACNL and the coordinated airport) is therefore obligated by law to provide information regarding the possible misuse of slots and provide information and documents to CAA-NL.

Slot monitoring by ACNL

Slot monitoring is the role of the independent coordinator and should be performed in a neutral, non-discriminatory and transparent way, in consultation with all stakeholders. ACNL complies with European and Dutch legislation to monitor the use and adherence of allocated airport slots at all Dutch slot coordinated airports.

What information and when

- The structural information exchanged between ACNL and CAA-NL pertains data about the allocated slots and the use of the operated allocated slots at the coordinated airport.
- Files are integrally and structurally shared between ACNL and CAA-NL. This can be on request or on own initiative.
- In some cases, for legal reasons, airlines or other aircraft operators might be contacted by both organizations.
- All other necessary information can be exchanged if needed and by other parties, e.g. flight plans.

ANNEX I – FREQUENTLY ASKED QUESTIONS

1. The operated flight varies in operating time due to seasonal weather changes in wind or periods with or without de-icing. Can I always rely on justification?

No, only in case where you could not retime your series of slot(s) or obtain appropriate slot(s). Also, if structural measures can be taken to avoid the slot infringement, the airline is required to do so. If the block times at both ends of the route can be adjusted so the slot violation can be avoided, the airline is required to take appropriate measures. Slot violations, caused by leaving before schedule are seen as avoidable, so no justification is possible.

2. Can I get an administrative fine for my first slot misuse violation in the Netherlands or do I always get a warning first?

Please see the intervention scheme of ACNL and CAA-NL at paragraph 2.3.1. For consideration and definitions of repeatedly and intentionally, please see paragraph 2.2.

3. Can one slot misuse violation already affect my slot portfolio?

It may depend on factors such as, but not limited to, type of misuse, repetitiveness and combination with other types of misuse. The overview in paragraph 2.2. includes the interventions per type of misuse and the definitions of repeatedly

4. Are airlines heard for redress before an administrative fine is imposed?

Yes, in cases where a justification is possible the inspector of the CAA-NL shall actively point the airline to its right to apply for justification. If justification can be granted the violation is justified and no fine shall follow. If the violation is not allegeable for justification and the inspector reports a fine to the 'fine agency' (Bureau Bestuurlijke Boete), the CAA-NL shall give the airline the opportunity for redress before imposing the fine. The Fine report is sent to the airline to ask for redress before the actual fine is imposed.

5. Can enforcement by ACNL and CAA-NL lead to double enforcement?

This might happen in case a violation is related to more than one type of misuse. For each type of misuse the respective violation will be enforced. It is also possible to combine an (punitive) administrative fine for violations which already took place with an (preventive) order subject to a penalty for non-compliance.

6. How is the role and the task of ACNL different then CAA-NL and vice versa?

The roles of ACNL and CAA-NL are extensively explained in paragraph 3.1 of this Slot Enforcement Code. In addition, in the overview in paragraph 2.2 is for each type of misuse explained which intervention is done by ACNL or CAA-NL. CAA-NL does not enforce the 'use it or lose it rule'.

7. How is slot monitoring conducted?

ACNL: all details can be found in the section Slot Monitoring at www.slotcoordination.nl

CAA-NL: all details can be found in the section Aviation – Slot Misuse Enforcement at <https://english.ilent.nl>