

BIJLAGE 1: ACTUALISATIE UITVOERINGSAGENDA LUCHTVAARTNOTA

	Actie		Oorspronkelijke planning Luchtvaartnota	Wie	Actualisatie
1. Concurreren					
Paragraaf 4.2 Bevorderen en optimaliseren concurrentie voorwaarden en markttoegang	1	Herziening en upgrade van de Nota Vergunningenbeleid. Onderdeel hiervan is herziening van het luchtvaartpolitieke kader met daarbij onder meer de invulling van het stimulerings - en selectiviteitsbeleid.	2010 gereed. Effect in de periode tot 2012/2020.	Het Rijk (voortouw VenW) met consultatie van de stakeholders.	Gereed in 2011/2012.
	2	Opstellen van een nieuwe Nota Vracht en Logistiek. Deze gaat in op de effecten van de actualisering van het Gateway to Europe concept en vraagt aandacht voor de specifieke positie van luchtvracht en de logistieke keten.	Najaar 2009. Effect in de periode tot 2012/2020.	Het kabinet (voortouw VenW) met consultatie van de stakeholders.	In plaats van een afzonderlijke nota wordt deze geïntegreerd met de bedrijfslevennota, die medio 2011 door de minister van EL&I wordt uitgebracht
	3	Uitvoering van een evaluatie van de tariefregulering zoals opgenomen in de wet van 26 juni tot wijziging van de Wet Luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol en een beleidsmatige analyse van de verhouding tussen overheid en Schiphol.	Start 2009, afronding 2010	Het Rijk (voortouw VenW)	Gereed eind 2011.
	4	Ten aanzien van het borgen van de consumentenbelangen wordt een Geschillencommissie ingesteld.	2009 en begin 2010. Effect in de periode tot 2012/2020.	Het Rijk (VenW).	Gereed begin 2012.
4.3 Sturen op kosten	5	Kostenreducerende maatregelen Schiphol. 1) vliegbelasting per 1 juli 2009 door kabinet op nul gesteld 2) Reorganisatie van Schiphol, waarbij het personeelsbestand tussen de 10-25% zal worden gereduceerd; 3) Verder zijn in lijn met de wens van het kabinet om de luchthaventarieven terug te brengen - per 1 april 2009 de tarieven door Schiphol verlaagd (ten opzichte van 1 november 2008) met een percentage van gemiddeld 9%. 4) Voor 1 juli zal Schiphol nog verdere maatregelen moeten treffen. Inmiddels heeft Schiphol een derde tranche van kostenreducerende maatregelen aan het kabinet toegezegd. Deze tranche zal zo snel mogelijk op zijn merites worden beoordeeld om op de kortst mogelijke termijn definitieve conclusies te trekken in het kader van het totale pakket aan kostenreducerende maatregelen.	Vanaf 2009. Effect in de periode tot 2012/2020.	Het Rijk en Schiphol.	1) Afgerond 2) Op schema 3) Afgerond 4) Afgerond Naar aanleiding van het Regeerakkoord, samen met MinFin blijvende aandacht voor concurrerend kostenniveau

	Actie		Oorspronkelijke planning Luchtvaartnota	Wie	Actualisatie
	6	Onderzoeken van de mogelijkheden voor kostenbesparing op het gebied van de beveiliging (security) om een concurrerend kostenniveau met daarbij een optimale kwaliteit te blijven handhaven.	2009. Effect in de periode tot 2012/2020.	Het Rijk (VenW en Justitie) en de luchtvaartsector (in BPVS).	Gereed in 2010.
	7	LVNL voert een aanzienlijke kostenreductie door. LVNL heeft een personele reductie van 100 fte en 5% kostenreductie aangekondigd. De kostenreductie wordt gezien in het licht van de ambitie van dit kabinet, dat Schiphol als een van de grote hubs binnen het FABEC in elke vorm van samenwerking dient te beschikken over een luchtverkeersleidingcentrum ter plaatse dat kwalitatief hoogwaardige diensten verleent zoals de LVNL op dit moment doet.	Eind 2010. Effect in de periode tot 2012.	LVNL.	Gereed
2. Accommoderen					
Paragraaf 5.2 Luchthavens in perspectief van gebiedsontwikkeling	8	Om het perspectief van gebiedsontwikkeling voor Schiphol verder uit te werken stelt het kabinet een Structuurvisie voor de Mainport Schiphol en de regio op. Met de Structuurvisie neemt het Rijk de regie op zich om een integrale ruimtelijk-economische visie te geven op gebiedsontwikkeling op en rond de luchthaven Schiphol en deze te koppelen aan een samenhangend luchtruimontwerp voor Schiphol. Deze inzet wordt opgenomen in een brief, die na het verschijnen van de Luchtvaartnota aan de Tweede Kamer wordt aangeboden.	Start 2009 (inclusief aanbieden van brief met gewijzigde inzet). Effect in de periode tot en met 2020 en na 2020.	Het Rijk (voortouw VenW) in samenwerking met de stakeholders en de regionale en lokale overheden.	Loopt
	9	Aldersadviezen Eindhoven en Lelystad Voor de periode tot en met 2020 kiest het kabinet, afgestemd op de marktontwikkelingen en op basis van een proces met de regio onder leiding van de heer Alders, voor het bieden van extra ruimte voor 70.000 point-to-point (niet-mainportgebonden) vliegtuigbewegingen op Eindhoven en Lelystad.	2009 (planning is dat het advies van de heer Alders voor de zomer van 2009 gereed is). Effect in de periode tot 2020/na 2020.	De heer Alders en de betrokken partijen in de regio Eindhoven en Lelystad.	Eindhoven gereed. Lelystad gereed in 2011.
Paragraaf 5.3 Luchthavens in perspectief van het netwerk	10	Instellen van een stelsel van samenwerkende luchthavens ten behoeve van het internationale verbindingennetwerk dat gericht is op het realiseren van een complementaire functie in de optimale verdeling van het luchtverkeer ten behoeve van het internationale verbindingennetwerk.	2009. Effect in de periode tot 2020/na 2020.	Exploitanten luchthavens Schiphol, Eindhoven, Lelystad en Rotterdam. Het Rijk faciliteert.	Gereed in 2011.
	11	Uitvoering Convenant Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol. In het convenant zijn onder andere afspraken gemaakt over de selectieve ontwikkeling van Schiphol. Om deze selectieve ontwikkeling	Vanaf 2009. Eerste bijeenkomst van het overleg tussen Schiphol en het Rijk vindt medio	De stimuleringsmaatregelen en restrictieve maatregelen worden door de NV Luchthaven Schiphol voorbereid (waarbij	Op schema

	Actie		Oorspronkelijke planning Luchtvaartnota	Wie	Actualisatie
		<p>vorm te geven moeten twee sporen in samenhang worden voorbereid: (1) stimuleringsmaatregelen voor ontwikkeling op de luchthavens van nationale betekenis en restrictief beleid voor Schiphol en (2) noodzakelijke capaciteit en functies op luchthavens van nationale betekenis. Er is bepaald dat er tweemaal per jaar overleg wordt gevoerd tussen het Rijk en Schiphol over de voortgang van de uitvoering van de afspraken uit het convenant, de marktontwikkelingen en de capaciteitsontwikkelingen en de daaraan verbonden procedures.</p>	2009 plaats.	het Rijk vanuit de gewenste effectiviteit betrokken is). De noodzakelijke capaciteit en functies op luchthavens van nationale betekenis worden door het Rijk (samen met andere benodigde partijen) voorbereid. Hierbij geldt dat het lopende traject (advisering door de heer Alders) voor de gewenste ontwikkeling van de luchthavens Eindhoven en Lelystad richtinggevend is.	
Paragraaf 5.4 Gerichte ontwikkeling van luchthavens	12	<ol style="list-style-type: none"> 1) Het kabinet borgt de ruimtelijke reservering parallelle Kaagbaan via een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) 2) en zorgt voor efficiënt ruimtegebruik door een tijdelijke aanleg van de provinciale weg N201 over de reservering mogelijk te maken, tot een besluit is genomen over de parallelle Kaagbaan. 3) Het kabinet zal in de Structuurvisie voor de Mainport Schiphol en de regio een scherpere analyse geven van de maatschappelijke kosten en baten van de (reservering van de) Parallele Kaagbaan. 	Eind 2009 AMvB. Analyse naar kosten en baten in de Structuurvisie voor de Mainport Schiphol en de regio (start 2009). Effect in de periode voor/na 2020.	Het Rijk (voortouw VenW).	<ol style="list-style-type: none"> 1) Gereed in 2011. 2) Afgerond 3) Op schema
	13	Invulling geven aan actie 6 uit het Actieplan Sneller en Beter: doorvertaling advies Sneller en Beter (Elverding) naar andere infrastructurele projecten. Dit wordt voor zes luchthavens van nationale betekenis (Lelystad, Rotterdam, Eelde, Maastricht, Twente en de militaire luchthaven Eindhoven) door het Rijk nader onderzocht.	2009 en 2010	Het Rijk (voortouw VenW).	Op schema
	14	Volledige inwerkingtreding en implementatie van de wet RBML. Omzetten van aanwijzingsbesluiten voor de luchthavens van nationale betekenis en decentralisatie van luchthavens van regionale betekenis.	Volledige inwerkingtreding vindt plaats rond de zomer van 2009 en de implementatie (inclusief het omzetten van aanwijzingsbesluiten) vanaf 2009. Effect in de periode tot 2020/na 2020.	Het Rijk (voortouw VenW) in samenwerking met provincies en de betreffende luchthavens.	Decentralisatie van luchthavens van nationale betekenis: Gereed in 2011, 1 ^e luchthavenbesluit uiterlijk 1 november 2014. Decentralisatie van luchthavens van regionale betekenis: gereed in 2010/2011

	Actie		Oorspronkelijke planning Luchtvaartnota	Wie	Actualisatie
	15	Om te komen tot snellere besluitvorming wordt ingezet op: a) Succesvolle maatregelen voor zinvolle effectbepaling van weginfrastructuurprojecten (acties 21 en 22 uit het Actieplan Sneller en Beter) waar mogelijk toegepast op luchthavenprojecten; b) Een effectieve accommodatie van vluchten voor hulpdiensten (bijvoorbeeld politie- en traumahelikopters), ook in de nacht, zonder dat hiervoor tijdrovende besluitvormingsprocedures moeten worden doorlopen.	2009 en 2010	Het Rijk (voortouw VenW).	a. Gereed b. Gereed in 2011
	16	Het Rijk zal zijn rol als bevoegd gezag scherper afbakenen, met name door de beoordeling van aanvraag, onderbouwing en belangenafweging explicieter in het proces te markeren. Wijzigingen in de wijze waarop besluitvorming tot stand komt, worden door het Rijk vertaald naar onder andere een spelregelkader voor luchthavenbesluiten en een toetsingskader voor de kwaliteitsborging van beslisinformatie.	PM	Het Rijk (voortouw VenW).	Op schema: actie is in 2010 gestart en loopt door in 2011.
	17	Opstellen van een beleidskader voor het gebruik van regeringsvluchten. Het kader wordt voorzien van een monitoringsarrangement, dat het mogelijk maakt de naleving van het kader te handhaven.	PM	Het Rijk (voortouw VenW).	Gereed
	18	Voor de luchthaven Maastricht wordt meer ruimte voorzien bij het verkrijgen van landingsrechten en het aantrekken van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen. Met een aantal landen worden specifieke akkoorden voorzien om hier invulling aan te geven. In de Vergunningennota zal deze specifieke positie van Maastricht verder worden uitgewerkt.	2010, wanneer de Vergunningennota wordt opgeleverd.	Het Rijk (voortouw VenW).	Zie actie1.
	19	Voorbereiden van het besluitvormings- en verkoopproces voor de luchthaven Twente.	Proces is gestart, planning is om dit eind 2009 af te ronden. Effect in de periode tot 2020/ na 2020.	Het Rijk (voortouw VenW), in overleg met regionale partners.	Regio en Rijk hebben voorkeur uitgesproken voor luchthavenontwikkeling. Grond is 1 december jl. overgedragen aan de regio. Rijk kijkt mee met aanbestedingsproces.
Paragraaf 5.5 Goede landzijdige bereikbaarheid	20	Om de kwaliteit van de landzijdige bereikbaarheid voor de luchthavens Schiphol, Eindhoven en Lelystad (als onderdeel van het stelsel van samenwerkende luchthavens ten behoeve van het internationale verbindingennetwerk) te kunnen beoordelen, stelt het Rijk bereikbaarheidsindicatoren op, die zijn toegesneden op de wensen van gebruikersgroepen van	2009	Het Rijk (voortouw VenW).	Gereed in 2011.

	Actie		Oorspronkelijke planning Luchtvaartnota	Wie	Actualisatie
		deze luchthavens. Vertrekpunt voor de bereikbaarheid van luchthavens vormen twee uitgangspunten, te weten (1) het behouden dan wel vergroten van het catchment area van de luchthavens en (2) het zorgen voor robuuste, snelle en attractieve verbindingen van en naar luchthavens.			
	21	Rijk en regio borgen dat in besluitvorming over relevante infrastructuurprojecten een koppeling wordt gelegd met (toekomstige) luchthavenontwikkelingen. In het kader van het programma Randstad Urgent wordt dit al voor de luchthavens Schiphol en Lelystad gedaan, door een expliciete koppeling te leggen met OV-SAAL, de woningbouwopgave Almere en de natuurontwikkeling IJmeer/Markermeer, via de RAAM-brief. Wanneer de noodzaak van investeringen in landzijdige bereikbaarheid van luchthavens aanwezig is, kunnen Rijk en regio ervoor kiezen dit punt op te nemen in gebiedsagenda's, die Rijk en regio opstellen in het kader van de gebiedsgerichte aanpak van het MIRT.	Start 2009. Effect in de periode tot 2020/ na 2020.	Het Rijk (VenW) en regio	Op schema.
Paragraaf 5.6 Goede luchtzijdige bereikbaarheid	22	Het kabinet werkt op termijn toe naar een 'dynamische sectorisatie' voor het luchtruim. Hiertoe is in 2008 een planningseenheid (AFMU) opgericht welke ernaar streeft het civiel-militaire luchtruim uit te breiden naar een strategisch, pretactisch en tactisch gebied. Bezien wordt op welke wijze vroegtijdige afstemming van militair en civiel luchtruimgebruik en –behoefte bijdraagt aan flexibel gebruik van luchtruim. Voor deze actie geldt dat een NSA toets wordt uitgevoerd.	2011. Effect in de periode tot 2020/ na 2020.	Het Rijk (VenW en Defensie), LVNL, militaire luchtverkeersleiding en MUAC.	Op schema.
	23	Het creëren van een extra (civiele) route naar het zuidoosten en het realiseren van een grensoverschrijdend militair oefengebied boven Oost-Nederland en Duitsland. De extra luchtroute naar het zuidoosten zal pas worden gerealiseerd, onder voorwaarde dat het grensoverschrijdend oefengebied is gerealiseerd.	Voor 2012. Effect in de periode tot 2020.	Het Rijk (VenW en Defensie) in samenwerking met de LVNL, militaire luchtverkeersleiding en MUAC.	Gereed in 2014-2015.
	24	Ontsluiting Eindhoven en Lelystad en oplossen interferentie verkeer naar Schiphol	Voor 2012. Effect in de periode tot 2020/ na 2020.	LVNL, Militaire Luchtverkeersleiding, en het Rijk (VenW en Defensie).	Op schema. Zie punt 30 (luchtruimvisie)
	25	Acties betreffende nieuw concept luchtverkeersleiding: A. Vereenvoudiging routestructuren luchtruim CDA's B. Onderzoek ophogen transition altitude en TMA ondergrens C. Voor deze actie geldt dat een NSA toets wordt uitgevoerd.	Ad a en b: 2020 Ad c: 2010	Het Rijk (voortouw VenW) in samenwerking met LVNL, MUAC en militaire luchtverkeersleiding.	A en B: Op schema. C: Vertraagd. Gereed 2012.

	Actie		Oorspronkelijke planning Luchtvaartnota	Wie	Actualisatie
	26	Formele civiel-militaire samenwerking ten aanzien van NSA functies.	Eind 2009. Effect in de periode tot 2012/ tot 2020.	IVW, MLA, het Rijk (VenW en Defensie).	Gereed eind 2010.
	27	Uitwerken mogelijkheden voor contingency, besluitvorming en uitvoering.	Besluitvorming 2009, implementatie uiterlijk 2012 gereed. Effect in de periode tot 2020.	LVNL (i.s.m. MUAC en militaire luchtverkeersleiding).	Besluitvorming 2011-2012.
	28	Onderzoeken van de mogelijkheden van een civiel-militaire samenwerking in de luchtverkeersdienstverlening.	2010. Effect in de periode tot 2020.	Het Rijk (VenW en Defensie) en LVNL.	Op schema.
	29	Nader uitwerken Nederlandse inzet in SES en FABEC. Het kabinet zet in ieder geval actief in op SES en op pro-actieve implementatie van Europese ontwikkelingen.	2009. Effect in de periode tot 2020/ na 2020.	Het Rijk (VenW en Defensie), LVNL, MUAC, Militaire luchtverkeersleiding, luchtruimgebruikers.	Op schema.
	30	Herindeling luchtruim waarbij de koppeling wordt gemaakt met luchthavenontwikkeling (koppeling ontwikkelingen grond en lucht). De herindeling van het luchtruim wordt daarvoor integraal benaderd met gebiedsontwikkeling.	2010	Het Rijk (VenW en Defensie), LVNL en de regio's.	Luchtruimvisie (incl uitvoeringsagenda en Luchtruimhoofdstructuur) eind 2011
	31	In verband met de hoge kosten van luchtverkeersleiding wil het Rijk vormen van flexibele, kostenefficiënte, vraaggericht luchtverkeersleiding verkennen, passend bij het gebruik van een specifieke luchthaven.	2010	Het Rijk (VenW), LVNL.	Op schema.
	32	Evaluatie heffingenbeleid. Bij deze evaluatie wordt onder andere bezien of met het huidige beleid wordt voldaan aan de doelstelling van kostendekkendheid van de geleverde dienstverlening per luchthaven.	2010	Het Rijk (VenW), LVNL.	Op schema.
Paragraaf 5.7 Gerichte accommodatie General Aviation	33	Op nationaal niveau wordt door de betrokken departementen (ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS), ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK), VROM, ministerie van Defensie en VenW) een beleidskader "Lucht voor hulpdiensten" opgesteld, die een adequate inzet van luchtvervoer voor hulpdiensten vanaf luchthavens van nationale en regionale betekenis borgt.	Start 2009	Het Rijk.	Gereed in 2011, zie actie 15b.
	34	Opstellen van beleidsnota voor General Aviation.	2009. Effect in de periode tot 2020/ na 2020.	Het Rijk (voortouw VenW) met consultatie van de stakeholders.	Met het opstellen van de strategische besprekingsagenda samen met het platform General Aviation is deze actie

	Actie		Oorspronkelijke planning Luchtvaartnota	Wie	Actualisatie
					afgerond.
3. Excelleren					
Paragraaf 6.2 Nationale en internationale effecten: klimaat en CO2 uitstoot	35	Implementatie van het ETS voor de luchtvaart.	Invoering in 2012.	Het Rijk (VROM en VenW), in consultatie met stakeholders.	Inwerkingtreding op 1 januari 2012.
	36	Uitvoering van het sectorakkoord "Duurzaamheid in beweging".	Vanaf 2009.	Het Rijk (VenW en VROM), in samen met Schiphol en Air-France/KLM.	Op schema.
Paragraaf 6.3 Regionale effecten: geluidbelasting, kwaliteit leefomgeving, natuur en ruimtelijke ordening	36	Het kabinet heeft een bijdrage van € 10 miljoen geleverd aan de acties in het kader van het Convenant Omgevingskwaliteit, waarbij de bijdrage van het kabinet gericht is op gebiedsgerichte projecten. De stichting Bevordering kwaliteit leefomgeving regio Schiphol is belast met de uitvoering van de maatregelen uit het Convenant Omgevingskwaliteit om de leefbaarheid te bevorderen. In het Aldersadvies is aangekondigd dat er voor de periode 2012-2020 een tweede tranche aan de orde kan zijn afhankelijk van het succes van de gekozen aanpak, getoetst aan de criteria uit het convenant, het proces en het beschikbaar komen van projecten. Daarna is besluitvorming over een tweede tranche aan de orde.	2012.	Provincie Noord-Holland, het Rijk en Schiphol.	Op schema.
	37	Uitvoering van de afspraken uit het Aldersadvies Schiphol, waaronder de implementatie van het nieuwe normen en handhavingstelsel.	1 mei 2010 start proefdraaien met het nieuwe stelsel voor 2 jaar. In 2012 besluitvorming over invoering en opstellen wetsvoorstel.	Het Rijk (VenW en VROM) in overleg met partijen van de Alderstafel.	Start experiment op 1-11-2010. Besluitvorming in 2012/2013.
	38	Voorstellen ontwikkelen voor het aanpassen van de huidige vorm van het gelijkwaardigheidsbeginsel om na 2020 het 50/50 principe mogelijk te maken voor geluid en het onderzoeken van mogelijkheden om prikkels voor andere milieueffecten in te bouwen (zoals luchtkwaliteit).	Opstarten onderzoek in 2010. Effect in de periode na 2020.	Het Rijk (VROM en VenW).	Op schema.
	39	Evaluatie van het beperkingengebied uit het LIB en de Nota Ruimte (de 20 Ke) en het isolatiegebied.	Gelijktijdig met de implementatie van het nieuwe normen en handhavingstelsel. Effect	Het Rijk (VROM en VenW), samen met de partijen aan de Alderstafel.	Op schema.

	Actie		Oorspronkelijke planning Luchtvaartnota	Wie	Actualisatie
			in de periode tot 2020.		
Paragraaf 6.4 Lokale effecten: luchtkwaliteit en grondgeluid	40	Als een verdere groei van zowel Schiphol als de luchthavens van nationale betekenis leidt tot verslechtering van de luchtkwaliteit, zal samen met de luchtvaartsector, al dan niet binnen het kader van het NSL, inventief naar maatregelen worden gezocht die de verslechtering compenseren.	Bij elk besluit over de uitbreiding van een luchthaven.	De luchthavens zijn zelf verantwoordelijk voor het nemen van maatregelen die specifiek met hun groei samenhangen. Het aandeel van het kabinet in het verbeteren van de luchtkwaliteit bestaat uit de uitvoering van de maatregelen in het kader van het NSL.	Op schema.
Paragraaf 6.5 Borgen hoog niveau veiligheid	41	Voor de meest risicovolle activiteiten worden concrete en meetbare veiligheidsdoelstellingen geformuleerd (Target Level of Safety) ten behoeve van de nieuwe Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid en het State Safety Program (volgens de richtlijnen van ICAO).	Eind 2009. Effect in de periode tot 2020.	Het Rijk (voortouw VenW) met decentrale overheden en betrokken partijen vanuit het bedrijfsleven.	Gereed begin 2011.
	42	<i>Ontwikkelen risicogerichte benadering</i> Om tot een gericht preventief veiligheidsbeleid te komen is nader inzicht in de risico's en hun onderlinge samenhang in het totale luchtvaartproces nodig. Dit geschiedt onder andere door de ontwikkeling van beleidsondersteunende instrumenten die de veelheid aan databases kunnen analyseren. <i>Stimuleren van voortdurende kennisontwikkeling</i> Voortdurende kennisontwikkeling en vernieuwing van techniek en procedures zijn voorwaarden om goede prestaties te kunnen blijven leveren en worden vanuit de overheid toegejuicht en gestimuleerd. De aanwezigheid in Nederland van hoogwaardige, en binnen de EU toonaangevende kennisinstellingen, is hiertoe van belang.	Korte termijn (2009 en 2010).	Het Rijk ontwikkelt de risicogerichte benadering in overleg met alle betrokken decentrale overheden en marktpartijen. Kennisontwikkeling vindt plaats met het NLR, TNO en het Trainingscentrum JAA te Hoofddorp.	Voorjaar 2011.
Paragraaf 6.6 Inzetten op kennis en innovatie	43	Het kabinet heeft het initiatief genomen om in samenwerking met de luchtvaartpartijen en kennisinstellingen te komen tot een kennis- en innovatie agenda voor de Nederlandse luchtvaart- en vliegtuigbouw welke zal aansluiten bij internationale kennis- en innovatietrajecten als SESAR en de kaderprogramma's van de EC voor innovatie en technologieontwikkeling.	Zomer 2009.	Het Rijk (voortouw VenW) in samenwerking met luchtvaartpartijen en kennisinfrastructuur.	Voortouw uitvoering ligt bij sector / EL&I.
Paragraaf 7.2 Uitgangspunten besturingsmodel	44	Inzetten van overlegstructuren zoals de Alderstafel, onder andere voor de meer op gebiedsontwikkeling gerichte Structuurvisie voor de Mainport Schiphol en de regio en voor de Taskforce routestructuur;	2009. Effect in de periode na 2020.	Het Rijk (voortouw VenW).	Op schema.

	Actie		Oorspronkelijke planning Luchtvaartnota	Wie	Actualisatie
	45	Het Rijk start een brede beleidsanalyse om te bezien of en hoe prestatie­sturing kan worden geïntroduceerd voor luchtvaartpartijen. Dit in samenhang met het ontwerp van het nieuwe normen- en handhavingstelsel en de evaluatie van de exploitatiewet.	2009. Effect in de periode tot 2020.	Het Rijk (voortouw VenW).	Start in 2011.
	46	In 2010 wordt een start gemaakt met prestatie­sturing van LVNL, in eerste instantie vooral om prestatie­sturing gericht op de dienstverlening van LVNL aan het luchtverkeer van, naar en op Schiphol.	2010. Effect in de periode tot 2020.	Rijk in nauw overleg met LVNL.	Gereed.
	47	Een herijking van taken van de LVNL wordt gestart.	2009/2010. Effect in de periode tot 2020.	Het Rijk (voortouw VenW).	Op schema.