

**Bijlage 9. Evaluatie convenant selectiviteit (bijlage bij advies commissie Shared Vision)**

Art	Overeenkomst	Implementatie
2.3	Voor 31 december 2015 of zoveel eerder als de grens van 95% van 510.000vtb bereikt wordt, <b>35.000 vtb extra ruimte gerealiseerd</b> op regionale luchthavens.	-10.000 extra op Eindhoven vóór 2015 (per 2015 15.000vtb extra op Eindhoven en per 2016 25.000 extra op Lelystad en per 2020 20.000 extra op Lelystad). <i>In het alternatieve pakket voor de CDA's in de late avond is in 2012 afgesproken de 95% te verlagen naar 90%.</i>
2.4	Voor 31 december 2012, of zoveel eerder als de grens van 95% van 510.000vtb bereikt wordt, <b>besluitvorming over implementatie stimuleringsmaatregelen</b> (met uitzondering van de maatregelen uit artikel 4 en 5).	-Matrix met instrumentarium opgesteld door Stuurgroep selectiviteit (Rijk, Schiphol, KLM). Alderstafel en Kamer zijn hierover inmiddels geïnformeerd. Verkeersverdelingssysteem wordt uitgewerkt.
2.5	Voor 31 december 2012, of zoveel eerder een of meerdere Partijen dat noodzakelijk achten, bovenop de realisatie onder 2.3, <b>besluitvorming voorbereiden over verdere capaciteitsuitbreiding</b> op regionale luchthavens.	De besluitvorming is voorbereid voor een ontwikkeling Eindhoven tot 25.000 extra middels een kabinetsstandpunt; voor Lelystad is een kabinetsstandpunt voor een ontwikkeling met 45.000 extra vliegtuigbewegingen genomen in de tweede helft van 2012.
2.6	Uitbreiding van operaties op specifieke regionale luchthavens vereist een aanpassing van het <b>luchtruim</b> opdat het verkeer van en naar Schiphol geen hinder ondervindt. De Minister van VenW zal zich inspannen dit te realiseren. Verder dienen Partijen zich in te spannen voor een adequate beschikbaarheid van start- en <b>landingsbanen, luchtverkeersleiding- en grondafhandelings-capaciteit, conform de specificaties van het niet-mainportgebonden verkeer</b> en voor goede <b>landzijdige ontsluitingen</b> van de regionale luchthaven(s).	Deze elementen maken onderdeel uit van de voorbereiding van de formele luchthavenbesluiten zoals bedoeld onder 2.5. -Luchtruimstudie Lelystad voor inpassing is gereed; -Business case exploitant is bij Eindhoven definitief en bij Lelystad in afrondende fase. Overleg met niet-mainportgebonden verkeer wordt opgestart voor overleg hierover. -Landzijdige ontsluiting via convenant met regio vastgelegd voor Eindhoven; voor Lelystad is een dergelijk convenant voorzien voor 31 december 2012.
2.7	Partijen spreken af om, bij het gradueel en oplopend beschikbaar komen van capaciteit op regionale luchthavens, de op Schiphol opererende luchtvaartmaatschappijen op te roepen om, hun eigen niet-mainportgebonden verkeer te stimuleren gebruik te maken van deze regionale capaciteit.	Een eerste stap die hierin gezet kon worden en vervolgens ook gezet is, is de ontwikkeling van Transavia op Eindhoven.

3.1	<p>Schiphol Group ontwikkelt voor 2012 een pakket <b>stimuleringsmaatregelen</b> en operationele restricties waardoor het voor <b>niet-mainportgebonden verkeer</b> dat vanaf de luchthaven Schiphol opereert aantrekkelijk wordt om gebruik te maken van de uitbreiding van de <b>regionale luchthavencapaciteit</b></p>	<p>-enerzijds is een matrix met maatregelen voor stimulering ontwikkeld. -anderzijds is in de praktijk in deze periode een programma van aviation marketing beleid gevoerd.</p>
4.1 4.2	<p>Schiphol Group werkt in samenwerking met de relevante Partijen en andere betrokkenen een voorstel uit op basis waarvan bij toewijzing van nieuwe slots het <b>hub- en mainportgebonden verkeer gestimuleerd</b> wordt. Schiphol Group zet dit voorstel om in een <b>lokaal richtsnoer voor slotallocatie</b> en zij legt dit voorstel uiterlijk 1 april 2009 voor aan het coördinatiecomité en bevordert dat het comité een overeenkomstige regeling ter goedkeuring en bekrachtiging voorlegt aan de minister van VenW.</p>	<p>Een voorstel is vastgesteld in de Stuurgroep van 27 januari 2012 en inmiddels als priority rule van kracht. Voor de Mainport zijn met name de long haul bestemmingen van belang. In geval van concurrerende slotaanvragen geldt als additioneel verdeel criterium dat prioriteit kan worden gegeven aan connecterende long haul services die bovendien Mainport gebonden zijn. Deze maatregel is op grond van de IATA uitvoerbaar en heeft effect bij concurrerende slotaanvragen.</p>
5.1 – 5.4	<p>Schiphol Group werkt in een voorstel uit op basis waarvan bij toewijzing van nieuwe slots voorrang wordt gegeven aan luchtvaartmaatschappijen waarvan vliegtuigen niet als „<b>onderkant Hoofdstuk 3</b>“ kunnen worden aangemerkt en zet dit voorstel om in een lokaal richtsnoer voor slotallocatie en legt dit voorstel uiterlijk 1 april 2009 voor aan het coördinatiecomité.</p>	<p>Het voorstel voor het richtsnoer is begin april 2009 besproken tijdens het vooroverleg van het coördinatie comité. Voorstel voorrang slots is opgesteld. Voorstellen zijn bedoeld om uitfasering onderkant H3 te bespoedigen. In huidige markt heeft richtsnoer geen effect. I.c.m. met daling in de markt zijn er geen aanvragen voor slots met onderkant H3 vliegtuigen. Wel stringente operationele restricties en tariefdifferentiatie geïmplementeerd. Zie luchtvaartnota pagina 90.</p>