

## Bijlage 3 Persbericht BRS

### Groei? Eerst rechtszekerheid inwoners

30 november 2018

**De Bestuurlijke Regiegroep Schiphol (BRS), onder leiding van gedeputeerde Adnan Tekin (Schiphol), blijft ook na het lezen van de concept MER vasthouden aan de eerder gepubliceerde inzet van de BRS. Geen vlucht naar voren, eerst juridische borging van het huidige stelsel tot 500.000 vluchten en de openstelling van Lelystad als onderdeel van de afspraken over selectiviteit.**

Gedeputeerde Adnan Tekin en voorzitter BRS: "Ik ben heel blij dat de concept-MER nu eindelijk voor iedereen openbaar is, want daar hebben wij op gehamerd. Wij willen snel af van het huidige gedoogbeleid en willen het huidige stelsel vastleggen in een LVB en het LIB. Geen vlucht naar voren voordat dit is vastgelegd. Het is tijd dat de inwoners eindelijk rechtszekerheid krijgen, daar maken wij ons hard voor."



De hub-functie van Schiphol staat wat de BRS betreft niet ter discussie, maar op dit moment zijn er nog te veel onderwerpen, zoals gezondheid, CO<sub>2</sub>, geluidshinder en veiligheid, waarover in de komende jaren in het kader van de luchtvaartnota nadere afspraken over moeten worden gemaakt.

De MER laat goed de spanning zien binnen de huidige afspraken. Volgens de gelijkwaardigheidscriteria is er inderdaad ruimte voor groei. Maar het verhaal binnen de contouren laat ook zien dat de belasting binnen de contouren (het gemiddeld aantal uren per dag dat de diverse banen worden gebruikt, de intensiteit van dat baangebruik) enorm is toegenomen. Dat is ook het signaal dat er vanuit de omgeving steeds naar voren komt. De vliegtuigen zijn wel stiller, maar door de toename van het aantal bewegingen is het niet rustiger. Dat vraagt voor de toekomst wat de BRS betreft een andere grondslag voor de gelijkwaardigheidscriteria. Daarbij moet niet alleen geluid, maar ook de impact van de luchtvaart in de volle breedte worden betrokken.

Implementatie van de 50/50 is nu niet aan de orde, sturing op selectiviteit is immers nog steeds niet geregeld. Ook de regel van de vierde baan in deze vorm is niet toekomstbestendig. De essentie blijft wel de bescherming van het binnengebied. Daar moet de BRS garanties voor krijgen en tot die tijd blijft de regel gehandhaafd. Er moeten afspraken komen voor een gedeeltelijke nachtsluiting.

### **Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS)**

De BRS is een [samenwerkingsverband](#) (pdf, 34 kB) waarin 4 provincies en 43 gemeenten zijn vertegenwoordigd. Het doel van de BRS is om de belangen van de regio bij het Rijk en bij de luchtvaartsector te behartigen als het gaat om de ontwikkeling van de luchtvaart en luchthaven in relatie tot de omgeving en daarin gezamenlijk op te treden.

[Inzet BRS t.b.v. advisering minister door College van Advies](#) (pdf, 372 kB)