



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. de minister
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Uw ref.

-

Onze ref.

u-26.001

Datum

13 januari 2026

Onderwerp: Advies MRS inzake baanonderhoud Schiphol 2026

Geachte heer Tieman,

In het kader van de ontheffingsaanvraag van Schiphol voor het baanonderhoud in 2026 heeft u de MRS gevraagd om advies uit te brengen over de volgende vraagstukken:

- i. Hoe beoordeelt de MRS de verschuiving van de geluidsbelasting door het aangepaste baangebruik?
- ii. In hoeverre zijn de door Schiphol voorgestelde maatregelen proportioneel om de te verwachten hinder voor het omschreven baanonderhoud te beperken?
- iii. Wat is de visie van de MRS op een beoordelingskader voor het ministerie, waarmee hinderbeperkende maatregelen kunnen worden beoordeeld?

Deze adviesvragen zijn zeer relevant voor de MRS. Hieronder wordt erop ingegaan.

i. Beoordeling verschuiving geluidsbelasting niet mogelijk door fout in berekeningen Schiphol

Door de oplettendheid van de MRS is een belangrijke fout in de berekeningen van Schiphol ontdekt. Het gaat om onjuist berekende geluidsbelasting in de handhavingspunten als gevolg van een softwarefout; dit is erkend door Schiphol. Hierdoor heeft de MRS de verschuiving van de geluidsbelasting onvoldoende kunnen beoordelen. De MRS adviseert u de aangevraagde vervangende grenswaarden niet te honoreren en bestaande controlemechanismen tegen het licht te houden. Dit wordt hierna toegelicht.

Tabel 17 van het Informatiedocument werkzaamheden Schiphol (hierna: het informatiedocument) laat de verwachte geluidsbelasting zien in de handhavingspunten. IenW heeft deze gegevens overgenomen in Artikel 2 van de Tijdelijke regeling groot baanonderhoud Schiphol 2026 (hierna: de Regeling). Uit analyses van de MRS blijkt dat ten opzichte van 2025 in 34 van de 35 handhavingspunten voor het etmaal een hogere geluidsbelasting wordt verwacht. Gemiddeld gaat het om een stijging van 1,9 dB(A) Lden en dat is fors. In maar liefst 15 handhavingspunten ligt de

verwachte geluidsbelasting zelfs boven de grenswaarde uit het Luchthavenverkeerbesluit (LVB). Dit zijn opvallende bevindingen, omdat het aantal vluchten nagenoeg gelijk is ten opzichte van 2025.

De MRS heeft daarom navraag gedaan bij lenW en bij Schiphol. Uit het antwoord van Schiphol bleek dat er een fout zat in de software die de geluidsbelasting berekende. Hierdoor viel de berekende geluidsbelasting hoger uit. Schiphol gaf aan dat er interne controles zijn uitgevoerd op de berekeningen. Verder heeft lenW de berekeningen door het NLR laten controleren. De controles van zowel Schiphol en lenW hebben er niet toe geleid dat de softwarefout is opgemerkt.

Bij het opstellen van de Regeling is lenW dus van onjuiste berekeningen uitgegaan en dit heeft een wezenlijke impact gehad. In de Regeling worden (terecht) geen hogere vervangende grenswaarden vastgesteld voor handhavingspunten waarvan, met inachtneming van het baanonderhoud, geen overschrijding van de grenswaarde wordt verwacht. Echter, vanwege de softwarefout laten de berekeningen vaker een verwachte overschrijding van de grenswaarden zien. Voor negen handhavingspunten waarvoor Schiphol met de foutieve berekeningen een overschrijding verwacht is in de Regeling een hogere grenswaarde opgenomen¹. Dat is mogelijk ten onrechte en de MRS adviseert daarom om géén hogere vervangende grenswaarden toe te kennen.

De constatering dat er een softwarefout in het rekenmodel zat, roept de vraag op of andere elementen uit de aanvraag wél kloppen. Ook roept het de vraag op of er in voorgaande jaren met correcte software is gerekend. Mogelijk zijn er in eerdere jaren hogere vervangende grenswaarden gehonoreerd op basis van onjuiste gegevens. Daarnaast zijn er mogelijk consequenties voor de handhaving, omdat Schiphol de geluidsbelasting aan de ILT rapporteert op basis van hetzelfde rekenmodel.

Vanwege het belang van deze kwestie heeft de MRS op 23 december 2025 een aparte brief geschreven aan lenW en daarin aangegeven dat de consequenties van deze softwarefout verder reiken dan alleen het baanonderhoud. Omwonenden moeten erop kunnen vertrouwen dat de data die lenW voor wet- en regelgeving gebruikt correct is. De MRS heeft daarom gevraagd om zowel opheldering over de oorzaak van de foutieve berekeningen als over de strekking en de gevolgen ervan, bijvoorbeeld voor de internetconsultatie van de Regeling.

Overige opmerkingen bij de Regeling

Daarnaast wordt bij een aantal handhavingspunten *geen* lagere vervangende grenswaarde vastgesteld, terwijl Schiphol die wel heeft aangevraagd. Het gaat om handhavingspunten 12, 13, 24, 25, 26 en 34. De keuze om de aangevraagde lagere grenswaarden wel of niet vast te stellen oogt inconsistent. In bijvoorbeeld handhavingspunt 2, 3 en 4 wordt wel een lagere grenswaarde vastgesteld. De MRS kan dit zonder toelichting niet beoordelen.

Verder is de onderbouwing van de aanvraag op onderdelen onvoldoende duidelijk om deze goed te kunnen beoordelen. Zo kiest Schiphol er dit jaar bijvoorbeeld voor om *wel* extra gebruik van de Buitenveldertbaan aan te vragen en dat *niet* te doen voor de Oostbaan, maar licht deze keuze niet toe. Het gebruik van die banen helpt vertragingen te voorkomen. Volgens Schiphol wordt zo balans gevonden tussen de operationele impact en de omgeving. Deze conclusie wordt echter niet onderbouwd met cijfers over het verwachte baangebruik. Het verkeersaanbod is bovendien onafhankelijk van de weersomstandigheden die zouden leiden tot inzet van de Buitenveldertbaan of de Oostbaan. Schiphol beschrijft in het informatiedocument niet waarom vertragingen in het ene geval wel en in het andere geval niet acceptabel zijn, noch hoe vaak beide situaties voorkomen.

¹ Het gaat om de volgende handhavingspunten: 18, 19, 20, 21, 23, 27, 28, 30 en 32.

ii. Beoordeling hindermitigerende maatregelen: er kan meer worden gedaan

De MRS vindt dat baanonderhoud onderdeel is van de normale bedrijfsvoering van de luchthaven en daardoor niet zou mogen leiden tot een toename van de geluidshinder. Toch ligt het aantal ernstig gehinderden ongeveer 2000 (+2%) hoger ten opzichte van de situatie zonder baanonderhoud in 2026. Er zal meer gedaan moeten worden om de hinder te verlagen.

Bij het opstellen van de maatregelen is rekening gehouden met de input van omwonenden zoals omschreven in de Baanonderhoudsstrategie². Hieronder wordt per maatregel een korte appreciatie gegeven.

1. *Opknippen van rijbaanonderhoud om meivakantie te ontzien*
Hoewel het slechts gaat om een temporele verschuiving van de hinder kan deze maatregel op steun van de MRS rekenen. Omwonenden zijn vaker thuis in de vakantieperiode en worden daardoor meer gehinderd door afwijkend baangebruik.
2. *Start- en landingsbanen beschikbaar maken in weekenden tijdens normaal onderhoud*
Hoewel het slechts gaat om een temporele verschuiving van de hinder kan deze maatregel op steun van de MRS rekenen. Omwonenden zijn vaker thuis in de weekenden en worden daardoor meer gehinderd door afwijkend baangebruik.
3. *Clustering van normaal onderhoud met rijbaanonderhoud*
Deze maatregel kan op steun van de MRS rekenen. Door het onderhoud te clusteren, wordt naar verwachting de duur van het onderhoud beperkt en daarmee de periode van verstoringen.
4. *Baanonderhoudsstrategie (BOS)*
De BOS is geen maatregel om de extra hinder als gevolg van het baanonderhoud in 2026 te mitigeren. Elementen uit de BOS worden bovendien opgevoerd als afzonderlijke maatregelen, zoals de clustering van het onderhoud en het ontzien van vakantie- en weekenddagen.
5. *Clusteren van raakvlakprojecten*
Deze maatregel kan op steun van de MRS rekenen. Door het onderhoud te clusteren, wordt naar verwachting de duur van het onderhoud beperkt en daarmee ook de periode van verstoringen.
6. *Onderzoek naar langer parallel starten naar het noorden bij verminderd zicht*
Dit is geen maatregel die gerelateerd is aan het baanonderhoud.
7. *Ontheffing aanvragen voor inzet starten 36C (Zwanenburgbaan) in de nacht tijdens normaal onderhoud aan de Polderbaan*
Hoewel de hinder wordt verplaatst, kan deze maatregel op steun van de MRS rekenen. Het alternatief is dat er nachtvluchten worden verplaatst naar een baan die normaal gesproken 's nachts nauwelijks wordt gebruikt en waar veel meer mensen hinder van ondervinden. Het is evident een vervelende maatregel voor de mensen die in de omgeving van de nachtelijke vertrekroutes vanaf de Zwanenburgbaan wonen.

² Vindplaats: <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-als-buur/baanonderhoudsstrategie/>.

8. *Beperken nachtelijke starts Kaagbaan in noordoostelijke richting bij kortdurend nachtelijk baanonderhoud aan de Polderbaan*

Hoewel de hinder wordt verplaatst naar de Zwanenburgbaan, kan deze maatregel op steun van de MRS rekenen. Het alternatief is dat er nachtvluchten worden verplaatst naar een baan die normaal gesproken 's nachts nauwelijks wordt gebruikt en waar veel meer mensen hinder van ondervinden. Het is evident een vervelende maatregel voor de mensen die in de omgeving van de nachtelijke vertrekroutes vanaf de Zwanenburgbaan wonen.

9. *Ontmoedigen van lawaaiige vliegtuigen*

Deze maatregel is genomen in het kader van de balanced approach. Hierdoor is het maximumaantal vluchten dat op Schiphol wordt toegestaan hoger uitgevallen. Deze maatregel is bovendien ook opgevoerd in de aanvraag voor het baanonderhoud in 2025.

De MRS constateert dat een deel van de voorgestelde maatregelen (nummer 4, 6 en 9) niet specifiek is gericht op het beperken van de extra hinder als gevolg van het baanonderhoud in 2026. Ze hebben een algemeen karakter. Maatregel 4 en 9 zijn bovendien al eerder door Schiphol opgevoerd als hindermitigerende maatregel. Deze drie maatregelen zouden niet moeten meewegen bij de beoordeling van de ontheffingsaanvraag van Schiphol.

De MRS is verder van oordeel dat meer kan worden gedaan om de hinder te beperken. In dat licht is het belangrijk dat de procedure voor toekomstige ontheffingsaanvragen wordt aangepast, zoals in het vorige MRS-advies over baanonderhoud is betoogd.

Bij de selectie van maatregelen maken Schiphol en LVNL afwegingen tussen bedrijfseconomische efficiëntie en de gevolgen voor de omgeving. De MRS vindt dat het omgevingsbelang in deze afweging zwaarder moet worden gewogen. Het ministerie van IenW zou zich in de voorbereidende fase actiever kunnen laten informeren over alternatieven en hun effecten, bijvoorbeeld door aan te sluiten bij werkgroepen van Schiphol.

Tot slot wijst de MRS erop dat de onderhoudsperiode in de toekomst kan worden verkort door gerichte inzet op het opleiden van meer gespecialiseerd personeel. Dat is een aanbeveling uit de review van Witteveen+Bos. Ook het (gedeeltelijk) doorwerken in de nacht kan bijdragen aan een kortere onderhoudsperiode. Dat Schiphol hier primair om kostenredenen van afziet, acht de MRS onvoldoende overtuigend gelet op de aanzienlijke hinder voor de omgeving.

iii. Introductie beoordelingskader hindermitigerende maatregelen

IenW vraagt om de visie van de MRS op een beoordelingskader voor de hindermitigerende maatregelen. Vooralsnog is niet duidelijk wat de status van het beoordelingskader wordt in relatie tot de ontheffingsaanvraag noch welke partijen betrokken worden bij het opstellen ervan. Wat de MRS betreft zou het doel moeten zijn om af te dwingen dat er geen extra hinder ontstaat vanwege het baanonderhoud. Er moet zo min mogelijk afgeweken worden van de normale situatie.

Voorspelbaarheid is een belangrijke factor voor de hinderbeleving van omwonenden. Hierna worden suggesties voor de verdere invulling van het beoordelingskader gedaan.

Ten eerste kan het beoordelingskader de extra hinder als gevolg van baanonderhoud begrenzen door bijvoorbeeld te kijken naar de verandering in het aantal mensen dat gehinderd en/of slaapverstoord wordt. Maatregelen die geen berekenbaar effect hebben, maar wel wenselijk zijn vanuit omgevingsperspectief, kunnen daarbij kwalitatief meegewogen worden.

Ten tweede kan de onderhoudsperiode opgenomen worden in het beoordelingskader. Schiphol is in 2026 ongeveer een derde van het jaar bezig met baanonderhoud (122 dagen); kortdurend onderhoud is daarin bovendien niet meegenomen. Door de onderhoudsperiode te begrenzen, krijgt Schiphol een prikkel om die zo kort mogelijk te houden. Dit biedt tegenwicht aan de bedrijfseconomische prikkels die de luchthaven nu heeft, wat bijvoorbeeld resulteert in de keuze om niet 's nachts te werken. Ook relevant daarbij is de gewenste clustering van werkzaamheden, die de aan onderhoud gerelateerde hinder beperkt. In het beoordelingskader zou de onderhoudsperiode meerjarig bekeken kunnen worden.

Ten derde zou het beoordelingskader oog moeten hebben voor de hindermitigerende maatregelen die zijn afgevallen (zie paragraaf 5.4 in het informatiedocument). Schiphol en LVNL moeten voldoende overtuigend beargumenteren waarom bepaalde maatregelen niet genomen kunnen worden.

Samenvattend

De voorgestelde hindermitigerende maatregelen passen logisch bij de afspraken die eerder met de Omgevingsraad Schiphol zijn gemaakt in het kader van de Baanonderhoudsstrategie. Wel constateert de MRS dat het voornamelijk gaat om *hinderverschuiving*. Het uitgangspunt zou moeten zijn dat er geen extra hinder optreedt door het baanonderhoud. Als de hindermitigerende maatregelen niet afdoende zijn om dit te bereiken, is een capaciteitsverlaging nodig. Als hiervoor niet wordt gekozen, dan is het belangrijk dat de onderhoudsperiode zo kort mogelijk is. De MRS adviseert u om dit op te nemen in het (nog te ontwikkelen) beoordelingskader.

Met vriendelijke groet,

Khadija Arib

Voorzitter Maatschappelijke Raad Schiphol