



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Maatschappelijke Raad Schiphol
t.a.v. Khadija Arib
Polarisavenue 15
2132 JH Hoofddorp

**DG Luchtvaart en
Maritieme Zaken**
Prog. dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol

Rijnstraat 8
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Uw kenmerk
u-26.001

Datum 26 februari 2026
Betreft Appreciatie advies MRS inzake baanonderhoud Schiphol 2026

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/36335

Geachte mevrouw Arib,

Hartelijk dank voor het advies¹ op de tijdelijke regeling rondom het groot baanonderhoud op Schiphol. U gaat in uw advies in op de drie door IenW gestelde vraagstukken. Daarbij gaat u ook in op de foutieve berekeningen die onderdeel waren van het verzoek van Schiphol. Met deze brief wordt puntsgewijs ingegaan op uw advies.

Adviesvraag IenW

Het ministerie van IenW heeft op 1 december 2025 de volgende adviesvragen gesteld aan de MRS:

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

Beoordeling verschuiving geluidsbelasting

U geeft aan de verschuiving van geluidsbelasting onvoldoende te hebben kunnen beoordelen. Als reden geeft u hiervoor de foutieve gegevens die onderdeel waren van de aanvraag van Schiphol. U verwijst hierbij ook naar uw brief aan IenW van 23 december 2025. U heeft inmiddels een reactie van IenW ontvangen op dit onderwerp. De brief is volledigheidshalve bij deze appreciatie gevoegd (bijlage 1).

Vanwege het onderhoud verandert het baangebruik op Schiphol gedurende de onderhoudsperioden. Hierdoor neemt het vliegverkeer toe op banen die normaal gesproken minder intensief worden gebruikt. Vanwege het groot onderhoud aan de rijbanen Alpha en Bravo en de verschuiving van het baangebruik die daarmee samenhangt, is de verwachting dat er een lichte toename van geluidbelasting in de gebieden rond de Buitenveldert- en Kaagbaan zal ontstaan, en een lichte afname van de Polder- en Zwanenburgbaan. Deze tijdelijke verschuiving van het vliegverkeer leidt tot een verplaatsing van de geluidsbelasting en daarmee waarschijnlijk tot meer hinder voor sommige omwonenden dan zij gewend zijn.

¹ Brief MRS d.d. 13.01.2026 (kenmerk u-26.001)

Vervangende grenswaarden

De verandering van het baangebruik uit zich ook in de aanpassingen die zijn doorgevoerd in de grenswaarden voor geluid in de handhavingspunten. De grenswaarde voor geluid op het etmaal in handhavingspunt 20 (nabij de kop van de Buitenveldertbaan 09) wordt voor gebruiksjaar 2026 verhoogd. Voor de overige grenswaarden (op het etmaal en voor de nacht) geldt dat deze zijn verlaagd of gelijk zijn gebleven. In uw advies vraagt u naar de methodiek voor verhogingen en verlagingen van grenswaarden op basis van de aanvraag van Schiphol. Een verhoging van een grenswaarde is alleen doorgevoerd indien de aangevraagde grenswaarde met baanonderhoud hoger is dan de huidige grenswaarde in het LVB. Andersom geldt dat verlagingen alleen zijn doorgevoerd indien de grenswaarde met onderhoud onder de vigerende grenswaarde uitkwam. Zie de definitieve tijdelijke regeling voor het overzicht van de vervangende grenswaarden.²

Onderbouwing aanvraag Schiphol

U vraagt om nadere onderbouwing naar aanleiding van de aanvraag van Schiphol. Specifiek vraagt u naar de verhoogde inzet van de Buitenveldertbaan in combinatie met het niet extra inzetten van de Oostbaan. Naar aanleiding van uw opmerking is de toelichting op de tijdelijke regeling op een aantal punten aangescherpt. Daarnaast is navraag gedaan bij Schiphol met betrekking tot bovenstaand vraagstuk.

Schiphol heeft bij de beoordeling van de benodigde ontheffingen gekeken naar de impact op zowel de operatie als de omgeving. In essentie waren er drie opties:

1. Ontheffingen aanvragen voor zowel de Buitenveldertbaan als de Oostbaan.
Dit zou operationeel de minste impact hebben gehad, omdat in de meeste relevante weers- en verkeerssituaties voldoende baancapaciteit beschikbaar zou zijn geweest.
2. Helemaal geen ontheffingen aanvragen.
In dat scenario zou de operationele impact zó groot zijn dat het taxiënd verkeer zeer regelmatig zou vastlopen. Dit leidt volgens Schiphol tot onveilige situaties doordat de complexiteit van de grondafhandeling te hoog wordt. De daaraan gerelateerde verstoringen zullen doorwerken over de hele dag. Deze situatie heeft Schiphol als onacceptabel beschouwd.
3. Een gedeeltelijke ontheffing aanvragen.
Voor deze middenweg heeft Schiphol gekozen. Met deze optie vraagt Schiphol wel een ontheffing aan voor extra gebruik van de Buitenveldertbaan, zodat bij piekmomenten verkeer kan worden verplaatst en vertragingen worden beperkt. Tegelijkertijd is er gekozen om géén ontheffing voor de Oostbaan aan te vragen. Dit heeft onder andere te maken met het groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan in 2025, waardoor de Oostbaan al langdurig intensief is ingezet. Schiphol heeft aangegeven het gebied rondom de Oostbaan te willen ontzien tijdens het rijbaanonderhoud in 2026.

² [stcrt-2026-6436.pdf](#)

Het verkeer dat normaal op de Polderbaan en Zwanenburgbaan zou landen, kan door de aangevraagde ontheffing gedeeltelijk worden verplaatst naar de Buitenveldertbaan. In specifieke omstandigheden (zoals sterke zuidelijke wind) is de Buitenveldertbaan echter niet veilig inzetbaar vanwege te sterke zijwindcomponenten. Indien extra inzet van de Oostbaan was aangevraagd, had deze in zulke situaties als alternatieve landingsbaan kunnen dienen. Aangezien die ontheffing niet is aangevraagd, moet het verkeer in dat soort gevallen alsnog – met vertraging – op de Polder- en Zwanenburgbaan worden afgehandeld. Dit zal tijdens drukke momenten leiden tot vertragingen. De vertragingen zijn volgens Schiphol in deze situatie niet vergelijkbaar met een situatie waarin helemaal geen ontheffing is.

Beoordeling hinderbeperkende maatregelen

Uw reflectie per voorgestelde hinderbeperkende maatregel waarderen wij en wij herkennen uw standpunt dat Schiphol meer moet doen om de hinder te verlagen. In dat kader is het goed om op te merken dat (mede op aandringen van uw Raad) IenW de afgelopen jaren kritischer geworden op de aanvragen van Schiphol en LVNL. Zo wordt sinds enkele jaren het uitgangspunt toegepast dat er geen ontheffingen worden verleend zonder hinderbeperkende maatregelen. In dat kader waardeert IenW de inzet van Schiphol en LVNL voor de hinderbeperkende maatregelen die zij in 2026 gaan treffen om de hinder in de mate van het mogelijke te mitigeren. Een structurele verbetering voor de hindermitigatie van het onderhoud moet volgen uit de optimalisatie van het ontheffingsproces wat is ingezet met de algehele LVB-wijziging en in het nieuwe stelsel regulering vliegtuiggeluid.

De voorgestelde hindermitigerende maatregelen passen volgens u logisch bij de afspraken die eerder met de Omgevingsraad Schiphol zijn gemaakt in het kader van de Baanonderhoudsstrategie. Wel constateert u dat het voornamelijk gaat om hinderverschuiving. U geeft aan dat maatregelen 4 (Baanonderhoudstrategie), 6 (Parallel starten naar het noorden bij verminderd zicht) en 9 (ontmoedigen van lawaaiige vliegtuigen) niet specifiek gericht zijn op het beperken van extra hinder als gevolg van het baanonderhoud 2026 en voor 6 en 9 geldt dat deze reeds eerder door Schiphol zijn opgevoerd. IenW deelt u opvatting voor betreft maatregelen 4 en 9.

Daarentegen deelt IenW uw opvatting over maatregel 6 niet. Deze maatregel (waarbij in 2026 middels een pilot wordt gekeken of er langer parallel gestart kan worden naar het noorden toe, waardoor inzet van de Buitenveldertbaan afneemt), heeft wel degelijk een mitigerend karakter. Door deze maatregel kan namelijk het gebruik van de Buitenveldertbaan beperkt worden, wat de toename van de hinder vanwege het rijbaanonderhoud enigszins beperkt. LVNL heeft IenW (en MRS) op 19 februari 2026 laten weten dat zij gestart zijn met de mitigerende maatregel waarbij met een nieuwe procedure extra inzet van de Buitenveldertbaan als startbaan als gevolg van (rij)baanonderhoud in 2026 kan worden teruggebracht.

Beoordelingskader hindermitigerende maatregelen

Bij de doorontwikkeling van de procedure omtrent ontheffingen voor baanonderhoud hoort ook een beoordelingskader voor hindermitigerende

maatregelen. Dit kader maakt het mogelijk om in de toekomst aanvragen van Schiphol te beoordelen op basis van vooraf opgestelde kaders. Inbreng van omgevingspartijen is hierbij essentieel. Wij waarderen daarom uw inbreng en nemen uw ingebrachte punten mee in de verdere doorontwikkeling. Uiteraard gaan wij hierover graag met u in gesprek.

Datum
24 februari 2026

Tot slot

Inmiddels is er een afweging gemaakt en bepaald op welke onderdelen het ministerie vrijstellingen wil verlenen. De definitieve besluitvorming en vaststelling van de tijdelijke regeling is inmiddels openbaar gemaakt. Wij houden u op de hoogte over de toegezegde evaluatie van de controlemechanismen op de berekeningen en gaan graag met u in gesprek voor een toelichting op uw suggesties voor het beoordelingskader voor mitigerende maatregelen.

Met vriendelijke groeten,