Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Vereniging Vlieghinder Nieuwkoop

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Onze referentie
IENW/BSK-2026/16962

Kopie aan
Platform Uithoorn Schiphol
Hinderbeperking (PUSH)
Schiphol Group
LVNL
MRS
BRS
ILT

Datum
Betreft Uw zienswijze Tijdelijke regeling onderhoud banenstelsel Schiphol 2026

Geachte ,

Op 5 januari 2026 ontvingen wij uw brief inzake uw inbreng tijdens de internetconsultatie over de Tijdelijke regeling onderhoud banenstelsel Schiphol 2026 (de regeling). Hierbij ontvangt u mijn reactie.

In uw zienswijze gaat u in op foutieve data in de aanvraag van Schiphol voor het baanonderhoud 2026. Het gaat om de berekende geluidbelasting voor 2026, waar de aangevraagde vervangende grenswaarden mede op gebaseerd worden. Zoals door u en de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) terecht is geconstateerd zijn deze cijfers ook overgenomen in de concept regeling zoals die is voorgelegd in de internetconsultatie voor de regeling.

In uw brief benoemt u de ernst van de zaak. U geeft aan dat Schiphol veel geluidruimte heeft aangevraagd en heeft toegekend gekregen. Dit kan volgens u mogelijke gevolgen hebben voor de handhaving door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Ook geeft u aan dat ingediende reacties tijdens de internetconsultatie op verkeerde berekeningen zijn gebaseerd en dat daarom de internetconsultatie niet aan de kwaliteitseisen zou voldoen.

Naast de punten over de fouten in de berekeningen uit u ook uw ongenoegen over het afwentelen van de gevolgen van het baanonderhoud op de omgeving en de “status aparte” van Schiphol. U vraagt om de regeling in te trekken.

Reactie IenW
IenW moet helaas constateren dat in de aanvraag van Schiphol van 18 november 2025 inderdaad abusievelijk foutieve gegevens zijn opgenomen. Deze fout is ontstaan bij het aanmaken van de database voor deze berekeningen. Een deel van de database is dubbel ingeladen. Omdat deze database specifiek voor de jaarlijkse berekening onderhoud wordt opgesteld is deze specifieke fout ook niet in andere berekeningen aan de orde. De foutieve gegevens zijn vervolgens ook overgenomen in de conceptregeling die is gepubliceerd voor de internetconsultatie. Dit is betreurenswaardig.

Gedurende de internetconsultatie is door zowel u als door de raadsadviseur van de MRS opgemerkt dat de berekende geluidbelasting op sommige handhavingspunten erg hoog was, vergeleken met eerdere jaren.
Naar aanleiding van deze signalen heeft IenW opheldering gevraagd bij Schiphol en heeft Schiphol de fout in de software kunnen ontdekken. Vervolgens heeft

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Onze referentie
IENW/BSK-2026/16962

Algemene voorwaarden indien van toepassing

Schiphol op 17 december 2025 IenW geïnformeerd en gevraagd uit te gaan van gecorrigeerde berekeningen in de beoordeling van de ontheffingsaanvraag. Op dezelfde dag is volgens Schiphol ook de MRS hierover geïnformeerd. Op 22 januari 2026 heeft de MRS een schriftelijke reactie ontvangen op haar brief van eind december 2025.

Toekenning extra geluidruimte en het doel van internetconsultaties
Uw oplettendheid heeft bijgedragen aan het kunnen corrigeren van bovengenoemde fout en daarvoor zijn wij u erkentelijk. Uw conclusie dat Schiphol reeds veel geluidruimte zou hebben toegekend gekregen is echter niet correct, de regeling betrof immers nog een concept.

Er is dus geen definitieve regeling gepubliceerd met foutieve gegevens. Eén van de doelstellingen van internetconsultaties is het bijdragen aan de kwaliteit van regelgeving. Hieronder valt ook het opmerken van fouten. De hoge absolute waarden zijn in de tussentijd ook door IenW opgemerkt. In die zin kan geconstateerd worden dat het proces om te komen tot een (verbeterde) definitieve regeling heeft gewerkt. IenW betreurt uiteraard wel het feit dat de foutieve data ten grondslag lag aan de conceptregeling die ter beschikking was gesteld voor de internetconsultatie.

IenW heeft op dit moment nog geen besluit genomen over de definitieve regeling. De aanvraag van Schiphol wordt momenteel nog beoordeeld en daarvoor wordt mede gebruikgemaakt van het advies van de MRS van 13 januari 2026. Schiphol heeft IenW ondertussen gevraagd om bij de besluitvorming uit te gaan van de gecorrigeerde waarden. Deze zijn inmiddels ook gedeeld met de MRS.

Gevolgen voor het vertrouwen
Zoals gezegd is het betreurenswaardig dat deze fout zich heeft voorgedaan. Tegelijkertijd zijn fouten menselijk. Het is goed dat dit is opgemerkt, door Schiphol direct actie is genomen en dat dit tijdig kan worden hersteld.

Belangrijk om te vermelden is dat de berekeningen zijn gemaakt met het Nederlandse Rekenmodel (NRM), omdat het huidige LVB dat voorschrijft.
Bij trajecten zoals de balanced approach-procedure, de voorgenomen LVB-wijziging en de Gebruiksprognose (GP) en -evaluatie wordt gerekend met DOC.29, een ander rekenmodel.

Voor wat betreft voorgaande jaren geldt dat Schiphol alle berekeningen met betrekking tot baanonderhoud vanaf 2019 tot en met 2025 opnieuw heeft gecontroleerd. De eerdergenoemde fout is daarin niet aangetroffen. Om herhaling te voorkomen, heeft Schiphol verder de interne controles aangescherpt en de huidige software hierop aangepast. IenW gaat het controlemechanisme evalueren.

Mogelijke gevolgen voor de handhaving
De fout is ook gedeeld met de ILT. Aangegeven is dat beide tabellen voor het etmaal en de nacht niet correct waren. De ILT heeft aangegeven de herziene tabellen mee te nemen in hun toetsing. Daar volgt een oordeel uit over de handhaafbaarheid van deze regeling.

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Onze referentie
IENW/BSK-2026/16962

Algemene voorwaarden indien van toepassing

Afwenteling baanonderhoud en "status aparte" van Schiphol
U geeft aan principieel tegen een automatische toekenning van vervangende grenswaarden te zijn. U stelt dat Schiphol geen "status aparte" zou moeten hebben, maar binnen de geldende grenswaarden moet opereren.

Allereerst moet worden benoemd dat met betrekking tot de vrijstelling het proces is gevolgd in lijn met de Wet luchtvaart en het huidige Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB). Daar bovenop is het niet het geval dat Schiphol automatisch vervangende grenswaarden en vrijstellingen krijgt toegekend. IenW heeft het beleid ten aanzien van de aanvragen aangescherpt. Zo zijn vorig jaar niet alle door Schiphol aangevraagde vervangende grenswaarden gehonoreerd. Voor dit jaar wordt dat afgewogen. Sinds enkele jaren wordt het uitgangspunt gehanteerd dat er geen vrijstelling wordt verleend zonder hinderbeperkende maatregelen. Dit heeft ertoe geleid dat Schiphol, samen met LVNL, ook dit jaar weer hinderbeperkende maatregelen gaat treffen.

Daarnaast heeft IenW het initiatief genomen om het proces voor baanonderhoud te verbeteren, waarbij de aanvraag eerder in het jaar wordt ingediend, omgevingspartijen eerder worden betrokken en dat hinderbeperking een vast onderdeel wordt van de aanvraag. Dit proces is op hoofdlijnen opgenomen in de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit waarvoor op 20 januari 2026 de zienswijzenprocedure en parlementaire voorhang is gestart. Verdere uitwerking volgt in samenwerking met betrokken partijen.

Vervolg
Ik hoop met deze brief voldoende duiding te hebben kunnen geven. Naar verwachting wordt begin maart een definitieve versie van de Tijdelijke regeling gepubliceerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

ing. R. (Robert) Tieman