

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. Heleen Groot, directeur Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Uw ref.

-

Onze ref.

u-25.110

Datum

23 december 2025

Onderwerp: Foutieve data in ontheffingsaanvraag Schiphol voor baanonderhoud 2026

Geachte mevrouw Groot,

Op 1 december 2025 ontving de MRS de adviesaanvraag van de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) met betrekking tot de conceptversie van de Tijdelijke regeling onderhoud banenstelsel Schiphol 2026 (hierna: de Regeling). Momenteel loopt daarover ook een consultatie¹. De MRS heeft de onderliggende stukken bij de ontheffingsaanvraag van Schiphol goed bestudeerd. Daarbij riep de berekende verwachte geluidsbelasting in de handhavingspunten voor de etmaalperiode vragen op. In vergelijking met vorig jaar liggen die waarden namelijk aanzienlijk hoger. Uit navraag bij Schiphol is gebleken dat de gebruikte software voor de berekeningen een fout bevatte. Dat is een ernstige zaak, gelet op de consequenties voor het wettelijke kader waarbinnen Schiphol in 2026 mag opereren en de betrouwbaarheid van de data van Schiphol in voorgaande jaren.

Foutieve data

Tabel 17 in het *Informatiedocument werkzaamheden Schiphol* laat de verwachte geluidsbelasting zien in de handhavingspunten. IenW heeft deze gegevens overgenomen in Artikel 2 van 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 IenW op 5/12/2025 en bij Schiphol op 10/12/2025. Uit het antwoord van Schiphol op 17/12/2025 is gebleken dat er een fout zat in de software die de geluidsbelasting berekende (zie bijlage). Daarbij gaf Schiphol aan dat er interne controles zijn uitgevoerd op de resultaten van de geluidsberekeningen. Verder heeft IenW door het NLR een contra-

¹ Die is hier te vinden: https://www.internetconsultatie.nl/onderhoud_banenstelsel_schiphol_2026/b1.

expertise laten uitvoeren op de berekeningen die ten grondslag liggen aan de aanvraag voor de vervangende grenswaarden. Dat rapport is als ondersteunend materiaal gepubliceerd bij de consultatie. In geen van de controles is de opvallend hoge geluidsbelasting noch de softwarefout opgemerkt.

Gevolgen voor de Regeling

In de Regeling wordt een aanvraag voor een hogere grenswaarde gehonoreerd als de berekende geluidsbelasting in het handhavingspunt boven de grenswaarde uit het LVB ligt. Een aanvraag wordt *niet* gehonoreerd als de verwachting is dat de grenswaarde niet overschreden zal worden. De MRS constateert dat lenW van onjuiste data is uitgegaan bij het opstellen van de Regeling, omdat de verwachte geluidsbelasting in de handhavingspunten onjuist is berekend in de ontheffingsaanvraag. Daardoor heeft lenW de aangevraagde vervangende grenswaarden niet goed kunnen beoordelen. Het gaat om negen handhavingspunten waarvoor Schiphol een overschrijding verwacht én er in de Regeling een hogere grenswaarde is opgenomen².

Gevolgen voor het vertrouwen

Deze gang van zaken doet afbreuk aan het vertrouwen van omwonenden in de aangeleverde data en in de bestaande controlemechanismen. Het roept ook de vraag op of de andere elementen uit de ontheffingsaanvraag wél kloppen. Ook roept het de vraag op of de ontheffingsaanvraag in voorgaande jaren correct was. Mogelijk zijn er in eerdere jaren hogere vervangende grenswaarden gehonoreerd op basis van onjuiste gegevens.

Mogelijke gevolgen voor de handhaving

Deze situatie heeft mogelijk gevolgen voor de handhaving door de ILT, want in de rapportages van Schiphol aan de ILT wordt de geluidsbelasting in de handhavingspunten ook met het Nederlands Rekenmodel berekend. De ILT dient handhavend op te treden indien een overschrijding van een grenswaarde niet het gevolg is van het vliegen volgens het NNHS. Het is daarom ook de vraag in welke mate de ILT in de uitoefening van deze bevoegdheid in het verleden is belemmerd en ten onrechte niet heeft opgetreden vanwege onjuiste data.

Actie van lenW nodig

Omwonenden moeten erop kunnen vertrouwen dat de data die lenW voor wet- en regelgeving gebruikt correct is. De MRS vraagt u daarom om opheldering en actie. Daarbij gaat het zowel om de oorzaak van de foutieve data als om de strekking en de gevolgen ervan voor de consultatie en de adviesaanvraag. De MRS gaat graag op korte termijn in gesprek met u, omdat het belang van omwonenden ernstig in het geding is.

Met vriendelijke groet,

Inge Kok-Scheepers



Secretaris-directeur Maatschappelijke Raad Schiphol

Kopie aan: Schiphol, LVNL, ILT

² Het gaat om de volgende handhavingspunten: 18, 19, 20, 21, 23, 27, 28, 30 en 32.

Bijlage: Email van Schiphol aan de MRS met uitleg over de hogere verwachte geluidsbelasting

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 17 december 2025 15:23
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Technische vraag

Hallo [REDACTED] en [REDACTED]

Zoals aangegeven zou ik deze week nog bij je terugkomen op je vragen. Allereerst, dank voor je oplettendheid en kritische blik op de waarden in de ontheffingsaanvraag. Je hebt terecht opgemerkt dat de waarden bij handhavingspunt 25 onwaarschijnlijk hoog zijn. Daar zijn we het mee eens.

We hebben je vraag onderzocht en vastgesteld dat er een fout zat in de software die de waarden berekent. Door dubbelingen in de database werden sommige vluchten dubbel meegeteld in de geluidbelasting. Hierdoor lagen de totale waarden bij de handhavingspunten, zowel inclusief als exclusief onderhoud, aanzienlijk hoger dan correct is.

Belangrijk om te weten: dit probleem doet zich alleen voor bij de berekeningen voor de ontheffingsaanvraag, die nog worden uitgevoerd met het verouderde Nederlandse Rekenmodel (NRM). De gebruiksprognose, die wordt berekend met de nieuwere Doc.29-rekenmethodiek, is niet door deze fout beïnvloed.

We voeren intern controles uit op de resultaten van geluidberekeningen, en het ministerie laat een contra-expertise uitvoeren. Deze fout is daarbij niet aan het licht gekomen, omdat die controles plaatsvinden op een ander detailniveau in de software, waar de fout niet optreedt.

Samen met de softwareleverancier hebben we de fout inmiddels hersteld en gecontroleerd op doublures. Dit heeft geen invloed op de aangevraagde Delta bij handhavingspunt 25, maar wel op de totale geluidbelasting (bij gemiddeld weer), die nu aanzienlijk lager uitvalt. Inclusief onderhoud verwachten we een waarde van 58,11 dB(A) Lden, en exclusief onderhoud 58,18 dB(A). Bij andere handhavingspunten zijn er kleine verschillen ten opzichte van de aangevraagde grenswaarden. We zullen I&W hierover informeren.

Tot slot: we zijn al ver gevorderd met het vervangen van de software die de geluidberekeningen uitvoert. Nogmaals dank voor je input, dit heeft eraan bijgedragen dat we in de nieuwe software extra checks inbouwen om dubbelingen in de toekomst te voorkomen.

Mocht je nog vragen hebben dan hoor ik dat graag. Dan kunnen we wellicht nog even bellen. Indien ik je niet meer spreek, dan wens ik je hele fijne dagen!

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]

Corporate Affairs

[REDACTED]

Afwezigheid: vrijdag



Everl van de Beekstraat 202 • 1118 CP Schiphol
P.O. Box 7501 • 1118 ZG Schiphol • The Netherlands
schiphol.nl