

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

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 [REDACTED],

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 consultatie<sup>1</sup>. 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-

---

<sup>1</sup> Die is hier te vinden: [https://www.internetconsultatie.nl/onderhoud\\_banenstelsel\\_schiphol\\_2026/b1](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 opgenomen<sup>2</sup>.

#### **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,

[Redacted signature block]

Kopie aan: Schiphol, LVNL, BRS, gemeente Amsterdam, ILT

---

<sup>2</sup> 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



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





> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Maatschappelijke Raad Schiphol



DG Luchtvaart en  
Maritieme Zaken  
Programma Omgeving  
Luchthaven Schiphol

Onze referentie  
IENW/BSK-2026/10556

Kopie aan  
Schiphol Group  
LVNL  
BRS  
ILT

Bijlage(n)  
0

Datum 22 januari 2026  
Betreft Foutieve data in ontheffingsaanvraag Schiphol voor  
baanonderhoud 2026

Geachte ,

Op 23 december 2025 ontvingen wij uw brief inzake foutieve data in de ontheffingsaanvraag van Schiphol voor het baanonderhoud 2026.<sup>1</sup> Het gaat om de berekende geluidbelasting voor 2026, waar de aangevraagde vervangende grenswaarden mede op gebaseerd worden. Zoals de MRS terecht constateert zijn deze cijfers ook overgenomen in de concept regeling zoals die is voorgelegd aan de MRS ter advisering<sup>2</sup> en in de internetconsultatie voor de Tijdelijke regeling onderhoud banenstelsel Schiphol 2026 (de regeling).

In uw brief benoemt u de ernst van de zaak. U geeft aan dat IenW de beoordeling op deze manier niet goed heeft uitgevoerd, dat dit het vertrouwen van omwonenden in de controlemechanismen schaadt en dat het de vraag oproept of de gegevens in eerdere ontheffingsaanvragen wel correct waren. Ten slotte geeft u aan dat het mogelijke gevolgen kan hebben voor de handhaving door de ILT. Daarom vraagt u opheldering en actie, gegeven het feit dat het belang van omwonenden ernstig in het geding is.

#### Reactie IenW

IenW moet helaas constateren dat in de ontheffingsaanvraag van Schiphol van 18 november 2025 inderdaad foutieve gegevens staan opgenomen. De 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.

Deze gegevens zijn vervolgens ook overgenomen in de conceptregeling die is gepubliceerd voor de internetconsultatie. Dit is betreurenswaardig.

#### Tijdlijn

Om goed in te kunnen gaan op uw inhoudelijke punten, wil ik eerst een weergave geven van de tijdlijn rondom de ontheffingsaanvraag.

Wij hebben de tweede (definitieve) versie van de ontheffingsaanvraag op 18 november 2025 ontvangen. Hierin stonden ook de tabellen met vervangende

<sup>1</sup> Brief MRS met kenmerk u-25.110

<sup>2</sup> IENW/BSK-2025/296020

grenswaarden en dus de foutieve gegevens opgenomen. Hierbij berekent Schiphol wat de geluidbelasting zou zijn met en zonder onderhoud. Het verschil tussen beide waarden wordt door Schiphol gebruikt om vervangende grenswaarden voor te stellen.

Deze tabellen zijn vervolgens (zoals ieder jaar) voorgelegd aan het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) voor een contra-expertise. Deze constateert dat de modellering in lijn is met de beschrijving in het informatiedocument en dat de berekeningsresultaten geen aanleiding geven tot opmerkingen.<sup>3</sup> Tegelijkertijd constateren zowel NLR als IenW dat het opmerkelijk is dat in de situatie zonder onderhoud in heel veel handhavingpunten voor het etmaal al een overschrijding van de huidige grenswaarde wordt verwacht. Navraag bij NLR leert dat zij hiervoor geen verklaring hebben en hier ook niet naar is gezocht. NLR vermoedt dat het een gevolg is van het baangebruik waarbij (vooraf) geen actieve sturing plaatsvindt op het opereren binnen de grenzen.

Vervolgens is door IenW besloten de set grenswaarden over te nemen in de conceptregeling die op 1 december 2025 is gepubliceerd voor de internetconsultatie en advisering van de MRS. Parallel is het signaal van NLR besproken en is IenW het gesprek aangegaan met Schiphol. Gedurende de internetconsultatie is door zowel een individueel MRS-lid als door de raadsadviseur van de MRS opgemerkt dat de getallen erg hoog waren, 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. Naar aanleiding daarvan heeft 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.

#### Gevolgen voor de Regeling

De regeling zoals die voorlag ter advisering en internetconsultatie was een concept. Er is dus geen definitieve regeling gepubliceerd met foutieve gegevens. Een van de doelstellingen van internetconsultaties is het kunnen opmerken van fouten in conceptregelingen en wetsvoorstellen. 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 definitieve regeling goed heeft gewerkt. IenW betreurt uiteraard wel het feit dat de foutieve data in de internetconsultatie voor de ministeriële regeling zijn opgenomen.

IenW heeft op dit moment nog geen besluit genomen. Wij zijn nog volop bezig de aanvraag van Schiphol te beoordelen en maken daarvoor mede gebruik van uw advies van 13 januari 2026. Ook wachten wij nog op de Handhaafbaarheid-, Uitvoerbaarheid- en Fraudebestendigheidstoets van de ILT. Schiphol heeft IenW ondertussen gevraagd om bij de besluitvorming uit te gaan van de gecorrigeerde waarden.

---

<sup>3</sup> Contra-expertise ontheffingsaanvraag Schiphol Gebruiksjaar 2026

**Datum**  
XXX 2026

*Algemene voorwaarden indien  
van toepassing*

#### Gevolgen voor het vertrouwen

Zoals gezegd is het betreuenswaardig dat dit zich heeft kunnen voordoen. Tegelijkertijd zijn fouten menselijk. Het is daarom goed dat dit is opgemerkt, door Schiphol direct actie is genomen en dat dit tijdig kan worden hersteld.

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

Belangrijk om te vermelden is dat deze berekeningen zijn gemaakt met het Nederlandse Rekenmodel (NRM), omdat het huidige LVB dat voorschrijft. Grote trajecten zoals de Balanced Approach, het nieuwe LVB, de Gebruiksprognose (GP) en -evaluatie worden niet geraakt door deze fout, omdat daar wordt gerekend met Doc.29, een sterk verbeterd rekenmodel. De huidige resultaten zijn uitsluitend gebruikt voor het voldoen aan het vigerende LVB en de daarbij horende handhavingspunten, die wij in 2026 willen vervangen met het publiceren van het nieuwe LVB. Ook zijn er geen verdere berekeningen gemaakt met de gewraakte Noise Load Database (NLD), de oorzaak van de foutieve berekeningen. Schiphol heeft dit aan IenW laten weten.

#### Mogelijke gevolgen voor de handhaving

Deze 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.

#### Vervolg

Wij hopen met deze brief voldoende duiding te hebben kunnen geven over het verlopen proces en de gevolgen van de foutieve berekeningen voor de regeling. Uiteraard staan wij open voor een vervolgesprek hierover, bijvoorbeeld tijdens uw plenaire vergadering op 6 februari 2026.

Met vriendelijke groeten,

