



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. minister Tieman
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Kopie:
Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat Tweede Kamer

Uithoorn, 5 januari 2026

Betreft: Zienswijze Tijdelijke regeling onderhoud banenstelsel Schiphol 2026

Geachte minister Tieman,

De Stichting PUSH (Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking) dient hierbij namens omwonenden een zienswijze in op de internetconsultatie van de Tijdelijke regeling¹.

Onze conclusies:

- **De Tijdelijke regeling bevat grote fouten in de berekende geluidbelasting waardoor deze veel te hoog is vastgesteld en Schiphol zelfs 55.000 extra vluchten kan afhandelen.**
- **Daarom dient de Tijdelijke regeling, die met terugwerkende kracht vanaf 1 november geldt, per direct ingetrokken te worden.**
- **De tot nu toe ingediende zienswijzen (68) zijn gebaseerd op foute berekeningen, waarmee de openbare internetconsultatie niet aan de vereiste kwaliteitseisen voldoet.**
- **De geconstateerde fouten hebben tot op heden niet geleid tot rectificatie waardoor het vertrouwen van omwonenden in de overheid ernstig is geschaad.**

Onacceptabel hoge grenswaarden handhavingspunt 25 (Uithoorn)

Bij bestudering van de Regeling constateerden wij dat in artikel 2 onacceptabel hoge grenswaarden voor de geluidbelasting voor onder meer handhavingspunt 25 bij de Aalsmeerbaan zijn opgenomen. Het gaat om de geluidbelasting inclusief en exclusief onderhoud van resp. 60,66 en 60,73 dB Lden. De vergelijkbare waarden vorig jaar waren resp. 58,27 en 58,46 dB Lden.

Om dit verder in perspectief te plaatsen: in het geldende Luchthavenverkeerbesluit (LVB) is de toegestane waarde slechts 57,91 dB Lden. Een toename van 3 decibel geluid betekent een

¹ https://www.internetconsultatie.nl/onderhoud_banenstelsel_schiphol_2026/reacties/datum

verdubbeling² van het geluid voor omwonenden en in de berekeningsmethodiek van het LVB een forse toename van het aantal vluchten.

PUSH heeft via de MRS aan het ministerie (5 december) en daarna aan Schiphol (9 december) om opheldering gevraagd.

Uit correspondentie met Schiphol is op 17 december duidelijk geworden dat in de Regeling ontheffingen voor grenswaarden zijn aangevraagd die gebaseerd zijn op **fouten in de berekeningen**. Wij citeren uit de email van Schiphol die in ons bezit is:

“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.

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).”*

Onze conclusie: Schiphol heeft extra ruimte in de geluidbelasting aangevraagd en door U toegekend gekregen. Binnen de Regeling kunnen naar schatting zo’n 55.000 extra vluchten worden uitgevoerd in 2026.

Bijkomend ernstig gevolg van deze fout is dat de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport belemmerd wordt in het functioneren. Immers, op verkeerd vastgestelde grenswaarden kan de ILT niet handhaven. Omwonenden hebben dus geen enkele rechtsbescherming met deze Regeling in 2026.

² <https://www.rivm.nl/ggd-richtlijn-mmk-omgevingsgeluid/achtergronden-wetten-regels-beleid/grondbeginselen-geluid>

Ook roept deze gang van zaken vragen op ten aanzien van de kwaliteit van de berekeningen en de juridische houdbaarheid van de verleende ontheffingen in voorgaande jaren en in de toekomst.

PUSH heeft geen enkel vertrouwen meer in de berekeningen die nu worden uitgevoerd voor het nieuwe LVB (per 1 november 2026) waarvoor later deze maand een voorhangprocedure wordt gestart.

Gevolgen baanonderhoud opnieuw afgewenteld op de omgeving

Zoals wij in eerdere zienswijzen al hebben aangegeven zijn wij er principieel op tegen dat U de door Schiphol aangevraagde vervangende grenswaarden ieder jaar automatisch toekent. Baanonderhoud is onderdeel van de reguliere bedrijfsactiviteiten. Indien onderhoud niet kunnen worden uitgevoerd zonder overschrijding van wettelijk vastgelegde grenswaarden en het verlenen van ontheffingen, dient het aantal vliegtuigbewegingen naar beneden bijgesteld te worden. Het jaarlijks afwentelen van de gevolgen van het baanonderhoud op de omgeving is een schending van het belang van omwonenden. Voor omwonenden is het onduidelijk op welke hinder zij moeten rekenen want ieder jaar worden er voor verschillende gebieden vrijstellingen aangevraagd en toegekend.

Status aparte van Schiphol

Bovendien geeft de gegroeide praktijk van het automatisch verlenen van de gevraagde vrijstellingen Schiphol geen enkele motivatie om het baanonderhoud, en daarmee de verstoringen, zo kort mogelijk te laten duren. In de Tijdelijke regeling (waarvan de berekeningen niet kloppen) gaat het om maar liefst 122 dagen waarin baanonderhoud zal plaatsvinden; dat is een derde van het jaar. Dat is niet incidenteel afwijken van grenswaarden maar structureel. Welk bedrijf krijgt automatische vrijstelling om de wettelijke geluidsnormen voor zo'n 4 maanden per jaar aan te passen vanwege normale onderhoudsactiviteiten? PUSH is van mening dat Schiphol als normaal bedrijf behandeld moet worden, binnen de geldende grenswaarden moet opereren en geen vrijstellingen of ontheffingen voor baanonderhoud moet krijgen.

Ontbreken van *checks and balances* en democratische legitimiteit

Wij zijn verbijsterd dat de fouten in de grenswaarden en totale geluidbelasting niet door het ministerie of de NLR (die de contra-expertise heeft uitgevoerd³) zijn opgemerkt. Dit duidt op verregaande verwevenheid van de sector met het ministerie en een gebrek aan *checks and balances*. Het gaat hier immers niet om "zomaar een regeling" maar om ontheffingen van de vastgelegde grenswaarden in het Luchthavenverkeerbesluit; het LVB is met instemming van het parlement tot stand gekomen. Burgers moeten erop kunnen vertrouwen dat de extra hinder die zij volgens de Regeling in 2026 moeten ondergaan democratisch gelegitimeerd is, en dat is nu niet het geval.

³ Zie bijlage 7 Contra-expertise ontheffingsaanvraag Schiphol Gebruiksjaar 2026, NLR;
https://www.internetconsultatie.nl/onderhoud_banenstelsel_schiphol_2026/document/15016



Omdat er geen bezwaar of beroep (volgens de Awb) mogelijk is tegen de Regeling hebben wij een afschrift van deze zienswijze aan de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer gestuurd.

Wij roepen onze volksvertegenwoordigers op hun controlerende taak uit te voeren en erop toe te zien dat de *checks and balances* rondom Schiphol structureel worden verbeterd.

Met vriendelijke groeten,
Namens Stichting PUSH
M.C.B. Visser, voorzitter,
www.pushuithoorn.nl
pushuithoorn@gmail.com