Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070-456 0000

Onze referentie
IENW/BSK-2026/213952

Bijlage(n)
2

Datum 12 november 2026
Betreft Reactie op artikel NRC over grenswaarden LVB

Geachte voorzitter,

In het tweeminutendebat Luchtvaart van 28 oktober jl. is gevraagd om een reactie op het NRC-artikel over de nieuwe geluidgrenswaarden rond Schiphol.[1] Hierin werd geschreven dat de grenswaarden in het gewijzigde LVB meer ruimte bieden dan nodig voor vliegtuiggeluid, in tegenstelling tot het beoogde doel om de geluidbelasting in de omgeving te verminderen. Zoals ik reeds in het tweeminutendebat van 28 oktober jl. heb aangegeven, wordt dat beeld niet herkend. Ik besef dat de regels voor Schiphol, en de grenswaardenbepaling in het bijzonder, heel complex zijn. In deze brief treft u daarom een nadere uitleg over de totstandkoming van de grenswaarden en de bescherming die daarvan uitgaat voor omwonenden. Hiermee wordt ook invulling gegeven aan de motie Köse.[2]

Vermindering geluidbelasting
Het kabinet heeft een geluiddoel gesteld van -20% ernstig gehinderden op het etmaal en -15% in de nacht. Daarvoor is de balanced approach-procedure doorlopen en een maatregelenpakket samengesteld, waarmee invulling wordt gegeven aan de eerste 15% van het geluiddoel. Het gaat om de inzet van stillere toestellen in de nacht, additionele vlootvernieuwing, tariefdifferentiatie, het weren van de meest lawaaiige toestellen en een maximumaantal vliegtuigbewegingen van 478.000 op het etmaal, waarvan maximaal 27.000 in de nacht. De maatregelen zijn effectief en de geluidbelasting in de omgeving gaat hierdoor omlaag. Dit blijkt ook uit de monitoring van het effect van de balanced approach-maatregelen.[3] Het te behalen geluiddoel is geborgd in de grenswaarden in het LVB. Dat licht ik hieronder nader toe.

Driedubbel slot voor geluid
De geluidnormen in het LVB zijn gebaseerd op de situatie waarin de balanced approach-maatregelen daadwerkelijk zijn gerealiseerd. Het maximum aantal vliegtuigbewegingen, de grenswaarden in de handhavingspunten voor lokale geluidbelasting en het zogenaamde Totaal Volume Geluid (TVG), dat simpel gezegd de optelsom is van het geluid van alle toegestane vliegtuigbewegingen, vormen samen een driedubbel slot op de deur om te borgen dat de geluidbelasting voor de omgeving binnen de gestelde kaders blijft. Voor de grenswaarden in de handhavingspunten moet daarbij rekening

[1] De nieuwe geluidsgrenzen rond Schiphol bieden vooral ruimte voor méér geluid. ‘Met deze grens zeg je: alles wat Schiphol wil moet kunnen’ - NRC

[2] Kamerstukken II 2026/27, 31936, nr. 1321

[3] Kamerstukken II 2026/27, 29665, nr. 635

gehouden worden met lokale variaties in de geluidbelasting. Juist omdat het TVG gebaseerd is op de totale geluidbelasting van alle vluchten samen en niet op de lokale verdeling daarvan, bevat deze norm geen vergelijkbare opslag voor operationele variaties. Daardoor kan eventuele ruimte die lokaal ontstaat niet worden benut voor meer geluid. De aantalsnorm zorgt dat er niet meer gevlogen kan worden.

Lokale grenswaarden in handhavingspunten
De methodiek voor het bepalen van de grenswaarden in handhavingspunten is beschreven in het milieueffectrapport (MER) dat eerder met uw Kamer is gedeeld.[4] Voor de handhavingspunten is dat behoorlijk ingewikkeld omdat het om lokale normen gaat, terwijl we weten dat lokaal de geluidbelasting ieder jaar anders is als gevolg van normale variaties in de operatie. Bijvoorbeeld omdat de jaarlijkse weersomstandigheden verschillen, welke in grote mate bepalen hoe vaak een baan wordt ingezet - en dus over welke gebieden meer of minder wordt gevlogen. Of omdat luchtvaartmaatschappijen, binnen de grenswaarden voor het TVG, andere toestellen kunnen inzetten of naar andere bestemmingen vliegen dan waarvan is uitgegaan in de prognose. Met deze variaties moet rekening gehouden worden, omdat de beoogde operatie, die onderdeel is van de uitkomst van de balanced approach-procedure, anders niet zonder meer mogelijk is binnen de grenswaarden in de lokale handhavingspunten.

Om te bepalen wat de verwachte variatie is op de verschillende plekken in de omgeving, is eerst een prognose opgesteld (‘nominaal scenario). Daarop zijn vervolgens variaties toegepast. Er is hiervoor gekeken naar variaties in het verkeersbeeld (vlootsamenstelling en bestemmingen), verkeersafhandeling (startprocedure, gebruik 2e baan, routespreiding, nachtprocedures) en de invloed van het weer op baangebruik. Er zijn 12.960 variaties beschouwd. De grenswaarden zijn niet rechtstreeks gebaseerd op de hoogste uitkomst van de 12.960 doorgerekende situaties. Deze uitkomsten vormen namelijk slechts een steekproef van de veel grotere verzameling operationele situaties die zich in de praktijk kunnen voordoen. Met de 12.960 scenario’s is een zorgvuldige voorspelling gedaan van de optredende onzekerheden, maar het is niet mogelijk de variatie in de operatie volledig te voorspellen. De simulaties zijn dus zeer uitgebreid, maar niet volledig. Om de simulaties aan te vullen is gebruik gemaakt van een statistische methode die op basis van de beschikbare data een voorspelling doet van de volledige dataset. De statistische methode biedt daarmee geen extra geluidruimte, maar een correctie voor het feit dat niet iedere mogelijke combinatie van verkeer, weerseffecten en operatie kan worden gesimuleerd. Er is geen marge opgenomen voor andere onzekerheden of onvoorziene situaties.

De toegepaste methodiek leidt voor ieder handhavingspunt tot een onderbouwde grenswaarde die rekening houdt met realistische variaties die mogelijk zijn binnen de regels, en die optreden in de praktijk. Er is hier bovenop geen aanvullende marge of extra geluidruimte opgenomen. Daarmee is er sprake van een ‘passende jas’: de grenswaarden bieden de ruimte die nodig is om de operatie onder normale omstandigheden af te kunnen handelen, maar bevatten geen aanvullende ruimte die losstaat van de operationele onzekerheden.

[4] MER Schiphol - Deelrapport Handhavingspunten en grenswaarden

Samen met het maximum aantal vliegtuigbewegingen en het TVG bieden de grenswaarden zo bescherming aan omwonenden en is in het LVB geborgd dat de beoogde geluidreductie wordt bereikt.

Zorgvuldigheid proces en expert opinion
Voor de grenswaardenbepaling is een zorgvuldig proces doorlopen. Het ministerie heeft luchtvaart-onderzoeksbureau To70 de opdracht gegeven om een objectieve methode te ontwikkelen om te komen tot grenswaarden die enerzijds de beoogde operatie mogelijk maken, en anderzijds zoveel mogelijk bescherming bieden aan de omgeving. Gedurende dit traject zijn steeds de adviezen van de experts gevolgd. De suggestie in het NRC-artikel dat er een politieke keuze is gemaakt om de grenswaarden hoger vast te stellen dan geadviseerd is door het bureau, weerspreek ik dan ook met klem.

Het ministerie is bij het bepalen van de grenswaarden niet over één nacht ijs gegaan. Het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) en experts van Schiphol hebben een expert opinion opgesteld over de grenswaarden.[5] Daarbij is ook gekeken naar gerealiseerde verkeersjaren uit het recente verleden. Uit deze analyse blijkt dat verschillende historische jaren niet binnen de voorgestelde grenswaarden zouden hebben gepast. Dat bevestigt dat de grenswaarden niet zodanig ruim zijn vastgesteld dat iedere willekeurige operatie mogelijk is. Geconcludeerd wordt dat hoewel de methodiek rekening houdt met variaties, de grenswaarden onvoldoende verzekeren dat er altijd voldoende ruimte is. Ook de luchtverkeersleiding (LVNL) heeft in haar uitvoeringstoets op het LVB naar aanleiding van de expert opinion de zorg geuit dat de grenswaarden mogelijk te krap kunnen zijn.

Deze bevindingen passen niet bij het beeld dat in het NRC-artikel wordt geschetst dat de grenswaarden zodanig hoog zijn vastgesteld dat "alles wat Schiphol wil moet kunnen". Juist uit de expert opinion blijkt dat de grenswaarden in meerdere situaties dicht kunnen worden benaderd en dat naleving afhankelijk is van het daadwerkelijk realiseren van de voorziene vlootvernieuwing en operationele maatregelen. Ook blijkt uit de analyse van historische verkeersjaren dat verschillende eerdere jaren niet binnen de voorgestelde grenswaarden zouden hebben gepast. Daarmee is geen sprake van een stelsel waarin iedere willekeurige operatie mogelijk is.

Het ministerie heeft To70 gevraagd een second opinion uit te voeren op de NLR-analyse. To70 heeft geadviseerd om de grenswaarden niet aan te passen, omdat het aannemelijk is dat de operatie met 478.000 bewegingen mogelijk is binnen de grenswaarden. Dat grenswaarden daarbij knellend kunnen zijn sluit aan bij de wens voor betere bescherming voor de omgeving. Daarnaast geldt dat het stelsel van monitoring de mogelijkheid biedt om als toch knelpunten optreden, deze tijdig te herkennen en maatregelen in te zetten. Dit advies is gevolgd; de grenswaarden zijn niet aangepast. Het advies dat To70 heeft opgesteld naar aanleiding van de expert opinion vindt u bijgevoegd bij deze brief.

[5] Bijlage 25 Expert Opinion Schiphol grenswaarden LVB 2025 | Rijksoverheid.nl

Samenvattend
De grenswaarden bieden dus de ruimte die nodig is om de operatie onder normale omstandigheden af te kunnen handelen, maar staan niet meer geluid toe dan de bedoeling is. Samen met het maximum aantal vliegtuigbewegingen en het TVG bieden de grenswaarden zo bescherming aan omwonenden en is in het LVB geborgd dat de beoogde geluidreductie wordt bereikt.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Vincent Karremans