

Rondetafelgesprek Lelystad Airport – 1 april 2026

Dr.ir. L.J.M. Adegeest (SATL – Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen) | Blok 2: Maatschappelijke belangen

SATL is een coalitie van 26 burgerbewegingen in zes provincies. Dit position paper bevat vier punten. Geen eigen claims — alleen wat de overheid zelf heeft geschreven, en de vraag welke conclusies de Kamer daaruit trekt.

1. De minister, de bron, en de weggelaten voorwaarden

In zijn brief van 29 januari 2026 aan SATL stelt minister Tieman, onder verwijzing naar LVNL-onderzoek, dat de laagvliegproblematiek grotendeels is opgelost — inclusief het meest zorgelijke traject, sector 3 (Lemelerveld–Zwolle, het Vechtdal). De minister schrijft dat LVNL hiervoor een oplossing heeft gevonden door dat routesegment buiten gebruik te laten.

MINISTER TIEMAN, BRIEF 29 JAN. 2026 (IENW/BSK-2026/5874), P. 1–2

LVNL is [...] in geslaagd alle routes aan te passen, op één routesegment na bij Lemelerveld [...]. Ook hiervoor is een oplossing gevonden door het routedeel Lemelerveld–Zwolle [...] buiten gebruik te laten.

Brief minister IenW aan SATL, 29 januari 2026

De LVNL-brief waarnaar de minister verwijst — een interne brief van LVNL aan het ministerie van 4 december 2023, die burgers alleen via een WOO-verzoek konden opvragen — verbindt aan deze 'oplossing' echter twee voorwaarden die in de ministerbrief **ontbreken**. Ten eerste: de maatregel geldt **uitsluitend tot maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen**. Het coalitieakkoord voorziet in groei daarboven; bij meer bewegingen vervalt de verplichting volledig en is sector 3 weer operationeel. Ten tweede:

LVNL, REACTIE INZAKE MAATREGELEN SECTOR 3, CONCLUSIE

Het is het verzoek richting Lelystad Airport om ervoor te zorgen dat het verkeer zich zo geleidelijk mogelijk over de dag aanbiedt.

LVNL aan ministerie IenW, 4 december 2023 (PDMT-467597890-8955) — verkregen via WOO-verzoek

Dit is geen bindende maatregel maar een **verzoek** — en een verzoek dat haaks staat op het businessmodel van de beoogde gebruikers van Lelystad Airport. Datzelfde ministerie schrijft in de Luchtvaartnota:

LUCHTVAARTNOTA 2020–2050, P. 51 (OVER LUCHTHAVENS VAN NATIONALE BETEKENIS, WAARONDER LELYSTAD)

Juist de randen van de nacht zijn bedrijfseconomisch van belang voor luchtvaartmaatschappijen.

Ministerie van IenW, vastgesteld november 2020

Vliegmaatschappijen maximaliseren rotaties per toestel per dag: zo vroeg mogelijk starten, zo laat mogelijk stoppen. Deze ongelijkmatige verdeling over de dag is geen vermijdbaar bijeffect — het is **structureel noodzakelijk voor de businesscase**. De 'oplossing' voor sector 3 steunt op een gedragsverandering die het verdienmodel van de sector rechtstreeks ondermijnt.

Daar komt een derde, onafhankelijke bron bij. De Adviescommissie uitvoering Programma Luchtruimherziening — ingesteld door de minister zelf in april 2025 — constateert in haar rapport (p. 77–78) over de vraag wanneer de laagvliegroutes verdwijnen:

ADVIESCOMMISSIE LUCHTRUIMHERZIENING, RAPPORT 2025, P. 77–78

De definitieve routes van en naar het vliegveld zijn nog niet vastgesteld. [...] In hoeverre deze ambitie [van ongehinderd stijgen en dalen] waar kan worden gemaakt is nog niet bekend. [...] Bij de berekeningen van de effecten op de leefomgeving door het NLR is nog geen rekening gehouden met 45.000 civiele vliegbewegingen op Lelystad.

Rapport Adviescommissie uitvoering Programma Luchtruimherziening, p. 77–78

De commissie stelt bovendien dat de precieze samenhang tussen de nieuwe luchtruimindeling en het verdwijnen van de laagvliegroutes **"lastig te achterhalen"** is. Dit is de conclusie van een onafhankelijke technische commissie, over een plan dat al jaren wordt gepresenteerd als de oplossing voor het laagvliegen. De routes zijn nog niet ontworpen. De milieuberekeningen zijn nog niet gemaakt. En of de ambitie haalbaar is, is onbekend. De belofte dat de laagvliegroutes verdwijnen zodra de luchtruimherziening een feit is, heeft op dit moment geen feitelijke onderbouwing.

Vraag aan de Kamer: hoe kan een Kamerlid zijn oordeel vormen als cruciale voorbehouden uit de eigen bronnen van het ministerie worden weggelaten, de resterende voorwaarde aantoonbaar onverenigbaar is met de beoogde exploitatie, en een door de minister ingestelde onafhankelijke commissie constateert dat de centrale belofte — het verdwijnen van de laagvliegroutes — feitelijk nog niet onderbouwd is?

2. Openingstijden: beleid en businessmodel in tegenspraak

De beoogde openingstijden van Lelystad Airport zijn 06.00–23.00 uur, met extensie tot 00.00 uur. De internationale norm voor een gezonde nachtrust is acht uur. Bij Lelystad is dat structureel zes. Voor Schiphol, Rotterdam en Eindhoven wordt het aantal nachtvluchten teruggedrongen; Lelystad valt buiten dit beleid zonder inhoudelijke motivering.

Dit is geen abstracte norm. Slaapverstoring werkt niet via gemiddelden. Medisch onderzoek is eenduidig: één passage op het verkeerde moment volstaat om de slaap te verstoren en cumulatieve gezondheidsschade te veroorzaken. Gemiddeld 27 of 123 vluchten per dag zegt niets over de eerste vlucht om 06:05 of de laatste om 23:50 — de momenten die het businessmodel juist vereist.

Vraag aan de Kamer: wat is de onderbouwing voor de keuze om Lelystad, anders dan de andere luchthavens van nationale betekenis, buiten het beleid voor nachtvluchtreductie te houden?

3. Wie heeft verworven rechten?

In het publieke debat wordt regelmatig een beroep gedaan op 'verworven rechten' van de luchtvaartsector — het luchthavenbesluit uit 2015. Vergunningen zijn echter geen grondrechten. Ze zijn voorwaardelijk en altijd gebalanceerd tegen de rechten van anderen.

Artikel 21 van de Grondwet legt de overheid een zorgplicht op voor de leefbaarheid van het milieu. De mensen in Zwolle, Kampen, Dronten, Giethoorn, de Weerribben en op de Veluwe hebben hun leven gebouwd in gebieden die straks onder de vliegroutes liggen. Hun recht op slaap, stilte en gezonde lucht is **niet afgeleid van een vergunning** — het gaat eraan vooraf. De enigen met werkelijk verworven rechten in dit gebied zijn de mensen die daar wonen.

Die positie is des te kwetsbaarder omdat burgers jarenlang geen beroep konden instellen bij de bestuursrechter tegen luchthavenbesluiten. Per 4 april 2025 is dat hersteld via wijziging van de Awb (Staatsblad 2025, 85): beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is nu mogelijk, ook tegen een toekomstige wijziging van het luchthavenbesluit Lelystad. Dat is een verbetering. Maar het lost de andere kant van de ongelijkheid niet op: het ministerie van IenW stelt het beleid op, regisseert de inspraakprocedure én beantwoordt zelf de ingediende zienswijzen — een combinatie van rollen die SATL al in haar zienswijze op de Luchtvaartnota als problematisch aankaartte, en waarvan de brief van minister Tieman over sector 3 een actueel voorbeeld is.

Vraag aan de Kamer: wat doet de volksvertegenwoordiging om te garanderen dat meer dan één miljoen bewoners in dit dossier worden gehoord op basis van gelijke informatiepositie en effectieve rechtsbescherming?

4. 'Initieel' 10.000: de schaal van wat er werkelijk op het spel staat

Het coalitieakkoord spreekt van **initieel** 10.000 vliegtuigbewegingen. Dat woord is veelzeggend. Het luchthavenbesluit uit 2015 voorziet in een eindcapaciteit van 45.000 bewegingen. Minister Tieman bevestigt in zijn brief van 29 januari 2026 dat de natuurvergunningsaanvraag is ingediend voor 10.000 bewegingen — maar het besluit over opening **met doorgroei daarboven** is 'aan een volgend kabinet'. De vraag is dus niet óf er meer vluchten komen, maar wanneer.

De omvang van wie dit raakt verdient hier precisie. Het ministerie stelt in zijn eigen documenten dat bij 45.000 bewegingen slechts 146 'ernstig gehinderden' te verwachten zijn. Dat getal is berekend op de geluidcontour direct rond de luchthaven — dus de directe burens van de baan. De Bewonersdelegatie Aansluitroutes Lelystad,

ingesteld door de minister zelf in 2017, becijferde een ander getal: **400.000 tot 500.000 mensen** wonen binnen 1,5 kilometer van de laagvliegroutes, nog exclusief de provincie Flevoland. Dat getal — 400.000 tot 500.000 mensen — telt het ministerie niet mee. Het beperkt zich tot de geluidscontour direct rond de baan, terwijl de laagvliegroutes zich over honderden kilometers uitstrekken.

Het argument dat Lelystad Airport de overlast rond Schiphol verlicht, klopt evenmin. De vrijkomende slots op Schiphol worden gevuld met intercontinentale vluchten — grotere toestellen, meer geluid. Per saldo neemt het aantal gehinderden rond Schiphol **toe**. Daar komen de honderdduizenden nieuwe gehinderden onder de Lelystad-routes bij. De overlast van Schiphol wordt niet verminderd; ze wordt geëxporteerd naar de rest van het land.

Daarbij is de maatschappelijke businesscase van Lelystad Airport nooit serieus doorgerekend. Een volledige Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) is **nooit uitgevoerd** — het ministerie volstond met een quickscan. Onafhankelijke economen, waaronder dr. W. Manshanden en L. Bus, concluderen in een second opinion dat de maatschappelijke baten van Lelystad Airport wel eens negatief kunnen uitpakken. De Kamer heeft op dit punt nooit een volledig beeld ontvangen.

Vraag aan de Kamer: op basis van welke volledige kosten-batenafweging wordt een besluit genomen dat honderdduizenden mensen structureel met luchtvaartoverlast belast, terwijl de overlast elders niet afneemt en een onafhankelijke MKBA ontbreekt?

De vier bovenstaande punten zijn verifieerbaar in openbare overheidsdocumenten. SATL vraagt de Kamer om op basis hiervan de juiste vragen te stellen — aan de minister, en aan de sector.

www.satl-lelystad.nl