



Op woensdag 1 april a.s. van 16.00 tot 19.30 uur organiseert de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer der Staten-Generaal een rondetafelgesprek over Lelystad Airport. MOB is ook uitgenodigd om in 3 minuten haar standpunt naar voren te brengen. Onderstaand een korte beschrijving van het standpunt van MOB.

Nederland telt te veel vliegvelden

Nederland telt tenminste 12 luchthavens die fungeren als internationale, binnenlandse of militaire vliegbases:

1. Amsterdam Airport Schiphol: de grootste en drukste luchthaven van het land.
2. Eindhoven Airport: na Schiphol de grootste luchthaven qua passagiersaantallen.
3. Rotterdam The Hague Airport (RTHA): een regionale luchthaven met lijndiensten.
4. Maastricht Aachen Airport (MAA): een regionale luchthaven met lijndiensten.
5. Groningen Airport Eelde: de kleinste luchthaven in Nederland met lijndiensten.
6. Lelystad Airport.

Militaire vliegbases zijn:

1. Vliegbasis Eindhoven (gecombineerd militair/civiel).
2. Vliegbasis Gilze-Rijen (grootste helikopterbasis).
3. Vliegbasis Volkel.
4. Vliegbasis Woensdrecht.

Hiernaast zijn er nog kleinere vliegvelden zoals bijvoorbeeld Hilversum en Teuge.

MOB is van mening dat het kleine Nederland over teveel vliegvelden beschikt. In ieder geval dienen de vliegvelden RTHA en MAA te worden gesloten. Beide vliegvelden zijn verlieslijdend.

Juridische procedures

MOB heeft procedures lopen tegen de vliegvelden Schiphol, Rotterdam, Eindhoven en Maastricht.¹ Geen van deze vliegvelden beschikt over een natuurvergunning. Zoals bekend is de natuurvergunning van Schiphol recent vernietigd evenals het LVB 2025. Schiphol valt dus weer terug op het LVB 2008 en opereert illegaal omdat een natuurvergunning ontbreekt. M.b.t. Eindhoven en Rotterdam worden op korte termijn uitspraken verwacht op verschillende juridische procedures.

¹<https://www.stichtingmobilisation.nl/luchtvaart-natuurvergunning/>
MOB-www.stichtingmobilisation.nl

Lelystad Airport

Van februari 2021 dateert het “Ontwerpbesluit vergunning Wet natuurbescherming project Exploitatie Lelystad Airport”. De aanvraag dateert van maart 2020. Van maart 2021 dateert de 42 pagina’s tellende gezamenlijke zienswijze van MOB en SATL.

Deze aanvraag was nodig omdat de eerdere ingediende PAS-melding in mei 2019 door de Raad van State van tafel was geveegd, samen met circa 3000 andere PAS-melders. Een saillant detail hierbij was dat Lelystad Airport samen met het ministerie I&W bleek te hebben gefraudeerd met de Aeriusberekeningen. Sinds het indienen van onze zienswijze van maart 2020 op de ontwerpbeschikking hebben wij hierover niets meer vernomen. Wel is ons bekend dat Lelystad Airport met een aantal boeren koopovereenkomsten heeft gesloten.

Het kabinet heeft op 19 december 2025 besloten dat Lelystad Airport de thuisbasis wordt voor de F-35 gevechtsvliegtuigen van de luchtmacht. Dit gaat tot gevolg hebben dat de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden aanzienlijk zal gaan toenemen, evenals de verstoring door vlieglawaaai. Hiervoor moet dus nog wel eerst een natuurvergunning voor worden afgegeven. Ons is bekend dat het ministerie LNVN werkt aan een ADC-toets (Hr. Artikel 6, lid 4) om de komst van gevechtsvliegtuigen mogelijk te maken². Deze procedure loopt noodzakelijkerwijs *apart* van een vergunning voor civiel gebruik omdat er voor civiel gebruik geen “dwingende reden van groot openbaar belang” is. Een complicatie hierbij is dat Lelystad Airport over maar heel weinig historische rechten beschikt.

Uw vragen: (1) Welke stappen zijn nodig om Lelystad Airport te openen? Welke obstakels bestaan hiervoor nog? en (2) Wat zijn de kansen en wat de risico’s van openstelling?

Volgens MOB zijn de kansen op opening van Lelystad Airport voor civiel gebruik nihil:

1. Lelystad Airport beschikt over maar zeer beperkte historische rechten.
2. Eerst zal de thuisbasis voor de F-35 gevechtsvliegtuigen gaan worden vergund. Dit *verkleint* de kansen voor civiel gebruik omdat de milieugevolgen voor civiel gebruik bovenop de gevolgen van het militaire gebruik zouden gaan komen.
3. In december heeft de Raad van State de mogelijkheden tot salderen aanzienlijk beperkt.³
4. Voor civiel gebruik is de ADC-route kansloos.
5. Het is bekend dat Lelystad Airport naar 45.000 vliegbewegingen streeft. Het opknippen door eerst 10.000 vliegbewegingen te vergunnen, en later meer, is juridisch gezien niet mogelijk.
6. Er is geen stikstofruimte beschikbaar om de opening van LA voor civiel gebruik te accommoderen. Dit klemt des te meer vanwege de nabijheid van Natura 2000-gebied de Veluwe.

Samenvattend concludeert MOB dat vanuit juridisch perspectief gezien de kansen van opening van Lelystad Airport voor civiel gebruik nihil zijn. Immers, ondanks de vele jubelende verhalen vanuit de sector is serieus elektrisch vliegen voorlopig nog niet in zicht.⁴

U wordt geadviseerd om voor Lelystad Airport te gaan zoeken naar alternatieven voor civiele luchtvaart. Civiele luchtvaart is voor Lelystad Airport een doodlopende weg.

J

Johan Vollenbroek/MOB/23 maart 2026

²Dat is geen eenvoudige opgave zoals blijkt uit de recent afgegeven natuurvergunning op grond van de ADC-route voor ASML

³De zogenaamde “Rendac uitspraak”. Onder andere hiervan is de natuurvergunning van Schiphol vernietigd. Heel recent is het tracébesluit (Amelisweerd) ook vernietigd vanwege de gevolgen van de Rendac uitspraak

⁴<https://www.stichtingmobilisation.nl/luchtvaart-natuurvergunning/2026/02/22/vakantievluchten-vanaf-vliegveld-lelystad-zeker-wel-mogelijk-maar-alleen-op-voorwaarde-dat-er-elektrisch-gevlogen-wordt/>