Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20904 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018 2500
EA Den Haag

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Dir.Luchtvaart

Postbus 20904 2500
EX Den Haag

Onze referentie
IENW/BSK-2026/96586

Uw referentie
2026Z09169/2026D23899

Bijlage(n)
3

Datum 16 november 2026
Betreft Reactie SATL m.b.t. Lelystad Airport

Geachte voorzitter,

In de procedurevergadering van 20 mei 2026 heeft de commissie om een reactie gevraagd op een ingestuurde brief van de Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL) van 27 april 2026. Hierbij ontvangt u deze reactie, die ingaat op de geuite zorgen over openingstijden en routes.

De onderwerpen die in de brief worden aangesneden zijn door diverse Kamerleden in de recente debatten aan de orde gesteld en door mij beantwoord. Ook verwijst SATL naar een Kamerbrief, deze is inmiddels verstuurd[1]. Hieronder ga ik in de gestelde vragen.

Openingstijden
In het commissiedebat Luchtvaart van 21 april jongstleden stelde onder andere Kamerlid Wiersma de vraag waarom de openingstijden van andere regionale luchthavens zoals Rotterdam-The Hague Airport niet worden doorgetrokken naar Lelystad Airport. Ik heb daarop aangegeven dat Lelystad is geopend tussen 6.00 uur en 23.00 uur, met onder strikte voorwaarden uitloop tot middernacht. Dit is vergelijkbaar met andere luchthavens. Dit wordt uiteindelijk vastgelegd in het luchthavenbesluit. In 2018 zijn er met de omgeving afspraken gemaakt over de openingstijden. Deze zullen worden verwerkt in de wijziging van het luchthavenbesluit. Daarmee zijn de openingstijden het resultaat van een zorgvuldige afweging en eerder gemaakte afspraken met de luchthaven en de omgeving.

Onderdeel van de besluitvorming over de wijziging van het luchthavenbesluit voor Lelystad Airport is een zienswijzeprocedure waarbij alle betrokkenen hun zienswijzen kunnen inbrengen. Suggesties om de openingstijden van de luchthaven aan te passen kunnen daar worden ingebracht in het participatieproces rondom de wijziging van het Luchthavenbesluit, bijvoorbeeld tijdens de zienswijzeprocedure.

Routes
SATL uit in haar brief ook zorgen over routes. Hierover is tijdens de technische briefing op 31 maart jl. en het commissiedebat Luchtvaart uitgebreid gesproken. Op 11 mei jl. heeft de Kamer in een Kamerbrief nadere beantwoording ontvangen van een aantal openstaande punten uit het commissiedebat Luchtvaart op 21 april

[1] Kamerstukken II 2025/2026, 31 936, nr. 1271.

groothandelsverkeer vanuit het zuidwesten

2026[2] onder meer over de routes en de mogelijkheden om zo veel mogelijk ongehinderd te klimmen en te dalen. In mijn brief gaf ik onderstaande toelichting.

Direct rondom de luchthaven
Er is een belangrijk verschil tussen de vliegroutes direct rond Lelystad Airport (de zogenoemde B+-routes) en de aansluiting op de hogere vliegroutes. De B+-routes zijn destijds uitgebreid besproken met omwonenden en andere betrokkenen. Op basis daarvan is gekozen voor een route die zo goed mogelijk rekening houdt met de omgeving. Ook direct rond de luchthaven geldt als uitgangspunt dat vliegtuigen zo veel mogelijk in één continue beweging klimmen na vertrek en dalen bij aankomst. Door operationele of veiligheidstechnische omstandigheden kan op enkele plaatsen een kleine afwijking nodig zijn, maar het uitgangspunt blijft een zo vloeiend mogelijke vlucht.

De zorgen die ontstonden over de zogenoemde 'laagvliegroutes' hadden niet betrekking op deze B+-routes zelf, maar op de aansluiting van deze routes op de hogere vliegroutes. Op dat tussenliggende deel moesten vliegtuigen op sommige plaatsen een tijd vrijwel horizontaal blijven vliegen voordat zij verder konden klimmen. Juist dat leidde tot veel kritiek. Inmiddels is hiervoor een oplossing gevonden, waardoor vliegtuigen daar zoveel mogelijk in een vloeiende lijn kunnen doorstijgen of dalen.

Aansluiting op de hogere vliegroutes
De afgelopen jaren is de Kamer meermaals geïnformeerd over de vaststelling van de routes voor Lelystad Airport. In juni 2019 is de Kamer geïnformeerd over diverse maatregelen om ongehinderd klimmen mogelijk te maken in de aansluiting op de hogere luchtlagen. In het oorspronkelijke ontwerp kon verkeer van Lelystad Airport – zodra het voorbij de de B+routes kwam en aansluiting zocht op de hogere luchtroutes - niet altijd direct doorstijgen naar kruishoogte. Dat kwam doordat Lelystad verkeer onder het verkeer van Schiphol moest blijven. Een belangrijke maatregel is dat dit uitgangspunt is verlaten. De afhandeling van vertrekkend verkeer van Lelystad is niet langer verplicht om onder het luchtruim te blijven dat primair gebruikt wordt voor Schiphol-verkeer. Hiertoe wordt een deel van dat luchtruim toegewezen aan Lelystad in plaats van aan Schiphol.
Daarmee zijn de belemmeringen om ongehinderd door te klimmen op de aansluitroutes volledig weggenomen. Dit betekent dat horizontaal vliegen op routedelen op 1800 meter niet meer aan de orde is. Hierbij gelden uiteraard altijd de bestaande veiligheidsnormen voor de luchtvaart. In uitzonderlijke gevallen, bijvoorbeeld bij extreem weer, kan hier op aanwijzing van de LVNL, van afgeweken worden. In die context moet de bewoording ‘indien mogelijk’ worden begrepen.

Ten aanzien van de naderingsroutes was op alle routes sprake van ongehinderd dalen met uitzondering van het verkeer vanuit sector 3. Naderend vliegverkeer vanuit het zuidwesten zou daar op een traject van ca. 20 km nog horizontaal vliegen op 1800 meter hoogte. De luchthaven heeft, naar aanleiding van zorgen die er vanuit Overijssel en Gelderland waren, verzocht om het routedeel Lemelerveld – Zwolle specifiek voor

Onze referentie

[2] Kamerstukken II 2025/2026, 31 936, nr. 1271.

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Dir.Luchtvaart

Onze referentie
IENW/BSK-2026/96586

(sector 3) buiten gebruik te houden. In de Kamerbrief van augustus 2023 heeft het toenmalig kabinet de Kamer geïnformeerd over de door de luchthaven aangedragen oplossing ten aanzien van het op de geschetste manier buiten gebruik laten van het routedeel Lemelerveld-Zwolle. Deze oplossing is beoordeeld door LVNL en van een positieve reactie voorzien. Door dit routedeel specifiek voor groothandelsverkeer vanuit het zuidwesten (sector 3) buiten gebruik te laten wordt ook het laatste stuk horizontaal vliegen op de aansluitroutes opgelost. De reactie van LVNL is op 20 december 2023 met de Kamer gedeeld. De implementatie van de voorgestelde oplossing zal gelijktijdig plaatsvinden met de openstelling voor groothandelsverkeer. Met deze oplossing is voor alle naderingsroutes sprake van ongehinderd dalen. In aanloop naar de ingebruikname van Lelystad Airport zal de Kamer, conform toezegging, schriftelijk worden geïnformeerd hoe de geschetste oplossingen in de luchtvaartgids een plek krijgen.

Met de nadere beantwoording van de openstaande punten uit het commissiedebat Luchtvaart op 21 april 2026 zijn ook de door SATL geuite punten geadresseerd.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Vincent Karremans