

Openstelling Lelystad Airport & stationering F35

Inbreng voor de Rondetafel namens Lelystad Airport & Royal Schiphol Group

De ingebruikname van [Lelystad Airport](#) [video] als volwaardige passagiersluchthaven moet er een zijn waarin de voordelen voor Flevoland en de regio in balans zijn met de belangen van de leefomgeving. Aspecten als geluid, natuur en klimaat verdienen daarbij een serieus antwoord. Op al deze onderwerpen zijn de afgelopen jaren zeer concrete stappen gezet. Dit document geeft een feitelijke, geactualiseerde stand van zaken op basis van de meest recente besluiten. Wij hopen daarmee te laten zien dat veel van de vragen die in dat debat leefden, inmiddels een concreet antwoord hebben gekregen. We delen dit graag en staan open voor het gesprek.

Het besluit

Het Luchthavenbesluit Lelystad is op 31 maart 2015 vastgesteld, als uitwerking van het advies van de Alderstafel Schiphol uit 2008. Het Kabinet én de Tweede Kamer namen dat advies breed over; een motie met ruime steun verzocht om voortvarende uitvoering. Sindsdien is Lelystad Airport regelmatig onderwerp van politieke discussie geweest, met uitstel als gevolg. Met het regeerakkoord 'Aan de Slag' van het huidige kabinet komt daaraan een einde. De openstelling voor passagiersvluchten én de stationering van de F-35 van Defensie zijn daarin bevestigd. Lelystad Airport richt zich nu op de uitvoering, met als doel de eerste passagiers te verwelkomen in de zomer van 2027. De gezamenlijke civiel-militaire voorbereidingen worden, wat Lelystad Airport betreft, parallel gestart.

Concrete aanpassingen aan vliegroutes

De zorgen over laagvliegen boven woongebieden en natuurgebieden zijn de afgelopen jaren serieus genomen en hebben geleid tot concrete aanpassingen. In 2021 zijn de nieuwe vliegroutes grotendeels opgehoogd. Daarbij is het continuous descent and climb-principe gehanteerd: vliegtuigen blijven zo lang mogelijk op hoogte in de nadering en stijgen bij vertrek zo snel mogelijk door, waardoor overlast voor de omgeving zoveel mogelijk wordt beperkt.

In december 2023 heeft Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) geconcludeerd dat de aanvliegroute vanuit het zuiden over de Veluwe niet gebruikt hoeft te worden. Daarmee is een oplossing gevonden voor het laatste traject waarop vliegtuigen op 1.800 meter horizontaal zouden vliegen, het traject waar de meeste zorgen over bestonden. De nieuwe routes zijn vastgesteld. De technische invoering, de formele implementatie in de systemen van LVNL, is een stap die zal worden doorgevoerd voordat de eerste passagiersvlucht vertrekt. Luchtvaartmaatschappijen worden daarnaast gestimuleerd om met stillere en schonere vliegtuigen te vliegen. Lelystad Airport heeft oog voor de vragen van omwonenden en is daarover in goed en constructief contact met de omgeving.

Economische haalbaarheid

Eind 2024 heeft Lelystad Airport de businesscase opnieuw herijkt om vast te stellen of een operatie met 10.000 passagiersvluchten rendabel is. De uitkomst geeft vertrouwen. In de notitie die in november 2024 naar de Tweede kamer is gestuurd, is aangegeven dat Lelystad Airport rendabel is met 10.000 passagiersvluchten in het derde jaar na start van de uitgebreide operatie. Uitgangspunt hierbij is dat bij een havengeld per vertrekkende passagier, dat onder dat van Rotterdam the Hague Airport ligt zwarte cijfers worden gerealiseerd. Volgens de actuele doorrekening van de businesscase worden alle kosten voor 10.000 passagiersvluchten in 2029 gedekt bij een havengeld van gemiddeld € 42 per vertrekkende passagier. Ter vergelijking: het in 2025 gerealiseerde havengeld van Rotterdam the Hague Airport - omgerekend naar prijspeil 2029 - bedraagt ruim € 46.

De uitgangspunten in de businesscase zijn bewust conservatief gekozen. Passagiersaantallen en bezettingsgraden waarmee is gerekend, zijn lager dan realisatiecijfers van vergelijkbare luchthavens. Ter vergelijking: Rotterdam The Hague Airport realiseerde in 2025 een bezettingsgraad van 85%, terwijl in de businesscase van Lelystad Airport wordt uitgegaan van 70% in 2027, 75% in 2028 en 80% vanaf 2029.

De komst van Defensie naar Lelystad Airport leidt tot synergievoordelen en daarmee tot kostendeling waarmee in de business case nog geen rekening is gehouden.

Lelystad Airport als basis voor nationale veiligheid

De stationering van de F-35 op Lelystad Airport is een belangrijke stap voor de nationale veiligheid van Nederland. In een tijd waarin de geopolitieke situatie vraagt om een sterkere defensiecapaciteit, biedt Lelystad Airport een unieke mogelijkheid: een volledig ingerichte civiele luchthaven met een bestaand geluidskader, waarvan militair medegebruik direct mogelijk is. In Nederland is Lelystad de enige locatie waar een volledig

gecertificeerde civiele luchthaven met bestaand geluidskader direct beschikbaar is voor militair medegebruik, waardoor aanvullende infrastructuraanpassingen beperkt blijven.

De ingebruikname met passagiersvluchten activeert de volledige civiele dienstverlening: luchthavenbrandweer, logistieke en operationele ondersteuning, terminal- en platformcapaciteit, luchtverkeersleiding en brandstofvoorzieningen. Defensie zal dus deels gebruikmaken van civiele voorzieningen, waardoor de kosten in de toekomst worden gedeeld. Defensie heeft hierdoor ook lagere investeringskosten én lagere exploitatiekosten, waardoor Defensie zich (ook financieel) volledig kan richten op het militaire deel van de operatie. Dit verkort de tijd die nodig is om een extra locatie voor de F-35 operationeel te krijgen aanzienlijk en maakt een gefaseerde en zorgvuldige opbouw mogelijk. Nergens in Nederland is een vergelijkbare combinatie van beschikbare infrastructuur en maatschappelijk draagvlak zo goed georganiseerd als in Flevoland.

Natuurvergunning

Op 5 december 2023 is de geactualiseerde vergunningaanvraag ingediend bij het Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LVVN). Lelystad Airport heeft stikstofruimte verworven voor een operatie met maximaal 10.000 passagiersvluchten per jaar. De aanvraag ziet op de Natura 2000-gebieden Veluwe, Rijntakken, Naardermeer, Botshol en de Oostelijke Vechtplassen. De vergunningaanvraag is inhoudelijk beoordeeld en akkoord bevonden door het Ministerie van LVVN.

Lelystad Airport heeft stikstofruimte gekocht, geen boerderijen. De stikstofruimte die na verlening van de vergunning overblijft, wordt geschonken aan de provincies Flevoland en Gelderland, zodat zij daarmee de natuur kunnen versterken of PAS-melders kunnen ondersteunen. Lelystad Airport heeft boerenbedrijven (tevens PAS-melders) als burens en draagt daar graag aan bij waar dat mogelijk is.

Duurzaamheid en innovatie

Lelystad Airport neemt haar verantwoordelijkheid op het gebied van duurzaamheid serieus. Lelystad Airport heeft in 2019 een LEED-Gold certificaat verkregen voor de passagiersterminal en behoort daarmee tot de meest duurzame terminals in Europa op het gebied van energie- en materiaalgebruik. Het gebouw heeft bijvoorbeeld geen gasaansluiting, waterbesparende toiletten, zonnepanelen en een materialenpaspoort.

Het eigen wagenpark is grotendeels elektrisch en er is een publiek laadplein voor E-vliegtuigen aangelegd ter stimulering van elektrisch vliegen.

Lelystad Airport werkt aan ACA Level 5-certificering (Airport Carbon Accreditation) in 2026, het hoogste internationaal erkende niveau binnen de Airport Carbon Accreditation-systematiek en heeft samenwerkingsverbanden voor duurzame innovatie met onder andere Lelystad Airport Innovation Area (LAIA), Electric Flying Connection (EFC) en Power Up; programma's gericht op elektrisch vliegen, energie-innovatie en duurzame luchthavenoperaties.

Omgeving en werkgelegenheid

Lelystad Airport hecht veel waarde aan een goede relatie met de directe omgeving. Samen met gemeente Lelystad en provincie Flevoland zijn afspraken gemaakt met omliggende agrarische bedrijven over bijvoorbeeld extra isolatiemaatregelen, gewasbescherming, een schadeprotocol en een meldpunt. De samenwerking met De Lelystadse Boer, een samenwerkingsverband van 115 boeren in de directe omgeving, bestaat al jaren. Zij beheren en onderhouden nu al het luchthaventerrein. Zodra de terminal opent, verschijnen hun producten in de horeca. De afspraken met omliggende agrarische bedrijven zijn vastgelegd in meerjarige samenwerkingsafspraken die periodiek worden geëvalueerd. Dit is geen ambitie maar een afspraak.

Het ROC van Amsterdam-Flevoland krijgt een vaste rol in de passagiersterminal. Het onderwijsprogramma en lesrooster worden geïntegreerd in het vlieschema; ROC studenten werken actief mee in de praktijk op het gebied van security, hospitality en bagage. De uitbreiding brengt directe werkgelegenheid in passagiersbegeleiding, beveiliging, douane, vliegtuigonderhoud, bevoorrading, luchtverkeersleiding, schoonmaak en horeca. Voor Flevoland is dit een concrete sociaaleconomische impuls die bijdraagt aan de verdere sociaal-economische ontwikkeling van de provincie waaronder ook de nationale woningbouwopgave.

Tot Slot

Lelystad Airport wil een luchthaven zijn waar mensen trots op zijn. Trots in de regio, trots op de samenwerking met de omgeving en trots op de bijdrage die we leveren aan bereikbaarheid, werkgelegenheid en nationale veiligheid. De Stentor en het Algemeen Dagblad publiceerden in juni 2025 de resultaten van een [landelijk representatief onderzoek](#) naar de toekomst van Lelystad Airport. Onderzoeksbureau Panel Inzicht voerde de enquête uit en toont een breed draagvlak voor passagiersvluchten en de komst van Defensie op Lelystad Airport. Het regeerakkoord zorgt voor veel positieve reacties, maar wij zijn ons er tegelijk van bewust dat er vragen leven en zijn én blijven bereid toelichting te geven waar dat nodig is.