

Vergaderjaar 2024–2025

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 1245

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 september 2025

Hierbij ontvangt u voorafgaand aan het Commissiedebat luchtvaart op 10 september 2025 de stand van zaken met betrekking tot Lelystad Airport. Hiermee wordt invulling gegeven aan het verzoek van de Kamer om voorafgaand aan het debat te worden geïnformeerd over de stand van zaken rondom de motie Teunissen¹. Tevens wordt met deze brief invulling gegeven aan de toezegging aan het lid De Hoop² met betrekking tot de werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's.

De provincie Flevoland, gemeente Lelystad, omgeving en luchthaven vragen om duidelijkheid over de toekomst van Lelystad Airport. Daarbij komt dat Lelystad Airport in het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (NPRD) is aangewezen als voorkeurslocatie voor militair medegebruik door jachtvliegtuigen. In de brief³ van 23 mei jl. is aangegeven dat er later dit jaar een definitief besluit over de toekomst van Lelystad Airport genomen zal worden. Op dit moment is het nog te vroeg om dat besluit te nemen. Mijn inzet is er de komende periode op gericht om alle voorbereidingen te treffen om besluitvorming later dit jaar mogelijk te maken.

Gewijzigde omstandigheden

Ik ben mij bewust van de zorgen die leven rondom de opening van Lelystad Airport voor handelsverkeer. Deze zorgen lagen ook ten grondslag aan de motie Teunissen in februari 2024⁴. Tegelijkertijd is er sinds begin 2024 ook veel veranderd. Het voorkeursbesluit van dit kabinet over militair medegebruik van Lelystad Airport door jachtvliegtuigen

¹ Tweede Kamer vergaderjaar 2023–2024, Kamerstuk 32 813 nr. 1348

² Tweede Kamer vergaderjaar 2024–2025, Kamerstuk TZ202502–104

³ Tweede Kamer vergaderjaar 2024–2025, Kamerstuk 36 592, nr. 17

⁴

plaatst de besluitvorming over Lelystad Airport in een nieuw daglicht. Daarbij zijn er ook andere ontwikkelingen.

Ten eerste zet het kabinet rondom Schiphol in op een stevige geluidsreductie. De vraag naar betaalbare luchtvaart onder miljoenen Nederlanders blijft onverminderd groot. Een mogelijke verplaatsing van vakantie- en point-to-pointvluchten van Schiphol naar Lelystad creëert ruimte op Schiphol voor netwerk- en hubvluchten. Dit is ook relevant geworden vanwege de reductie van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol en de wens uit het regeerprogramma om de netwerkqualiteit op Schiphol te behouden. Lelystad Airport biedt hiervoor perspectief en versterkt de internationale bereikbaarheid van Nederland.

Ten tweede draagt Lelystad Airport bij aan werkgelegenheid en bedrijvigheid en zorgt het voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat in Flevoland en de omliggende regio's. Flevoland heeft een opgave om de komende decennia 120.000 woningen te bouwen. Waar mensen wonen, moeten mensen ook kunnen werken. De werkgelegenheid die deze luchthaven met zich meebrengt is daarom voor Flevoland van grote waarde. Daar komt bij dat de internationale veiligheidssituatie de afgelopen jaren ingrijpend is veranderd. Op 23 mei van dit jaar is, in het kader van het NPRD, duidelijk geworden dat Lelystad Airport de voorkeurslocatie van het kabinet is voor militair medegebruik door jachtvliegtuigen. Hierover heeft nauw overleg plaatsgevonden met de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad. Bij deze partijen bestaat alleen draagvlak onder de voorwaarde dat de luchthaven ook opengaat voor handelsverkeer.

Voorwaarden

Het vorige kabinet stelde twee voorwaarden om Lelystad Airport in gebruik te nemen voor handelsverkeer: het oplossen van het horizontaal vliegen op ongeveer twee kilometer hoogte op het routedeel Lemelerveld-Zwolle en het verlenen van een natuurvergunning.

Op de ligging en het gebruik van de vliegroutes⁵ heeft uitvoerige participatie plaatsgevonden. Bij de totstandkoming van deze vliegroutes in 2018 zijn er bezwaren gekomen vanuit bestuurders en bewoners uit met name de provincies Gelderland en Overijssel. Met het opheffen of aanpassen van de horizontale vliegroutes is aan bezwaren tegemoet gekomen en is de eerste voorwaarde ingevuld⁶.

Zonder natuurvergunning is het niet mogelijk om de luchthaven in gebruik te nemen voor handelsverkeer. Voor de natuurvergunning is door de luchthaven een aanvraag gedaan. Onder meer vanwege de schaarse stikstofruimte heeft de luchthaven voor deze aanvraag eerder stikstofrechten verworven. Deze aanvraag ligt nu ter beoordeling bij het Ministerie van LNVN. Lelystad Airport heeft aangeboden om de stikstofrechten die niet nodig zijn voor het verkrijgen van een natuurvergunning beschikbaar te stellen voor andere toepassingen (zoals legalisatie van PAS-melders), om hiermee een positieve bijdrage te leveren aan de stikstofproblematiek.

Besluitvorming

Het is op dit moment nog te vroeg om een besluit te nemen. Om besluitvorming over Lelystad Airport op een later moment niet te vertragen gaat het ministerie door met de lopende voorbereidingen voor besluitvorming en eventuele ingebruikname van de luchthaven voor

⁵ Tweede Kamer vergaderjaar 2018–2019, Kamerstuk 31 936, nr. 640

⁶ Bijlage 2023D50591 bij Kamerstuk 31 936, nr. 1138

10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer. Dit betreft onder andere het voorbereiden van een wijziging van het Luchthavenbesluit op verzoek van Lelystad Airport. Hierbij wordt aangesloten bij de aanvraag voor een natuurvergunning die ook uitgaat van maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen.

De benodigde onderliggende onderzoeken naar milieueffecten en economische gevolgen vergen tijd en zorgvuldigheid. Verder worden de financiële consequenties van de verschillende toekomstscenario's rondom Lelystad Airport in kaart gebracht ten behoeve van de besluitvorming.

Uiteraard moet voorkomen worden dat de besluitvorming rondom het NPRD later dit jaar vertraging oploopt. Daarvoor blijf ik in gesprek met de Staatssecretaris van Defensie over wat nodig is om militair-medegebruik van Lelystad Airport te kunnen realiseren.

Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's

Tijdens het laatste commissiedebat over Lelystad Airport op 4 februari van dit jaar heeft het lid De Hoop gevraagd of de eerder voor Lelystad Airport opgestelde MKBA's (maatschappelijke kosten-batenanalyses) voldoen aan de Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's. De toenmalige Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft toegezegd de Kamer hierover per brief te informeren. Hierbij wordt de gevraagde toelichting gestuurd.

In de afgelopen jaren zijn meerdere MKBA-gerelateerde analyses opgesteld:

- een quickscan MKBA uit 2014 (door Decisio);
- een verkennende MKBA uit 2018 (eveneens Decisio); en
- een recente businesscase voor Lelystad Airport.

De MKBA-analyses uit 2014 en 2018 zijn niet opgesteld volgens de huidige werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA (2021), omdat deze werkwijzer toen nog niet bestond. De gebruikte methodes, bronnen en aannames zijn dus niet altijd vergelijkbaar met de vereisten van de huidige werkwijzer. De analyses zijn destijds opgesteld als beleidsverkenning of interne informatievoorziening, met als doel het genereren van inzicht voor beleidsvorming. Ze zijn dus niet bedoeld als publieke, volledige MKBA volgens de huidige eisen. De businesscase voor Lelystad Airport, die op 12 december 2024 met de Kamer is gedeeld⁷, is geen MKBA. Het bevat uitsluitend een inschatting van kosten en opbrengsten op luchthavenlocatie, zonder bredere maatschappelijke kosten- en batenafweging of toepassing van de MKBA-methodologie.

In het kader van de voorbereidingen voor een wijziging van het Luchthavenbesluit bereidt Lelystad Airport een economische analyse voor. Er zal worden gezien hoe deze analyse zich verhoudt tot de Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's waarna u zal worden geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman

⁷ Tweede Kamer vergaderjaar 2018–2019, Kamerstuk 31 936, nr. 1180