Van: Bescherming persoonlijke levenssfeer
Verzonden: maandag 27 april 2026 17:15
Aan: Commissie I&W <cie.iw@tweedekamer.nl>
Onderwerp: Laagvliegen is echt niet opgelost!

Geachte leden van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat

Met deze e-mail vraagt SATL (Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen) graag uw aandacht voor twee ineengrijpende kwesties inzake Lelystad Airport (LA):

1. Het 'frame' dat LA geen nachtvluchten zal faciliteren, terwijl dit *wel* het geval is.
Voor deze kwestie verwijzen wij graag naar de bijlage (Notitie Nachtvluchten Lelystad Airport, SATL 10-3-2026). In dit mailbericht stellen we alleen vast dat IenW-minister V.P.G. Karremans tijdens het debat van 21-04-2026 enkele vragen hierover onbesproken liet. En dat zijn opmerking dat de beoogde openingstijden van LA vergelijkbaar zijn met de andere relevante Nederlandse luchthavens - en daarom kennelijk volgens hem geen aanpassing nodig maken - niet (meer) correct is. Deze openingstijden van Lelystad Airport lopen, in voor de omgeving ongunstige zin, niet meer in de pas met Eindhoven, Maastricht en Rotterdam. Ze stroken ook niet meer met kernpunten van het regeringsbeleid, zoals vastgelegd in de Luchtvaartnota 2020-2050. Zie wat hierover in onze bijgevoegde notitie staat.

2. **Het 'frame' dat op alle LA-routes overal continu gestegen en gedaald zal worden en alle problemen met het laagvliegen zijn opgelost, terwijl dit *niet* het geval is.**

Tijdens de technische briefing van 31-03-2026 heeft de heer J. van Avermaete (van de LVNL) u verzekerd dat door diverse aanpassingen op alle LA-routes overal continu gestegen en gedaald zal kunnen worden en daardoor alle problemen met het laagvliegen zijn opgelost. Tijdens het Luchtvaartdebat van 21-04-2026 heeft minister Karremans zich in dezelfde geest uitgelaten. Hij garandeerde, hier en daar bij herhaling: in het gehele traject zijn de laagvliegroutes opgelost, want overal is continu klimmen en dalen mogelijk gemaakt; behoudens de onmiddellijke omgeving van LA, want dat is nu eenmaal onvermijdelijk bij een vliegveld, ook binnen Flevoland geen sprake meer zal zijn van laagvliegroutes; idem bij Zwolle en bij Wezep en Hattem: ter plaatse geen laagvliegen meer; ook geen 'plateaus' meer, waar voorheen weer gas gegeven moest om door te klimmen, wat aldaar tot meer hinder zou leiden. Omdat hij merkte dat er in de commissie toch nog onduidelijkheden bestaan en vragen leven, zegde de minister een speciale Kamerbrief over de kwestie toe.

SATL heeft inmiddels bijna tien jaar ervaring met de discussie over de laagvliegproblematiek en heeft daarover ook herhaaldelijk met verantwoordelijke

bewindslieden, ambtenaren van IenW en vertegenwoordigers van de LVNL van gedachten gewisseld. Veel van wat tijdens de briefing en het debat wel én niet (!) te berde werd gebracht, klonk ons daarom bekend in de oren.

Om u bij de beoordeling van de discussie en de aangekondigde Kamerbrief van dienst te zijn, geven wij u graag puntsgewijs mee:

- dat niet alleen in het maatschappelijk discours, zoals minister Karremans in het debat suggereerde, maar óók blijkens het door IenW en LVNL zoeken naar oplossingen voor het laagvliegen op 6.000 ft bij bijvoorbeeld het Lemelerveld en de IJsselarea, in de casus Lelystad Airport onder laagvliegen wordt verstaan: tot max. 6.000 ft (ca.1.800 m).

- dat de routes van LA – ongebruikelijk en in velerlei opzicht ongewenst - in twee fasen worden ontwikkeld. In 2015 is het zogeheten 'B+' routepakket vastgesteld. Dat zijn de routes boven Flevoland en delen van Overijssel (m.n. gemeente Kampen) en de Kop van de Veluwe, in Gelderland (m.n. gemeente Oldebroek en Hattem). Iets voorbij Wezep/Hattemerbroek eindigt bijvoorbeeld B+ bij '*exitpoint* Hattemerbroek' en begint de aansluitroute. Vanaf 2017 tot op heden wordt gewerkt aan de zogenaamde 'aansluitroutes'. Dit opknippen heeft aantoonbaar nadelige gevolgen (gehad) voor de informatievoorziening, de consultatie- en zienswijzeprocedures en bijgevolg voor de mogelijkheden van burgers, bedrijven en bestuurders voor procesbeïnvloeding. De informatievoorziening van het parlement kwam/komt het evenmin ten goede.

- dat *continuous climb operation* (CCO) en *continuous descent operati*on (CDO) in velerlei opzicht *sowieso* preferabel zijn (met het oog op onder meer geluidoverlast, milieu- en klimaatbelasting, bedrijfskosten vliegmaatschappijen, efficiënte verkeersleiding) en bij consequente toepassing vanaf/tot aan de startbaan al binnen het B+ gebied tot aanzienlijk hogere vlieghoogtes dan 6.000 ft zouden moeten kunnen leiden.

- dat, anders dan de heer Karremans deed voorkomen, van CCO vanaf en CDO tot aan de startbaan in het B+ gebied evenwel geen sprake *kan* zijn, omdat Lelystad Airport op een hoogst ongelukkige plek ligt ten opzichte van Schiphol en de geprioriteerde Schipholroutes. (Bij het ministerie was dit cruciale probleem op basis van een LVNL-rapport al voordat de besluiten over uitbreiding van LA werden genomen uit en te na bekend, maar als politiek onwelgevallig terzijde geschoven.)

- dat vliegtuigen bij elk vliegveld om op te stijgen en te landen nu eenmaal ergens lager en hoger moeten vliegen, zoals de heer Karremans tijdens het debat constateerde, van een andere orde is. Bij LA gaat het om een structureel, van tevoren al bekend probleem, dat zonder aanpassing van het luchtruim niet oplosbaar is.

- Dat bijgevolg binnen het B+ gebied tientallen kilometers alleen tot maximaal 6.000 ft laaggevlogen zal moeten worden en er – in tegenstelling tot wat minister

Karremans in het debat beweerde (quote: ‘garandeer ik’) - dus ook voorbij de tot B+ behorende plaatsen Wezep/Hattemerbroek wel degelijk zal worden laaggevlogen.

- dat daarmee de uitspraken dat op *alle* LA-routes *overal* continu gestegen en gedaald zal worden en *alle* problemen met het laagvliegen zijn opgelost onjuist zijn. Met alle gevolgen van dien voor de diverse omgevingen. Het zal alleen op aansluitroutes mogelijk zijn.

Voorts wijzen we erop

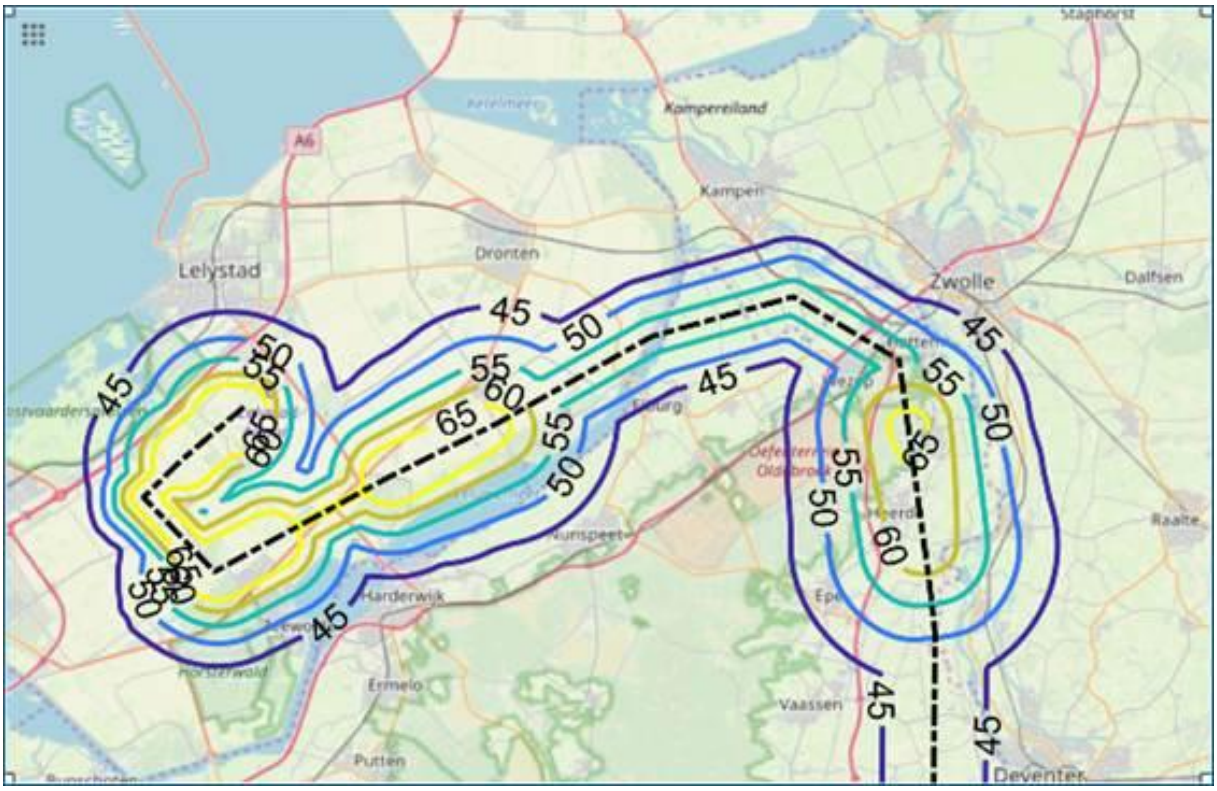
- dat in strijd met de afspraken voor de Alderstafel (niet over bebouwde omgeving vliegen) bij Wezep/Hattemerbroek en vervolgens ook Heerde wel degelijk op laagvlieghoogte een gecombineerde vertrekroute is geprojecteerd, waarlangs circa 95% van alle vertrekkende LA-vliegtuigen moeten passeren. Voor Flevoland is voor vergelijkbare situaties nota bene wel aan deze afspraak de hand gehouden.
- dat de aanpassing in één van de vertrekroutes (route #23) en het daardoor ook kunnen wijzigen van een bocht over Wapenveld hierin geen verandering brengen. Er zal hier nog steeds over de bebouwde kommen worden gevlogen.
- dat de door LVNL en IenW gepresenteerde ‘oplossing’ voor de IJsselarea (vanaf exitpoint/ aansluitpunt Hattemerbroek op de gecombineerde aansluitroute kunnen doorstijgen) een - door beide instanties liever verzwegen – funeste keerzijde heeft. Het vanaf 6.000 ft gaan doorstijgen zal namelijk in de regel gaan beginnen boven/bij Wezep, Hattemerbroek, Hattem, Wapenveld, Heerde, Epe, Oene en boven de daar gelegen, al uiterst kwetsbare en overbelaste N-2000 gebieden van o.a. Wezepsche Heide, Zwolse Bos, Landgoed Petrea en Bakhuizer Bos, die ook voor de (verblijfs)recreatie van belang zijn.
- dat als gevolg van het gaan doorklimmen boven de Kop van de Veluwe uitgedijde geluidscontouren zullen ontstaan, die vergelijkbaar zijn met de volumecontouren vlak bij de startbaan. Zie onderstaande contourenkaarten van dr. ir. P. Sijtsma (PSA3). Wat zich hier aftekent, is precies de situatie, waarvan minister Karremans met stelligheid beweerde dat ze niet meer voorkomt: vanaf een plateau (hier de 6000 ft van B+) gas moeten gaan om door te kunnen klimmen en daarmee meer hinder gaan veroorzaken.
- dat de voor burgers en bestuurders van de Kop van de Veluwe al bedreigende situatie van laagvliegen plus doorstijgen nog een extra ongunstige dimensie krijgt indien er niets wordt gedaan aan de openingstijden van LA, aangezien deze stelselmatig nachtvluchten en dito vluchten in de randen van de nacht faciliteren. (Zie de bijlage.) En voor verstoring van nachtrust van inwoners en verblijfsrecreanten zijn één of twee 65 dB producerende vliegtuigen voldoende. Voor de inwoners en de toeristen van Flevoland en NW-Overijssel onder/bij laagvliegroutes geldt dit mutatis mutandis natuurlijk ook.
- dat, een en ander overziend, de beantwoording van minister Karremans over de problematiek van Wezep/Hattemerbroek en de rest van de NO-Veluwe niet getuigde van kennis van zaken en begrip, terwijl dit toch bases zijn voor het oprecht zoeken naar oplossingen.

Tot slot geven we nog mee

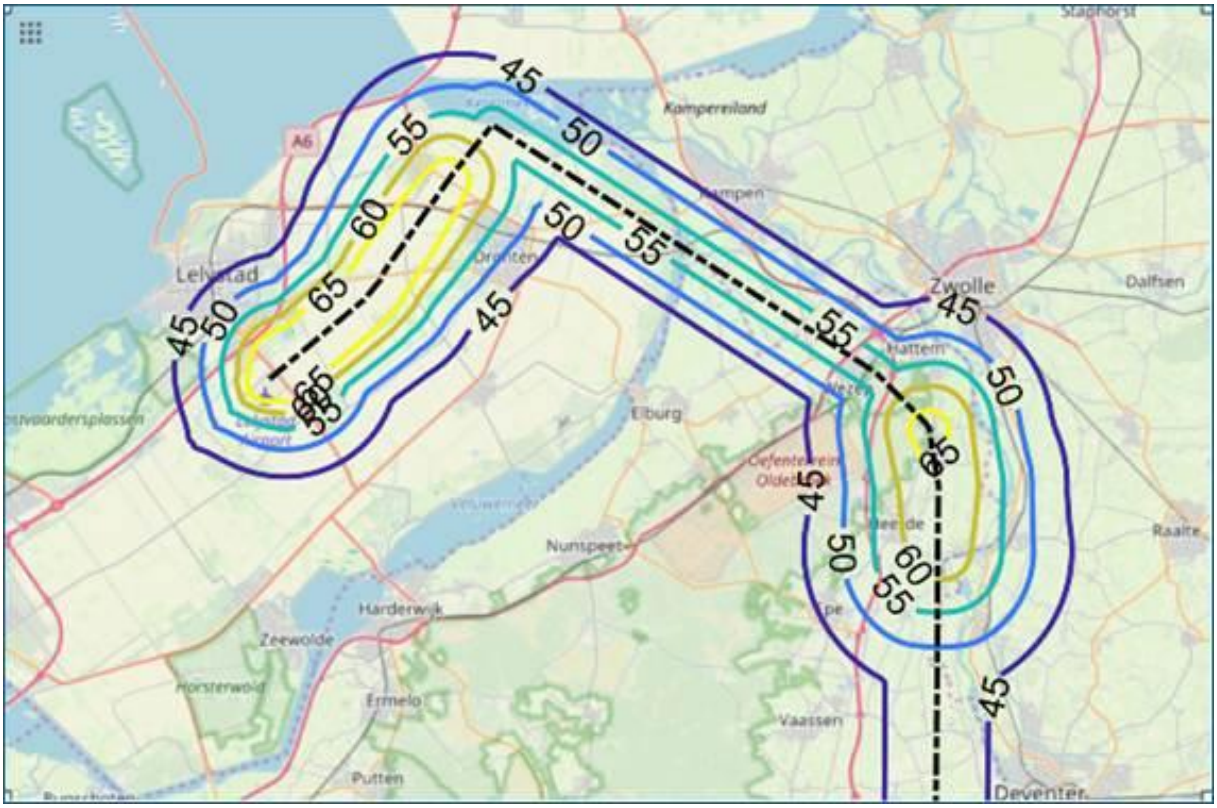
- dat IenW-minister C. van Nieuwenhuizen eerst SATL en vervolgens de Kamer weliswaar heeft toegezegd dat B+ en bijbehorende aansluitroutes ‘geen uitgangspunt’ zijn bij de herziening van het luchtruim, maar er geen enkel zicht is op wat deze toezegging in de praktijk betekent. Bij SATL overheerst daarover al lang de scepsis. Ook de door dr. J.J. van Dijk voorgezeten Adviescommissie uitvoering Programma Luchtruimherziening (november 2025) is sceptisch gestemd.
- dat het enerzijds niet denkbeeldig is dat ‘initieel’ voor 10.000 vliegtuigbewegingen (vtb) openen van LA bestendiging van de evident suboptimale routes en vliegprofielen in de hand kan werken, terwijl anderzijds doorgroei naar 25.000 en 45.000 vtb toch echt aanpassingen van het luchtruim vereist. Wat bij de presentaties van de oplossingen ook niet naar voren kwam, is dat het met omwegen (extra kerosine en extra uitstoot!) over de andere routes verdelen van de vluchten van het geschrapte routedeel bij Lemelerveld alleen maar een tijdelijk noodgreep is.
- dat bovendien de routes van de F35 gevechtsvliegtuigen nog onbekend zijn.
- dat daarom niet alleen SATL, maar ook regionale en provinciale overheden in Gelderland en Overijssel al heel lang bepleiten: eerst het luchtruim herzien en dan pas bezien of Lelystad Airport *überhaupt* geopend kan worden voor groothandelsverkeer.

SATL bundelt de krachten van 26 burgergroepen uit 6 provincies. Ze is niet tegen luchtvaart als zodanig; wel tegen mens, natuur en klimaat nodeloos schadend vliegen. SATL heeft, vaak na eigen onderzoek, in het LA-dossier diverse ongerijmdheden aan het licht gebracht. Ze laat zich voorstaan op degelijkheid en is te allen tijde tot overleg bereid. Ze is partijpolitiek niet gebonden.

Mochten deze mail en de bijlage over nachtvluchten bij u vragen of opmerkingen oproepen, dan zijn wij uiteraard graag bereid met u daarover in gesprek te gaan.



Afbeelding 1: Vertrekroute #23 met dB LAMax (piek) contouren. © 2019 dr. ir. P. Sijtsma.



Afbeelding 2: Vertrekroute #05 met dB LAMax (piek) contouren. © 2019 dr. ir. P. Sijtsma.

Of voor route #23 of #05 wordt gekozen, hangt af van de windrichting. In de praktijk zal meestal via #23 worden gevlogen. Voor de situatie bij Wezep, Hattemerbroek, Hattem en Heerde maakt dit niet uit. Kort voor Wezep versmelten beide namelijk tot één vertrekroute. Zoals gezegd zal ca. 95% van alle LA-vluchten via deze route vertrekken.

SATL heeft de nationaal en internationaal gerenommeerde expert dr. ir. P. Sijtsma benaderd om deze berekeningen en contourkaarten te maken, omdat IenW dit niet wilde doen. Daarvoor voerde men als argument aan, dat niet op de meter valt aan te geven waar alle piloten 'gas gaan geven'. Ons is echter verzekerd, dat de piloten dat om bedrijfseconomische en vlieg-technische redenen altijd meteen gaan doen waar het mag. Overigens verschillen dr. Sijtsma's contourkaarten niet van kaarten die IenW voor een eerder door haar bedacht doorklimscenario ter hoogte van Apeldoorn en Voorst liet maken. Dat is ook logisch.

Bij het lezen van deze dB LAmax kaarten is het goed te beseffen dat elke 3 dB meer geluid – keer op keer – een verdubbeling van de geluidsintensiteit betekent. Een toename van 10 dB impliceert ruim tien keer meer geluid.

m.vr.gr.

Namens de Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen

Bescherming persoonlijke levenssfeer

Voorzitter

Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen

https://satl-lelystad.nl