Samenwerkende Actiegroepen
Tegen Laagvliegen

Nachtvluchten Lelystad Airport in strijd met het overheidsbeleid

'Nachtrust is niet controversieel. Je slaapt of je slaapt niet.'
(CEO-Schiphol Ruud Sondag)

Van regeringswege is herhaaldelijk verzekerd: op Lelystad Airport (LA) komen beslist geen nachtvluchten. 'Geen nacht en geen vracht,' aldus bijvoorbeeld minister C. van Nieuwenhuizen.[1] Op de site van LA wordt deze uitspraak gretig herhaald: 'Géén nacht- en géén vrachtvluchten.'[2]

Maar stroken deze woorden en de door de regering en het vliegveld beoogde openingstijden met de eigen definitie van nachtvluchten? En sporen de door hen gewenste openingstijden en businesscase van LA met de beleidsambities en richtlijnen van de rijksoverheid?

In deze notitie wordt aangetoond dat het een noch het ander het geval is. Als de openingstijden ongewijzigd blijven, komen er wel degelijk nachtvluchten en relatief ook veel, eveneens bezwaarlijke, vliegbewegingen in de 'randen' van de nacht.

1. Definitie nachtvluchten
Volgens de door IenW en de Schipholgroep (eigenaar van LA), nota bene zelf gehanteerde definitie zijn '*alle vliegbewegingen tussen 23.00 en 07.00 uur nachtvluchten'*.[3] Ter verduidelijking liet de regering in 2020 aan de Kamer weten: 'Deze definitie komt voort uit Europese voorschriften die voorschrijven dat een nachtperiode acht uur moet duren.'[4]

2. Openingstijden LA en nachtrust
In de volgende matrix worden de huidige (voor general aviation) en de beoogde openingstijden (voor groothandelsverkeer) en de consequenties ervan voor de nachtrust bij LA en onder de laagvliegroutes in beeld gebracht.

	Openings-tijden	**Nacht-vluchten**	**Ongestoorde nachtrust**
Bestaande situatie general aviation	07.00-22.00		9 uren
Beoogde reguliere starts en landingen vakantieverkeer	06.00-23.00	06.00-07.00	7 uren
Beoogde 'extensie' voor vertraagd vakantieverkeer	23.00-24.00	23.00-24.00	6 uren

Per definitie zal er met de beoogde openingstijden dus altijd gedurende één uur (06.00-07.00) sprake zijn van *nachtvluchten* en ook alle vliegbewegingen tijdens de zogeheten extensie (23.00-24.00) zullen *nachtvluchten* zijn. Voor de omgeving en onder de routes betekent het dat de nachtrust krimpt van negen naar standaard zeven uren en bij gebruik van de extensie naar nog maar zes uren, terwijl acht uren de norm zijn.

3. Hoge concentraties nachtvluchten
De businesscase van LA gaat ervan uit dat de vliegmaatschappijen met hun toestellen per dag twee of drie 'slagen' van en naar LA kunnen maken. Dit leidt onherroepelijk tot relatief veel vliegbewegingen tussen 06.00-08.00 en 21.00-23.00. Ervaringen bij bijvoorbeeld Maastricht en Eindhoven leren voorts dat, in weerwil van allerlei afspraken, vooral in vakantieperiodes en weekends vertragingen 'geen incidenteel, maar een structureel karakter' hebben.[5] Ondanks enkele beperkende bepalingen, is frequent gebruik van de nachtelijk extensie ook bij vakantievliegveld LA reëel.

4. Strijd met rijksbeleid
In de *Luchtvaartnota 2020-2050* is expliciet hoge prioriteit gegeven aan het terugdringen van de - voor de volksgezondheid evident schadelijke - nachtvluchten, met daaraan onlosmakelijk gekoppeld de voorwaarde dat de terugdringing niet mag leiden tot meer - eveneens schadelijke - vliegbewegingen in de randen van de nacht:

> 'Minder nachtvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur zonder verschuiving naar de randen van de nacht (22.00-23.00 en 7.00-8.00 uur).'[6]
> (…)
> 'Vliegtuiglawaai in de nacht kan de slaap verstoren en leiden tot gezondheidsklachten. Daarom *vermindert* de rijksoverheid het aantal nachtvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur. Meer hinder in de randen van de nacht door verschuiving van nachtvluchten zal *niet worden toegestaan*.' (curs. SATL)

Met de door SATL in de laatste aanhaling gecursiveerde woorden, committeert de landelijke overheid zich aan het *actief* terugdringen van de nachtvluchten én aan het *verbieden* van verschuivingen naar de randen van de nacht. En de *Luchtvaartnota* is beslist geen vrijblijvend praatstuk. Daarover laat paragraaf 10.6 over de juridische status van de nota geen enkel misverstand bestaan:

> 'De Luchtvaartnota geeft helderheid over de rol die de Rijksoverheid voor zichzelf ziet *en is bindend voor de Rijksoverheid en geeft richting voor andere betrokkenen bij het luchtvaartbeleid*.'[7] (curs. SATL)

Belangrijk is bovendien dat expliciet is vastgelegd dat de beleidsdoelen niet alleen voor Schiphol gelden, maar ook voor de 'luchthavens van nationale betekenis', waaronder LA. In de *Nota van Antwoord* staat daarover:

> 'Het kabinet is zich ervan bewust dat nachtvluchten de slaap van omwonden kunnen verstoren en dat dit kan leiden tot gezondheidsklachten. Daarom wil het kabinet dat de hinder in de nacht afneemt, door minder nachtvluchten. *Dit geldt niet alleen voor Schiphol, maar ook voor de andere luchthavens van nationale betekenis waar in de (randen van de) nacht wordt gevlogen.* Vermindering van de nachtvluchten is een belangrijk besluit van het kabinet om slaapverstoring en daarmee negatieve gezondheidseffecten rond luchthavens te verminderen.'[8] (curs. SATL)

Vluchten in de (randen van de) nacht als gevolg van autonome groei zijn ook strijdig met het in diverse Kamermoties herbevestigde, exclusieve doel van het vakantievliegveld: uitsluitend overloop van Schiphol en beslist geen autonome groei.[9]

5. Afwijken van landelijke trend
De beoogde openingstijden van LA wijken af van de trend bij de belangrijkste andere 'luchthavens van nationale betekenis': Eindhoven (EA), Rotterdam (RTHA) en Maastricht (MAA). De daar nog vigerende regelingen (EA) of recentelijk officieel aangevraagde nieuwe luchthavenbesluiten (RTHA en MAA) voorzien alle in reguliere openingstijden voor groothandelsverkeer van minimaal 07.00-23.00. Bij EA wordt gestudeerd op nog meer beperkingen voor onder andere de 'randen'; RTHA heeft daar al voor gekozen. RTHA schrapt bovendien de extensie voor vertrekkend vliegverkeer.

	Reguliere openingstijd	**Extensie**	**Overig**
EA	07.00-23.00	23.00-24.00	Nadere beperkingen voor de extensie en de weekends.
RTHA	07.00-23.00	23.00-24.00 *Uitsluitend voor inkomend verkeer*	Beperking aantal vluchten in de randen: 07.00-09.00 en 21.00-23.00. Stapsgewijze verplichting om tot 09.00 alleen met stillere vliegtuigtypen te starten.
MAA	07.00-23.00	23.00-24.00	

Alleen het notoir verliesgevende vliegveld Eelde (GAE) heeft het nodig gevonden een ander pad in te slaan. In een poging nog iets van een businesscase te maken, heeft het bij het kabinet-Schoof juist uitbreiding in de nachtelijke uren bedongen: op ma t/m vrijdag in eerste instantie van 06.30-23.00 naar 06.30-24.00 en op termijn zelfs naar 06.00-24.00, en op za, zo en officiële feestdagen van 07.30-23.00 naar 07.30-24.00. Voor de omgeving van Eelde is over de verruiming van de openingstijden het laatste juridische woord nog niet gezegd.

6. Standpunt CDO-Lelystad
De Club Direct Omwonenden (CDO), vertegenwoordigd in de wettelijk verankerde Commissie Regionaal Overleg (CRO) van LA, pleit eveneens voor ten minste acht aaneengesloten uren volledige nachtrust: 07.00-23.00.[10] ABReL, de Stichting Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens, waarbij ook de CDO is aangesloten, maakt bij zijn wensen bovendien nog onderscheid tussen werkdagen (07.00-23.00) en weekends (08.00-23.00). Extensies voor vertrekkend verkeer wijst ABReL af.

7. Coalitieakkoord Flevoland
Ten aanzien van beperking van de openingstijden van LA kan de huidige coalitie van Flevoland worden aangesproken op haar eigen coalitieakkoord 2023-2027. Hierin is het volgende vastgelegd:

> ‘*Vooruitlopend op de eventuele opening* moeten de belangen van de bedrijven en inwoners van onze provincie goed worden geborgd.’
> (…)
> ‘Om een gelijk speelveld te creëren met andere regionale luchthavens *zullen de openstellingsuren gelijk moeten worden getrokken met die van de andere regionale luchthavens*. Daarbij bewaken we een goede inpassing in de Flevolandse leefomgeving met oog voor gezondheid en milieuaspecten.’[11] (curs. SATL)

8. Medische noodzaak
Nachtvluchten en vluchten in de randen van de nacht veroorzaken grote gezondheidsproblemen, met alle sociale en economisch gevolgen van dien. Zie bijvoorbeeld het ook voor Nederland relevante rapport van de onafhankelijke Belgische Hoge Gezondheidsraad (HGR) uit 2024 over Brussels Airport, waarvoor ook gebruik is gemaakt van studies van onder meer de WHO, het RIVM, TNO en de Nederlandse Gezondheidsraad.[12] De HGR adviseert met klem de openingstijd van Brussels Airport te wijzigen van 06.00-23.00 in 07.00-23.00 en het vliegen in de randen van de nacht te beperken. De HGR:

> ‘Slaapverstoring is het belangrijkste nadelige gevolg voor de gezondheid van nachtelijk vliegtuiglawaai. (…) Een korte slaapduur en een slechte slaapkwaliteit hebben zowel korte termijngevolgen (slechte prestaties overdag en prikkelbaarheid) als lange termijngevolgen (bijdragen aan chronische aandoeningen zoals obesitas, diabetes type 2, hart- en vaatziekten, chronische pijn, chronisch vermoeidheidssyndroom, neurodegeneratieve ziekten, depressie en mogelijk, indirect, borstkanker).’
> (…)
> **‘**De akoestische nacht, d.w.z. de periode waarin het L_{night}-niveau wordt gemeten, begint om 23.00 uur en eindigt om 7.00 uur. De nachtperiode op het vliegveld [Brussel Airport] (…) begint echter om 23.00 uur en eindigt om 6.00 uur. De HGR wil het belang van dit hiaat van één uur benadrukken. Omdat de slaap in de vroege ochtend minder diep is, hebben vluchten tijdens dat tijdstip een aanzienlijk effect op de perceptie van de slaapkwaliteit, aangezien slapers gemakkelijker wakker worden, maar ook op objectieve slaapparameters.’
> (…)
> ‘Bovendien moet bijzondere aandacht worden besteed aan het vermijden van een hoge concentratie van vluchten in de randuren 's ochtends vroeg en 's avonds laat.’[13]

De Nederlandse GGD/GHOR vraagt in een, in opdracht van de ministeries van IenW en Defensie uitgevoerd onderzoek naar de beleving van geluidhinder en slaapverstoring, eveneens speciaal aandacht voor de tijdvakken 06.00-07.00 en 22.00-23.00 en voor het effect van geluidspieken. Opgemerkt wordt dat

> ‘… tussen 06.00-07.00 uur de meeste slaapverstoring wordt ervaren (evenals tussen 22.00-23.00 uur). Slaapverstoring in de vroege ochtend wordt als een ernstige stressfactor beleefd, omdat men daarna niet opnieuw inslaapt. (…) Piekbelasting van vliegtuiggeluid in de nacht of in de vroege ochtend kan tot (ernstige) slaapverstoring leiden. Een piekbelasting wordt beschreven als een enkel moment van geluidbelasting in de nacht, of een clustering van een aantal vluchten.’[14]

Conclusie

- De stelling dat Lelystad Airport geen nachtvluchten krijgt, is feitelijk onjuist. Gegeven de door IenW en de Schipholgroep zelf gehanteerde definities faciliteren de door hen nagestreefde openingstijden namelijk structureel nachtvluchten en ook vluchten in de randen van de nacht.
- De door IenW c.s. beoogde openingstijden zullen leiden tot drastische inkrimping van de ongestoorde nachtrust bij LA en ze sporen ook niet meer met de trend bij Eindhoven, Maastricht en Rotterdam.
- Het creëren van *nieuwe* mogelijkheden voor vluchten in de (randen van de) nacht op de voor groothandelsverkeer nog te openen LA staat bovenal op gespannen voet met het in 2020 vastgestelde overheidsbeleid: op Schiphol én alle luchthavens van nationale betekenis, waaronder LA, actief terugdringen van nachtvluchten en verhinderen dat dit tot verplaatsing naar de randen van de nacht leidt. Ook verplaatsing van (nacht)vluchten van Schiphol naar de (randen van de) nacht bij LA is in strijd met dit beleid.
- LA heeft een nieuw luchthavenbesluit nodig. Weerleggingen in de trant van 'de openingstijden van Lelystad Airport [maken] onderdeel uit van het Aldersadvies uit 2012 wat overgenomen is door het kabinet' zijn niet meer relevant, want ingehaald door de beleidskeuzes in de *Luchtvaartnota 2020-2050*.[15]
- Van bezwaren tegen beperking van openingstijden vanwege verworven (slot)rechten en dergelijke kan bij de voor groothandelsverkeer nog te openen LA uiteraard geen sprake zijn.
- Vluchten in de (randen van de) nacht als gevolg van autonome groei zijn strijdig met de harde beleidsafspraken over LA: alleen overloop van Schiphol en geen autonome groei.

Als voor groothandelsverkeer nog te openen luchthaven is Lelystad Airport bij uitstek de lakmoesproef voor de geloofwaardigheid van het Nederlandse luchtvaartbeleid. Als ergens daden bij woorden gevoegd kunnen en moeten worden, dan is het hier en dan is het nu. Zo niet, dan rest maar één oplossing: dicht laten. Om tal van redenen – sociale, medische, economische, milieutechnische, klimatologische – is dat *sowieso* beter.

10-03-2026 (update 01)

SATL - Om de Landskroon 3 / 7722 VG Dalfsen - https://satl-lelystad.nl - info@satl-lelystad.nl

---

[1] Zie bijv. TK *2019–2020*. Kamerstuk 35.505 no. 20. Verslag wetgevingsoverleg d.d. 01-07-2020. In een brief d.d. 29-01-2026 aan SATL houdt ook minister R. Tieman vol dat 'er geen sprake is van nachtvluchten'.

[2] https://www.lelystadairport.nl/vluchten/vakantievluchten/ - geraadpleegd 16-02-2026.

[3] https://www.schiphol.nl/nl/jij-en-schiphol/nieuws/minder-nachtvluchten-op-schiphol/ - geraadpleegd 16-02-2026.

[4] *TK 2019-2020*. Kamerstuk 29.665 no. 392. Brief minister C. van Nieuwenhuizen d.d. 26-06-2020.

[5] 'Op MAA worden in bijna alle gevallen de extensies verleend op basis van een [later] ATC-slot. ATC-vertragingen hebben in de zomerperiode geen incidenteel, maar een structureel karakter,' constateerde bijvoorbeeld Stichting Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens (ABReL) in 2023. (Brief ABRel aan IenW-minister M. Harbers d.d. 29-11-2023. (https://stichtingabrel.nl/abrel-formuleert-uitgangspunten-nieuwe-luchthavenbesluiten/ - geraadpleegd: 16-02-2026.)

[6] Kennelijk geschrokken van de draagwijdte van deze omschrijving van de randen van de nacht, heeft IenW nadien zonder serieuze onderbouwing beweerd dat er sprake was van een 'fout' en dat 22.00-23.00 en 7.00-8.00 eigenlijk 'randen van de dag' zijn. (*TK 2020-2021*. Kamerstuk 31936, nr. 827. Kamerbrief C. van Nieuwenhuizen d.d. 09-12-2020. *Nota van antwoord Luchtvaartnota 2020-2050* (Den Haag, november 2020; uitgave IenW), 61.) Met dit Orwelliaanse woordenspel heeft IenW zich volledig losgezongen van de gangbare interpretaties en van het maatschappelijke discours: ook vliegen tussen 07.00-09.00 en 21.00-23.00 is een groot maatschappelijk probleem en moet daarom beperkt worden.

[7] *Verantwoord vliegen naar 2050. Luchtvaartnota 2020-2050* (Den Haag, november 2020; uitgave IenW) 118.

[8] *Nota van antwoord Luchtvaartnota 2020-2050* (Den Haag, november 2020; uitgave IenW) 59.

[9] Zie uitvoerig *Schiphol regeert. Beknopte geschiedenis verkeersverdelingsregeling (VVR) Schiphol-Lelystad Airport* (Z.pl. 2019; uitgave SATL).

[10] Brief CDO aan formateurs en onderhandelaars nieuw college GS Flevoland d.d. 21-04-2023. (https://stateninformatie.flevoland.nl/Documenten/2023-04-21-Brief-Club-Direct-Omwonenden-Lelystad-Airport-Oproep-sluitingstijden-luchthaven-in-relatie-tot-nachtrust.pdf - geraadpleegd 16-02-2026).

[11] *Toekomst voor het nieuwe land. Van, voor en door Flevolanders. Coalitieakkoord 2023 – 2027* (Z.pl., juni 2023; uitgave Provincie Flevoland) 35 e.v. (https://www.flevoland.nl/getmedia/1c61c0df-2b51-44fa-be1b-1e1118a27dbe/Coalitieakkoord-2023-digitaal-DV.pdf - geraadpleegd 16-02-2026.

[12] *De gezondheidseffecten van vliegtuiglawaai en luchtverontreiniging in de omgeving van Brussels Airport*. *HGR advies nr. 9741* (Brussel, 07-05-2024; uitgave Hoge Gezondheidsraad). (https://www.hgr-css.be/nl/advies/9741/gezondheidsimpact-van-vliegverkeer-rond-brussels-airport – geraadpleegd 16-02-2026).

[13] *De gezondheidseffecten*, 3, 11 en 9.

[14] *Belevingsonderzoek geluidhinder en slaapverstoring luchtvaart 2020. Gezondheidsmonitor volwassenen en ouderen 2020* (Utrecht, 12-06-2022; uitgave GGD/GHOR Nederland) 45 e.v.

[15] *Nota van antwoord wijziging Luchthavenbesluit Lelystad* (Den Haag, juli 2019; uitgave IenW) 70.