

## BRIEFING PAPER

### Lelystad Airport: een opeenstapeling van misleiding, misbruik en bestuurlijk falen

#### ONDERWERP

Lelystad Airport: politieke constructie, logistieke vrijplaats en bestuurlijk falen

### Samenvatting voor de besluitvormer

#### KERNBOODSCHAP

*Lelystad Airport is van meet af aan een politieke list geweest: opgezet om Schiphol te laten groeien via een omweg, juridisch onuitvoerbaar geweten voor de opening, en nu misbruikt door de provincie Flevoland als dekmantel voor een autonoom logistiek knooppunt dat draait op arbeidsmigranten — met alle bijbehorende maatschappelijke kosten voor de regio.*

Dit briefing paper toont aan dat er sprake is van vier opeengestapelde problemen:

- Een oorspronkelijk plan dat al twijfelachtig was (Schiphol laten groeien via een overloophaven)
- Een democratisch tekort: de juridische onuitvoerbaarheid was intern bekend maar werd verzwegen
- De laagvliegeroutes die onoplosbaar blijken — en honderden miljoenen economische schade aanrichten in de verblijfsrecreatiesector
- Actueel misbruik: de situatie wordt gebruikt om een autonoom logistiek bedrijventerrein door te drukken dat niets met vakantieluchtvaart te maken heeft

### 1. De oorsprong: een list voor Schiphol

Het plan voor Lelystad Airport als overloophaven werd niet bedacht in het belang van de regio Flevoland, maar als instrument voor de groeiambities van Schiphol.

#### De constructie

- Schiphol wilde groeien maar kon dat niet door geluidsnormen en politieke grenzen
- Vakantievluchten (prijsvechters zoals Transavia, TUI en anderen) nemen waardevolle slots in beslag
- Door die vluchten naar Lelystad te verplaatsen komen slots vrij voor winstgevendere intercontinentale vluchten
- Schiphol kon zo feitelijk groeien zonder politiek gezien te 'groeien'

*De Staat is voor circa 70% aandeelhouder van Schiphol. Diezelfde Staat nam het besluit over Lelystad Airport. Diezelfde Staat is de wetgever, de vergunningverlener én de handhaver. Dit is een structureel belangenconflict dat de onpartijdigheid van de besluitvorming fundamenteel ondermijnt.*

## 2. Wat men wist maar verzweg

---

De kern van het democratische bezwaar is niet dat het plan mislukte, maar dat de mislukking voorzienbaar was — en dat dit bewust werd verzwegen.

- Al in 2007 was bij de top van het ministerie van Infrastructuur bekend dat de Europese Commissie een verkeersverdelingsregel (VVR) — het instrument om maatschappijen te dwingen naar Lelystad te verhuizen — nooit zou goedkeuren
- Zonder die VVR zou geen enkele maatschappij vrijwillig verhuizen: Transavia en TUI kozen en kiezen voor Schiphol
- De businesscase voor Lelystad Airport als vakantievliegveld was daarmee al voor de eerste steen was gelegd structureel onhoudbaar
- Toch werden honderden miljoenen geïnvesteerd in een terminal, startbaan en infrastructuur

### BESTUURLIJK OORDEEL

*Dit is een schending van de informatieplicht jegens het parlement en de burger. Besluitvorming die bewust gebaseerd is op een onuitvoerbare premisse, terwijl de onuitvoerbaarheid intern bekend is, is in strijd met de beginselen van behoorlijk bestuur.*

## 3. De economische mythe: groei van de luchtvaart als motor van de economie

---

De gehele rechtvaardiging voor Lelystad Airport rustte op één centrale aanname: groei van de luchtvaart is cruciaal voor de Nederlandse economie. Die aanname is nooit wetenschappelijk onderbouwd, en al het onafhankelijke onderzoek trekt de tegenovergestelde conclusie.

### 3.1 De claims van de luchtvaartlobby

- Capaciteitsrestricties op Schiphol betekenen het einde van de hub-functie en ineenstorting van het netwerk
- Luchtvaart levert een grote economische toegevoegde waarde in werkgelegenheid en bijdrage aan het BBP
- Vliegbelasting schaadt de sector en levert het milieu niets op
- Als de Nederlandse luchtvaart niet groeit, doen andere, minder duurzame luchtvaartlanden dat wel

*CE Delft onderzocht al deze vier stellingen in het rapport 'Moet de luchtvaart groeien om onze welvaart te behouden?' (in opdracht van Natuur en Milieu) en concludeerde ondubbelzinnig: er blijkt géén wetenschappelijke onderbouwing voor een van deze stellingen. Ze zijn alle vier onjuist of niet aantoonbaar.*

### 3.2 Wat de overheid jarenlang verzweg: de verkeerde meetlat

De overheid hanteerde decennialang cijfers over aantallen bestemmingen en vliegfrequenties om het belang van Schiphol te onderbouwen. Maar die cijfers zeggen niets over de economische bijdrage van de luchtvaart. Onderzoek van de Vrije Universiteit en Breda University toont aan dat het ministerie cruciale fouten maakte: het algemene publieke belang werd gereduceerd tot het bedrijfseconomische belang van de luchtvaartsector zelf.

### ILLUSTRATIEF

*Veertig procent van alle passagiers op Schiphol zijn overstappers. Een onderzoeker verwoordde het zo: 'Waarom moeten wij Björn uit Stockholm via Amsterdam naar Bangkok vervoeren? Dat levert ons niets op.' Bij volledig wegvallen van de hub-functie daalt het aantal directe bestemmingen slechts met 20 procent — terwijl de overlast en uitstoot volledig verdwijnen.*

### 3.3 Het oordeel van staatsagent Kremers: bereikbaarheid als dekmantel

Dr. Jeroen Kremers, door de overheid aangesteld als staatsagent bij KLM, ontmantelt het bereikbaarheidsargument. In zijn vijfde rapportage concludeerde hij dat van de 235.000 vluchten die KLM uitvoert, er 150.000 doublures zijn: vluchten naar bestemmingen die ook al door andere maatschappijen worden bediend. Slechts 85.000 vluchten zijn uniek voor KLM. Het bereikbaarheidsargument voor de volledige omvang van het netwerk — en daarmee voor de capaciteitsbehoefte die Lelystad Airport moest oplossen — snijdt geen hout.

### 3.4 Wat de onafhankelijke rapporten zeggen

<b>€2,3–3,1 mrd</b> welvaartsverlies bij groei Schiphol naar 540.000 vluchten	<b>40%</b> van alle Schiphol-passagiers zijn overstappers die Nederland niets opleveren	<b>30.000+</b> extra woningen mogelijk bij halvering Schiphol
--	--	--

- CE Delft (2021): groei naar 540.000 vluchten leidt tot een welvaartsverlies van €2,3–3,1 miljard
- SEO/CE Delft/Significance (2023, in opdracht van KLM en Schiphol zélf): krimp levert positief welvaartseffect op. KLM weigerde aanvankelijk publicatie
- CE Delft (2026, Maatschappelijke Raad Schiphol): halvering schaadt de economie niet en creëert ruimte voor 30.000 extra woningen
- Decisio & SEO (2018, ministerie I&W): de economische baten van Lelystad Airport zijn marginaal en de businesscase is negatief
- VU / Breda University (2024): de overheid heeft de hub-functie van Schiphol structureel te hoog ingeschat

*De aanname dat luchtvaartgroei cruciaal is voor de economie heeft nooit een wetenschappelijke basis gehad. Lelystad Airport is gebouwd op een mythe — en die mythe was al in 2007 ontkracht.*

## 4. De laagvliegroutes: onoplosbaar en economisch schadelijk

Aan de Tweede Kamer, bestuurders en omwonenden is altijd beloofd dat de luchtruimherziening de laagvliegroutes zou oplossen. Een valse belofte, zo blijkt.

### 4.1 Een probleem dat al in 2009 bekend was

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) concludeerde reeds in 2009 dat de locatie van Lelystad Airport ongeschikt is vanwege de nabijheid van Schiphol en de beperkte capaciteit van het luchtruim. Vliegverkeer van en naar Lelystad zal kunstmatig en langdurig op lage hoogte onder het verkeer van en naar Schiphol moeten blijven. Dit advies werd jaren door de ministers van Infrastructuur en Waterstaat achtergehouden voor de Tweede Kamer.

Er is nog steeds geen haalbare oplossing, ook niet met de door LVNL voorgestelde aanpassingen. Vliegtuigen van en naar Lelystad moeten onverminderd in het lagere luchtruim onder het drukke Schiphol-verkeer blijven — met structurele geluidsoverlast als gevolg. Boven Gelderland, Overijssel en Flevoland, op routes bij onder meer Lemelerveld en Zwolle, blijft laagvliegen problematisch. Boven de Veluwe verslechtert de situatie zelfs door het doorstijgen van vertrekkend verkeer.

## 4.2 Wat de adviescommissie vaststelde

Op verzoek van de Tweede Kamer onderzocht de Adviescommissie uitvoering Programma Luchtruimherziening eind 2025 de nut en noodzaak van de nieuwe luchtruimindeling. De commissie constateert:

### CITAAT ADVIESCOMMISSIE (EIND 2025)

*'De definitieve routes van en naar het vliegveld zijn nog niet vastgesteld. [...] In hoeverre deze ambitie waar kan worden gemaakt is nog niet bekend. [...] Bij de berekeningen van de effecten op de leefomgeving door het NLR is nog geen rekening gehouden met 45.000 civiele vliegbewegingen op Lelystad.' De commissie stelt bovendien dat de precieze samenhang tussen de nieuwe luchtruimindeling en het verdwijnen van de laagvliegroutes 'lastig te achterhalen' is.*

*Conclusie: het probleem van laagvliegen is niet opgelost, maar vooruitgeschoven. Er zijn geen uitgewerkte vliegroutes, de zogenaamde oplossing is slechts een onzekere ambitie, en de gevolgen voor omwonenden zijn nog altijd niet inzichtelijk gemaakt. Er is sprake van beeldvorming in plaats van een eerlijke afweging van belangen.*

## 4.3 De economische schade: honderden miljoenen voor de verblijfsrecreatiesector

De discussie over laagvliegen wordt doorgaans gevoerd in termen van geluidsoverlast en gezondheid. Maar er is een derde dimensie die structureel ontbreekt in het debat: de economische schade voor de regio's onder de vliegroutes.

Onderzoeker Paul Peeters van de Breda University of Applied Sciences heeft die schade in kaart gebracht voor de verblijfsrecreatiesector in Gelderland en Overijssel. Zijn conclusie is ontvankelijk: de economische schade voor deze sector als gevolg van de laagvliegroutes loopt op tot honderden miljoenen euro's.

De Veluwe, de Achterhoek en het Overijsselse landschap zijn gebieden waarvan de aantrekkingskracht voor toeristen en recreanten direct samenhangt met rust, natuur en stilte. Structureel laagvliegend verkeer tast die kwaliteiten aan — en daarmee de inkomsten van hotels, campings, bungalowparken en de vele andere bedrijven die van verblijfsrecreatie leven. Het gaat om een sector die in de betrokken provincies tienduizenden mensen werk geeft en die jarenlang heeft geïnvesteerd in de kwaliteit van het landschap.

*De economische afweging die het ministerie presenteert — luchtvaartgroei als motor van de economie — is daarmee fundamenteel onvolledig. Tegenover de vermeende baten van Lelystad Airport staan niet alleen maatschappelijke kosten in termen van gezondheid en natuur, maar ook aantoonbare economische verliezen van honderden miljoenen euro's voor een sector die nu al bestaat, nu al bijdraagt en nu al in de knel komt.*

## 5. De stille omvorming: misbruik van een politiek vacuüm

Terwijl het politieke debat over vakantievluchten vastloopt, vindt er in de polder een geheel andere ontwikkeling plaats — een die nauwelijks democratische toetsing heeft gekregen.

### Eigen vestiging: bedrijven die percelen kochten

- Inditex (Zara, Pull & Bear, Bershka) kocht 35 hectare grond en bouwde voor circa €100 miljoen een eigen distributiecentrum van 170.000 m<sup>2</sup> — het eerste buiten Spanje
- Bestseller (Vero Moda, Jack & Jones) investeerde €265 miljoen in een eigen distributiecentrum op LAB
- Deze bedrijven kozen voor LAB vanwege de centrale ligging en concurrerende grondprijzen — maar ook nadrukkelijk vanwege de nabijheid van Schiphol en mogelijk vooruitlopend op een opening van Lelystad Airport, dat op de LAB-website prominent als verkoopargument wordt ingezet: 'een vliegveld in uw achtertuin'

### Verhuur: de nieuwe golf van vastgoedontwikkelaars

- DHG (160.000 m<sup>2</sup>), Somerset Capital Partners via Intospace (65.000 m<sup>2</sup>) en GLP (74.000 m<sup>2</sup>) bouwen op eigen risico grote distributiehallen zonder operationele binding aan luchtvaart
- De voormalige directeur van OMALA stapte in 2020 over naar Somerset Capital Partners als CFO — een klassieke draaideursituatie tussen publieke gebiedsontwikkeling en private vastgoedwinst
- De naam 'Airport Businesspark' is instrumenteel: hij geeft het terrein cachet, subsidie-aanspraken en ruimtelijke rechtvaardiging die een gewoon polderbedrijventerrein nooit zou krijgen

#### SIGNALEMENT: BAIT AND SWITCH

*Het vliegveld werd politiek verkocht als overloophaven voor vakantievluchten. Nu het politieke besluit uitblijft, worden de gecreëerde infrastructuur en de ruimtelijke status gebruikt om een autonoom logistiek knooppunt te vestigen. De luchthaven is het excuus geworden. De logistieke grondpolitiek is het verdienmodel.*

## 6. Werkgelegenheid? Lees: arbeidsmigranten

<b>60</b> additionele banen die Lelystad Airport oplevert — pas ná 2030	<b>6.500</b> arbeidsmigranten in Lelystad (schatting gemeente), slechts 3.600 geregistreerd	<b>2.500+</b> geplande campusplekken voor arbeidsmigranten naast Van der Valk hotel
--	--	--

- Druk op de woningmarkt: arbeidsmigranten concurreren met reguliere woningzoekenden, soms in illegale kamerverhuur
- Sociale overlast: in de Lelystadse wijk Bastion liep de overlast zo hoog op dat de gemeente moest ingrijpen
- Druk op voorzieningen: scholen, zorg en sociale infrastructuur worden belast zonder dat bedrijven bijdragen
- Arbeidsmarktverdringing: de sector concurreert met essentiële sectoren (zorg, onderwijs, bouw)

*De logistieke sector profiteert van goedkope, flexibele arbeidsmigranten. De rekening voor huisvesting, overlast, zorg en sociale cohesie wordt neergelegd bij de gemeente en haar vaste inwoners. Dit is een vorm van privatisering van de baten en socialisering van de kosten.*

## 7. De affaire-Grimbergen: wanneer beleid en belang samenvallen

---

In december 2025 onthulde Follow the Money dat wethouder Dennis Grimbergen (VVD, verantwoordelijk voor economische zaken inclusief OMALA/LAB en de luchthaven) een deal had getekend voor de bouw van een campus voor 2.500 arbeidsmigranten naast het Van der Valk Hotel.

*Gemeentelijke taxateur waardeerde de grond op €24 miljoen. De door Grimbergen getekende deal gaf Van der Valk de optie tot aankoop voor €1,19 miljoen. Verschil: ruim €22 miljoen. Ambtelijke juristen vreesden verboden staatssteun. Grimbergen tekende toch.*

Na een fel raadsdebat traden Grimbergen en een collega-wethouder af. Tegen beiden loopt een formeel integriteitsonderzoek. De affaire is geen incident — ze is de logische uitkomst van een systeem waarin één wethouder tegelijk verantwoordelijk is voor economische ontwikkeling, de luchthaven, de huisvesting van arbeidsmigranten — en de deals met de partij die al die belangen bedient. In zo'n systeem is de vermenging van belang en beleid geen uitzondering. Het is de structuur.

## 8. Conclusies en aanbevelingen

---

### Conclusies

- Het oorspronkelijke plan was gebaseerd op de aanname dat luchtvaartgroei cruciaal is voor de economie — een aanname zonder wetenschappelijke onderbouwing
- Alle onafhankelijke rapporten trekken de tegenovergestelde conclusie: verdere groei leidt tot een welvaartsverlies van €2,3–3,1 miljard
- Het plan als overloophaven was juridisch onuitvoerbaar — en dat was intern bekend; de VVR was al in 2007 onhaalbaar bevonden
- De laagvliegroutes zijn onoplosbaar gebleken en richten honderden miljoenen euro's economische schade aan in de verblijfsrecreatiesector
- De provincie Flevoland en de gemeente Lelystad misbruiken de gecreëerde ruimtelijke status voor een autonoom logistiek knooppunt dat niets met de beloofde luchtvaartfunctie te maken heeft
- De werkgelegenheidsbelofte maskeert een verdienmodel dat draait op arbeidsmigranten, waarvan de sociale kosten worden afgewenteld op de gemeenschap
- De affaire-Grimbergen toont aan dat de bestuurlijke integriteit ernstig onder druk staat

### Aanbevelingen voor de Tweede Kamer

- Stel een parlementair onderzoek in naar de besluitvorming rond Lelystad Airport, met specifieke aandacht voor de vraag wanneer de onuitvoerbaarheid van de VVR intern bekend was
- Vereis dat het kabinet de relatie tussen de Staat als aandeelhouder van Schiphol en de Staat als wetgever/vergunningverlener structureel doorbreekt
- Koppel ruimtelijke besluiten over het Airport Businesspark los van de luchtvaartdiscussie: toets de logistieke ontwikkeling op eigen merites
- Vereis transparantie over de economische schade van de laagvliegroutes voor de verblijfsrecreatiesector, en neem die schade mee in de formele kosten-batenafweging
- Vereis transparantie over arbeidsmigranten: registratie, huisvesting, arbeidsomstandigheden en de verdeling van maatschappelijke kosten
- Laat de gronddeal Van der Valk-Grimbergen toetsen door de Autoriteit Consument & Markt op verboden staatssteun

## Aanbevelingen voor gemeenteraden in de regio

- Spreek formeel uit dat de logistieke ontwikkeling op het Airport Businesspark los staat van enig besluit over luchtvaart
- Verlang van bedrijven een maatschappelijke bijdrage aan de kosten van arbeidsmigranten: huisvesting, taalles, integratie
- Onderzoek of de bestemmingsplanwijzigingen op basis van de 'luchthavenstatus' stand houden als die status wegvalt

## GEBRUIKTE BRONNEN EN DOCUMENTATIE

Follow the Money (december 2025): Van der Valk krijgt miljoenen voordeel bij twijfelachtige gronddeal met Lelystad  
NOS (januari 2026): Wethouders Lelystad stappen op na urenlang debat over ambtelijke crisis  
SEO/CE Delft/Significance (2023): MKBA Schiphol — Krimpen of verduurzamen? — in opdracht van KLM, Schiphol en BARIN  
CE Delft (2021): MKBA groei en krimp Schiphol — in opdracht van gemeente Aalsmeer  
CE Delft (2026): Brede welvaart en de omvang van Schiphol — in opdracht van de Maatschappelijke Raad Schiphol  
CE Delft (2019, in opdracht Natuur en Milieu): Moet de luchtvaart groeien om onze welvaart te behouden?  
Decisio & SEO (2018): Verkennende MKBA beleidsalternatieven luchtvaart — in opdracht van het ministerie van I&W  
VU Amsterdam / Breda University (2024): Brede welvaart en netwerkqualiteit Schiphol — in opdracht van Natuur en Milieu  
Kremers, J. (2022): Tweede voortgangsrapportage staatsagent KLM — ministerie van Financiën  
Kremers, J. (2023): Vijfde voortgangsrapportage staatsagent KLM — ministerie van Financiën  
Bus, L. & Manshanden, W. (2019): Second Opinion verkennende MKBA beleidsalternatieven luchtvaart — in opdracht van SATL  
Bus, L. & Manshanden, W. (2024): Groei zonder winst — analyse groeistrategie Schiphol, in opdracht van SATL  
Peeters, P. (Breda University of Applied Sciences): Economische schade laagvliegroutes voor de verblijfsrecreatiesector  
Adviescommissie uitvoering Programma Luchtruimherziening (2025): Rapport nut en noodzaak luchtruimherziening  
LVNL (2009): Advies inzake locatiegeschiktheid Lelystad Airport — intern advies ministerie I&W  
Omroep Flevoland (2024–2026): diverse berichtgeving over arbeidsmigranten en bestuurlijke ontwikkelingen Lelystad

## Noot voor de redactie. Niet voor publicatie.

Wil je meer informatie of heb je vragen?  
Neem contact op via [kees.baumann@satl-lelystad.nl](mailto:kees.baumann@satl-lelystad.nl).

---

### Over SATL

SATL staat voor Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen. En is een burgerbeweging die 21 actiegroepen verenigt en Nederland wil behoeden voor de schadelijke laagvliegroutes over grote delen van Nederland.

De mensen betrokken bij SATL gaan obv feiten het gesprek aan en geven voorlichting aan politici, ambtenaren en burgers. We houden de overheid bij de les, door calculaties, vergunningen en rapporten te toetsen. En we werken goed onderbouwde verbetervoorstellen en alternatieven uit. Juridische middelen zetten we in als dat echt noodzakelijk is.

De mensen betrokken bij SATL beschikken over grote expertise op het vlak van oa. de luchtvaart, geluid, stikstof, natuurbescherming en bestuursrecht. Daarnaast wordt nauw samengewerkt met diverse experts. SATL is politiek neutraal en ongebonden .

Meer informatie over de feiten rondom Lelystad Airport, standpunten, onderzoeken en activiteiten vind je op [www.satl-lelystad.nl](http://www.satl-lelystad.nl).

---