

Geen winst voor regio Schiphol, verlies voor Oost-Nederland

Nachtluchten naar Lelystad Airport?

VVD-minister Cora van Nieuwenhuizen van IenW en andere pleitbezorgers van groei van de luchtvaart en het openen van Lelystad Airport roepen om het hardst dat slaap verstorende *nachtluchten* van Schiphol moeten worden omgezet in *dagvluchten* op Lelystad Airport (LA). Om dit kracht bij te zetten heeft de minister zelfs doorgedrukt dat aan de miljarden coronasteun voor de KLM een vermindering van het aantal nachtluchten op Schiphol is gekoppeld aan opening van LA. Een koppeling waar in de Kamer kritiek op is, maar die in de afspraken met de KLM is blijven staan.

Ook Van Nieuwenhuizens partijgenoot Jurgen Nobel, wethouder van de gemeente Haarlemmermeer waarin Schiphol ligt, maakt zich sterk voor het omkatten van nachtluchten op Schiphol in dagvluchten op LA. Hij wil zijn gemeente verlossen van de slaapverstoring en daarom evenmin verschuiving naar de 'randen van de nacht'. Een alleszins begrijpelijk en verdedigbaar streven - tenzij het tot onethisch *not in my backyard* en over-de-schutting-bij-de-buren gedrag leidt, of in de eigen voor- en achtertuin weinig tot niets oplost c.q. daar nieuwe problemen schept. De zuiverheid van de motieven om Lelystad te pushen is dan in het geding.

Wijs geworden door wat in de loop der jaren aan desinformatie omtrent LA is uitgestort en niet in de laatste plaats door SATL nog regelmatig wordt doorgeprikt, hebben we op de pleidooien van IenW en Nobel c.s. tien elementaire vragen losgelaten. Met een inmiddels vertrouwd resultaat: er worden halve waarheden gedebiteerd, oplossingen gesuggereerd die er niet zijn en een loopje genomen met eigen beleidsdoelen – altijd ten faveure van de Schiphol Groep en de luchtvaartsector en ten nadele van burgers.

Voor het gemak van de lezer beginnen we met de eigenlijke slotvraag over de conclusies.

1. Hoe luiden de conclusies?

De belangrijkste zijn:

- De claim van de Schiphol Groep en IenW dat er 's nachts niet van en naar LA zal worden gevlogen klopt niet met hun eigen definitie van het begrip nacht: 23.00-7.00 uur. De bewering dat nachtluchten van Schiphol dagvluchten op Lelystad worden is evenmin correct. In beide gevallen wordt gesuggereerd dat zich bij LA geen slaapverstoring zal voordoen. Eén blik in oude en nieuwe MER-berekeningen leert dat dit een fabeltje is. Ernstige slaapverstoring zal hier eveneens optreden, vooral op de Noord-Veluwe en in West-Overijssel.¹ Logisch, want met de beoogde reguliere openingstijden voor LA (6.00-23.00) zal de effectieve tijd voor ongestoorde nachtrust niet de normatieve acht uren tellen, maar slechts zeven en bij gebruik van de extensieruimte tot 24.00 uur nog maar zes. Europa schrijft een nachtperiode van acht uren voor.
- De beoogde openingstijden voor LA staan op gespannen voet met de voorgestelde luchtvaartnota, waarin terugdringen van nachtluchten en breidelen van vliegen in de randen van de nacht belangrijke generieke beleidsdoelen heten te zijn. Die spanning is er *sowieso*, maar als vakantievliegveld zal LA bij uitstek te maken krijgen met vliegverkeer in de late nacht (6.00-7.00) en in de randen van de nacht (22.00-23.00 en 7.00-8.00) en voorspelbaar ook herhaaldelijk in de extensietijd (23.00-24.00). De legitieme belangen van de bewoners en de belangrijke recreatie- en vakantiesector onder de routes dreigen aldus te worden opgeofferd aan die van de Schiphol Groep en die van budgetmaatschappijen, vooral van nieuwe. Tegen de komst van de laatste heeft de Kamer zich bij herhaling uitgesproken.²

- De omgeving van Schiphol heeft per saldo geen baat bij LA; integendeel. Het is de op groei beluste Schiphol Groep die profiteert. De roep om verplaatsing van nachtvluchten naar LA is niet meer dan een uiting van politiek effectbejag.
- De luchtvaartnota en het gewijzigde luchthavenbesluit zijn controversieel verklaard. Dat biedt de nieuwe regering en de Kamer mogelijkheden alsnog de openingstijden van LA in overeenstemming te brengen met de generieke beleidsdoelstellingen of, als dat niet kan, het project Lelystad Airport af te blazen. Voor dat laatste pleiten meer zwaarwegende argumenten in de sferen van bestuurlijke zuiverheid, nationale economie, volksgezondheid, leefmilieu en klimaat.

2. Wat zijn eigenlijk nachtvluchten?

Dat zijn vliegbewegingen die tussen 23.00 uur en 7.00 uur worden uitgevoerd. Zo staat het in diverse aan LA gerelateerde officiële documenten. Ook op de site van Schiphol valt te lezen:

‘Nachtvluchten op Schiphol zijn alle vluchten die tussen 23.00 uur ’s avonds en 7.00 uur ’s ochtends plaatsvinden. Vliegtuigen die in deze nachtelijke uren opstijgen of landen kunnen de slaap van omwonenden verstoren en zorgen daarmee voor extra hinder.’³

Ter verklaring van de gekozen tijden, schreef minister Van Nieuwenhuizen in juni 2020 aan de Tweede Kamer het volgende: ‘Deze definitie komt voort uit Europese voorschriften die voorschrijven *dat een nachtperiode acht uur moet duren*.’⁴ (curs. SATL) Goed om even te onthouden.

3. Wat zijn vluchten ‘in de randen van de nacht’?

Dat zijn vluchten tussen 22.00 en 23.00 uur ’s avonds en 7.00 en 8.00 uur in de ochtend. Tijden waarin jonge kinderen ’s avonds al lang naar bed zijn en veel volwassenen eveneens al of nog liggen te slapen. Tijden die daarom ook als extra belastend en schadelijk voor welzijn en volksgezondheid worden aangemerkt. Reden waarom Pieter van Geel in zijn rapport over de ontwikkeling van Eindhoven Airport aandrang om het vliegen van 20.00-8.00 terug te dringen. Op zijn advies werd in 2020 de openingstijd van Eindhoven op 7.00-23.00 gesteld.

De ‘randen van de nacht’ waren overigens een semantisch slimmigheidje van PvdA-voorman Wim Kok om bezwaren tegen vliegen tot 2.00 uur ’s nachts en na 6.00 uur ’s morgens te bagatelliseren. Dat kan nóg eufemistischer en nóg minder associaties met slaapverstoring oproepend, moeten ze in de ambtelijke leemlaag van IenW hebben gedacht. In hun *Nota van antwoord* op de vele kritische zienswijzen op de ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050, valt namelijk de volgende maskerade te lezen:

‘In 4.2.4 zijn de ambities ten aanzien van nachtvluchten voor Schiphol verder geconcretiseerd. Ook is de tekst ten aanzien van nachtperiode en de randen van de nacht kloppend gemaakt: 22-23 uur en 7-8 uur zijn niet de randen van de nacht, *maar de randen van de dag*.’⁵ (curs. SATL)

Ze kennen en onderkennen het grote maatschappelijk probleem van de slaapverstoring, maar willen niet morrelen aan de tijden want daar hangen voor de sector nadelige prijskaartjes aan. Dus nemen ze hun toevlucht tot orwelliaanse *new speak*: iedereen in slaap proberen te sussen door nacht dag te noemen.

4. Wat zegt de ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050 over vliegen in de (randen van de) nacht.

De ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050 van minister Van Nieuwenhuizen is in mei 2020 gepubliceerd. Het stuk heeft van veel kanten forse kritiek geogst en de in november gepubliceerde, niet wezenlijk van het ontwerp verschillende ‘definitieve’ nota is door de Tweede Kamer controversieel verklaard. Toch loont het om te zien wat de generieke beleidsdoelen en –keuzes zijn die het kabinet zegt na te streven en bij de volgende vraag te bezien in hoeverre de plannen met LA ermee sporen.

De ontwerp-luchtvaartnota windt er geen doekjes om: de luchtvaart heeft negatieve effecten en de slaapverstoring, de geluidshinder en de gezondheidseffecten door de uitstoot van schadelijke stoffen vormen daarbij de top drie. Logisch dat de aanpak van nachtvluchten en vliegen in de randen van de nacht hoog op de prioriteitenlijst is geplaatst. De lijst:⁶

Belangrijke beslissingen

1. De Rijksoverheid stuurt op afname van de negatieve gezondheidseffecten door luchtvaart als voorwaarde voor de toekomstige groei van de burgerluchtvaart. Hierbij gaat het om geluidshinder en de gezondheidseffecten door de uitstoot van schadelijke stoffen.
2. Luchthavens moeten de geluidsoverlast steeds verder verminderen. Hoe, legt de Rijksoverheid vast in luchthavenbesluiten van burgerluchthavens waar het Rijk het bevoegd gezag is.
3. 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). De Rijksoverheid onderzoekt de economische effecten, in welk tempo de nachtvluchten kunnen afnemen en tot welk aantal dit kan.
4. Afspraken per luchthaven met de partijen in de regio over het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving en maatregelen die de hinder voor bewoners verminderen en compenseren. Onderdeel hiervan zijn afspraken over het meten van geluid en het verbeteren van de leefomgeving en het verminderen van hinder en negatieve gezondheidseffecten.
5. Vormgeven geluidsbeleid dat beter aansluit bij de hinder die bewoners ervaren en waarmee de sturingsmogelijkheden op hinder toenemen. Bijvoorbeeld op basis van onderzoek naar meer rustmomenten. Het Rijk gebruikt daarbij het landelijke programma gericht op meten en berekenen van vliegtuiggeluid en het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie WHO.
6. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) onderzoekt de gezondheidseffecten van ultrafijnstof. Of specifiek luchtvaartbeleid voor ultrafijnstof nodig en mogelijk is, hangt af van de resultaten die in 2021 worden verwacht. Het Rijk heeft de Gezondheidsraad om advies gevraagd om te komen tot generiek beleid voor ultrafijnstof voor alle bronnen, niet alleen voor luchtvaart. De Rijksoverheid vraagt luchthavens alvast actie te ondernemen en de uitstoot zo veel mogelijk te beperken.
7. Ook de luchtvaartsector moet bijdragen aan de reductie van de uitstoot van stikstof.
8. Het Rijk verkennt samen met regionale overheden de mogelijkheden voor meer ruimtelijke ontwikkelingen rond burgerluchthavens, bijvoorbeeld voor nieuwe woningen. Dit gebeurt binnen de randvoorwaarden voor veiligheid en gezondheid en in lijn met de Omgevingswet.

Om elk misverstand over de intenties van het kabinet weg te nemen, legt de ontwerpnota verderop nog een keer kort en bondig uit dat de rijksoverheid de nachtvluchten *actief* zal terugdringen en verschuiving naar de randen van de nacht wordt *verboden*:

‘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*.’⁷ (curs. SATL)

5. Deze ambities brengt de minister natuurlijk meteen in praktijk bij het nog te openen LA?

Dat zou je inderdaad mogen verwachten: de kans grijpen, het zelf meteen goed doen, een voorbeeld stellen, consequent zijn, daad bij woord voegen. Niets is echter minder waar.

In het Luchthavenbesluit Lelystad Airport 2015 (LHB-2015) was opgenomen dat het vliegveld geopend zal zijn van 6.00 tot 23.00 uur, met voor zowel inkomend als vertrekkend vliegverkeer een ‘extensie’ of uitlooptermogelijkheid in geval van vertraging of calamiteit.

Dat was 2015. Toen was PvdA-staatssecretaris Wilma Mansveld nog de verantwoordelijke bewindspersoon en was van nieuw beleid voor de jaren 2020-2050 nog geen sprake. Inmiddels zijn we ruim vijf jaar verder, is de discussie over de negatieve gevolgen van de luchtvaart op mens, dier en klimaat in een stroomversnelling geraakt en zijn in de luchtvaartnota nieuwe doelen geformuleerd voor het terugdringen van de slaapverstoring. Bovendien zijn sinds 2017 veel bezwaren en nadelen van vliegen op Lelystad door SATL en anderen voor het voetlicht gebracht.

Als we kijken naar het gewijzigde luchthavenbesluit, dat gemaakt moest worden omdat SATL-onderzoekers allerlei ongerijmdheden in het LHB-2015 en de onderliggende stukken hadden aangetoond, dan blijkt echter dat lenW aan de openingstijden voor LA niets wil veranderen. Alle fraaie woorden en beleidsvoornemens over terugdringen van nachtvluchten en verbod op verschuiving naar de randen van de nacht ten spijt. Alsof het bepleite verplaatsen van nachtvluchten van Schiphol naar de late nacht en randen van de nacht bij Lelystad ook niet onder het verschuifverbod vallen.

6. Wat hebben de beoogde openingstijden voor om- en onderwonenden van LA in petto?

Weinig goeds. Een eenvoudige rekensom leert dat met de beoogde openingstijden de effectieve tijd voor ongestoorde nachtrust niet de normatieve acht uren zijn, maar slechts zeven en bij gebruik van de extensieruimte zelfs maar zes. Met de bekende gevolgen voor gezondheid, concentratievermogen, school- en werkprestaties, welzijn en woongenot.

Voor LA komt er nog iets bij. Voor de luchtvaartmaatschappijen betekent elk uur dat hun dure toestellen aan de grond staan kapitaalverlies. Omdat ze vanaf Lelystad alleen middellange afstanden kunnen vliegen, zullen zij het optimale uit de openingstijden willen halen om meerdere 'slagen' te maken, eventueel in combinaties met andere bestemmingen en vliegvelden waar nog wel tussen 23.00 en 6.00 uur gestart en geland mag worden. Daarvoor zijn al allerlei schema's ontwikkeld. Het resultaat zal zijn heel veel uitgaand en inkomend vliegverkeer in vooral de late nacht (6.00-7.00) en de randen van de nacht (22.00-23.00 en 7.00-8.00). Het ministerie weet dit drommels goed. In de *Nota van antwoord* op de zienswijzen bij de ontwerp-luchtvaartnota staat namelijk, 'dat juist de randen van de nacht bedrijfseconomisch van belang zijn voor de luchtvaartmaatschappijen die opereren op deze luchthavens'.⁸ (curs. SATL) Er zijn bovendien geen beperkingen in de zin van differentiatie bij het berekenen van de geluidsruimte of de tarieven. Alleen het maximum aantal vliegbewegingen telt. In theorie kunnen die straffeloos allemaal van 6.00-7.00 en van 22.00-23.00 worden uitgevoerd.

Bovendien geldt dat de druk op deze uren extra groot zal zijn in de vakantieperiodes, en dat zijn de periodes dat de thuisblijvers en vele binnenlandse, maar ook buitenlandse toeristen op de Veluwe, in Salland, de Kop van Overijssel, Friesland en Drenthe van hun welverdiende slaap en rust willen genieten. De kans op vertragingen en noodsituaties (echte en geësceneerde) zal in deze extra drukke weken en maanden eveneens toenemen, met frequent gebruik van de extensie tot 24.00 als gevolg.

7. Waarom wil lenW dat op LA in (de randen van) de nacht wordt gevlogen?

Het antwoord is simpel en eigenlijk al gegeven: omdat ze bij lenW vóór alles hun oren laat hangen naar de luchtvaartsector - de Schiphol Groep in het bijzonder - en het welzijn en de geestelijke en lichamelijke volksgezondheid voor hen pas op het tweede of derde plan komen. Alles draait er sinds jaar en dag om de in het luchthavenbesluit van 2015 geformuleerde redenering:

'Voor de exploitant [de Schiphol Groep – SATL] zijn de afgesproken openingstijden van groot belang voor de propositie die de exploitant in de toekomst aan luchtvaartmaatschappijen wil doen. Voor een rendabele operatie op luchthaven Lelystad moeten luchtvaartmaatschappijen op een dag enkele malen tussen de luchthaven en een bestemming heen en weer kunnen vliegen. De voorziene openingstijden maken dit mogelijk.'⁹

Een uur later open en dicht en dwingend en substantieel beperken van vliegen in de randen van de nacht zijn schadelijk voor de business case van Lelystad Airport en de vakantiemaatschappijen/prijsvechters en daarvoor moeten de belangen van de burgers wijken. Terwijl nut en noodzaak voor Nederland op z'n zachtst gezegd discutabel zijn en openen in geen enkel opzicht bijdraagt aan de oplossing van de echte problemen waarvoor deze en komende generaties zich geplaatst weten.

8. Heeft SATL de problemen en inconsequenties niet aangekaart?

Natuurlijk wel. In 2019 bijvoorbeeld in *Lelystad Airport voor gezien*, SATL's doorwrochte zienswijze bij het ontwerp van een aangepast luchthavenbesluit voor Lelystad. In dit 217 pagina's tellende boekwerk wordt met kracht van argumenten een lans gebroken voor een reguliere openingstijd van 7.00-22.00, met een extensie tot uiterlijk 23.00 voor *alleen binnenkomende vliegtuigen die tijdens de vlucht in onvoorzienbare problemen zijn gekomen*. Zo'n extensie voor vertrekkende, maar nog aan de grond staande toestellen is volstrekt onlogisch en zal bovendien als een perverse prikkel werken om er veelvuldig misbruik van te maken.

In de zienswijze die SATL in juli 2020 indiende voor de ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050 werd voorts met verbazing vastgesteld dat bij de beleidsvoornemens om het vliegverkeer tussen 23.00 en 7.00 te gaan terugdringen zonder dat dit tot verschuiving naar de randen van de nacht mag leiden *wel* Schiphol en de 'luchthavens van nationale betekenis' Eindhoven en Rotterdam worden genoemd, maar *niet* de andere 'luchthaven van nationale betekenis': Lelystad. Onbegrijpelijk en onverdedigbaar. Hier is de gelijkheid van behandeling in het geding. Waarom na het advies van Van Geel bij Eindhoven wel een reguliere openstelling van 7.00 tot 23.00 uur doorgevoerd en bij Lelystad niet?

9. Hoe heeft het ministerie op de zienswijzen van SATL gereageerd?

Zoals te doen gebruikelijk: niet, ontwijkend en louter defensief. In de *Nota van antwoord* geen syllabe over de openingstijden van Lelystad en de door SATL betwiste uitzondering voor deze luchthaven. Opnieuw gaat het alleen over Schiphol en de andere twee 'luchthavens van nationaal betekenis' en over de aanpak van de slaapverstoring dáár - wel met de disclaimer dat het ingewikkeld is om er in de bestaande situaties veranderingen door te voeren.

Wij tekenen aan dat zo'n bestaande situatie bij het nog te openen LA zich uiteraard niet voordoet. Van 'historische rechten' van vliegmaatschappijen om op specifieke tijden te mogen vliegen - minister Van Nieuwenhuizen maakt daarvan een punt in haar Kamerbrief van juni 2020 als waarschuwing dat implementatie van het beleid lastig zal worden - is geen sprake. Voor LA kunnen met andere woorden de generieke beleidsvoornemens meteen en moeiteloos worden gerealiseerd en kan worden bewezen dat wat in de luchtvaartnota wordt beweerd menens is.

Een ander voorbeeld van de manier waarop op het SATL-commentaar is gereageerd. In de ontwerp-luchtvaartnota viel te lezen dat het kabinet voor de regionale luchthavens tot 'een gestandaardiseerde gebruiksregeling' wil komen.¹⁰ In de tekst van de in november 2020 gepubliceerde 'definitieve' versie zijn daaraan negen omineuze woorden toegevoegd. Waar eerst nog werd gesproken van 'Voor de lange termijn wil de Rijksoverheid naar een gestandaardiseerde gebruiksregeling voor alle regionale luchthavens', staat er nu 'Voor de lange termijn wil de Rijksoverheid naar *zoveel mogelijk* gestandaardiseerde gebruiksregelingen voor alle regionale luchthavens, *passend bij het profiel van die luchthavens*.'¹¹ (curs. SATL)

Er is weinig fantasie nodig hier het effect van het SATL-bezwaar van ongelijke behandeling te herkennen. IenW probeert zichzelf hier een vrijbrief te geven om voor Lelystad een uitzondering te blijven maken en ook anderszins naar believen generieke beloftes en regels te negeren. Alsof nacht en dag in Eindhoven anders kunnen zijn dan in Rotterdam en slaapverstoring daar weer anders dan in het geval van Lelystad of Schiphol.

10. Wat vindt de Tweede Kamer?

Het voert te ver om hier alles wat in de Tweede Kamer aan de orde is geweest de revue te laten passeren. Volstaan wordt met vier korte observaties.

- Alle partijen zijn er nu wel van doordrongen dat de slaapverstoring een groot maatschappelijk probleem is en daarom aan nachtvluchten paal en perk moet worden gesteld.

De PvdD en GroenLinks gaan het verst met de eis dat ze allemaal moeten worden verboden. De minister wil niet verder gaan dan een afname van 32.000 naar 29.000 en op termijn naar hooguit 27.000 of 25.000.¹² Volgens haar is voor deze verdere daling wel Lelystad nodig. Waarom is voor veel Kamerleden een raadsel. Voor de omgeving van Schiphol bieden de genoemde aantallen geen soelaas. Het zal op z'n best resulteren in een daling van gemiddeld 88 naar 68 per nacht, terwijl een handvol genoeg is om iedereen telkens opnieuw wakker te doen schrikken. En waar ze van blijven schrikken zijn de *wide bodies* en *full freighters*, want daarvoor is Lelystad niet geschikt.

Deze ongeschiktheid betekent tevens dat alleen kleinere toestellen naar Lelystad kunnen verhuizen. Indien, zoals de bedoeling is, de systematiek van de geluidsruimte wordt losgelaten en alleen nog met concrete maxima zal worden gewerkt, dan gaan ongetwijfeld lawaaiiger en meer kwalijke stoffen uitstotende *wide bodies* de vrijkomende slots van Schiphol opvullen. Dankzij Lelystad raakt de regio Schiphol zo van de regen in de drup.

- Vrijwel alle partijen beseffen dat de randen van de nacht ontzien moeten worden.
- De hele Tweede Kamer schaart zich achter de door SP-Kamerlid Cem Laçin geijkte formule voor Lelystad: 'geen nacht en geen vracht'. Ook minister Van Nieuwenhuizen verzekert dat ze de formule respecteert. Over de reikwijdte van het begrip nacht en de kwestie van de randen van de nacht voor Lelystad is echter niet grondig gedebatteerd.
- Met alleen de stemmen van VVD, CDA en FvD tegen heeft de Kamer zich uitgesproken voor een motie van CU-Kamerlid Eppo Bruins over de coronasteun aan de KLM. Deze motie zoomt in op de oneigenlijkheid van de koppeling van de afname van het aantal nachtvluchten op Schiphol en de uitbreiding van vliegveld Lelystad. 'Zo wordt een net en helder proces, waaraan door de Minister en de Tweede Kamer jaren is gewerkt om het te ontwarren, in één keer weer troebel gemaakt,' aldus Bruins, die toevoegde dat de aangekondigde afname 'oude wijn in nieuwe zakken' is, omdat ze los van Lelystad en de coronacrisis al eerder aan de omwonenden van Schiphol was toegezegd.¹³

In het debat over de steun aan de KLM hekelden anderen de koppeling als een nieuwe truc om Lelystad erdoor te drukken en een poging om bewonersgroepen tegen elkaar uit te spelen.

Zwolle/Uffelte, 27-08-2021

¹ Alleen in Wezep, onderdeel van de gemeente Oldebroek, is het aantal door IenW berekende 'ernstig slaapverstoorden' in absolute en relatieve getallen een veelvoud van het aantal in de gemeente Lelystad.

² Zie hierover de SATL-uitgave *Schiphol regeert. Beknopte geschiedenis verkeersverdelingsregeling (VVR) Schiphol-Lelystad*. Z.p. 2020).

³ <https://www.schiphol.nl/nl/jij-en-schiphol/nieuws/minder-nachtvluchten-op-schiphol/>

⁴ TK 2019/20. Kamerstuk 29665 nr. 392. Kamerbrief C. van Nieuwenhuizen Wijbenga d.d. 26-06-2020.

⁵ *Nota van antwoord Luchtvaartnota 2020-2050* (november 2020) 61. (NvA)

⁶ *Verantwoord vliegen naar 2050. Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050* (mei 2020) 45 (O-LVN); vgl. *Verantwoord vliegen naar 2050. Luchtvaartnota 2020-2050* (november 2020) 47 (LVN).

⁷ O-LVN, 50; vgl. LVN, 51.

⁸ NvA, 60.

⁹ Luchthavenbesluit Lelystad Airport 2015. (*Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden*, 31-03-2015).

¹⁰ O-LVN, 50.

¹¹ O-LVN, 50 en LVN, 52.

¹² NvA, 60.

¹³ TK 2019/20. Kamerstuk 35505 nr. 20. Verslag wetgevingsoverleg d.d. 01-07-2020.