

**From:** "voorzitter@satl-lelystad.nl" <voorzitter@satl-lelystad.nl>  
**Date:** Wednesday, July 2, 2025, 7:24 AM  
**To:** "cie.iw@tweedekamer.nl" <cie.iw@tweedekamer.nl>  
"postbus@eerstekamer.nl" <postbus@eerstekamer.nl>  
**Subject:** Digitale kopie Brief SATL aan de leden van de vaste Kamercommissies I&W

---

**Attachments:**

Brief SATL (19-6-2025) aan leden 1e en 2e Kamer Cie IenW.pdf

---

You don't often get email from voorzitter@satl-lelystad.nl. [Learn why this is important](#)

Geachte leden van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat der Eerste en Tweede Kamer,

In deze mail krijgt u een digitale kopie van de brief van de brief die wij u op 19 juni j.l. stuurden. Met hierbij het verzoek om de brief, voor zover u dat nog niet met de analoge versie hebt gedaan, deze door te zenden naar de leden van de commissie.

m.vr.gr.

Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL)  
Steffen Hofstra  
Vice-voorzitter



Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen  
<https://satl-lelystad.nl>



Aan de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat  
cc: minister van Infrastructuur en Waterstaat  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Betreft: Antwoord van de minister van I&W d.d. 3 juni 2025 op onze brief van 27 februari 2025

Dalfsen, 19 juni 2025.

Geachte voorzitter en leden van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat,

Hartelijk dank voor het doorsturen van het antwoord van de, inmiddels afgetreden, minister van I&W op onze brief aan minister-president H.W.M. Schoof in zijn rol van voorzitter van de ministeriële commissie Economie & Natuurherstel.

De reden dat wij die brief aan de voorzitter van die commissie geadresseerd hebben en niet aan de minister van I&W, is dat de eerste verantwoordelijkheid van het zoeken van oplossingen voor dit complexe probleem nu bij de commissie Economie & Natuurherstel ligt.

Onze brief is een oproep om eindelijk zowel de stikstofuitstoot en neerslag op natuurgebieden als de economische belangen van de luchtvaartsector op een correcte en integere manier in kaart te brengen. Iets wat het ministerie van I&W tot nu toe nagelaten heeft.

SATL heeft, in de zeven jaren dat zij bestaat, grove fouten aangetoond in stikstof- en geluidsberekeningen van het ministerie van I&W. Hetzelfde geldt ook voor economische rapportages die aantoonbaar inadequaat zijn. Uiteindelijk bleek dit systematisch en altijd in het voordeel van de luchtvaartsector.

In het geval van de stikstofrapportage ging dat zover dat het reden voor SATL was om formeel aangifte te doen.<sup>1</sup> Onder andere tegen een aantal ambtenaren van I&W en gelieerde partijen. Na een langdurig vooronderzoek heeft het Openbaar Ministerie deze aangifte gehonoreerd en is er een onderzoek geopend dat inmiddels zo'n drie jaar loopt.

Uit het antwoord van voormalig minister Madlener blijkt dat het ministerie volhardt in het gesjoemel met cijfers. Ook nadat onderzoeken van andere partijen, zoals de TU Delft, aangeven dat de stikstof-uitstoot van de luchtvaartsector 90% hoger is en 70%

---

<sup>1</sup> <https://www.nrc.nl/nieuws/2022/07/07/om-start-onderzoek-naar-opstellers-stikstofberekeningen-lelystad-airport-a4135866>

van de stikstof-neerslag buiten beeld blijft.<sup>2</sup> Uit een later rapport van TU Delft blijkt dat de neerslag op natuurgebieden een factor 5 groter is dan door het ministerie van I&W wordt gerapporteerd.<sup>3</sup>

Het bovenstaande wordt nog eens bevestigd door de uitspraak van 4 juni jl. van de rechtbank Den Haag waarbij de eerder verleende natuurvergunning voor Schiphol nietig wordt verklaard met als reden dat die verlening niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid en ook niet voldoende gemotiveerd is.

Vooralsnog wordt er echter niet gehandhaafd om een reden die Staatsecretaris LNV Rummenie in zijn kamerbrief als volgt beschrijft.

*"Bij een afweging om Schiphol naar aanleiding van de uitspraak mogelijk (gedeeltelijk) stil te leggen moeten alle belangen worden betrokken. Dat wil zeggen het natuurbelang versus het brede maatschappelijke en economische belang bij de luchthaven. Schiphol is een luchthaven van (inter)nationale betekenis. Het (gedeeltelijk) stilleggen zou daarom in proportionaliteit afgewogen moeten worden in verhouding met de daarmee te dienen belangen."*

Ook daar gaan wij in onze brief op in.

Kort samengevat is de oplossing een flinke reductie van het aantal vluchten in het KLM-hub model. De ruime beschikbaarheid van intercontinentale bestemmingen bedient slechts in bescheiden mate Nederlandse zakelijke passagiers.<sup>4</sup> Echter, dit verkeer draagt in hoge mate bij aan de druk op Schiphol en de leefomgeving door de combinatie met zogenaamde "feeder vluchten" die passagiers uit heel Europa moeten aanvoeren.

Er is geen noodzaak voor een hub-operatie op basis van de laagste tarieven voor de Nederlandse zakelijke passagiers. Het gaat hier om een zakelijk model van KLM met nauwelijks een economisch belang voor Nederland dat wel de lasten draagt. Zo beschouwd gaat het hier om een negatieve bijdrage, zowel maatschappelijk als economisch.

Ook voor de bereikbaarheid van Nederland zijn er geen negatieve (economische) gevolgen als gevolg van een flinke reductie van deze hub, anders dan het bedrijfsbelang van AirFrance/KLM. Uit de eerdere vijfde rapportage van de voormalig Staatsagent Kremers, namens het ministerie van Financiën, blijkt dat van de 235.000 vluchten die KLM jaarlijks op Schiphol uitvoert er 150.000 dublures zijn van vluchten die ook door andere vliegmaatschappijen vanaf Schiphol op dezelfde bestemmingen uitgevoerd worden.<sup>5</sup>

Concluderende menen wij dat, na jarenlange discussies met het ministerie I&W over deze onderwerpen, het zinloos is om in een situatie van een herhaling van zetten te

---

<sup>2</sup> <https://repository.tudelft.nl/record/uuid:bb8aef34-3fbf-4eab-b1bb-fb8f76259f9f>

<sup>3</sup> <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0048969722069558>

<sup>4</sup> <https://satl-lelystad.nl/wp-content/uploads/2024/09/Rapport-Groei-zonder-winst-SATL-21092024-WM-LB-Def-2024-09-21.pdf>

<sup>5</sup> [https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven\\_regering/detail?id=2023Z09672&did=2023D23223](https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2023Z09672&did=2023D23223)

komen. Wat ons betreft blijft de inhoud en adressering van onze brief dan ook overeind staan en verzoeken wij u deze alsnog ter beantwoording aan de voorzitter van de commissie Economie & Natuurherstel toe te sturen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.E



dr. ir. Leon Adegeest (voorzitter)

- ook per e-mail
- cc Minister van Infrastructuur en Waterstaat, Leden Eerste en Tweede Kamer

---

Over SATL:

SATL (Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen) bundelt sinds 2017 de krachten van inmiddels 26 burgergroepen uit 6 provincies: Drenthe, Flevoland, Fryslân, Gelderland, Noord-Holland en Overijssel. De groepen komen voort uit ongerustheid over de gevolgen van plannen om vanaf vliegveld Lelystad over lange afstanden te gaan laagvliegen boven grote delen van Nederland. Zij zijn niet op voorhand gekant tegen burgerluchtvaart als zodanig, maar wel alert en kritisch ten aanzien vanodeloos veel en onnodig schadelijk vliegen. SATL laat zich voorstaan op:

- Een sterk besef van verantwoordelijkheid voor het behoud, c.q. herstel of verbetering van woongenot, welzijn, volksgezondheid, natuur, klimaat en duurzame economie – hier en nu en voor toekomstige generaties wereldwijd;
- Een grote gehechtheid aan een goed functionerende rechtsstaat en een transparant politiek-bestuurlijk systeem dat het algemeen belang daadwerkelijk vooropstelt;
- Partijpolitieke ongebondenheid.

Mission statement SATL: <https://satl-lelystad.nl/verklaring/>

SATL

Om de Landskroon 3 7722 VG Dalfsen  
info@satl-lelystad.nl

---