

Lelystad Airport: een onnodig klimaatrisico

Iedereen die een tijd met huisgenoten heeft gewoond kent hem wel. Die ene huisgenoot die niets in het huishouden doet. Die niet afwast, nooit het douchepotje schoonmaakt en als klap op de vuurpijl ook de huisrekening niet betaalt. Dat is de luchtvaartsector als het om klimaatbeleid gaat.

Natuur & Milieu maakt zich grote zorgen dat de klimaatdoelen uit de Klimaatwet niet worden gehaald, maar in bijna alle sectoren, zoals industrie, landbouw, mobiliteit en de gebouwde omgeving, wordt wel gewerkt aan het verminderen van de uitstoot. Voor de luchtvaart is dat anders. **De CO₂-uitstoot van de Nederlandse luchtvaart steeg tussen 1990 en 2019 met 160 procent.**¹ Deze afwijking is des te zorgwekkender omdat de luchtvaart niet wettelijk gebonden is aan klimaatdoelen, maar mag reduceren op basis van vrijwillige afspraken. Terwijl andere sectoren in 2030 gezamenlijk 55% minder moeten uitstoten dan in 1990, is het doel van de luchtvaart slechts om de uitstoot gelijk te houden aan het niveau van 2005. Een veel minder ambitieus pad.

In het stikstofdossier zien we hetzelfde patroon. Boerenbedrijven moeten krimpen of verplaatsen en woningbouwprojecten worden stilgelegd omdat er geen vergunningverlening meer kan plaatsvinden als gevolg van het stikstofoverschot. Ondertussen vliegt men vanaf Schiphol zonder natuurvergunning rustig door en overtreedt onze nationale luchthaven en passant al elf jaar de geluidswetgeving. Zonder enige consequentie. De sector en het ministerie stellen alles in het werk om de positie van Nederland als overstaphal voor de wereld overeind te houden. Maar dat gaat ten koste van de leefomgeving, de gezondheid van omwonenden en ruimte voor andere bedrijven.

Deze situatie creëert ongelijkheid tussen sectoren en ondergraaft het draagvlak voor de klimaattransitie en de voortgang op het stikstofdossier. Het is noodzakelijk dat ook de luchtvaart bij gaat dragen aan de grote opgaven van deze tijd. De mogelijke opening van Lelystad Airport voor vakantievluchten staat daar lijnrecht tegenover. Een nieuw vliegveld leidt tot hogere CO₂-uitstoot, vergroot de stikstofdruk en leidt tot meer geluidshinder.

Vrijwillige klimaatdoelen luchtvaart uit zicht

Onderzoek van CE Delft (november 2025)², uitgevoerd in opdracht van Natuur & Milieu, laat zien dat **het aandeel van de luchtvaart in de totale Nederlandse klimaatimpact stijgt van 1,7% in 1990 naar 7,2% in 2030**, en dat ze het door haarzelf gestelde doel niet haalt. Dit bevestigt dat vrijwilligheid niet werkt in een sector die al jarenlang groeit in plaats van verduurzaamt.

Recent heeft de rechter in de Greenpeace-klimaatzaak over Bonaire benadrukt dat Nederland een eigen verantwoordelijkheid draagt voor klimaatschade, ook wanneer emissies grensoverschrijdend zijn. Het is een goede eerste stap dat het kabinet Jetten in het coalitieakkoord een klimaatdoel heeft vastgelegd. Maar door tegelijkertijd in te zetten op opening van Lelystad Airport raken de klimaatdoelen, die nu al nauwelijks haalbaar zijn, nog verder uit zicht.

De klimaatimpact van Lelystad Airport

In een situatie waarin de nationale klimaatdoelen én de klimaatdoelen van de luchtvaart buiten bereik liggen, hoort beleid gericht te zijn op emissiereductie. Niet op emissieverhoging. Het argument dat

¹CE Delft (2025) Exploration of aviation climate targets.

²CE Delft (2025) Nederlandse klimaatdoelen luchtvaart

Lelystad vooral vakantievluchten overneemt van Schiphol klopt niet. Het maximumaantal vliegbewegingen op Schiphol is onafhankelijk van het aantal starts- en landingen op Lelystad Airport.

Lelystad ontlast Schiphol niet: de vluchten komen er simpelweg bij.

Sterker nog, uit de bijgevoegde analyse van het Nederlands Lucht- en ruimtevaartcentrum (NLR) blijkt dat het aannemelijk is dat de opening van Lelystad Airport voor meer CO₂-uitstoot zorgt dan het getal van slechts 10.000 vluchten doet vermoeden. Lelystad Airport moet namelijk het huidige hub-model van de Nederlandse luchtvaart ondersteunen. De vrijgefallen capaciteit op Schiphol die ontstaat als gevolg van het verplaatsen van vakantievluchten naar Lelystad Airport, zal namelijk worden opgevuld met transfervluchten.³

Volgens analyse van het NLR leidt **opening van Lelystad Airport in het meest extreme geval tot een toename van de CO₂-uitstoot met 9,3 procent**. In alle scenario's neemt de CO₂ uitstoot van de Nederlandse luchtvaart toe door opening van Lelystad Airport.

Terwijl de klimaatimpact dus fors groeit, gaan Nederlandse vakantiegangers er juist op achteruit. Zij moeten uitwijken naar een slechter bereikbaar vliegveld met minder voorzieningen om ruimte te maken voor overstappers op Schiphol.

Krimp luchtvaart goed voor economie

De Nederlandse luchtvaart is al uitzonderlijk groot in internationale context. **Nederlandse luchthavens voeren 50% meer vluchten uit per inwoner dan Duitsland en Frankrijk.**⁴ Zelfs meer dan het Verenigd Koninkrijk, terwijl dat een eiland is. Verdere groei van de luchtvaart betekent vooral een toename van uitgaand toerisme en overstappers, groepen die beperkt bijdragen aan de Nederlandse economie, omdat zij hun geld elders uitgeven.⁵ **Groei staat in dit geval niet gelijk aan economische voorspoed, maar aan een economisch lek.** Concreet in cijfers: onderzoek van Peeters en Pels⁶ laat zien dat één derde van de vluchten op Schiphol kan worden geschrapt zonder effect op de economie.

Streep door Lelystad Airport

Feitelijk staan we voor dezelfde keuze als in het gedeelde huis: blijven we toestaan dat één huisgenoot het huis vervuult, niets bijdraagt en de gezamenlijke rekening niet betaalt? Of trekken we een duidelijke grens, zodat iedereen eerlijk meedoet en het huishouden weer werkt zoals het bedoeld is?

Voor Natuur & Milieu is het antwoord duidelijk. Lelystad Airport openen voor de commerciële luchtvaart zou de verkeerde keuze zijn op het verkeerde moment. Het is tijd om te kiezen voor wat wél bijdraagt aan een leefbaar, gezond en rechtvaardig Nederland.

*Meer informatie: Bert van Mourik, Programmaleider luchtvaart, Natuur & Milieu,
b.vanmourik@natuurenmilieu.nl*

³ Staatsblad (2021) 72 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen

⁴ CE Delft (2023) Nationaal luchtvaartbeleid vijf landen

⁵ New Economics Foundation (2025) The economics of air transport in Europe

⁶ Peeters & Pels (2024) Network Quality and Environment Framework

NOTITIE

AAN:

Natuur & Milieu

OPGESTELD DOOR:

Bram Peerlings

ONDERWERP:

Mogelijke verandering in CO₂-uitstoot t.g.v. opening Lelystad Airport voor groothandelsverkeer

CODE / ORDERNUMMER:

1486129 / 23107

DATUM / REFERENTIE:

23 maart 2026

PAGINA:

1 / 7

SAMENVATTING

Deze notitie geeft een eerste inschatting van de mogelijke verandering in hoeveelheid CO₂-uitstoot ten gevolge van de opening van Lelystad Airport voor groothandelsverkeer voor initieel 10.000 vluchten. Met de opening neemt de totale capaciteit voor vluchten vanaf de combinatie van Schiphol en Lelystad Airport toe. Als die capaciteit ook direct wordt ingezet ligt het voor de hand dat de CO₂-uitstoot ook toeneemt. Omdat het *Besluit verkeersverdeling tussen de luchthavens Schiphol en Lelystad* uitplaatsing van point-to-point-vluchten (van Schiphol naar Lelystad) stimuleert om meer ruimte te bieden aan transfervluchten vanaf Schiphol, is het mogelijk dat de CO₂-uitstoot onevenredig sterk toeneemt. Lange-afstandsvluchten stoten in absolute zin immers meer CO₂ uit dan korte-afstandsvluchten.

In deze notitie is deze mogelijke toename in CO₂-uitstoot voor drie scenario's ingeschat. Daarbij wordt uitgegaan van een directe toename van vluchten in een gegeven jaar, zonder rekening te houden met eventuele veranderingen in samenstelling van vloot en netwerk over tijd. De resultaten daarvan zijn samengevat in Tabel 1. Uit de tabel blijkt dat de CO₂-uitstoot van vluchten uit Nederland in alle scenario's toeneemt. De geschatte toename in een scenario met alleen autonome groei op Lelystad Airport betreft 0,8%. In een scenario waarbij zoveel mogelijk vluchten van Schiphol naar Lelystad verplaatsen en de vrijgekomen capaciteit op Schiphol wordt ingezet voor gerichte groei van het aantal vluchten naar transferbestemmingen op ten minste 4.000 kilometer afstand betreft de geschatte toename 9,3%. Waarschijnlijker is dat de toename in CO₂-uitstoot tussen deze twee scenario's uitkomt.

Tabel 1: Geschatte verandering in CO₂-uitstoot t.g.v. opening van Lelystad Airport voor groot handelsverkeer in drie scenario's

Scenario / variant	Geschatte verandering in CO ₂ -uitstoot
A: Geen verplaatsing van vluchten van Schiphol naar Lelystad Airport <i>Autonome groei op Lelystad Airport met point-to-point-vluchten, in lijn met het single-aisle point-to-point-netwerk van Schiphol</i>	+0,8%
B: Maximale verplaatsing van vluchten van Schiphol naar Lelystad	
B1: gelijkelijke toename van transfervluchten, onafhankelijk van afstand	+2,1%
B2: gerichte toename van transfervluchten van en naar bestemmingen op ten minste 4.000 kilometer afstand	+9,3%
C: Gedeeltelijke verplaatsing van vluchten van Schiphol naar Lelystad <i>50% autonome groei op Lelystad Airport en 50% verplaatsing vanuit Schiphol, daar ingevuld met transfervluchten, met beperkte extra nadruk op lange-afstandsvluchten</i>	+2,1%

Verschillende aspecten zijn in deze notitie niet onderzocht. Vanwege de keuze voor referentiejaar 2019 blijven reeds gerealiseerde en verwachte veranderingen in vloot en netwerk in deze notitie buiten beschouwing. Het effect van het afstandsverschil tussen vluchten van Schiphol naar een derde luchthaven en van Lelystad Airport naar diezelfde derde luchthaven is eveneens niet onderzocht, net als operationele verschillen tussen Lelystad Airport en Schiphol (zoals taxi tijden, aanvlieg- en vertrek routes).

Postal address

PO Box 90502

1006 BM Amsterdam, The Netherlands

✉ info@nlr.nl 🌐 www.nlr.org

Royal NLR

Anthony Fokkerweg 2

1059 CM Amsterdam, The Netherlands

☎ +31 88 511 3113

Voorsterweg 31

8316 PR Marknesse, The Netherlands

☎ +31 88 511 4444

Certified:

ISO 9001, ISO 14001,
ISO 27001, ISO 45001,
AQAP-2110

NOTITIE (VERVOLG)

ONDERWERP:

Mogelijke verandering in CO₂-uitstoot t.g.v. opening Lelystad Airport voor groothandelsverkeer

DATUM:

23 maart 2026

PAGINA:

2 / 7

INTRODUCTIE

Het coalitieakkoord 2026-2030¹ bevat het voornemen om Lelystad Airport te openen “voor groothandelsverkeer, met initieel 10.000 vliegbewegingen”, mits “Lelystad Airport aan alle wettelijke vereisten voldoet, waaronder het beschikken over een natuurvergunning”. Ook is opgenomen dat “de totale CO₂-uitstoot van de burgerluchtvaart op Schiphol en Lelystad Airport in 2030 lager [moet] zijn dan in 2024 op Schiphol”.

Deze notitie geeft een eerste inschatting van de mogelijke verandering in hoeveelheid CO₂-uitstoot van de Nederlandse luchtvaart ten gevolge van de opening van Lelystad Airport voor groothandelsverkeer ten opzichte van de situatie waarin het vliegveld daar niet voor zou worden geopend. Specifiek verkent deze notitie de mogelijke veranderingen in de hoeveelheid CO₂-uitstoot tussen scenario's waarbij de beschikbaar gestelde capaciteit op Lelystad Airport direct volledig wordt gebruikt voor extra point-to-point-vluchten (autonome groei).

Het vervolg van deze notitie bestaat uit twee delen. Het eerste deel schetst de context, licht het coalitieakkoord verder toe, gaat in op de relevante wet- en regelgeving en omschrijft het vliegverkeer dat in deze notitie als referentie wordt gebruikt. In het tweede deel worden de voornoemde drie scenario's uitgewerkt, wordt de CO₂-uitstoot ervan ingeschat en wordt ingegaan op de aannemelijkheid van deze scenario's. In het tweede deel, specifiek in Kader 2, wordt ook ingegaan op de aspecten die niet zijn meegenomen in deze notitie en dus mogelijk aanleiding vormen voor verder onderzoek.

1 CONTEXT: COALITIEAKKOORD, RELEVANTE WET- EN REGELGEVING EN REFERENTIEVERKEER

De eventuele opening van Lelystad Airport voor groothandelsverkeer is al een lange tijd onderwerp van politieke discussie. Het reeds aangehaalde coalitieakkoord bevat het voornemen om de luchthaven te openen voor initieel 10.000 vliegtuigbewegingen. Ondanks dat het coalitieakkoord daar geen expliciete uitspraken over doet, is Lelystad Airport vaker als ‘overloopluchthaven’ van Schiphol gepositioneerd. De luchthaven zou daarmee deel van het (*point-to-point*)-verkeer van Schiphol kunnen overnemen, zodat “op Schiphol ruimte [ontstaat] voor het verkeer dat het meest bijdraagt aan het voor Nederland zo vitale (inter)continentale netwerk”².

Om hier invulling aan te geven zijn in 2020 regels vastgesteld voor de verdeling van luchtverkeer tussen de luchthaven Schiphol en de luchthaven Lelystad (Besluit verkeersverdeling tussen de luchthavens Schiphol en Lelystad³), ook bekend onder de afkorting VVR. De VVR stelt onder andere het volgende:

- “Een luchtvaartmaatschappij [krijgt] prioriteit bij het verkrijgen van slots op luchthaven Lelystad voor zover die luchtvaartmaatschappij: a. historische slots op luchthaven Schiphol heeft overgedragen aan een andere luchtvaartmaatschappij of de slotcoördinator; of b. heeft toegezegd voortaan historische slots op luchthaven Schiphol te gebruiken voor het verrichten van transfervluchten” (Art. 2.2).
 - Ongeacht de VVR is het voor luchtvaartmaatschappijen dus ook mogelijk om slots op Lelystad Airport te verkrijgen zonder dat ze daarvoor slots op Schiphol overdragen of zelf anders gaan gebruiken.

¹ <https://www.kabinetsformatie2025.nl/documenten/2026/01/30/aan-de-slag---coalitieakkoord-2026-2030>, p. 62

² Nota van toelichting bij ‘Besluit verkeersverdeling tussen de luchthavens Schiphol en Lelystad’, <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2021-72.html>

³ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2021-72.html>

NOTITIE (VERVOLG)

ONDERWERP:

Mogelijke verandering in CO₂-uitstoot t.g.v. opening Lelystad Airport voor groothandelsverkeer

DATUM:

23 maart 2026

PAGINA:

3 / 7

- “Wanneer slots op luchthaven Schiphol in het bezit zijn van meer dan één luchtvaartmaatschappij en die luchtvaartmaatschappijen staan in de volgende verhouding tot elkaar: a. een moedermaatschappij en een dochtermaatschappij; of b. dochtermaatschappijen van dezelfde moedermaatschappij, dan worden die luchtvaartmaatschappijen voor de toepassing van het tweede en derde lid geacht één luchtvaartmaatschappij te zijn” (Art. 3.4).
- Een transfervlucht is een “vlucht die bij ministeriële regeling als transfervlucht is aangewezen” (Art. 1), “op basis van een bij die regeling te bepalen gemiddeld percentage transferpassagiers aan boord van die vluchten” (Art. 2.6).
 - o In deze ministeriële regeling, op 16 februari 2021 gepubliceerd⁴, is dit percentage vastgesteld op 10% (Art. 1.2a) en worden aangewezen als transfervluchten “alle vluchten naar een bestemming die is weergegeven in bijlage 1 bij deze regeling en vluchten naar een bestemming als bedoeld in het derde lid” (Art. 1.1).

Om inzicht te bieden in de huidige situatie toont Tabel 2 het aandeel vluchten vanaf Schiphol naar point-to-point- en transferbestemmingen, uitgesplitst naar afstandsklasse en type luchtvaartmaatschappij.

- Het type bestemming is geclassificeerd volgens bijlage 1 van voornoemde ministeriële regeling. De 26 bestemmingen (1,4% van de vluchten) die niet in die bijlage zijn genoemd zijn geclassificeerd als transferbestemming als de meeste andere bestemmingen in dat land in de regeling als transferbestemming zijn geclassificeerd. Anders zijn ze als point-to-point-bestemming aangemerkt.
- De aandelen vluchten zijn bepaald op basis van het netwerk in 2019. Hiervoor is gekozen vanwege de eenvoudiger beschikbare data, een completer langeafstandsnetwerk en vanwege de nauwere aansluiting (in tijd) met voornoemde ministeriële regeling.
- De afstandsklasse van iedere vlucht is bepaald op basis van de grootcirkelafstand.
- Voor het type luchtvaartmaatschappij wordt onderscheid gemaakt tussen lagekostenmaatschappijen (die, op basis van hun bedrijfsmodel, geen transfervluchten aanbieden), netwerkmaatschappijen (dat wil zeggen: niet-lagekostenmaatschappijen) en lagekostenmaatschappijen die onderdeel zijn van een netwerkmaatschappij (of groep daarvan).
 - o De lagekostenmaatschappijen zijn geïdentificeerd met behulp van een database van ICAO⁵, handmatig uitgebreid met Tui fly Netherlands (OR), andere Corendon-maatschappijen⁶, Norwegian (D8), Air Europa (UX), Pegasus Airlines (PC) en LEVEL Europe (VK)⁷.
 - o De eventuele connectie daarvan met netwerkmaatschappijen is handmatig bepaald. Dit betreft Transavia (HV) en Transavia France (TO), die deel uitmaken van de Air France-KLM groep, Vueling (VY) en LEVEL Europe (VK)⁷, beide deel van International Airlines Group, en Eurowings (EW), deel van Lufthansa Group.

⁴ https://www.eerstekamer.nl/overig/20210216/regeling_van_de_minister_van/document

⁵ <https://www.icao.int/sites/default/files/sp-files/sustainability/Documents/LCC-List.pdf> (via <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Low-Cost-Carriers.aspx>)

⁶ Alleen Corendon Airlines (code XC) is in de ICAO-lijst geïdentificeerd als lagekostenmaatschappij, Corendon DUTCH Airlines (code CND) en Corendon Airlines Europe (code XR) niet. Daarvoor is handmatig gecorrigeerd.

⁷ Inmiddels heeft LEVEL Europe haar operaties gestaakt.

NOTITIE (VERVOLG)

ONDERWERP:

Mogelijke verandering in CO₂-uitstoot t.g.v. opening Lelystad Airport voor groothandelsverkeer

DATUM:

23 maart 2026

PAGINA:

4 / 7

Tabel 2: Aandeel vluchten op Schiphol naar point-to-point- en transferbestemmingen, uitgesplitst naar afstandsklasse en type luchtvaartmaatschappij.

	< 750 km	751-2000 km	2001-4000 km	> 4000 km	Totaal
Point-to-point-bestemmingen					
Lagekostenmaatschappij	3,8%	1,5%	2,1%	0,3%	7,7%
Lagekostenmaatschappij onderdeel van netwerkmaatschappij	0,5%	2,4%	1,2%	0,0%	4,1%
Netwerkmaatschappij	0,5%	0,4%	0,7%	0,5%	2,0%
Totaal	4,8%	4,3%	4,1%	0,8%	13,9%
Transferbestemmingen					
Lagekostenmaatschappij	1,8%	4,6%	0,2%	0,3%	7,0%
Lagekostenmaatschappij onderdeel van netwerkmaatschappij	0,2%	3,6%	0,6%	0,0%	4,5%
Netwerkmaatschappij	17,2%	39,8%	3,0%	14,7%	74,7%
Totaal	19,3%	47,9%	3,8%	15,1%	86,1%
<i>Verhouding point-to-point : transfer</i>	<i>~ 1 : 4</i>	<i>~ 1 : 11</i>	<i>~ 1 : 1</i>	<i>~ 1 : 20</i>	<i>~ 1 : 6</i>

Uit Tabel 2 blijkt duidelijk dat het overgrote aandeel vluchten, 86,1%, op Schiphol een transfervlucht betreft. Het aandeel transferpassagiers in 2019 bedroeg 36%⁸. Dat aandeel is allereerst lager omdat één transferpassagier per definitie gebruik maakt van twee vluchten. Een voor dit doel zuiverdere vergelijking is mogelijk door elke transferpassagier als twee passagiers te tellen, waarbij het aandeel oploopt tot 53%⁹. De rest van het verschil wordt naar verwachting in belangrijke mate verklaard door het feit dat transfervluchten niet uitsluitend transferpassagiers vervoeren en omdat in voornoemde ministeriële regeling is vastgesteld dat een vlucht als transfervlucht wordt gezien als deze minimaal 10% transferpassagiers vervoert.

Zoals verder blijkt uit de tabel zijn lange-afstandsvluchten vaak transfervluchten, maar zijn er ook transfervluchten met een kortere vliegafstand: vluchten die de hub 'voeden' (*feeder flights*) worden op basis van de VVR en de bijbehorende ministeriële regeling ook als transfervlucht meegeteld.

2 MOGELIJKE SCENARIO'S VOOR DE VERDELING VAN VERKEER TUSSEN LELYSTAD EN SCHIPHOL – EN DE BIJBEHORENDE CO₂-UITSTOOT

Gegeven de in het vorige deel geschetste context zijn verschillende scenario's over de invulling van de capaciteit op Lelystad Airport denkbaar. In deze notitie worden drie scenario's verkend. Per scenario wordt het scenario eerst beschreven, wordt vervolgens een inschatting van de CO₂-uitstoot gepresenteerd en wordt ten slotte ingegaan op de aannemelijkheid van het scenario. Allereerst bespreekt Kader 1 echter de gevolgde aanpak voor de inschatting van de CO₂-uitstoot in de verschillende scenario's en geeft Kader 2 aan welke aspecten in deze notitie niet zijn onderzocht.

KADER 1: AANPAK VOOR INSCHATTING VAN CO₂-UITSTOOT

Hoewel het verkeersscenario uiteraard verschilt tussen de verschillende scenario's, is de bijbehorende CO₂-uitstoot op eenzelfde manier ingeschat. Daartoe is eerst de CO₂-uitstoot per vlucht – gedefinieerd door de combinatie van vertrekvluchthaven, aankomstvluchthaven en vliegtuigtype – in het referentiejaar 2019 berekend. Vervolgens zijn de frequenties van verschillende (groepen) vluchten, zoals transfervluchten of point-to-point-vluchten, verhoogd om invulling te geven aan het scenario. Door het nieuwe aantal vluchten (per combinatie van vertrekvluchthaven, aankomstvluchthaven en vliegtuigtype) te vermenigvuldigen met de eerder berekende CO₂-uitstoot per vlucht en die voor alle vluchten in het scenario op te tellen, ontstaat een inschatting van de totale CO₂-uitstoot in het scenario.

⁸ 25,8 miljoen transferpassagiers t.o.v. 71,7 miljoen passagiers in totaal (<https://www.schiphol.nl/nl/download/b2b/1578919563/3MEhmQChYV8GX7bsQxMITF.xlsx> via <https://nieuws.schiphol.nl/verkeer--en-vervoer/cijfers-december-2019/>)

⁹ (25,8 miljoen × 2) / (71,7 miljoen + 25,8 miljoen)

NOTITIE (VERVOLG)

ONDERWERP:

Mogelijke verandering in CO₂-uitstoot t.g.v. opening Lelystad Airport voor groothandelsverkeer

DATUM:

23 maart 2026

PAGINA:

5 / 7

Verplaatsing van vluchten van Schiphol naar Lelystad is in alle scenario's beperkt tot vluchten die uitgevoerd worden met vliegtuigen met een spanwijdte van maximaal 36 meter, zoals de Airbus A320 en Boeing 737. De start- en landingsbaan is namelijk niet geschikt voor grotere toestellen¹⁰. Voorziene of al gerealiseerde aanpassingen in vloot en netwerk tussen 2019 en de start van vluchten vanaf Lelystad zijn in deze inschatting niet meegenomen. Omdat deze beperking van invloed is op alle scenario's wordt het relatieve effect echter beperkt geschat.

De CO₂-uitstoot per vlucht is gemodelleerd met de door NLR ontwikkelde BeyondCO₂-tool¹¹. Bij de modellering is uitgegaan van een bezettingsgraad van 85%, het door Schiphol gerapporteerde gemiddelde voor het referentiejaar¹². De vliegafstand is gemodelleerd op basis van de grootcirkelafstand, waarop een route- of afstandsafhankelijke correctiefactor is toegepast¹³.

KADER 2: ASPECTEN DIE NIET ZIJN ONDERZOCHT

Als reeds aangegeven in de introductie van deze notitie betreft dit stuk een eerste inschatting. Verschillende zaken zijn niet meegenomen:

- Het effect van het afstandsverschil tussen vluchten van Schiphol naar een derde luchthaven en van Lelystad Airport naar diezelfde derde luchthaven is niet onderzocht. Ook de invloed van andere (te verwachten) operationele verschillen, bijvoorbeeld in taxijsd en aanvlieg- of vertrekroutes, is niet in kaart gebracht. Deze effecten worden als beperkt ingeschat (als voorbeeld: de grootcirkelafstand tussen Schiphol en Lelystad is 55 kilometer).
- Reeds gerealiseerde of nog voorziene (verdere) reductie in CO₂-uitstoot door mogelijke verduurzamingsmaatregelen, zoals verdere vlootvernieuwing en grotere inzet van alternatieve brandstoffen, zijn niet gemodelleerd. In absolute hoeveelheid CO₂-uitstoot kan dit een duidelijk verschil vormen, waarbij deze ontwikkelingen naar verwachting leiden tot een afname in CO₂-uitstoot. De impact van deze versimpeling op de procentuele verschillen in CO₂-uitstoot, zoals in deze notitie weergegeven, wordt echter als beperkt ingeschat.
- Reeds gerealiseerde of nog voorziene (verdere) veranderingen in het netwerk zijn in deze inschatting niet meegenomen.

Scenario A: geen verplaatsing van vluchten van Schiphol naar Lelystad

In het eerste scenario wordt de capaciteit van Lelystad Airport volledig ingezet voor extra (point-to-point-)vluchten. Er vindt dus autonome groei plaats op Lelystad en er verplaatsen geen vluchten van Schiphol naar Lelystad. Dat lijkt de meest gewenste situatie voor luchtvaartmaatschappijen (of luchtvaartgroepen) die niet gebonden zijn aan de hub Schiphol. Het feit dat sommige luchtvaartmaatschappijen hebben aangegeven vanaf Lelystad te willen gaan vliegen, maar daarvoor geen capaciteit op Schiphol in te willen leveren¹⁴, ondersteunt die inschatting.

Inschatting van de CO₂-uitstoot van scenario A

In dit scenario wordt het totaal aantal point-to-point-vluchten in het referentienetwerk met 10.000 verhoogd en blijft het totaal aantal transfervluchten onveranderd. Dit zorgt naar schatting voor een toename van CO₂-uitstoot van 0,8% ten opzichte van het referentiescenario.

¹⁰ <https://uitbreidinglelystadairport.nl/landingsbaan-lelystad-airport/>

¹¹ Onder andere beschreven in Lammens et al. (2022).

¹² https://assets.ctfassets.net/biom0eqyvi6b/2a3AhGB6ciY86vBhVbFrPW/da4d2bfd0cb0274834354ad5b7a5b925/Schiphol_Traffic_review_2019.pdf (via <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/traffic-review>)

¹³ Op basis van data van EUROCONTROL (<https://www.eurocontrol.int/ddd>) voor de jaren 2017 en 2018.

¹⁴ <https://www.telegraaf.nl/financieel/ryanair-wil-wel-vanaf-lelystad-airport-vliegen-maar-we-willen-er-geen-starttijden-op-schiphol-voor-opgeven/129897357.html>

NOTITIE (VERVOLG)

ONDERWERP:

Mogelijke verandering in CO₂-uitstoot t.g.v. opening Lelystad Airport voor groothandelsverkeer

DATUM:

23 maart 2026

PAGINA:

6 / 7

Aannemelijkheid van scenario A

Dit scenario gaat ervan uit dat geen enkele luchtvaartmaatschappij (of luchtvaartgroep) point-to-point-vluchten wil verplaatsen. Omdat lange-afstandsvluchten over het algemeen winstgevender zijn dan korte-afstandsvluchten¹⁵ is het bedrijfseconomisch interessant voor luchtvaartmaatschappijen (of luchtvaartgroepen) om vluchten wél te verplaatsen. Daarmee wordt dit scenario, waarin die verplaatsing niet plaatsvindt, als minder aannemelijk ingeschat.

Scenario B: maximale verplaatsing van vluchten van Schiphol naar Lelystad

In het tweede scenario wordt de capaciteit volledig ingezet om ruimte op Schiphol te maken voor extra transfervluchten door zoveel mogelijk point-to-point-vluchten van Schiphol naar Lelystad Airport te verplaatsen. Op basis van de Nota van toelichting bij *Besluit verkeersverdeling tussen de luchthavens Schiphol en Lelystad* lijkt dit de door het Ministerie meest gewenste situatie.

Als getoond in Tabel 2 zijn transfervluchten niet allemaal lange-afstandsvluchten. Het feit dat lange-afstandsvluchten normaliter winstgevender zijn dan korte-afstandsvluchten kan leiden tot een relatief grotere groei van het aantal lange-afstandsvluchten vanaf Schiphol. Gezien de grotere bijdrage aan CO₂-uitstoot en klimaatimpact van lange-afstandsvluchten¹⁶ zijn van scenario B twee varianten beschouwd:

1. gelijkelijke toename van transfervluchten, onafhankelijk van afstand;
2. gerichte toename van transfervluchten van en naar bestemmingen op ten minste 4.000 kilometer afstand.

Inschatting van de CO₂-uitstoot van scenario B

Om de CO₂-uitstoot van variant 1 van dit scenario in te schatten is het totaal aantal transfervluchten in het referentienetwerk met 10.000 verhoogd. Het totaal aantal point-to-point-vluchten (vanaf de combinatie van Lelystad Airport en Schiphol) is gelijk gebleven. Naar schatting zorgt dit voor een toename van 2,1% van de CO₂-uitstoot ten opzichte van het referentiescenario. Voor variant 2 is het totaal aantal transfervluchten met een bestemming op ten minste 4.000 kilometer afstand van Schiphol met 10.000 verhoogd. In deze variant wordt geschat dat de CO₂-uitstoot met 9,3% toeneemt.

Aannemelijkheid van scenario B

In dit scenario wordt ervan uitgegaan dat één of meerdere luchtvaartmaatschappijen (of luchtvaartgroepen) die transfervluchten uitvoeren gezamenlijk minimaal 10.000 point-to-point-vluchten willen verplaatsen. Dat is 2% van het totale aantal vluchten van en naar Schiphol in referentiejaar 2019. Uit Tabel 2 blijkt dat 6,1% van de point-to-point-vluchten (4,1% + 2,0%) inderdaad worden uitgevoerd door luchtvaartmaatschappijen of -groepen die ook transfervluchten uitvoeren. Ruim 30% van die vluchten zouden verplaatst moeten worden om de capaciteit van 10.000 slots op Lelystad te vullen en aanspraak te kunnen maken op prioriteit bij de toewijzing van die slots.

Gezien de eerdere opmerking omtrent de typisch hogere winstgevendheid van lange-afstandsvluchten wordt dit scenario aannemelijker geschat dan scenario A. Van de twee beschouwde varianten lijkt variant 1 (groei van het hele transfnetwerk) aannemelijker dan variant 2 (groei van alleen lange-afstandsvluchten). Immers: om de extra lange-afstandsvluchten te opereren moet er ook voldoende *feeder*-capaciteit zijn om passagiers naar de hub te brengen. Door de vernieuwing van de vloot die KLM Groep voor intra-Europese vluchten inzet¹⁷, neemt de stoelcapaciteit per

¹⁵ O.a. McKinsey & Company (2012) en Górecka & Horák (2014).

¹⁶ <https://www.nlr.org/nl/newsroom/blog/hoe-zit-het-nou-met-co2-uitstoot-en-vliegafstand/>

¹⁷ Bij de vervanging van de Embraer E190 door de E195-E2 bij KLM Cityhopper groeit de stoelcapaciteit bijvoorbeeld van 100 naar 132 tot 136 stoelen per vlucht (+32 tot +36%). De Airbus A321neo, die nu door KLM wordt ingefaseerd als vervanging voor de Boeing 737-vloot, biedt eveneens meer stoelen: 227 ten opzichte van 186 (+22%) tot 188 (+21%) in de Boeing 737-800 en -900.



NOTITIE (VERVOLG)

ONDERWERP:

Mogelijke verandering in CO₂-uitstoot t.g.v. opening Lelystad Airport voor groothandelsverkeer

DATUM:

23 maart 2026

PAGINA:

7 / 7

feeder-vlucht toe. Omdat de stoelcapaciteit op de langeafstandsvloot van de KLM Groep recent juist is afgenomen¹⁸, neemt het aantal benodigde *feeder*-vluchten om de langeafstandstoestellen te vullen mogelijk af. Dat betekent echter ook dat een gelijkblijvend of mogelijk zelfs groeiend aantal (grotere) *feeder*-vluchten een sterker groeiend aantal langeafstandsvluchten kan ondersteunen. Een ontwikkeling richting variant 2 is dus niet onvoorstelbaar. Gedetailleerder onderzoek is nodig om deze aannemelijkheid beter in te schatten, in het bijzonder omdat geplande verdere vernieuwing van de langeafstandsvloot van de KLM Groep het aantal stoelen per vliegtuig weer toe lijkt te laten nemen¹⁹.

Scenario C: gedeeltelijke verplaatsing van vluchten van Schiphol naar Lelystad

Het derde scenario vormt een middenweg tussen scenario's A en B. Voor deze notitie is de keuze gemaakt om dit scenario als volgt in te vullen:

- 50% van de capaciteit van Lelystad wordt ingezet voor autonome groei van het aantal (point-to-point) vluchten van en naar Lelystad en 50% wordt ingezet voor groei van het aantal transfervluchten van en naar Schiphol.
- Het aantal transfervluchten naar bestemmingen verder weg dan 4.000 kilometer groeit twee keer zo snel als het aantal transfervluchten naar bestemmingen dichterbij dan 4.000 kilometer. Het aandeel langeafstands-transfervluchten groeit daarmee licht van 17,5%²⁰ naar 17,7%.
- Alleen lagekostenmaatschappijen die onderdeel zijn van netwerkmaatschappij verplaatsen vluchten van Schiphol naar Lelystad.

Inschatting van de CO₂-uitstoot van scenario C

In dit scenario zijn de vluchtfrequenties verhoogd volgens de zojuist gedefinieerde uitgangspunten. Dit resulteert naar schatting voor een groei in CO₂-uitstoot van 2,1% ten opzichte van het referentiescenario.

Aannemelijkheid van scenario C

Omdat scenario's A en B beide uitgaan van een uiterst geval, is een tussenliggend scenario bijna per definitie aannemelijker. Bij de invulling van scenario C is geprobeerd om de grootste onwaarschijnlijkheden van scenario's A en B te adresseren. Desalniettemin zijn er ook bij dit scenario kanttekeningen te plaatsen. Omdat Schiphol één van de twee hubluchthavens van de Air France-KLM is, is het voor die groep mogelijk aantrekkelijker om wél (of misschien zelfs: méér) point-to-point-vluchten uitgevoerd door hun lagekostenmaatschappijen naar Lelystad te verplaatsen en zo meer capaciteit vrij te maken voor extra transfervluchten. Aan de andere kant is dat voor andere lagekostenmaatschappijen die weliswaar ook onderdeel zijn van een netwerkmaatschappij (zoals Vueling en Eurowings) maar waarvoor Schiphol geen hub is, mogelijk minder aantrekkelijk. Een dergelijke nuancering vergt echter verder onderzoek.

¹⁸ "De 777-300(ER), het grootste toestel in de vloot, gaat van 408 naar 381 stoelen [-7%], de 777-200(ER) van 320 naar 288 [-10%], de 787-10 van 344 naar 318 [-8%] en de 787-9 van 294 naar 275 stoelen [-6%]." (<https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/2/airlines/de-nieuwe-premium-economy-klasse-van-klm-meer-beelden-en-alle-details>)

¹⁹ De bestelde Airbus A350-900 en -1000 bieden plaats aan 331 en 391 passagiers en zullen ingezet worden als vervanging voor de Airbus A330-200 (268 stoelen), A330-300 (292 stoelen) en Boeing 777-200ER (288 stoelen, o.b.v. voetnoot 18).

²⁰ Op basis van Tabel 2: 15,1% / 86,1%.