

Nut, noodzaak en risico's opening Lelystad Airport

Paul Peeters, emeritus lector Duurzaam Vervoer voor Toerisme (bij BUAS) en Guest Scholar Cultural Geography (WUR). Ede, 26-03-2026.

De discussie over Lelystad Airport startte Schiphol in 2007 met een plan waarin de ontwikkeling van Lelystad Airport op Schiphol ruimte kan maken voor vluchten die bijdragen aan het mainportnetwerk door een aantal overige vluchten naar Lelystad over te brengen (Schiphol Group, 2007). De vraag is hoe belangrijk deze doelstelling is voor de Nederlandse economie en welke economische, milieukundige en sociale effecten door de luchtvaart vanaf Lelystad kan worden veroorzaakt. In dit *position paper* laat ik zien dat tegenover het belangrijkste argument voor opening van Lelystad Airport – de reeds uitgeven investeringen terugverdienen – kosten en risico's bestaan. Dit zijn met name de toeristische sector, natuurbeleving, extra hinder voor deels ook al door Schiphol geplaagde omwonenden, het onvermogen van de sector om haar broeikasgasemissies zinvol te verlagen terwijl de rampzalige gevolgen van klimaatverandering zich steeds duidelijker manifesteren, het wereldwijd afnemende belang van het beoogde extra transferverkeer, de geringe economische vitaliteit van de sector vergeleken met andere sectoren en de huidige geopolitieke spanningen en wereldwijde energiecrisis die de luchtvaart verder onder druk zet.

Nut en noodzaak

Het belang van luchtvaart voor toerisme (een toerist is iedereen die ten minste één nacht niet thuis overnacht; dus zakenreizen vallen ook onder toerisme) wordt vaak overschat. Op basis van gegevens van CBS (2026) zien we dat 57% van alle verblijfstoeristen binnenlands is, 35% Europees en slechts 8% van buiten Europa. Van al die verblijfstoeristen vliegt 78% niet (Neelis, Pels, et al., 2020). Voor de reizen dor Nederlanders geldt dat 26% vliegt, en 74% vooral de auto gebruikt (Eijgelaar et al., 2020; Neelis, Peeters, et al., 2020).

Volgens (Maertens et al., 2020) is het aandeel transfer passagiers op de vijftientig grootste luchthavens ter wereld afgenomen van 23% in 2002 naar 14% in 2018. Op Schiphol zien we dat het aandeel transfers van 37% in 1993 opliep naar 43% in 2009 maar daarna gestaag daalde naar 36% nu (Schiphol, 2026). Uit die cijfers blijkt ook dat het aantal bestemmingen, vaak onterecht gezien als een belangrijke netwerkparameter, 10% extra transfers nodig heeft om met 1% te groeien. Zoals RLI (2016) al tien jaar geleden concludeerde is het hub-model een concept op zijn retour. Ook is het maar de vraag hoe makkelijk passagiers naar Lelystad te dirigeren zijn omdat secundaire luchthavens als Lelystad moeizaam concurreren met een nabije hub (Wiltshire, 2017). Het is dus zeer de vraag of die hub-vluchten er op Schiphol wel bijkomen na opening van Lelystad Airport. Zelfs wanneer dat lukt is ook duidelijk dat het een verwaarloosbare invloed zal hebben op het vestigingsklimaat. Ook in termen van directe uitgaven in de Nederlandse economie leveren transferpassagiers ongeveer €50 op, terwijl een uitgaande Nederlandse reiziger circa €230 in Nederland uitgeeft en de inkomende buitenlandse reiziger ongeveer €700 (Peeters et al., 2024).

Meer in het algemeen blijkt dat de Nederlandse luchtvaart wat omvang (vliegbewegingen, passagiers) betreft vijf jaar nodig had om op het pre-corona niveau terug te komen terwijl veel andere sectoren alweer op hun oude groeipad zitten. Economisch blijkt voor 2009-2023 (CBS, 2026): het resultaat voor belastingen, de totale omzet en de totale werkgelegenheid van de luchtvaartsector tussen 2009 en 2023 onderaan bungelen. Een recente studie (Blom et al., 2025) laat zien dat bij meer dan 250.000 vluchten verdere groei van Schiphol weinig invloed meer heeft op het vestigingsplaatsklimaat. Datzelfde rapport laat ook zien dat de luchtvaart leidt tot verdringing van arbeid, kapitaal, ruimte en talent voor economisch beter scorende en/of meer urgente sectoren als ICT, energietransitie, woningbouw en zorg.

Lelystad en toerisme

De laagvliegroutes vanaf Lelystad Airport kunnen significante gevolgen hebben voor de toerismesector in onder andere Gelderland, Overijssel en de Kop van Noord-Holland. Deze routes gaan over ruraal gebied. De geluidsgevoeligheid van mensen in rurale gebieden is drie keer zo hoog als van stedelingen (Brink et al., 2019). Rust- en stiltezoekende recreanten en natuurliefhebbers zijn zeer waarschijnlijk nóg gevoeliger voor gebiedsvreemd geluid (Peeters et al., 2020). De beoogde laagvliegroutes komen over honderden campings en bungalowparken en een twintigtal stiltegebieden, tientallen Natura2000 en Nationale Parken en onderdelen van de ecologische hoofdstructuur (op basis van Esri, 2026; RIVM, 2026).

De situatie is tot op zeker hoogte vergelijkbaar met Maastricht-Aachen Airport (MAA) waarvandaan vliegtuigen ook over concentraties van natuur- en stiltegebieden en van geluidsgevoelige accommodatiebedrijven vliegen. (Peeters et al., 2020) laten zien dat de verblijfstoeristen gevoelig zijn voor luchtvaartlawaaï en dat de schade van MAA op het toerisme in Zuid-Limburg tussen de €23 en €70 miljoen kan liggen - 3% tot 8% van de totale toeristische bestedingen aldaar. In Gelderland en Overijssel samen belopen de toeristische bestedingen €2.100 miljoen per jaar. Bij gelijksoortige effecten Lelystad, zeker bij doorgroei naar 40.000 vluchten, een schadepost tot €150 miljoen per jaar voor deze sector opleveren. Dit is in lijn met een eerdere studie (Baumann, 2018) uitkwam op een omzetverlies van ruim €200 miljoen en mogelijk verlies van vijfduizend banen.

Kansen en risico's

De kosten voor luchtvaartbrandstof variëren enorm. Volgens (IATA, 2026) is de prijs van Jat-A in de afgelopen twee weken meer dan verdubbeld naar het hoogste niveau sinds 2016. Voor typische vakantievluchten bedragen de brandstofkosten zo'n 20-25% van de ticketdekking en dat betekent dat de kosten voor een vlucht met zo'n 25% zullen toenemen. De vraag is wat dat doet met de vraag naar luchtvaart en hoe de businesscase voor Lelystad (Lelystad Airport, 2024) dan uit zou komen.

Of de beoogde ruimte voor hub-vluchten werkelijk ontstaat op Schiphol is nog altijd een open vraag. Die keuzes worden in beginsel gemaakt door luchtvaartmaatschappijen gegeven overheidsbeleid. Maar vooralsnog heeft de overheid geen middelen om hen te dwingen. Mogelijk biedt het idee van een Multi-Airport System (MAS) daarvoor mogelijkheden, waardoor Schiphol en Lelystad als één geheel gaan functioneren. Alleen zou het in dat geval gerechtvaardigd zijn om dan ook één LVB voor beide luchthavens te maken. Dat betekent dat zullen het begin 2026 gepubliceerde voorstel voor een nieuw LVB voor Schiphol en de onderliggende MER opnieuw moeten worden opgesteld.

Luchtvaart gedijt bij een geglobaliseerde vrijemarkteconomie. Maar de huidige geopolitieke ontwikkelingen zetten juist die onder druk. Dat kan leiden tot toenemende risico's voor luchtvaart (Cai et al., 2025; Konovalova & Čorejová, 2026). Daarnaast staan volgens de WMO (2026) alle seinen diep in het rood voor de gevaarlijke ontwikkeling van klimaatverandering. Ook dat levert risico's voor de luchtvaart. Echter, de luchtvaart heeft vooralsnog vrijwel niets bereikt in het terugdringen van haar CO₂-emissies. Dat was ook te verwachten. De doelstelling van CORSIA is om de emissies gelijk te houden, dus niet te verminderen is futiel en is gebaseerd op het aantoonbaar ineffektieve mechanisme van CO₂-compensatie. Vlootvernieuwing en ontwikkeling van waterstof/brandstofcel-vliegtuigen blijft maar vertragen. En de sector blijkt onmachtig of ongemotiveerd om zich aan democratisch vastgestelde wettelijke SAF-mandaten te houden. Grotendeels zaken die in 2018 wel door de sector zijn beloofd (Luchtvaart Nederland, 2018).

Ook zitten we in de ergste energiecrisis sinds decennia, waardoor de brandstofkosten plotseling sterk zijn toegenomen en er tekorten zijn ontstaan. Luchtvaart is sowieso een crisis-gevoelige sector, zoals de COVID- en bankencrisis lieten zien, die zich steeds maar moeizaam herstelt. De vraag is of je onder zulke omstandigheden juist luchtvaart de ruimte moet geven om nog meer olie te verstoppen.

Bronnen

- Baumann, J. C. (2018). *Analyse van de economische schade door laagvliegroutes Lelystad Airport*. H. o. Overijssel.
- Blom, M., Meijer, C., Bouwman, P., Boerdijk, S., Leestemaker, L., Manshanden, W., & Bus, L. (2025). *Brede welvaart en de omvang van Schiphol. De wereld in 250.000, 375.000 en 500.000 vluchten*. CE Delft.
- Brink, M., Schäffer, B., Vienneau, D., Pieren, R., Foraster, M., Eze, I. C., Rudzik, F., Thiesse, L., Cajochen, C., Probst-Hensch, N., Röösli, M., & Wunderli, J. M. (2019). Self-Reported Sleep Disturbance from Road, Rail and Aircraft Noise: Exposure-Response Relationships and Effect Modifiers in the SiRENE Study. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 16(21), 4186. <https://www.mdpi.com/1660-4601/16/21/4186>
- Cai, Y., Fu, X., & Zhang, Y. (2025, 2025/09/01/). Geopolitical risks and airlines stock return — Implications to the financial stability of European airlines. *Transport Policy*, 170, 51–57. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2025.05.001>
- CBS. (2026). *Statline*. CBS. Retrieved 22-03-2026 from <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/>
- Eijgelaar, E., Neelis, I., Peeters, P. M., de Bruijn, K., & Dirven, R. (2020). *Travelling large in 2018. The carbon footprint of Dutch holidaymakers in 2018 and the development since 2002* (ISBN: 978-90-825477-6-4). Breda University of Applied Sciences in collaboration with NBTC-NIPO Research.
- Esri. (2026). *ArcGIS maps*. Esri. Retrieved 23-03-2026 from <https://www.arcgis.com/apps/mapviewer/index.html>
- IATA. (2026). *Jet Fuel Price Monitor*. IATA. Retrieved 24-03-2026 from <https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/>
- Konovalova, M., & Čorejová, T. (2026, 2026/01/01/). Geopolitical Risk and Its Measurable Impacts on International Trade and Transport Systems. *Transportation Research Procedia*, 93, 188–194. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.trpro.2025.11.029>
- Lelystad Airport. (2024). *Lelystad Airport rendabel met 10.000 vliegtuigbewegingen commercieel handelsverkeer*. Lelystad Airport.
- Luchtvaart Nederland. (2018). *Slim én Duurzaam. Actieplan Luchtvaart Nederland: 35% minder CO2 in 2030*.
- Maertens, S., Grimme, W., & Bingemer, S. (2020, 2020/01/01/). The development of transfer passenger volumes and shares at airport and world region levels. *Transportation Research Procedia*, 51, 171–178. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.trpro.2020.11.019>
- Neelis, I., Peeters, P., & Eijgelaar, E. (2020). *Travelling large, the carbon footprint of Dutch business travel in 2016. An air-based affair* (9082547783).
- Neelis, I., Pels, J., Eijgelaar, E., & Peeters, P. M. (2020). *Travelling Large in 2014 'Inbound tourism'. The carbon footprint of inbound tourism to the Netherlands in 2014* (ISBN 978-90-825477-7-1). C. f. S. T. a. Transport.
- Peeters, P., Eijgelaar, E., Neelis, I., & Adrichem, C. (2020). *De impact van luchtvaartgeluid op toerisme en verblijfsrecreatie. Verkennend onderzoek voor Zuid-Limburg*. B. U. o. A. Sciences.
- Peeters, P., Pels, E., & Sunaryo, E. R. (2024). *Network quality and environment framework*. Breda University of Applied Sciences.
- RIVM. (2026). *Atlas Leefomgeving*. RIVM. Retrieved 22-03-2026 from <https://www.atlasleefomgeving.nl/>
- RLI. (2016). *Mainport voorbij* (Rli 2016/02). R. v. d. Leefomgeving.
- Schiphol. (2026). *Verkeer en vervoer in Cijfers. 1992-heden*. Schiphol. Retrieved 01-03-2026 from <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/verkeer-en-vervoer-cijfers/>
- Schiphol Group. (2007). *Lange termijn visie op de ontwikkeling van de mainport Schiphol. Een wereldwijd netwerk voor een concurrerende Randstad*. Schiphol Group.
- Wiltshire, J. (2017, 2017/04/13/). Airport competition: Reality or myth? *Journal of Air Transport Management*. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2017.03.006>
- WMO. (2026). *State of the Global Climate 2025*. World Meteorological Organisation.