



De economie van Lelystad Airport

Notitie ten behoeve van rondetafelgesprek Kansen en risico's Lelystad Airport op 1 april 2026

Aan:

Tweede Kamer Commissie Infrastructuur en Waterstaat

Van:

Dr. Walter J.J. Manshanden
NEO Observatory
Rotterdam

27 maart 2026

Het Nederlandse luchtvaartmodel

Het Nederlandse luchtvaartstelsel dient te worden beoordeeld vanuit haar plaats in Noordwest-Europa. In dit zeer welvarende gebied is er enerzijds een grote behoefte aan luchtvaart, maar is er anderzijds veel concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen en onderling nabijgelegen luchthavens.

Nederland kan min of meer als centrum van dat welvarende gebied worden beschouwd. Juist in Nederland leidt deze concurrentie ertoe dat de rentabiliteit van de luchtvaart marginaal is.

De Nederlandse luchtvaart, ondersteund door de overheid, is gebaseerd op een hub-spoke model om passagiers op te halen voor een groter aantal intercontinentale directe verbindingen dan de Nederlandse thuismarkt toestaat. Het probleem is dat transferpassagiers uit concurrerende landen, de thuismarkt van andere maatschappijen, moeten worden opgehaald. Het idee is dat dit gunstig is voor het internationale investeringsklimaat van Nederland.

Dit model heeft financieel (bedrijfseconomisch) een groot nadeel. Het hub-spoke model is juist voor Nederland nauwelijks winstgevend. Schiphol koos er in 2015 bovendien voor de goedkoopste luchthaven van Europa te willen zijn (vanwege de verwachte concurrentie met onder andere Istanbul en Dubai) om de hub in stand te houden. Het voordeel van lage havengelden kwam hoofdzakelijk KLM/Sky Team ten goede, maar ook andere maatschappijen die gebruik maken van Schiphol. Omdat dit niet houdbaar was, zijn de havengelden onlangs verhoogd. Het hangt van de mate van concurrentiekracht van de luchthaven en luchtvaartmaatschappijen af of de reiziger meer wil betalen. Zo niet, gaat dit van de winstgevendheid van de maatschappijen af. De mate waarin de hogere havengelden door de luchtvaartmaatschappijen aan de reiziger kunnen worden doorberekend is beperkt.

Vervolgens is het voordeel van het grote aantal bestemmingen voor het vestigingsmilieu niet zo groot als verondersteld. Verschillende Europese steden hebben veel minder bestemmingen (en vliegbewegingen) dan Amsterdam/Schiphol, zonder dat hun vestigingsmilieu minder is.

Uit onderzoek blijkt bovendien dat de luchtvaart in rijkere delen van de Europese economie wordt gedreven door de omliggende economie. Het omgekeerde, luchtvaart drijft de welvaart, geldt voor armere en perifere regio's (Mukkala & Tervo 2014). Andere steden, waar de homecarrier of de hubstatus verdween, hebben daar een jaar last van, waarna de regionale economie herstelde. Shell en Unilever vertrokken om andere redenen uit Nederland.

We hebben derhalve een luchthavenmodel waar geen dwingende noodzaak toe is, dat kostengedreven en marginaal rendabel is en dat een groter beslag op de ruimte en de economie legt dan nodig is zonder aantoonbaar maatschappelijk voordeel. Het is om die reden dat, vanuit het perspectief van brede welvaart, een kleiner Schiphol ook voldaan zou hebben, als daar in het verleden voor gekozen zou zijn (zie CE Delft, 2026). Vergelijkbare conclusies zijn onder andere getrokken in de rapportages van Staatsagent Kremers, die onder andere op het grote aantal doublures in de bestemmingen van Schiphol wees en dat een kleiner Schiphol ook volstaat.

Het luchtvaartmodel van Nederland is eerder een politieke keuze dan een uitkomst van de vrije markt. Juist dat draagt bij aan de marginale winstgevendheid van de nationale home-carrier. Het nadeel is tevens dat er een extra grote druk op de ruimte in de omgeving van Schiphol is. Dit is de directe aanleiding van de behoefte van de luchtvaartsector aan extra capaciteit, namelijk Lelystad Airport.

Grond en werkgelegenheid

Het probleem is dat de druk op ruimte in Nederland voortdurend toeneemt. Grond, maar ook arbeid, worden hierdoor voortdurend schaarser. De kosten van Schiphol lopen hierdoor relatief snel op. Deze schaarste aan grond ligt mede ten grondslag aan het omvangrijke woningtekort, maar ook andere problemen (stikstof, natuur) in Nederland. Doordat veel ruimte is gealloceerd voor luchtvaart - zie de geluidscontouren bij Schiphol – is er minder ruimte voor andere functies zoals wonen beschikbaar, juist bij de grootstedelijke regio's. Dit verklaart dat vliegen goedkoop is, maar wonen duur. Deze verdringing van alternatief gebruik van schaarse ruimte is maatschappelijk zeer kostbaar. Met de ruimte onder de geluidscontour van LA is alternatief waardevol gebruik in de toekomst denkbaar.

Werkgelegenheid als argument telt niet meer. De belangrijkste reden is de huidige grote krapte op de arbeidsmarkt, ook in Flevoland. Desicio/SEO 2018 kwam reeds op een netto arbeidsmarkteffect van 60 werkzame personen in het geval van opening. De Werkwijzer luchtvaart-specifieke MKBA neemt werkgelegenheid niet mee als factor om te beschouwen.

De economie van luchtvaart, Lelystad Airport: de MKBA

Het luchthavenbeleid is gebaseerd op hoeveelheid bestemmingen en vliegbewegingen, zonder evenwichtig te kijken naar de waarde, de prijs en de maatschappelijke gevolgen ervan. De afweging over het nut van het openen van Lelystad Airport is voorsnog niet zorgvuldig gemaakt. Geen van de MKBA's is volledig (zoals een quick scan, actualisatie quick scan, verkennende MKBA), of duidelijk gericht op het al dan niet openen van Lelystad zelf. Na 2018 zijn de kengetallen die van belang zijn in een MKBA op basis van wetenschappelijk onderzoek en nieuwe inzichten bovendien zodanig veranderd, dat geconcludeerd kan worden dat groei van de luchtvaart in Nederland maatschappelijk nadelig is (onder andere Bus & Manshanden 2019, CE Delft 2022, twee MKBA's over sluiting van MAA). Een recente studie over gebiedsontwikkeling met woningbouw, bos en open water op het terrein van RTHA (na sluiting van luchthavenactiviteiten) liet een groot financieel en maatschappelijk voordeel zien (Ziegler Branderhorst, Bus en Manshanden 2024). Het positieve financiële saldo is zelfs substantieel daarin. Grondgebruik bij grote steden voor woningbouw is rendabeler dan voor luchtvaart.

De studie 'Schiphol: krimpen of verduurzamen? Maatschappelijke kosten en baten van minder vluchten versus milieumaatregelen' (SEO, CE Delft, Significance 2025) benadert het vraagstuk al dan niet openen van LA. Deze studie laat het positieve effect van krimp van Schiphol naar 440 duizend vliegbewegingen zien, waar LA niet geopend zou worden. Dat positieve saldo van krimp naar 440K is kleiner, als Lelystad Airport wel geopend wordt. Opening van Lelystad Airport geeft bij eenzelfde krimp van Schiphol derhalve een minder positief saldo. De conclusie van dit onderzoek, waarin opening van Lelystad Airport als alternatief is meegenomen, suggereert dat opening van LA maatschappelijk nadelig is. Deze conclusie zou meer aandacht moeten hebben gehad.

Echter, een volledige MKBA met de huidige wetenschappelijke inzichten over het al dan niet openen van Lelystad Airport voor burgerluchtvaart is er niet; de Luchtvaartnota 2020-2050 verlangt dat echter wel.