



Het bestaansrecht van Lelystad Airport vanuit het perspectief van regionale ontwikkeling

Dr. Felix Pot

Universitair docent

Rijksuniversiteit Groningen – Faculteit ruimtelijke Wetenschappen

23 Maart 2026

De discussie over de openstelling van Lelystad Airport voor commerciële vluchten staat symbool voor een bredere vraag: welke rol spelen regionale luchthavens in de ontwikkeling van Nederland? Traditioneel worden luchthavens gezien als motoren van regionale economische groei. Recente inzichten laten echter zien dat deze relatie minder eenduidig is dan vaak wordt aangenomen. Dit betekent echter niet automatisch dat de luchthaven overbodig is. Het bestaansrecht van een regionale luchthaven hoeft niet alleen te worden beoordeeld op economisch rendement.

Highlights

- **De bijdrage van Lelystad airport aan de bereikbaarheid van Nederland zal beperkt zijn.** Lelystad ligt in een regio die al zeer goed bereikbaar is. Noord-Nederland heeft de grootste achterstand in internationale bereikbaarheid. Lelystad Airport kan daar nauwelijks verandering in brengen; Groningen Airport Eelde is beter gepositioneerd om Noord-Nederland te verbinden, mits het netwerk daar wordt ontwikkeld met economisch relevante verbindingen in plaats van voornamelijk vakantievluchten.
- **Kleinere luchthavens dragen meestal beperkt bij aan regionale economische ontwikkeling.** Lelystad zal een klein netwerk van vakantievluchten met weinig overstapmogelijkheden bieden, waardoor de regionale economische impact beperkt blijft. Eventueel vrijgekomen ruimte op Schiphol heeft mogelijk weinig extra effect, omdat de waarde van extra verbindingen afneemt op luchthavens met al goed ontwikkelde netwerken.
- **Beoordeel Lelystad vanuit een toekomstvisie op de Nederlandse luchtvaart, niet alleen via een economische kosten-batenanalyse.** Een focus op kortetermijnrendement verhuult onzekerheden op lange termijn en beperkt het zicht op andere ontwikkelingsmogelijkheden. Een kleine luchthaven kan in sommige contexten ook zonder direct economisch rendement waardevol zijn. Contextafhankelijkheid vraagt om een perspectiefverschuiving: welke rol kan 'Lelystad' vervullen in de toekomstplannen van Nederland, en is die rol maatschappelijk wenselijk en verdedigbaar, of kan deze beter door andere luchthavens worden ingevuld?

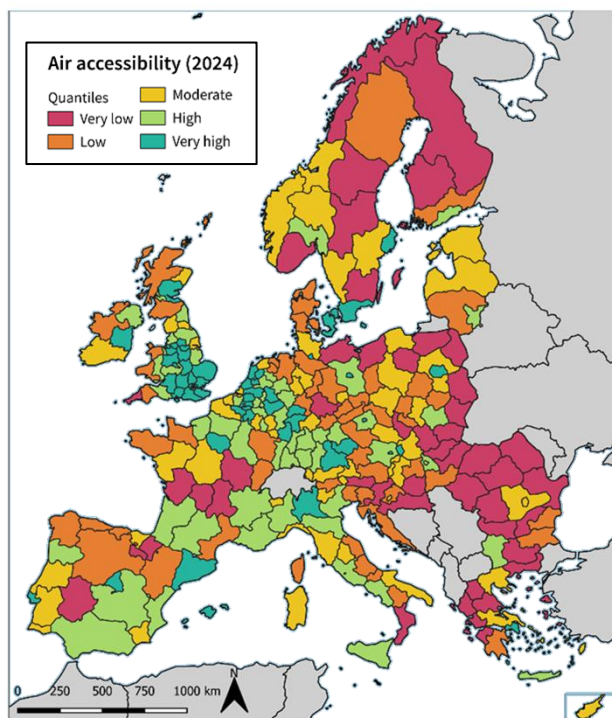
Dit position paper ten behoeve van het Rondetafelgesprek Kansen en risico's Lelystad Airport van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer der Staten-Generaal betoogt dat het economische belang van luchthavens sterk contextafhankelijk is. Vooral voor kleinere luchthavens, zoals Lelystad Airport, is voorzichtigheid geboden bij het aannemen van substantiële economische effecten. Op basis van recent Europees onderzoek wordt eerst gekeken naar de mogelijke rol van Lelystad in de internationale bereikbaarheid en economische ontwikkeling in regio's in Nederland. Vervolgens worden de implicaties voor het evalueren van Lelystad Airport besproken.

Bereikbaarheid is belangrijk, maar Lelystad zal weinig bijdragen

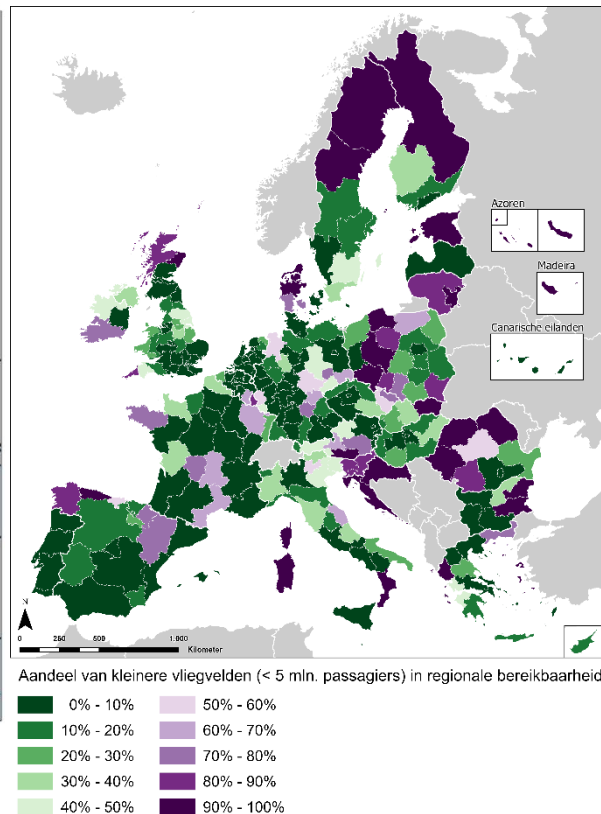
Internationale bereikbaarheid speelt een rol in economische ontwikkeling, met name in kennisintensieve en dienstgerichte economieën. Luchtvaart kan face-to-face interacties faciliteren en daarmee productiviteit en de internationale concurrentiepositie van regio's versterken. Nederland scoort binnen Europa goed op internationale bereikbaarheid per vliegtuig (Figuur 1), met uitzondering van de drie noordelijke provincies, die onder het Europees gemiddelde liggen.

Tegelijkertijd blijkt dat niet alle luchthavens in gelijke mate bijdragen aan deze bereikbaarheid (Figuur 2). Schiphol verzorgt verreweg de meeste connectiviteit voor alle regio's in Nederland. Daarnaast zijn enkele buitenlandse luchthavens voor Zuid-Nederland relevant. Door de omvang van Schiphol dragen de secundaire luchthavens (Eindhoven, Maastricht-Aachen, Rotterdam-Den Haag en Groningen) in de meeste regio's minder dan 10% bij. Alleen in Groningen heeft de regionale luchthaven met 25% nog het grootste aandeel in de bereikbaarheid. Dit laat zien dat er vooral in het noorden van Nederland kansen zijn om met een secundaire luchthaven de bereikbaarheid te verbeteren.

De potentie van Lelystad Airport om de bereikbaarheid per vliegtuig te vergroten lijkt beperkt. De luchthaven ligt dichtbij Schiphol, waardoor Lelystad in de nabije omgeving relatief weinig toevoegt. Ook voor het noorden, waar juist de meeste potentie ligt, biedt deze ligging weinig kansen. Bovendien kan Lelystad in het vaarwater komen van Groningen Airport Eelde. Minder mogelijkheden voor Eelde, in combinatie met langere reistijden naar Lelystad, kunnen ertoe leiden dat de bereikbaarheid van het noorden per saldo niet verbetert en mogelijk zelfs verslechtert. Als het doel is om de nationale bereikbaarheid te vergroten, ligt ruimte bieden aan 'Eelde' daarom meer voor de hand dan het openen van een nieuwe luchthaven in een regio die al heel goed bereikbaar is.



Figuur 1 - Bereikbaarheid per vliegtuig. Een regio scoort hoog als veel mensen dichtbij vliegvelden wonen met veel verbindingen. Bron: Chapman en Pot (2025)



Figuur 2 – Aandeel van kleinere vliegvelden in bereikbaarheid. Bron: Pot en Koster (2022)

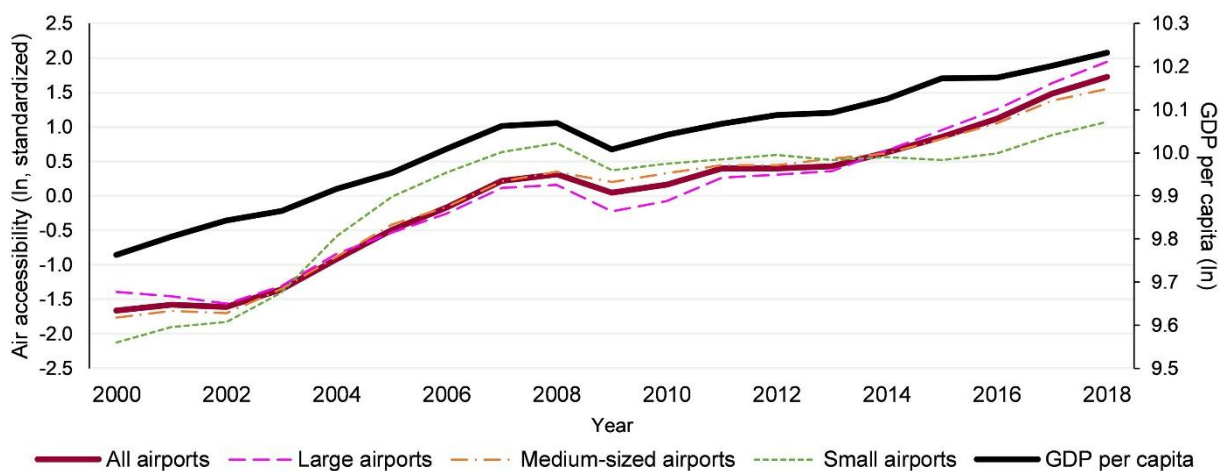
Luchtvaart en regionale economische ontwikkeling

Dat luchtvaart en economische groei met elkaar samenhangen, staat buiten kijf (zie Figuur 3). Gemiddeld geldt: meer bereikbaarheid gaat samen met hogere welvaart. Tegelijk is de richting van dit verband niet eenduidig. Luchtvaart kan economische groei stimuleren, maar economische groei kan ook leiden tot meer vliegverkeer, een klassieke kip-of-ei-kwestie.

Per luchthaven zijn er te weinig gegevens om betrouwbare uitspraken te doen over oorzaak en gevolg. Een gelijktijdige groei van zowel luchtvaart als economie in een regio kan door allerlei factoren worden veroorzaakt en betekent niet automatisch dat de twee elkaar beïnvloeden. De foutmarge en onzekerheid bij zulke conclusies zijn daarom te groot. Wanneer dezelfde patronen echter bij veel luchthavens in vergelijkbare regio's optreden, kan met meer vertrouwen worden geconcludeerd dat er een verband bestaat. Uit Europese analyses (zie Chapman en Pot, 2025; Pot en Koster, 2022, 2025) blijkt dat bij grote luchthavens de sterkste aanwijzingen bestaan dat economische groei en de uitbreiding van het vliegnetwerk elkaar versterken. Grote luchthavens beschikken over een breed netwerk van bestemmingen en veel overstapmogelijkheden, waardoor het aantal bereikbare bestemmingen verder toeneemt en er meer economisch relevante verbindingen ontstaan. Tegelijk geldt dat in regio's waar de bereikbaarheid al hoog is en economische netwerken goed ontwikkeld zijn, de waarde van extra verbindingen doorgaans afneemt.

Voor kleinere luchthavens volgt de groei van het luchtverkeer in de meeste gevallen de economie. Kleinere luchthavens hebben vaak maar enkele bestemmingen waar ook weinig overstapmogelijkheden zijn. Dit zijn dan ook nog eens voornamelijk uitgaande vakantievluchten naar zonnige stranden, waar maar weinig inkomend zakelijk verkeer van verwacht kan worden. Daardoor zijn de directe economische voordelen voor de regio beperkt.

Alleen in economisch achtergebleven regio's met onbenut economisch potentieel, waar de lokale luchthaven een relatief belangrijke rol speelt voor de luchtbereikbaarheid, kan een kleinere luchthaven een betekenisvolle bijdrage leveren aan de regionale economie. Hoe groot die bijdrage kan zijn, hangt af van factoren die de relatie tussen economie en internationale bereikbaarheid bepalen. Belangrijk is bijvoorbeeld hoe groot de regionale economie is en hoe dicht bedrijven en mensen bij elkaar zijn gevestigd. Grotere en dichtbevolkte regio's of een centrale stad bieden meer kansen voor zakelijk verkeer en internationale samenwerking. Daarnaast speelt het mee of er veel internationaal georiënteerde en/of kennisintensieve bedrijven aanwezig zijn en of er andere manieren zijn om internationaal te reizen.



Figuur 3 – Luchtvaart en bruto regionaal product per hoofd van de bevolking in Europa. Bron: Pot en Koster (2022)

Kan Lelystad airport bijdragen aan regionale economische ontwikkeling?

Wat valt er te verwachten als we de patronen op Europees niveau vertalen naar Lelystad Airport? Volgens het coalitieakkoord wordt Lelystad een relatief kleine luchthaven met gemiddeld veertien vluchten per dag, voornamelijk uitgaande vakantievluchten (Lelystadairport.nl, 2026). Daarmee zal de bijdrage aan bereikbaarheid en regionale economische ontwikkeling waarschijnlijk zeer beperkt zijn. Het overnemen van vluchten van



Schiphol kan daar ruimte creëren voor uitbreiding van het netwerk, maar het is onzeker of dit veel extra economische voordelen oplevert. In regio's die al goed verbonden en economisch ontwikkeld zijn, leveren extra verbindingen vaak weinig nieuwe groei op.

Voor regio's buiten de directe omgeving van Lelystad valt er weinig te verwachten. Noord-Nederland zou het meeste kunnen profiteren van betere luchtbereikbaarheid, maar Lelystad ligt te dicht bij Schiphol en heeft te weinig vluchten om substantieel iets toe te voegen, afgezien van extra vakantievluchten. Daardoor verandert de bereikbaarheid van de economische kerngebieden van het noorden, zoals de stad Groningen, nauwelijks. Groningen Airport Eelde kan deze rol beter vervullen, mits het netwerk daar wordt ontwikkeld met economisch relevante verbindingen in plaats van voornamelijk vakantievluchten.

Bezie het bestaansrecht van Lelystad Airport in een bredere context

Door de context waarin Lelystad Airport opereert, gelegen in een regio die met Schiphol om de hoek al goed bereikbaar is en relatief ver van regio's waar de bereikbaarheid nog achterloopt, lijken de mogelijkheden om extra economische groei te genereren beperkt. Dat hoeft echter niet per definitie een reden te zijn om Lelystad niet te openen. Deze redenering gaat uit van het idee dat een vliegveld economisch moet renderen en dat dit vooraf goed is door te rekenen. Modellen die daarvoor worden gebruikt, zijn gebaseerd op gemiddelden die wel richting geven, maar zijn onvoldoende om plaats specifieke factoren of onzekere ontwikkelingen, zoals de opkomst van duurzamere vormen van luchtvaart, goed te vangen (Koster, 2026). Een sterke focus op rendabiliteit op kan bovendien de blik op andere mogelijke ontwikkelrichtingen vernauwen, terwijl een luchthaven in sommige contexten ook zonder direct economisch rendement van waarde kan zijn.

Die contextafhankelijkheid en onzekerheid vragen om een omkering van het evaluatieperspectief: niet het vliegveld zelf als uitgangspunt, maar de vraag hoe Nederland zich wil ontwikkelen en welke functie onze regionale luchthavens daarin kunnen vervullen. Vanuit dat perspectief kunnen ook andere vormen van waarde relevant zijn, zoals bereikbaarheid op zichzelf (ook voor vakantievluchten), het ondersteunen van het regionale imago, het fungeren als proeftuin voor innovaties in duurzame luchtvaart, de strategische spreiding van luchtvaartcapaciteit of maatschappelijke functies zoals een vliegschool of traumahelikopter.

De vraag is dan niet alleen of Lelystad een positieve economische kosten-batenanalyse heeft, maar welke rol het vliegveld kan spelen in de toekomstplannen van Nederland, en of die rol maatschappelijk wenselijk en verdedigbaar is, of beter door andere luchthavens kan worden vervuld. De keuze om Lelystad te openen verschuift daarmee van een louter economische naar een politieke afweging, waarin gedurfde keuzes nodig zijn buiten de grenzen van modeluitkomsten, gebaseerd op een visie over de rol van Lelystad in de toekomst van de Nederlandse luchtvaart.

Bronnen

Chapman, A. en Pot, F. (2025). *The Economics of Air Transport in Europe Part 1: Air Transport and Growth*. New Economics Foundation.

Koster, S. (2026). *Voorbij de Rekensom: Verhalen voor Regionale Ontwikkeling*. Rijksuniversiteit Groningen.

Lelystad Airport (2026). [Opening voor vakantievluchten op Lelystad Airport](#). (geraadpleegd op 23 maart 2026)

Pot, F. and Koster, S. (2022) Small airports: Runways to regional economic growth? *Journal of Transport Geography*, 98, 103262

Pot, F. en Koster, S. (2025). Spatial and airport heterogeneity in linking airports to regional economic growth: A European analysis. In C. Yu & J. Peoples (Eds.), *Airports and regional development: Advances in airline economics* (Vol. 12, pp. 129–151). Emerald Publishing.