GRONINGEN AIRPORT EELDE

BIJLAGE 1 – BEANTWOORDING VRAGEN MINISTERIE IENW

1. Algemene beschrijving van de concurrentiepositie

Vraag:
Wij verzoeken u een beschrijving te geven van de huidige concurrentiepositie van uw luchthaven ten opzichte van relevante luchthavens over de grens. Daarbij wordt u verzocht in ieder geval in te gaan op:

De belangrijkste concurrerende luchthavens in Duitsland;

Antwoord:
De belangrijkste concurrerende luchthavens voor Groningen Airport Eelde zijn gelegen in Noordwest- en West-Duitsland en betreffen met name Bremen, Münster/Osnabrück, Dortmund, Düsseldorf, Weeze en Keulen. Deze luchthavens vormen reële alternatieven voor zowel reizigers als luchtvaartmaatschappijen door hun grotere schaal, bredere aanbod en gunstigere kostenstructuur.

Overeenkomsten en verschillen in verzorgingsgebied;

Antwoord:
De afzetgebieden (of catchment area's) van luchthavens worden gewoonlijk geduid met rijafstand; meestal 60 en 90 minuten. Het primaire verzorgingsgebied (60 minuten rijafstand) van Groningen Airport Eelde omvat Groningen, Drenthe, Friesland en delen van Overijssel. In dit gebied wonen circa. 2 miljoen mensen. Het totale verzorgingsgebied is breder en behelst een rijafstand van 90 minuten van/naar de luchthaven. Hier wonen circa 3,8 miljoen mensen. Voor sommige producten, zoals een laaggeprijsd product of een unieke bestemming die vanaf andere luchthavens niet wordt aangeboden, zijn reizigers bereid om nog verder te reizen dan 90 minuten.

Het verzorgingsgebied van GAE overlapt gedeeltelijk met dat van Bremen en Münster-Osnabrück. Beide luchthavens hebben tevens toegang tot een omvangrijker verzorgingsgebied; met respectievelijk 6,2 en 12 miljoen inwoners binnen 90 minuten rijafstand.

Hierdoor hebben zij toegang tot een grotere afzetmarkt, en zijn daarmee in de basis aantrekkelijker voor luchtvaartmaatschappijen. Vooral in het oosten van Groningen, Drenthe en Overijssel wordt vliegen vanaf een Duitse luchthaven steeds aantrekkelijker vanwege het groeiende aanbod en lagere tarieven/belastingen.

Duitse luchthavens profiteren zo van een toename van het aantal Nederlandse reizigers[1] [2] [3] [4] [5], terwijl er nauwelijks sprake is van een omgekeerde (maar volgens het KiM zelfs slinkende) stroom Duitse reizigers die gebruikmaken van GAE. [6] [7]

Uit eerder onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) blijkt bovendien dat reizigers die eenmaal zijn uitgeweken naar een buitenlandse luchthaven, niet vanzelf terugkeren naar een Nederlandse luchthaven. Wanneer de ervaring positief is en het aanbod aantrekkelijk blijft, verandert het luchthavenkeuzegedrag structureel, waardoor het terugwinnen van deze reizigers lastig is. [8]

Dit resulteert in een structureel concurrentienadeel voor GAE.

Het aanbod van bestemmingen en frequenties op uw luchthaven en de concurrerende luchthavens;

Antwoord:
Het aanbod van Groningen Airport Eelde is zeer beperkt en sterk seizoensgebonden, met een duidelijke focus op leisure-bestemmingen. Waar GAE vóór de coronapandemie nog beschikte over lijnverbindingen, bestaat het netwerk momenteel vrijwel uitsluitend uit vakantievluchten van TUI en Corendon. Beide luchtvaartmaatschappijen hebben geen operationele basis op de luchthaven, waardoor het aanbod afhankelijk is van de beschikbaarheid van vliegtuigen die elders zijn gestationeerd.

://www.kimnet.nl/documenten/2011/02/10/effecten-van-de-vliegbelasting-gedragsreacties-van-reizigers-luchtvaartmaatschappijen-en-luchthavens

[2] https://reisbizz.nl/nieuws/ryanair-trekt-steeds-meer-nederlandse-passagiers-naar-munster-osnabruck-airport/

[3] https://www.travmagazine.nl/keulen-bonn-dichterbij-dan-je-denkt/

[4] Zie ook KiM, maart 2026, Vliegen vanuit het buitenland, pagina 33: *"Wel concluderen we dat de groei in het aantal reisbewegingen door de inwoners van Nederland voor een deel op conto komt van de luchthavens over de landsgrenzen. Veranderingen in het aanbod op de luchthavens van Maastricht en Groningen versterken deze beweging. De gevolgen van het vertrek van Ryanair van Maastricht zullen pas in 2026 duidelijk zichtbaar worden in de statistieken. De luchthavens bij Osnabrück, Brussel en Düsseldorf laten een duidelijke toename zien in het aantal Nederlandse passagiers dat gebruikmaakt van deze luchthavens"*

[5] Idem, pagina 36: *"Het gevolg is dan ook dat de passagiersaantallen op deze luchthavens gedaald zijn. Een deel van de markt is de grens overgestoken."*

[6] Idem, pagina 33: *"Op de luchthavens bij Maastricht en Groningen zien we een daling in het aandeel en het aantal passagiers uit de buurlanden. Deze daling is te koppelen aan het veranderde aanbod vanaf deze luchthavens. En dat is mogelijk weer te relateren aan de vliegbelasting of andere prijsstijgingen voor luchtvaartmaatschappijen."*

[7] Idem, pagina 30: *"Waar er voorheen nog een redelijk gemêleerd gezelschap op de luchthaven te vinden was, met inkomend en uitgaande verkeerstromen en nog een redelijk aandeel Duitsers, bestaat dat gezelschap in 2025 bijna volledig uit / zijn dat in 2025 bijna volledig uitgaande passagiers met als woonland Nederland. In de jaren voor de COVID-pandemie gaat het om ongeveer 200.000 passagiers per jaar. In 2023 en 2024 was dat ongeveer de helft daarvan."*

[8] KiM (2011), Effecten van de vliegbelasting, Deel passagiers komt niet meteen zelf terug. (p 12) https://www.kimnet.nl/documenten/2011/02/10/effecten-van-de-vliegbelasting-gedragsreacties-van-reizigers-luchtvaartmaatschappijen-en-luchthavens

Hierdoor zijn de frequenties per bestemming beperkt en zijn de vertrek- en aankomsttijden niet altijd optimaal, waardoor reizigers minder flexibiliteit hebben dan op concurrerende luchthavens.

Hoewel de verruiming van de openingstijden van GAE het stationeren van een vliegtuig operationeel aantrekkelijker heeft gemaakt en een hogere vliegtuigutilisatie mogelijk maakt, blijven de kosten – als gevolg van de vliegbelasting – de belangrijkste belemmering voor uitbreiding van het routenetwerk vanaf GAE. Dit wordt versterkt door strategische afwegingen van luchtvaartmaatschappijen, zoals het behoud van bestaande slotposities op Schiphol en/of bestemmingsluchthavens.

Concurrerende luchthavens in Duitsland beschikken daarentegen over een uitgebreider routenetwerk en hogere frequenties, waardoor zij een aantrekkelijker product kunnen aanbieden aan zowel reizigers als luchtvaartmaatschappijen. Zo werden in zomerseizoen 2025 vanaf Düsseldorf Airport resp. Münster/Osnabrück Airport wekelijks 104 resp. 35 vluchten naar Palma de Mallorca aangeboden en wekelijks 95 resp. 36 vluchten naar Antalya aangeboden. Tegenover slechts drie wekelijkse vluchten naar beide bestemmingen vanaf GAE (zie bijlage A).

Een vrijstelling van de vliegbelasting verbetert de concurrentiepositie van GAE ten opzichte van concurrerende luchthavens in de grensregio, doordat een belangrijk concurrentienadeel wordt weggenomen en een gelijker speelveld ontstaat.

Hierdoor ontstaat meer ruimte voor luchtvaartmaatschappijen om bestemmingen en frequenties uit te breiden, waardoor de aantrekkelijkheid van GAE toeneemt. Een aantrekkelijker netwerk versterkt vervolgens het product voor reizigers, wat kan leiden tot een verdere groei van de vraag en een zichzelf versterkende verbetering van de concurrentiepositie van de luchthaven.

De positie (aantallen) ten aanzien van passagiersvervoer, vrachtvervoer en zakelijke luchtvaart op uw luchthaven en de concurrerende luchthavens;

Antwoord:
Groningen Airport Eelde verwerkte in 2025 103.760 passagiers, waarvan het overgrote deel bestaat uit vakantieverkeer. Dit is bijna de helft van wat de luchthaven vóór Covid aan passagiers verwerkte. Zakelijke luchtvaart en General Aviation zijn eveneens aanwezig, maar vertegenwoordigen in economische omvang een beperkte activiteit. Het vrachtverkeer is vrijwel nihil.

De concurrerende luchthavens kennen aanzienlijk grotere passagiersvolumes en beschikken over een breder verkeersprofiel, met een combinatie van lijnverkeer, low-cost verkeer, vakantieverkeer, zakelijke luchtvaart en in sommige gevallen luchtvrachtactiviteiten. De samenstelling verschilt sterk per luchthaven.

Ontwikkelingen in marktaandelen of passagiersstromen in de afgelopen 5 jaar ten opzichte van concurrerende grensluchthavens;

Antwoord:
Groningen Airport Eelde heeft in 2025 circa 41% minder passagiers vervoerd dan in 2019. Daarmee blijft de luchthaven achter bij het Europese gemiddelde voor vergelijkbare regionale luchthavens (categorie <1 mln. passagiers) die circa 33% onder het niveau van 2019 liggen.[9] De passagiersontwikkeling op GAE na COVID is gestagneerd en laat inmiddels een dalende trend zien. Deze ontwikkeling blijft achter bij eerdere prognoses. Tegelijkertijd is het aanbod (bestemmingen en frequenties) afgenomen en is de afhankelijkheid van een beperkt aantal luchtvaartmaatschappijen toegenomen.

Vóór COVID beschikte GAE tevens over verschillende lijndiensten, waaronder naar Londen en Kopenhagen. Deze verbindingen kenden een gevarieerder verkeersprofiel, met meer inkomende passagiers en een groter aandeel zakelijk georiënteerde passagiers. De huidige passagiersstromen bestaan daarentegen vrijwel uitsluitend uit uitgaand vakantieverkeer dat een sterk volatiel karakter kent (zie ook KiM, 2026, p. 31).

Omgekeerd hebben alle bovengenoemde segmenten zich op de concurrerende luchthavens aan de andere zijde van de grens aanzienlijk sterker hersteld.

Om deze ontwikkeling inzichtelijk te maken, zijn de passagiersaantallen van GAE en de belangrijkste concurrerende grensluchthavens voor de periode 2019–2025 opgenomen in tabel 1. Voor Groningen Airport Eelde is daarnaast ook de meest actuele vervoersprognose voor 2026 (peildatum 1 juli 2026) opgenomen. Voor de overige luchthavens zijn geen vergelijkbare, openbaar beschikbare prognoses beschikbaar. De prognose laat zien dat de eerder ingezette daling zich naar verwachting verder voortzet, met een afname van circa 10% ten opzichte van 2025. Om deze ontwikkeling inzichtelijk te maken, zijn de passagiersaantallen van GAE en de belangrijkste concurrerende grensluchthavens voor de periode 2019–2025 opgenomen in tabel 1.

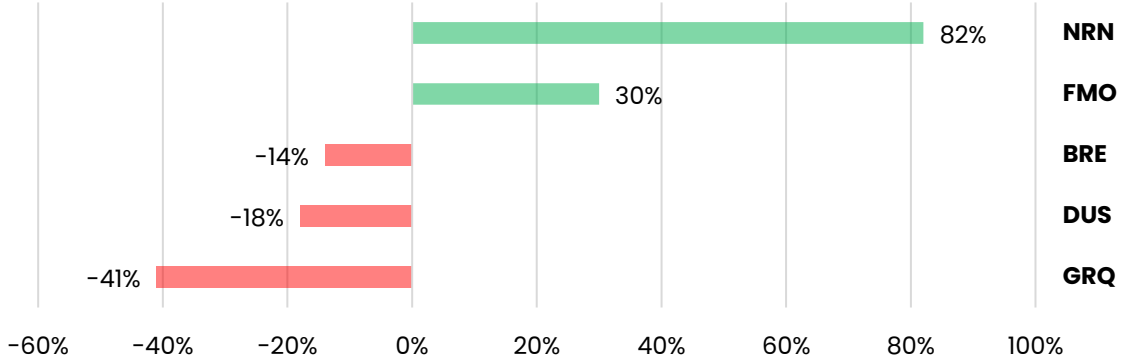
Tabel 1 – Ontwikkeling passagiersaantallen GAE en concurrerende grensluchthavens (2019-2025)

Luchthaven (IATA)	**Passagiers**		**Herstel na COVID**	**Jaarlijkse groei (YoY)**			
	2019	**2025**	**2019-2025**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026***[10]
GRQ	176.978	103.760	-41%	+24%	-5%	-1%	-10%
BRE	2.305.363	1.191.086	-14%	+21%	+4%	+6%	
FMO	974.425	1.262.900	+30%	+19%	+30%	-2%	
NRN	1.230.515	2.245.090	+82%	+54%	+23%	+14%	
DUS	25.476.454	21.010.008	-18%	+19%	+5%	+5%	

[9] https://www.aci-europe.org/mediaroom/579-2025-all-about-traffic-resilience-as-europe-s-airports-welcomed-an-additional-100-million-passengers.html

[10] Verwachte passagiersaantallen voor 2026, gebaseerd op de actuele vervoersprognose en de huidige operationele planning (stand per 1 juli 2026).

Tabel 2 – Herstel passagiersaantallen GAE en concurrerende grensluchthavens als percentage (2019-2025)



Bron: Eurostat, bewerking GAE. Zie bijlage A.

Uit tabel 2 blijkt dat de concurrerende grensluchthavens zich aanzienlijk sterker hebben ontwikkeld dan GAE.

Münster/Osnabrück Airport vervoerde in 2025 circa 30% meer passagiers dan in 2019[11], Weeze Airport realiseerde zelfs een groei van 82%. Bremen Airport en Düsseldorf Airport hebben het passagiersniveau van 2019 weliswaar nog niet bereikt, maar lieten tussen 2022 en 2025 beide een gemiddelde jaarlijkse groei van circa 10% zien en hebben zich daarmee sterker ontwikkeld dan GAE.

Hierdoor is het relatieve marktaandeel van GAE ten opzichte van de concurrerende grensluchthavens **afgenomen van 0,59% in 2019 naar 0,39% in 2025**, een **relatieve daling van circa 34%**.

Opvallend is dat de passagiersontwikkeling van GAE vanaf 2023 achterblijft bij die van de concurrerende grensluchthavens. In datzelfde jaar werd de Nederlandse vliegbelasting verhoogd van € 7,95 naar € 26,43 per vertrekkende passagier.

De sterkere groei van omliggende luchthavens vergroot de aantrekkelijkheid voor zowel reizigers als luchtvaartmaatschappijen en zet daarmee de concurrentiepositie van GAE verder onder druk.

[11] De lichte terugval van Münster/Osnabrück Airport in 2025 is te verklaren door het beëindigen van de lijndienst van Lufthansa naar Frankfurt, die in 2024 nog goed was voor ruim 100.000 passagiers; zie https://www.linkedin.com/posts/mathiasrichter_fmo-aviation-airports-activity-7415001680746053633-F46y/

De ondersteunende maatregelen die vanuit regionale overheden en het Rijk worden verleend (bijvoorbeeld subsidies NEDAB-kosten, bijdragen landzijdige infrastructuur, etc.);

Antwoord:
Groningen Airport Eelde ontvangt bijdragen voor niet-economische diensten van algemeen belang (NEDAB), waaronder kosten voor veiligheid en basisinfrastructuur. Deze worden bekostigd door de provincies Groningen en Drenthe en niet door het Rijk.

Daarnaast heeft de luchthaven een eenmalige Rijksbijdrage van € 6,5 miljoen ontvangen voor verplichte investeringen in de landzijdige veiligheid en een bijdrage van € 6,5 miljoen voor de verbetering van de ontsluiting van de luchthaven.

Deze bijdragen staan echter los van het dossier vliegbelasting en dienen een wezenlijk ander doel. Zij zijn verstrekt voor de uitvoering van publieke, juridisch voorgeschreven taken en noodzakelijke infrastructurele investeringen. Zij vormen dus **geen ondersteuning van de commerciële exploitatie** van de luchthaven.

De genoemde bijdragen nemen het door de vliegbelasting ontstane fiscale concurrentienadeel ten opzichte van Duitse grensluchthavens dan ook niet weg. Evenmin verbeteren zij de businesscase voor luchtvaartmaatschappijen of de aantrekkelijkheid van Groningen Airport Eelde als vestigings- of groeilocatie.

Omgekeerd raken de nadelige effecten van de Nederlandse vliegbelasting het behoud, en de verdere ontwikkeling van het commerciële passagiersverkeer, dat de financiële basis vormt voor de exploitatie van GAE. Bij ongewijzigd beleid grijpt dat ook in op het voortbestaan van de luchthaven op langere termijn, inclusief de uitvoering van de maatschappelijke taken en rollen die zij vervult.

De beoordeling of GAE in aanmerking komt voor een vrijstelling van de vliegbelasting dient daarom los te staan van eerder verstrekte bijdragen voor publieke taken of infrastructuur.

2. Effecten van de huidige vliegbelasting

***Vraag*:**
***De motie vraagt specifiek aandacht over de hoogte van de huidige vliegbelasting. Wij verzoeken u daarom inzicht te geven in de wijze waarop de Nederlandse vliegbelasting doorwerkt op de concurrentiepositie van uw luchthaven. Wij verzoeken u daarbij in ieder geval onderbouwd aandacht te besteden aan*:**
***Eventuele effecten op ticketprijzen en prijsverschillen met concurrerende* luchthavens over de grens;**

Antwoord:
Groningen Airport Eelde heeft geen directe invloed op de ticketprijzen die luchtvaartmaatschappijen hanteren.

We constateren dat de Nederlandse vliegbelasting met circa €30 per vertrekkende passagier tot de hoogste van Europa behoort.[12] Vanaf 2027 wordt de belasting gedifferentieerd en verder verhoogd voor een aantal afstandsklassen, waaronder Turkije; terwijl dat van oudsher een belangrijke afzetmarkt is voor GAE.

Voor deze bestemming stijgt de belasting van €29,40 naar €47,24 per vertrekkende passagier (+61%). Duitsland verlaagt daarentegen per 1 juli 2026 de vliegbelasting van €15,53 naar €13,03 voor deze categorie (-17%), waardoor het verschil voor deze bestemmingen oploopt tot €34,21 per vertrekkende passagier en het Nederlands tarief **meer dan drie keer** het Duitse tarief bedraagt.

Ook op het korteafstandssegment blijven de verschillen aanzienlijk. In 2027 bedraagt de vliegbelasting in Nederland €29,40 per passagier, tegenover circa €13,03 in Duitsland. Dit verschil bedraagt €16,37 en maakt de Nederlandse vliegbelasting **126% hoger** dan op grensluchthavens in Duitsland en zelfs **acht keer (!) hoger** dan de Europese benchmark.[13]

Deze verschillen maken dat de totale kosten per passagier die vliegt vanaf GAE aanzienlijk hoger liggen dan de kosten voor dezelfde passagier en bestemming vanaf concurrerende luchthavens net over de grens.

De belastingverschillen zullen uiteindelijk óf (deels) moeten worden doorberekend in de ticketprijzen, óf ten koste gaan van het verdienvermogen van luchtvaartmaatschappijen. Hierdoor ontstaan prijsverschillen tussen Nederlandse en buitenlandse luchthavens, hetgeen de concurrentiepositie van grensluchthavens zoals GAE negatief beïnvloedt. Het zelf absorberen van deze kosten is voor een luchthaven als GAE, met haar dunne marges en aantallen, geen reële of duurzaam-houdbare optie.

Directe effecten op ticketprijzen zijn niet kwantitatief of met voorbeelden aan te geven. Ticketprijzen komen namelijk tot stand door een veelheid aan factoren; niet alleen door de hoogte van de diverse kostenposten. Met name het spel van vraag en aanbod heeft een sterke invloed op de uiteindelijke verkoopprijs.

Luchtvaartmaatschappijen vergelijken bij de keuze voor een luchthaven de totale *airport visiting costs*. Wanneer deze kostenpost onevenredig hoog is, bijvoorbeeld als gevolg van de Nederlandse vliegbelasting, verslechtert de propositie van GAE ten opzichte van concurrerende luchthavens en kiezen luchtvaartmaatschappijen eerder voor een alternatieve luchthaven. Die keuze is relatief eenvoudig, aangezien luchtvaartmaatschappijen beschikken over mobiele assets die eenvoudig elders kunnen worden ingezet[14].

[12] https://www.triptalk.nl/nieuws/nederland-krijgt-hoogste-vliegbelasting-van-europa-vanaf-2027/
[13] https://ittn.ie/travel-news/the-netherlands-to-introduce-highest-air-passenger-tax-in-eu-8-times-higher-than-eu-average/
[14] Zie ook KiM, 2026, pagina 31 dat met betrekking tot zowel GAE als MST dit beeld bevestigd: *"Beide luchthavens leunen sterk op vakantiegangers, met vluchten door lowcost-carriers of charters en scherpe verschillen tussen het zomer- en winterseizoen. Juist deze vakantiegangers en de maatschappijen die hen bedienen blijken het meest prijsgevoelig en meest geneigd om activiteiten te verhuizen,"*

Signalen van uitwijkgedrag van reizigers en luchtvaartmaatschappijen naar buitenlandse luchthavens ten opzichte van uw luchthaven;

Antwoord:
Er zijn duidelijke signalen van uitwijkgedrag van zowel reizigers als luchtvaartmaatschappijen. Zowel uit het in opdracht van het ministerie opgestelde KiM-rapport uit maart 2026 als uit het als bijlage 2 meegezonden SEO-onderzoek blijkt dat GAE vanwege de nabijheid van concurrerende buitenlandse luchthavens gevoelig is voor grensoverschrijdende concurrentie. Prijsverschillen van enkele tientallen euro's kunnen reizigers ertoe bewegen gebruik te maken van alternatieve luchthavens over de grens. Voor luchtvaartmaatschappijen kunnen daarentegen al prijsverschillen van enkele euro's bepalend zijn bij de keuze voor een luchthaven, met name in het leisuresegment waar de marges relatief beperkt zijn.

Deze luchtvaartmaatschappijen beschikken over de mogelijkheid om capaciteit relatief eenvoudig tussen verschillende markten te verplaatsen. In de praktijk is zichtbaar dat diverse luchtvaartmaatschappijen hun groei de afgelopen jaren in belangrijke mate buiten Nederland hebben gerealiseerd.

Zo heeft Corendon fors ingezet op uitbreiding van capaciteit vanaf Duitse luchthavens, mede als reactie op de toenemende vraag van Nederlandse reizigers om vanaf Duitse luchthavens te vliegen. [15]

Ook is Transavia in 2020 gestopt met haar activiteiten vanaf GAE.[16] De luchtvaartmaatschappij voerde decennialang vakantievluchten uit vanaf GAE en was jarenlang zelfs marktleider. De reden dat Transavia tot op heden niet is teruggekeerd, hangt grotendeels samen met de strategische keuze om de verdere groei te concentreren op Brussels Airport.

Hierdoor is onvoldoende vliegtuigcapaciteit beschikbaar om daarnaast ook vluchten vanaf GAE uit te voeren. Bij deze keuze spelen ook de lagere operationele kosten in België, waaronder de lagere belastingdruk, een belangrijke rol. Hoewel Brussels Airport geen directe concurrent is voor passagiers uit het verzorgingsgebied van GAE, is deze ontwikkeling wel relevant voor de strategische afwegingen van (Nederlandse) luchtvaartmaatschappijen. De keuze om vliegtuigcapaciteit in Brussel in te zetten, betekent immers dat deze capaciteit niet beschikbaar is voor uitbreiding vanaf GAE. Daarmee is Brussels Airport een relevante concurrent aan de aanbodzijde van de markt**.**

Tegelijkertijd is het aanbod naar Turkije vanaf GAE de afgelopen jaren afgenomen. Waar in de zomer van 2024 nog vijf wekelijkse vluchten naar Turkije werden uitgevoerd — drie naar Antalya en twee naar Gazipaşa — resteren in 2026 nog slechts twee wekelijkse vluchten naar Antalya. Deze resterende capaciteit staat bovendien onder druk.

[15] https://www.nu.nl/economie/6370006/corendon-gaat-meer-vanuit-duitsland-vliegen-schiphol-niet-langer-het-belangrijkst.html
[16] https://www.oogtv.nl/2020/08/transavia-schrapt-alle-vluchten-vanaf-eelde-in-2021/

GAE concurreert op Antalya direct met luchthavens als Düsseldorf en Münster/Osnabrück, waar in zomerseizoen 2025 respectievelijk 95 en 36-wekelijkse vluchten naar Antalya werden aangeboden. Tegenover dit aanbod is een tweemaal wekelijkse serie vanaf GAE commercieel kwetsbaar.

> Een vergelijkbare en zorgelijke ontwikkeling heeft zich eerder voorgedaan op Maastricht Aachen Airport (MAA), waar Corendon haar activiteiten in 2025 zelfs volledig heeft beëindigd [17].
>
> Ook Ryanair heeft in 2025 haar vluchtoperaties vanaf MAA beëindigd. Zij heeft publiekelijk aangegeven dat de hoge kosten op MAA, mede als gevolg van de Nederlandse vliegbelasting, de luchthaven commercieel niet langer aantrekkelijk maakt ten opzichte van alternatieve luchthavens in Europa [18]. Als gevolg hiervan zijn vijf routes, goed voor circa 150.000 jaarlijkse passagiers, geannuleerd.
>
> De voornaamste reden dat Ryanair nog wél actief is op Schiphol en Eindhoven, is de concurrentiepositie en de strategische waarde van de beschikbare slots als gevolg van de capaciteitsschaarste. Zodra Ryanair deze luchthavens zou verlaten, verliest de luchtvaartmaatschappij niet alleen haar positie op de Nederlandse markt, maar ook de bijbehorende waardevolle slots.

Deze ontwikkelingen laten zien dat luchtvaartmaatschappijen, wanneer de commerciële uitgangspositie verslechtert, bereid zijn capaciteit te verplaatsen naar aantrekkelijkere alternatieven.

Het risico dat ook de resterende Turkije-capaciteit vanaf GAE wordt beëindigd, is daarom reëel. Gezien de beperkte passagiersvolumes op GAE zouden dergelijke capaciteitsverschuivingen grote gevolgen hebben voor de passagiersaantallen en inkomsten van de luchthaven.

Omgekeerd zien wij ook andere luchtvaartmaatschappijen die een vliegoperatie vanaf GAE overwegen, op dit moment afhaken of hun plannen voor onbepaalde tijd uitstellen vanwege de hoogte van de vliegbelasting. Uit gesprekken met deze luchtvaartmaatschappijen blijkt dat een uitzonderingspositie van GAE op de vliegbelasting voor hen dé doorslaggevende factor vormt bij de beslissing om alsnog vanaf GAE te gaan vliegen.

De gevolgen van deze bovengenoemde capaciteitsreducties van Corendon in Nederland zijn ook zichtbaar in de marktaandeel-gegevens van MKmetric. Tabel 3 laat zien dat het marktaandeel van GAE voor de bestemming Antalya de afgelopen jaren aanzienlijk is afgenomen waarvan met name Duitse grensluchthavens profiteren.

Tabel 3 toont het gemiddelde marktaandeel van de belangrijkste luchthavens voor de bestemming Antalya, gebaseerd op drie Nederlandse grensregio's gelegen in het verzorgingsgebied van GAE (Oost-Groningen, Zuidoost-Drenthe en Noord-Overijssel). Tabel 4 toont de ontwikkeling van deze marktaandelen over de periode 2019–2025. Zie figuur 1 in de bijlage voor een visualisatie van deze gebieden.

[17] https://rtvmaastricht.nl/nieuws/artikel/vanaf-vrijdag-geen-corendon-vluchten-meer-vanaf-maastricht-aachen-airport
[18] https://corporate.ryanair.com/nieuws/ryanair-cancels-all-maastricht-flights-from-end-of-oct/

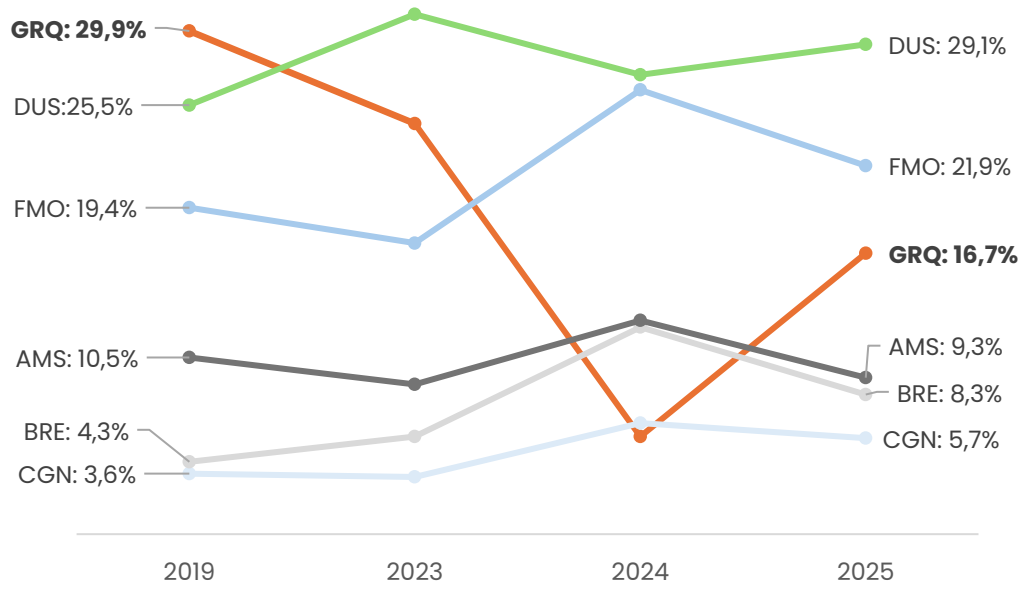
De afzonderlijke resultaten per regio zijn opgenomen in bijlage B.

Tabel 3 - Gemiddeld marktaandeel grensregio (NL111, NL132, NL211) naar Antalya

Luchthaven	2019	2023	2024	2025	Ontwikkeling 2019-2025
Groningen (GRQ)	29,9%	24,4%	5,8%	16,7%	-13,2 pp
Düsseldorf (DUS)	25,5%	30,9%	27,3%	29,1%	+3,6 pp
Münster/Osnabrück (FMO)	19,4%	17,3%	26,4%	21,9%	+2,5 pp
Dortmund (DTM)	-	2,3%	3,2%	3,8%	n.v.t.
Keulen-Bonn (CGN)	3,6%	3,4%	6,6%	5,7%	+2,1 pp
Bremen (BRE)	4,3%	5,8%	12,3%	8,3%	+4,0 pp
Amsterdam-Schiphol (AMS)	10,5%	8,9%	12,7%	9,3%	-1,2 pp

Bron: MKmetric – X-VIA Airport Choice Analysis

Tabel 4 – Ontwikkeling gemiddeld marktaandeel luchthavens in de grensregio naar Antalya, 2019-2025



Bron: MKmetric – X-VIA Airport Choice Analysis

Belangrijkste conclusies:

- Het gemiddelde marktaandeel van Groningen Airport Eelde voor de bestemming Antalya is gedaald van **29,9% in 2019 naar 16,7% in 2025** (-13,2 procentpunt; een relatieve afname van circa 44%).
- Het grootste deel van dit verloren marktaandeel is terechtgekomen bij Duitse luchthavens. Het gezamenlijke marktaandeel van Düsseldorf, Münster-Osnabrück, Dortmund, Keulen-Bonn en Bremen steeg van **52,8% in 2019 naar 68,8% in 2025**, een toename van 16,0 procentpunt.
- Vooral Düsseldorf (29,1%) en Münster-Osnabrück (21,9%) zijn uitgegroeid tot de belangrijkste concurrenten van GAE voor de bestemming Antalya.
- De sterke terugval van het marktaandeel van GAE in 2024 hangt samen met het feit dat Corendon haar capaciteit in dat jaar verdeelde over zowel Antalya als Gazipaşa. Hierdoor daalde het marktaandeel voor Antalya tijdelijk. Hoewel het aandeel in 2025 herstelde naar 16,7%, bleef dit 13,2 procentpunt (circa 44%) onder het niveau van 2019 (29,9%).
- Amsterdam-Schiphol laat over dezelfde periode geen vergelijkbare groei zien onder reizigers uit de onderzochte grensregio's. Dit ondersteunt de conclusie dat de verschuiving zich met name richting Duitse grensluchthavens voltrekt en niet richting andere Nederlandse luchthavens.

Deze ontwikkeling bevestigt het beeld uit het SEO-onderzoek dat Groningen Airport Eelde vanwege haar ligging relatief gevoelig is voor grensoverschrijdende concurrentie (p. 25). Wanneer de kostenverschillen tussen Nederlandse en Duitse luchthavens verder toenemen, neemt de kans toe dat zowel reizigers als luchtvaartmaatschappijen in toenemende mate kiezen voor luchthavens net over de grens. Daarmee wordt de concurrentiepositie van GAE verder onder druk gezet.

Effecten op de aantrekkelijkheid voor luchtvaartmaatschappijen;

Antwoord:
De vliegbelasting heeft een sterk negatief effect op de aantrekkelijkheid van GAE voor luchtvaartmaatschappijen. De circa €30 aan vliegbelasting vertegenwoordigt een aanzienlijk deel van de totale luchthavengebonden kosten die een luchtvaartmaatschappij op GAE maakt. Op grond van de havengeldregeling mag GAE onder bepaalde omstandigheden afwijken van de gepubliceerde tarieven, bijvoorbeeld bij seriematig verkeer, een aangepast serviceniveau, nieuwe routes of bestemmingen, uitbreiding van bestaande activiteiten of het baseren van één of meerdere vliegtuigen op de luchthaven.

Zij moet dit ook doen in de sterke concurrentiestrijd met andere luchthavens in Europa.

In de Europese luchtvaartsector is het gebruikelijk dat regionale luchthavens nieuwe luchtvaartmaatschappijen of routes stimuleren met tijdelijke tariefkortingen en andere commerciële afspraken.

Deze prikkels zijn bedoeld om opstartrisico's voor luchtvaartmaatschappijen of reisorganisaties te beperken. De inzet van vliegtuigcapaciteit is immers zeer mobiel en luchtvaartmaatschappijen zijn terughoudend met het openen van nieuwe routes, zeker op kleinere luchthavens, aangezien de commerciële risico's volledig voor rekening van de maatschappij komen. GAE concurreert daarbij niet alleen met Nederlandse en Duitse luchthavens, maar met regionale luchthavens verspreid over Europa om een plaats in de uitbreidingsplannen van luchtvaartmaatschappijen. De mogelijkheden voor luchtvaartmaatschappijen om hun netwerk uit te breiden zijn beperkt, waardoor slechts een beperkt aantal nieuwe routes of bestemmingen tegelijkertijd kan worden ontwikkeld. De keuze voor een nieuwe bestemming is daarom doorgaans het resultaat van een meerjarig selectie- en besluitvormingsproces.

Voor luchtvaartmaatschappijen zijn de totale operationele kosten bepalend, dus inclusief de kostenpost vliegbelasting. De Nederlandse vliegbelasting vormt een forse vaste kostencomponent die door de luchthaven niet kan worden beïnvloed en die ook niet door middel van lagere havengelden kan worden gecompenseerd. De vliegbelasting vertegenwoordigt naar schatting namelijk 50 tot 75% van de totale airport visiting costs, variërend per carrier, per vertrekkende passagier.

Zelfs inclusief een substantiële korting op de havengelden van GAE, waar de vliegbelasting bovenop komt, blijft de luchthaven financieel minder aantrekkelijk dan vergelijkbare regionale luchthavens elders in Europa. Hierdoor wordt een belangrijk deel van het concurrentievoordeel dat kleine Nederlandse regionale luchthavens normaliter kunnen bieden in vergelijking met andere (kleinere, regionale) buitenlandse luchthavens, tenietgedaan.

Dit raakt met name het vakantie- en low-cost segment, dat gezamenlijk verantwoordelijk is voor het grootste deel van het Europese passagiersvervoer en van groot belang is voor de ontwikkeling van regionale luchthavens zoals GAE. Maar ook de ontwikkeling c.q. herstel van verbindingen met meer zakelijk verkeer aan boord, zoals naar Londen of Kopenhagen, wordt hierdoor bemoeilijkt. Door de hoge vliegbelasting is GAE in vergelijking met concurrerende luchthavens in het buitenland minder aantrekkelijk, waardoor de luchthaven beperkt wordt in haar mogelijkheden om nieuwe luchtvaartmaatschappijen aan te trekken en het passagiersverkeer verder te ontwikkelen.

Meerdere luchtvaartmaatschappijen hebben expliciet aangegeven dat zij GAE onder de huidige fiscale omstandigheden niet in overweging kunnen nemen. Ondanks de aanwezige marktvraag en de substantiële commerciële incentives die de luchthaven biedt, maken de Nederlandse vliegbelasting en de daardoor hoge *airport visiting costs* GAE commercieel onvoldoende aantrekkelijk ten opzichte van regionale luchthavens over de grens en elders in Europa.

GAE is desgewenst bereid om een dergelijke businesscase vertrouwelijk toe te lichten in een persoonlijk gesprek, zodat inzicht kan worden gegeven in de onderliggende kostenstructuur en de onevenredige impact van de Nederlandse vliegbelasting op de businesscase voor een luchtvaartmaatschappij kan worden onderbouwd.

Mogelijke gevolgen voor het huidige netwerk en routeontwikkeling;

Antwoord:
Vooropgesteld: de gevolgen strekken verder dan alleen het huidige netwerk of de routeontwikkeling: de huidige vliegbelasting zet het huidige routenetwerk, en daarmee de financiële basis van de luchthaven, maar ook het kunnen continueren van de maatschappelijke rollen en functies, **onder existentiële druk**.

Voor een kleine regionale luchthaven met een beperkt aantal bestemmingen heeft iedere frequentievermindering of routebeëindiging een significante impact op de inkomsten van de luchthaven, de operationele efficiëntie, de schaalvoordelen en de bereikbaarheid van Noord-Nederland.

Waar grotere (regionale) luchthavens het wegvallen van een route of het vertrek van een luchtvaartmaatschappij vaak kunnen opvangen met het toevoegen van andere, alternatieve routes of andere luchtvaartmaatschappijen en er volgens KiM sprake is van een "slot run"[19] op die luchthavens, verkeert GAE niet in die positie.

Op GAE is geen sprake van capaciteitsschaarste; evenmin is zij slot-gereguleerd. Daarmee bevindt zij zich in een fundamenteel andere positie dan grotere (regionale) luchthavens. Waar grotere luchthavens schaarse capaciteit moeten verdelen, ligt de uitdaging voor GAE juist in het acquireren én behouden van luchtvaartmaatschappijen en nieuwe routes - wat door de Nederlandse vliegbelasting ernstig bemoeilijkt wordt.

GAE is momenteel volledig afhankelijk van het leisure segment, een markt die zich kenmerkt door een hoge prijsgevoeligheid. Luchtvaartmaatschappijen die in dit segment opereren, zijn daardoor zeer gevoelig voor kostenverhogingen. Zij beschikken over mobiele assets (vliegtuigen) die relatief eenvoudig kunnen worden ingezet op andere luchthavens en routes. De inzet van een vliegtuig op GAE betekent tegelijkertijd dat dit vliegtuig niet elders in Europa kan worden ingezet. Deze opportunity costs spelen een belangrijke rol bij de allocatie van vliegtuigcapaciteit. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar de winstgevendheid van een individuele route, maar ook naar de strategische inzet van capaciteit binnen het netwerk. Luchtvaartmaatschappijen investeren hun schaarse vliegtuigcapaciteit bij voorkeur in markten waar de operationele en fiscale randvoorwaarden het gunstigst zijn en waar het hoogste rendement kan worden behaald. De airport visiting costs vormen daarbij een belangrijke, en vaak bepalende, factor en worden juist op regionale luchthavens, waar capaciteitsschaarste géén rol speelt, zwaar meegewogen.

[19] KiM, maart 2026, pagina 31: *"De capaciteitsbeperkingen op Eindhoven, Rotterdam en Amsterdam werken in dit opzicht – opvallend genoeg – in het voordeel van deze grotere luchthavens. Luchtvaartmaatschappijen geven de schaarse slots op deze luchthavens niet graag aan de concurrentie. Er wordt dan ook gesproken over een 'slotrun' op de grotere Nederlandse luchthavens). Groningen en Maastricht vallen daarbij buiten de boot."*

Zoals hiervoor al gemeld, hebben verschillende luchtvaartmaatschappijen expliciet aangegeven dat een vrijstelling van de vliegbelasting voor GAE voor hen het verschil maakt tussen het afwijzen van een businesscase en het opstarten van nieuwe vliegoperaties vanaf GAE.

Ook hierover is GAE desgewenst bereid om deze informatie vertrouwelijk toe te lichten in een persoonlijk gesprek.

3. Financiële gevolgen

Vraag:
Daarnaast verzoeken wij u inzicht te geven in de financiële en operationele gevolgen die samenhangen met de concurrentieverhouding met buitenlandse luchthavens. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op:

De kosten van het opereren van luchtvaartmaatschappijen vanaf uw luchthaven ten opzichte van concurrerende grensluchthavens;

Antwoord:
Een exacte vergelijking van de operationele kosten voor luchtvaartmaatschappijen tussen GAE en concurrerende grensluchthavens is praktisch niet uitvoerbaar, omdat de uiteindelijke airport visiting costs afhankelijk zijn van individuele commerciële afspraken tussen luchthavens en luchtvaartmaatschappijen. Vrijwel alle regionale luchthavens hanteren naast hun gepubliceerde tarieven maatwerkafspraken, zoals route-incentives, marketingbijdragen en afwijkende havengelden. Deze afspraken zijn vertrouwelijk en daardoor (ook voor ons) niet inzichtelijk of onderling vergelijkbaar.

Wel staat vast dat de Nederlandse vliegbelasting een vaste kostencomponent vormt die boven op deze commerciële afspraken komt en niet door de luchthaven kan worden beïnvloed. Hierdoor liggen de totale airport visiting costs voor luchtvaartmaatschappijen die vanaf GAE opereren structureel hoger dan op vergelijkbare Duitse grensluchthavens. Dit beeld sluit niet alleen aan bij de ervaringen uit de gesprekken die GAE voert met luchtvaartmaatschappijen over nieuwe routes en uitbreidingen van bestaande activiteiten maar ook bij de conclusies die SEO trekt in haar onderzoek, resp. bij de trends en conclusies die het KiM in maart 2026 al vaststelde.

De verschillen in luchthaventarieven ten opzichte van concurrerende grensluchthaven;

Antwoord:
Vanwege haar omvang kan Groningen Airport Eelde afwijken van haar gepubliceerde luchthaventarieven en zodoende een korting/incentive aanbieden aan luchtvaartmaatschappijen.

Desondanks kent deze strategie een duidelijke financiële grens: de kostenpost van de Nederlandse vliegbelasting kan uiteindelijk niet met het verlagen van de luchthaven tarieven worden gecompenseerd.

Uit het SEO-onderzoek (p. 21) blijkt in de doorrekening van verschillende scenario's dat het verlagen van de luchthaventarieven om het effect van de vliegbelasting te compenseren leidt tot een significant negatief bedrijfsresultaat voor de luchthaven. Daarbij blijkt de verslechtering van het bedrijfsresultaat groter te zijn dan de extra belastingopbrengsten die de rijksoverheid met de vliegbelasting genereert (p. 25).

Hierdoor ontstaat een structureel ongelijk speelveld. Concurrerende buitenlandse luchthavens hoeven hun tarieven niet in dezelfde mate te verlagen om luchtvaartmaatschappijen aan te trekken. Voor GAE geldt dat het concurrentienadeel van de vliegbelasting niet duurzaam kan worden gecompenseerd zonder de eigen financiële positie verder onder druk te zetten.

Ten slotte,

De in deze beantwoording opgenomen analyses bevestigen het beeld uit het SEO-onderzoek dat Groningen Airport Eelde vanwege haar ligging onevenredig wordt geraakt door de Nederlandse vliegbelasting. Het KiM-rapport dat in maart 2026 werd opgesteld in opdracht van het ministerie, bevestigt dat beeld ook. De combinatie van een relatief klein netwerk, directe concurrentie van Duitse grensluchthavens en de hoge prijsgevoeligheid van het Leisure segment legt een structurele druk op de concurrentiepositie van de luchthaven. Onze analyses laten zien dat deze druk zich inmiddels vertaalt in afnemende marktaandelen, een achterblijvend herstel en daling van de passagiersaantallen, terughoudendheid van luchtvaartmaatschappijen om nieuwe routes te openen (terwijl zij wel geïnteresseerd zijn in de markt) en een toenemend risico op verdere afbouw/afbreuk van het netwerk.

Maar de gevolgen strekken verder.

Het commerciële passagiersverkeer vormt immers de financiële basis onder de (gehele) exploitatie van Groningen Airport Eelde. Vanuit deze basis bekostigt de luchthaven niet alleen haar bedrijfsvoering, maar ook de investeringen die nodig zijn om haar maatschappelijke functies en rollen te kunnen vervullen. Zoals het faciliteren van het Mobiel Medisch Team, donorvluchten voor het UMCG, de KLM Flight Academy, onderwijs en de bereikbaarheid van Noord-Nederland. Voor die activiteiten zijn geen alternatieven beschikbaar. De (maatschappelijke) gevolgen van het wegvallen van GAE als vestigingsplaats voor deze maatschappelijke voorzieningen, veel verder strekken dan alleen het wegvallen van de vliegbelastinginkomsten of het commercieel verkeer.

Zonder een vrijstelling van de Nederlandse vliegbelasting, om het level playing field met de Duitse grensluchthavens te creëren of te herstellen, komt deze financiële basis verder onder druk te staan en ontstaat uiteindelijk een existentiële dreiging voor de luchthaven als geheel. Die dreiging is dichterbij dan men wellicht zou veronderstellen: het wegvallen van een of twee verbindingen kan al genoeg zijn om dit punt bereiken.

Vrijstelling van de vliegbelasting is daarom essentieel om de continuïteit van de luchthaven en haar maatschappelijke functies voor Noord-Nederland te waarborgen. Zeker nu zo een vrijstelling mogelijk is, juridisch uitvoerbaar én houdbaar is onder de EU-regels, geen ontoelaatbare staatssteun veroorzaakt en een zeer beperkt financieel effect heeft (slechts 1,8 miljoen op de totale opbrengst van ca. € 900 mln.), is het proportioneel om die vrijstelling toe te passen.

Wij verzoeken om u deze analyse, het SEO-onderzoek (inclusief conclusies en analyses) en de overige bijlagen nadrukkelijk te betrekken bij de besluitvorming over de vliegbelasting vanaf 2027. Wij verzoeken via u aan het kabinet tevens om GAE, gelet op haar bijzondere positie, vrij te stellen van de Nederlandse vliegbelasting met ingang van 2027.

Bijlage A – Eurostat-gegevens

Data extracted on 24/06/2026 12:36:53 from [ESTAT]											
Dataset:	Air passenger transport by type of schedule, transport coverage and main airports [avia_paoa__custom_21934071]										
Last updated:	18/06/2026 23:00										
Time frequency		Annual									
Unit of measure		Passenger									
Traffic and transport measurement		Passengers carried									
Type of schedule		Total									
Transport coverage		Total transport									
TIME	2019		2022		2023		2024		2025		Belangrijkste bestemmingen (& max frequentie/week Z25) - Mkmetric
GRONINGEN/EELDE airport	176.978	-41,37%	89.070	-	110.063	24%	105.068	-5%	103.760	-1%	Antalya (3), Mallorca (3), Heraklion (2), Gran Canaria (2), Guernsey (1), Kos (1), Burgas (1)
BREMEN airport	2.305.363	-13,63%	1.491.021	-	1.806.169	21%	1.885.743	4%	1.991.086	6%	Frankfurt (32), Munchen (32), Amsterdam (27), Mallorca (26), Istanbul (14), Antalya (11), London STN (10), Heraklion 4)
MUENSTER/OSNABRUECK airport	974.425	29,60%	837.835	-	995.875	19%	1.293.887	30%	1.262.900	-2%	Antalya (36), Mallorca (35), Munchen (20), Heraklion (4), Pristina (4), London STN (4)
NIEDERRHEIN airport	1.230.515	82,45%	1.036.829	-	1.595.421	54%	1.970.158	23%	2.245.090	14%	Mallorca (16), Girona (12), Alicante (9), Malaga (8), Zadar (8), Edinburgh (7), Tanger (6), Milaan BGY (5), Pula (5), Thessaloniki (5), Faro (4)
DUESSELDORF airport	25.476.454	-17,53%	16.048.781	-	19.093.418	19%	20.016.636	5%	21.010.008	5%	Mallorca (104), Antalya (95), Munchen (81), Istanbul (81), London LHR (45), Wenen (43), Zurich (38), Amsterdam (35), Heraklion (35), Barcelona (29)
Special value											
:	not available										
Marktaandeel GAE	0,59%		0,46%		0,47%		0,42%		0,39%		

Figuur 2 – Uitsnede van de Eurostat-dataset [avia_paoa__custom_21934071], inclusief aanvullende berekeningen van GAE (jaar-op-jaarontwikkeling, relatief marktaandeel en belangrijkste bestemmingen per luchthaven).

Bijlage B – Gegevens MKmetric:

NL132 (Regio Zuidoost-Drenthe) naar TR614 (Antalya)

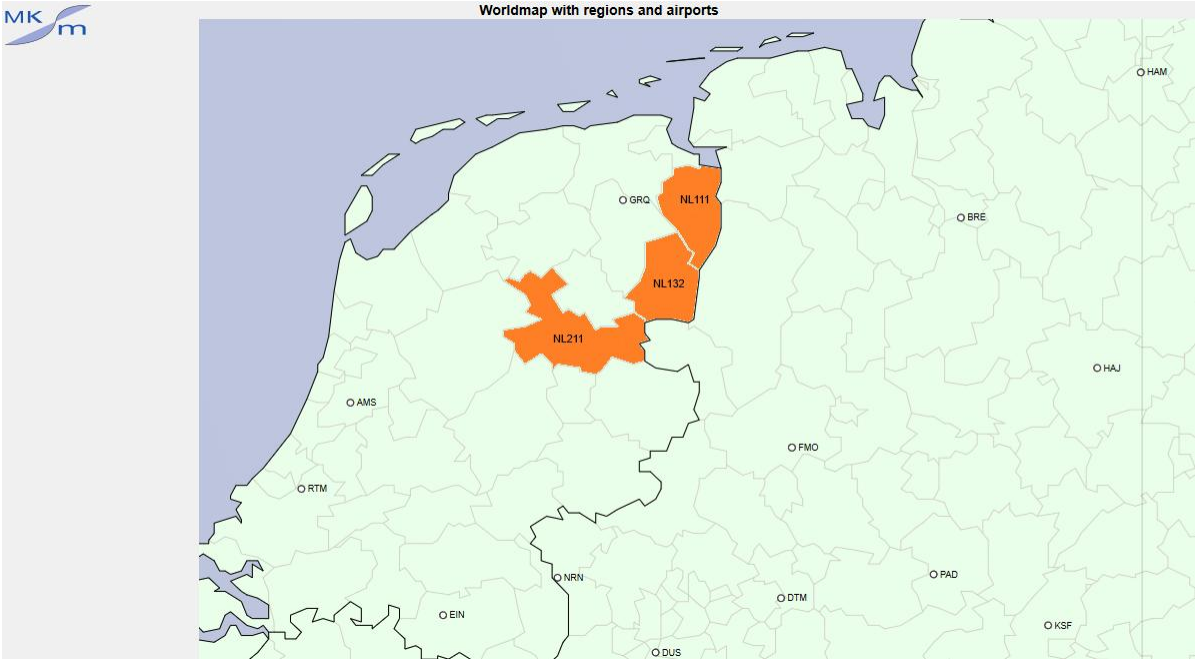
Luchthaven	2019	2023	2024	2025
Groningen (GRQ)	29.932%	22.558%	5.104%	14.935%
Düsseldorf (DUS)	26.012%	32.991%	28.659%	29.927%
Münster/Osnabrück (FMO)	26.203%	24.272%	35.874%	30.128%
Dortmund (DTM)	-	2.789%	3.815%	4.633%
Keulen-Bonn (CGN)	3.608%	3.665%	6.926%	6.006%
Bremen (BRE)	3.063%	4.69%	6.021%	4.247%
Amsterdam-Schiphol (AMS)	6.202%	4.495%	6.628%	4.673%

NL111 (Regio Oost-Groningen) naar TR614 (Antalya)

Luchthaven	2019	2023	2024	2025
Groningen (GRQ)	43.306%	36.798%	9.382%	25.968%
Düsseldorf (DUS)	17.284%	22.415%	22.049%	22.865%
Münster/Osnabrück (FMO)	17.682%	15.902%	26.805%	21.06%
Dortmund (DTM)	-	1.86%	2.89%	3.314%
Keulen-Bonn (CGN)	2.559%	2.545%	5.319%	4.3%
Bremen (BRE)	8.588%	12.733%	18.512%	12.347%
Amsterdam-Schiphol (AMS)	3.342%	2.137%	3.54%	2.341%

NL211 (Noord-Overijssel) naar TR614 (Antalya)

Luchthaven	**2019**	**2023**	**2024**	**2025**
Groningen (GRQ)	16.466%	13.762%	2.956%	9.219%
Düsseldorf (DUS)	33.066%	37.189%	31.13%	34.58%
Münster/Osnabrück (FMO)	14.376%	11.63%	16.461%	14.559%
Dortmund (DTM)	-	2.214%	2.787%	3.584%
Keulen-Bonn (CGN)	4.65%	4.079%	7.434%	6.736%
Bremen (BRE)	1.155%	-	-	-
Amsterdam-Schiphol (AMS)	22.097%	19.936%	28.034%	20.851%



Figuur 1 – Herkomstgebieden NL111, NL132 en NL211 in het Nederlandse grensgebied, behorend tot het verzorgingsgebied van GAE.