Notitie | Grenseffecten vliegbelasting en concurrentiepositie Maastricht Aachen Airport

Deze notitie is opgesteld naar aanleiding van de motie-De Groot/Goudzwaard (Kamerstuk 31 936, nr. 1277), waarin de regering is verzocht de concurrentiepositie van Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde ten opzichte van luchthavens over de grens te analyseren, daarbij de hoogte van de vliegbelasting te betrekken en mogelijke aanvullende beleidsopties te bezien.

Aanleiding

Voor Maastricht Aachen Airport (MST) raakt deze motie de kern: de luchthaven opereert in een grensoverschrijdende markt waarin onder andere Brussels Airport, Charleroi, Düsseldorf en Weeze directe alternatieven zijn. De reiziger passeert de grens gemakkelijk, het fiscale regime niet.

Eén markt, drie fiscale regimes

Luchthaven	Fiscaal regime	Relevant tarief*	Verschil met MST
Maastricht (MST)	Nederland	€ 30,25	-
Düsseldorf (DUS)	Duitsland	€ 13,03	€17,22 lager
Weeze (NRN)	Duitsland	€ 13,03	€17,22 lager
Brussels Airport (BRU)	België	€ 5,00	€25,25 lager
Charleroi (CRL)	België	€ 5,00	€25,25 lager

* Tarieven 2026. Voor Duitsland betreft dit vanaf 1 juli 2026 de eerste afstandscategorie (tot 2.500 km); voor België geldt € 5 voor bestemmingen vanaf 500 km. Nederland kent in 2026 één uniform tarief van € 30,25.

Het waterbedeffect: de passagier verdwijnt niet, maar vertrekt elders

De vraag naar luchtvaart verdwijnt door de Nederlandse vliegbelasting (VLB) niet noodzakelijk, maar verplaatst zich deels over de grens. Dat waterbedeffect is zichtbaar in de ontwikkeling van de luchthavens: jaarlijks maken circa 1 miljoen Nederlandse passagiers gebruik van Weeze en circa 785.000 van Charleroi. Ook Brussels Airport en Düsseldorf trekken aanzienlijke aantallen Nederlandse reizigers.

Tussen 2019 en 2025 daalde het aantal vertrekkende passagiers op MST met 67,9%, terwijl Weeze met 80,2% en Charleroi met 40,1% groeiden.

De vliegreis vindt nog steeds plaats, maar Nederland ontvangt geen vliegbelasting en de economische activiteit vindt elders plaats.

Wat Nederland daarmee verliest

Zonder deze fiscale verstoring kan MST aantrekkelijker zijn voor luchtvaartmaatschappijen en reizigers. Herstel van de passagiersfunctie levert Nederland drie concrete voordelen op:

1. Werkgelegenheid en regionale economie
Passagiersverkeer genereert directe en indirecte werkgelegenheid in afhandeling, beveiliging, horeca, retail, parkeren, vervoer en onderhoud. Bij vertrek vanaf buitenlandse luchthavens verschuift deze economische activiteit mee over de grens.

2. Inkomsten en belastinggrondslag
Een hoger VLB-tarief levert meer op per in Nederland vertrekkende passagier, maar niets wanneer deze passagier over de grens vertrekt. Ook luchthavenopbrengsten, bestedingen en economische toegevoegde waarde verschuiven dan naar België en Duitsland.

3. Minder vermijdbare landzijdige uitstoot
Voor Nederlandse reizigers die dezelfde vliegreis toch maken, veroorzaakt uitwijk naar België of Duitsland extra wegkilometers. Vertrek vanaf MST voorkomt een deel van deze extra mobiliteit en uitstoot.

Maastricht Aachen Airport als strategische infrastructuur

MST is méér dan een commerciële luchthaven. Vanuit het perspectief van nationale en Europese weerbaarheid heeft operationele regionale luchthaveninfrastructuur strategische waarde voor mobiliteit en logistieke robuustheid.

De beleidsvraag is daarom of Nederland bestaande strategische infrastructuur wil laten verzwakken door een fiscaal regime dat juist in een grensregio disproportioneel uitwerkt.

Twee tijdelijke beleidsopties

Beide beleidsopties zijn nadrukkelijk tijdelijk van aard: een herstelperiode van drie tot vijf jaar waarin MST haar passagiersfunctie opnieuw kan opbouwen.

A. Tijdelijke grensregiofaciliteit binnen de vliegbelasting

Een tijdelijke vrijstelling of een verlaagd tarief voor MST, rekening houdend met het relevante tarief in de aangrenzende landen. Na drie tot vijf jaar wordt de regeling geëvalueerd en, bij voldoende herstel van de marktpositie, beëindigd.

B. Tijdelijke EU-conforme steunregeling voor regionale luchthavens

Een alternatief is compensatie via een tijdelijke steunregeling voor regionale luchthavens, voor zover het Europese staatssteunkader daarvoor ruimte biedt.

Doel van beide opties is geen structurele ondersteuning, maar tijdelijke correctie van het fiscale grensnadeel, zodat MST haar passagiersnetwerk kan herstellen en vervolgens weer zelfstandig en concurrerend kan functioneren.

Illustratie: actieve werving op de Nederlandse markt

Ook buitenlandse luchthavens richten zich in hun marketing actief op de Nederlandse reiziger. De Nederlandstalige campagne van Brussels Airport richt zich rechtstreeks op de Nederlandse markt.

