Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
19 oktober 2026

Onze referentie
IENW/BSK-2026/194274

Opgesteld door
DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Dir. Luchtvaartstrategie & Weerbaarheid
Afd. Internat.Luchtvaartpol. & Economie

Beslistermijn
2-11-2026

Bijlage(n)
4

Aan Minister

nota

Concurrentiepositie GAE en MAA en beleidsopties

Aanleiding

Tijdens het tweeminutendebat Luchtvaart is de motie De Groot (VVD) en Goudzwaard (JA21)[1] aangenomen. Deze motie verzoekt de regering om een analyse van Groningen Airport Eelde (GAE) en Maastricht Aachen Airport (MAA) uit te vragen naar hun concurrentiepositie in relatie tot luchthavens over de grens, hierin in ieder geval de hoogte van de huidige vliegbelasting te betrekken en op basis van de analyse te bezien of en welke aanvullende beleidsopties mogelijk zijn. In deze nota worden de beleidsopties gepresenteerd en een verdere verkenning naar deze beleidsopties voorgesteld.

Geadviseerd besluit

- Akkoord te gaan met het versturen van de Kamerbrief met de beleidsopties voor het versterken van het concurrentievermogen van GAE en MAA.
- Akkoord te gaan met het verder verkennen van de beleidsopties "*uitzonderen of verlagen van de vliegbelasting voor GAE en MAA*" en "*directe financiële exploitatie(steun) aan GAE en MAA*" gezamenlijk met het ministerie van Financiën.

Kernpunten

Kamerbrief

In de Kamerbrief wordt aangegeven dat de analyses van de luchthavens laten zien dat de vliegbelasting invloed heeft op hun concurrentiepositie. Daarnaast wordt de financiële positie van de luchthavens negatief beïnvloed door achterblijvende passagiersaantallen sinds COVID. Verder worden de huidige beleidskaders benoemd waarin wordt aangegeven welk beleid momenteel wordt uitgevoerd rond de concurrentieposities van deze luchthavens. Daarna wordt een afwegingskader gepresenteerd waarbinnen de drie beleidsopties worden afgewogen. Hieruit volgt het vervolgproces waarin wordt beschreven dat de beleidsopties 'uitzonderen of verlagen van de vliegbelasting voor GAE en MAA' en 'directe financiële (exploitatie)steun aan GAE en MAA' verder worden verkend met het ministerie van Financiën.

Verkennen beleidsoptie

De concurrentieanalyses laten zien dat de vliegbelasting een groot deel is van de kosten van luchtvaartmaatschappijen om te opereren vanaf GAE en MAA.

[1] Kamerstukken II, 31396, nr. 1277

Daarmee heeft het een effect op de aantrekkelijkheid om vanaf de luchthavens te opereren. De luchthavens hebben aangetoond dat, mede vanwege hun schaal en ligging, de vliegbelasting een negatief effect heeft op het verdienvermogen van de luchthavens.

Het afwegingskader laat zien dat de beleidsopties "*uitzondering of verlaging vliegbelasting"* en "*directe financiële (exploitatie)steun*" invloed kunnen hebben op de concurrentiepositie van de luchthavens. Daarom wordt geadviseerd om deze maatregelen verder te verkennen en aanvullend onderzoek te doen naar de juridische houdbaarheid van de invoering (notificatieproces ter goedkeuring bij de Europese Commissie, waarvan duidelijk is dat dit een omvangrijk proces zal betreffen en de uitkomst onzeker is), de kosten (circa €5 mln. per jaar voor gehele uitzondering) en dekking van de kosten (die er nu niet is).

Bij het afhandelen van deze motie is gezamenlijk met het Ministerie van Financiën opgetrokken, waarbij de teksten in de Kamerbrief zijn afgestemd en de Kamerbrief het besluitvormingsproces bij het Ministerie van Financiën heeft doorlopen en de Kamerbrief medeondertekend wordt door de Staatsecretaris van Financiën. Bij de verdere verkenning van de maatregelen zal verder met het Ministerie van Financiën afgestemd worden, als verantwoordelijk ministerie voor de vliegbelasting.

Krachtenveld

- De provincies Groningen en Drenthe hebben in samenwerking met GAE en ondersteund door meer dan 35 organisaties uit Noord-Nederland op 23 juni jl. een petitie aangeboden aan de Tweede Kamer met de oproep om GAE uit te zonderen van de vliegbelasting.
- Vanuit de Kamer wordt door partijen als VVD, JA21, PVV, DENK en BBB het belang van (steun voor) de grensluchthavens benadrukt (eerdere moties en amendementen).
- Daarnaast worden door andere partijen vragen gesteld bij het huidige beleid rond de regionale luchthavens, zoals de Kamervragen van Pro over de noodzaak van de besteding van de middelen voor de landzijdige bereikbaarheid van GAE.
- De Kamerbrief is afgestemd met het ministerie van Financiën en heeft het besluitvormingsproces bij hen doorlopen. Ook is de Kamerbrief medeondertekend door de staatssecretaris van Financiën. Dit omdat de uitzondering of verlaging van de vliegbelasting direct het beleidsterrein van het Ministerie van Financiën raakt. Hierdoor zal ook afstemming met het Ministerie van Financiën bij vervolgstappen noodzakelijk zijn.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

De eerste bullit onder het kopje 'analyses concurrentiepositie GAE en MAA' onder Toelichting in deze nota. Dit betreft bedrijfsgevoelige informatie.

Toelichting

Analyses concurrentiepositie GAE en MAA

Naar aanleiding van de motie hebben GAE en MAA hun concurrentieanalyses gedeeld. De belangrijkste punten uit de analyses zijn als volgt:

- Vertrouwelijk verstrekte bedrijfsinformatie

Datum
19 oktober 2026

Onze referentie
IENW/BSK-2026/194274

Opgesteld door
DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Dir. Luchtvaartstrategie & Weerbaarheid
Afd. Internat.Luchtvaartpol. & Economie

Aan
Minister

Bijlage(n)
4

- De kleinere schaal van GAE en MAA maakt het moeilijk voor luchtvaartmaatschappijen om schaalvoordelen te realiseren op deze luchthavens. Door de hoge kosten kiezen luchtvaartmaatschappijen voor winstgevendere routes vanaf andere Europese regionale luchthavens.
- GAE en MAA concurreren met luchthavens in Duitsland en België. De huidige vliegbelasting in Nederland (€ 30,25) ligt voor vluchten tot 2.000 km hoger dan in Duitsland (€ 13,03) en België (€ 10).
- De passagiersaantallen in 2025 op GAE (-41%) en MAA (-68%) blijven achter bij het niveau van voor corona in 2019.

Huidige beleidskaders

- *Vliegbelasting:* in 2021 ingevoerd om de maatschappelijke kosten van vliegen te beprijzen. In het Coalitieakkoord wordt ingezet op een Europese vliegbelasting die voor alle EU-landen gelijk is.
- *Nota Regionale Luchthavens*[2]: (regionale) luchthavens zijn zelf verantwoordelijk voor hun bedrijfsvoering en het Rijk ondersteunt de (exploitatie) van luchthavens niet met middelen. Dit is aan de aandeelhouders van de luchthavens.
- *Ondersteuning Rijk binnen huidig beleid:* het Rijk ondersteunt GAE en MAA al binnen de kaders waarvoor het Rijk wel een taak heeft om de luchthavens aantrekkelijker te maken. Voorbeelden hiervan zijn o.a. de luchthavenbesluiten (zoals de verruiming van de openingstijden voor GAE), middelen beschikbaar stellen voor het verbeteren van de landzijdige bereikbaarheid van MAA en GAE en de bekostigingssystematiek van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).

Afwegingskader

Om de beleidsopties met elkaar te vergelijken is een afwegingskader opgesteld:

1. De economische positie van de luchthavens, waarbij wordt gekeken naar de aantrekkelijkheid van de luchthavens voor luchtvaartmaatschappijen en de financiële positie en toekomstbestendigheid van de luchthavens.
2. Het publiek belang van de bereikbaarheid, leefbaarheid, beschikbaar houden van strategische infrastructuur en vervullen van de maatschappelijke rol van de luchthavens.
3. Marktwerking, waarbij het gelijk speelveld tussen luchthavens en de effecten op concurrentie en uitwijkgedrag worden beoordeeld.
4. Doelmatigheid en uitvoerbaarheid: de effectiviteit van de maatregel, de kosten en de uitvoerbaarheid en juridische houdbaarheid.

Beleidsopties

Op basis hiervan zijn drie beleidsopties opgesteld:

1. Uitzonderingspositie of verlaging van de vliegbelasting

- Economische positie van de luchthavens: maakt de luchthavens aantrekkelijker voor luchtvaartmaatschappijen. Het wordt hiermee ook eenvoudiger voor grensluchthavens om te concurreren met buitenlandse luchthavens met een lager kostenprofiel. Hiermee verbetert het verdienvermogen, waardoor de financiële positie van deze luchthavens verbetert.
- Publiek belang (bereikbaarheid): versterkt de positie van de luchthaven en daarmee de bereikbaarheid van de regio en het behoud van de strategische en maatschappelijke rol. Het heeft ook effect op de

[2] Kamerstuk, 26893, nr. 2

leefbaarheid, maar de relatie tussen de leefbaarheid en de gebruiksruimte is afgewogen in de gebruiksvergunningen van de luchthavens. Een uitzondering of vermindering van de vliegbelasting zorgt niet voor een betere mate van internalisatie van de externe kosten.
- Marktwerking: er ontstaat een ongelijk speelveld tussen de verschillende luchthavens in Nederland en dit kan leiden tot precedentwerking.
- Doelmatigheid en uitvoerbaarheid: het is een vorm van staatsteun, waardoor eerst een notificatieproces doorlopen moet worden bij de Europese Commissie. Dit is een proces dat bestaat uit verschillende fases, waarin de Europese Commissie uiteindelijk de maatregel beoordeelt of de steun op grond van het Europese staatssteunkader kan worden gerechtvaardigd en daarmee verenigbaar is met de interne markt. Dit is een omvangrijk proces waarvan de uitkomst onzeker is. Daarnaast kent de maatregel een structurele derving van circa € 5 mln. waar geen (structurele) dekking voor is.

2. Directe financiële (exploitatie)steun
- Economische positie van de luchthavens: de financiële positie van de luchthavens verbetert. Ook kan directe financiële (exploitatie)steun bijdragen aan het verbeteren van de aantrekkelijkheid van de luchthaven voor luchtvaartmaatschappijen. Dit is wel afhankelijk van hoe deze steun door de luchthavens wordt doorberekend aan de luchtvaartmaatschappijen in de luchthaventarieven of hoe de luchthavens op anderen manieren hun eigen aantrekkelijkheid verbeteren. Hierbij is het mogelijk dat bepaalde voorwaarden of verplichtingen worden gesteld aan de verstrekte directe financiële (exploitatie)steun.
- Publiek belang (bereikbaarheid): de verbetering van de bereikbaarheid is afhankelijk van de doorberekening van de steun aan de luchthavens. Indien dit niet gebeurt, heeft deze beleidsoptie geen direct effect op de bereikbaarheid van de regio. Gebeurt dit wel dan versterkt dit de positie van de luchthaven en daarmee de bereikbaarheid en het behoud van de strategische en maatschappelijke rol van de luchthaven. Het heeft ook effect op de leefbaarheid, maar de relatie tussen de leefbaarheid en de gebruiksruimte is afgewogen in de gebruiksvergunningen van de luchthavens. Een directe subsidie zorgt dat de prikkel van de vliegbelasting in stand blijft en daarmee voor een betere internalisatie van de externe kosten.
- Marktwerking: er ontstaat een ongelijk speelveld tussen de luchthavens in Nederland en dit kan leiden tot precedentwerking.
- Doelmatigheid en uitvoerbaarheid: dit is een vorm van staatsteun, maar er kan bij het voldoen aan bepaalde voorwaarden mogelijk een beroep worden gedaan op een vrijstelling.[3] Zo niet, dan moet in plaats van een kennisgeving, een (langdurig) notificatieproces ter goedkeuring worden doorlopen bij de Europese Commissie. Daarnaast zijn er kosten aan deze optie verbonden, hiervoor is geen financiële dekking beschikbaar. Het gaat daarbij ook in tegen het huidige Rijksbeleid (Nota Regionale Luchthavens).

3. Geen additionele directe actie ondernemen
- Economische positie van de luchthavens: positie blijft gelijk, waardoor de aantrekkelijkheid van de luchthavens niet verder wordt versterkt. Ook

[3] Onder de Algemene Groepsvrijstellingverordening (AGVV) (Verordening (EU) nr. 651/2014) en de richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen (2014/C 99/03).

wordt de financiële positie of de randvoorwaarden om die te verbeteren niet direct positief beïnvloed.

- Publiek belang (bereikbaarheid): positie blijft gelijk, waardoor moeilijkheden blijven bestaan voor de luchthavens om de passagiersaantallen te verhogen en daarmee de bereikbaarheid van de regio verder te versterken. Het draagt ook niet direct bij aan het in stand houden van de strategische en maatschappelijke rol van de luchthavens. Het heeft minder effecten op de leefbaarheid, maar de relatie tussen de leefbaarheid en de gebruiksruimte is afgewogen in de gebruiksvergunningen van de luchthavens. De prikkel van de vliegbelasting blijft in stand en zorgt daarmee evenwel voor een betere internalisatie van de externe kosten.
- Marktwerking: het huidige speelveld tussen alle Nederlandse luchthavens blijft gelijk.
- Doelmatigheid en uitvoerbaarheid: er hoeven geen additionele processen doorlopen te worden en er hoeven geen additionele kosten gemaakt te worden.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Kamerbrief analyse concurrentiepositie van GAE en MAA en mogelijke beleidsopties	De Kamerbrief waarin de motie De Groot/Goudzwaard wordt afgehandeld.
03	Concurrentieanalyse GAE	De concurrentieanalyse die is aangeleverd door GAE voor de motie.
04	Bijlage bij concurrentieanalyse GAE	Bijlage met onderzoek door SEO als onderdeel van de concurrentieanalyse van GAE.
05	Concurrentieanalyse MAA	De concurrentieanalyse die is aangeleverd door MAA voor de motie.