



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Onze referentie
IENW/BSK-2026/204905

Uw referentie
2026Z19695

Bijlage(n)
1

Datum 27 oktober 2026
Betreft Beantwoording Kamervragen recente passagierscijfers van
Groningen Airport Eelde en Rijksbijdrage landzijdige
bereikbaarheid

Geachte voorzitter,

Op 23 september heeft het Kamerlid Kröger (PRO) aan de minister van
Infrastructuur en Waterstaat vragen gestuurd over de recente passagierscijfers
van Groningen Airport Eelde (GAE) en de Rijksbijdrage voor de landzijdige
bereikbaarheid. In de bijlage treft u de beantwoording van de vragen aan.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Vincent Karremans

Vragen van het lid Kröger (PRO) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over de recente passagierscijfers van Groningen Airport Eelde (GAE).

Vraag 1:

Bent u bekend met de recente passagierscijfers van GAE, waaruit blijkt dat het aantal passagiers is gedaald van 228.698 in 2018 naar 102.589 in 2025 en dat in de eerste zeven maanden van 2026 opnieuw sprake is van een sterke daling ten opzichte van dezelfde periode in 2025?

Antwoord:

Ik ben bekend met de daling van de passagierscijfers van GAE. De passagiersaantallen op GAE hebben zich na de coronaperiode niet hersteld. Dit heeft onder andere te maken met de zwakke concurrentiepositie van GAE ten opzichte van buitenlandse luchthavens, mede voortkomend uit de vliegbelasting¹.

Vraag 2:

Klopt het dat in 2022 via het amendement-Koerhuis/Van der Molen (Kamerstuk 36200-A, nr. 54) 6,5 miljoen euro beschikbaar is gesteld voor weginfrastructuur rondom GAE en dat in 2024 via het amendement-Peter de Groot (Kamerstuk 36600-A, nr. 11) nogmaals 6,5 miljoen euro beschikbaar is gesteld, waardoor de totale rijksbijdrage inmiddels 13 miljoen euro bedraagt?

Antwoord:

Ja, dat klopt. De Kamer heeft bij de vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023 het amendement van de leden Koerhuis en Van der Molen² aangenomen. Voorts is bij vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025 ook het amendement van het lid de Groot³ aangenomen. Hierdoor bedraagt de totale rijksbijdrage voor infrastructurele maatregelen voor GAE € 13 mln. Het ministerie heeft opvolging gegeven aan de door de Tweede Kamer aangenomen amendementen.

Vraag 3:

Klopt het dat de tweede bijdrage van 6,5 miljoen euro in het amendement-Peter de Groot expliciet werd gemotiveerd met de stelling dat investeringen in infrastructuur nodig waren *'om verdere groei van GAE te kunnen accommoderen'*?

Antwoord:

De investering is bedoeld voor het verbeteren van de landzijdige ontsluiting van GAE en verbeteren van de verkeersveiligheid. Dit geschiedt middels aanleg van een verkeersveilige ontsluitingsweg voor het nieuwe Business Park Bravo en de reconstructie van het voorterrein van de luchthaven inclusief de realisatie van een rotonde en OV-hub. Het aanbod van onderwijs neemt toe, waardoor ook meer medewerkers en studenten van onderwijsinstellingen om vervoer vragen en de verkeersveiligheid meer aandacht vraagt rond GAE.

¹ [verwijzing naar Kamerbrief over motie plaatsen]

² *Kamerstukken II 2022/23, 36 200 A, nr. 54.*

³ *Kamerstukken II 2024/25, 36 600 A, nr. 11.*

Vraag 4:

Hoe beoordeelt u deze motivering in het licht van de feitelijke ontwikkeling van het aantal passagiers, dat sinds 2018 met meer dan 55% is gedaald? Acht u de destijds verwachte groei nog steeds een valide onderbouwing voor de rijksbijdrage? Zo ja, waarop baseert u dat?

Antwoord:

De benodigde infrastructurele aanpassingen zijn bedoeld voor het verbeteren van de landzijdige ontsluiting van GAE en verbeteren van de verkeersveiligheid zoals nader toegelicht in de beantwoording van vraag 3.

Vraag 5:

Is sinds het beschikbaar stellen van de tweede 6,5 miljoen euro opnieuw onderzocht of nut, noodzaak en doelmatigheid van de volledige rijksbijdrage van 13 miljoen euro nog voldoende zijn onderbouwd op basis van actuele passagiersaantallen en groeiverwachtingen? Zo ja, kunt u deze analyse aan de Kamer sturen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

De rijksbijdrage is bedoeld voor de voorgenomen infrastructurele maatregelen en is niet gekoppeld aan groeiverwachtingen. De bijdragen zijn bedoeld om de landzijdige bereikbaarheid van GAE te verbeteren en daarmee bij te dragen aan de toekomstige bereikbaarheid en ontwikkelmogelijkheden van de luchthaven. De bijdragen vormen daarmee een investering in de randvoorwaarden voor de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven. Hiervoor is GAE initiatiefnemer van de planvorming, waar de Provincie Drenthe bij betrokken is. Het ministerie speelt geen rol bij deze planvorming.

Vraag 6:

Welke actuele prognose voor de ontwikkeling van het aantal passagiers op GAE hanteert uw ministerie? Hoe verhoudt deze prognose zich tot de economische onderbouwing van GAE, waarin circa 200.000 tot 225.000 passagiers per jaar nodig worden geacht voor een positief resultaat en een groei naar 350.000 passagiers wenselijk wordt geacht voor een robuustere financiële positie?

Antwoord:

In de meest recente prognoses⁴ die het ministerie heeft over de ontwikkeling van het aantal passagiers op GAE wordt voor het zichtjaar 2040 een passagiersaantal tussen de 200.000 en 500.000 per jaar voorzien. De prognoses die in de economische onderbouwing van GAE zijn opgenomen gaan uit van een passagiersaantal van 350.000 per jaar voor het zichtjaar 2033. Hoewel de prognoses verschillende zichtjaren en scenario's hanteren en daarom niet één-op-één vergelijkbaar zijn, ligt de in de economische onderbouwing gehanteerde prognose van 350.000 passagiers in 2033 binnen de bandbreedte van de meest recente prognoses voor 2040.

Vraag 7:

⁴ AEOLUS luchtvaart- referentieprognoses 2025 Actualisatie (beleids)uitgangspunten, Significance, oktober 2025

Klopt het dat deze economische onderbouwing bovendien uitgaat van een jaarlijkse publieke bijdrage in de kosten van niet-economische diensten van algemeen belang (NEDAB)? Hoe beoordeelt u tegen deze achtergrond de financiële zelfstandigheid en toekomstbestendigheid van GAE wanneer het huidige passagiersniveau structureel ruim onder de genoemde 200.000 tot 225.000 passagiers blijft?

Antwoord:

De financiële zelfstandigheid en toekomstbestendigheid van de luchthaven is primair de verantwoordelijkheid van de aandeelhouders van de luchthaven (de provincies Drenthe en Groningen en de stichting FB Oranjewoud). Beoordelingen hierover liggen daarom bij deze partijen en niet bij het Rijk.

Vraag 8:

Kunt u per onderdeel aangeven welk bedrag van de 13 miljoen euro is bestemd voor respectievelijk de ontsluitingsweg, de rotonde voor Business Park Bravo, de ov-hub en eventuele andere onderdelen? Kunt u daarbij tevens aangeven welk deel inmiddels daadwerkelijk is uitgegeven, welk deel juridisch is verplicht en welk bedrag nog kan worden heroverwogen?

Antwoord:

De rijksbijdrage is reeds uitgekeerd. Op basis van de gemaakte bestuurlijke afspraken tijdens het BO MIRT van 2023, 2024 en januari 2026, is de rijksbijdrage beschikt aan en overgeboekt naar de Provincie Drenthe. Het ministerie van IenW heeft geen rol, anders dan het leveren van een financiële bijdrage n.a.v. de aangenomen amendementen, bij de ontwikkeling, planvorming en realisatie van de infrastructurele maatregelen. GAE is initiatiefnemer voor het realiseren van de infrastructuurmaatregelen en risicodragend voor de uitvoering. De Provincie Drenthe ziet toe op de uitvoering van de maatregelen en besteding van de middelen. De Provincie Drenthe heeft laten weten dat GAE aangeeft op dit moment circa 9% besteed te hebben aan de voorbereiding van de realisatie van de infrastructurele maatregelen. De rest van de middelen is gereserveerd voor de uitvoering van het project dat zonder deze middelen geen doorgang kan vinden. De openbare aanbesteding voorziet GAE in 2027.

Vraag 9:

Op basis van welke concrete verkeerskundige gegevens is vastgesteld dat de huidige bereikbaarheid en verkeersveiligheid rond GAE een rijksinvestering van deze omvang noodzakelijk maken? Kunt u de relevante verkeersmetingen, ongevallencijfers, verkeersveiligheidsanalyses en kosten-batenafwegingen aan de Kamer sturen?

Antwoord:

De Tweede Kamer heeft twee keer in meerderheid via een amendement besloten een rijksbijdrage beschikbaar te stellen. Het ministerie heeft hier uitvoering aan gegeven.

De ruimtelijk-economische ontwikkelingen, waaronder de infrastructuurmaatregelen, maken onderdeel uit van de 'Strategie Groningen

Airport Eelde 2024-2033' die door aandeelhouders provincie Drenthe en provincie Groningen is vastgesteld. GAE is initiatiefnemer voor het realiseren van de infrastructuurmaatregelen en risicodragers voor de uitvoering en het verkrijgen van de omgevingsvergunning. In dat kader zijn verschillende conditionerende onderzoeken uitgevoerd die door het bevoegd gezag ter inzage zijn gelegd (zie [Gemeentebblad 2026, 426713](#)).

Vraag 10:

Welk deel van de rijksbijdrage van 13 miljoen euro komt direct of indirect ten goede aan de ontsluiting van Business Park Bravo? Waarom wordt de ontsluiting van dit bedrijventerrein (mede) uit het Mobiliteitsfonds gefinancierd, welke nationale mobiliteitsdoelstelling wordt daarmee gediend en waarom behoren deze kosten niet primair voor rekening te komen van de luchthaven, de ontwikkelaars en/of bedrijven die zich daar willen vestigen?

Antwoord:

Welk deel besteed wordt voor de realisatie van de verkeersveilige ontsluitingsweg is aan de initiatiefnemer en de provincie Drenthe. De Provincie Drenthe ziet toe op de uitvoering van de maatregelen en besteding van de middelen. De Provincie geeft aan dat de helft van de middelen wordt besteed aan de ontwikkeling en ontsluiting van Businesspark Bravo en bijbehorende verkeersveiligheidsmaatregelen. De andere helft wordt besteed aan het voorterrein met een verkeersveilige aansluiting op de nabijgelegen 80 kilometer weg en de ontwikkeling van een OV-hub. De OV-hub op deze locatie is randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling en het verbeteren van het openbaar vervoerproduct. Bijvoorbeeld om de kern Eelde-Paterswolde (circa 10.000 inwoners) aan te sluiten op het hoogwaardig openbaar vervoer per bus.

De luchthaven investeert de komende 10 tot 20 jaar, als onderdeel van haar meerjarenonderhoudsprogramma (MJOP), onder andere in het onderhoud van het banenstelsel, baanverlichting, deklagen, et cetera. Dit in aanvulling op de investeringen die afgelopen jaren zijn gepleegd in bijvoorbeeld nieuwe brandweerwagens en een nieuwe brandweerkazerne. Daarnaast worden investeringen op het luchthaventerrein door derden gedaan waarvoor de infrastructuur randvoorwaardelijk is. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om een waterstof-tankstation, een Airport Campus en hangaars voor luchtvaart gebonden bedrijvigheid op Business Park Bravo. De rijksbijdrage ziet op het openbare deel van de weg. Ondernemingen die zich vestigen op het terrein investeren zelf in de ontsluiting tot aan de openbare weg.

Vraag 11:

Klopt het dat het kabinet voorbereidingen treft om Lelystad Airport vanaf oktober 2027 open te stellen voor 10.000 commerciële vliegtuigbewegingen per jaar, waaronder vakantievluchten? Is bij de onderbouwing van de rijksbijdrage voor GAE rekening gehouden met de gevolgen die deze extra luchthavencapaciteit kan hebben voor de passagiersaantallen, het aanbod van vakantievluchten en de financiële positie van GAE? Zo ja, welke gevolgen zijn daarbij verondersteld? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Het klopt dat het kabinet voorbereidingen treft op Lelystad Airport te openen voor groothandelsverkeer, zoals in het coalitieakkoord is afgesproken. Zoals eerder aangegeven onder vraag 5, is de rijksbijdrage voor de landzijdige bereikbaarheid van GAE niet gekoppeld aan de passagiersaantallen en groeiverwachtingen.

Vraag 12:

Hoe rechtvaardigt u dat 13 miljoen euro uit het Mobiliteitsfonds beschikbaar blijft voor infrastructuur rond GAE, terwijl het aantal passagiers sinds 2018 meer dan gehalveerd is en tegelijkertijd noodzakelijk onderhoud aan rijkswegen in Noord-Nederland wegens financiële tekorten wordt uitgesteld?

Antwoord:

Tot het toekennen van de middelen voor infrastructurele maatregelen bij GAE, is middels een amendement besloten door een meerderheid van de Tweede Kamer. Het ministerie heeft opvolging gegeven aan de door de Kamer aangenomen amendementen. Inmiddels zijn de middelen overgeboekt aan de Provincie Drenthe en onderneemt GAE de benodigde stappen voor uitvoering van de maatregelen. In 2027 starten de eerste werkzaamheden.

Vraag 13:

Bent u bereid, voordat verdere nog niet juridisch verplichte middelen uit de 13 miljoen euro worden besteed, nut, noodzaak en doelmatigheid van de volledige rijksbijdrage opnieuw te beoordelen op basis van de actuele passagiersontwikkeling, de actuele financiële vooruitzichten van GAE en de voorgenomen openstelling van Lelystad Airport, en de Kamer over de uitkomsten daarvan te informeren?

Antwoord:

Nee, de middelen zijn middels een amendement toegekend en inmiddels uitgekeerd.