Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2026–2027

Vragen gesteld door de leden der Kamer

2026Z19695

Vragen van het lid **Kröger** (PRO) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de recente passagierscijfers van Groningen Airport Eelde* (ingezonden 23 september 2026).

Vraag 1
Bent u bekend met de recente passagierscijfers van Groningen Airport Eelde (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?

Vraag 2
Klopt het dat in 2022 via het amendement-Koerhuis/Van der Molen (Kamerstuk 36 200-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 36 600-A, nr. 11) nogmaals 6,5 miljoen euro beschikbaar is gesteld, waardoor de totale rijksbijdrage inmiddels 13 miljoen euro bedraagt?

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»*?

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?

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?

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?

Vraag 7
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?

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?

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?

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 ontwikkelaar en/of bedrijven die zich daar willen vestigen?

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?

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?

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?