

Jaloeziebelasting en stop in Eindhoven remt sector

'Onzekere toekomst voor privéjet blijft'



Vanaf 2030 komt er een belasting van minstens 420 euro per passagier die per kleiner toestel arriveert. Foto René Bouwman

Yteke de Jong

AMSTERDAM De privéjet blijft welkom op Schiphol, zo blijkt uit het vorige week gepubliceerde luchthavenverkeersbesluit. Dat is een opluchting, want er was vrees dat Schiphol Eindhoven zou volgen. Daar is de privéjet niet meer welkom. „Door de jaloeziebelasting blijft de toekomst onzeker.”

De zogeheten kleine luchtvaart op Schiphol lijkt voorlopig gered, zo blijkt uit het vorige week verschenen luchthavenverkeerbesluit (LVB). In dat LVB wordt het gebruik van Schiphol geregeld. Daarin zijn 16.000 starts en landingen gereserveerd voor privéjets.

De nationale luchthaven wilde een paar jaar geleden de zakenjets in de ban doen, maar is daarvan teruggekomen. „We zijn blij dat het nieuwe LVB ruimte aan ons biedt, maar nu moeten we ook nog even kijken hoe het uitwerkt. Als we slots nodig blijken te hebben, zal het alsnog moeilijk worden”, zegt Ton van Deursen van de branchekoepel DBAA.

Verbod

Want op Eindhoven Airport is de privéjet vanaf 1 januari niet meer welkom. Volgens Van Deursen op oneigenlijke gronden. „We werden van Eindhoven Airport geweerd onder het mom van milieu. Maar de luchthaven gebruikt de landingslots die zijn vrijgespeeld voor commercieel, dus zwaarder verkeer met meer uitstoot dan het kleine zakelijke verkeer.”

Omdat een zakenjet geen vaste dienstregeling onderhoudt, komt deze achter in de rij voor slots, jargon voor een starttijd. Grotere luchtvaartmaatschappijen hebben die slots wel, omdat ze een half jaar van tevoren weten op welke tijdstippen ze gaan vliegen. Voor Schiphol is er een wachtlijst, dus komt de kleine luchtvaart achter in de rij als zij ook verplicht zouden worden om zo'n slot aan te vragen.

Er gaan 1500 vluchten per jaar voor de kleine luchtvaart verloren op Eindhoven. „We horen dat Rotterdam het vaakst voor uitwijk wordt gebruikt. Dat effect bekijken we dit kwartaal. Ik kan me voorstellen dat een ASML-topman niet blij zal zijn dat hij stil moet staan voor de Moerdijkbrug omdat het laatste stuk met de auto moet worden afgelegd”, zegt Roman Kok van de Europese koepel EBAA.

Daarnaast is er een nieuwe bedreiging, want vanaf 2030 komt er een belasting van minstens 420 euro per passagier die per kleiner toestel arriveert. Bij middellange vluchten gaat het omhoog naar 1015 euro per passagier, en bij lange vluchten wordt het zelfs 2100 euro, zo bepaalde de Tweede Kamer eind november, zonder consultatie of onderzoek naar de gevolgen.

Het voorstel van de 'jaloeziebelasting' leidde tot reacties vanuit ondernemend Nederland. Zo stelde oud-ceo Jitse Groen van Just Eat Takeaway op X: 'We kunnen wellicht ook gewoon alle bedrijven verbieden in Nederland.'

Volgens de brancheverenigingen DBAA en EBAA is de politieke besluitvorming deels gestoeld op feitelijke onjuistheden over de uitstoot en omvang van de zakenluchtvaart. Die is goed voor ongeveer 0,04 procent van de wereldwijde, door de mens veroorzaakte CO₂-uitstoot.

Het vestigingsklimaat staat al een tijd onder druk. Het ministerie van Financiën stelt in een reactie dat de extra taks voor de zakenjets is ingevoerd in lijn met het kabinetsbeleid. „Het tijdspad richting inwerkingtreding per 2030 biedt voldoende ruimte om een uitvoerbare optie uit te werken en de mogelijke effecten daarvan op

het vestigingsklimaat te onderzoeken.”

Vliegscholen

Volgens de Europese branchevereniging EBAA is het nu 'wachten' op een nieuw kabinet, om „gericht aan uitzonderingen te werken”, aldus directeur Kok.

Vliegscholen ontspringen de dans van de nieuwe jaloeziebelasting, meldt KLM.

Maar de branche is niet gerust, zegt Stephan van den Hurk, die als broker actief is in de markt. „Het kan elk moment veranderen, waardoor de toekomst onzeker blijft.

Schiphol kan morgen weer iets anders besluiten.”