

Luchtvaartplan 2030.



De luchtvaart is een cruciale bouwsteen van de Nederlandse welvaart en staat bij JA21 hoog op de agenda. Wij streven naar een krachtige en concurrerende luchtvaartsector, aangedreven door innovatie, met behoud van werkgelegenheid, gestoeld op eerlijke concurrentie, goede connectiviteit en betaalbare vliegreizen voor alle Nederlanders.

Dankzij het sterke vestigingsklimaat huisvest Nederland ruim 31.000 multinationals die hier hun Europese of wereldwijde activiteiten coördineren. De mainports Schiphol en Rotterdam zijn centrale logistieke hubs die de Nederlandse economie internationaal verbinden. Alleen al op en rond Schiphol werken circa 115.000 mensen in uiteenlopende functies. KLM speelt als netwerkcarrier een sleutelrol, met een personeelsbestand van ruim 30.000 werknemers. Samen zorgen luchtvaart en logistiek voor internationale verbinding, investeringen en werkgelegenheid.

Tegelijkertijd staat onze luchtvaartsector onder toenemende druk. Schiphol dreigt haar positie als internationale mainport te verliezen door een combinatie van nationale krimpambities, exploderende belastingen en een gebrek aan toekomstgerichte visie. Passagiersstromen verschuiven, overstapverkeer loopt terug en luchtvracht wijkt uit naar luchthavens net over de grens. Dit raakt niet alleen de luchtvaartmaatschappijen, maar ook het toerisme, het mkb, de logistieke sector en de internationale aantrekkingskracht van Nederland.

JA21 is tegen de doorgeschoten ambities zoals opgenomen in de Balanced Approach (krimpplannen), met de komst van het Luchthavenverkeerbesluit in 2026 willen wij stapsgewijs weer terug naar 500.000 vliegbewegingen per jaar met een perspectief om verder door te ontwikkelen. Zonder koerswijziging zetten we tienduizenden banen, een belangrijk exportkanaal en onze wereldwijde verbondenheid op het spel. JA21 pleit daarom voor een realistisch luchtvaartbeleid, waarin verduurzaming hand in hand gaat met behoud van bereikbaarheid, economische slagkracht en een gelijk Europees speelveld.



Joost Eerdmans

Geen nachtsluiting voor Schiphol.

Met de gepresenteerde Balanced Approach, het beruchte krimpplan dat het ministerie van I&W in Brussel heeft neergelegd, daalt het aantal nachtvluchten van 32.000 vliegbewegingen per jaar naar 27.000 per jaar. Vliegen tijdens de nacht is daarnaast sinds 1 april dit jaar veel duurder geworden door extra belastende tarieven op nachtvluchten. Met de inzet van stillere vliegtuigen in de nacht en een verbod op de meest lawaaiige toestellen wordt ruim 30% geluidsreductie in de nacht gerealiseerd. Met andere woorden, in plaats van 15% reductie in geluidshinder te realiseren, is er dus sprake van een aanzienlijke overprestatie. Er is immers sprake van maar liefst 30% geluidsreductie in de nacht.

Kortom, extra nachtmaatregelen zoals (gedeeltelijke) sluiting of nog minder vluchten zijn volgens JA21 onnodig en hoogst onverstandig. Ook op dit onderdeel hebben Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen die vanaf onze luchthaven vliegen, recht op een gelijk Europees speelveld. Bij een nachtsluiting gaat namelijk heel Nederland tijdens de nacht op slot! Vertragingen zorgen ervoor dat reizigers in een dergelijke situatie niet meer kunnen thuiskomen en luchtvracht is noodgedwongen uit te wijken naar het buitenland. Omringende luchthavens hebben, in tegenstelling tot Schiphol, wel ruimere uitwijkmogelijkheden. Gemakshalve vergeten beleidsmakers het feit dat deze vluchten ons voorzien van belangrijke goederen zoals medicatie, bloemen en vers voedsel.

Een nachtsluiting heeft eveneens grote gevolgen voor de luchtvaartmaatschappij Transavia. Transavia bestaat sinds 1965 en biedt werk aan meer dan 3000 werknemers. Haar toestellen vertrekken vanaf 05:00 in de ochtend en een aantal daarvan komen pas na middernacht weer terug voor de laatste landing. Gemiddeld voert elk toestel drie retourvluchten per dag uit. Dit is noodzakelijk om de concurrentiepositie te behouden en de toegankelijkheid

van vliegreizen te waarborgen. Daarmee blijft een betaalbare vakantie voor Nederlanders binnen handbereik.

Tot slot benadrukken wij de scheve verhouding in de beleidsbenadering van twee essentiële vervoersmiddelen: trein en vliegtuig. Binnen Europa worden dagelijks zo'n 100 miljoen mensen blootgesteld aan geluidsniveaus van 55 decibel of hoger als gevolg van regulier wegverkeer. Ter vergelijking: ruim 20 miljoen Europeanen ervaren geluidshinder van treinverkeer, terwijl slechts 4 miljoen Europeanen hinder ondervinden van vliegverkeer. Uiteraard streeft JA21 ook naar het beperken van geluidsoverlast door de luchtvaart, maar het is overduidelijk dat in het mobiliteitsdossier met twee maten wordt gemeten.

JA21 wil:

- ✓ Stoppen met extra maatregelen in de nacht, met het gepresenteerde Balanced Approach pakket wordt de 15% geluidsreductie immers ruimschoots behaald.
- ✓ Zodra de afgesproken geluidsreductiedoelen zijn gerealiseerd, Schiphol perspectief op groei bieden.

Stop met het verhogen van de vliegbelasting.

Nederland dreigt met de hoogste vliegtaks van Europa opgezadeld te worden. De vliegbelasting voor 2025 bedraagt €29,40 per passagier per vlucht. Hierdoor komt de Nederlandse vliegbelasting dit jaar uit op €780 miljoen. Met de voorstellen van het demissionaire kabinet voor een afstandsafhankelijke vliegbelasting wordt dit bedrag voor de sector straks met maar liefst €248 miljoen per jaar verhoogd. Daarmee beoogt het demissionaire kabinet in 2027 jaarlijks bijna €1,1 miljard aan vliegbelasting te innen.

Deze maatregelen zorgen voor een disproportionele belastingdruk. Neem een standaardvlucht van Amsterdam naar Boedapest. In 2024 bestond 62% van de ticketprijs uit belastingen en toeslagen, waaronder: beveiligingstoeslag, passagiersservicetoeslag, nationale vliegbelasting, veiligheidstoeslag in Hongarije en vertrekbelasting. In 2030 worden, onder aanvoering van het demissionaire kabinet, de belastingen tot nog grotere hoogtes opgedreven. Deze stijging is ook toe te schrijven aan verscherpte Europese klimaatmaatregelen. Daarnaast worden wij geconfronteerd met een exorbitante stijging van de havengelden met maar liefst 40%, bovenop de al bestaande toeslagen en belastingen! Het gevolg: een belastingdruk waarbij ruim 70% van de ticketprijs uit belastingen en heffingen bestaat.

Een stapeling van nationaal beleid drijft lokale kosten logischerwijs omhoog, en passagiers evenals luchtvracht, enkel de grens over. Als vliegen vanaf Schiphol te duur wordt, pakken mensen simpelweg de auto om uit de wijken richting nabije buitenlandse luchthavens zoals Zaventem of Weeze. Het zal u niet verbazen dat de beoogde CO2 reducties en andere klimaatvoordelen daardoor nagenoeg nihil zijn, maar dat er wel banen en welvaart in Nederland verloren gaan. Een gelijk speelveld voor de luchtvaart in Nederland is essentieel om te kunnen concurreren. Nationale belastingen en heffingen helpen het klimaat niet en zetten de Nederlandse luchtvaart op achterstand van de concurrentie in het buitenland.

JA21 wil:

- ✓ De nationale vliegbelasting schrappen. Dit herstelt de concurrentiepositie van Schiphol ten opzichte van buitenlandse luchthavens en helpt om vliegen betaalbaar te houden voor reizigers.
- ✓ De havengelden van Schiphol verlagen om vliegen vanuit Nederland voor burgers betaalbaar te houden.
- ✓ Plannen over een eventuele transferbelasting (een heffing die uitsluitend wordt geheven vanwege een overstap op de luchthaven) dienen van de agenda gehaald te worden. Als wij als enige land ter wereld transfers gaan belasten, verschuift je enkel verkeer en verduurzaamt de luchtvaart zelf niet. Daarnaast zou een transferpassagier vier keer belast worden omdat iedere passagier al belasting betaalt in het land van vertrek.

Kom met een strategie voor elektrisch vliegen, waterstof en Sustainable Aviation Fuel.

Voor een internationale sector als de luchtvaart is het belangrijk om over het gehele speelveld concurrerend te blijven. Volgens de laatste modellen ligt de belastingdruk voor vliegtickets in Duitsland maar liefst 34% lager dan in Nederland. Logischerwijs is JA21 om die reden allesbehalve te spreken over het doorlopend verhogen van de nationale vliegbelasting. Deze vliegbelastingen zorgen voor stijgende ticketprijzen en maken vliegreizen op den duur alleen nog maar toegankelijk voor hogere inkomens. Dit voelt niet alleen onterecht, maar het is ook onterecht. De luchtvaartsector heeft per slot van rekening enorme stappen gezet door steeds stiller en schoner te vliegen. De respons van onze regering om rigoureus vliegbelastingen te verhogen is wat ons betreft wrang en misplaatst. Zeker als je ziet dat in Zweden de vliegbelasting wordt afgeschaft en ook Duitsland voornemens is om de vliegbelasting juist te verlagen en de sector te helpen om meer betaalbare Sustainable Aviation Fuel (SAF) in Duitsland te krijgen. Er ligt veel onbenutte slagkracht in intensievere samenwerking tussen overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen.

Het is aan de Nederlandse politiek om, met een duidelijke visie op het industriebeleid, ons land zodanig te positioneren dat we duurzame brandstoffen zelfstandig kunnen produceren. De ReFuelEU Aviation-verordening vereist immers een actieve rol van de overheid om duurzame brandstoffen betaalbaarder en breder inzetbaar te maken.

JA21 wil:

- ✓ Dat onze overheid ondersteuning beidt om duurzame brandstoffen (SAF) meer betaalbaar te maken. Door samen te werken met het bedrijfsleven en kennisinstellingen kunnen wij technologisch concurrerend blijven.
- ✓ Een verduurzamingsfonds oprichten dat gefinancierd dient te worden uit de opbrengsten van het Europese ETS-systeem, waar de luchtvaart sinds 2012 onder valt en voor elke ton CO₂-uitstoot betaalt. Het fonds willen wij inzetten als financieel instrument om de verduurzaming van de luchtvaartsector in Nederland te ondersteunen.

Het belang van regionale vliegvelden vergroten.

JA21 is uitgesproken voorstander van behoud van de mainportfunctie van Schiphol, zonder daarbij het belang te onderkennen van regionale vliegvelden. Nederland kent naast Schiphol vijf belangrijke regionale vliegvelden die geschikt zijn voor commercieel vliegverkeer: Rotterdam-The Hague Airport (RTHA), Eindhoven Airport, Groningen Airport Eelde (GAE), Lelystad Airport en Maastricht-Aachen Airport (MAA).

Regionale vliegvelden herbergen een diversiteit aan verschillende diensten. Zo bestaat het vliegverkeer van GAE, naast reguliere chartervluchten, uit medische vluchten met donororganen, lesvluchten van de KLM Flight Academy en vluchten van de traumahelikopter van het Universitair Medisch Centrum Groningen.

Groningen Airport Eelde

GAE mag van het demissionaire kabinet vanaf 2026 ruimere openingstijden hanteren en de verwachting is dat het vliegveld op termijn 150 extra vluchten per jaar kan afhandelen. Meer vluchten creëert vanzelfsprekend ook de aanwas van meer passagiers. Deze passagiers moeten de luchthaven dan wel kunnen bereiken; net als de bedrijven die zich op het businesspark in wording zullen vestigen. Dat vraagt op termijn dus ook om infrastructurele maatregelen, zoals een verbreding van een stuk van de N-weg die loopt tussen de A28 en de luchthaven. Het belang van de Lelylijn komt logischerwijs ook in dit dossier weer naar voren. Door de aanleg van de Lelylijn ontstaan er meer mogelijkheden voor wonen, werken, onderwijs en zorg. GAE kan hierdoor als hub meedraaien in een breder mobiliteit systeem. JA21 pleit voor het onderzoeken van een spoorverbinding tussen Groningen CS en GAE.

Lelystad Airport

De komst van de Lelylijn zal Flevoland vanzelfsprekend voorzien van een stevige economische impuls. De doorgroei van Lelystad Airport tot de tweede luchthaven van het land is erg belangrijk voor de economie van de regio en verbetert de (internationale) bereikbaarheid. Lelystad Airport kan als overloopluchthaven dienen voor Schiphol door 10.000 vakantievluchten over te nemen. Sinds 2008 zijn de kosten voor de aanleg en uitbreiding van Lelystad Airport opgelopen tot ruim €240 miljoen. Het is daarom van groot belang te stoppen met deze kapitaalvernietiging.

Kort voor de val van het kabinet-Schoof werd Lelystad Airport aangewezen als voorkeurslocatie voor de stationering van F-35's, wat JA21 betreft een logische en strategische keuze. De luchthaven beschikt over bestaande infrastructuur, voldoende ruimte en maatschappelijk draagvlak. Tegelijk is civiel medegebruik essentieel om de volledige meerwaarde van deze keuze te benutten. Wij willen dan ook zo snel mogelijk starten met de voorbereidingen en Lelystad Airport openstellen voor zowel passagiersvluchten als militair gebruik. Het toestaan van passagiersvluchten is noodzakelijk om de door Defensie beoogde synergievoordelen van civiel medegebruik daadwerkelijk te realiseren.

Eindhoven Airport

Dankzij haar strategische ligging is Eindhoven Airport van groot belang als alternatieve hub voor de Brainport-regio en Zuid-Nederland, een gebied met een hoge concentratie aan internationale bedrijven. De luchthaven biedt momenteel een uitgebreid netwerk van 86 bestemmingen in 29 landen.

In de zomer van 2024 ging de spreekwoordelijke kogel door de kerk: ASML kreeg van de Eindhovense gemeenteraad groen licht voor de bouw van een nieuwe campus. Hoewel project Beethoven zich richt op investeringen in de infrastructuur van de Brainportregio, liggen er duidelijke kansen voor de realisatie van een treinstation bij Eindhoven Airport. Ons JA21-Statenlid Kevin Nuijten heeft zich in diezelfde zomer meermaals in het Eindhovens Dagblad uitgesproken voor de komst van een volwaardig intercitystation bij de luchthaven.

Maastricht Aachen Airport

MAA is gespecialiseerd in luchtvrachtverkeer en de wereldwijde vraag naar vrachtcapaciteit blijft de komende jaren groeien. Om dit segment volwaardig te kunnen faciliteren, is het van belang dat de volledige lengte van de bestaande landingsbaan, namelijk 2.750 meter, operationeel gebruikt kan worden. Vrachtluchtvaartmaatschappijen zijn afhankelijk van deze volledige lengte om flexibel te blijven in vliegtuigtype, beladingsgewicht en bestemmingen.

Op dit moment staat de omzettingsvergunning slechts gebruik van 2.500 meter toe. Deze beperking belemmert de verdere ontwikkeling van MAA tot een toekomstbestendige en omgevingsbewuste luchthaven. Dit is des te wranger omdat de regionale politiek in 2022 al positief heeft besloten over het gebruik van de volledige baanlengte. Helaas zorgen bureaucratie, langdurige consultatietrajecten en het stikstofdossier nog altijd voor vertraging.

Rotterdam The Hague Airport

RTHA is meer dan een luchthaven. Het fungeert als een essentieel knooppunt voor regionale en nationale hulpverlening en veiligheid. De luchthaven huisvest onder andere de traumahelikopter evenals de politiehelikopter en dient als uitvalsbasis voor de Maritime Incident Response Group (MIRG).

Tegelijkertijd vervult RTHA een belangrijke rol als test- en demonstratielocatie voor duurzame innovaties in de luchtvaart. Daarmee ontwikkelt het luchthavengebied zich tot een proeftuin voor technologische vernieuwing en een hub voor duurzame luchtvaart, met een duidelijke economische meerwaarde voor de regio. RTHA is bovendien goed voor ongeveer 2.700 arbeidsplaatsen en draagt zo bij aan de economische vitaliteit van Rotterdam en omgeving. Het is van belang dat op korte termijn voortgang wordt geboekt in het stikstofdossier, zodat het luchthavenbesluit voor RTHA spoedig kan worden vastgesteld.

JA21 wil:

- ✓ Lelystad Airport, na jaren van bestuurlijke vertraging, zo snel mogelijk openstellen voor commerciële vluchten.
- ✓ De bereikbaarheid van GAE voor nieuwe passagiers versterken door extra infrastructurele maatregelen te onderzoeken.
- ✓ Haast maken met de onderzoeken naar de haalbaarheid van een intercitystation bij Eindhoven Airport.
- ✓ Een snelle afronding van het luchthavenbesluit voor RTHA en MAA.