

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over zijn brief inzake de aantallen vluchten van zaken- en privéjets op Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 470).

De voorzitter van de commissie,  
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **Inhoudsopgave**

Inleiding  
VVD-fractie  
CDA-fractie  
SP-fractie  
GroenLinks-fractie  
Partij voor de Dieren-fractie  
BBB-fractie

### ***Inleiding***

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de aantallen vluchten zaken- en privéjets Schiphol. Zij hebben hierbij nog enkele vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de brief over de aantallen vluchten zaken- en privéjets. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief van de Minister over de aantallen privévluchten op Schiphol. Deze leden constateren dat het aantal privévluchten op Schiphol sterk is gegroeid over 2022. Deze stijging is in lijn met de wereldwijde toename van privévluchten die na corona ontstond als gevolg van de logistieke problemen en personeelstekorten op luchthavens.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de brief met betrekking tot privéjets en hebben hier vragen en opmerkingen bij.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben kennisgenomen van de brief over de aantallen zaken- en privéjets. Zij hebben daarover nog enige vragen.

Het lid van de BBB-fractie heeft kennisgenomen van de brief betreffende de aantallen vluchten zaken- en privéjets op Schiphol.

### ***VVD-fractie***

De leden van de VVD-fractie beschikken graag over een overzicht van de aantallen privévluchten op Nederlandse luchthavens, graag uitgesplitst per type privévlucht (maatschappelijk, zakelijk en vakantie) en per luchthaven (Schiphol, Eindhoven, Rotterdam-Den Haag, Groningen-Eelde, Maastricht-Aachen, Lelystad en kleine luchthavens).

De leden van de VVD-fractie willen weten wat de stand van zaken is van de motie Koerhuis c.s. (Kamerstuk 31 936, nr. 1062) om de regie te pakken op de zakenvluchten die regionale luchthavens kunnen overnemen van Schiphol. Deze leden willen weten in hoeverre de regionale luchthavens de betreffende 17.000 privévluchten zouden kunnen overnemen van Schiphol, graag uitgesplitst per regionale luchthaven (Eindhoven, Rotterdam-Den Haag, Groningen-Eelde, Maastricht-Aachen, Lelystad).

De leden van de VVD-fractie beschikken graag over een overzicht van bedrijven die privévluchten op Schiphol uitvoeren. Deze leden willen weten in hoeverre de Minister de signalen herkent dat deze bedrijven op zoek zijn naar verenigings- en bedrijfsgebouwen op kleine luchthavens. Deze leden willen weten van wie deze gebouwen nu zijn en wie deze

gebouwen nu huren. Deze leden willen weten hoeveel van deze eigenaren en huurders nu maatschappelijke organisaties, eigen vliegtuigbezitters, (vlieg)verenigingen en kleine bedrijven zijn.

De leden van de VVD-fractie vragen naar een visie en een plan van de Minister ten aanzien van kleine luchthavens en vragen tevens wie gebruik maken van kleine luchthavens. Deze leden vragen naar het vooruitzicht voor maatschappelijke organisaties, eigen vliegtuigbezitters, (vlieg)verenigingen en kleine bedrijven op kleine luchthavens. Maatschappelijke organisaties, eigen vliegtuigbezitters, (vlieg)verenigingen en kleine bedrijven maken nu vaak al jaren gebruik van verenigings- en bedrijfsgebouwen op kleine luchthavens die straks worden opgekocht door grote bedrijven die nu nog privévluchten uitvoeren op Schiphol.

### ***CDA-fractie***

De leden van de CDA-fractie horen graag of in de toekomst wel onderscheid gemaakt kan worden tussen zaken- en privéjets binnen de categorie general aviation (GA). Deze leden horen ook graag wat volgens de Minister de oorzaken zijn van de toename aan het aantal vluchten met zaken- of privéjets in 2022 ten opzichte van de jaren voor de uitbraak van de coronapandemie. Deze leden horen graag waarom de Minister verwacht dat het hier gaat om een tijdelijke toename, en er volgens hem weer sprake lijkt te zijn van een afvlakking van de aantallen. Deze leden zijn ook benieuwd hoe de Minister deze cijfers ziet in het licht van de aangekondigde plannen van Schiphol om te stoppen met het faciliteren van vluchten met privéjets. Eveneens horen deze leden graag of de Minister een verschuiving ziet of nog verwacht van vluchten met zaken- of privéjets naar andere vliegvelden in binnen- en buitenland. Indien hij dit verwacht, dan zijn deze leden benieuwd of hier cijfers of scenario's over verstrekt kunnen worden.

De leden van de CDA-fractie horen graag op welke manier er een vliegtaks betaald wordt bij verplaatsing met een privéjet. Daarnaast zijn deze leden benieuwd hoe de vliegtaks gekoppeld is aan het gewicht van een vliegtuig. Deze leden horen graag of het klopt dat er geen of weinig vliegtaks betaald wordt voor privéjets, vanwege het gewicht van deze privéjets. Deze leden zijn benieuwd wat het zou opleveren als het gewicht van vliegtuigen waarover vliegtaks moet worden betaald, omlaag wordt gebracht. Zij vragen ook wat Nederland aan extra inkomsten van vliegtaks zou ontvangen, als de vliegtaks ook van toepassing zou zijn op alle privéjets. Deze leden zien graag een overzicht van het aantal verplaatsingen met privéjets vanaf het jaar voor invoering van de vliegtaks tot nu. Daarnaast zouden zij graag eenzelfde overzicht krijgen voor wat betreft zakenvluchten.

Daarnaast hebben de leden van de CDA-fractie vragen over transferpassagiers. Zij horen graag of er in Europa landen zijn waar transferpassagiers wel vliegtaks betalen. Indien dit het geval is, horen deze leden graag hoe deze landen dit georganiseerd hebben. Daarnaast horen zij graag wat de mogelijkheden en voor- en nadelen zijn van een vergelijkbare organisatie in Nederland.

### ***SP-fractie***

De leden van de SP-fractie beschouwen privévluchten als onnodig belastend voor het milieu. Het kleine aantal inzittenden per toestel maakt dat deze vluchten relatief vervuilend zijn. Bovendien worden privévluchten vaak benut voor bestemmingen op korte afstanden die ook per spoor of over de weg prima te bereiken zijn. En voor vluchten naar verder

gelegen bestemmingen kunnen gebruikers van privévluchten net als ieder ander kiezen voor de reguliere burgerluchtvaart. Wat deze leden betreft wordt er een einde gemaakt aan de mogelijkheid die vermogenden hebben om de wachtrijen op luchthavens te omzeilen en zijn privévluchten niet meer welkom op Nederlandse luchthavens. Het recente besluit van Schipholbestuurder Ruud Sondag om privévluchten te verbieden, juichen deze leden dan ook toe. Deze leden moedigen de Minister aan om Schiphol bij dit voornemen te steunen en vragen welke (juridische) belemmeringen hierbij mogelijk optreden. Kan de Minister daarop reageren? En wat kan de Minister doen om te voorkomen dat privéjets uitwijken naar nabij gelegen luchthavens?

De leden van de SP-fractie vragen de Minister om zich blijvend in te spannen, ook in internationaal verband, voor het verbieden van privévluchten. Indien het verbieden van privéjets niet op korte termijn lukt, kunnen maatregelen als extra beprijzing of het wegnemen van landingsrechten worden ingezet.

### ***GroenLinks-fractie***

De leden van de GroenLinks-fractie zijn blij met het inzicht in de aantallen zaken- en privéjets die het overzicht verschaft. De tabel laat duidelijk de grote stijging zien in het aantal zakelijke vluchten, waar het maatschappelijk verkeer redelijk stabiel blijft. De verwachting van de Minister dat deze stijging tijdelijk is, is hoopvol, maar wellicht te optimistisch.

Wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft, is het sowieso, los van de verwachting, onwenselijk dat een kleine groep te rijke mensen zich per privéjet verplaatst. De overlast van een startende of landende zakenjet is maar marginaal kleiner dan die van een passagiersvliegtuig, terwijl hier slechts de belangen van één of enkele personen mee is gediend. De milieu en klimaatschade van deze vorm van reizen is exorbitant hoger dan van de reguliere luchtvaart. En gezien de vervangbaarheid van de meeste van deze vluchten, is het maatschappelijk belang verwaarloosbaar klein.

Wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft is het evident dat we deze vorm van luchtvaart zoveel mogelijk moeten reguleren en beperken. Dat ook Schiphol haar milieugebruiksruimte niet langer wil besteden aan zaken en privéjets, is een omslag die we moeten omarmen. Zoals eerder in het commissiedebat Verduurzaming luchtvaart besproken, is de vraag hoe er beperkingen gelegd kunnen worden aan het gebruik van zaken- en privéjets. Het weren van Schiphol, bijvoorbeeld door deze onder de Slotverordening te laten vallen, is een mogelijke stap. Het nadeel hiervan is wel dat een deel zal uitwijken naar andere luchthavens. Een één-op-éénverplaatsing leidt dan alleen tot verplaatsing van de overlast, zonder verbetering van de gevolgen voor het klimaat. Ook komt hiermee weer meer geluidsruidruimte op Schiphol vrij die dan mogelijk wordt opgevuld met meer groot commercieel verkeer met nóg meer emissies.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de Minister dan ook hoe het gebruik van zaken- en privéjets effectief beperkt kan worden. Deze leden ontvangen graag een aantal opties die nationaal of Europees in regelgeving omgezet kunnen worden en zo bijdragen aan een eerlijkere verdeling van de klimaatopgave.

### ***Partij voor de Dieren-fractie***

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de Minister of hij overleg heeft gehad met Schiphol over het vormgeven van het verbod op zaken- en privéjets. Kan de Minister de Kamer informeren over de laatste

stand van zaken op dit dossier? Deelt hij de ambitie van de heer Sondag (ceo Schiphol) die stelt: «We willen vanaf eind 2025 af van de 17.000 zakenvluchten per jaar»?<sup>1</sup> Zo ja, hoe helpt hij die ambitie verwezenlijken? Zo nee, waarom niet? Kan de Minister aangeven waarom hij inzet op verduurzaming van de privévluchten met duurzame brandstoffen, terwijl hem bekend moet zijn dat er a) een gigantisch tekort is aan duurzame brandstoffen, b) de productie van die brandstoffen gigantische hoeveelheden energie en/of grondstoffen vraagt en c) het gebruik ervan voor privéjets bijzonder inefficiënt is? Kan de Minister, namens de Staatssecretaris van Financiën, ook aangeven wat de stand van zaken is ten aanzien van het beloofde onderzoek naar het verlagen van de gewichtsgrens voor de vliegbelasting (waardoor ook privéjets belastingplichtig zouden worden)? Dit onderzoek was beloofd in de eerste helft van 2023. Hoe staat het met het onderzoek naar belastingontwijking door eigenaren en verhuurders van privéjets?<sup>2</sup> Zijn er nationaal of Europees maatregelen te nemen tegen vliegtuigen waarvan bekend is dat ze gebruikt worden om belasting te ontwijken? Zo ja, welke maatregelen zijn dat?

### **BBB-fractie**

Het lid van de fractie BBB heeft nog wel een vraag. In de brief van de Minister staat dat «het ontbreekt aan informatie om een gedetailleerd onderscheid te maken tussen zaken- en privéjets binnen de categorie GA.» Is het mogelijk om in de nabije toekomst deze informatie wel te vergaren voor een specifiek beeld en wat is hiervoor nodig?

---

<sup>1</sup> Website Algemeen Dagblad, «Schiphol gaat 's nachts op slot, verbod op zakenjets en lawaaiige lijnvluchten», 3 april 2023 (<https://www.ad.nl/economie/schiphol-gaat-s-nachts-op-slot-verbod-op-zakenjets-en-lawaaiige-lijnvluchten~a734bea2/>)

<sup>2</sup> Website The Guardian, «How Isle of Man gives big refunds to super-rich on private jet imports», 6 november 2017 (<https://www.theguardian.com/news/2017/nov/06/isle-of-man-refunds-super-rich-private-jets-paradise-papers>) en ProPublica, «Private Planes and Luxury Yachts Aren't Just Toys for the Ultrawealthy. They're Also Huge Tax Breaks.», 5 april 2023 (<https://www.propublica.org/article/private-jets-yachts-wealthy-tax-deductions-irs-files>)