

Vergaderjaar 2022–2023

**36 200 XII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2023**

**Nr. 117**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juli 2023

Op 18 oktober 2022 heeft de Kamer door middel van de motie van de leden Segers en Bromet (Kamerstuk 36 200 III, nr. 9) verzocht om aanpassingen te doen rondom het gebruik van het regeringsvliegtuig. Het gaat hierbij om het toestel met registratie PH-GOV.

Met deze brief wordt de Kamer geïnformeerd over het bestaande kader voor gebruik van het regeringsvliegtuig en over de uitgevoerde aanpassingen ter invulling van de motie. Tegelijkertijd wordt hiermee voldaan aan de toezegging onderzoek te doen naar een richtlijn die het gebruik van het regeringsvliegtuig voor korte- en positioneringsvluchten reguleert.<sup>1</sup>

#### **Motie**

Het kabinet is verzocht om in de afweging over de inzet van het regeringsvliegtuig nadrukkelijker alternatieven als vervoer per trein, auto en lijnvlucht aan de orde te laten komen, waarbij te allen tijde wordt geprobeerd te voorkomen dat het regeringsvliegtuig zonder passagiers vliegt. Verder is in de motie verzocht om hierbij de mogelijkheid van verandering van de standplaats te betrekken.

Daarmee valt de motie uiteen in drie onderdelen, namelijk:

1. Benadrukken van vervoersalternatieven;
2. Voorkomen dat het regeringsvliegtuig zonder passagiers vliegt;
3. Hierbij ook de mogelijkheid om de standplaats te veranderen te betrekken.

In deze brief wordt eerst kort besproken wat de bestaande kaders zijn met betrekking tot het gebruik van het regeringsvliegtuig. Vervolgens wordt per onderdeel op de motie ingegaan.

<sup>1</sup> Beantwoording van de vragen van de leden Van der Molen en Bontenbal, Aanhangsel Handelingen II 2022/23, nr. 289 (p. 2).

## Bestaande kaders

Voorop staat dat het gebruik van het regeringsvliegtuig nodig is om het werk in het buitenland goed te doen en Nederland op een goede manier te vertegenwoordigen. Staand beleid is dat daarbij van tevoren altijd vervoersalternatieven worden afgewogen en positioneringsvluchten waar mogelijk worden voorkomen.

De gebruikers van het regeringsvliegtuig zijn de leden van het Koninklijk Huis, de ministers en de staatssecretarissen.<sup>2</sup> Vluchten met het regeringsvliegtuig worden in Nederland voornamelijk van de luchthaven Schiphol geacommodeerd. Leden van het kabinet vliegen alleen ter uitoefening van hun functie met het regeringsvliegtuig. Hieronder vallen ook vluchten van bewindspersonen die om redenen van veiligheid met het regeringsvliegtuig moeten worden gemaakt. Aan een aanvraag voor gebruik om deze reden moet een analyse van de NCTV ten grondslag liggen.<sup>3</sup> Het Ministerie van IenW vervult een faciliterende rol ten aanzien van de regeringsvluchten. Het Ministerie van IenW ontvangt een vluchtaanvraag en zorgt dat de vlucht kan plaatsvinden. Door middel van een aanvraagformulier geeft de aanvrager de wensen voor de betreffende vlucht aan; de afweging achter de aanvraag maakt het aanvragende departement of het Koninklijk Huis zelf. De aanvrager bepaalt dus of inzet van het regeringsvliegtuig efficiënt is en of er alternatieven zijn, zoals vervoer per trein, auto of lijnvlucht.

## Uitwerking

### *Onderdeel 1: Benadrukken van vervoersalternatieven*

Het is niet altijd te voorkomen dat het regeringsvliegtuig (korte) vluchten maakt. Het is voor de regering van belang om tijdsefficiënt te reizen. Vliegen is vaak de enige reële reisoptie voor bestemmingen die verder weg gelegen zijn, maar regelmatig ook voor de kortere afstanden; dit vanwege de zeer beperkte ruimte voor reistijd in de werkschema's. Wel handelt het Ministerie van IenW proactief om korte vluchten te beperken. Wordt een korte vlucht aangevraagd, dan neemt de vluchtcoördinator contact op met de aanvragers om eventuele vervoersalternatieven te bespreken. Een verder strekkende bevoegdheid dan inzetten op bewustwording heeft de vluchtcoördinator niet.<sup>4</sup> Sinds dit jaar worden de vluchtgegevens van het regeringsvliegtuig openbaar gemaakt op de website van de Rijksoverheid.<sup>5</sup> Door openbaarmaking van onder andere bestemmingen en aanvragers, wordt gestreefd naar transparantie en bewustwording. Om de verantwoordelijkheid en bewustwording van de aanvrager verder te bevorderen zal het vluchtaanvraagformulier worden aangepast. In het aanvraagformulier wordt een onderdeel toegevoegd (onderdeel C) waarin de aanvrager verklaart dat het aanvragende departement bij indiening van elke vluchtaanvraag eerst vervoersalternatieven heeft overwogen voor de desbetreffende vlucht. De huidige werkwijze waarin de vluchtcoördinator op verzoek kan adviseren over vervoersalternatieven blijft daarnaast bestaan. Het aangepaste formulier is bijgevoegd als bijlage bij deze brief.

<sup>2</sup> Art. 2, Besluit gebruik van het regeringsvliegtuig en luchtvaartuigen van de krijgsmacht van 1 mei 2019 (Stcrt. 2019, nr. 22214).

<sup>3</sup> «Het blauwe boek», Handboek voor bewindspersonen, p. 45.

<sup>4</sup> Besluit gebruik van het regeringsvliegtuig en luchtvaartuigen van de krijgsmacht van 1 mei 2019 (Stcrt. 2019, nr. 22214).

<sup>5</sup> Zie: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2023/01/10/vluchtgegevens-regeringsvliegtuig-ph-gov>.

## *Onderdeel 2: Positioneringsvluchten*

Het kan voorkomen dat een lege vlucht moet plaatsvinden om de volgende vlucht uit te kunnen voeren. We spreken hierbij van een positioneringvlucht.

In de motie is verzocht om te allen tijde te proberen te voorkomen dat het regeringsvliegtuig zonder passagiers vliegt. De huidige werkwijze richt zich al op het zo veel mogelijk voorkomen van positioneringvluchten. Wanneer een aanvraag een positioneringsvlucht veroorzaakt neemt de vluchtcoördinator, net als bij korte vluchten, contact op met de aanvragende partij. Daarbij bespreekt de vluchtcoördinator de planningsmogelijkheden waarvoor minimaal (of zelfs geen) gebruik van positioneringsvluchten nodig is.

Aanvullend op de huidige werkwijze zal, als invulling van de motie, het vluchtaanvraagformulier ook op dit punt worden aangepast. In het vernieuwde vluchtaanvraagformulier wordt de aanvrager aan de voorkant van het proces standaard gewezen op de mogelijkheid dat, bij samenloop van vluchtaanvragen, soms een positioneringsvlucht nodig is. Door indiening van de aanvraag verklaart het aanvragende departement dit te hebben meegewogen. Ook verklaart de aanvrager zich ervan bewust te zijn dat vluchtgegevens periodiek openbaar worden gemaakt en dat het departement zelf verantwoordelijk is voor beantwoording van eventuele vragen.

Daarnaast wordt de huidige werkwijze aangescherpt door aan de achterkant van het werkproces standaard mededeling te doen als een positioneringsvlucht daadwerkelijk heeft plaatsgevonden. Dit zal gebeuren bij afstemming van de periodieke vluchtgegevens. Eens per kwartaal worden de te publiceren vluchtgegevens geverifieerd bij de departementen die gebruik hebben gemaakt van het regeringsvliegtuig. Indien uit die vluchtgegevens blijkt dat in verband met een door hen ingediende aanvraag een positioneringsvlucht heeft plaatsgevonden, dan zal het Ministerie van IenW desbetreffende departementen hierover expliciet informeren.

## *Onderdeel 3: Mogelijkheid van standplaatsverandering*

In de motie is verzocht om bij aanscherping van het gebruik van het regeringsvliegtuig, de mogelijkheid van standplaatsverandering te betrekken.

Het regeringsvliegtuig heeft de standplaats op Schiphol in één van de hangars van KLM. Hiervoor is gekozen omdat KLM de regeringsvluchten uitvoert en omdat het technische onderhoud voornamelijk door KLM op Schiphol wordt uitgevoerd.

De vluchtgegevens laten zien dat het aantal vluchten tussen Nederlandse luchthavens sinds 2019 aanzienlijk is afgenomen. Vluchten tussen Nederlandse luchthavens vinden enkel incidenteel plaats. Bijna alle vluchten hebben als vertrek- of eindpunt Schiphol. Een verandering van standplaats is daarmee niet wenselijk omdat dit mogelijk zou leiden tot meer lege vluchten vanwege het noodzakelijke onderhoud.

## **Samenvatting**

De huidige werkwijze is gericht op een bewust gebruik van het regeringsvliegtuig. De aanvrager wordt door de vluchtcoördinator geadviseerd over vervoersalternatieven en gewezen op implicaties van de specifieke aanvraag. Daarnaast worden sinds 1 januari 2023<sup>6</sup> vluchtgegevens actief openbaar gemaakt.

<sup>6</sup> Bij de eerste publicatie zijn met terugwerkende kracht de gegevens sinds 1 januari 2022 gepubliceerd.

Naar aanleiding van de Kamervragen (aangehaald in het begin van deze brief) en van de motie Segers/Bromet is de huidige werkwijze aangevuld en aangescherpt. Die aanpassingen hebben als effect dat het aanvragende departement:

- bij indiening van elke vluchtaanvraag verklaart dat het eerst vervoersalternatieven heeft overwogen voor de desbetreffende vlucht;
- standaard wordt gewezen op de mogelijkheid dat, bij samenloop van vluchtaanvragen, soms een positioneringsvlucht nodig is;
- standaard wordt gewezen op het feit dat vluchtgegevens periodiek openbaar worden gemaakt en dat het departement zelf verantwoordelijk is voor beantwoording van eventuele vragen daarover;
- standaard achteraf een melding krijgt als in verband met de vluchtaanvraag daadwerkelijk een positioneringsvlucht heeft plaatsgevonden.

Met deze aanvullingen beschouw ik de motie als uitgevoerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers