



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/167193

**Bijlage(n)**  
1

Datum 4 juli 2023  
Betreft Schriftelijk overleg inzake de Kamerbrief Aantallen  
vluchten zaken- en privéjets Schiphol (Kamerstuk  
29665, nr. 470)

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt de Kamer de antwoorden op de vragen gesteld in het schriftelijk overleg van 05 juni 2023, inzake de Kamerbrief Aantallen vluchten zaken- en privéjets Schiphol<sup>1</sup>.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2022/23, 29665, nr. 470

## VERSLAG SCHRIFTELIJK OVERLEG

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2023/167193

1. *(VVD) Overzicht van aantallen privévluchten op Nederlandse luchthavens. Uitgesplitst per type privévlucht (maatschappelijk, zakelijk en vakantie) en per luchthaven (Schiphol, Eindhoven, Rotterdam-Den Haag, Groningen-Eelde, Maastricht-Aachen, Lelystad en kleine luchthavens)*

Het is niet mogelijk vluchten op deze manier uit te splitsen, omdat het doel of soort vlucht niet geregistreerd wordt. Zakelijke en privévluchten worden uitgevoerd met alle soorten vliegtuigen en andersom worden alle soorten vliegtuigen gebruikt voor andere soorten vluchten. Op Schiphol blijkt in de praktijk het overgrote deel van niet-maatschappelijke General Aviation bewegingen Business Aviation te zijn. Op andere luchthavens is het gebruik meer divers, wat het verkrijgen van een bruikbaar overzicht van zaken- en privévluchten onmogelijk maakt.

2. *(VVD) Stand van zaken motie Koerhuis c.s. (Kamerstuk 31936-1062) om regie te pakken op zakenvluchten die regionale luchthavens kunnen overnemen van Schiphol. In hoeverre de regionale luchthavens de vluchten zouden kunnen overnemen van Schiphol, (Eindhoven, Rotterdam-Den Haag, Groningen-Eelde, Maastricht-Aachen, Lelystad).*

Het kabinet heeft geen sturingsmogelijkheden op alternatieve bestemmingen van vluchten die nu op Schiphol worden uitgevoerd. Het is niet aannemelijk dat de regionale luchthavens van nationale betekenis gemakkelijk vluchten kunnen overnemen. Eindhoven Airport en Rotterdam The Hage Airport hebben vrijwel geen gebruiksruimte in de vergunning om een toename te accommoderen en voor Lelystad ligt nog geen besluitvorming over de toekomst van de luchthaven voor handelsverkeer. Voor Groningen en Maastricht zouden, in theorie, mogelijkheden liggen binnen de huidige vergunningen, maar eventuele verplaatsing moet ook binnen het profiel van de luchthaven passen en passen binnen het beleid om te komen tot vermindering van hinder.

Het kabinet moedigt luchthavens aan om, conform de Luchtvaartnota, vanuit een marktperspectief samen te werken om tot een eventuele oplossing te komen voor het voldoen aan de vraag naar bewegingen, bijvoorbeeld binnen het verband van de Nederlandse Vereniging voor Luchthavens.

3. *(VVD) Overzicht van bedrijven die privévluchten op Schiphol uitvoeren.*

Een dergelijk overzicht heeft IenW niet beschikbaar. Tevens geldt hier de privacywetgeving.

4. *(VVD) In hoeverre herkent minister signalen dat bedrijven op zoek zijn om verenigings- en bedrijfsgebouwen op kleine luchthavens op te kopen.*

IenW is niet bekend met signalen dat bedrijven voornemens zijn gebouwen van clubs of bedrijven op te kopen. Wel zou het beperken van General Aviation op Schiphol kunnen leiden tot toenemende behoefte aan hangarruimte op regionale luchthavens. Dit kan een kans zijn op bedrijvigheid voor die luchthavens.

5. *(VVD) Visie en plan t.a.v. kleine luchthavens*

Met de Regelgeving Burger- en Militaire Luchthavens (RBML) is de bevoegdheid voor de regionale luchthavens, niet van nationale betekenis, belegd bij de provincies. Het is dan ook aan de luchthavens en de provincies om beleid rond deze luchthavens te formuleren.

6. *(VVD) Wie er nu gebruik maken van kleine luchthavens.*

Dit verschilt per luchthaven maar beslaat luchtvaart in de breedste zin. Hiertoe behoren zowel commerciële als niet-commerciële activiteiten, maatschappelijke luchtvaart en luchtporten als zweefvliegen en ballonvaren.

7. *(VVD) Vooruitzicht voor maatschappelijke organisaties, eigen vliegtuigbezitters, vliegverenigingen en kleine bedrijven op kleine luchthavens.*

Een dergelijk vooruitzicht heeft IenW niet beschikbaar.

8. *(CDA) Kan nu of in de toekomst wel onderscheid gemaakt worden tussen zaken- en privéjets binnen General Aviation?*

Het is niet mogelijk vluchten op deze manier uit te splitsen, omdat het doel of soort vlucht niet geregistreerd wordt. Het type toestel is daarbij niet indicatief voor het soort vlucht dat ermee gemaakt wordt, omdat kleine jets voor allerlei toepassingen, ook naast privé- of zakenvluchten, gebruikt worden. Ook kunnen andere soorten kleine vliegtuigen worden gebruikt voor privé- of zakenvluchten waar het hier over gaat.

9. *(CDA) Wat zijn volgens de minister de oorzaken van de toename aan het aantal vluchten met zaken- of privéjets in 2022 t.o.v. de jaren voor de coronapandemie?*

Zoals toegelicht in de brief aan de Kamer van 2 mei jl.<sup>2</sup> wordt verwacht dat deze toename vooral is veroorzaakt door de drukte en capaciteitsproblemen op Schiphol, dit heeft reizigers doen zoeken naar alternatieven om het handelsverkeer aldaar te vermijden.

10. *(CDA) Waarom verwacht de minister dat het hier gaat om een tijdelijke toename en er weer sprake zou zijn van een afvlakking?*

Voorlopige cijfers van bewegingen tijdens het huidige gebruiksjaar tot nu toe laten aantallen zien die meer overeenkomen met 2019.

11. *(CDA) Hoe ziet de minister deze cijfers in het licht van de plannen van Schiphol om te stoppen met het faciliteren van vluchten met privéjets.*

IenW is nog in gesprek met Schiphol over de aangekondigde plannen van de luchthaven en de juridische haalbaarheid hiervan. Schiphol is tevens bezig de plannen uit te werken en de doelen en beoogde resultaten toe te lichten.

---

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2022/23, 29665, nr. 470

12. (CDA) *Ziet of verwacht de minister een verschuiving van vluchten met zaken- of privéjets naar andere vliegvelden in binnen- en buitenland. Zo ja, zijn hier cijfers of scenario's over beschikbaar?*

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/167193

Dit zou een gevolg kunnen zijn als deze vluchten niet meer op Schiphol worden uitgevoerd. In het binnenland zijn de alternatieven echter beperkt, zie hiervoor het antwoord op vraag 2.

13. (CDA) *Op welke manier wordt vliegtaks betaald bij verplaatsing met een privéjet?*

De vliegbelasting wordt geheven over alle vanuit Nederland vertrekkende passagiers. Ongeacht de reisklasse; economy, business of privé. De belastingplichtige is de luchthaven van vertrek, deze berekent dit door aan vliegtuigmaatschappijen en/of gebruikers. Om aan te sluiten bij de administratie van de luchthavens is er ten tijde van invoering gekozen voor een maximaal toegelaten startgewicht (zogenoeten MTWO) van meer dan 8616 kilogram. Hierdoor valt 73% van de in Nederland geregistreerde privéjets onder de vliegbelasting en wordt er over deze vertrekkende passagiers vliegbelasting geheven.

14. (CDA) *Hoe is deze gekoppeld aan het gewicht van een vliegtuig?*

Zie antwoord op vraag 13.

15. (CDA) *Klopt het dat er geen of weinig vliegtaks wordt betaald voor privéjets, vanwege het gewicht hiervan?*

Nee. Er wordt evenveel vliegbelasting geheven over vertrekkende passagiers van privéjets als vertrekkende passagiers van commerciële lijnvluchten. Op dit moment moeten passagiers van 73% van de in Nederland geregistreerde privéjets vliegbelasting afdragen omdat deze toestellen boven de gewichtsgrens vallen.

16. (CDA) *Wat zou het opleveren als het minimumgewicht van vliegtuigen waarover vliegtaks moet worden betaald, omlaag wordt gebracht, of op alle privéjets van toepassing zou zijn?*

De ministeries van IenW en Financiën zijn momenteel aan het onderzoeken of de gewichtsgrens verlaagd kan worden. Over de uitkomsten hiervan wordt de Kamer op korte termijn geïnformeerd.

17. (CDA) *Overzicht van het aantal verplaatsingen met privéjets van het jaar van invoering van de vliegtaks tot nu.*

Schiphol en Rotterdam The Hague Airport rapporteren periodiek over al het verkeer en vervoer van en naar de luchthaven. De categorie "zakenvluchten" maakt onderdeel uit van een grotere categorie en verschilt in de rapportage per luchthaven. De aantallen vluchten door General Aviation op Schiphol zijn eerder vermeld in de Kamerbrief van 2 mei 2023<sup>3</sup>. Voor Rotterdam zijn de gerapporteerde aantallen in de volgende tabel opgenomen.

---

<sup>3</sup> Kamerstuk 29665, nr. 470

Jaar	Rotterdam (#privéjets) <sup>4</sup>
2019	7.589
2020	7.900
2021	8.207
2022	8.130

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/167193

18. (CDA) *Eenzelfde overzicht voor wat betreft zakenvluchten.*

Zie antwoord op vraag 17.

19. (CDA) *Zijn er in Europa landen waar transferpassagiers wel vliegtaks betalen?*

In alle Europese landen met een vliegbelasting zijn transferpassagiers uitgezonderd.

20. (CDA) *Zo ja, hoe hebben deze landen dit georganiseerd?*

Zie antwoord vraag 19.

21. (CDA) *Wat zijn de mogelijke voor- en nadelen van een vergelijkbare organisatie in Nederland?*

Er loopt momenteel een onderzoek naar het al dan niet belasten van transferpassagiers vanaf Schiphol. Over de resultaten wordt de Kamer op korte termijn geïnformeerd.

22. (SP) *De leden roepen de minister aan om Schiphol bij het voornemen om privévluchten te verbieden te steunen. Welke (juridische) belemmeringen treden hierbij mogelijk op?*

Europese regelgeving biedt geen aanknopingspunten hiertoe. Mogelijk zouden beperkingen in strijd kunnen zijn met het vrij verkeer van diensten en/of goederen. Er worden gesprekken met Schiphol gevoerd over de manier waarop zij de uitvoering van de plannen voor zich zien.

23. (SP) *Wat kan de minister doen om te voorkomen dat privéjets uitwijken naar nabij gelegen luchthavens?*

Zie antwoord op vraag 2.

24. (SP) *De leden 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.*

Nederland blijft zich binnen Europa, in lijn met de Transportraad van oktober 2022 en juni 2023, uitspreken voor meer handvatten om te sturen op verduurzaming van privéjets.

---

<sup>4</sup> Bron Rotterdam: Feiten en cijfers - Rotterdam The Hague Airport

25. (GL) Hoe kan het gebruik van zaken- en privéjets effectief beperkt worden? Graag een aantal opties die nationaal of Europees in regelgeving omgezet kunnen worden.

- o (GL) Het weren van Schiphol, bijvoorbeeld door het gebruik van zaken- en privéjets onder de Slotverordening te laten vallen, is een mogelijk stap. Met als nadeel dat een deel zal uitwijken naar andere luchthavens, wat alleen tot verplaatsing van de overlast leidt, zonder verbetering van de gevolgen voor het klimaat.
- o (GL) Ook komt hierdoor geluidsruimte op Schiphol vrij die mogelijk wordt opgevuld met meer groot commercieel verkeer met nog meer emissies.

Deze opties zijn er momenteel niet of heel beperkt. Uitgebreide afweging van opties is te lezen in de Kamerbrief over de wenselijkheid en mogelijkheden om privéjets meer onderdeel te maken van het klimaatbeleid voor de luchtvaart<sup>5</sup>. Nederland blijft zich binnen Europa, in lijn met de Transportraad van oktober 2022 en juni 2023, uitspreken voor meer handvatten om te sturen op verduurzaming van privéjets.

Zaken- en privéjets vallen reeds onder de Slotverordening, indien deze vluchten worden uitgevoerd van een gecoördineerde luchthaven. Op basis van de Slotverordening is immers al het verkeer slotplichtig (met uitzondering van overheidsvluchten, noodlandingen en humanitaire vluchten).

26. (PvdD) Heeft de minister overleg gehad met Schiphol over het vormgeven van het verbod op zaken- en privéjets? Zo ja, wat is de laatste stand van zaken op dit dossier.

Er vinden gesprekken plaats tussen het ministerie van IenW en Schiphol. Schiphol heeft in haar zienswijze in het kader van de balanced approach procedure m.b.t. reductie van geluidemissies onder andere het weren van privéjets als een alternatieve geluidsreducerende maatregel ingediend.

27. (PvdD) Deelt de minister de ambitie van de heer Sondag (CEO Schiphol) die stelt: "We willen vanaf eind 2025 af van de 17.000 zakenvluchten per jaar"? Zo ja, hoe helpt hij die ambitie verwezenlijken? Zo nee, waarom niet?

Het ministerie van IenW zet in op het verduurzamen van de hele luchtvaartsector, inclusief business aviation. Hierin wordt geen apart beleid gemaakt voor privéjets en business aviation, omdat zij al grotendeels onder het huidige klimaatbeleid voor de luchtvaart vallen. Uitgebreide onderbouwing hiervan is terug te lezen in de Kamerbrief over de wenselijkheid en mogelijkheden om privéjets meer onderdeel te maken van het klimaatbeleid voor de luchtvaart<sup>6</sup>.

28. (PvdD) 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

---

<sup>5</sup> Kamerstuk: 31936, nr.1053

<sup>6</sup> Kamerstuk: 31936, nr.1053

*productie van die brandstoffen gigantische hoeveelheden energie en/of grondstoffen vraagt en c) het gebruik ervan voor privéjets bijzonder inefficiënt is?*

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/167193

Het ministerie van IenW streeft naar verduurzaming van de gehele luchtvaartsector. Hierbij wordt er door het kabinet gestreefd naar zo min mogelijk uitzonderingen op het klimaatbeleid.

29. *(PvdD) 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)?*

De Kamer wordt op korte termijn geïnformeerd over de uitkomsten van dit onderzoek.

30. *(PvdD) Hoe staat het met het onderzoek naar belastingontwijking door eigenaren en verhuurders van privéjets?*

Zie hiervoor het antwoord op vraag 14 in de beantwoording van de vragen van het lid Van Raan over privéjachten en privévliegtuigen naar aanleiding van de artikelen 'The huge impact of private jets' en 'Superyachts symbolize climate breakdown' van 3 oktober 2022<sup>7</sup>.

31. *(PvdD) Zijn er nationaal of Europees maatregelen te nemen tegen vliegtuigen waarvan bekend is dat ze gebruikt worden om belasting te ontwijken?*

Zie hiervoor het antwoord op vraag 14 in de beantwoording van de vragen van het lid Van Raan over privéjachten en privévliegtuigen naar aanleiding van de artikelen 'The huge impact of private jets' en 'Superyachts symbolize climate breakdown' van 3 oktober 2022<sup>8</sup>.

32. *(PvdD) Zo ja, welke maatregelen zijn dat?*

Zie hiervoor het antwoord op vraag 14 in de beantwoording van de vragen van het lid Van Raan over privéjachten en privévliegtuigen naar aanleiding van de artikelen 'The huge impact of private jets' en 'Superyachts symbolize climate breakdown' van 3 oktober 2022<sup>9</sup>.

33. *(BBB) Is het mogelijk, of wat is er nodig, om in de nabije toekomst wel informatie te vergaren voor een specifiek beeld om een gedetailleerd onderscheid te maken tussen zaken- en privéjets binnen de categorie GA?*

Het is op dit moment niet mogelijk een specifiek beeld te verkrijgen. Zie hiervoor het antwoord op vraag 1.

Om dit te realiseren zou de registratie van vliegtuigbewegingen bij de luchthaven moeten worden uitgebreid met een classificatie van het doel en/of soort vlucht.

---

<sup>7</sup> Kamerstuk 2022Z15639

<sup>8</sup> Kamerstuk 2022Z15639

<sup>9</sup> Kamerstuk 2022Z15639

Het is echter niet te verwachten dat hier betrouwbare conclusies uit te trekken zijn, omdat de definitie van het doel of soort vlucht niet eenduidig te bepalen is. Daarnaast is de grens tussen een zakelijke- of privévlucht vaak vaag. Zo kan een privépersoon een zakelijke reis combineren met een privéactiviteit op de bestemming. Tevens is het niet mogelijk het type toestel te gebruiken als afbakening, zie hiervoor antwoord op vraag 1. Gelet hierop lijkt dit daarom niet uitvoerbaar.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/167193