

Vergaderjaar 2022–2023

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 477

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 6 juli 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 2 mei 2023 over de aantallen vluchten zaken- en privéjets Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 470).

De vragen en opmerkingen zijn op 5 juni 2023 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 4 juli 2023 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	blz.
Inleiding	2
VVD-fractie	0
CDA-fractie	0
SP-fractie	0
GroenLinks-fractie	0
Partij voor de Dieren-fractie	0
BBB-fractie	0

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 van het lid 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 vervuילend zijn. Bovendien worden privé-

vluchten 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 geluidsruimte 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 regulering 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»?¹ 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?² 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?

II Reactie van de bewindspersoon

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 van het lid Koerhuis c.s. (Kamerstuk 31 936, nr. 1062) om regie te pakken op zakenvluchten die regionale luchthavens kunnen overnemen van Schiphol. In hoeverre de regionale luchthavens de

¹ 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/>).

² 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>).

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 (Kamerstuk 31 936, nr. 820), 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.

1.
(VVD) Overzicht van bedrijven die privévluchten op Schiphol uitvoeren.

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

2.
(VVD) In hoeverre herkent Minister signalen dat bedrijven op zoek zijn om verenigings- en bedrijfsgebouwen op kleine luchthavens op te kopen.

lenW 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.

3.
(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.

4.
(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.

5.
(VVD) Vooruitzicht voor maatschappelijke organisaties, eigen vliegtuigbezitters, vliegverenigingen en kleine bedrijven op kleine luchthavens.

Een dergelijk vooruitzicht heeft lenW niet beschikbaar.

1.
(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.

2.
(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.³ 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.

3.
(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.

4.
(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.

1.
(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?

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.

2.
(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 8.616 kilogram. Hierdoor valt 73% van de in Nederland geregistreerde

³ Kamerstuk 29 665, nr. 470.

privéjets onder de vliegbelasting en wordt er over deze vertrekkende passagiers vliegbelasting geheven.

3.

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

Zie antwoord op vraag 13.

4.

(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.

1.

(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.

2.

(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 2023⁴. Voor Rotterdam zijn de gerapporteerde aantallen in de volgende tabel opgenomen.

Jaar	Rotterdam (#privéjets) ¹
2019	7.589
2020	7.900
2021	8.207
2022	8.130

¹ Bron Rotterdam: Feiten en cijfers – Rotterdam The Hague Airport.

3.

(CDA) Eenzelfde overzicht voor wat betreft zakenvluchten.

Zie antwoord op vraag 17.

1.

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

⁴ Kamerstuk 29 665, nr. 470.

In alle Europese landen met een vliegbelasting zijn transferpassagiers uitgezonderd.

2.

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

Zie antwoord vraag 19.

3.

(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.

4.

(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.

5.

(SP) Wat kan de Minister doen om te voorkomen dat privéjets uitwijken naar nabij gelegen luchthavens?

Zie antwoord op vraag 2.

1.

(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.

2.

(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 luchtvaart⁵. 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).

1.

(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.

2.

(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 luchtvaart⁶.

3.

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

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.

1.

(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.

⁵ Kamerstukken 31 936 en 32 813, nr.1053.

⁶ Kamerstukken 31 936 en 32 813, nr.1053.

2.

(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 privévliegthuigen naar aanleiding van de artikelen «The huge impact of private jets» en «Superyachts symbolize climate breakdown» van 3 oktober 2022⁷.

3.

(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 privévliegthuigen naar aanleiding van de artikelen «The huge impact of private jets» en «Superyachts symbolize climate breakdown» van 3 oktober 2022⁸.

4.

(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 privévliegthuigen naar aanleiding van de artikelen «The huge impact of private jets» en «Superyachts symbolize climate breakdown» van 3 oktober 2022⁹.

1.

(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. 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.

⁷ Aangangsel Handelingen II 2022/23, nr. 136.

⁸ Aangangsel Handelingen II 2022/23, nr. 136.

⁹ Aangangsel Handelingen II 2022/23, nr. 136.