

Tekst MARTIJN DE MEULDER  
Beeld MONSIEUR Z

A L L E E N V O O R  
**grote  
jongens**

Rolexje hier, Ferrari daar. Leuk, maar kruimelwerk. Wie écht mee wil doen met de internationale jetset koopt een jet. En een superjacht. Als je dat slim aanpakt kan het best goedkoop, met een goedkeurend knikje van de Nederlandse fiscus.





Schiphol-Oost, een gure ochtend begin maart. Op de Aalsmeerbaan in de verte geeft de piloot van een KLM-Boeing 787 vol gas, de kist trekt een noodgang hemelwaarts. Al snel walmt de geur van verbrande kerosine over het asfalt, pal voor de verweerde ex-Martinair-hangar. Vergane glorie, de letters zijn van de gevel verdwenen, de afdruk staat er nog. Het voelt misschien niet zo, toch zijn we hier in het epicentrum van luxe Nederland. Schiphol-Oost is namelijk de thuisbasis van veel privéjets van 's werelds rijken. Op een willekeurige dag als vandaag zie je er altijd een hoop N-nummers – uit de Verenigde Staten, zoals die van Washington Redskins-eigenaar en miljardair **Dan Snyder**, die hier opvallend vaak wacht, let op de American football-helm op de staart. Maar ook en vooral veel PH-nummers van Nederlanders. De Falcon 900C van de Haagse vastgoedbaas **Chris Thünnessen** staat er vaak, herkenbaar aan de trotse lettercombinatie PH-CTH. De nieuwe Falcon 7X met *callsign* PH-TLP van **John de Mol** net iets minder. Maar een echte *local* is die ene wit-blauwe Mystère Dassault Falcon 900B: de PH-NDK. Op de staart-motor een donkerblauwe ovaal met daarin de letters Deniki, kort voor Denise, Nicole en Kim. De namen van de dochters van miljardair **Marcel Boekhoorn**. Schiphol-Oost is misschien een treurige plek. Maar ook een waar de absolute elite van de Quote 500 samenkomt, mannen die niet op een miljoentje meer of minder hoeven te letten. Of op tientallen, want de 900B van Boekhoorn kostte nieuw rond 20 miljoen euro. De Mol moest bijna 50 miljoen euro lappen voor zijn jet.

### Bruin leder

Waar ze het van doen is bij deze hele en halve miljardairs ook niet de vraag, de vraag is meer hoe ze het doen. Al is dat bij privéjets niet zo ingewikkeld. Die zet je namelijk gewoon op naam van je bedrijf, al is het maar omdat een groot deel van de vluchten die je ermee maakt zakelijk zijn. Dat scheelt in de btw en de exploitatiekosten zijn goeddeels zakelijk. Daarna laat je deze privéjets door een charterbedrijf als Exxaero of het Antwerpse Flying Group in de verhuur nemen. Zij verzorgen niet alleen het onderhoud, maar beschikken ook over een zogenoemd Air Operators Certificate (AOC) en mogen daardoor tegen betaling – vanaf 5000 euro per uur – passagiers vervoeren. Zo exploiteert de Flying Group onder meer de PH-TLP voor John de Mol, pardon, Talpa. De Deniki vinden we in de vloot van Exxaero. Dat toestel met bruinlederen interieur in bezit van Boekhoorns investeringsvehikel Ramphastos is blijkbaar populair, want de eerste drie maanden van dit jaar heeft het al meer dan dertig vluchten in heel Europa gemaakt.

### JETS IN NEDERLANDSE HANDEN

Het aantal jets in Nederlandse privéhanden. Via charteraars Exxaero, ASL/Jet Netherlands en het Vlaamse Flying Group zijn deze *happy few* verantwoordelijk voor een aanzienlijk deel van de jetvluchten vanuit de Lage Landen. Let de volgende keer eens op het *callsign*:

PH-BEJ	Bombardier Global Express	Ben Mandemakers
PH-GWS	Falcon 7X	Gérita Wessels
PH-IWS	Falcon 7X	Inge Wessels
LX-VMF	Cessna 560XL Citation Excel	Frank Vogel
PH-TLP	Falcon 7X	John de Mol
PH-NDK	Falcon 900B	Marcel Boekhoorn
PH-CHT	Dassault Falcon 2000EX	Chris Thünnessen
PH-LAU	Falcon 900EX	Laurens Hompes
PH-STB	Falcon 900C	Nina Storms-Brink
PH-EBR	Falcon 900B	Fokke de Jong
PH-HWM	Bombardier Challenger 605	Robert van der Wallen

Dat verhuren is een tweesnijdend mes, want je kunt er heel aardig de jaarlijkse exploitatiekosten mee afdekken, die voor een béétje Falcon al snel tussen een en twee miljoen euro per jaar bedragen. En het opent de mogelijkheden van privévliegen voor wie zelf niet de last van het bezit wil dragen. Zoals de Zeeuwse industrieel en Quote 500-lid **Wim de Pundert** eerder aan Quote vertelde: 'Ik huur één tot vijf keer per maand een jet. Onze automotivebusiness heeft een beperkt aantal klanten – VW Group, BMW en Mercedes – en die zitten nogal verspreid over Duitsland. Dat maakt het huren van een jet enorm tijdbesparend en nauwelijks duurder dan aparte tickets, omdat we bijna altijd met meer personen vliegen. Nu is het mogelijk om Wolfsburg, München, Ingolstadt en Stuttgart in één dag te plannen, terwijl je met een normale carrier drie dagen kwijt bent. Er is altijd wel een toestel beschikbaar in de omvang die ik nodig heb. Daarom snap ik de lieden niet die zelf een toestel bezitten. Dat lijkt mij meer een status-symbool, want hoe je het ook bekijkt: zo'n jet staat meestal stil.'

De nieuwste aanwinsten in de stal van Exxaero zijn de PH-IWS en de PH-GWS, ook al vernoemd naar een aantal dochters. In dit geval die van wijlen **Dik Wessels, Inge** en **Gérita**. Waar Dik in een bescheiden Dornier en Cessna's vloog, hebben de dames alle

registers open getrokken en afgelopen jaar een Falcon 7X voor ieder gekocht. Maar volgens **Henry Holterman** – de man van Gérita en tevens CEO van investeringsvehikel Reggeborgh – moeten we dat genuanceerd zien: 'Het vliegtuig is van Reggeborgh en staat dus bij ons op balans,' vertelde hij eerder dit jaar aan regionale krant *Tubantia* naar aanleiding van de aankoop van de PH-IWS. 'We hadden bij Reggeborgh twee Cessna's. Die hebben we verkocht en daar hebben we twee Falcons 7X voor teruggekocht. Belangrijkste reden daarvan is dat die Falcons groter zijn en dat we er ook mee naar Canada kunnen vliegen, waar we bedrijven hebben.' Waarop *Tubantia* fijntjes kopte: 'Inge Wessels bezit geen privéjet, maar toch zeker de vleugels...' Ze is immers grootaandeelhouder van Reggeborgh.

## Schiphol-oost voelt als vergane glorie, MAAR IS HET EPICENTRUM VAN LUXE NEDERLAND

### VAREN ONDER WELKE VLAG?

Onder welke vlag kun je je fonkelnieuwe jacht het beste registreren? Dat hangt af van de wensen en regels waaraan je wilt voldoen. De vlag waaronder je vaart bepaalt immers de nationaliteit van het schip en daarmee de wetgeving waaronder deze valt. De database van *Superyacht Times* houdt bij wie onder welke vlag vaart. Oprichter Merijn de Waard telt 55 jachten groter dan 30 meter met een Nederlandse eigenaar, 37 motorjachten en 18 zeiljachten: 'Er zijn best veel Nederlanders die hun boot gewoon onder de Nederlandse vlag hebben geregistreerd, namelijk 16. Dat zijn er evenveel als onder de vlag van Malta. Daar varen ook 16 Nederlanders mee rond. Verder varen er 14 jachten in Nederlands eigendom rond onder een van de vlaggen behorend tot de zogeheten Red Ensign Group. Dat zijn vlaggen rond het Verenigd Koninkrijk en overzeese gebiedsdelen daarvan zoals de

Kaaimaneilanden, British Virgin Islands, Isle of Man, Jersey en Gibraltar. Binnen dat groepje zijn de Kaaimaneilanden met 5 jachten en Groot-Brittannië zelf met 4 jachten het populairst bij Nederlanders. De resterende 9 jachten zijn geregistreerd onder 9 verschillende vlaggen, uiteenlopend van België tot de Marshall Islands.' Zoveel smaken, zoveel keuzes. De vlag waaronder je vaart bepaalt onder meer de belasting die je moet betalen, hoe het eigendom is geregeld, hoe je met je personeel dient om te gaan en onder welke voorwaarden je het jacht mag verhuren. De Kaaimaneilanden zijn zo populair omdat ze onder degelijke Britse wetgeving vallen (net als alle Red Ensign-landen), en omdat je er nul procent belasting betaalt over de inkomsten in de limited waarin je jacht valt. Ook val je onder een vriendelijk btw-regime in EU-wateryn. De vraag is overigens hoe

lang dat nog duurt. Want met het verscheiden van Groot-Brittannië uit de EU gaan er op het continent stemmen op om de Kaaimaneilanden op een zwarte lijst met belastingparadijzen te plaatsen. Hoe dat ook afloopt, er is nog altijd Malta: vriendelijk voor de gebruiks-btw, vooral buiten EU-wateryn. Je betaalt ook geen winstbelasting over de verhuur van je jacht en er zijn geen beperkingen wat betreft de crew die je aanneemt. De Maltese vlag is ook gerenommeerd, want onderdeel van de EU. Dat helpt bij het afwikkelen van procedures in verre havens. En Nederland? Dat is populair omdat het registratieproces hier maar een paar dagen in beslag neemt, omdat Nederland zeer goed bekend staat als vlagstaat en de regels hier niettemin vrij los zijn. En misschien ook wel omdat je als miljonair of miljardair gewoon van die driekleur houdt. Dat rekenen we ook goed.



## Cap d'Antibes

Interessanter wordt de fiscale trukendoos bij dat andere ultieme rijkenspeeltje: het superjacht. Wie in de zomer een rondje doet door de havens van de Côte, Balearen of Spaanse costa hoort er vaak genoeg Nederlands. Maar vreemd genoeg zijn de Nederlandse vlaggen veelal voorbehouden aan de kleinere scheepjes. De kans dat u er een vlag van Kaaimaneilanden, Malta of de British Virgin Islands ziet is veel groter. De reden? Belasting Toegevoegde Waarde. Hoe dat zit weet **Edward Hendrickx**, fiscalist en mede-eigenaar van EJP accountants & Adviseurs in Den Bosch. Ook hij helpt Quote 500-cliënten met het zoals dat heet 'verlagen van de belastingdruk'. Maar in tegenstelling tot wat veel 'gewone' stervelingen denken, gebruiken de meeste Quote 500-leden weinig exotische belastingconstructies, stelt hij. 'We proberen de belastingheffing juist zo simpel mogelijk te maken. Ze zitten met een uitgebreide kluwen van zowel hun bedrijfs- als hun privé-administratie. Juist omdat de Nederlandse belastingwetgeving zo complex is en de boetes als het fout gaat zo hoog zijn, houden we het zo doorzichtig mogelijk. Maar je moet natuurlijk wel die dunne lijn bewandelen tussen "ik betaal gewoon die volle 25 procent per jaar" en "laat ik

wat scherper aan de wind varen en wat construeren". Nederlandse rijken zijn volgens Hendrickx vrij conservatief op dat gebied. 'Ze durven weinig exotische uitstapjes aan uit angst voor naheffingen en boetes, of gewoon omdat ze geld genoeg hebben en het wel kunnen lijden.' Maar dat schip onder een buitenlandse vlag laten varen? Dat is zo eenvoudig dat je geen beste koopman bent als je het niet doet. Stel: u wilt voor twintig miljoen euro een superjacht kopen. Interesse in 4,2 miljoen euro besparing op de btw bij aanschaf? Het idee is dat u de boot in een buitenlandse haven houdt. Daarvoor moet u hem aankopen met een actieve buitenlandse onderneming, zodat er geen btw-heffing plaatsheeft; die is tussen ondernemingen immers nihil. En daarna gaat u het schip verhuren.

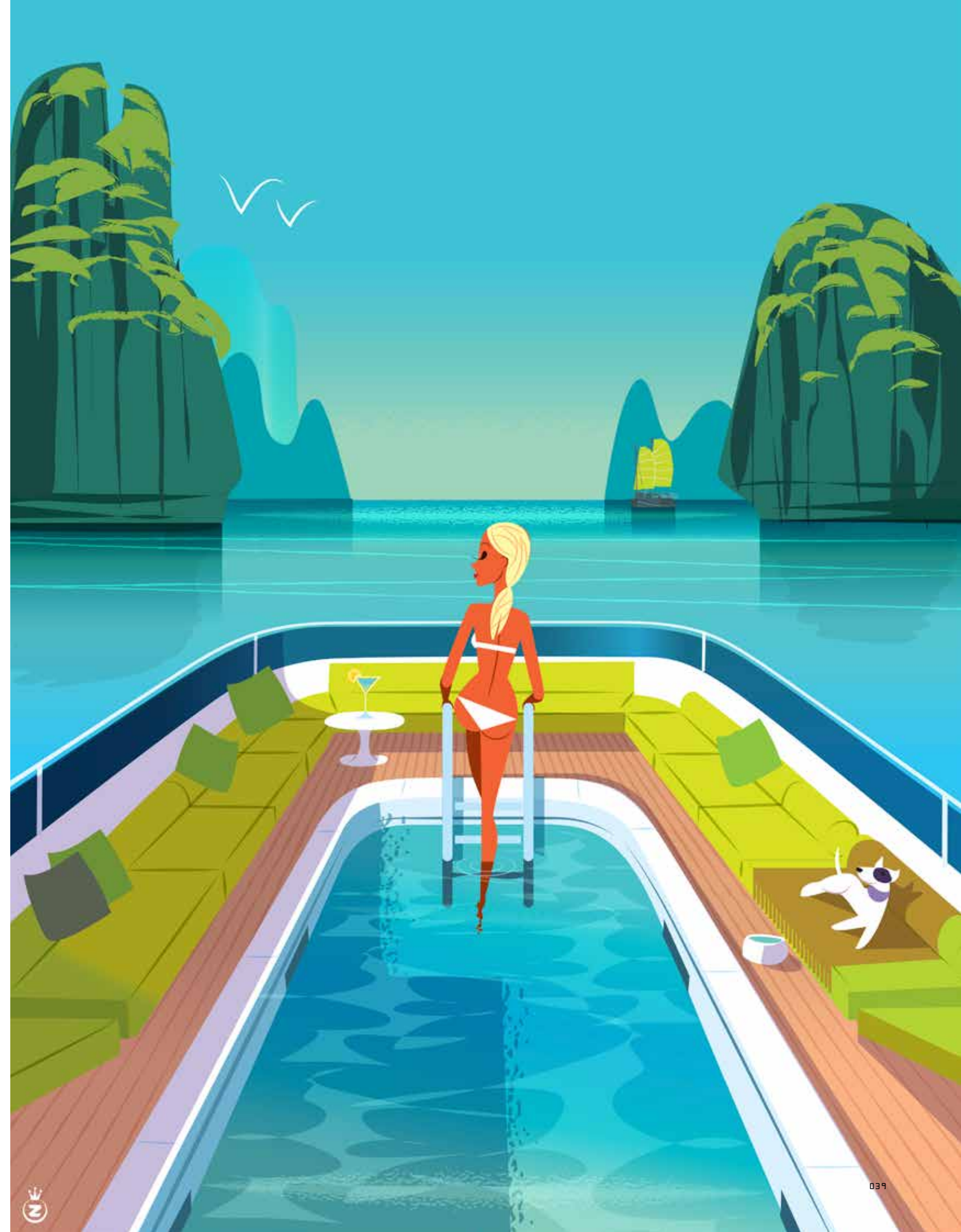
**Een bootje: betaal je die volle 25 procent per jaar** OF VAAR JE WAT SCHERPER AAN DE WIND?

## KOST ZO'N SUPERJACHT?

In totaal dobberen er over de hele wereld zo'n tienduizend super-, mega- en gigajachten rond van dertig meter en groter. Vorig jaar waren er volgens de statistieken van vakperiodiek *Global Order Book* wereldwijd 830 superjachten in aanbouw met een gezamenlijke lengte van 32.655 meter. Dat gaat harder dan ooit, het is een factor vijf keer hoger dan in 2015. 75 van deze jachten zijn in aanbouw bij Nederlandse werven, daarmee zijn we na Italië in volume de nummer twee. Zoals zo vaak bij rijkenspeeltjes kost een superjacht net zo veel als de gek ervoor overheeft, want de populaire vuistregel dat het ongeveer een miljoen per meter kost is allang niet meer van toepassing. Als er veel maat-

werk bij komt kijken – een koper die een uitbundig interieur wil of helemaal losgaat in de categorie *toys and tenders* – dan schiet dat bedrag snel omhoog. Een mooi voorbeeld is de Eclipse van de Russisch-Israëliëse oliemiljardair **Roman Abramovitsj**. Met onder meer twee zwembaden, meer dan twintig ultraluxe kajuiten voor gasten, een mini-onderzeeboot en naar verluidt raketbestendige ramen – het blijft tenslotte een Rus – zou dit schip meer dan 400 miljoen euro hebben gekost. Wat neerkomt op minimaal 2,5 miljoen euro per meter. Zelfs op de tweedehandsmarkt betaalt u dergelijke prijzen als u iets met exotica hebt. Zoals voor de 126 meter lange Octopus, van

wijnen Microsoftoprichter Paul Allen. Niet alleen in staat om rond de Noordpool te varen, maar voorzien van twee helikopterplatformen, een duikboot met ruimte voor tien passagiers en een onderwaterobservatielounge. Dit schip is de uwe voor – naar verluidt, want de prijs is op aanvraag – een krappe 300 miljoen euro, oftewel 2,4 miljoen euro per meter. Overigens, als u de moed in de schoenen zakt, wanhoop niet. Want niet altijd zijn de prijzen zo extreem. Zo verkocht vastgoedman Ton van Dam twee jaar geleden zijn Icon, toen nog het grootste jacht van Nederland. Het 67,5 meter lange schip had een vraagprijs van 48,5 miljoen euro. Minder dan een miljoen de meter? Koopje.





## Koop zo'n superjacht vooral voor eigen plezier, WINST ZUL JE ER NIET MEE MAKEN

U hoeft alleen btw over de huursommen te betalen, die ligt een stuk lager dan de aanschaf. 'Dit is wel een constructie waarmee je moet oppassen', stelt Hendrickx. 'De Belastingdienst weet dat deze constructie vaak wordt gebruikt voor een verkapte privé-aankoop.' Zorg dus voor wat in fiscale kringen *substance* heet: geef de verhuur uit handen aan een professional, verhuur de boot geregeld aan derden, stel een bemanning aan en hanteer een zakelijke huurprijs. Hoe belangrijk dat is illustreert een zaak die bij de Hoge Raad op uitspraak wacht: waarbij een – vermoedelijk – Nederlandse booteigenaar zijn boot in een buitenlandse limited, via twee charteraars als tussenschakel aan zichzelf verhuurde. Voor een jaarhuurprijs van 1% van de aankoopwaarde (30.000 euro bij een aanschaf van 30 miljoen euro). Omdat het schip niet aan anderen werd verhuurd en de huurprijs

idiot laag was, vordert de Belastingdienst alsnog de btw. Aldus: kleeft het geloofwaardig in. Om dat laatste makkelijker te maken kun je nog een en ander construeren. Want ook de vlag waaronder je vaart maakt uit. Om terug te komen op de Deniki: dat is óók de naam van een 52 meter lang superjacht, inderdaad in handen van Marcel Boekhoorn. Jarenlang voer het schip onder de vlag van de Kaaimaneilanden – want goedkoop en veilig, zie het kader 'Varen onder welke vlag?' Maar sinds 2017 vaart het schip onder de Maltese vlag. Grote voordeel? Je betaalt geen inkomstenbelasting en geen btw over het huurbedrag als je buiten EU-watervlucht vaart. Laat de Deniki nu net het jaar na dat omvlaggen vertrokken zijn voor een reis rond de wereld. Dat is lekker.

Die slimme fiscalisten zorgen ook voor de verhuur en daarmee het afdekken van een deel van de onderhouds- en crewkosten. Overigens is het slim om zo'n superjacht vooral voor je eigen plezier te kopen, stelt **Merijn de Waard**, oprichter van *Superyacht Times*, gezaghebbende publicatie in de jachtindustrie. 'Hoe je het ook bekijkt, het drijvend houden van een superjacht kost je op jaarbasis eentiende van de aanschafprijs. Door het te verhuren, kun je de kosten wat omlaag brengen, maar winst zul je niet maken. Ik heb het in elk geval niet zien gebeuren.' ©

### WIE VAART WAT?

Wie bezitten de grootste jachten van Nederland?

Naam	Lengte (m)	Eigenaar	Type
Atlantic	62	Ed Kastelein	Zeilyacht
Athos	62	Geert Pepping	Motorjacht
Deniki	52	Marcel Boekhoorn	Motorjacht
Crazy Me	50	Rattan Chadha	Motorjacht
Herculina	50	Eric Heerema	Motorjacht
My Loyalty	50	Robert van der Wallen	Motorjacht
Dwinger	49	Niek Sandmann	Zeilyacht
Lady Duvera	43	Kees Rijsterborgh	Zeilyacht
Lionhart (J-classe)	43	Harold Goddijn	Zeilyacht
The Highlander	37	Victor Muller	Motorjacht