

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA 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-2020/115257

Uw kenmerk
2020Z10586

Datum 22 juni 2020
Betreft Beantwoording Kamervragen van het lid Kröger (GL)
over de richtlijnen voor reizen per vliegtuig in coronatijd

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u, mede namens de minister Volksgezondheid, Welzijn en Sport, de antwoorden op de vragen van het lid Kröger (GL) over de richtlijnen voor reizen per vliegtuig in coronatijd.

Vraag 1

Waarom zijn de richtlijnen voor reizen per vliegtuig in coronatijd zo anders dan de richtlijnen voor het openbaar vervoer (ov), de horeca en de cultuursector? Welke wetenschappelijke onderbouwing is hiervoor?

Antwoord 1

Per sector is de afweging gemaakt wat passende maatregelen zijn om de kans op besmetting te beperken. De sectorspecifieke eigenschappen zijn hierbij zwaarwegend.

Hoewel het effect van de ventilatiesystemen in vliegtuigen op de overdracht van COVID-19 niet wetenschappelijk is onderzocht, acht het RIVM het plausibel dat de ventilatie- en filtersystemen in vliegtuigen zorgen voor een beperking van het risico op eventuele overdracht van het coronavirus. Het ventilatiesysteem zorgt samen met het filter- en airconditioning-systeem voor een verticale, naar beneden gerichte luchtstroom. Hierdoor worden druppels in de uitademingslucht gericht naar beneden afgevoerd. Ook is de luchtverversing (ventilatievoud) in een vliegtuigcabine hoog en wordt de lucht in een vliegtuig elke drie minuten verversd. In het protocol van de luchtvaart is de combinatie opgenomen van triage, gezondheidscheck, het unieke ventilatiesysteem, spreiding waar mogelijk, niet medische mondkapjes en de mogelijkheid om gericht en snel bron- en contactonderzoek te doen, die maakt dat in capaciteitsrestricties voor de luchtvaart niet is voorzien.

Vraag 2

Hoe kijkt u naar artiesten en kunstenaars die zich wanhopig afvragen of ze maar in een vliegtuig moeten optreden om toch voor een groter publiek te mogen spelen?

Antwoord 2

We snappen dat artiesten en kunstenaars met smart uitkijken naar de tijd waarin weer voor een groter publiek gespeeld mag worden. Helaas is het op dit moment nog niet verstandig om grotere evenementen of voorstellingen met veel bezoekers weer toe te staan.

Vraag 3

Als de gezondheidsmaatregelen voor vliegreizen en vliegtuigpassagiers (in van en naar Europa) zijn gebaseerd op richtlijnen van de European Union Aviation Safety Agency (EASA), waarom verschillen de richtlijnen dan zo sterk tussen landen luchthavens en maatschappijen in zowel theorie als praktijk?.

Antwoord 3

De richtlijnen van EASA/ECDC gelden voor heel Europa, maar de implementatie is mede afhankelijk van de lokale voorschriften van de gezondheidsautoriteiten en de specifieke situatie op de betreffende luchthavens. Dit kan leiden tot verschillen in implementatie. Daarnaast kunnen luchtvaartmaatschappijen zelfstandig extra maatregelen nemen. Voor de maatregelen in relatie tot luchtvaart in Nederland wordt verwezen naar de Kamerbrief van 12 juni jl.

Vraag 4

In hoeverre stelt EASA strengere eisen dan de International Air Transport Association (IATA), of worden de regels voor de luchtvaartsector met name door de luchtvaartsector zelf bepaald?

Antwoord 4

De richtlijnen van EASA/ECDC zijn op enkele details strenger dan de aanbevelingen van IATA, bijvoorbeeld ten aanzien van de geadviseerde afstand tussen mensen. De bevoegdheid tot het nemen van gezondheidsmaatregelen ligt bij de gezondheidsautoriteiten van de lidstaten. De lidstaten kunnen bepalen hoeveel uitvoeringsruimte de luchtvaartsector vervolgens krijgt.

Vraag 5

Acht u het in het algemeen verstandig om restrictieve maatregelen te laten bedenken, uitvoeren en handhaven door een commerciële sector in crisis, als die sector zelf het meeste last heeft van die maatregelen die ze geacht worden zichzelf op te leggen? Waarom zou dit wel werken voor de luchtvaart en verder voor geen enkele andere sector?

Antwoord 5

Het is primair aan de sector om protocollen te maken op basis waarvan zij veilig kunnen werken. Dat is een belangrijk uitgangspunt. Dat is ook zo voor de luchtvaartsector. Het RIVM heeft, naast een advies over de veiligheid aan boord van vliegtuigen in verband met COVID-19 ook advies gegeven over de protocollen van de Nederlandse luchthavens en luchtvaartmaatschappijen. De basis voor de protocollen ligt in de EASA- en ICAO- richtlijnen die ook door buitenlandse luchtvaartmaatschappijen en luchthavens worden gevolgd. De Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en luchthavens hebben hun protocollen in lijn met het RIVM-advies gebracht.

De naleving van de richtlijnen vindt plaats door de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen. Als naar het oordeel van de voorzitter van de Veiligheidsregio onvoldoende maatregelen worden getroffen of er vanuit oogpunt

van gezondheidszorg onverantwoorde situaties ontstaan, kunnen aanvullende beperkende maatregelen getroffen worden, zoals het sluiten van delen van bepaalde locaties. Voor nadere informatie verwijs ik u naar de Kamerbrief van 12 juni jl.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/115257

Vraag 6

Speelt het feit dat een vlucht met 30 personen niet rendabel is op enigerlei wijze een rol in het besluit om voor luchtvaart niet dezelfde regels te hebben als voor restaurants, bioscopen en theaters? Op welke manier wordt dit verschil in benadering gerechtvaardigd?

Antwoord 6

Nee. De luchtvaart wordt op een verantwoorde manier opgeschaald. Volksgezondheid en veiligheid staan hierbij voorop. Het RIVM heeft op verzoek van het kabinet geadviseerd over de protocollen van de maatschappijen en luchthavens in Nederland en de sector heeft de bevindingen van de deskundigen van het RIVM verwerkt. Voor een nadere toelichting verwijs ik u naar de kamerbrief van 12 juni jl.

Vraag 7

Waarom verwacht u dat mensen die over symptomen twijfelen wel thuis blijven en hun vakantie mislopen waar ze het hele jaar voor gespaard hebben, maar dit niet zouden doen als ze daarmee een dag naar hun werk zouden missen, als de voornaamste veiligheidsmaatregel eruit bestaat dat mensen die zich ziek voelen uit zichzelf niet gaan reizen? Dus waarom werkt dit beroep op de eigen verantwoordelijkheid wél in het vliegtuig, maar niet in het ov?

Antwoord 7

Mensen hebben een belangrijke eigen verantwoordelijkheid in het voorkomen van verspreiding van het virus. Dat geldt voor mensen die naar hun werk gaan en uiteraard ook voor mensen die willen gaan vliegen. Vanaf 15 juni geldt dat alle inkomende en uitgaande passagiers op Nederlandse luchthavens een gezondheidsverklaring nodig hebben, om te kunnen reizen. Daarnaast dient, bij het inchecken en voor het binnentreden van het vliegtuig, een gezondheidscheck te worden uitgevoerd door het luchtvaartpersoneel. De minister van VWS vraagt de GGD Kennemerland aanvullend om in de zomerperiode op Schiphol risico-gestuurde steekproeven op gezondheidsverklaringen en visuele waarneming uit te voeren op inkomende vluchten om de naleving van deze protocollen te bevorderen. Daarnaast zijn op Nederlandse luchthavens observers van de luchthaven actief, die pro actief handelen om de drie pijlers van het protocol te borgen: 1,5 meter afstand, gezondheid & hygiëne en informatievoorziening.

Vraag 8

Zou het annuleren van vliegtickets, inclusief geld terug regeling niet veel beter georganiseerd moeten worden dan nu het geval is, als een cruciaal onderdeel van de maatregelen is dat mensen thuis blijven als ze klachten hebben? Welke impact denkt u dat het feit dat KLM nog steeds moeilijk doet over de restitutie van tickets heeft op de neiging van passagiers om een vlucht te cancelen?

Antwoord 8

Het kabinet doet een beroep op mensen met gezondheidsklachten die kunnen duiden op besmetting met Covid-19 om thuis te blijven. Dat kan betekenen dat zij geen gebruik kunnen maken van hun vliegticket. De rechten van een passagier

zijn in dat geval primair afhankelijk van het type vliegticket. Daarnaast spelen ook het beleid van de luchtvaartmaatschappij en de voorwaarden van de annuleringsverzekering van de passagier mogelijk een rol.

Luchtvaartmaatschappijen bieden verschillende typen tickets aan waarbij de voorwaarden bij omboeking of annulering verschillen. Meer flexibiliteit betekent een meerprijs, en passagiers maken hierin hun eigen risicoafweging bij het boeken.

Wanneer passagiers met gezondheidsklachten naar de luchthaven gaan om toch de vliegreis te maken, dan kan het zijn dat hen de toegang tot het vliegtuig wordt geweigerd. Op basis van Verordening (EG) Nr. 261/2004 artikel 2 lid j zijn de passagiersrechten bij instapweigering niet van toepassing, omdat weigering plaatsvindt om gezondheidsredenen. Ook in dat geval zijn de rechten van een passagier primair afhankelijk van diens type vliegticket en het beleid van de luchtvaartmaatschappij.

Deze wijze van organiseren, waarbij de risicoafweging ten aanzien van annulering (bv. om gezondheidsredenen) bij de passagier ligt en de markt daarop inspringt met in prijs gedifferentieerde tickets, is gemeengoed in diverse sectoren.

Vraag 9

Wat verwacht u dat er gaat gebeuren met de praktische uitvoering van die aanbeveling, als luchtvaartmaatschappijen de belangrijkste algemene maatregelen, afstand houden "waar mogelijk" moeten toepassen, maar niet zijn gehouden om die mogelijkheid ook te creëren én economisch baat hebben bij het zo vol mogelijk boeken van een vliegtuig? Bent u verbaasd over de manier waarop dit in de eerste dagen dat er weer gevlogen mocht worden is toegepast?

Antwoord 9

Voor de praktische uitvoering van de protocollen zijn de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen zelf verantwoordelijk. Waar het niet mogelijk blijkt om 1,5 meter afstand te houden, zijn Nederlandse luchtvaartmaatschappijen verplicht om er op toe te zien dat de passagiers mondkapjes dragen. Dit is vastgelegd in een aanwijzing.

Het is nog niet precies duidelijk hoe het vliegverkeer zich gaat ontwikkelen. De ontwikkelingen, en daarmee de praktische uitvoering, worden actief gemonitord. Indien daartoe aanleiding bestaat, wordt met de luchtvaartmaatschappijen opnieuw in overleg getreden om te bezien wat nodig is om de gezondheidsrisico's verder te beperken.

Vraag 10

Waarom werkt een (niet-medisch) mondkapje als voldoende alternatief is voor 1,5 meter afstand wel in het vliegtuig en niet in de trein of bus?

Antwoord 10

In het openbaar vervoer zijn niet-medische mondkapjes voorgeschreven. Verder verwijs ik voor het antwoord op deze vraag naar vraag 1.

Vraag 11

Hoe gaat u met maatregelen en handhaving voorkomen dat besmettingen plaatsvinden, als volgens sommigen de fase voor en na de vlucht, douane, luchthavenhoreca et cetera risicovoller is dan de vlucht zelf, en dit deels niet onder internationale maar Nederlandse jurisdictie valt? Of laat u dit ook aan de partijen over die vooral belang hebben bij geen maatregelen?

Antwoord 11

De Nederlandse luchthavens zetten een combinatie van maatregelen in, waarbij de basis ligt in de adviezen die de EASA heeft gegeven en waarbij wordt aangesloten bij het RIVM-advies. Regel is dat op de luchthavens 1,5 meter afstand dient te worden gehouden. Daarvoor zet de sector zich maximaal in, zoals afstandmarkering en het (deels) afzetten van zit-en wachtgelegenheden. Wachtrijen en het aantal mensen dat gelijktijdig aanwezig is worden geminimaliseerd door "flow regulatie" en "wachtrijmanagement". Via informatieschermen en vloerstickers worden mensen actief geïnformeerd over de regel om 1,5 meter afstand te houden. Op plekken zoals de horeca- en winkelvoorzieningen en wachtruimtes worden hier geen uitzonderingen getolereerd. Op sommige momenten en plekken is dat door het type en intensiteit van handelingen op de luchthaven niet altijd mogelijk. In de praktijk betekent dit dat passagiers in ieder geval bij het inchecken, bij de security op de luchthaven en bij het boarden en aan boord een mondkapje moeten dragen. Nederlandse luchthavens zetten ook andere maatregelen in om het risico op besmetting op de luchthaven zo veel mogelijk te beperken, zoals intensieve en frequente schoonmaak van alle gebieden waar passagiers en medewerkers aanwezig zijn. Als naar het oordeel van de voorzitter van de Veiligheidsregio onvoldoende maatregelen worden getroffen of er vanuit oogpunt van gezondheidszorg onverantwoorde situaties ontstaan, kan deze aanvullende beperkende maatregelen treffen zoals (delen van) bepaalde locaties sluiten.

Vraag 12

Komen er aanvullende maatregelen/eisen als blijkt dat de luchtvaart toch een groter risico is dan gehoopt? Wordt dit bijgehouden?

Antwoord 12

De ontwikkelingen worden zowel binnen als buiten Nederland op de voet gevolgd en actief gemonitord. Indien daartoe aanleiding bestaat, wordt met de luchthavens en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen - in samenspraak met de veiligheidsregio's - opnieuw in overleg getreden om te bezien wat nodig is om de gezondheidsrisico's te beperken.

Vraag 13

Wie gaat de afspraken en protocollen handhaven?

Antwoord 13

Zoals aangegeven in de brief van 12 juni 2020 zijn de noodverordeningen op de luchthavens aan zowel de land-als luchtzijde onverkort van toepassing. De luchthavens hebben protocollen opgesteld en deze zijn afgestemd met de betreffende veiligheidsregio's. De naleving vindt plaats door de luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen. Controle op handhaving vindt plaats door de veiligheidsregio en de Koninklijke Marechaussee. Als naar het oordeel van de voorzitter van de Veiligheidsregio onvoldoende maatregelen worden getroffen of er vanuit oogpunt van gezondheidszorg onverantwoorde situaties ontstaan, kan deze aanvullende beperkende maatregelen treffen zoals (delen van) bepaalde locaties sluiten. De minister van VWS vraagt de GGD Kennemerland aanvullend om in de zomerperiode op Schiphol risico-gestuurde steekproeven op gezondheidsverklaringen en visuele waarneming

uit te voeren op inkomende vluchten om de naleving van deze protocollen te bevorderen.

Daarnaast zijn op Nederlandse luchthavens observers van de luchthaven actief, die pro actief handelen om de drie pijlers van het protocol te borgen: 1,5 meter afstand, gezondheid & hygiëne en informatievoorziening. Voor passagiers in een vliegtuig geldt dat aanwijzingen van een gezagvoerder dienen te worden opgevolgd. In voorkomende gevallen is de Koninklijke Marechaussee bevoegd om strafrechtelijk te handhaven.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/115257

Vraag 14

Waar duidt de zin "Er is druk om in Nederland en Europa het vliegverkeer weer te hervatten." uit het Outbreak Management Team (OMT) advies van 14 april op? Door wie is druk uitgeoefend? Hoe beoordeeld u het feit dat het OMT ervaart dat er druk is uitgeoefend?

Antwoord 14

Er wordt momenteel in brede zin bezien hoe de maatregelen in ons land stap voor stap versoepeld kunnen worden wanneer dit vanwege de gezondheidssituatie kan. Het vliegverkeer op een veilige manier hervatten maakt hier onderdeel van uit. Er is geen druk uitgeoefend om het vliegverkeer in Nederland en Europa weer te hervatten. Uiteraard kijken luchthavens en luchtvaartmaatschappijen wel naar mogelijkheden om het vliegen weer mogelijk te maken.

Vraag 15

Waarom heeft noch Schiphol, noch KLM het protocol van EASA over vliegen in coronatijd ondertekend? Gaat u aandringen dat dit snel gebeurt?

Antwoord 15

De protocollen van zowel Schiphol als ook de KLM zijn bekeken door het RIVM. Wij vertrouwen in deze op de deskundigheid van het instituut en zullen dan ook niet aandringen op het ondertekenen van de Europese richtlijnen.

Toelichting:

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van de leden Paternotte, Diertens (beiden D66) en Bruins (ChristenUnie), ingezonden 5 juni 2020 (vraagnummer 2020Z10218) en van Asscher (PvdA), ingezonden 9 juni 2020 (vraagnummer 2020Z10438)

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga