

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

**Kenmerk**

IENW/BSK-2021/22559

**Uw kenmerk**

2021Z00469

Datum 5 februari 2021  
Betreft Beantwoording Kamervragen van de Kamerleden  
Paternotte en Diertens (beiden D66) over besmetting  
aan boord van vliegtuigen

Geachte voorzitter,

Bijgevoegd zend ik u, mede namens de Minister van Volksgezondheid,  
Welzijn en Sport de antwoorden op de Kamervragen van de leden  
Paternotte en Diertens (beiden D66) over besmetting aan boord van  
vliegtuigen.

**Vraag 1**

Bent u op de hoogte van het recent door het Centers for Disease Control and  
Prevention (CDC) gepubliceerde onderzoek Genomic Evidence of In-Flight  
Transmission of SARS-CoV-2 Despite Predeparture Testing, waarin werd  
vastgesteld dat het waarschijnlijk is dat zeven mensen aan boord van een  
vliegtuig vanuit Dubai naar Nieuw-Zeeland zijn besmet met het SARS-CoV-2  
virus?

**Antwoord 1**

Ja.

**Vraag 2**

Kunt u reflecteren op de bevinding dat deze besmettingen hebben plaatsgevonden  
ondanks dat maatregelen aan boord waren genomen zoals voorafgaand aan de  
vlucht testen, het dragen van mondkapjes, het houden van afstand waar dit  
mogelijk was en verdere hygiënemaatregelen?

**Antwoord 2**

Na bestudering van het onderzoek en navraag te hebben gedaan bij het  
Nederlands Lucht en Ruimtevaartcentrum kan het hiernavolgende worden  
vastgesteld.<sup>1</sup> Allereerst werden ten tijde van de vlucht van Dubai naar Auckland  
op 28 en 29 september 2020 de door u genoemde maatregelen niet volledig in  
acht genomen.

Uit het onderzoeksrapport blijkt dat het dragen van een mondmasker door de  
betreffende luchtvaartmaatschappij niet verplicht was gesteld. Het

---

<sup>1</sup> [https://wwwnc.cdc.gov/eid/article/27/3/20-4714\\_article](https://wwwnc.cdc.gov/eid/article/27/3/20-4714_article)

onderzoeksrapport bevat tevens een tabel met specifieke passagiersgegevens. Hieruit blijkt dat twee passagiers geen mondkapje droegen vanaf het moment dat zij hadden plaatsgenomen op hun stoel. Deze twee passagiers hebben vermoedelijk vier andere passagiers (binnen twee rijen) besmet. Een combinatie van factoren, te weten: (1) dat twee passagiers tijdens de vlucht geen mondkapje droegen, (2) het omgevingssysteem circa 30 minuten niet operatief was, waardoor het ventilatiesysteem tijdens de twee uur durende tussenstop in Kuala Lumpur niet naar behoren functioneerde, en (3) de passagiers gedurende de tussenstop het vliegtuig niet mochten verlaten, heeft eraan bijgedragen dat transmissie van het virus heeft plaatsgevonden.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Kenmerk**  
IENW/BSK-2021/22559

### Vraag 3

Komt het op vluchten naar Nederland ook voor dat de Auxiliary Power Units (APU's), ofwel de hulpaandrijvingseenheid waardoor ventilatiesystemen kunnen functioneren, uit worden gezet terwijl er nog passagiers aan boord zijn, bijvoorbeeld bij het tanken op tussenstops zoals bij deze casus het geval was? Zo ja, kunt u reflecteren op de wenselijkheid hiervan, gezien de effecten die dat mogelijk heeft voor het besmettingsrisico van de passagiers aan boord?

### Antwoord 3

Het OMT heeft eerder geadviseerd om filter- en ventilatiesystemen in vliegtuigen optimaal te gebruiken, omdat deze zorgen voor de luchtverversing aan boord om de recirculatie van virussen, zoals het coronavirus te reduceren<sup>2</sup>. Dit houdt in dat ze operationeel moeten zijn vanaf het instappen van de passagiers totdat alle passagiers weer van boord zijn en met regelmaat op werkzaamheid moeten worden gecontroleerd in verband met het coronavirus.

Na navraag te hebben gedaan bij verschillende Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en de Inspectie Leefomgeving en Transport naar het gebruik van de APU kan het hiernavolgende worden gesteld. De APU is een hulpaandrijvingseenheid die energie levert voor functies anders dan de voorstuwing van het vliegtuig, bijvoorbeeld voor de stroomvoorziening en airconditioning. Vanaf het moment dat de motoren draaien, leveren zij de energie voor deze voorzieningen en hoeft de APU niet meer in werking te worden gezet.

Zodra de motoren uitstaan en het vliegtuig aan de grond staat, wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van stroomvoorzieningen op de luchthaven maar kan ook de APU hiervoor zorg dragen.

Daarnaast geeft luchtvaartmaatschappij KLM bijvoorbeeld aan gebruik te maken van natuurlijke ventilatie waar mogelijk, waarbij lucht van buiten naar binnen wordt geblazen. Daarnaast worden tijdens het desinfecteren van vliegtuigen voor natuurlijke ventilatie de deuren opengelaten.

### Vraag 4

Klopt het dat passagiers niet altijd gedurende de hele vlucht een masker op hebben, bijvoorbeeld bij eetmomenten? Zo ja, bent u het ermee eens dat hierdoor de effectiviteit van deze maatregel niet altijd gegarandeerd kan worden?

### Antwoord 4

Het dragen van een mondkapje is één van de maatregelen aan boord van het vliegtuig. In het vliegtuig draagt iedere passagier verplicht een mondkapje

---

<sup>2</sup>. Overwegingen veiligheid t.a.v. Covid-19 aan boord van een vliegtuig van 12 juni 2020, nr. 2020D23739

gedurende de gehele vlucht, maar ook tijdens het in- en uitstappen. Er zijn echter uitzonderingsmomenten waarop het niet mogelijk is om een mondkapje te dragen, bijvoorbeeld bij eetmomenten. De crew houdt toezicht op de mondkapjesverplichting en ziet erop toe dat de eetmomenten zo kort mogelijk duren. De gelaagdheid van maatregelen die zowel aan boord van het vliegtuig als voorafgaand aan het vliegen gelden, zorgen ervoor dat deze kortdurende eetmomenten een minimaal risico opleveren voor een mogelijke verspreiding van het SARS-CoV-2 virus.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Kenmerk**  
IENW/BSK-2021/22559

#### Vraag 5

Deelt u de mening dat deze casus aantoont dat het van groot belang is om zoveel mogelijk effectieve maatregelen naast elkaar te nemen, zodat als er een fout glipt in het handhaven of het naleven van een maatregel, dit niet te veel risico's oplevert met betrekking tot besmettingen? Bent u het ermee eens dat dit vooral wenselijk is bij de zorgelijkere varianten van het SARS-CoV-2 virus zoals de varianten die zijn vastgesteld in het Verenigd Koninkrijk en Zuid-Afrika? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 5

Er worden diverse maatregelen genomen om de risico's op besmetting en verspreiding van het virus op de luchthaven en aan boord van vliegtuigen zoveel als mogelijk tegen te gaan. De luchtvaartmaatschappijen en luchthavens volgen hiertoe de protocollen in de EASA- en ICAO-richtlijnen, die zijn vertaald in de Nederlandse protocollen en in lijn met het RIVM advies. Onderdeel hiervan is de verplichting voor het dragen van een mondkapje in het vliegtuig en op de luchthaven, het houden van 1.5 meter afstand op de luchthaven, incidentele screenings (triage) op de luchthaven en het dringende quarantaineadvies gedurende tien dagen na aankomst in Nederland. Reizigers mogen zich wel na vijf dagen quarantaine laten testen. Indien de uitkomst van deze test negatief is, dan eindigt de quarantaine.

Daarnaast zijn reizigers verplicht een negatieve PCR-test te overleggen, die maximaal 72 uur voor aankomst in Nederland moet zijn afgenomen. Ook moeten alle reizigers uit hoog risicogebieden die per vliegtuig naar Nederland komen vlak voor vertrek een negatieve sneltest uitslag overleggen. Deze test is maximaal 4 uur oud bij het aan het boord gaan. Wanneer een reiziger geen negatieve testuitslagen aan de luchtvaartmaatschappij kan tonen, of wanneer een van de testuitslagen niet voldoet (bijvoorbeeld wanneer deze te oud is), mag diegene niet vliegen.

Bovendien heeft het kabinet aanvullende maatregelen genomen om de verspreiding van het SARS-CoV-2 virus en de (mogelijk) gevaarlijke varianten van het virus tegen te gaan. Het kabinet heeft zodoende vanaf 23 januari 2021 00:01 Nederlandse tijd een vliegverbod voor passagiersvluchten ingesteld voor landen buiten Schengen waarin (mogelijk) gevaarlijke varianten van het virus het meest voorkomen. Het gaat dan om het Verenigd Koninkrijk, Zuid-Afrika, Brazilië, Argentinië, Bolivia, Kaapverdië, Chili, Colombia, Ecuador, Frans-Guyana, Guyana, Panama, Paraguay, Peru, Suriname, Uruguay en Venezuela. Dit vliegverbod geldt tot de verplichte quarantaine voor reizigers is geregeld.

#### Vraag 6

Indien u het hier wel mee eens bent, bent u bereid een extra maatregel in te voeren om het besmettingsrisico verder te verlagen voor landen waar de Zuid-

Afrikaanse en Britse variant van het virus inmiddels prevalent zijn? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer kunnen verdere maatregelen verwacht worden?

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Antwoord 6

Zie antwoord 5. Ik verwijs u verder naar de brief van de minister VWS van 20 januari inzake de maatregelen in het kader van de volksgezondheid.<sup>3</sup>

**Kenmerk**  
IENW/BSK-2021/22559

Vraag 7

Kunt u de status delen van het onderzoek van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) en het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) naar het besmettingsrisico aan boord van vliegtuigen? Klopt het dat hier in eerste instantie op 15 december resultaten van waren verwacht, maar dat deze op het moment van het stellen van deze vragen nog niet zijn ontvangen door de Kamer? Wanneer kan de Kamer de resultaten van het onderzoek verwachten? Minister heeft opgemerkt: hoe zeker is dit? Anders liever over 'naar verwachting in maart spreken'. Wij zoeken dit nog uit en zullen VWS hierover inlichten.

Antwoord 7

In het AO van 25 november 2020 heb ik de Kamer gemeld dat de onderzoekers meer tijd nodig hadden voor dit onderzoek. De metingen zijn verricht en het onderzoek zit in de simulatiefase. Naar verwachting leveren zij medio maart het rapport op, waarna ik de Kamer hierover zal informeren.

Vraag 8

Is het onderzoek uit Nieuw-Zeeland meegenomen in het literatuuronderzoek van het NLR/RIVM-onderzoek? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Het literatuuronderzoek is gedeeld op 15 oktober, voor dit incident bekend werd. Het NLR heeft kennis genomen van het incident, de publicatie gelezen en intern besproken. De studie onderschrijft dat transmissie mogelijk is, maar geeft geen inzicht in de mechanismen van transmissie of de hoogte van het risico. Zie ook antwoord 2.

Vraag 9

Kunt u deze vragen zo spoedig mogelijk maar in elk geval voor het AO Luchtvaart op 4 februari beantwoorden?

Antwoord 9

Het AO Luchtvaart van 4 februari jl. is uitgesteld.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

---

<sup>3</sup> Brief van de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport van 20 januari 2021, 25 295, nr. 912