

Vergaderjaar 2019–2020

**24 804**

**Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart**

**25 295**

**Infectieziektenbestrijding**

**Nr. 134**

**BRIEF VAN DE MINISTERS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER-  
STAAT EN VAN VOLKSGEZONDHEID, WELZIJN EN SPORT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 juni 2020

Het coronavirus, COVID-19, heeft grote gevolgen voor de luchtvaart. De afgelopen periode is het aantal passagiersvluchten van en naar Nederland met meer dan 95% afgenomen. Voor zover er passagiers op reis gingen was dat met name vanwege repatriëring of de uitvoering van vitale beroepen. Nu er (inter)nationaal meer gereisd mag worden is de verwachting dat de vraag naar vliegreizen toeneemt. In deze brief informeren wij u over welke maatregelen er in de luchtvaart zijn en worden getroffen in verband met het COVID-19.<sup>1</sup> Deze aanpak is opgesteld in nauw overleg met de sector en de betrokken veiligheidsregio's.

## **1. Protocollen in lijn met RIVM advies**

Veel van het vliegverkeer is internationaal gereguleerd en daarmee is de nationale speelruimte beperkt. Wat we kunnen reguleren, dat reguleren we op basis van adviezen van experts. Het RIVM (zie bijlage)<sup>2</sup> heeft op ons verzoek advies gegeven over de veiligheid aan boord van vliegtuigen in verband met COVID-19. Ook heeft het RIVM advies gegeven op 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.

<sup>1</sup> Met deze brief geven wij invulling aan de gewijzigde motie van het lid Diertens c.s. (Kamerstuk 25 295, nr. 415).

<sup>2</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

## **2. Mensen met klachten mogen niet vliegen en gezondheidscheck**

Mensen hebben een belangrijke eigen verantwoordelijkheid in het voorkomen van verspreiding van het virus. Dat geldt uiteraard ook voor mensen die willen gaan vliegen: denk goed na, als je gaat, ga verspreid en ga wijs op reis. Personen met klachten passend bij COVID-19, personen die in monitoring zijn vanwege een recent contact met een bewezen patiënt met COVID-19 en personen die een gezinslid hebben met klachten passend bij COVID-19, mogen niet aan boord van een vliegtuig en zijn niet welkom op de luchthavens. Sinds 17 april jl. is een gezondheidsverklaring verplicht voor reizigers uit hoog-risicogebieden.<sup>3</sup> Daarnaast krijgen deze passagiers het dringende advies om 14 dagen in thuisquarantaine te gaan. Dit beleid wordt verlengd tot 1 juli 2020. Binnen de EU, het Schengen-gebied en het VK gelden deze eisen vanaf 15 juni alleen voor passagiers uit Zweden en het Verenigd Koninkrijk, omdat hier naar huidige inzichten de gezondheidssituatie vanwege COVID-19 slechter is dan in Nederland. Het RIVM gaat komende periode elke week kijken naar de epidemiologische risico's in de EU, de Schengenlanden en het VK, en geeft deze informatie aan het Ministerie van Buitenlandse Zaken door voor het updaten van de adviezen. In navolging van het advies van de Europese Commissie van 11 juni verlengt Nederland het inreisverbod voor reizigers van buiten de Schengenzone/EU/VK tot 1 juli 2020. Het gaat om de inperking voor alle niet noodzakelijke reizen van personen vanuit derde landen naar Europa (alle EU-lidstaten, alle Schengenlanden en het VK).

Vanaf 15 juni wordt ingeregeld dat alle inkomende en uitgaande passagiers op Nederlandse luchthavens in het bezit zijn van een gezondheidsverklaring 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 vorm van deze gezondheidscheck wordt nader ingevuld door de luchtvaartmaatschappijen en zoveel mogelijk geharmoniseerd.

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 proactief handelen om de drie pijlers van het protocol te borgen: 1,5 meter afstand, gezondheid & hygiëne en informatievoorziening.

Luchthavens en vliegtuigmaatschappijen geven voorlichting om mensen met klachten ervan te doen weerhouden naar het vliegveld te komen, deze aanpak is in de protocollen van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en luchthavens opgenomen. In de communicatie wordt ook gevraagd om niet onnodig naar de luchthaven te komen de luchthaven is geen ontmoetingsplek.

De noodverordeningen zijn op de luchthaven 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 luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen. Handhaving vindt plaats in eerste instantie met behulp van Boa's, bij ordeverstoring met behulp van de Koninklijke Marechaussee. Als naar het oordeel van de voorzitter van de Veiligheidsregio onvoldoende maatregelen worden getroffen of er vanuit oogpunt van gezondheidszorg

<sup>3</sup> Kamerstukken 24 804 en 25 295, nr. 128

onverantwoorde situaties ontstaan, kan deze aanvullende beperkende maatregelen treffen zoals delen van bepaalde locaties sluiten.

### **3. Maatregelen aan boord van vliegtuigen**

In lijn met het RIVM-advies zetten de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen aan boord een combinatie van maatregelen in. Passagiers worden vooraf geïnformeerd over hygiëneregels en houden aan boord van vliegtuigen de Nederlandse hygiëneadviezen aan. De luchtvaartmaatschappijen voeren tussen de vliegreizen adequate reiniging (desinfectie) van de cabine uit.

Vliegtuigen beschikken over een uniek ventilatiesysteem. Passagiers worden indien mogelijk verspreid in het vliegtuig en de catering en bewegingen in de cabine worden geminimaliseerd. Luchtvaartmaatschappijen beschikken over procedures om aan de hand van stoelbezetting snel personen te kunnen identificeren als bron- en contactonderzoek na een verdenking van besmetting nodig blijkt. Als sluitstuk op de mitigerende maatregelen en conform de internationale richtlijnen wordt het dragen van een niet-medisch mondkapje verplicht voor passagiers. Passagiers dienen voor hun reis meerdere mondkapjes bij zich te hebben, zodat ze deze geregeld kunnen vervangen. Dit voorschrift geldt voor alle luchtvaartmaatschappijen en wordt voor de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen vastgelegd in een aanwijzing van de Minister van VWS.

Het RIVM geeft aan dat hoewel het effect van de ventilatiesystemen in vliegtuigen op de overdracht van COVID-19 niet wetenschappelijk is onderzocht, het plausibel is dat het unieke ventilatiesysteem aan boord een beperking geeft van het risico op eventuele overdracht van COVID-19 tussen passagiers. Deze ventilatiesystemen moeten daarvoor optimaal ingezet worden, wat inhoudt 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.

De combinatie van gezondheidscheck, het unieke ventilatiesysteem, mondkapjes en de mogelijkheid om gericht bron- en contactonderzoek te doen maken dat restricties op capaciteit aan boord niet nodig worden geacht. Deze aanpak wordt gemonitord.

### **4. Maatregelen op de luchthavens**

De Nederlandse luchthavens zetten een combinatie van maatregelen in, waarbij de basis ligt in de adviezen die de EASA heeft gegeven en wordt aangesloten bij het RIVM-advies. Ook op de luchthavens geldt onverkort de regel dat te allen tijde 1,5 meter afstand dient te worden gehouden door eenieder ten opzichte van elkaar. Daarvoor zal de sector alle vereisten maatregelen inzetten, zoals afstand markering en het (deels) afzetten van zit- en wachtgelegenheden. De wachtrijen en het aantal mensen dat gelijktijdig aanwezig is worden in dat kader ook geminimaliseerd door «flow regulatie» en «wachtrijmanagement». Verder worden mensen via informatieschermen en vloerstickers worden mensen actief geïnformeerd over de regel om 1,5 meter afstand te houden.

Ondanks deze maatregelen geven de luchthavens aan dat in verband met de pieken bij aankomst en vertrek en vanwege de internationale eisen gerelateerd aan de veiligheid en de beveiliging op de luchthaven, het handhaven van de 1,5 meter afstand in voorkomende gevallen niet overal en op alle momenten gegarandeerd kan worden. Dit is ook het beeld op andere internationale luchthavens. De toegang en aaneenschakeling van de verschillende beveiligingszones en de handelingen die daarin

plaatsvinden moeten conform Europese richtlijnen worden uitgevoerd.<sup>4</sup> Tegen deze achtergrond is daarom als aanvullende mitigerende maatregel het gebruik van niet-medische mondneuskapjes voorgeschreven voor passagiers. Dit is bedoeld als extra maatregel, voor zover door onverwachte, niet adequaat op de anderhalve meter te managen omstandigheden drukte ontstaat tijdens, bij en op de locatie van het inchecken, de security- en grens processen en het boarden. Te allen tijde zullen in die situaties de Nederlandse luchthavens er op toe dienen te zien dat het niet kunnen realiseren van de 1,5 meter regel op deze locaties tot een minimum wordt beperkt en zo snel mogelijk weer wel wordt verwezenlijkt. En zo lang dat niet het geval is er strikt wordt gehandhaafd op het dragen van mondkapjes. De handhavingsverantwoordelijkheid ligt hier primair bij de luchthavens zelf.

Bij het voorgaande speelt als overweging dat de sector wordt gekenmerkt door zeer intensieve security processen, die uniek zijn voor deze sector en internationaal gereguleerd. Deze vinden plaats in speciaal ingerichte zones die niet zomaar aangepast kunnen worden.

De luchthavens en luchtvaartmaatschappijen sturen zoveel mogelijk op aanbod en spreiding. Daar zitten echter beperkingen aan in verband met de internationale context en regels, onder andere inzake slots en slottijden, en het bestaan van verschillende zones op de luchthaven en bijbehorende afhandelprocedures (Schengen/non-Schengen). Het is hierbij dus cruciaal dat alle partijen er gezamenlijk voor zorgen dat we de 1,5 meter afstand zo goed mogelijk behouden. Hierin hebben de passagiers en de luchthavens een gedeelde verantwoordelijkheid. De 1,5 meter afstand is en blijft de harde regel. Op plekken zoals de horeca- en winkelvoorzieningen en wachtruimtes worden hier geen uitzonderingen getolereerd.

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. Waar mogelijk minimaliseert de luchthaven het aantal contactpunten voor passagiers en bemanningsleden zowel onderling als met apparatuur en machines. Waar dit niet mogelijk is worden plastic afscheidingen geplaatst of worden medewerkers voorzien van persoonlijke beschermingsmiddelen. Ook hier zijn deze maatregelen slechts ter aanvulling dan wel ter vervanging ter plekke van de 1,5 meter regel. Het is de verantwoordelijkheid van de werkgever om te zorgen voor gezonde en veilige arbeidsomstandigheden op de werkvloer. Zowel de werkgever als de werknemer wordt geacht te voldoen aan de Arbeidsomstandighedenwet en de richtlijnen van het RIVM op te volgen. Sectoren worden aanbevolen om na vaststelling van het protocol de arboonderdelen uit het protocol te laten doorwerken in de bestaande arbo-systeem. Concreet betekent dit de Arbocatalogus op branche- of sector-niveau en de risico- inventarisatie- en evaluatie (RI&E) op bedrijfsniveau. De arboonderdelen uit het protocol kunnen als addendum op de Arbocatalogus ter toetsing worden ingediend bij de Inspectie-SZW. De inspectie hanteert hiervoor een versnelde procedure.

## **5. Monitoring als sluitstuk**

Het is nog niet precies duidelijk hoe het vliegverkeer zich gaat ontwikkelen. De ontwikkelingen worden actief gemonitord. Indien daartoe aanleiding bestaat, wordt met de luchthavens en de Nederlandse

<sup>4</sup> Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart.

luchtvaartmaatschappijen – in samenspraak met de veiligheidsregio's – opnieuw in overleg getreden om te bezien wat nodig is om de gezondheidsrisico's te beperken.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

De Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport,  
H.M. de Jonge