

ACHTERGRONDDOSSIER DEBAT

CORONA EN INTERNATIONAAL REIZIGERSVERKEER

10 SEPTEMBER 2020

Versie 0.3

Inhoud

INHOUD.....	2
1. DOSSIER VEILIGHEID EN GEZONDHEID.....	6
A. BASISPRINCIPE EN MAATREGELEN.....	7
Redeneerlijnen.....	7
Redeneerlijn veiligheid en gezondheid.....	7
Redeneerlijn mondkapjes op Schiphol.....	9
Factsheet.....	10
Factsheet handhaving Corona maatregelen.....	10
QenA's aanpak inkomende en uitgaande passagiers.....	14
Welke maatregelen zijn er getroffen voor passagiers om de verspreiding van COVID-19 te voorkomen?.....	14
Is de minister bereid te onderzoeken wat er nodig is om de 1,5 meter in de gehele luchtvaartketen te implementeren, van luchthavens tot vliegtuigen, eventueel stoelen vrij?.....	15
Q&A's maatregelen op de luchthavens.....	17
Waarom gelden de Corona maatregelen niet op luchthavens?.....	17
Waarom wordt er niet handhavend opgetreden op luchthavens?.....	18
Waarom treft Schiphol geen aanvullende maatregelen?.....	19
Q&A's maatregelen bij luchtvaartmaatschappijen.....	20
Welke maatregelen nemen luchtvaartmaatschappijen?.....	20
Wat gaat u doen ten aanzien van de 0,9% van de vliegtuigen die geen HEPA-filter hebben?.....	22
Hoeveel vluchten voert Ryanair deze week naar oranje gebieden uit?.....	23
Er wordt een pilot uitgevoerd met de vrijwillige registratie van contactgegevens voor passagiers uit oranje gebieden. Hoe zorgt u ervoor dat deze passagiers willen meewerken aan deze pilot?.....	24
Er wordt een pilot uitgevoerd met de vrijwillige registratie van contactgegevens voor passagiers uit oranje gebieden. Wanneer is de pilot geslaagd?.....	25
Klopt het dat luchtvaartmaatschappijen desinfecteren met middelen die niet in Nederland zijn toegelaten?.....	26
B. GEZONDHEIDSVERKLARING.....	27
Q&A's over de gezondheidsverklaring.....	27
Wat houdt de gezondheidsverklaring in?.....	27

Wat als een passagier de gezondheidsverklaring niet waarheidsgetrouw invult?.....	29
C. TESTEN.....	30
Redeneerlijn testbeleid.....	30
Q&A's over testen.....	31
Is de teststraat op Schiphol laagdrempelig genoeg? Weten reizigers de teststraat te vinden?	31
Kunt u de testcapaciteit op Schiphol vergroten?.....	32
Wat vindt u van de uitspraak van Rouvoet (GGD) dat testen zonder klachten een averechts effect heeft?.....	33
Wat houden de teststraten in?	34
Als u wist dat de labcapaciteit onder druk stond, waarom heeft u dan Schiphol de opdracht gegeven om daar een teststraat in te richten? Het gaat daar immers om het testen van mensen zonder klachten?.....	35
Kan luchtvaartpersoneel voorrang krijgen bij het testen.....	36
D. QUARANTAINEBELEID.....	37
Redeneerlijn quarantainebeleid reizigers hoog risicogebieden.....	37
Q&A's quarantaineadviezen.....	38
Wat houdt het dringende advies om in thuisquarantaine te gaan in?.....	38
Hoe gaat u ervoor zorgen dat mensen die naar 'oranje' landen zijn geweest zich beter aan de quarantaineregels gaan houden?.....	39
Hoe verhoudt het Nederlandse test- en quarantainebeleid t.a.v. reizigers uit oranje gebieden zich tot het Duitse beleid?.....	41
Hoe verhoudt het Nederlandse test- en quarantainebeleid t.a.v. reizigers uit oranje gebieden zich tot het Belgische beleid?.....	42
E. REISADVIEZEN.....	43
Factsheet Europese samenwerking reisadviezen.....	43
Factsheet – Europese initiatieven over meer coördinatie m.b.t. reisbeperkingen.....	43
Q&A's reisadviezen verantwoordelijkheid IenW.....	46
Wat gaat u doen aan de vluchten die RyanAir tegen dump Prijzen van €5 aanbiedt naar oranje gebieden?.....	46
Het kabinet is met Corendon in gesprek gegaan om vakantievluchten naar Turkije te staken. Andere (Europese) organisaties vliegen wel door. Hoe zorgt de minister ervoor dat er een level playing field is?.....	47
Gaat u actie ondernemen tegen luchtvaartmaatschappijen die naar gebieden met 'code oranje' blijven vliegen en zo hun passagiers voor een dilemma stellen?.....	49
Q&A's reisadviezen verantwoordelijkheid BZ.....	51
Waarom vinden er vluchten plaats van en naar gebieden met een oranje/rood reisadvies?.....	51
Hoe zorgen andere landen ervoor dat mensen niet afreizen naar oranje gebieden? Doen zij dingen anders dan wij? Denk aan checken bij de gate, pop-ups verplichten bij het boeken, etc.....	52
F. ANDERE MODALITEITEN.....	54
Redeneerlijnen.....	54
Redeneerlijn andere modaliteiten internationaal personenvervoer.....	54
G. INTERNATIONAAL.....	56
Redeneerlijn.....	56
Redeneerlijn – Internationale en Europese samenwerking.....	56

Q&A's	57
Hoe verhouden de maatregelen in de luchtvaart zich met het internationaal treinverkeer?..	57
Wat houdt het EU-inreisverbod in?.....	59
Hoe gaat u invulling geven aan de motie om een protocol op te stellen voor vliegverkeer uit niet-Schengenlanden met een groter besmettingsrisico dan Nederland?.....	60
Wat kan de minister meer doen om te zorgen dat maatregelen op vliegvelden en in vliegtuigen binnen Europa gelijk zijn?.....	62
2. DOSSIER NLR/RIVM ONDERZOEK NAAR BESMETTINGSRISICO'S IN VLEGTUIGEN	63
Redenerlijn	64
Tijdslijn	66
Q&A's NLR/RIVM-onderzoek	70
Bent u niet veel te laat begonnen met dit onderzoek?.....	70
Kunt u aangeven wanneer de opdrachten zijn verstrekt aan NLR/RIVM?.....	71
Kunt u uitleggen dat je onderzoek naar schoolgaande kinderen in 7 weken kan doen, maar dat hiervoor, bij zo'n belangrijk onderwerp aangezien we dit virus -als we onszelf met alle opoffering die dat vergt in NL aan de regels houden- met name uit het buitenland importeren (zo leert het voorjaar ook), zo weinig kan worden gedaan in een hele zomer! Hoe is dat mogelijk? Wat vindt de minister daarvan?.....	72
Hoe waren de afspraken met NLR over de inhoud van deze rapportage? Leveren ze wel conform opdracht.....	74
Wat vindt u van het promotiefilmpje dat KLM heeft gemaakt waarin zij hun ventilatiesysteem aanmerken als effectief tegen de verspreiding van COVID-19 terwijl het onderzoek dat nog moet uitwijzen?.....	75
Hoe verhoudt de doorlooptijd van dit onderzoek zich met andere, vergelijkbare onderzoeken?.....	76
Is er bekend hoeveel besmettingen in het vliegtuig hebben plaatsgevonden?.....	77
Is er zicht op besmettingen uit het buitenland en via welk vervoersmiddel de meeste besmettingen binnenkomen in Nederland? Is dat via de lucht?.....	78
Er is een mediabericht geweest dat TUI veel besmettingen aan boord had? Klopt dat en heeft u onderzoek laten doen?.....	79
In de afbakening van het NLR/RIVM onderzoek wordt op de passagiers gefocust en ook op een paar plaatsen in het totale proces van de passagiersstromen. Is het mogelijk ook de crew in mee te nemen en bijvoorbeeld de slurf als mogelijke besmettingsbron?.....	80
3. DOSSIER IMPACT COVID-19 OP LUCHTVAART	81
Factsheets effecten	82
Effecten op economie, bewegingen, en faillissementen.....	82
Effecten op luchtvracht.....	86
Halfjaarbericht Schiphol.....	88
4. DOSSIER LUCHTVAART: DIVERSEN	90
A. SLOTS	91
Q&A's over slots	91
Gaat u inzetten op verlenging van de slot waiver door de Europese Commissie om zo te voorkomen dat airlines 'kunstmatige' vluchten uit te voeren die alleen maar bedoeld zijn om kostbare slots op een luchthaven niet te verliezen?.....	91
Wat kunt u zeggen over het vervolg van de slot waiver na 1 november?.....	93
Zijn er mogelijkheden om het aantal historische rechten nu terug te dringen? Schiphol zonder juridische geschillen de facto te laten krimpen?.....	94

Waarom blijft er sprake van schaarste aan slots?.....	95
B. KLM.....	96
Q&A's over KLM.....	96
Hoe staat het met de steun aan KLM?.....	96
Hoe staat het met de kostenbesparingsmaatregelen bij de KLM en de gesprekken met de vakbonden?.....	97
C. LELYSTAD.....	98
Q&A's over Lelystad.....	98
Het Onderzoeksbureau zegt zelf dat er nieuw onderzoek moet worden gedaan naar autonome groei op Lelystad? Hoe kan de minister dan zeggen van niet?.....	98
Waarom houdt u vast aan de openstelling van Lelystad? Er is toch helemaal gaan vraag naar luchtvaart?.....	99
D. LUCHTVAARTNOTA.....	100
Q&A's over Luchtvaartnota.....	100
Moet de luchtvaartnota worden aangepast als gevolg van COVID-19?.....	100
Is de minister het ermee eens dat het vliegen met halflege vliegtuigen slecht is voor het milieu en klimaat?.....	101
Waarom vliegen er nog nachtvluchten? Dat is toch helemaal niet nodig?.....	102
Wat is uw verwachting van de impact van COVID-19 op de duurzaamheid en veiligheid van de Nederlandse luchtvaart?.....	103
E. PASSAGIERSRECHTEN.....	104
Q&A's passagiersrechten.....	104
Uit de media heb ik vernomen dat u alsnog een nationaal ticketgarantiefonds wil onderzoeken. Kunt u dit voornemen toelichten?.....	104
U heeft de Kamer op 20 juli geïnformeerd dat de ILT met vijf luchtvaartmaatschappijen een interventiegesprek zou voeren over de naleving van Verordening (EG) 261/2004. Wat is hier de stand van zaken van?.....	105
F. SCHIPHOL.....	106
Redeneerlijn.....	106
Redeneerlijn LVB-1/-2.....	106

1.

Dossier
Veiligheid en
Gezondheid

a. Basisprincipe en maatregelen

Redeneerlijnen

Redeneerlijn veiligheid en gezondheid

- Veiligheid staat in de luchtvaart voorop.
- De luchtvaart is internationaal en opereert op basis van internationale richtlijnen.
- Op ons verzoek heeft het RIVM advies gegeven over de veiligheid aan boord van vliegtuigen in verband met Covid-19.
- Daarnaast hebben wij het RIVM verzocht advies te geven op de protocollen van de Nederlandse luchthavens en luchtvaartmaatschappijen.
- De protocollen – opgesteld op basis van de internationale EASA en ICAO richtlijnen – zijn hierop in lijn gebracht met het advies van het RIVM.
- Mensen hebben een belangrijke eigen verantwoordelijkheid in het voorkomen van de verspreiding van het virus. Mensen met klachten mogen niet aan boord van een vliegtuig en zijn niet welkom op de luchthavens.
- Luchthavens en luchtvaartmaatschappijen geven voorlichting om mensen met klachten ervan te weerhouden naar het vliegveld te komen.
- Om hierop te kunnen controleren is een gezondheidsverklaring voor in- en uitgaande reizigers verplicht.
- Daarnaast dient, bij het inchecken en voor het binnentreden van het vliegtuig, een visuele gezondheidscheck te worden uitgevoerd door het luchtvaartpersoneel.
- In lijn met het RIVM-advies zetten de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen aan boord een combinatie van maatregelen in.
- Zo is het dragen van een niet-medisch mondkapje verplicht voor passagiers.

- Vliegtuigen beschikken over een uniek ventilatiesysteem.
Passagiers worden indien mogelijk verspreid in het vliegtuig en de catering en bewegingen in de cabine worden geminimaliseerd.
- Daarnaast voeren luchtvaartmaatschappijen adequate reiniging (desinfectie) van de cabine uit.
- NB Zie aparte redeneerlijn mondkapjes Schiphol.

Redeneerlijn mondkapjes op Schiphol

- In Nederland houden we 1,5 meter afstand en net als de andere sectoren geldt dat ook voor de Nederlandse luchtvaartsector.
- Op sommige momenten en plekken is dat door het type en intensiteit van handelingen op de luchthaven niet altijd mogelijk, zoals bij de incheck en grenscontrole.
- Op deze locaties moeten de passagiers een mondkapje dragen.
- Schiphol adviseert passagiers sinds kort om overal op de luchthaven een mondkapje te dragen.
- Dit advies betekent niet dat een mondkapje passagiers een vrijbrief geeft op de 1,5 meter regel. Die blijft onverkort op de Nederlandse luchthavens van kracht.

- Schiphol heeft een verzoek ingediend om het dragen van een mondkapjes overal op de Nederlandse luchthavens te verplichten.
- De NS heeft een soortgelijk verzoek ingediend voor de treinstations.
- Deze verzoeken worden op dit moment integraal door het kabinet en met betrokken partijen bekeken. Uw Kamer zal zo snel mogelijk een reactie ontvangen.

Factsheet

Factsheet handhaving Corona maatregelen

Handhaving op luchthavens

De Minister van VWS heeft op grond van artikel 7 van de Wet publieke gezondheid, met inachtneming van artikel 39 van de Wet veiligheidsregio's, de voorzitters van de veiligheidsregio's aanwijzingen gegeven om hun bevoegdheden op het terrein van de publieke gezondheid en openbare orde in te zetten om de verdere verspreiding van COVID-19 tegen te gaan. De voorzitters van de veiligheidsregio hebben als vervolg op die aanwijzingen telkens een noodverordening COVID-19 opgesteld, c.q. de noodverordening daarop aangepast op grond van artikel 176 van de Gemeentewet. 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. Voor wat betreft Schiphol geldt de Noodverordening COVID-19 veiligheidsregio Kennemerland. Daarin staat (onder meer) in dat het verboden is zich in de publieke ruimte te bevinden zonder 1,5 meter afstand te houden tot een andere persoon, tenzij er een uitzondering geldt (artikel 2.2 Noodverordening COVID-19 veiligheidsregio Kennemerland).

Op aanwijzing van de Minister van VWS op grond van artikelen 35, 54 en 55 Wet publieke gezondheid een uitzondering bepaald door het dragen van een niet-medische mondneuskapje voor passagiers vanaf 13 jaar te verplichten daar waar de 1,5 meter niet adequaat beheerst kan worden. Dat geldt bij en op de locatie van het inchecken, de security- en grensprocessen, het boarden, de bagage afhandeling en de teststraat.

Het is aan de luchthavens en de aanwezige reizigers om de geldende regels na te leveren. Handhaving vindt plaats in eerste instantie met behulp van BOA's en bij ordeverstoring met behulp van de KMar op basis van een handhavingsinstructie van de veiligheidsregio. Daarbij kunnen boetes worden opgelegd op grond van artikel 443 Wetboek van Strafrecht. 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 op grond van artikel 2.5 Noodverordening COVID-19 veiligheidsregio Kennemerland.

Handhaving inkomende en uitgaande passagiers

Voor alle reizigers is de verplichting van een gezondheidsverklaring geregeld in de bestaande aanwijzing van 30 juni 2020. De minister van VWS heeft op grond van artikel 54, onderdeel b, Wet publieke gezondheid een aanwijzing gegeven aan de voorzitters van de veiligheidsregio's om te controleren op de gezondheidsverklaring van passagiers. Indien de passagier geen ingevulde gezondheidsverklaring kan overleggen of uit de gezondheidsverklaring blijkt dat passagier een gezondheidsrisico met zich meebrengt dan zal de luchtvaartmaatschappij de toegang tot de vlucht ontzeggen. In de praktijk geeft de veiligheidsregio de opdracht aan de luchthavens die het moeten opleggen aan de luchtvaartmaatschappijen. In de aanwijzing van 30 juni is verzocht dat de VR het ministerie van VWS informeert als in de uitvoering een signaal komt dat luchtvaartmaatschappijen geen of onvoldoende uitvoering geven aan de aanwijzing. Dat zou bijvoorbeeld het geval kunnen zijn als er regelmatig reizigers op de luchthaven zijn die geen gezondheidsverklaring hebben.

Als de inkomende passagier beschikt over een verklaring en er geen twijfel is over een mogelijk besmetting, dan kan de passagier zijn reis vervolgen. Indien dat niet het geval is, dan zal er bij aankomst op vrijwillige basis een verdergaande controle plaatsvinden door de GGD Kennemerland met een persoonsgerichte aanpak. De GGD Kennemerland geeft aan dat het tot op heden nog altijd lukt om de verdergaande controle op vrijwillige basis te laten plaatsvinden. Indien de passagier niet vrijwillig wenst mee te werken en de twijfels over een mogelijke besmetting voldoende groot zijn dan behoort een verplichte quarantaine tot de mogelijkheden. Deze situatie heeft zich tot op heden nog niet voorgedaan en de GGD Kennemerland verwacht dat deze

situatie zich in de nabije toekomst ook niet voor zal doen. De KMar zal de GGD Kennemerland in een dergelijke situatie ondersteunen.

Reizigers uit hoog-risicogebieden worden ook dringend geadviseerd om bij aankomst 10 dagen thuisquarantaine in acht te nemen. Naast dat reizigers zich kunnen laten informeren via de netherlandsandyou.nl / nederlandwereldwijd.nl website van Buitenlandse Zaken worden reizigers hier actief op gewezen door de luchtvaartmaatschappijen. Aangezien het gaat om een dringend advies kan er niet gehandhaafd worden op de 10 dagen thuisquarantaine.

Handhaving tijdens vluchten

De minister van VWS heeft op grond van artikel 55, onderdeel b, Wet publieke gezondheid een aanwijzing gegeven aan de vier Nederlandse luchtvaartmaatschappijen om ervoor te zorgen dat dat reizigers vanaf 13 jaar een niet-medisch mondneuskapje dragen in het vliegtuig bij alle inkomende en uitgaande vluchten.

De luchtvaartmaatschappij is verantwoordelijk voor de naleving van deze verplichting door passagiers. Dit kan aan boord van een luchtvaartuig in vlucht met name afgedwongen worden door bevoegdheden van de gezagvoerder. Niet voldoen aan een aanwijzing van de gezagvoerder levert op grond van artikel 96 Regeling Toezicht Luchtvaart een strafbaar feit op. Op grond van artikel 3 Wetboek van Strafrecht kan dat ook aan boord van Nederlandse luchtvaartuigen in het buitenland gehandhaafd worden. Voor buitenlandse luchtvaartmaatschappijen gelden na vertrek uit Nederland in vlucht in beginsel de normen van het land waartoe zij behoren.

Handhaving werkomstandigheden

Bedrijven op de luchthavens, zoals grondafhandeling en exploitanten, hebben op grond van artikel 3 van de Arbeidsomstandighedenwet de

plicht te zorgen voor de veiligheid en gezondheid van hun werknemers en in dat kader dienen de werkgever ook de richtlijnen van het RIVM na te leven. De inspectie SZW ziet op grond van Arbeidsomstandighedenwet toe op (onder meer) de veilige en gezonde werkomstandigheden, waaronder de nalevering de RIVM-richtlijnen, en kan ook handhavend optreden.

QenA's aanpak inkomende en uitgaande passagiers

VRAAG:

Welke maatregelen zijn er getroffen voor passagiers om de verspreiding van COVID-19 te voorkomen?

ANTWOORD:

- Naar aanleiding van de uitbraak van het Corona-virus heeft het kabinet, op basis van het advies van het OMT en het RIVM, besloten dat er sprake is van een zodanige crisissituatie dat het wenselijk is om vier maatregelen voor inkomende passagiers vanuit risicolanden te treffen:
 1. Een verplichte gezondheidsverklaring;
 2. Reizigers kunnen zich bij aankomst in Nederland vrijwillig laten testen;
 3. Reizigers uit hoog-risicogebieden wordt dringend geadviseerd om **10** dagen in thuisquarantaine te gaan;

Een EU-inreisverbod voor alle niet noodzakelijke reizen van personen vanuit hoog risicogebieden.

VRAAG

Is de minister bereid te onderzoeken wat er nodig is om de 1,5 meter in de gehele luchtvaartketen te implementeren, van luchthavens tot vliegtuigen, eventueel stoelen vrij?

ANTWOORD

- In Nederland houden we 1,5 meter afstand en net als de andere sectoren geldt dat ook voor de Nederlandse luchtvaartsector.
- Hier worden door de sector allerlei maatregelen voor getroffen, zoals flowregulatie en het minimaliseren van bewegingen in de cabine.
- Zoals ik uw Kamer heb geïnformeerd kunnen er in de keten op de luchthaven piekmomenten ontstaan bijvoorbeeld tijdens de security- en grens processen waar de 1,5 meter niet overal gegarandeerd kan worden. Dan is het gebruik van een niet medisch mondkapje verplicht.
- 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 en ik zie vooralsnog geen reden voor een aanvullend onderzoek.
- Aanpassingen moeten ook worden gezien in een breder perspectief: zo opereert de luchtvaart in internationale context en wet-en regelgeving.
- Daarnaast zou bij een dergelijk onderzoek ook moeten worden gekeken naar andere vervoersmodaliteiten, in het kader van een

gelijk speelveld. Voor o.a. reizen met de trein, auto en bus is immers een uitzondering op de 1,5 meter gegeven omwille van de openstelling van de samenleving.

Q&A's maatregelen op de luchthavens

VRAAG:

Waarom gelden de Corona maatregelen niet op luchthavens?

ANTWOORD:

- Uitgangspunt op de luchthavens is het naleven van de algemene hygiëneadviezen (handen wassen, hoesten en niezen in je elleboog) en het houden van 1,5 meter afstand.
- Op sommige momenten en plekken is dat door het type en intensiteit van handelingen op de luchthaven niet altijd mogelijk.
- Op deze locaties moeten de passagiers een mondkapje dragen.
- Schiphol adviseert passagiers sinds kort ook op de plaza en in de aankomst- en vertrekhal een mondkapje te dragen. Dit is op andere Europese luchthavens, zoals Frankfurt, Parijs en Londen al gemeengoed.
- Dit advies betekent niet dat een mondkapje de passagiers een vrijbrief geeft op de 1,5 meter regel. Die blijft onverkort op de Nederlandse luchthavens van kracht.

VRAAG:

Waarom wordt er niet handhavend opgetreden op luchthavens?

ANTWOORD:

- Op luchthavens zijn de noodverordeningen onverkort van kracht.
Daar wordt op toegezien en gehandhaafd door de KMAR en BOA's op basis van een instructie van de veiligheidsregio.
- Tegelijkertijd kan op piekmomenten en vanwege de veiligheidseisen op de luchthaven de norm van 1,5 meter niet overal gegarandeerd worden.
- Om bij dit soort drukte de veiligheid en gezondheid te garanderen is het gebruik van niet-medische mondneuskapjes voorgeschreven voor passagiers tijdens het inchecken, de security- en grens processen, bij het boarden, de **bagageafhandeling en de teststraat**.
- In het geval passagiers zich niet aan de regels houden, zullen zij daarop worden aangesproken. Als dit onvoldoende effect sorteert, kan en zal handhavend worden opgetreden.

VRAAG:

Waarom treft Schiphol geen aanvullende maatregelen?

ANTWOORD:

- Schiphol geeft aan zich maximaal in te zetten op zoveel mogelijk spreiding van passagiers.
- Schiphol benoemt daarbij proactieve communicatie en *flow management*.
- Ook worden er bij de security meer lanes ingezet zodat ze passagiers beter kunnen spreiden en er wordt meer personeel op de vloer ingezet om er voor te zorgen dat de passagiers 1,5 meter afstand houden.
- Schiphol geeft verder aan dat de rijen niet aangepast kunnen worden, omdat die anders te lang worden.
- Daarnaast is de toegang en aaneenschakeling van de verschillende beveiligingszones een beperkende factor.
- Verder gelden op de luchthavens aanvullende maatregelen als een gezondheidscheck, een verplichting tot het dragen van mondkapjes op bepaalde plekken, extra schoonmaak en alle standaard hygiënemaatregelen.
- Daarnaast adviseert Schiphol sinds kort de passagiers ook op de plaza en in de aankomst- en vertrekhal een mondkapje te dragen. Het uitgangspunt is en blijft echter de 1,5 meter.
- Met de luchtvaartsector en de veiligheidsregio's houdt de Rijksoverheid een vinger aan de pols zodat er desgewenst extra maatregelen genomen kunnen worden.

Q&A's maatregelen bij luchtvaartmaatschappijen**VRAAG:**

Welke maatregelen nemen luchtvaartmaatschappijen?

ANTWOORD:

- Mensen met klachten mogen niet vliegen.
- Alle inkomende en uitgaande passagiers op de Nederlandse luchthavens dienen in het bezit te zijn van een gezondheidsverklaring.
- Passagiers worden vooraf door de luchtvaartmaatschappijen geïnformeerd over hygiëneregels en houden aan boord van vliegtuigen de Nederlandse hygiëne adviezen aan.
- De luchtvaartmaatschappijen voeren tussen de vliegreizen adequate reiniging van het gehele toestel uit.
- Passagiers worden zoveel als mogelijk verspreid in het vliegtuig en de catering en handelingen door de cabinebemanning worden geminimaliseerd.
- Luchtvaartmaatschappijen beschikken over procedures om aan de hand van stoelbezetting snel personen te kunnen identificeren als bron- en contactonderzoek na verdenking van besmetting nodig blijkt.
- Als sluitstuk op de mitigerende maatregelen is het dragen van een niet-medisch mondkapje verplicht voor passagiers.
- Vliegtuigen moeten voorzien zijn van Universal Precaution Kits met beschermingsmiddelen. Als een passagier tijdens een vlucht symptomen krijgt dan kan de crew maatregelen nemen om verspreiding te voorkomen, dan zal het cabinepersoneel het contact

met de passagiers zoveel als mogelijk vermijden en wordt het vliegtuig na aankomst additioneel schoongemaakt.

VRAAG:

Wat gaat u doen ten aanzien van de 0,9% van de vliegtuigen die geen HEPA-filter hebben?

ANTWOORD:

- NLR concludeert dat voor 0,9% van de vliegbewegingen op basis van de uitgevoerde inventarisatie niet vanuit meerdere bronnen geconcludeerd kan worden of deze zijn uitgevoerd met HEPA-filters aan boord.
- Er kan dus nog niet geconcludeerd worden dat deze geen HEPA-filter hebben.
- Op dit moment laat ik een wetenschappelijk onderzoek uitvoeren **door het NLR en RIVM** naar de besmettingsrisico's van COVID-19 in vliegtuigen en het effect van HEPA-filtering en ventilatiesystemen;
- Een eventueel verbod op toestellen zonder HEPA-filters is de exclusieve bevoegdheid van de EU

VRAAG

Hoeveel vluchten voert Ryanair deze week naar oranje gebieden uit?

ANTWOORD

- Ryanair voert komende week ongeveer 60 vluchten uit naar gebieden waarvoor momenteel een oranje reisadvies geldt.
- EVENTUEEL: daarbij kan de vraag gesteld worden hoe vol de vliegtuigen daadwerkelijk zullen zitten.

VRAAG

Er wordt een pilot uitgevoerd met de vrijwillige registratie van contactgegevens voor passagiers uit oranje gebieden.

Hoe zorgt u ervoor dat deze passagiers willen meewerken aan deze pilot?

ANTWOORD

- De minister van VWS zal uw Kamer hier op zeer korte termijn over informeren. Op dit moment lopen de voorbereidingen om personen die uit hoog-risicogebieden reizen te registeren en deze personen na te bellen om te spreken over de quarantaineperiode.
- Het klopt inderdaad dat dit in eerste instantie om een vrijwillige registratie gaat. Het kabinet onderzoekt de mogelijkheden om dit te verplichten via een wijziging van de Wet Publieke Gezondheid.

VRAAG

Er wordt een pilot uitgevoerd met de vrijwillige registratie van contactgegevens voor passagiers uit oranje gebieden.

Wanneer is de pilot geslaagd?

ANTWOORD

- Binnen een maand na de start van de pilot zal deze geëvalueerd worden. In de evaluatie wordt onder andere ingegaan op:
 - 1) Hoeveel van de reizigers uit hoog-risicogebieden registreert zich vrijwillig?
 - 2) Geven de mensen tijdens het nabellen aan in quarantaine te verblijven?
 - 3) Geven mensen aan het telefoongesprek te waarderen en als nuttig te ervaren?
 - 4) Blijkt uit de gesprekken dat veel mensen met vragen zitten over de quarantaineperiode, en kunnen deze vragen weggenomen worden?
- Op basis van deze antwoorden zal blijken of de pilot geslaagd is, en kan het kabinet besluiten om bijvoorbeeld de registratie te verplichten of de pilot uit te breiden naar andere vervoersmodaliteiten als trein, bus, scheepvaart en auto.

VRAAG

Klopt het dat luchtvaartmaatschappijen desinfecteren met middelen die niet in Nederland zijn toegelaten?

ANTWOORD

- Op dit moment mogen luchtvaartmaatschappijen desinfecteren met 3 middelen die niet in Nederland zijn toegelaten, maar waarvoor tijdelijke vrijstelling is afgegeven door de staatssecretaris van IenW (van 17-8 t/m 12-2-2020).
- De EASA richtlijnen over het Covid-19 gerelateerd desinfecteren van vliegtuigen zijn in Nederland omgezet in nationale regelgeving.
- Hieruit is gebleken dat de desinfectiemiddelen die zijn toegestaan door de vliegtuigfabrikanten en hiermee voldoen aan de strenge eisen van luchtvaartveiligheid en luchtwaardigheid niet zijn toegelaten in Nederland.
- Er is daarom vrijstelling verleend voor 3 door de vliegtuigfabrikanten toegestane middelen, waarvan ook kon worden geconcludeerd dat deze veilig zijn voor mens en milieu en werkzaam tegen COVID.
- Tevens wordt ingezet op het regulier toelaten van de desinfectiemiddelen in Nederland en wordt gekeken of in Nederland toegelaten middelen door de vliegtuigfabrikant kunnen worden toegestaan.

b. Gezondheidsverklaring

Q&A's over de gezondheidsverklaring

VRAAG

Wat houdt de gezondheidsverklaring in?

ANTWOORD

- Uitgaande passagiers:
 - Passagiers die vanaf een Nederlandse luchthaven vertrekken moeten een gezondheidsverklaring hebben ingevuld. Passagiers kunnen via de luchtvaartmaatschappijen en de luchthaven de benodigde informatie krijgen over de gezondheidsverklaring.
 - Zonder een gezondheidsverklaring kun je de reis niet maken.
 - Op de luchthaven zijn *observers* actief die erop letten of de passagiers geen klachten hebben.
 - Momenteel wordt er nog gewerkt aan het digitaliseren van dit proces. NB: verwacht wordt dat dit eind september bij de NL luchtvaartmaatschappijen is ingeregeld.
 - Voor de maatschappijen die ervoor kiezen om de papieren versie te blijven gebruiken wordt gewerkt aan een digitaal PDF formulier dat op de smartphone kan worden ingevuld en getoond.
- Inkomende passagiers:
 - Er geldt dat passagiers direct voor het vertrek een verklaring dienen in te vullen met vragen over gezondheidsklachten die

passen bij COVID-19 en eventuele contacten met (mogelijk) besmette personen .

- Indien passagiers geen verklaring hebben, of klachten hebben die passen bij COVID-19 zal hen door luchtvaartmaatschappijen de toegang tot de vlucht moeten worden ontzegd.
- Bij het volledige digitale proces dat luchtvaartmaatschappijen inregelen, zal de gezondheidsverklaring onderdeel worden van het incheckproces.
- Men krijgt dus geen ticket als zij het formulier niet hebben ingevuld. N.B. dit proces zal naar verwachting eind september zijn ingeregeld.
- Bij aankomst op de Nederlandse luchthaven wordt bij vluchten uit hoog-risico gebieden steekproefsgewijs gevraagd om de gezondheidsverklaring te tonen.

VRAAG:

Wat als een passagier de gezondheidsverklaring niet waarheidsgetrouw invult?

ANTWOORD:

- De passagiers moeten een gezondheidsverklaring hebben ingevuld en ondertekend wanneer ze vanuit Nederland of naar Nederland vliegen.
- Luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en GGD werken samen om zeker te stellen dat alle passagiers de gezondheidsverklaring hebben ingevuld.
- Bij aankomsten uit hoog-risico gebieden kan gevraagd worden aan reizigers om de gezondheidsverklaring te tonen.
- Bij het opvragen hiervan worden reizigers tevens geïnformeerd over de geldende maatregelen in Nederland.
- Als de inkomende passagier beschikt over een verklaring en er geen twijfels is over een mogelijk besmetting kan de passagier zijn reis vervolgen.
- Zo niet, dan zal bij aankomst een verdergaande controle plaatsvinden, waarbij de GGD zal worden betrokken voor een persoonsgerichte aanpak (van het verstrekken van een mondkapje tot onmiddellijke quarantaine).
- Er vindt geen check plaats op het niet juist invullen van de gezondheidsverklaring.

c. Testen

Redeneerlijn testbeleid

- Momenteel wordt onderzoek gedaan naar de meerwaarde van testen van personen zonder klachten in verschillende risicosituaties.
- Inkomende reizigers uit hoog risicogebieden betreft één van de risicosituaties.
- Dit onderzoek wordt nu uitgevoerd d.m.v. een teststraat op Schiphol
- Op basis van de resultaten van dit onderzoek zal worden bekeken of opschaling van de testmogelijkheden voor deze groep personen van toegevoegde waarde is.
- Hierbij wordt ook gekeken naar uitvoeringsaspecten aan de kant van de GGD en de luchthavens.
- Ook andere modaliteiten zullen bij een eventuele latere verkenning worden meegenomen.

Q&A's over testen**VRAAG**

Is de teststraat op Schiphol laagdrempelig genoeg? Weten reizigers de teststraat te vinden?

ANTWOORD

- Ja, dat is het geval
- Iedere reiziger vanuit een land of gebied met een verhoogd coronarisico kan zich vanaf 13 augustus laten testen
- Als er een vliegtuig komt worden reizigers door de GGD actief geïnformeerd over de teststraat en waar deze zich bevindt. De locatie ligt centraal tussen de terminals en is goed bereikbaar.

VRAAG

Kunt u de testcapaciteit op Schiphol vergroten?

ANTWOORD:

- Op dit moment worden er circa 800-1000 mensen getest worden en kunnen er 1200-1400 mensen worden getest.
- De teststraat is van 08:00 's ochtends tot 18:00 geopend. Er zijn tot 27 augustus 8150 mensen getest waarvan ca. 1,5% positief getest is.
- Het testen op Schiphol verloopt dus goed, maar kan vooralsnog niet verder worden opgeschaald. Datzelfde geldt voor testen van reizigers op andere regionale luchthavens.
- Dit komt door de druk op de lab capaciteit, en omdat er nog een onderzoek gaande is naar het effect van de testen van mensen zonder klachten/reizigers.
- De testcapaciteit dient zo efficiënt mogelijk ingezet te worden, en de reizigers op Schiphol zijn daarin niet de belangrijkste groep omdat het gaat om het testen van mensen zonder klachten.
- Toch blijft het testen van reizigers voor een aantal vluchten op Schiphol mogelijk.
- Tevens, mensen moeten hoe dan ook 10 dagen in quarantaine ondanks een negatieve of positieve testuitslag.

VRAAG

Wat vindt u van de uitspraak van Rouvoet (GGD) dat testen zonder klachten een averechts effect heeft?

- Het klopt dat het niet de bedoeling is dat mensen zonder klachten zich moeten laten testen, en dat dit een ongewenst effect heeft op de labcapaciteit die nu onder druk staat.
- De teststraat op Schiphol is echter een onderzoekssetting, dat nog loopt. Daarnaast gaat het hier om een heel specifieke groep, namelijk mensen uit oranje/rode reisgebieden.
- Daarnaast schalen we de teststraat op Schiphol niet verder op wanneer de resultaten van dit onderzoek niet zijn afgerond, en wanneer de labcapaciteit nog onder druk staat.
- Er is hier dus geen sprake van het volledig ongericht testen van mensen

VRAAG:

Wat houden de teststraten in?

ANTWOORD:

- Op dit moment worden er circa 800-1000 mensen getest worden en kunnen er 1200-1400 mensen worden getest.
- De teststraat is van 08:00 's ochtends tot 18:00 geopend. Er zijn tot 27 augustus 8150 mensen getest waarvan ca. 1,5% positief getest is.
- Het testen op Schiphol verloopt dus goed, maar kan vooralsnog niet verder worden opgeschaald. Datzelfde geldt voor testen van reizigers op andere regionale luchthavens.
- Dit komt door de druk op de lab capaciteit, en omdat er nog een onderzoek gaande is naar het effect van de testen van mensen zonder klachten/reizigers.
- De testcapaciteit dient zo efficiënt mogelijk ingezet te worden, en de reizigers op Schiphol zijn daarin niet de belangrijkste groep omdat het gaat om het testen van mensen zonder klachten.
- Toch blijft het testen van reizigers voor een aantal vluchten op Schiphol mogelijk.
- Tevens, mensen moeten hoe dan ook 10 dagen in quarantaine ondanks een negatieve of positieve testuitslag.

VRAAG

Als u wist dat de labcapaciteit onder druk stond, waarom heeft u dan Schiphol de opdracht gegeven om daar een teststraat in te richten? Het gaat daar immers om het testen van mensen zonder klachten?

ANTWOORD

- Toen ik deze opdracht begin augustus gaf stond de testcapaciteit nog niet zodanig onder druk.
- Er was op dat moment wel een stijgende testvraag, maar die was niet zo snel stijgend dat de verwachting was dat de labs de capaciteit niet aan konden.
- De druk op de testcapaciteit komt dus vooral door plotselinge sterke stijging in de testvraag en door de exponentieel stijgende vraag naar bepaalde testmaterialen.
- Dit is ook de reden waarom ik Schiphol op dit moment nog niet de opdracht kan geven om verder op te schalen. Daarnaast is er ook nog een onderzoek gaande naar de effectiviteit van het testen van mensen zonder klachten/reizigers en het effect daarvan op de quarantaine bereidheid.

VRAAG

Kan luchtvaartpersoneel voorrang krijgen bij het testen

ANTWOORD

- Naar aanleiding van verzoeken van verschillende sectoren en de Kamer onderzoekt de minister van VWS op dit moment *of en hoe* vitale beroepen voorrang kunnen krijgen bij het testen. Daarbij denken we aan zorgpersoneel en leraren.
- Er zijn dus geen voornemens om luchtvaartpersoneel met voorrang te testen.
- Alhoewel het begrijpelijk is dat mensen zich snel willen laten testen moeten wij terughoudend zijn met het testen op voorrang. Het is namelijk niet haalbaar om iedereen met voorrang te laten testen.

d. Quarantainebeleid

Redeneerlijn quarantainebeleid reizigers hoog risicogebieden

- Het is nu een dringend advies dat reizigers afkomstig uit hoog risicogebieden waarvoor een oranje reisadvies geldt 10 dagen in thuisquarantaine moeten.
- Mijn collega de Jonge zal een brief over een quarantaineplicht naar verwachting zeer binnenkort aan uw Kamer worden gestuurd.
- In deze brief zal ook worden ingegaan op registratie en nabellen van reizigers uit oranje en rode gebieden.
- Doel van het nabellen van reizigers is om te horen of mensen de quarantaine kunnen naleven en of ze daarbij ondersteuning nodig hebben.

Q&A's quarantaineadviezen**VRAAG:**

Wat houdt het dringende advies om in thuisquarantaine te gaan in?

ANTWOORD:

- De afspraak in Nederland is dat reizigers uit een land met een vanwege corona oranje of rood reisadvies **10** dagen in thuisquarantaine gaan.
- Dit betekent dat, ook als er geen klachten zijn, de woning alleen wordt verlaten indien dat stikt noodzakelijk is.
- Luchtvaartmaatschappijen informeren reizigers over deze maatregel met een brief en flyers met een toelichting.
- Ook is er een instructie aan de luchtvaartmaatschappijen beschikbaar gesteld.

VRAAG

Hoe gaat u ervoor zorgen dat mensen die naar 'oranje' landen zijn geweest zich beter aan de quarantaineregels gaan houden?

ANTWOORD

- Het kabinet bekijkt op dit moment of er een quarantaine- en registratieplicht voor deze groep reizigers kan worden ingevoerd, zodat hierop kan worden gehandhaafd.
- Sinds begin van deze zomer worden reizigers via verschillende kanalen dringend geadviseerd om in thuisquarantaine te gaan als je uit een hoogrisicogebied komt, zoals via:
 - matrixborden langs de snelweg;
 - schermen op treinstations;
 - communicatiemiddelen (e-mail, website, flyers etc.) van de vervoerders zelf;
 - de GGD op luchthavens.
- Daarnaast is er intensief contact geweest met vertegenwoordigers van scholen en werkgevers, zodat ook zij kunnen bijdragen in de naleving van de thuisquarantaine door hun scholieren en werknemers. Ook deze partijen geven aan natuurlijk te willen voorkomen dat het virus zich bij hen verspreidt.
- Vanaf 13 augustus is er op Schiphol een teststraat in gebruik, waar iedereen die terugkomt uit een land of gebied met verhoogde coronarisico's getest kan worden.
- We maken voor deze mensen gelijk een afspraak voor een week later, voor de tweede (controle) test.

- Dit vervangt de quarantaine niet maar kan wel helpen in de naleving ervan.

VRAAG

Hoe verhoudt het Nederlandse test- en quarantainebeleid t.a.v. reizigers uit oranje gebieden zich tot het Duitse beleid?

ANTWOORD

- Iedereen die op vakantie was in het buitenland kan in Duitsland ongeacht symptomen sinds 1 augustus uiterlijk 72 uur na binnenkomst gratis een test krijgen. Deze test kan zowel bij de huisarts of bij de GGD en op specifieke teststations worden afgenomen.
- Op dit moment geldt in Duitsland een 14-daagse quarantaineplicht voor mensen die uit een risicogebied komen.
- Vanaf 8 augustus geldt een testplicht voor iedereen die uit een risicogebied naar Duitsland komt en geen negatief testbewijs op binnenkomst heeft.
- Op Duitse luchthavens worden alle passagiers uit risicogebieden getest als ze geen negatief testbewijs kunnen laten zien. Daar zijn nu al over de hele linie testfaciliteiten op luchthavens.

VRAAG

Hoe verhoudt het Nederlandse test- en quarantainebeleid t.a.v. reizigers uit oranje gebieden zich tot het Belgische beleid?

ANTWOORD

- Voor reizigers die uit een land met code rood (dat zijn in België alle landen buiten de Schengenzone) geldt een testplicht en een quarantaine-plicht.
- Bij luchthavens zelf is geen testmogelijkheid, reizigers worden doorverwezen naar reguliere test-voorzieningen.
- Voor landen of regio's met code oranje (bijvoorbeeld Kroatië, of Noord- en Zuid-Holland en Zeeland) geldt een test- en quarantaine-advies.
- Vanaf 1 augustus geldt voor alle inkomende reizigers (ongeacht vervoermiddel) die langer dan 48 uur in België zullen verblijven de verplichting om online een formulier in te vullen. Op dit formulier moet worden aangegeven waar men zich de 48 uur voor aankomst in België heeft bevonden en moeten contactgegevens worden ingevuld. Dit geldt zowel voor Belgen als voor reizigers uit andere landen.

e. Reisadviezen

Factsheet Europese samenwerking reisadviezen

Factsheet – Europese initiatieven over meer coördinatie m.b.t. reisbeperkingen

- 13 mei jl. heeft de COM een mededeling gepubliceerd met richtlijnen en aanbevelingen om lidstaten te ondersteunen bij het geleidelijk opheffen van beperkende maatregelen t.a.v. het vrij verkeer van personen.
- 11 juni jl. volgde hierop een mededeling van de COM aan het EP en de Raad die lidstaten oproep zo snel mogelijk het vrij verkeer tussen lidstaten te herstellen, mits de epidemiologische situatie dat toeliet.
- 7 augustus jl. heeft de COM n.a.v. recent nieuw ingevoerde reisbeperkingen een brief gestuurd aan alle lidstaten waarin ze lidstaten op een aantal beginselen wijst bij de invoering van dergelijke maatregelen.
- In het verlengde hiervan is de afgelopen weken op EU-niveau een tweetal initiatieven gepubliceerd (door het DUI-VZ, COM) over meer coördinatie van maatregelen van lidstaten die beperkend werken voor het vrije verkeer van personen.
- Beide documenten beogen dat lidstaten bepaalde maatregelen nemen op basis van vaste, op Europees niveau afgestemde en transparante criteria.

Non-paper DUI-VZ (28 augustus)

- Volgens het non-paper van het DUI-VZ zijn er vijf relevante elementen om tot meer coördinatie te komen op EU-niveau.
 - Gebruik van gemeenschappelijke data (aangeleverd door ECDC)
 - Gemeenschappelijke criteria (zoals drempelwaarden en geaccepteerd testbeleid)
 - Zoveel als mogelijk gemeenschappelijke beoordeling van de afgesproken criteria om tot reisadviezen te komen
 - Gemeenschappelijk maatregelenraamwerk (bijvoorbeeld quarantaine- en testbeleid)
 - Communicatie.

Voorstel van COM voor een raadsaanbeveling (7 september)

- Het voorstel van de COM is een uitwerking van de punten uit het non-paper van DUI.
- Het voorstel bevat ten eerste algemene beginselen zoals dat maatregelen worden opgeheven zodra de situatie het toelaat en grensregio's moeten samenwerken
- Vervolgens gaat het voorstel puntsgewijs in op de vijf onderdelen uit het non-paper van DUI-VZ.
- Een aantal opvallende punten na een eerste lezing met VWS, JenV en BZ:
 - De cumulatieve drempelwaarde ligt aanzienlijk hoger dan voor de veilige landenlijst
 - COM stelt voor om op basis van data van ECDC en drempelwaarden lidstaten een kleurcode te geven. Status van deze kaart is onduidelijk en uitdaging wordt wel om dit in lijn te brengen met Nederland beleid.

- Processen voor aanpassingen van reisrestricties lijken te weinig ruimte te laten voor nationale afwegingen en noodproces.
- Voorstel gaat uit van twee hoofdmaatregelen: quarantaine en testen na aankomst. Voorstel spreekt voorkeur uit voor test na aankomst i.p.v. quarantaine.
- Uitzonderingen hierop lijken anders dan uitzonderingen op EU-inreisverbod.
- Voorstel stelt ook registratie van reizigers voor. Voorkeur gaat uit naar digitale organisatie.
- Raadsaanbevelingen zijn juridisch niet-bindend, maar worden wel gezien als richtinggevend.

Proces

- Over beide documenten wordt deze week in Brussel op onderdelen verder overlegd.
- Daar zal Nederland o.a. bovenstaande punten inbrengen.
- Het proces m.b.t. het voorstel voor raadsaanbevelingen is op dit moment nog onduidelijk.
- Na deze week zal daar meer duidelijkheid over zijn. Discussie concentreert zich nu op inhoudelijke inzet van het voorstel.
- Daar zitten behoorlijk wat haken en ogen aan.

Q&A's reisadviezen verantwoordelijkheid lenW

VRAAG

Wat gaat u doen aan de vluchten die RyanAir tegen dump prijzen van €5 aanbied naar oranje gebieden?

ANTWOORD

- De reisadviezen van Buitenlandse Zaken zijn volstrekt helder.
- Niet noodzakelijke reizen naar oranje gebieden worden afgeraden.
- De verantwoordelijkheid ligt bij de reiziger.
- Er gelden geen vliegverboden. Luchtvaartmaatschappijen kunnen naar oranje gebieden blijven vliegen, bijvoorbeeld om noodzakelijk reizen, vervoer van vracht en repatriëring te faciliteren.
- Vakantievluchten zijn niet noodzakelijk en mensen die terugkeren uit oranje gebieden wordt dringend aangeraden 10 dagen in thuisquarantaine te gaan.

EVENTUEEL:

- Daarnaast heb ik, mede op verzoek van uw Kamer, een brief gestuurd aan de ANVR, de VvKR (vereniging van kleinschalige reisorganisaties), de BARIN (koepel van luchtvaartmaatschappijen actief in NL, helaas geen Ryanair) en de vier NL-luchtvaartmaatschappijen (KLM, Transavia, TUI fly en Corendon);
- Ik heb de organisaties in de brief gewezen op de belangrijke rol die zij vervullen om de verspreiding van het coronavirus te voorkomen, ik heb ze opgeroepen om op hun website te verwijzen naar de reisadviezen van het ministerie van Buitenlandse Zaken en reizen naar risicogebieden niet aan te prijzen.

VRAAG

Het kabinet is met Corendon in gesprek gegaan om vakantievluchten naar Turkije te staken. Andere (Europese) organisaties vliegen wel door. Hoe zorgt de minister ervoor dat er een level playing field is?

ANTWOORD

- Aanleiding voor het gesprek met Corendon was het welbewust aanbieden van pakketreizen (lees: vakanties) naar een oranje land, in combinatie met een gratis test om zogezegd niet in quarantaine te hoeven. Dat staat haaks op het kabinetsbeleid.
- Deze week heb ik een brief verstuurd naar reisorganisaties en luchtvaartmaatschappijen waarin ik hen heb gewezen op de belangrijke rol die zij vervullen om de verspreiding van het coronavirus te voorkomen, ik ze heb opgeroepen om op hun website te verwijzen naar de reisadviezen van het ministerie van Buitenlandse Zaken en reizen naar risicogebieden niet aan te prijzen.
- Daarnaast heb ik mij richting de EU transportministers meermaals hard gemaakt voor meer EU coördinatie;
- In eerste plaats gaat het mij om de coördinatie van maatregelen om veilig en gezond te kunnen blijven vliegen;
- De EU heeft een aantal maatregelen getroffen, zoals een EU-inreisverbod, en adviezen uitgegeven, bijvoorbeeld over maatregelen aan boord van vliegtuigen;
- Wij verwelkomen het EU-voorstel van maandag 7 september tot meer coördinatie op EU-niveau van maatregelen die bezien op reisbeperkingen als bijvoorbeeld testbeleid, quarantaine en

reisadviezen.

VRAAG

Gaat u actie ondernemen tegen luchtvaartmaatschappijen die naar gebieden met 'code oranje' blijven vliegen en zo hun passagiers voor een dilemma stellen?

ANTWOORD

- Het kabinet heeft er voor de zomer nadrukkelijk op gewezen dat de vakantie deze zomer anders zou zijn dan anders.
- Dat je een risico loopt als je deze zomer een vakantie boekt in het buitenland.
- Dit geldt niet alleen voor het boeken van een vliegreis, maar bijvoorbeeld ook voor de huur van een vakantiehuisje waar je met de auto naar toe zou gaan.
- De situatie in het buitenland kan ineens veranderen, met als gevolg dat een land van geel naar oranje komt te staan.
- De verantwoordelijkheid voor de gevolgen hiervan liggen echt bij de reiziger zelf. Zoals dat je je goed informeert voor je boekt (hoe zit het met eventuele annulering) en dat je in quarantaine gaat bij terugkomst als een land tijdens jouw verblijf op oranje gaat.
- Ik heb de Kamer in juni geïnformeerd over de rechten van een passagier bij omboeking en annulering. Die zijn primair afhankelijk van het type vliegticket en de bijbehorende vervoersvoorwaarden.
- Daarbij heb ik aangegeven dat diverse luchtvaartmaatschappijen hun omboekingsbeleid hebben versoepeld vanwege COVID-19. Ook heb ik aangegeven dat passagiers een flexibel ticket kunnen aanschaffen of een verzekering kunnen afsluiten. Dat biedt hen meer

mogelijkheden om afschaling naar een geel of groen reisadvies af te wachten.

- Deze week heb ik een brief verstuurd naar reisorganisaties en luchtvaartmaatschappijen waarin ik hen heb gewezen op de belangrijke rol die zij vervullen om de verspreiding van het coronavirus te voorkomen, ik ze heb opgeroepen om op hun website te verwijzen naar de reisadviezen van het ministerie van Buitenlandse Zaken en reizen naar risicogebieden niet aan te prijzen.
- Het kabinet is vanaf het begin helder geweest over reizen naar oranje gebieden: dit doe je alleen als het strikt noodzakelijk is. Een vakantie is dat niet.
- Dat er nog steeds wordt gevlogen op oranje gebieden is om dit noodzakelijke verkeer van personen en goederen te faciliteren.
- Het beperken hiervan zouden betekenen dat dit type reizen, vanwege bijvoorbeeld dringende familieomstandigheden, humanitaire redenen of voor mensen werkzaam in de zorg, niet meer kunnen plaatsvinden.

Q&A's reisadviezen verantwoordelijkheid BZ**VRAAG:**

Waarom vinden er vluchten plaats van en naar gebieden met een oranje/rood reisadvies?

ANTWOORD:

- De vluchten vinden plaats om het vitale transport van goederen en passagiers te faciliteren.
- De verantwoordelijkheid om met deze vluchten mee te reizen ligt bij de reizigers. Middels reisadvies geldt: oranje alleen reizen als dit echt noodzakelijk is, waarbij vakantie-reizen niet noodzakelijk zijn – en voor rood geldt het advies niet af te reizen.
- Het verder beperken van de vluchten zou ertoe kunnen leiden dat noodzakelijke reizen, vanwege bijvoorbeeld dringende familieomstandigheden, humanitaire redenen of voor mensen werkzaam in de zorg niet meer kunnen plaatsvinden.

VRAAG

Hoe zorgen andere landen ervoor dat mensen niet afreizen naar oranje gebieden? Doen zij dingen anders dan wij? Denk aan checken bij de gate, pop-ups verplichten bij het boeken, etc.

ANTWOORD

- Luchtvaartmaatschappijen adviseren reizigers op hun websites nadrukkelijk zich te informeren over de geldende beperkingen;
- De reisadviezen van Buitenlandse Zaken zijn volstrekt helder;
- De verantwoordelijkheid tot het wel of niet aanschaffen van een reisproduct ligt bij de reiziger;
- Luchtvaartmaatschappijen zijn private bedrijven. Lage prijzen aanbieden voor onrendabele producten is marktwerking, waar de overheid niet snel in treedt;
- Ik ken geen Europese landen die het aangaan van een private overeenkomst tussen een passagier en de luchtvaartmaatschappij verder beperken of bemoeilijken **bij vertrek naar oranje gebieden**;
- Verdere restricties naar oranje gebieden in Europa zouden bovendien mogelijk in conflict komen met het vrij verkeer van personen;
- Ik ken ook geen Europese landen waarbij actief door de overheid het doel van de reis naar een oranje risicogebied gecontroleerd wordt bij vertrek;

- Andere Europese landen hebben wel, net als Nederland, restricties en maatregelen **bij binnenkomst uit een oranje gebied**;
- De Europese Commissie heeft op 4 september 2020 een voorstel voor een aanbeveling gedaan aan de Raad voor harmonisatie van de maatregelen bij reizen naar en vanuit risicogebieden. Ook daar zijn er geen restricties op vertrek, wel op binnenkomst.
- De mogelijke restricties op binnenkomst bestaan, net als in Nederland, uit het invullen van een passenger locator card, mogelijke quarantainevoorschriften en/of de mogelijkheid van testen;
- In het beginsel is Nederland voorstander van meer coördinatie van maatregelen in de EU. Er moet altijd wel ruimte zijn om nationaal beslissingen te nemen, gezien de mogelijke situaties in eigen land.

F. Andere modaliteiten

Redeneerlijnen

Redeneerlijn andere modaliteiten internationaal personenvervoer

- Voor alle modaliteiten geldt dat er op een zo'n veilig mogelijke en verantwoorde manier moet worden gereisd.
- De luchtvaartsector heeft hiervoor strikte protocollen opgesteld.
- Deze zijn gebaseerd op internationale richtlijnen en in lijn met het advies van het RIVM.
- Ook voor het internationale trein- en busverkeer zijn protocollen van toepassing.
- Zo moeten trein en buspassagiers (zoals Flixbus en de touringcars) die naar Nederland reizen een niet-medisch mondkapje dragen. Waar mogelijk wordt triage toegepast en gewerkt met een reserverings- en placersysteem.
- In de luchtvaart is er sprake van een zeer uitgebreide combinatie van maatregelen, zoals de gezondheidscheck, de visuele inspectie, het unieke ventilatiesysteem, mondkapjes en de mogelijkheid om gericht bron- en contactonderzoek te doen. We weten hier precies wie waar heeft gezeten in tegenstelling tot bijv. in de trein.
- Er wordt daarnaast actief ingespeeld op internationale ontwikkelingen en adviezen op het gebied van de luchtvaart.
- We hebben goed zicht wat er op onze luchthavens gebeurt.
- Meer dan voor het internationale trein, bus en autoverkeer.
- Dit ligt voor deze modaliteiten een stuk gecompliceerder.

- En is in de praktijk ook niet of nauwelijks te organiseren: dan zou je bijv. automobilisten of treinreizigers aan de grens moeten aanhouden waar ze vandaan komen.
- Zoals in het debat begin augustus aangegeven, wordt er door de Minister van VWS op dit moment gekeken of het via wetgeving mogelijk is om quarantaine dwingender te maken voor reizigers vanuit oranje reisgebieden.

G. Internationaal

Redeneerlijn

Redeneerlijn – Internationale en Europese samenwerking

- Het kabinet verwelkomt initiatieven van lidstaten en de EU voor meer coördinatie wat betreft maatregelen die lidstaten nemen.
- De coördinatie zou zich volgens het kabinet vooral moeten richten op een gemeenschappelijk afwegingskader met eenduidige indicatoren en signaalwaarden.
- Zo moet het voor zowel reizigers als vervoerders helder zijn wat de onderbouwing is van maatregelen die een lidstaat neemt.
- Hier moet echter altijd ruimte zijn voor nationale beslisruimte, omdat de (gezondheids)situatie in ieder land verschillend is en maatregelen niet één op één overgenomen kunnen worden.
- Op dit moment worden in EU-verband diverse initiatieven besproken om op korte termijn tot meer coördinatie te komen.
- De strategie daarbij is vooral wat wél kan om te voorkomen dat men verzandt in complexe competentievraagstukken.

Q&A's

VRAAG

Hoe verhouden de maatregelen in de luchtvaart zich met het internationaal treinverkeer?

ANTWOORD

- Gedeeltelijk is de situatie in de luchtvaart vergelijkbaar met die in het internationale treinverkeer. Op een aantal onderdelen echter niet. Daarom bestaat er echter een aantal verschillen.
- De internationale treinvervoerders hebben maatregelen genomen die in grote lijnen aansluiten bij de richtlijnen van het Europees Spoorwegagentschap die in samenwerking met de sector zijn opgesteld. Deze richtlijnen dienen als een handreiking richting te sector en zijn niet bindend.
- Zo geldt in het internationaal treinverkeer een mondkapjesplicht.
- Ook de 1,5 meter afstand blijft het uitgangspunt op de perrons en stations en waar dat minder goed mogelijk is geldt er een mondkapjesplicht.
- Bij een aantal vervoerders dient een reservering te worden gemaakt waarmee triage en, waar nodig, bron- en contactonderzoek kan worden uitgevoerd
- Vanwege het open karakter van het treinverkeer is dit niet altijd mogelijk.
- Ook het personeel werkzaam op internationale treinen beschikt over beschermingsmiddelen.

Ter achtergrond: Verschillen luchtvaart en internationaal treinverkeer

- In de luchtvaart zijn er meer mogelijkheden om maatregelen te nemen ten aanzien reizigers om verspreiding van het virus tegen te gaan.
- Dit heeft grotendeels te maken met het gesloten karakter van de luchtvaart.
- Zo zijn er goede mogelijkheden tot triage, het laten invullen van een gezondheidsverklaring en kan er bron – en contactonderzoek worden uitgevoerd.
- Daarnaast beschikken vliegtuigen over een uniek ventilatiesysteem inclusief luchtverversing om de circa 3 minuten, speciale luchtstromen en HEPA-filtering.

VRAAG

Wat houdt het EU-inreisverbod in?

ANTWOORD

- Voor reizigers uit landen die niet op de veilige lijst van de EU staan geldt een inreisverbod, tenzij zij vallen onder een uitzonderingscategorie.
- De landen waarvoor geen inreisverbod geldt hebben een betere of gelijkwaardige gezondheidssituatie dan de EU-lidstaten wat betreft COVID-19.
- De lijst van landen waarvoor het inreisverbod kan worden opgeheven wordt herzien indien de gezondheidssituatie in een land op de lijst sterk verslechtert.

VRAAG:

Hoe gaat u invulling geven aan de motie om een protocol op te stellen voor vliegverkeer uit niet-Schengenlanden met een groter besmettingsrisico dan Nederland?

ANTWOORD:

- Voor niet Schengenlanden met een groter bestemmingsrisico dan Nederland geldt een inreisverbod.
- Reizigers uit landen die niet op de veilige lijst staan kunnen alleen naar de EU reizen als zij onder een uitzonderingscategorie vallen.
- Aan boord van vliegtuigen en op luchthavens worden meerdere maatregelen getroffen zoals triage voordat mensen gaan vliegen, het gebruik van mondkapjes, desinfectie tussen vluchten en optimaal gebruik van het ventilatiesysteem aan boord (Kamerbrief 12 juni).
- Voor hoog risicogebieden geldt daarnaast het dringend advies tot **10 dagen** thuisquarantaine en het testen bij klachten.
- Daarnaast **is** in navolging van het OMT advies een teststraat ingericht op Schiphol waar reizigers uit hoog-risicogebieden zich kunnen laten testen.

VRAAG

Wat kan de minister meer doen om te zorgen dat maatregelen op vliegvelden en in vliegtuigen binnen Europa gelijk zijn?

ANTWOORD

- Ik blijf aandringen op harmonisatie, maar de beslissingen over de health related measures blijven een nationale aangelegenheid.
- De zojuist gepubliceerde aanbeveling van de Europese commissie, welke voorgelegd wordt aan de council en binnenkort naar verwachting aangenomen wordt, biedt een verdere harmonisatie van de codering van landen en de mogelijke maatregelen.

2. Dossier

NLR/RIVM onderzoek naar
besmettingsrisico's in
vliegtuigen

Redeneerlijn

- Uw kamer heeft mij begin juni gevraagd om advies te vragen over de verspreiding van het virus in vliegtuigen. Dat is aan het RIVM gevraagd.
- Op 12 juni heb ik uw Kamer geïnformeerd dat het RIVM het plausibel acht dat het unieke ventilatiesysteem een eventuele overdracht van Covid-19 aan boord van vliegtuigen beperkt.
- Tijdens het debat op 18 juni jl. heb ik uw Kamer verzocht een motie aan te houden om onderzoek te laten uitvoeren naar het effect van filter- en ventilatiesystemen.
- Dit omdat ik eerste wilde weten of er al in Europees verband, bijvoorbeeld in het kader van het RAGIDA-project, onderzoek naar wordt verricht en of er in Nederland vliegtuigen landen zonder HEPA filters.
- Op 29 juni heb ik uw Kamer geïnformeerd dat er in internationaal verband door RAGIDA, nog geen onderzoek naar het effect van filter- en ventilatiesystemen op het besmettingsrisico voor COVID-19 in vliegtuigen werd uitgevoerd of werd voorzien.
- Ik heb het belang hiervan met andere Europese landen en EASA besproken, maar dat gaf ook geen zicht op de start van zo'n onderzoek op korte termijn. Daarom ben ik, zoals op 29 juni gemeld, met het NLR en het RIVM in gesprek gegaan om zo'n onderzoek uit te voeren
- Op 1 juli heb ik met uw Kamer het NLR-rapport gedeeld waaruit bleek dat het voor 99,1 % zeker is dat vliegtuigen die in 2019 in Nederland landen beschikken over een HEPA-filter

- Uw Kamer heeft mij eind juni verzocht dit onderzoek voor de zomer te laten starten.
- Zowel het NLR als RIVM zijn begin juli gestart met het opzet van het onderzoek.
- Hier heeft de Kamer begin september een eerste tussenrapportage van ontvangen.
- Het NLR en het RIVM geven aan half oktober met volgende onderzoeksresultaten te kunnen komen.
- Ik vertrouw hierin op de deskundigheid van het NLR en het RIVM. Deze hebben aangegeven dat vanwege de complexiteit en het unieke karakter van dit onderzoek (zoals het verrichten van metingen aan boord van vliegtuigen en hier scenario's op los te laten) maakt dat deze – net als soortgelijke wetenschappelijke onderzoeken – niet binnen enkele weken kan worden afgerond.
- Ik begrijp de wens om snel onderzoeksresultaten te krijgen, maar ik hecht ook aan een zorgvuldig en wetenschappelijk gedegen proces. Met de voorgestelde aanpak en planning is daarin naar mijn overtuiging een juiste balans gevonden.

Tijdlijn

4 juni 2020: Debat over de ontwikkelingen rondom het Coronavirus, met MP, M VWS, M JenV

- Uw Kamer heeft een motie ingediend die de regering verzoekt om zo spoedig als mogelijk het RIVM en virologen advies te vragen over de verspreiding van het virus in vliegtuigen verzoekt de regering om uiterlijk 15 juni een besluit te nemen over regels voor het houden van voldoende afstand in vliegtuigen.
- Op 9 juni stemde uw Kamer voor deze motie, ondanks de appreciatie ontraden (omdat voor deze internationaal opererende sector internationale richtlijnen gelden).

12 juni 2020: Mijn brief over Covid-19 en luchtvaart

- Ik informeer uw Kamer over de maatregelen die er in de luchtvaart worden getroffen i.v.m. Covid-19. Hierin geef ik aan dat het RIVM aangeeft dat het plausibel is dat het unieke ventilatiesysteem aan boord van vliegtuigen een beperking geeft op eventuele overdracht van Covid-19 tussen passagiers.

18 juni 2020: Debat Luchtvaart en Corona

- Tijdens het debat heb ik toegezegd dat, zodra het NLR heeft uitgezocht of er in Nederland vliegtuigen landen zonder HEPA-filter, ik de Kamer daarover zal informeren vóór het zomerreces.
- Ik zei uw Kamer ook toe, dat ik zou inventariseren welk onderzoek wordt uitgevoerd door RAGIDA over gezondheidsrisico's van vliegen.

- Ik verzocht de leden Paternotte/Graus om hun motie die mij verzoekt om vóór de zomer door NLR in samenspraak met RIVM een onderzoek bestaande uit ten minste simulaties en metingen te laten starten aan te houden in afwachting van mijn inventarisatie of in Europees verband al een dergelijk onderzoek loopt of op korte termijn is voorzien.

29 juni 2020

- Ik schreef uw Kamer dat er op het moment van schrijven geen RAGIDA-onderzoek plaatsvond naar het effect van filter- en ventilatiesystemen op het besmettingsrisico voor COVID-19 aan boord van vliegtuigen. Ik apprecieerde de motie van de leden Paternotte/Graus als 'oordeel Kamer'. Ik schreef dat ik mij zou inspannen om een dergelijk onderzoek in Europees verband te laten uitvoeren. Ik gaf bovendien aan dat ik met NLR en RIVM in gesprek was over de uitvoering van een dergelijk onderzoek, waarbij afstemming met internationale partners werd gezocht.

Tussen 18 juni 2020 en 30 juni 2020

- Ik heb direct vanaf het debat op 18 juni contact gezocht met het NLR en het RIVM inzake de uitvoering van de motie en hun mogelijkheden voor een nader onderzoek.
- Ik ben parallel begonnen met het formele inkooptraject voor het onderzoek. Tegelijkertijd hebben wij aangegeven richting het NLR en het RIVM dat - gelet op de urgentie - het formele inkooptraject geen belemmering mocht zijn om alvast met het nodige/mogelijke werk te starten. Zowel het NLR en het RIVM waren hiermee akkoord.

30 juni 2020: Stemmingen

- De (gewijzigde) motie van de leden Paternotte/Graus die mij verzoekt om vóór de zomer door NLR in samenspraak met RIVM een onderzoek bestaande uit ten minste simulaties en metingen te laten starten werd aangenomen. Bovendien verzocht deze motie mij om uw Kamer vóór het zomerreces te informeren over het NLR-onderzoek naar welke vliegtuigen geen HEPA-filter aan boord hebben.
- In de gewijzigde motie werd verzocht om voor het einde van het zomerreces de eerste bevindingen en de stand van zaken van het onderzoek met de Kamer te delen. Dit stond niet in de eerste versie van de motie en ik heb over (de haalbaarheid van) deze planning geen oordeel gegeven aan de Kamer

1 juli 2020

- Ik verstuurde uw Kamer het NLR-onderzoek waaruit bleek dat het voor 99,1% van de vliegtuigen die in 2019 landden in Nederland zeer waarschijnlijk is dat zij een HEPA-filter aan boord hadden.

Eerste drie weken van juli 2020

- Het NLR en het RIVM werken aan het definiëren van de onderzoeksopzet.

17 juli 2020

- Ik heb aan het NLR en het RIVM formeel verzocht om een offerte aan te leveren.

Begin augustus 2020

- Het NLR en het RIVM beginnen met de uitvoering van het onderzoek.

17 augustus 2020

- De formele opdracht van tranche 1 is verstrekt aan het NLR.

26 augustus 2020

- De formele opdracht van tranche 1 wordt verstrekt aan het RIVM.

2 september 2020

- NLR/RIVM levert een eerste tussenrapportage van het onderzoek aan. Ik verstuur deze tussenrapportage naar de Kamer.

Q&A's NLR/RIVM-onderzoek**VRAAG**

Bent u niet veel te laat begonnen met dit onderzoek?

ANTWOORD

- Op 12 juni heb ik uw Kamer geïnformeerd dat het RIVM het plausibel acht dat het unieke ventilatiesysteem een beperking geeft van het risico op besmettingen aan boord.
- Op 18 juni heb ik verzocht een motie aan te houden om het NLR en het RIVM onderzoek te laten doen, omdat ik eerste wilde weten of er al in Europees verband door Ragida hier onderzoek naar is verricht en of er in Nederland vliegtuigen landen zonder HEPA filters.
- In de tussentijd ben ik met het NLR en het RIVM wel al in gesprek gegaan over de contouren van een dergelijk onderzoek, omdat uw Kamer mij heeft verzocht dit onderzoek voor de zomer te laten starten.
- Nederland loopt hierin voorop en er wordt ook vanuit EASA en andere landen met interesse uitgekeken naar de uitkomsten.

VRAAG

Kunt u aangeven wanneer de opdrachten zijn verstrekt aan NLR/RIVM?

ANTWOORD

- De officiële offertetrajecten hebben doorgaans een lange doorlooptijd van enkele maanden.
- Vanwege de urgentie van dit onderzoek wilde ik daar niet op wachten, waardoor ik nog voordat de motie van de Kamer werd aangenomen (30 juni) contact heb gezocht met NLR en RIVM over het onderzoek.
- We hebben het NLR en het RIVM gevraagd om het onderzoek alvast voor te bereiden en niet te wachten op de afronding van het officiële offertetraject.
- Beide partijen zijn daarmee akkoord gegaan.
- Het NLR en het RIVM waren zodoende al aan de slag voordat de formele opdracht van tranche 1 is verstrekt aan het NLR op 17 augustus en aan het RIVM op 26 augustus.
- De tussenrapportage die uw Kamer heeft ontvangen op 2 september jl. is dan ook niet het werk van enkele weken, maar enkele maanden

VRAAG

Kunt u uitleggen dat je onderzoek naar schoolgaande kinderen in 7 weken kan doen, maar dat hiervoor, bij zo'n belangrijk onderwerp aangezien we dit virus -als we onszelf met alle opoffering die dat vergt in NL aan de regels houden- met name uit het buitenland importeren (zo leert het voorjaar ook), zo weinig kan worden gedaan in een hele zomer! Hoe is dat mogelijk? Wat vindt de minister daarvan?

ANTWOORD

- Navraag bij het RIVM leert dat het onderzoek naar de rol van kinderen in de verspreiding van het virus al twee maanden loopt en nog niet is afgerond.
- Het onderzoek gaat over de verspreiding aan boord van vliegtuigen.
- Het RIVM heeft eerder gesteld dat het plausibel is dat de maatregelen aan boord in combinatie met het unieke ventilatiesysteem, inclusief luchtverversing om de drie minuten, verticale luchtstromen en HEPA-filters, een beperking heeft van het risico op eventuele overdracht.
- De praktijk van de afgelopen maanden heeft dit bevestigd.
- Ik vertrouw hierin op de deskundigheid van het NLR en het RIVM.
- Er zijn verschillende factoren die extra aandacht krijgen in het onderzoek en daarmee mogelijk bijdragen aan een langere doorlooptijd. Zo variëren de cabinecondities met de vluchtfase, is er een hoge verversingssnelheid van de lucht als gevolg van de ventilatiesystemen en wijken de cabinecondities als temperatuur, druk en luchtvochtigheid af van de situatie op de grond.

- Deze unieke factoren en complexiteit maken dat het onderzoek, inclusief metingen aan boord van vliegtuigen en de verschillende scenario's hierbij – net als soortgelijke wetenschappelijke onderzoeken – niet binnen enkele weken kan worden afgerond.

VRAAG

Hoe waren de afspraken met NLR over de inhoud van deze rapportage? Leveren ze wel conform opdracht.

ANTWOORD

- De inhoudelijke opdrachtverstrekking is gebaseerd op de motie en vraagt feitelijk en objectief inzicht in de bestemmingsrisico's aan boord van vliegtuigen in tijden van Covid-19, inclusief gedegen metingen, simulatie en literatuuronderzoek.
- Er wordt volgens opdracht geleverd.

VRAAG

Wat vindt u van het promotiefilmpje dat KLM heeft gemaakt waarin zij hun ventilatiesysteem aanmerken als effectief tegen de verspreiding van COVID-19 terwijl het onderzoek dat nog moet uitwijzen?

ANTWOORD

- De wijze waarop KLM en anderen bedrijven reclame maken is aan hen;
- Op basis van een advies van het RIVM zijn er in Nederland maatregelen getroffen om ervoor te zorgen dat er verantwoord gevlogen kan worden. Het HEPA filter is één van die maatregelen.
- Mocht iemand een klacht hebben over een reclame dan is er de onafhankelijke Stichting Reclame Code dit in behandeling kan nemen.

VRAAG

Hoe verhoudt de doorlooptijd van dit onderzoek zich met andere, vergelijkbare onderzoeken?

ANTWOORD

PM

VRAAG

Is er bekend hoeveel besmettingen in het vliegtuig hebben plaatsgevonden?

ANTWOORD (afgestemd met VWS)

- Volgens het RIVM is de kans heel erg klein om besmet te raken in het vliegtuig.
- Uit honderden bron- en contactonderzoeken in vliegtuigen, blijkt dat mogelijk slechts in enkele gevallen iemand besmet is geraakt in het vliegtuig.
- Het moment van besmetting is echter niet met zekerheid te zeggen, deze personen kunnen bijvoorbeeld ook op de luchthaven of in het land van vertrek besmet zijn geraakt.

VRAAG

Is er zicht op besmettingen uit het buitenland en via welk vervoersmiddel de meeste besmettingen binnenkomen in Nederland? Is dat via de lucht?

ANTWOORD

- Ongeveer 12% van de gevallen die de afgelopen week positief getest werden waren in de twee weken daarvoor in het buitenland.
- Het RIVM houdt niet bij met welk vervoersmiddel zij hebben gereisd.

VRAAG

Er is een mediabericht geweest dat TUI veel besmettingen aan boord had? Klopt dat en heeft u onderzoek laten doen?

ANTWOORD

- Het betrof een vlucht van TUI Airways en valt binnen de TUI Group waar ook TUI fly NL onderdeel van uitmaakt.
- Het betrof een Engelse AOC houder waar de Nederlandse wet- en regelgeving niet op van toepassing is.
- Eventueel:
 - Ik heb wel navraag gedaan.
 - Het betrof een vlucht van Zakynthos (Griekenland) naar Cardiff (Verenigd Koninkrijk) op 25 augustus jongstleden.
 - Er heeft onderzoek plaatsgevonden door TUI en de gezondheidsautoriteiten naar de specifieke vlucht. Daarbij zijn geen overtredingen van de wettelijke richtlijnen geconstateerd.
 - Wel bleek dat passagiers die zich niet aan de regels hielden een gelijksoortige reis hadden geboekt en allemaal afkomstig waren uit hetzelfde hotel. Tot nader order is dit hotel uit de verkoop gehaald.

VRAAG

In de afbakening van het NLR/RIVM onderzoek wordt op de passagiers gefocust en ook op een paar plaatsen in het totale proces van de passagiersstromen. Is het mogelijk ook de crew in mee te nemen en bijvoorbeeld de slurf als mogelijke besmettingsbron?

ANTWOORD

- Ik hecht grote waarde aan een gedegen kwalitatief onderzoek
- Tegelijkertijd wil ik ook zo spoedig mogelijk de resultaten van dit onderzoek hebben
- NLR/RIVM hebben op basis van de eerste resultaten van de literatuurstudie fasen in de vlucht en het passagiersproces aangewezen die het meest relevant lijken om in detail te onderzoeken.
- Om ervoor te zorgen dat het onderzoek vóór het einde van het jaar kan worden afgerond is gekozen om het te beperken tot de situatie in het vliegtuig. [Daar kan de anderhalve meter afstand immers niet, of niet altijd, gehandhaafd worden.]
- Dat betekent niet dat plekken buiten het vliegtuig, zoals de slurf, niet ook van belang kunnen zijn.
- Ik wil de instituten vragen of er ruimte is om deze plekken mee te nemen onder de voorwaarde dat het niet tot een vertraging leidt, of de mogelijkheden van aanvullend onderzoek op korte termijn te verkennen.

3. Dossier

Impact COVID-19 op
Luchtvaart

Factsheets effecten

Effecten op economie, bewegingen, en faillissementen

Aantallen en bewegingen

- Eurocontrol: herstel in het aantal vliegtuigbewegingen in Europa lijkt sinds medio augustus te stagneren rond de -51% t.o.v. 2019.
- Eurocontrol: er ontstaat toenemende onzekerheid over de periode september/oktober nu een aantal maatschappijen (Ryanair/EasyJet) beschikbare capaciteit weer terugschroeft.
- Eurocontrol: herstel van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol zet *licht* door; eerste week september -45,4% t.o.v. 2019.
- Schiphol: in H1 2020 registreerde Schiphol een afname van het aantal passagiers met 62,1% tot 13,1 miljoen (H1 2019: 34,5 miljoen).
- Schiphol: voor heel 2020 verwacht Schiphol een afname in aantallen passagiers tussen 55% en 72% ten opzichte van 2019.
- Schiphol: het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol is in H1 2020 met 52,1% gedaald naar 115.952 (H1 2019: 242.107). Het vrachtvolume laat een daling zien van 14,5% naar 656.000 ton (H1 2019: 767.000 ton).
- KLM: de beschikbare capaciteit is met meer dan 50% gedaald en het aantal passagiers met meer dan 60% naar 8,1 miljoen voor de KLM Groep. Cargo presteerde relatief goed: het aantal ton vervoerde vracht bedroeg 229.550, een afname van 22,3%.
- IATA: bezettingsgraden in Europa blijven laag; 60,9% t.o.v. 89,0% in 2019.

Economisch effecten (direct en indirect)

- KLM: het operationele resultaat kwam in H1 2020 uit op een verlies van € 768 miljoen, t.o.v. een winst van € 223 miljoen in H1 2019. Een daling van bijna 1 miljard.
- KLM heeft het over een vermindering van 4.500 arbeidsplaatsen voor KLM en dochter-ondernemingen. Met de reorganisatie hoopt de maatschappij 650 miljoen euro te besparen.
- Schiphol: het nettoresultaat voor H1 2020 kwam uit op een verlies van 246 miljoen euro, vergeleken met een winst van 133 miljoen euro in H1 2019.
- Schiphol: de impact op de werkgelegenheid is nog onzeker, maar verwacht wordt dat het zal gaan om enkele honderden functies op het totale personeelsbestand van +/- 3.000.
- Centraal Planbureau (CPB): in de basisraming, die ervan uitgaat dat er geen grootschalige nieuwe contactbeperkingen nodig zijn, krimpt de economie in 2020 met 5%, gevolgd door 3% groei in 2021. De werkloosheid loopt op richting 7% in 2021.
- Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) verwacht een daling van de uitstoot in 2020. Bij een kortdurende crisis (herstel vanaf Q3) 6-7Mton CO₂ in 2020, bij een langdurige crisis (dieptepunt Q3) 15-17,5 Mton CO₂ in 2020.
- Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) is de werkloosheid in Nederland opgelopen van 3,6% in mei naar 4,5% in juli.

Reisgedrag (KiM, Pbl).

- KiM: het reisgedrag van Nederlanders zal blijvend veranderen. Bijna een derde van de respondenten die vóór de crisis wel eens

met het openbaar vervoer reisde, zegt in de toekomst minder gebruik daarvan te zullen maken. Slechts 8 procent denkt méér gebruik van het ov te gaan maken.

- KiM: steeds meer mensen verwachten minder te zullen gaan vliegen. Momenteel verwacht 38% van de mensen met vliegervaring in na de coronacrisis minder te gaan vliegen. Dit aandeel lag op 20% aan het begin van de coronacrisis.
- Natuur&Milieu: vijftig grote Nederlandse werkgevers hebben samen met Natuur & Milieu de Vliegwijzer gepresenteerd; het stappenplan om het zakelijk reizen per vliegtuig aan banden te leggen. De Coronacrisis zou het moment zijn om met alle nieuwe inzichten en ervaringen het reisbeleid voor de toekomst te bepalen.
- Uit een survey van IATA blijkt dat 47% van de respondenten twee maanden na controle over het virus weer bereid is te vliegen, 36% van de respondenten verwacht dat dit zes maanden, 14% langer dan een jaar.

•

Faillissementen

Aantal faillissementen direct gerelateerd aan de coronacrisis:

- Air Italy (Italië)
- Flybe (Verenigd Koninkrijk)
- Level Europe (Oostenrijk)
- Virgin Australia (Australië), inmiddels doorstart
- LATAM Airlines Group (Chili)
- Avianca Holdings (El Salvador)

Faillissementen van airlines die een slot op Schiphol hadden in 2019 en 2020

- Adria Airways
- Atlas Global
- Air Mauritius
- Jet Airways
- Flybe (relatie met Corona)

Effecten op luchtvracht

Achtergrond

IenW heeft sinds april een tijdelijk verruimde beleidsregel geregeld en ongeregeld luchtvervoer ingevoerd en verschillende malen tussentijds verlengd die tot 1 september gold.

Hiermee konden onder bepaalde voorwaarden extra vrachtluchten via Schiphol opereren ten behoeve van Covid-19 gerelateerd vervoer en konden extra passagiersvluchten worden toegestaan ten behoeve van repatriëring.

DLV heeft de sector gepeild of mogelijke verlenging weer gewenst was gelet op de huidige ontwikkelingen van de markt. Hieruit bleek dat KLM geen voorstander meer is van het nogmaals verlengen van de beleidsregel. EVO Fenedex, ACN en Schiphol waren onder bepaalde voorwaarden wel tentatief voorstander van verlenging van het huidige beleid

Laatste stand van zaken

- De Minister is akkoord gegaan met het voorstel om de tijdelijk verruimde beleidsregel niet meer te verlengen voor de periode na 1 september.
- Uit de Schiphol cijfers van de laatste weken blijkt dat de vrachtmarkt weer geleidelijk aan aantrekt maar nog wel instabiel is. Zo lag het totaal tonnage aan vervoerde vracht via Schiphol in juli 2019 op +/- 129 ton en in juli 2020 al op 119 ton (-7.4%), terwijl het verschil tussen juni 2019 en juni 2020 nog op 123 vs 108 ton lag (-12.7%), *bron AAS Traffic analysis & forecasts*).

- Daarnaast blijkt uit de analyse van IenW dat het aantal Covid-19 gerelateerde aantal vracht- en repatriëringsvluchten dat de laatste weken onder dit tijdelijk verruimde regime zijn goedgekeurd ook sterk afgenomen is t.o.v. de maanden daarvoor.
- IenW onderschrijft de analyse van Schiphol, ACN, en Evofenedex dat er sprake is van een onzekere markt, waarbij veel zal afhangen van de vraag hoe deze zich in de komende periode gaat ontwikkelen gelet op de wereldwijde ontwikkelingen van het Covid-19 virus.
- IenW onderkent ook dat het tijdelijk verruimde beleid noodzakelijk kan blijken voor het extra vervoer dat nodig zal zijn zodra er een Covid-19 vaccin op de markt komt. Zodra het vaccin op de markt komt, kan het tijdelijk verruimde beleid weer worden ingevoerd.
- IenW zal met de luchtvaartsector de komende periode de markt goed te blijven monitoren om te bezien hoe deze zich ontwikkelt. Als daaruit blijkt dat de vraag naar repatriëringsvluchten en Covid-19 gerelateerde vrachtluchten weer toeneemt, kan het tijdelijke verruimde regime in samenspraak met de sector op korte termijn weer worden ingevoerd.

Kader

- Besluit ongeregeld luchtvervoer
- Beleidsregel vergunningen geregeld en ongeregeld vervoer.

Halfjaarbericht Schiphol

- Uit de cijfers blijkt dat zoals verwacht veel minder vluchten zijn uitgevoerd dan gebruikelijk. Dit heeft geleid tot een negatief bedrijfsresultaat van de Royal Schiphol Group over de eerste zes maanden van dit jaar.
- Schiphol heeft zich aan de nieuwe situatie aangepast door de operatie af te slanken en een deel van de terminal te sluiten. Ook heeft Schiphol de bedrijfslasten teruggedrongen en is in aanmerking gekomen voor de Noodmaatregel Overbrugging Werkgelegenheid (NOW1-regeling toegekend en NOW2-regeling aangevraagd).

Gevolgen

- Voor 2020 verwacht Schiphol Group nu een afname in aantallen passagiers tussen 55% en 72% ten opzichte van vorig jaar.
- Schiphol streeft er daarom naar om in 2021 en 2022 de totale bedrijfslasten te verlagen met 20 tot 25%.
- Schiphol heeft aangegeven dat dit betekent dat het aantal banen binnen Schiphol Group naar verwachting met enkele honderden zal afnemen (totaal personeelsbestand is ongeveer 3.000). Schiphol heeft aangegeven dat de Centrale Ondernemingsraad om advies zal worden gevraagd over de organisatorische aanpassingen en dat met de vakbonden een sociaal plan zal worden opgesteld.

- Daarnaast heeft Schiphol enkele andere maatregelen genomen. Het dividend voor aandeelhouders en de variabele beloning voor het management over 2019 wordt niet uitgekeerd. Ook zijn een aantal projecten (bijvoorbeeld bouw nieuwe terminal) uitgesteld.
- Schiphol Group is een zelfstandig bedrijf. Het is aan de directie en de aandeelhouders om een strategie uit te zetten en om te gaan met de veranderende omstandigheden. Ik heb daar als minister van Infrastructuur en Waterstaat verder geen oordeel over.

4. Dossier luchtvaart: diversen

A.Slots

Q&A's over slots

VRAAG

Gaat u inzetten op verlenging van de slot waiver door de Europese Commissie om zo te voorkomen dat airlines 'kunstmatige' vluchten uit te voeren die alleen maar bedoeld zijn om kostbare slots op een luchthaven niet te verliezen?

ANTWOORD

- Ik ben blij dat de Europese Commissie bij het uitbreken van de crisis snel heeft gehandeld door een tijdelijk uitstel te geven van de 'use it or lose it regel'.
- Dit heeft gezorgd voor rust bij de airlines doordat ze wisten dat ze hun slots in het komende jaar niet zullen kwijtraken.
- Sectorpartijen hebben bij de Europese Commissie aangedrongen op verlenging van de 'slotwaiver' voor het komende winterseizoen met aanvullende condities.
- De aanvullende condities zijn nodig om misbruik te voorkomen. Gedacht kan worden aan het niet op tijd teruggeven van slots.
- De Europese Commissie komt half september met een voorstel voor verlenging van de termijn en is parallel hieraan gestart met een openbare consultatie voor het opnemen van additionele condities in de Slotverordening.
- Omdat alle lichten in Brussel op groen lijken te staan wacht ik de voorstellen van de Commissie voor nu af.

- Optioneel: De openbare consultatie voor het opnemen van additionele condities om gebruik te kunnen maken van de uitzonderingsgrond staat los van de algehele herziening van de slotverordening. Dat traject start naar verwachting in 2021.

VRAAG

Wat kunt u zeggen over het vervolg van de slot waiver na 1 november?

ANTWOORD

- Sectorpartijen hebben bij de Europese Commissie aangedrongen op verlenging van de slotwaiver voor het komende winterseizoen met aanvullende condities.
- De aanvullende condities zijn nodig om misbruik te voorkomen. Gedacht kan worden aan het niet op tijd teruggeven van slots.
- De Europese Commissie komt half september met een voorstel voor verlenging van de termijn en is parallel hieraan gestart met een openbare consultatie voor het opnemen van additionele condities in de Slotverordening.
- Omdat alle lichten in Brussel op groen lijken te staan wacht ik de voorstellen van de Commissie voor nu af.

VRAAG

Zijn er mogelijkheden om het aantal historische rechten nu terug te dringen? Schiphol zonder juridische geschillen de facto te laten krimpen?

ANTWOORD

- Het terugbrengen van historische rechten is niet eerder voorgekomen en bestaande regelgeving en of richtlijnen bieden hier ook geen handvatten voor.
- Daarom heb ik voor de geplande nachtreductie de slotcoördinator verzocht om met een voorstel te komen hoe het aantal historische rechten in de nacht teruggebracht kan worden.
- Dat voorstel verwacht ik eind dit jaar.
- Maatregelen waaraan gedacht kan worden zijn onder meer vrijwillige teruggave, het ruilen van nachtslots voor dagslots tot het verplicht innemen van slots.
- Mocht het tot verplichte inname van slots komen, dan vallen juridische procedures van luchtvaartmaatschappijen niet uit te sluiten.
- Daarom wil ik dit proces zorgvuldig doorlopen.

VRAAG

Waarom blijft er sprake van schaarste aan slots?

ANTWOORD

- Het effect van Covid-19 op de luchtvaart heeft tot gevolg dat het aantal vliegtuigbewegingen op dit moment fors is gereduceerd.
- Als je kijkt naar het aantal slots ontstaat een ander beeld:
- Voor de winter van 2020 zijn alle beschikbare slots toegewezen. Verder is er een wachtlijst van 9000 slots.
- Voor de zomer 2021 zullen alle historische rechten door de waiver behouden blijven.
- Na 5 maart 2020 zijn er nog geen airlines die hun activiteiten op Amsterdam als gevolg van een faillissementsprocedure of een algehele terugtrekking hebben gestaakt.
- Een tijdelijke terugval in de vraag betekent dus niet dat geen sprake meer is van een tekort aan slots.
- De afgelopen jaren is het voor nieuwe toetreders nauwelijks mogelijk gebleken toegang te krijgen tot Schiphol. Ook bestaande airlines konden door schaarste niet groeien. In reacties van airlines zien we dat deze kien blijven op meer slots voor AMS.
- Daarmee blijft er sprake van schaarste.

b. KLM

Q&A's over KLM

VRAAG

Hoe staat het met de steun aan KLM?

ANTWOORD

- Inmiddels zijn de afspraken rond het specifieke steunpakket voor de KLM vastgelegd.
- KLM heeft dan ook de mogelijkheid om gebruik te maken van de geboden leenfaciliteiten.
- Dit kan in tranches.
- Het is primair aan mijn collega van Financien om u te informeren over de mate waarin KLM hier inmiddels gebruik van maakt.

VRAAG

Hoe staat het met de kostenbesparingsmaatregelen bij de KLM en de gesprekken met de vakbonden?

ANTWOORD

- De KLM werkt momenteel het in het steunpakket aangekondigde Plan van aanpak voor de kostenreductie uit.
- Hiervoor voert KLM ook gesprekken met de vakbonden.
- Dit is echter een zaak tussen werknemers en werkgevers en daar ben ik niet bij betrokken.

c. Lelystad

Q&A's over Lelystad

VRAAG

Het Onderzoeksbureau zegt zelf dat er nieuw onderzoek moet worden gedaan naar autonome groei op Lelystad? Hoe kan de minister dan zeggen van niet?

ANTWOORD

- Het onderzoeksbureau heeft gezegd dat het niet weet of het percentage nog klopt.
- Dat is logisch, want deze situatie is door niemand voorzien.
- Hoe de luchtvaart zich de komende tijd ontwikkelt is niet te voorspellen.
- Dat het onderzoeksbureau graag opnieuw ingehuurd wordt voor een extra opdracht, kan ik me voorstellen.

VRAAG

Waarom houdt u vast aan de openstelling van Lelystad? Er is toch helemaal gaan vraag naar luchtvaart?

ANTWOORD

- Voor het kabinet is het belangrijkste uitgangspunt dat het vliegverkeer op Schiphol zoveel mogelijk bijdraagt aan de hubfunctie, die Schiphol direct en indirect zo belangrijk maakt voor de Nederlandse economie.
- Daarvoor blijft het essentieel om zoveel mogelijk typische vakantievluchten vanaf Lelystad Airport te laten vliegen.
- Dat uitgangspunt blijft onveranderd.
- Om dat te bereiken is Lelystad Airport aantrekkelijk gemaakt voor dat type verkeer door de aanwezige faciliteiten. Daarnaast hebben we zoals u weet de sterkst mogelijke verkeersverdelingsregel gemaakt, binnen de Europese regelgeving.

d. Luchtvaartnota

Q&A's over Luchtvaartnota

VRAAG

Moet de luchtvaartnota worden aangepast als gevolg van COVID-19?

ANTWOORD

- Op basis van de uitkomsten van de SEO-studie die op 17 augustus aan de Tweede Kamer is gestuurd lijkt de ingezette koers in de ontwerp-Luchtvaartnota met het sturen op vier publieke belangen robuust.
- Bij (geleidelijk) herstel naar het oude niveau blijft het onverminderd van belang om te sturen op grenswaarden voor veiligheid, leefomgeving en klimaat.
- Bij het uitblijven van herstel is blijvende inspanning vereist om de internationale verbondenheid van Nederland op peil te houden.
- Bij de het opstellen van de uitvoeringsagenda bij de luchtvaartnota zal ik hier rekening mee houden.
- Ik verwacht deze voor het einde van het jaar te publiceren.

VRAAG

Is de minister het ermee eens dat het vliegen met halflege vliegtuigen slecht is voor het milieu en klimaat?

ANTWOORD

- Ik zou natuurlijk ook veel liever zien dat de sector onder normale omstandigheden vliegtuigen inzet. En dat geldt misschien nog wel meer voor de sector zelf.
- Deze crisis is iedereen overkomen, de sector heeft hier geen schuld aan.
- En ja, het is vanuit duurzaamheid niet ideaal om met toestellen te vliegen met weinig passagiers aan boord. Tegelijkertijd wordt er momenteel fors minder gevlogen dan zonder COVID-19 het geval zou zijn, waardoor de druk op het milieu en klimaat al minder is.
- Airlines moeten deze crisis door om later, als de reizigers weer terugkomen, voldoende te kunnen verdienen om te investeren in schonere en stillere vliegtuigen en zo een duurzame operatie te kunnen hebben.

VRAAG

Waarom vliegen er nog nachtvluchten? Dat is toch helemaal niet nodig?

ANTWOORD

- Wanneer een vlucht plaatsvindt is niet alleen afhankelijk van de ruimte die er op Schiphol is.
- De mogelijkheid voor vertrek/aankomst op de andere luchthaven, aansluiting op andere vluchten van/naar Schiphol en reisbehoeften van passagiers zijn minstens zo relevant.
- Airlines hebben binnen de slots die ze hebben de vrijheid te bepalen wanneer ze vliegen en zullen al deze aspecten meewegen.
- Minder vliegbewegingen betekent dus niet automatisch het einde van nachtvluchten.

VRAAG

Wat is uw verwachting van de impact van COVID-19 op de duurzaamheid en veiligheid van de Nederlandse luchtvaart?

ANTWOORD

- Volgens het SEO-onderzoek dat op 17 augustus aan de Tweede Kamer is gestuurd zijn de verwachtingen als volgt:
- Als de luchtvaart zich relatief snel herstelt zal de impact relatief beperkt zijn.
- Wel teren maatschappijen in op hun financiële reserves, waardoor investeringsruimte in veiligere, stillere en duurzame technologie vermindert. Deze komt dan later beschikbaar.
- Als het herstel van de luchtvaart relatief lang duurt is de impact groot.
- Het intercontinentale netwerk zal verschrompen en er wordt een langere periode minder gevlogen.
- Dit gaat gepaard met positieve effecten op de veiligheid, leefomgeving en duurzaamheid, omdat de drukte in het luchtruim en op de luchthaven vermindert.
- De ontwikkeling van nieuwe technologie zal naar verwachting nog langer op zich laten wachten.
- Steunmaatregelen kunnen de negatieve effecten mogelijk beperken.
- Het ministerie gaat hierover dit najaar in gesprek met de sector en maatschappelijke partijen.

E. Passagiersrechten

Q&A's passagiersrechten

Vraag

Uit de media heb ik vernomen dat u alsnog een nationaal ticketgarantiefonds wil onderzoeken. Kunt u dit voornemen toelichten?

ANTWOORD

- Op 31 augustus heb ik gesproken met de ANVR, Consumentenbond, ANWB en SGR. Deze organisaties bepleiten de instelling van een nationaal vliegticketgarantiefonds dat passagiers compenseert bij het faillissement van een luchtvaartmaatschappij.
- Ik heb uw Kamer geïnformeerd dat ik de mogelijke oprichting van een *Europees* garantiefonds voor zowel vouchers als vliegtickets wil onderzoeken. Mijn gesprekspartners zijn echter bang dat een Europees traject te lang duurt.
- Ik ben van mening dat een Europese aanpak effectiever is en minder impact heeft op het gelijk speelveld tussen luchtvaartmaatschappijen. Desalniettemin ben ik bereid om, samen met deze organisaties, een onderzoek naar een nationaal garantiefonds uit te voeren.
- In het najaar praat ik met hen verder over de opzet van het onderzoek.

VRAAG

U heeft de Kamer op 20 juli geïnformeerd dat de ILT met vijf luchtvaartmaatschappijen een interventiegesprek zou voeren over de naleving van Verordening (EG) 261/2004. Wat is hier de stand van zaken van?

ANTWOORD

- In juli en augustus heeft de ILT interventiegesprekken gevoerd met KLM, Transavia, TUI, Corendon en Vueling. Daarin is hen gevraagd hoe zij de achterstand in terugbetalingen wegwerken en hoe zij zo snel mogelijk weer aan de wettelijke terugbetalingstermijn van 7 dagen gaan voldoen.
- De ILT heeft geëist dat per 1 oktober weer gehandeld moet worden conform de verordening. Dat betekent dat voor vluchten die na 1 oktober geannuleerd worden, de terugbetalingstermijn van 7 dagen geldt.
- Transavia, TUI en Corendon geven aan hun systeem zodanig op orde te hebben dat ze hieraan zullen voldoen.
- De ILT heeft met KLM afgesproken dat het voor vluchten die geannuleerd zijn vóór 1 oktober, een terugbetalingstermijn van 60 dagen mag hanteren. Dat is nodig (en proportioneel) om de achterstand die KLM heeft te kunnen wegwerken.
- Aan Vueling is opgedragen dat per 1 oktober a.s. op de website duidelijk de keuze moet worden geboden voor geld terug, een vervangende vlucht of een voucher.

F. Schiphol

Redeneerlijn

Redeneerlijn LVB-1/-2

LVB-1

- Ik wil (nog steeds) zo snel mogelijk het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS) inclusief van een maximumaantal van 500.000 vliegtuigbewegingen vast leggen.
- Op dit moment wordt hiertoe door Schiphol de laatste hand gelegd aan het natuur- en depositieonderzoek (de passende beoordeling) en het MER.
- Hierbij worden de gevolgen voor de natuur als gevolg van deposities van stikstof door de activiteiten op en rondom de luchthaven inzichtelijk gemaakt.
- Een belangrijke stap bij de uitwerking van de passende beoordeling is het handhavingbesluit van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) op grond van de Wet natuurbescherming over Schiphol, waarbij wordt ingegaan op het bestaand recht.
- Inmiddels zijn de eerste berekeningen uitgevoerd die inzichtelijk moeten maken welke stikstofdeposities behoren bij het bestaand recht (het LVB 2008) in vergelijking met de stikstofdepositie bij 500.000 vliegtuigbewegingen.
- Deze vergelijking moet inzichtelijk maken in hoeverre er sprake kan zijn van een vergunbare situatie en of er aanvullende mitigerende maatregelen moeten worden genomen door Schiphol.
- Nadat deze berekeningen zijn uitgevoerd kan de passende beoordeling en het MER worden afgerond.

- Vervolgens zal het MER ter toetsing aan de Commissie voor de m.e.r. worden aangeboden.
- Ik zal uw Kamer dan ook informeren over de conclusies van de rapporten en het vervolgproces.

LVB-2

- Het besluit over de toekomst van Schiphol (LVB-2) is als gevolg van de Covidcrisis in een ander perspectief geplaatst.
- Het zal nog even duren voordat het aantal vliegtuigbewegingen weer op het niveau van voor de Covidcrisis is.
- Ik acht het wel van belang om perspectief te blijven bieden op de ontwikkeling van Schiphol, mede gelet op de rol van de luchtvaartsector in het herstelvermogen van de economie.
- Daarom zal ik, na het in procedure brengen van het LVB-1, de basis leggen voor de verdere ontwikkeling van Schiphol door middel van een eerste stap in het proces, het opstellen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ten behoeve van een volgende wijziging van het LVB.
- Ik zal uw Kamer hierover nader informeren.

