

To: (10)(2e) <(10)(2e)@minvws.nl>
Cc: (10)(2e) <(10)(2e)@minvws.nl>; (10)(2e) <(10)(2e)@minvws.nl>
From: (10)(2e)
Sent: Mon 7/13/2020 10:02:49 AM
Subject: Maatregelen scheepvaart
Received: Mon 7/13/2020 10:02:50 AM

Hi (10)(2e)

RIVM, GGD-en en havenautoriteiten zijn met elkaar in gesprek over de zeevaart- en binnenvaartcruise. De grootste zorg zit in de potentieel grote lokale gevolgen omdat cruises doorgaans deelnemers op leeftijd hebben. GGD-en hebben hun twijfel geuit met betrekking tot het handhaven van de 1,5 meter op een schip, gezien de lay-out van een schip. Dit maakt dat zij aangeven dat er de wens is om nadere afspraken te maken met deze sector. Er wordt aangegeven dat als het aantal cruises weer op hetzelfde niveau als voor corona zou komen, dit onverantwoord zou zijn. Op dit moment vindt er nog niet veel zeevaartcruise plaats maar al wel veel binnenvaartcruise (zie cijfers in onderstaande mail).

RIVM, GGD-en en havenautoriteiten hebben de volgende ideeën:

- Instellen van 'inspecties' zodat er zicht gehouden kan worden op wat er gebeurt in deze sector. Volgens mij vergelijkbaar met wat we doen op de luchthaven (de controles van de gezondheidsverklaring etc).
- Instellen van gezondheidsverklaring voor iedereen (voor zeevaart wordt dit al gedaan maar voor binnenvaart nog niet). (dit kan op dezelfde manier geregeld worden als voor luchtvaart)
- Opstellen van een aantal minimum eisen waar de sector aan zou moeten voldoen waaronder ook voldoende quarantaine faciliteiten die zij zelf moeten organiseren. Vraag is of dit in een aanwijzing kan (juridische check moet nog gedaan worden).
- Er wordt gezocht naar een mogelijkheid om het aantal cruises te beperken omdat wordt aangegeven dat het oude niveau van cruises onverantwoord is. (Dit is juridisch moeilijk en wordt nog nader onderzocht).

De gesprekken worden nu gevoerd over zeevaart- en binnenvaartcruise maar onder passagiersscheepvaart valt ook nog de Ferry (UK – NL) en rondvaarten. Rondvaarten zijn volgens mij echt een ander verhaal, daar vinden volgens mij geen overnachtingen plaats en bestaan deelnemers ook niet persé voornamelijk uit de hoogrisicogroep (aaname). Op een ferry vinden ook overnachtingen plaats maar ook daar bestaan de deelnemers volgens mij ook niet voornamelijk uit de hoogrisicogroep (aaname).

De vraag is hoe we hier nu mee verder kunnen gaan:

- Willen we een advies vragen over maatregelen en aan wie? RIVM, GGD-en en havenautoriteiten trekken hier nu samen in op.
 - o Is met name ook een vraag over tijd. Willen we hier nog over besluiten voordat M VWS met vakantie gaat? Er zou dan heel snel een advies moeten komen dus moeten we vandaag een adviesaanvraag doen.
 - o Vraag is of het logisch is om nu dan alleen aan RIVM een advies te vragen omdat veel kennis over deze sector ook juist bij GGD en havenautoriteiten ligt, dat vind ik lastig inschatten.
- Willen we formeel maatregelen treffen via een aanwijzing? Of volstaan afspraken met de sector.
 - o Gezien het risicoprofiel van de cruises lijkt het me goed om voor een aanwijzing te kiezen.
- Focussen we ons nu alleen op cruise of kijken we ook nog breder naar passagiersscheepvaart (+Ferry, +rondvaart) of andere modaliteiten (trein).
 - o Mij lijkt het logisch om nu ook Ferry mee te nemen maar rondvaarten niet en ook niet te kijken naar andere modaliteiten maar dit even apart te beschouwen. Voor trein geldt andere regelgeving dan voor lucht- en scheepvaart geven de juristen aan.

Kunnen we hier even over bellen om af te stemmen? (10)(2e)

Groeten,
 (10)(2e)

Van: (10)(2e) <(10)(2e)@rivm.nl>

Verzonden: vrijdag 10 juli 2020 15:15

Aan: (10)(2e) <(10)(2e)@minvws.nl>; (10)(2e) <(10)(2e)@minvws.nl>; (10)(2e) <(10)(2e)@minvws.nl>

CC: (10)(2e) <(10)(2e)@rivm.nl>

Onderwerp: input voor nota

Beste collega's

Input kom pas zojuist binnen, mogelijk kan ik telefonisch verduidelijken. Ik ben tussen 15:30 en 16:30 niet bereikbaar, daar omheen wel.

Aantallen Zeevaartcruise

- Cruisemaatschappijen hebben verzoeken gedaan bij de havenautoriteiten in Rotterdam om gefaseerd de passagiersvaart met zeegaande cruises te hervatten. Hierin wordt gesproken over een eerste fase waarin de schepen met 60-70% van de passagierbezetting te laten varen voor in eerste instantie korte cruises. Deze bezetting komt bij zeegaande cruise overeen met een passagiersaantal van ongeveer 2000 personen. In de plannen wordt gesproken over het aandoen van enkele Europese havens. Een schatting van het verwachte aantal afvaarten is niet gegeven.
- Er zijn in Amsterdam nog nauwelijks concrete aanmeldingen van zeegaande cruises. Zie het overzicht dat is aangeleverd door de Port of Amsterdam.

Aantallen binnenvaartcruise

- De European Barge Union die 90% van de branche vertegenwoordigd geeft gemeld dat op dit moment 25 passagiersschepen varen op routes die Nederland aandoen. Deze vaart betreft vooral Rijnvaart en heeft Amsterdam meestal als eindpunt. Omdat echter in toenemende mate ook andere havens als eindpunt dienen is er geen actueel overzicht van aangekondigde binnenvaartcruises. In het overzicht van Port of Amsterdam staan de verwachte aantallen en passagiers. De rederijen hebben aangegeven tot 70% bezetting op schepen te handhaven. POA schat in dat 20% van de vaarten nog zal worden geannuleerd.

Risico's:

- Een uitbraak van COVID-19 op een (rivier)cruiseschip heeft potentiële grote lokale gevolgen. Traditioneel een forse proportie van de deelnemers aan een cruise bestaat uit mensen op leeftijd. Dat zijn vaak mensen die vallen binnen de hoogrisicogroep voor COVID-19. Dit kan ook gevolgen hebben voor de lokale curatieve zorg, en mensen uit de hoogrisicogroep hebben een grotere kans op een ziekenhuisopname.
- De maatschappijen geven in hun protocollen aan het afstandscriterium te kunnen waarborgen. GGD-en hebben echter hun twijfel geuit met betrekking tot het handhaven van de anderhalve meter maatregelen op een schip, gezien de lay-out van een schip. Er is maar beperkte ruimte, zeker in gemeenschappelijke ruimtes en gangpaden. Hiermee is onvoldoende duidelijk of deze maatregel in voldoende mate zal worden uitgevoerd.
- Een (mogelijke) uitbraak aan bord geeft een grote belasting voor de GGD voor het uitvoeren van het Bron- en Contactonderzoek (BCO). Zeker bij de binnenvaart is er een redelijke kans dat voorkomt in een binnenlands gebied, waar de GGD minder ervaring heeft met scheepvaart.
- Er zijn zorgen met betrekking tot de waarborging van de isolatie- en quarantainefaciliteiten aan wal. Het is wenselijk dat de rederijen dit goed regelen, indien dit niet goed geregeld is komt er een grote druk te liggen op de lokale GGD en de veiligheidsregio.
- Het testen van mensen met klachten kan in principe via de normale structuren, de lokale teststraten. Er moet aandacht zijn voor verantwoord vervoer van en naar de teststraat. Er wordt geen probleem verwacht met betrekking tot de capaciteit van de teststraat. Een uitbraak en tijdelijke toename in testcapaciteit kan waarschijnlijk, met een extra inspanning, gerealiseerd worden.
- Het internationale karakter van een cruise, met passagiers afkomstig uit verschillende landen, maakt het BCO ingewikkeld. Het achterhalen van een mogelijke bron in het buitenland en contacten achterhalen die niet in Nederland zijn of zijn geweest. Regio- en grensoverstijgende communicatie via verschillende kanalen.
- Het internationale aspect van de cruise kan zorgen voor een 'varende' uitbraak. Dit maakt een gecoördineerde bestrijding van de uitbraak ingewikkeld en vereist bovenregionale en internationale afstemming.

De suggesties voor maatregelen die in het overleg zijn genoemd heb ik in deze mail niet meegenomen.
Amsterdam

Riviercruise	Aantal schepen	Gemiddeld aantal passagiers per schip	Herkomst passagiers	Totaal
Juli	63	88	Nederland, (10)(2a)	5544
Augustus	74	90	Nederland, (10)(2a)	6660
September	129	100	Nederland, (10)(2a)	12900
Totaal	266		Nederland, (10)(2a)	25104

Amsterdam

Zeevaart	Aantal schepen	Gemiddeld aantal passagiers per schip	Herkomst passagiers	Totaal
Juli	0	0		0
Augustus	1	132	(10)(2a)	132
September	0	0		0
Totaal				132

IJmuiden

Zeevaart	Aantal schepen	Gemiddeld aantal passagiers per schip	Herkomst passagiers	Totaal
Juli	0			0
Augustus	2	276	(10)(2a)	552
September	1	350		350
Totaal				902

(10)(2e)

(10)(2e)

Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
 Postbus 1 3720BA Bilthoven

(10)(2e)

(10)(2e) @rivm.nl | www.lchv.nl



RIVM Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu

To: (10)(2e) (10)(2e) <(10)(2e) @rivm.nl>; (10)(2e) (10)(2e) (10)(2e) @portofrotterdam.com>; (10)(2e) <(10)(2e) @rotterdam.nl>; (10)(2e) <(10)(2e) @portofrotterdam.com>

Subject: cruises

Beste (10)(2e)

Reactie op je vraag zojuist over de verwachting aan cruises komende tijd in R'dam::

Van (10)(2e) (in cc) begreep ik zojuist dat er nu geen cruises gepland staan in R'dam en ook geen crew-changes. Dit laatste, crew-changes, hebben we wel gehad afgelopen tijd.

Er is wel een vraag neergelegd van (10)(2e) bij de HCC over wanneer en hoe ze weer mogen starten met cruises. Hun voorstel was 60 a 70% van bezetting beginnen, en dan zit je al snel op 2.000 personen.

Met vriendelijke groet,

(10)(2e) (10)(2e)
Gemeente Rotterdam
Maatschappelijke Ontwikkeling
GGD Afdeling Publieke Gezondheid
Schiedamsedijk 95
Postbus 70032 3000 LP Rotterdam
Telefoon (10)(2e)
Website www.rotterdam.nl

Werkzaam op (10)(2e)

Vindt u deze informatie onduidelijk? Wij geven graag een toelichting.
Geef het door aan de afzender wanneer deze e-mail niet voor u is en verwijder dit bericht.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is verzonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het RIVM aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
www.rivm.nl De zorg voor morgen begint vandaag

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. RIVM accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.
www.rivm.nl/en Committed to health and sustainability