



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Minister
Staatssecretaris

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Beleid en Omgeving

Contactpersoon
5.1.2e
5.1.2e
M 5.1.2e
5.1.2e @minienw.n
l

beslisnota

Uitbreiden verplichting mondkapjes naar stations,
perrons en Schipholplaza

Datum
1 september 2020

Kenmerk

Inleiding

Schiphol heeft per brief (bijgevoegd) aan de minister van VWS gevraagd om mondkapjes op de gehele luchthaven te verplichten en ook NS, ProRail pleiten voor een uitbreiding van de mondkapjesverplichting. De monitor van ProRail en NS waarmee zij de drukte op stations monitoren, laat zien dat er steeds meer perrons zijn waar het zodanig druk lijkt te worden, dat niet meer verwacht kan worden dat reizigers 1,5 meter afstand kunnen behouden. Ondanks communicatie naar reizigers om tijdig hun mondkapje op te zetten, zien NS en ProRail ook dat veel reizigers (ook op drukke plekken) pas kort voor het instappen het mondkapje opzetten.

Verzoek NS, ProRail en Schiphol

NS, ProRail en Schiphol pleiten er daarom voor de mondkapjesplicht uit te breiden naar ook de perrons en de gehele luchthaven Schiphol. NS heeft dat aan IenW laten weten en Schiphol heeft per brief (bijgevoegd) aan de minister van VWS gevraagd om mondkapjes op de gehele luchthaven te verplichten. Ook heeft IenW deze week vanuit DOC19 het aanbod gekregen mee te denken over uitbreiding van de mondkapjesverplichting.

Geadviseerd besluit

In samenwerking met VWS en het NOVB een uitbreiding van de mondkapjesverplichting naar ook stations, perrons en Schipholplaza verkennen (onderstaande 'argumentatie en overwegingen' worden hierin afgewogen).

Beslistermijn

Er is geen harde (Tweede Kamer)deadline, maar het liefst zo snel mogelijk.

Argumentatie en overwegingen

- **Drukke op stations:** Het OMT heeft eerder aangegeven dat de inzet van mondkapjes overwogen kan worden wanneer voldoende afstand houden niet mogelijk is en er geen triage kan plaatsvinden. Daarom is besloten mondkapjes in het OV verplicht te stellen. De vervoerders

(vooral NS) waren destijds al voorstander van het verplichten van mondkapjes op het station en perrons, om onduidelijkheden te voorkomen. Daar is toen niet voor gekozen omdat het de verkeerde boodschap zou uitstralen (schijnveiligheid). Op stations was het immers wel mogelijk om de 1,5m afstand te houden en dan is een mondkapje niet nodig. Schiphol, NS en ProRail geven nu echter aan dat de drukte toeneemt (m.n. op perrons en toegangen tot perrons en in enkele situaties ook in andere delen van stations, zoals tunnels, traverses, etc.). Belangrijk is dat evident is dat de anderhalve meter niet te hanteren is, ondanks de maatregelen die getroffen worden om drukte te voorkomen (zie voor nadere onderbouwing van NS en ProRail Bijlage 1).

- **Afbakening maatregel:** Bij een uitbreiding van de mondkapjesplicht is de vraag waar die verplichting wel en niet moet gelden. Vanuit het oogpunt van communicatie en eenduidigheid is het onwenselijk dat op sommige stations een mondkapjesplicht geldt en op andere stations niet. Dus ook op rustige stations waar de 1,5 meter afstand wel gehanteerd kan worden. Daarnaast is de vraag of deze mogelijke maatregel zich beperkt tot treinstations, of gaat dit ook gelden voor bushaltes, tram en metro?
- **Lokale bevoegdheid:** De voorzitters van de veiligheidsregio's hebben de mogelijkheid om lokaal tot een mondkapjesplicht te besluiten. Dit geldt voor gebieden, waar ook OV-stations in kunnen liggen. Wanneer een Burgemeester hiertoe besluit zou dit betekenen dat de mondkapjesverplichting dan ook op het station geldt. Een mondkapjesplicht op stations is dus al mogelijk en met toenemende drukte wordt het steeds waarschijnlijker dat een Burgemeester hiertoe zal besluiten. Vanuit oogpunt van communicatie en eenduidigheid is het onwenselijk dat op sommige stations een mondkapjesplicht geldt en op andere stations niet.
- **Handhaving en uitvoerbaarheid:** Als wordt gekozen voor een uitbreiding van de mondkapjes op stations (perrons en haltes), dan heeft dat consequenties voor de handhaving. Wat een belangrijk aandachtspunt is bij de uitwerking. Met bijvoorbeeld vraagstukken ten aanzien van capaciteit en bevoegdheid; wie krijgt de plicht opgelegd (de vervoerder/exploitant of de burger direct) en afbakening (wat is een station/luchthaven en waar begint het perron, waar begint/eindigt de plicht)

Politieke context

Eerder is terughoudend om gegaan met een (uitgebreidere) verplichting tot het dragen van een mondkapje. Politieke vragen die kunnen voortkomen uit een uitbreiding van de mondkapjesverplichting naar stations; waarom bijvoorbeeld nu wel en eerder niet, en waarom wel op perrons/stations en niet op andere drukke plekken?

Internationale context

De Europese luchtvaartautoriteit EASA adviseert het dragen van (medische) mondkapjes voor alle passagiers en personen op de luchthaven. Dit geldt vanaf het moment dat het terminalgebouw wordt betreden op de luchthaven van vertrekt tot het moment dat het terminalgebouw wordt verlaten op de luchthaven van aankomst¹. In Nederland zijn medische mondkapjes

¹ COVID-19_Operational guidelines for management of passengers_final, 21 mei 2020, EASA / ECDC

voorbehouden aan de zorg. Niet-medische mondkapjes zijn als extra maatregel voorgeschreven voor passagiers, voor zover door onverwachte, niet adequaat op de anderhalve meter te managen omstandigheden drukte ontstaat tijdens, bij en op locatie van inchecken, de security- en grens processen en het boarden². De luchthaven Frankfurt verplicht het dragen van mondkapjes in alle terminalgebouwen, winkels en transportmiddelen; Charles de Gaulle luchthaven verplicht het dragen binnen en buiten op de luchthaven; Londen Heathrow luchthaven verplicht het dragen van mondkapjes op alle gebieden van de luchthaven.

5.1.2e

5.1.2e

² Kamerbrief Covid-19 en luchtvaart, 12 juni 2020

Bijlage 1: Onderbouwing ProRail en NS

ProRail en NS monitoren wekelijks de situatie op de perrons. Ze bespreken wekelijks een monitor waarin tot 5 weken vooruit voorspellingen worden gegeven waar mogelijke knelpunten kunnen ontstaan in het houden van 1,5 meter afstand bij het in- en uitstappen op het perron. De afgelopen weken laat deze monitor zien dat er steeds meer perrons zijn waar het zodanig druk lijkt te worden, dat niet meer verwacht kan worden dat reizigers de benodigde afstand kunnen behouden. Helemaal als naast de wachtende instappers ook nog een trein leegloopt met uitstappers. Bijvoorbeeld op Amsterdam Zuid, Arnhem en Amersfoort is er te weinig ruimte voor instappers, en op onder meer Utrecht Centraal, Amsterdam Centraal, Leiden en Den Bosch wordt het spannend met de combi in- en uitstappers.

Ondanks communicatie naar reizigers om tijdig hun mondkapje op te zetten, zien NS en ProRail ook dat veel reizigers (ook op drukke plekken) pas kort voor het instappen het mondkapje opzetten. Op een beperkt aantal locaties wordt crowd management ingezet; dit is echter slechts beperkt effectief en kan de problematiek niet voorkomen.