

Ministerie van Volksgezondheid,
Welzijn en Sport

> Retouradres Postbus 20350 2500 EJ Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Bezoekadres:
Parnassusplein 5
2511 VX Den Haag
T 070 340 79 11
F 070 340 78 34
www.rijksoverheid.nl

Ons kenmerk
1644580-201633-PG

Bijlagen
1

Uw brief
31 januari 2020

*Correspondentie uitsluitend
richten aan het retouradres
met vermelding van de datum
en het kenmerk van deze
brief.*

Datum 4 februari 2020
Betreft Kamervragen

Geachte voorzitter,

Hierbij zend ik u, mede namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat, de antwoorden op de vragen van de Kamerleden Kröger (GL) en Renkema (GL) over het AO 'Vliegen over Conflictgebieden' (2020Z01746).

Hoogachtend,

de minister voor Medische Zorg
en Sport,

Bruno Bruins

Antwoorden op Kamervragen van de Kamerleden Kröger (GL) en Renkema (GL) over het AO 'Vliegen over Conflictgebieden' (2020Z01746).

1.

Bij wie ligt de afweging en het besluit om vluchten naar China op te schorten? Klopt de uitspraak van de minister van Buitenlandse Zaken in het RTL nieuws d.d. 29 januari dat dit een afweging van de luchtvaartmaatschappijen zelf is?

1.

Zie het antwoord op vraag 2.

2.

In hoeverre vindt u het wenselijk dat een commerciële partij deze afweging zelf maakt, terwijl de veiligheid van Nederland of Nederlandse burgers in het geding is?

2.

Luchtvaartmaatschappijen zijn verantwoordelijk voor aanpassingen in het vluchtschema om de gezondheid van personeel en passagiers te waarborgen. Luchtvaartmaatschappijen gebruiken informatie van nationale en internationale gezondheids- en luchtvaartinstanties, waaronder het RIVM, de WHO en de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ICAO, die dagelijks informatie verschaft via een speciaal programma, het Collaborative Arrangement for the Prevention and management of public health events in Civil Aviation (CAPSCA). De EU geeft via het Healthy Gateways programma, waarin het RIVM participeert, operationele adviezen aan luchtvaartmaatschappijen met betrekking tot het Coronavirus.

Op grond van de luchtvaartovereenkomsten tussen staten geldt dat luchtvaartmaatschappijen onder andere moeten voldoen aan alle nationale voorschriften voor de toelating, verblijf en vertrek van passagiers en vracht. Dit betreft onder andere verplichtingen aan vervoersexploatanten op grond van de Wet Publieke Gezondheid. Ook is het is de verantwoordelijkheid van transportondernemingen om de reizigersadviezen van Buitenlandse Zaken te betrekken bij hun operationele afwegingen.

Voor de gezondheid en veiligheid van Nederlandse burgers volgen wij de adviezen van Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) en het Europees Centrum voor ziektepreventie en -bestrijding (ECDC). De WHO roept expliciet op om geen disproportionele maatregelen te nemen. Restricties op reizen of handel moeten aan de WHO gemeld worden met een onderbouwing en de WHO kan de lidstaat, als zij de onderbouwing onvoldoende vinden, vragen deze maatregelen terug te draaien.

3.

Op basis van welke informatie wordt de afweging door een luchtvaartmaatschappij gemaakt? Is het reisadvies vanuit Buitenlandse Zaken hierin leidend? Welke rol speelt het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en de adviezen van de Wereldgezondheidsorganisatie (World Health Organization - WHO) hierbij?

3.

Zoals in het antwoord op vraag 2 aangegeven gebruiken luchtvaartmaatschappijen informatie van nationale en internationale gezondheids- en luchtvaartinstanties, waaronder het RIVM, de EU, de WHO en ICAO. Het RIVM adviseert, op basis van de adviezen van de WHO en het ECDC, toegespitst op de Nederlandse situatie, ook over maatregelen t.a.v. reizigers.

Luchtvaartmaatschappijen nemen ook het reisadvies van het ministerie van Buitenlandse Zaken mee in hun overweging.

4.

Welke rol speelde de Britse en Duitse overheid in het besluit van British Airways en Lufthansa, om alle vluchten naar China te staken?

4.

In zijn algemeenheid geldt dat luchtvaartmaatschappijen, ook in het Verenigd Koninkrijk en Duitsland, hun eigen afweging maken.

5.

Onder welke omstandigheden heeft Nederland wel de mogelijkheid om het vliegverkeer naar China op te schorten? Bij welke overheidsinstantie of bewindspersoon ligt deze afweging?

5.

In het, zeer onwaarschijnlijke, geval dat de WHO of het ECDC zou adviseren om het vliegverkeer naar een land of regio op te schorten, kan hiervoor noodwetgeving in het leven geroepen worden.

Op basis van de Wet publieke gezondheid (Wpg) heeft de minister voor Medische Zorg en Sport, omdat hier sprake is van een A-ziekte, de bevoegdheid om, via de voorzitter van de veiligheidsregio, voor het nieuwe coronavirus in specifieke gevallen verplichtingen op te leggen aan de gezagvoerder van een vliegtuig of aan een vervoersexploitant. Het gaat dan niet om algemene maatregelen ten aanzien van de luchtvaart, maar om specifiek op de situatie toegeschreven maatregelen, zoals het informeren van de verkeerstoren over ziektegevallen, het omleiden van een vliegtuig naar een aangewezen vliegveld, het verstrekken van informatie aan passagiers of het nemen van quarantainemaatregelen.

Vervoerstoestemmingen die luchtvaartmaatschappijen op grond van de luchtvaartverdragen hebben, kunnen alleen worden ingetrokken wanneer exploitanten de nationale voorschriften voor de toelating, verblijf en vertrek van passagiers en vracht niet opvolgen. Dit vereist overleg met het andere verdragsland. Gelet op het bovenstaande vergen de gezondheidsvoorschriften op dit moment geen intrekking van vervoerstoestemmingen.

6.

Klopt het, dat KLM uit eigen overweging vooral die vluchten heeft geschrapt waarvoor ze toch al geen tickets meer konden verkopen of lag hier een maatschappelijke overweging aan ten grondslag?

6.

Zoals toegelicht in het antwoord op vraag 2 gebruiken luchtvaartmaatschappijen informatie van diverse nationale en internationale gezondheids- en luchtvaartinstanties om te komen tot een overweging, daarnaast spelen commerciële redenen een rol. Op 29 januari gaf de KLM aan op dat moment nog geen aanleiding te zien om de gehele operatie naar China op te schorten maar wel het netwerk aan te passen aan de terugloop van de boekingen. Op 30 januari kondigde de KLM aan na het weekend tot 9 februari ook de vluchten naar Beijing en Shanghai op te schorten.

7.

Welke mogelijkheid heeft Nederland om arriverende passagiers uit risicogebieden bij aankomst medisch te screenen? Ligt hier een plan voor klaar? Wie neemt een dergelijk besluit en wie voert dit uit?

7.

Experts zijn van mening dat het bij aankomst medisch screenen van arriverende passagiers uit risicogebieden geen effectieve maatregel is. Als op dit moment reizigers op Nederlandse luchthavens gecontroleerd worden op koorts, zullen vooral mensen met griep of een verkoudheid worden opgespoord. Epidemieën in het verleden hebben laten zien dat dit niet werkt. Ter illustratie: ten tijde van de SARS-uitbraak van 2002-2003 zijn er geen gevallen vastgesteld bij entry screening van 2.963.286 vliegpassagiers. Ook in deze epidemie blijkt de entry-screening het optreden van gevallen in bijvoorbeeld het Verenigd Koninkrijk, Canada en de VS niet te hebben voorkomen.

8.

Kunt u de beantwoording van deze vragen meenemen in de bij het algemeen overleg Vliegen over Conflictgebieden (d.d. 29 januari 2020) toegezegde brief of in elk geval beantwoorden voor 6 februari 2020?

8.

Ja