

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3221

Vragen van het lid **Kröger** (GroenLinks) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het aantal vliegbewegingen vanaf Schiphol* (ingezonden 25 mei 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 19 juni 2020).

Vraag 1

Klopt het dat het aantal vliegbewegingen vanaf Schiphol weer toeneemt, ook in de nacht?

Antwoord 1

Op dit moment is er sprake van een beperkte operatie op Schiphol. Het is nog niet precies duidelijk hoe het vliegverkeer zich de komende weken gaat ontwikkelen. De ontwikkelingen worden actief gemonitord. Er vertrekken nu naar informatie van Schiphol 8 tot 9 vliegtuigen per uur, dat zal naar verwachting langzaam meer worden.

Vraag 2

Waarom wordt ervoor gekozen om nachtvluchten toe te staan, ook al is er overdag meer dan genoeg ruimte?

Antwoord 2

Schiphol is een hub-luchthaven die 24 uur per dag operationeel is. Deze 24 uren opening is van belang om de veelal complexe (hub)operaties van luchtvaartmaatschappijen te faciliteren. Schiphol kent een wettelijk maximum van 32.000 nachtvluchten per jaar. Onder dit plafond hebben luchtvaartmaatschappijen op grond van de slotverordening (historische) slots beschikbaar om hun vluchten op bepaalde momenten in de nacht af te wikkelen.

Vraag 3

Welk percentage van de nachtvluchten betreft levering van essentiële (medische) goederen, met een groot maatschappelijk belang?

Antwoord 3

Mijn ministerie houdt dit percentage niet bij. Daarbij geldt ook de slotverordening, die een luchtvaartmaatschappij in het bezit van een nachtslot, het recht geeft om op dat tijdstip te vliegen.

Vraag 4

Erkent u dat nachtvluchten veel overlast en gezondheidsschade veroorzaken? Bent u bereid om nu maatregelen te nemen om te voorkomen dat het aantal nachtvluchten weer oploopt naar het niveau van voor de coronacrisis?

Antwoord 4

Zoals in de ontwerpLuchtvaartnota is beschreven hecht het kabinet aan reductie van nachtverkeer en mede daardoor hinderbeperking in de nacht. Mijn uitgangspunt is dat het een voortdurende opgave is voor Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen om hinder in de nacht zoveel mogelijk te beperken. Ik stuur daarbij met een mix van instrumenten. In het kader van het uitvoeringsplan hinderreductie wordt bijvoorbeeld gewerkt aan het toepassen van glijvluchten in de nacht. In het kader van het programma luchtruimherziening kijk ik naar de mogelijkheid van hogere aanvliegroutes, wat kan bijdragen aan het reduceren van hinder. Een ander instrument is het verlagen van het maximaal aantal vliegtuigbewegingen in de nacht. De uitwerking van deze inzet volgt in de aangekondigde luchthavenverkeersbesluiten voor Schiphol, waarover uw Kamer nader wordt geïnformeerd.

Vraag 5

Welke preventieve maatregelen om verspreiding van corona te voorkomen worden doorgevoerd op de Nederlandse vliegvelden en in alle vliegtuigen die in Nederland landen?

Antwoord 5

De Nederlandse luchthavens en luchtvaartmaatschappijen nemen maatregelen voor verantwoord vliegen in coronatijd. De sector heeft hiervoor protocollen opgesteld die ervoor moeten zorgen dat de risico's voor personeel en passagiers in dit corona-tijdperk zoveel mogelijk worden beperkt. Uw Kamer is hierover op 12 juni jl. (brief met kenmerk: IENW/BSK-2020/111285) geïnformeerd.

Vraag 6

Hoe worden de maatregelen die de European Union Aviation Safety Agency (EASA) heeft gepubliceerd gehandhaafd? Wie is hierin de handhavende partij? Welke sanctie staat op vluchten die zich niet aan deze voorschriften houden?

Antwoord 6

Zoals aangegeven in de brief van 12 juni 2020 zijn de noodverordeningen op de luchthavens aan zowel de land-als luchtzijde onverkort van toepassing. De luchthavens hebben protocollen opgesteld en deze zijn afgestemd met de betreffende veiligheidsregio's. De naleving vindt plaats door de luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen. Handhaving vindt plaats door de veiligheidsregio en door de Koninklijke Marechaussee. Daarnaast geldt dat passagiers in een vliegtuig aanwijzingen van een gezagvoerder dienen op te volgen. In voorkomende gevallen is de Koninklijke Marechaussee bevoegd om strafrechtelijk te handhaven.

Vraag 7

Waarom geldt voor de luchtvaart niet het nieuwe protocol bron- en contactonderzoek?¹ Acht u de kans op besmetting in een vliegtuig kleiner of groter dan elders? Is niet juist het traceren en isoleren van verdachte gevallen onder vliegtuigpassagiers veel makkelijker dan bij andere besmettingen? Waarom zouden we dit niet doen?

Antwoord 7

Het RIVM heeft in haar advies van dinsdag 9 juni jl. aangegeven dat luchtvaartmaatschappijen dienen te beschikken over een procedure voor het opsporen van verdachte gevallen onder vliegtuigpassagiers omdat dan snelheid immers is geboden. Hierin sluit het RIVM aan op de richtlijnen van

¹ Website RIVM, Protocol bron- en contactonderzoek COVID-19, 20 mei 2020 (<https://lci.rivm.nl/COVID-19-bco>)

EASA, die ook stelt dat juist binnen de luchtvaart een snelle mogelijkheid bestaat tot bron- en contactonderzoek.
Het RIVM acht het plausibel dat, bij inachtneming van de protocollen en door het unieke ventilatiesysteem aan boord, het effect hiervan een beperking geeft van het risico op eventuele overdracht van COVID-19 tussen passagiers.