

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

## 2531

Vragen van het lid **Peter de Groot** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Griekse vliegvakantie eindigt voor Nederlanders in nachtmerrie: «Paniek, huilen, flauwvallen en reanimatie»»* (ingezonden 22 augustus 2024).

Antwoord van Minister **Madlener** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 11 september 2024).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Griekse vliegvakantie eindigt voor Nederlanders in nachtmerrie: Paniek, huilen, flauwvallen en reanimatie»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoe kijkt u aan tegen deze mensonterende taferelen en de gevolgen daarvan door een defect in een vliegtuig?

Antwoord 2

Het was een hele vervelende situatie aan boord voor de passagiers. Het is belangrijk dat luchthavens en luchtvaartmaatschappijen er alles aan doen om incidenten te voorkomen waarbij passagiers lang aan boord moeten blijven vanwege een defect aan een vliegtuig. Mocht er een defect aan een vliegtuig zijn, dan is het belangrijk dat er wordt geprobeerd om passagiers zo goed mogelijk te verzorgen en indien mogelijk van boord te laten gaan.

Vraag 3

Hebben luchtvaartmaatschappijen wat u betreft de plicht om aan boord te zorgen voor een voldoende verblijfsklimaat, zodat het ook bij defect materieel is uit te houden in de cabine van een vliegtuig?

<sup>1</sup> Website De Telegraaf, 20 augustus 2024 (<https://www.telegraaf.nl/nieuws/1974646367/griekse-vliegvakantie-eindigt-voor-nederlanders-in-nachtmerrie-paniek-huilen-flauwvallen-en-reanimatie>)

#### Antwoord 3

Het is in het belang van passagiers en de luchtvaartmaatschappij dat het verblijfsklimaat aan boord van een vliegtuig aangenaam is. Voor zover mogelijk, passen luchtvaartmaatschappijen hun eigen regels toe over het verblijfsklimaat aan boord van hun vliegtuigen. Het is uiteindelijk aan de gezagvoerder van het vliegtuig of passagiers vanwege een specifiek geval van boord moeten of niet.

#### Vraag 4

Bent u bereid om met (Nederlandse) luchtvaartmaatschappijen en Koepel van luchthavens in gesprek te gaan om dit vorm te geven?

#### Antwoord 4

Er lopen vanuit het ministerie verschillende reguliere gesprekken met luchtvaartmaatschappijen en koepelorganisaties. Tijdens deze gesprekken worden verschillende onderwerpen besproken. Zaken zoals passagiersrechten komen ook aan bod. In een volgend gesprek zal voor dit onderwerp aandacht worden gevraagd en aan partijen worden gevraagd te bekijken of hier extra beleid van de partijen op gewenst is.

#### Vraag 5

Bent u van mening dat luchtvaartmaatschappijen verplicht moet worden om een vervangend toestel te regelen bij een defect dat ernstige gevolgen heeft voor de leefomgeving binnen de cabine van het vliegtuig?

#### Antwoord 5

Het is belangrijk dat luchtvaartmaatschappijen er alles aan doen om passagiers veilig en gezond te vervoeren. De gezagvoerder van het vliegtuig kijkt op het moment zelf naar wat de beste optie is. Dit kan het regelen van een vervangend toestel zijn of dit kan betekenen dat het vliegtuig wordt gemaakt (en men daarvoor moet uitstappen). Een vliegtuig zal uiteraard niet defect vliegen en het wachten op een nieuw toestel is ook niet altijd de gewenste of best passende keuze. Het hangt dus af van het specifieke geval.

#### Vraag 6

Zijn er in Nederland regels gemaakt over hoe lang passagiers opgesloten mogen zitten in een vliegtuig in het geval van een technisch mankement? Zo nee, bent u bereid in gesprek te gaan met (Nederlandse) luchtvaartmaatschappijen en luchthavens om deze regels op te stellen en een norm te stellen binnen welke tijd passagiers het vliegtuig kunnen verlaten in het geval van een technisch mankement?

#### Antwoord 6

Er bestaat geen specifieke Nederlandse of Europese regelgeving over hoe lang passagiers aan boord van een vliegtuig mogen blijven in geval van een defect of vertraging terwijl het vliegtuig aan de grond staat. Er is wel EU-regelgeving over de rechten van vliegtuigpassagiers. Die regelt voornamelijk de rechten van passagiers bij langdurige vertragingen, annuleringen en instapweigeringen, maar geeft geen exacte tijdslijmieten voor hoe lang passagiers aan boord van een vliegtuig mogen blijven terwijl het vliegtuig aan de grond staat. Wel of niet uitstappen is sowieso situatie gebonden. Als het verblijfsklimaat aan boord prettig is, kan het soms prettiger voor de passagiers zijn om iets langer aan boord te wachten en dan te vertrekken, dan dat men moet uitstappen en de vertraging langer oploopt. Een luchtvaartmaatschappij is daarbij afhankelijk van lokale faciliteiten zoals de verkeersleiding en de grondafhandeling voor de beschikbaarheid van bijvoorbeeld een Power Unit voor airconditioning en het plaatsen van trappen. Slechts in acute noodsituaties zoals brand kan worden geëvacueerd, omdat gebruik van de glijbanen van het vliegtuig mogelijk extra risico's geeft op verwonding. In gesprek met luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en andere belanghebbenden kan worden gekeken naar of er meer duidelijkheid kan komen naar hoe gehandeld moet worden in een dergelijke situatie als die in Griekenland.

Vraag 7

Bent u bereid om met uw Europese collega's in gesprek te gaan over het opstellen van regelgeving, zodat we deze mensonterende toestanden in de toekomst in heel Europa kunnen voorkomen?

Antwoord 7

In dit geval gaat het om een incident en dus niet om een vaak voorkomend probleem. Wel kan bij een aankomende Europese vergadering, zoals de Transportraad, dit punt opgebracht worden en worden gekeken of andere landen ook met dit soort incidenten te maken hebben, hoe zij ermee omgaan en hoe zij aankijken tegen eventuele specifieke regelgeving op Europees niveau.

Vraag 8

Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 8

Ja.