

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

3231

Vragen van het lid **Kröger** (GroenLinks) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de diverse OMT-adviezen met betrekking tot luchtvaart* (ingezonden 16 juni 2020).

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

Vraag 1

Zijn partijen met een commercieel belang betrokken geweest bij de totstandkoming van de diverse adviezen van het Outbreak Management Team (OMT) met betrekking tot luchtvaart sinds eind januari?

Antwoord 1

Een arts van KLM Health Services is vanuit zijn expertise over gezondheid in relatie tot luchtvaart aanwezig geweest bij het 56^e OMT over het coronavirus op 24 januari 2020. Hiertoe heeft de betreffende arts een Belangenverklaring behorend bij de Code ter voorkoming van oneigenlijk beïnvloeding door belangenverstremgeling ondertekend. Dit was het eerste OMT waar gesproken is over luchtvaart. Daarna is niemand van KLM of een andere commerciële partij meer betrokken geweest.

Vraag 2

Waarom is een medewerker van KLM Health als expert aangeschoven bij het OMT? Was er geen expert te vinden die niet gelieerd is aan een partij die direct commercieel belang heeft bij het advies?

Antwoord 2

Deelnemers aan het OMT worden uitgenodigd op basis van hun expertiseveld of specifieke expertise met betrekking tot de betreffende ziekte of ervaring met de bestrijding van deze ziekte. De samenstelling van het OMT kan daarom, afhankelijk van het onderwerp en de agendapunten, wisselen. KLM is de enige Nederlandse vliegtuigmaatschappij die op Oost-Azië vliegt, de plaats waar het coronavirus op dat moment voorkwam. Een arts van KLM was daarom betrokken bij de advisering over beleid om de risico's op import van corona via de luchtvaart te beperken. De situatie rond het nieuwe coronavirus is daarna in rap tempo veranderd. Na eerdergenoemd OMT is de desbetreffende arts niet meer uitgenodigd.

Vraag 3

Is de medewerker van KLM Health ook betrokken geweest bij het OMT-advies van 12 juni jl., waarin gesteld is dat vliegtuigen ook weer met volledige bezetting mogen vliegen? Zijn er andere partijen met een direct commercieel belang betrokken geweest bij de totstandkoming van dit advies?

Antwoord 3

Het advies van 12 juni jl. is geen OMT advies geweest, maar een RIVM advies. Het RIVM geeft aan dat er geen commerciële partijen betrokken zijn geweest bij de totstandkoming van dit advies.

Vraag 4

Op welke manier is geborgd dat er geen belangenverstrengeling heeft plaatsgevonden?

Antwoord 4

Zie de antwoorden 1 t/m 3. In aanvulling daarop kan ik u ten aanzien van het OMT nog het volgende melden. Alle deelnemers zitten vanuit hun expertise en op persoonlijke titel in het OMT. Het is belangrijk dat zij vrijuit met elkaar kunnen discussiëren, zonder zich daarbij geremd te voelen door een achterban. De opdracht aan het OMT is om te komen tot het best mogelijke advies op dat moment. De OMT-leden geven onafhankelijk advies. Om transparant te zijn en belangenverstrengeling te voorkomen, vult elk lid voor een OMT een belangenverklaring in. Deze «Code ter voorkoming van oneigenlijke beïnvloeding door belangenverstrengeling» vraagt informatie over (neven)functies, persoonlijke financiële belangen en onderzoeksgelden. De verklaring wordt na toetsing en ondertekening openbaar gemaakt via de website van het RIVM. De verklaring is opgevraagd bij het RIVM en zal deze week online komen.

Vraag 5

Bestaat er internationaal wetenschappelijke consensus over virale verspreiding in vliegtuigen (luchtvaart)? Zijn eerdere onderzoeken naar verspreiding in vliegtuigen en via de luchtvaart van andere vergelijkbare virussen, zoals griep, SARS etc. betrokken bij het advies?

Antwoord 5

De kennis over verspreiding van virussen in vliegtuigen berust op algemene kennis over de verspreiding en eigenschappen van het virus, de ventilatie en filtersystemen in vliegtuigen en gepubliceerde casuïstiek. De beschikbare kennis is samen met opinies van experts door ECDC en EASA vertaald naar richtlijnen voor het omgaan met risico's op transmissie van infectieziekten aan boord van vliegtuigen, de RAGIDA richtlijnen. In die richtlijnen is de kennis over de verspreiding van MERS-CoV, SARS-CoV-1 en andere respiratoire virussen en bacteriën meegenomen.

Vraag 6

Weet u waarom KLM Health haar blog over griepverspreiding in vliegtuigen uit 2018 heeft verwijderd? Zijn de observaties van KLM Health – namelijk dat men in een vliegtuig juist veel ontvankelijker zijn voor bacteriën en virussen – betrokken bij de diverse adviezen van het OMT ten aanzien van de luchtvaart?

Antwoord 6

Wat luchtvaartmaatschappijen wel of niet publiceren op hun website is de verantwoordelijkheid van die maatschappijen. Voor het overige wordt verwezen naar het antwoord op vraag 1 en 5.

Vraag 7

Als de luchtverversing in vliegtuigen grotendeels via bleed-air van de motoren verloopt, hoe vindt die verversing dan plaats als het vliegtuig stil staat aan de gate, het moment dat passagiers naast elkaar staan en lopen in het gangpad? Welke risico's op besmetting zijn er op die momenten? Zijn die vergelijkbaar met het instappen in een trein, of het lopen naar een stoel in een theaterzaal?

Antwoord 7

Luchtvaartmaatschappijen moeten de ventilatie- en filtersystemen in werking stellen bij het instappen en uitzetten als alle passagiers van boord zijn. Bleed Air wordt in dit geval afgetapt van de auxiliary power unit (APU). Een APU is een hulpaandrijvingseenheid die in vliegtuigen energie levert voor functies anders dan voortstuwing en kan onder meer worden ingezet voor de verzorging van het ventilatiesysteem op de grond. Om de transmissiekansen optimaal te verkleinen is het dragen van mond-neusmaskers aan boord van Nederlandse vliegtuigen verplicht.

Vraag 8

Kunt u deze vragen beantwoorden voor het notaoverleg Luchtvaart en corona van donderdag 18 juni 2020?

Antwoord 8

Dit is helaas niet gelukt.