

Verslag evaluatiemoment werkgroep coronabeleid luchtvaart d.d. 2-2-2021.

Deelnemers: VWS, IenW, KMar, NCTV, KLM, Transavia, Corendon, Schiphol, Haarlemmermeer, Eindhoven Airport en Breda Airport.

Algemeen

De werkgroep coronabeleid luchtvaart blikt terug op de invoering van de PCR-test voor alle reizigers, negatieve testverklaring en de sneltestverplichting voor reizigers en crew. De luchtvaartmaatschappijen en -havens zijn uitgenodigd om hun ervaringen met het beleid te delen. Transavia heeft ook schriftelijk input gegeven (zie bijlage).

Luchtvaartmaatschappijen geven aan dat het huidige beleid lastig uitvoerbaar is en dat de passagiersaantallen sterk zijn gedaald sinds de invoering van de maatregelen. Nederland heeft op dit moment het strengste regime qua testen en vliegverboden in de EU, waardoor reizigers soms uitwijken naar andere Europese landen om dit te omzeilen. Luchtvaartmaatschappijen pleiten voor betere harmonisatie op Europees/Wereldwijd niveau, op gebied van coronabeleid en de luchtvaart.

De luchtvaartmaatschappijen verzoeken het Rijk om te kijken naar een betere methodiek voor uitzonderingen op het huidige beleid en schrijnende gevallen, zodat de passagier snel kan laten zien dat hij/zij mag reizen. Nu verloopt dit proces nog via e-mail, wat kwetsbaar is. De werkgroep spreekt af dat voortdurend wordt gekeken naar een mogelijke versnelling van het proces. Digitalisering geniet hierbij grote voorkeur.

Luchtvaartmaatschappijen geven aan tevreden te zijn met de uitbreiding van het talenregime en de verruiming van de mogelijke tests. Verder laten ze weten dat het goed is dat het Rijk open staat voor gesprek.

De KMAR geeft aan dat het beeld bij hun controles rustig is. Er komen vanuit derde landen zeer weinig passagiers die niet voldoen aan de testvereisten.

Vier uursnorm sneltest

De luchtvaartmaatschappijen en luchthavens geven aan dat de vier uursnorm (voor boarden) voor de sneltest in de praktijk in voorkomende gevallen niet uitvoerbaar is. Indien er vertragingen optreden of uitwijken noodzakelijk is, bijvoorbeeld als gevolg van mist, is het niet mogelijk om als passagier aan deze norm te voldoen. Daar komt bij dat de boarding tijd niet van tevoren bekend is bij de passagier. De luchtvaartmaatschappijen stellen derhalve voor om te werken met schemavertrektijd voor de vier uursnorm. Ook is opgemerkt om het termijn van de sneltest te verhogen omdat niet overal op luchthavens testfaciliteiten zijn. De sneltest van vier uur voor vertrek in combinatie met de al eerder ingevoerde PCR-test én de 10 dagen quarantaine maakt het essentiële reizen voor passagiers vrijwel onmogelijk.

Testfaciliteiten luchthavens

Bovendien beschikken niet alle luchthavens over (snel)testfaciliteiten, waardoor het lastig wordt om binnen vier uur na de sneltest te boarden. Enkele luchthavens – zoals de luchthaven van Marrakesh en luchthavens in Portugal, Egypte en Dubai – werken aan het inregelen van sneltestfaciliteiten. In Spanje worden dergelijke mogelijkheden niet op de luchthaven aangeboden en wordt bovendien aangegeven dat men in de nabije toekomst hiervoor ook geen mogelijkheden ziet. Passagiers uit Spanje zijn dan ook aangewezen op testfaciliteiten buiten de luchthaven.

Informatievoorziening

De informatievoorziening werd in het begin als stroef ervaren. De luchtvaartmaatschappijen verzoeken om de NOTAM z.s.m. te delen, om zo te zorgen dat de communicatie richting de reiziger vervolgens beter verloopt. Daarnaast vraagt de sector aandacht voor het feit dat de overheidssites soms afwijken van de informatie in de NOTAM. Het Rijk geeft aan hier naar te kijken. Daarnaast wordt gevraagd waarom in veel gevallen niet de gevraagde leadtime vanuit de sector wordt gegeven om nieuwe maatregelen te implementeren. Dit is belangrijk om reizigers goed te kunnen informeren en hen in staat te stellen aan de voorwaarden te voldoen. Te korte leadtime leidt tot

onbegrip bij reizigers met gevolgen voor de veiligheid. Het Rijk zet zich in voor meer leadtime, maar dit is niet altijd mogelijk in verband met politieke besluitvorming. Het Rijk zal daarnaast kijken in hoeverre het mogelijk is om wijzigingen duidelijker aan te geven in een NOTAM.

Verantwoordelijkheden luchtvaartmaatschappijen en reizigers

De stakeholders geven aan dat het beleid met de huidige volumes lastig is en dat het niet schaalbaar is op de langere termijn. Luchtvaart maatschappijen krijgen steeds een grotere rol als handhaver. Zij verzoeken dat de verantwoordelijkheid voor de benodigde documentatie op termijn bij de reiziger komt te liggen. Het Rijk laat weten te streven naar gedeelde verantwoordelijkheid inzake het kunnen tonen van de juiste documentatie. De controleverantwoordelijkheid zal bij de luchtvaartmaatschappijen blijven liggen, terwijl de reiziger de verantwoordelijkheid krijgt voor het bij zich hebben van de juiste documentatie. De luchtvaartmaatschappijen wijzen erop dat het reduceren van de complexiteit in de controles bij luchtvaartmaatschappijen daarbij essentieel is. Digitalisering kan hierbij een uitkomst bieden, waarmee tevens opstoppingen kunnen worden voorkomen / beperkt.