

## Opbrengst van de proef met de teststraat Schiphol, augustus en september 2020

Interne notitie GGD Kennemerland, 9 oktober 2020

### Inhoudsopgave

Inleiding	1
Doel en vraagstellingen van de gegevensanalyse	1
Werkwijze en verantwoording	2
Uitkomsten	3
Bespreking van de uitkomsten	5
Conclusies	7
Aanbevelingen	7
Bijlage 1. Aanvulling op Werkwijze en verantwoording	8
Bijlage 2. Aanvullende analyses opkomstpercentage	9

*Separate bijlage bij deze notitie:* GGD Kennemerland, 2-10-2020. Aantallen positief getest teststraat Schiphol (met herkomst van positief getesten)

### Inleiding

Van 13 augustus 2020 tot en met 8 september 2020 is bij wijze van proef op Schiphol een zogenaamde teststraat aanwezig geweest, waar passagiers uit aankomende vluchten zich konden laten testen op besmetting met het coronavirus.

De proefneming bestond daar uit dat dagelijks de passagiers van een selectie van vluchten uit hoog-risico-landen folders met informatie ontvingen (er werd 'geflyerd'). Bij de passagiers van deze vluchten die zich vervolgens lieten testen werd een keel-neus-swab afgenomen. Hen werd daarna meegedeeld dat zij zich voor de uitslag bij de GGD van hun woon- of vakantieadres moesten melden. Ongeveer 8 september is de proef stopgezet, met name vanwege knelpunten in de beschikbare laboratoriumcapaciteit voor de testen.

In deze notitie worden een aantal gegevens gepresenteerd en besproken die tijdens de aanwezigheid van de teststraat verzameld zijn.

Hierbij is ook van belang dat een deel van de geteste passagiers in de teststraat was komen binnenlopen van andere vluchten dan de geselecteerde.

### Doel en vraagstellingen van de gegevensanalyse

#### *Doel:*

Het doel van deze notitie is om enigszins te kunnen beoordelen wat de 'opbrengst' is van deze proef met de teststraat. Met andere woorden, wat heeft deze proef opgeleverd voor de bestrijding van de corona-epidemie en wat zegt dat over het eventueel in de toekomst op grotere schaal implementeren van een teststraat op Schiphol?

*Vraagstellingen:*

1. Hoeveel geteste passagiers waren naar de teststraat gekomen na ontvangst van een folder, uitgereikt bij de geselecteerde vluchten, en hoeveel waren binnen komen lopen van andere vluchten ('aanwaaiers')?
2. Hoeveel passagiers werden bereikt met het uitdelen van folders (flyeren) bij de geselecteerde vluchten, met andere woorden, wat was het aantal passagiers dat zich naar aanleiding van het flyeren daadwerkelijk liet testen, en welk percentage was dat van het totaal aantal passagiers in dat vliegtuig (opkomstpercentage)?
3. Wat was de opbrengst van het testen, met andere woorden, bij welk percentage van de geteste passagiers is een positieve uitslag gevonden (besmetting met het coronavirus)? En wat was deze opbrengst bij de geselecteerde vluchten?
4. Zijn er wat betreft het bovenstaande nog relevante relaties met het land van herkomst van de vlucht?
5. Wat zegt de combinatie van antwoorden op de bovengenoemde vraagstellingen over de effectiviteit van het inrichten van een teststraat op Schiphol?

**Werkwijze en verantwoording**

*Testperiode*

De teststraat heeft gefunctioneerd van 13-8-2020 tot en met 8-9-2020.

*Gegevensbronnen*

Er waren drie gegevensbronnen beschikbaar voor het onderzoek.

- A. Een bestand afkomstig van CoronIT van bijna 16.000 geteste personen, met van ieder geteste passagier de uitslag.  
Het vluchtnummer en de herkomst van de vlucht behorend bij elke passagier waren handmatig overgenomen uit een tekstveld.
- B. Een bestand afkomstig van Schiphol Group met per dag alle vluchtnummers met per vlucht het aantal passagiers en de herkomst van de vlucht.
- C. Dagoverzichten beginnend bij 24 augustus met de vluchtnummers uit de hoogrisicogebieden, met aangegeven welke vluchten waren geselecteerd voor welk team.  
Het team dat de entry screening had gedaan en had geflyerd, had tevens aangegeven hoeveel passagiers daadwerkelijk in de vlucht aanwezig waren.

Deze laatstgenoemde dagoverzichten zijn uiteindelijk gebruikt voor het maken van een *steekproef van geselecteerde vluchten*, met per vlucht informatie over aantal passagiers en aantal geteste passagiers, zie verderop.

Daarnaast heeft het RIVM op 17 september een notitie uitgebracht voor het Ministerie van VWS met een analyse van gegevens uit CoronIT die zij ter beschikking hadden.<sup>1)</sup> Ook heeft het team van de

---

<sup>1</sup> RIVM-notitie 17-9-2020. COVID-19 bij reizigers: een analyse van de resultaten uit de teststraat op Schiphol en van reishistorie bij nieuw gediagnosticeerde patiënten in Nederland.

teststraat op 2 oktober alvast een analyse gemaakt van de herkomst van de positief geteste passagiers (separate bijlage).

#### *Gegevensbewerking en -analyse*

Om het percentage geteste passagiers per geselecteerde vlucht te verkrijgen, is bestand A met geteste passagiers en testuitslagen gekoppeld aan bestand B met de vluchtnummers, na eerst de gegevens over de vluchtnummers te hebben bewerkt (dubbele en onjuiste vluchtnummers verwijderd).

Om vervolgens een onderscheid te kunnen maken tussen passagiers uit de geselecteerde vluchten en de 'aangewaaide' passagiers is geprobeerd gebruik te maken van de dagoverzichten (gegevensbron C).

Echter, daaruit kwam naar voren dat de informatie van Schiphol Group over aantallen passagiers per vlucht relatief vaak verschillend was van die uit de dagoverzichten. Ook kwam het voor dat vluchten waar geflyerd was ontbraken in het overzicht van Schiphol Group, of andersom.

Hierbij is van belang dat al snel gebleken was dat de informatie van de vliegtuigmaatschappijen over aantallen passagiers meestal onjuist was, omdat op het tijdstip van vertrek van een vliegtuig vaak veel passagiers niet waren komen opdagen met een veel kleiner aantal passagiers per vlucht als gevolg, en omdat anderzijds vluchten daarom vaak op het laatste moment waren samengevoegd. Dit was de reden dat Schiphol Group een nieuw overzicht had gemaakt.

Echter, aannemend dat het team voor entry screening wel het juiste uiteindelijke aantal wist door gewoon te tellen, is geconcludeerd dat ook de aantallen van Schiphol Group dus niet altijd klopten. Om deze reden is besloten om daar niet op te vertrouwen en in plaats daarvan handmatig een steekproef te trekken uit de dagoverzichten.

Helaas was de informatie uit deze dagoverzichten onvolledig. Dagoverzichten waren pas beschikbaar vanaf 24 augustus en het tweede team had niet de aantallen passagiers per vlucht bijgehouden. Om deze reden is er voor gekozen om voor de steekproef de dagoverzichten van de geselecteerde vluchten van het entry-screening-team te gebruiken.

De steekproef bestond uit alle vluchten van 20 passagiers of meer van de helft van deze beschikbare dagoverzichten (om de andere dag). De gegevens uit deze steekproef zijn daarna handmatig gekoppeld aan de bijbehorende gegevens uit gegevensbron A over aantal geteste passagiers per vlucht.

#### **Uitkomsten**

##### ***Verdeling tussen passagiers van geselecteerde vluchten en 'aangewaaide' passagiers***

Deze verdeling tussen passagiers van geselecteerde vluchten en 'aangewaaide' passagiers kon niet goed uit de beschikbare gegevensbronnen worden afgeleid, omdat niet goed genoeg was bijgehouden welke vluchten geselecteerd waren voor het flyeren en hoeveel passagiers dat betrof. Met behulp van de steekproefgegevens kon de heel ruwe schatting worden gemaakt dat de proportie geteste personen afkomstig van de voor het folderen geselecteerde vluchten ongeveer een derde tot maximaal tweederde was van alle geteste passagiers in de teststraat. Zie bijlage 1 voor uitleg over deze schatting.

### **Percentage geteste passagiers van het totaal aantal passagiers per vlucht**

Dit percentage geteste passagiers (opkomstpercentage) kon alleen worden verkregen uit de steekproef van de geselecteerde vluchten van het entry-screening-team.

#### **Aantallen passagiers in de steekproef:**

De steekproef omvatte 9 van de 27 dagen van de testperiode, met 136 in de steekproef opgenomen vluchten met in totaal 12.099 door het team op die vluchten getelde passagiers. Het aantal passagiers varieerde van 20<sup>2)</sup> tot 301, gemiddelde was dit 89 per vlucht in de steekproef.

#### **Aantal geteste passagiers:**

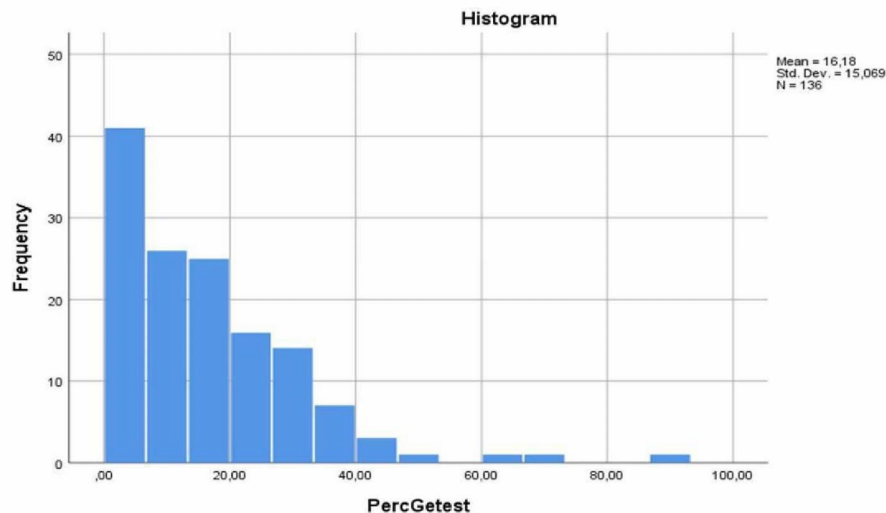
Het aantal geteste passagiers in de steekproef was in totaal 1.632 en varieerde van 0 tot 50 per vlucht, met een gemiddelde van 12.

#### **Percentage geteste passagiers:**

Het percentage geteste passagiers per vlucht (opkomstpercentage) was gemiddeld 16% en varieerde van 0% tot 93%.

Dit percentage was scheef en ongelijkmatig verdeeld. Zie de figuur op de volgende bladzijde.

Figuur Frequentieverdeling percentage geteste passagiers per vlucht



Het opkomstpercentage van een vlucht neemt geleidelijk af van 0 tot zo'n 34%, met nog een aantal rond de 40% en een paar uitschieters daarboven.

Twee derde van het opkomstpercentage per vlucht lag tussen de 0% en 20%.

Kijken we 'omgekeerd' dan had ongeveer een zesde van de vluchten (17%) een opkomstpercentage van 30% of hoger, waarvan 7% van de vluchten<sup>3)</sup> een opkomstpercentage van 40% of hoger.

In de tabel op de volgende bladzijde is dit verder gespecificeerd.

<sup>2</sup> Vluchten met minder dan 20 getelde passagiers waren niet in de steekproef opgenomen.

<sup>3</sup> Dit betreft slechts 7 vluchten, wat de vraag opwerpt hoe betrouwbaar dit is. Omgekeerd, het aantal vluchten in de steekproef met een opkomstpercentage van minder dan 40% was 129, wat de uitkomst toch robuust genoeg maakt.

Tabel Percentage geteste passagiers per vlucht (opkomstpercentage) in categorieën

	Aantal	Percentage	Cumulatief Percentage
0-10%	56	41	41
10-20%	34	25	66
20-30%	23	17	83
30-40%	14	10	93
40-50%	6	4	98
60-70%	1	1	99
70-80%	1	1	99
90-100%	1	1	100
Totaal	136	100	

Het is overigens niet zo dat een uitkomst van 0% getest alleen voorkwam bij vluchten met relatief weinig passagiers. Ook bij enkele vluchten met passagiers boven de honderd was geen enkele passagier uiteindelijk getest.

#### ***Percentage positief geteste uitslagen***

Volgens de verstrekte gegevens zijn gedurende de testperiode 15.920 passagiers in de teststraat getest op besmetting met het coronavirus. Van 15.472 was de uitslag bekend, bij 2,8% was de uitslag (nog) niet bekend.

Berekend over de passagiers waarvan de uitslag bekend was, was het percentage met een positieve uitslag (besmetting vastgesteld) 1,7%. Dit waren 261 personen.

Er kon met de beschikbare gegevens niet goed een onderscheid worden gemaakt tussen besmettingen bij passagiers van de geselecteerde vluchten en besmettingen bij passagiers die waren komen 'aanwaaien'.

#### ***Herkomst van de positief getesten***

De 354 besmette personen in de hiervoor gemaakte analyse waren afkomstig uit 36 verschillende landen. Het land met het hoogste aantal besmettingen was Turkije met 88 besmette passagiers, gevolgd door Spanje met 49 en Griekenland met 34 besmette passagiers. Zie verder de separate bijlage.

#### **Bespreking van de uitkomsten**

##### *Gegevensverzameling proefperiode*

Tijdens deze proefperiode in augustus en september 2020 zijn op drie manieren gegevens verzameld en ter beschikking gesteld, zoals hiervoor al beschreven. De gegevens van Schiphol Group over daadwerkelijke aantallen passagiers per vlucht bleken echter onvoldoende betrouwbaar. Het tellen van passagiers bij de uitgang van een vliegtuig voldoet wat dat betreft waarschijnlijk beter. Dat tellen moet dan wel gebeuren door alle teams die folders uitdelen, inclusief het noteren bij welke vluchten dat precies gebeurd is.

Doordat niet alle teams van medewerkers goed bijhielden bij welke vluchten folders zijn uitgedeeld en hoeveel passagiers dat betrof, was het ook niet mogelijk om een goed onderscheid te maken tussen passagiers in de teststraat afkomstig van geselecteerde vluchten of passagiers die waren komen 'aanwaaien'.

#### *Percentage geteste passagiers (opkomstpercentage)*

De bedoeling van de proef met de teststraat was het nagaan of met het selecteren van vluchten uit hoogrisicolanden en het verwijzen en testen van de passagiers van die vluchten Nederland voldoende beschermd zou kunnen worden tegen import via Schiphol van het virus uit het buitenland. Een belangrijke voorwaarde daarvoor is dat voldoende passagiers van de geselecteerde vluchten zich daadwerkelijk laat testen c.q. dat het opkomstpercentage voldoende is.

De uitkomsten uit de steekproef laten zien dat dit laatste slechts in beperkte mate het geval was. Als we ervan uitgaan dat een dergelijk testbeleid pas effectief is als minimaal ongeveer 30% van de passagiers zich inderdaad laat testen, zijn de uitkomsten teleurstellend. Slechts 17% van de vluchten in de steekproef had een percentage van 30% of hoger. Anders gezegd, bij vijf op de zes vluchten had 70% of meer van de passagiers op die vluchten zich niet laten testen.

Met andere woorden, het aanbieden van een folder aan iedereen die een vliegtuig uit een hoogrisicoland verlaat, leidt er niet toe dat voldoende passagiers zich laten testen in de teststraat. Zonder verbetering van het percentage passagiers uit hoogrisicolanden dat zich laat testen draagt het inrichten van een teststraat weinig bij aan het beschermen van Nederland tegen besmette passagiers uit die landen.

De uitkomsten over de opkomstpercentages zijn afkomstig van een steekproef uit de dagoverzichten. De vraag is dan hoe representatief die steekproef is.

De steekproef bevat een aanzienlijk deel van de geselecteerde vluchten van die medewerkers die hun dagoverzichten goed hadden bijgehouden. De steekproeftrekking was verder wat dit betreft waarschijnlijk voldoende aselekt c.q. heeft niet geleid tot vertekening van de uitkomsten.

Ontbrekend in de steekproef waren de uitkomsten van medewerkers die hun dagoverzichten niet goed hadden bijgehouden. Het is echter niet te verwachten dat de opkomstpercentages bij die medewerkers relatief veel hoger zullen zijn geweest.

Verder ontbraken in de steekproefgegevens de vliegtuigen met minder passagiers dan 20. Het is mogelijk dat de opkomstpercentages in die vluchten relatief hoger waren, bijvoorbeeld omdat in die situatie met weinig passagiers door de medewerkers van de teststraat meer persoonlijke aandacht kan worden gegeven aan die passagiers. In absoluut opzicht zal zo'n fenomeen echter weinig bijdragen aan het doel van de teststraat, het voorkomen dat grote aantallen besmette passagiers Nederland binnenkomen.

Al met al lijkt de steekproef voldoende representatief te zijn. Om hier meer zekerheid over te krijgen, en omdat het toch een steekproef met relatief kleine aantallen betreft, zijn nog enkele aanvullende analyses gedaan; zie hiervoor bijlage 2.

De uitkomst van deze zogenaamde gevoeligheidsanalyse komen redelijk overeen met die van de steekproef.

#### *Percentage positief geteste passagiers*

Van alle passagiers dat zich had laten testen in de teststraat had 1,7% een positieve uitslag en was dus besmet met het virus. Dit lijkt misschien een laag percentage, maar hierbij moet worden bedacht dat het waarschijnlijk voor een groot deel mensen betreft zonder corona-gerelateerde klachten. Bij mensen met klachten in Nederland was het percentage in die periode ruim 3%.

Verder is van belang dat dit percentage van 1,7% de resultante was van passagiers uit geselecteerde vluchten en van passagiers die waren komen 'aanwaaien'. Die laatste groep betreft ook passagiers van vluchten uit landen met een laag risico. Anderzijds zullen bij de laatste groep de mensen met corona-gerelateerde klachten misschien relatief oververtegenwoordigd zijn geweest.

De uitkomst van 1,7% komt exact overeen met die van een notitie van het RIVM voor het Ministerie van VWS.<sup>4)</sup> Het RIVM had daarvoor gebruikgemaakt van een gegevensbestand dat in principe overeenkomt met dat gebruikt voor deze notitie maar met een groter aantal geteste passagiers.

#### *Herkomst van de passagiers*

Van de besmette passagiers was het grootste aantal afkomstig van Turkije, gevolgd door Spanje en Griekenland. Deze gegevens zeggen echter weinig zolang zij niet gerelateerd worden aan het aantal passagiers uit die landen. En dat laatste is op zijn beurt weinig zinvol omdat de opkomstpercentages tijdens de proefperiode zo laag waren. Om deze reden zijn hier verder geen analyses naar verricht.

#### **Conclusies**

1. De 'opbrengst' wat betreft het percentage vastgestelde besmette passagiers lijkt met 1,7% in principe voldoende te zijn. Dit in aanmerking genomen dat het waarschijnlijk doorgaans mensen betreft zonder corona-gerelateerde klachten.
2. Het gemiddeld percentage passagiers uit de geselecteerde vluchten dat zich laat testen (opkomstpercentage) is echter vooralsnog veel te laag om het inrichten van een teststraat voor passagiers uit hoogrisicolanden effectief te laten zijn. Bij slechts 17% in een steekproef van geselecteerde vluchten was dit percentage boven de 30%. In andere woorden, bij vijf op de zes vluchten had 70% of meer van de passagiers op die vluchten zich niet laten testen. De uitkomsten over het opkomstpercentage zijn enigszins onzeker omdat zij gebaseerd zijn op een steekproef. Uit aanvullende analyses blijkt echter dat de foutmarge waarschijnlijk niet heel groot is geweest.

#### **Aanbevelingen**

1. Wanneer opnieuw een proefneming plaatsvindt met een teststraat op Schiphol zal het verhogen van het percentage passagiers dat zich laat testen de eerste prioriteit moeten hebben.
2. Ook zal aandacht moeten worden besteed aan het door de medewerkers nauwkeurig registreren bij de geselecteerde vluchten van de aantallen passagiers die voor het testen worden uitgenodigd. Het verdient aanbeveling om een onderzoeker van Advies en Onderzoek dan vanaf het begin bij de gegevensverzameling te betrekken.

---

<sup>4</sup> RIVM-notitie 17-9-2020. COVID-19 bij reizigers: een analyse van de resultaten uit de teststraat op Schiphol en van reishistorie bij nieuw gediagnosticeerde patiënten in Nederland.

## Bijlage 1. Aanvulling op Werkwijze en verantwoording

### *Werkwijze schatting verdeling 'geflyerd' en 'komen aanwaaien' teststraat*

Onderstaand de gevolgde werkwijze voor het maken van een schatting van de verdeling in passagiers in de teststraat tussen passagiers waarbij was 'geflyerd' (geselecteerde vluchten) respectievelijk passagiers die waren komen 'aanwaaien'.

#### *Gebruikte gegevens:*

- Totaal aantal passagiers getest in de teststraat: 15.920.
- Totaal aantal passagiers in de steekproef: 12.099.
- Aantal geteste passagiers in de steekproef: 1.632.
- Testdagen gebruikt voor de steekproef als proportie van het totaal aantal testdagen: 9 van 27.
- Totaal aantal vluchten met aantal passagiers minder dan 20 op de voor de steekproef gebruikte testdagen: deze zijn handmatig geteld, het betreft 98 vluchten.
- Schatting van het gemiddeld aantal passagiers op deze 98 vluchten met minder dan 20 passagiers: 10.

#### *Berekening:*

In deze berekening wordt in verschillende stappen een extrapolatie gemaakt van het aantal passagiers waarbij is getest in de steekproef naar het totaal aantal passagiers afkomstig van de geselecteerde vluchten dat zich heeft laten testen. Daarmee is dan de proportie daarvan ten opzichte van het totaal aantal geteste passagiers in de testperiode bekend.

1. *Aantal geteste passagiers in de steekproef:* 1.632. Dit betrof echter alleen de vluchten van 20 passagiers of meer in de steekproef.
2. *Aantal passagiers op de vluchten met entry screening (geflyerd door team 1 van de teststraat) met minder dan 20 passagiers:* dit is  $98 \times 10 = 980$ .
3. *Aantal **geteste** passagiers op de vluchten met entry screening (geflyerd door team 1 van de teststraat) met minder dan 20 passagiers:* er is aangenomen dat de proportie die zich heeft laten testen bij deze 980 passagiers hetzelfde is als bij 1, dus  $(1632 / 12099) \times 980 = 132$ .
4. *Totaal aantal geteste passagiers op de vluchten met entry screening:*  $1632 + 132 = 1764$ .
5. *Extrapolatie naar alle dagen uit de testperiode van het aantal geteste passagiers op de vluchten met entry screening:*  $1764 \times (27/9) = 5292$ .
6. *Aantal geteste passagiers op de vluchten met entry screening in de steekproef: proportie van alle geteste passagiers in de teststraat:* Dit is  $5292 / 15920 = 33\%$ .

Dit percentage betreft echter niet alle passagiers waarbij is geflyerd. Het zijn alleen de passagiers afkomstig van het team waar ook entry-screening plaatsvond. Er was ook een ander team actief met flyeren. Daarvan zijn echter geen of nauwelijks aantallen passagiers per vlucht bekend. Hier kon dus geen goede schatting voor worden gemaakt.

Heel globaal kunnen we aannemen dat het aantal passagiers afkomstig van dat tweede team maximaal ongeveer hetzelfde zal zijn geweest als dat van het eerste team. Daarmee zou de proportie passagiers in de teststraat afkomstig van vluchten waarbij is geflyerd maximaal 66% zijn. We nemen aan dat in werkelijkheid deze proportie ergens tussen 33% en 66% zal liggen.



## Bijlage 2: Aanvullende analyses opkomstpercentage

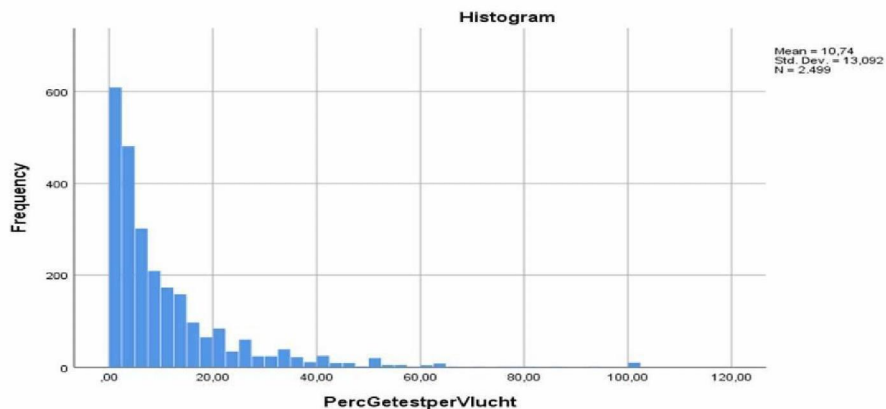
De berekening van het opkomstpercentage is gedaan met een steekproef. Dit betrof slechts een relatief klein deel van alle vluchten waarvan passagiers gebruik hadden gemaakt van de teststraat. Dit maakt de uitkomsten enigszins onzeker vanwege deze kleine aantallen en omdat de representativiteit van een dergelijke steekproef nooit helemaal ideaal is. Om deze reden zijn enkele aanvullende analyses gedaan (zogenaamde gevoeligheidsanalyse).

Zoals in de notitie vermeld, was van een steekproef van vluchten gebruik gemaakt omdat was geconstateerd dat het overzicht van Schiphol Group van alle vluchten in de testperiode niet altijd overeenkwam met de dagoverzichten. Daarbij was echter ook gebleken dat verschillen ‘random’ ofwel toevallig leken te zijn, dus ‘in beide richtingen’ om het zo te zeggen. In de veronderstelling dat de verschillen tussen de twee gegevensbronnen daarom dus mogelijk zouden kunnen ‘uitmiddelen’, zijn ook aanvullend de gegevens van alle vluchten geanalyseerd, gebruikmakend van het complete gegevensbestand met de data van Schiphol Group.

### *Uitkomsten aanvullende analyses*

In onderstaande figuur de frequentieverdeling van het percentage geteste passagiers per vlucht (opkomstpercentage) van het complete gegevensbestand van alle vluchten.

Figuur Frequentieverdeling percentage geteste passagiers per vlucht – complete databestand



Te zien is dat deze frequentieverdeling niet heel veel afwijkt van die van de steekproef. Bij dit complete databestand lopen de opkomstpercentages wel nog wat ‘steiler naar beneden’.

In de tabel op de volgende bladzij is de specificatie van de frequentieverdeling weergegeven.

Tabel Percentage geteste passagiers per vlucht in categorieën – complete databestand

	Aantal	Percentage	Cumulatief percentage
0-10%	1603	64	64
10-20%	493	20	84
20-30%	202	8	92
30-40%	96	4	96
40% en hoger	105	4	100
Totaal	2499	100	

Hier is onder andere te zien dat bij het complete gegevensbestand een opkomstpercentage van 30% of hoger voorkwam bij 8% van de vluchten, in plaats van bij 17% van de vluchten in de steekproef. Met andere woorden, het gedeelte met lage opkomstpercentages was hier (nog) hoger dan in de steekproef, zoals ook in de figuren is te zien.

Dit zou bijvoorbeeld verklaard kunnen worden doordat het hier in tegenstelling tot de steekproef ook vluchten betrof met passagiers die waren komen 'aanwaaien' en waar dus niet was geflyerd.