

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

### 4113

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het soms weigeren van het dragen van mondkapjes door passagiers van vliegtuigen en vooral de gevolgen daarvan* (ingezonden 24 augustus 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 14 september 2020).

#### Vraag 1

Bent u bekend met het feit dat het voorkomt dat passagiers van vliegtuigen weigeren mondkapjes te dragen? Hoe asociaal en absurd is dit in uw ogen?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja, daar ben ik mee bekend. Passagiers zijn verplicht de regels na te leven en de veiligheid van andere passagiers niet in gevaar te brengen.

#### Vraag 2

Het is toch aan de nationale overheid en de vervoerder om te bepalen welke (corona-) regels er gelden aan boord? Dientengevolge moeten luchtvaartmaatschappijen toch ook mensen kunnen weigeren die zich ondanks herhaalde aanwijzingen en verzoeken niet conformeren aan hetgeen expliciet en uitdrukkelijk voor het boarden gevraagd wordt? Is inzichtelijk hoe vaak dit voorkomt c.q. is voorgekomen gedurende de afgelopen maanden bij Nederlandse luchtvaartmaatschappijen of luchtvaartmaatschappijen die vliegen vanaf of naar Nederland?

#### Antwoord 2

Het niet opvolgen van een door of namens de gezagvoerder gegeven aanwijzing om tijdens de vlucht een mondkapje te dragen, is strafbaar op grond van artikel 96, vierde lid, van de Regeling Toezicht Luchtvaart. Een gezagvoerder kan een passagier toegang weigeren tot het vliegtuig wanneer de passagier aangeeft zich niet te willen houden aan de aanwijzingen van de gezagvoerder tijdens de vlucht.

<sup>1</sup> Artikel «Drie 17-jarigen weigeren mondkapje te dragen in vliegtuig» in Telegraaf d.d. 20 augustus 2020, beschikbaar via: «[https://www.telegraaf.nl/nieuws/948616416/drie-17-jarigen-weigeren-mondkapje-te-dragen-in-vliegtuig/?utm\\_source=mail&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=email](https://www.telegraaf.nl/nieuws/948616416/drie-17-jarigen-weigeren-mondkapje-te-dragen-in-vliegtuig/?utm_source=mail&utm_medium=email&utm_campaign=email)»

Tot en met juli jl. heeft het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) van de Inspectie Leefomgeving en Transport 77 meldingen ontvangen van voorvallen waarbij passagiers weigeren tijdens de vlucht een mondmasker te dragen of deze herhaaldelijk afzetten. Dit zijn meldingen gedaan door het cabinepersoneel en via de luchtvaartmaatschappijen aan het ABL gemeld. Het kan dus zijn dat de werkelijke aantallen hoger liggen. Passagiers die zijn geweigerd voor de aanvang van de vlucht omdat zij geen mondkapje willen dragen worden niet gemeld bij het ABL. Hierover bestaan ook geen concrete cijfers. Navraag bij de luchtvaartmaatschappijen leert dat deze situatie sporadisch voorkomt.

Vraag 3

Bent u de hoogte van het principe: «no mask, no fly»? En wat vindt u daarvan? Maar wat als het toestel al in de lucht is of op de taxibaan staat?

Antwoord 3

Ja, ik ben bekend met dit principe. Wanneer de veiligheid of openbare orde aan boord van een vliegtuig niet meer gegarandeerd kan worden door het gedrag van een orde verstorende passagier, kan een gezagvoerder besluiten om de vluchtuitvoering te beëindigen en deze passagier van boord te laten verwijderen.

Vraag 4

Deelt u de mening dat het een goede richtlijn is dat een passagier die geen mondkapje op wil doen, wordt geweigerd, maar dat de gevolgen voor anderen groot zijn omdat zij geconfronteerd worden met de effecten van een weigeraar?

Antwoord 4

Wanneer een passagier zonder gegronde reden weigert een mondkapje te dragen aan boord van een vliegtuig, is het een passende maatregel om deze passagier te weigeren aan boord van een vliegtuig.

Vraag 5

Bent u op de hoogte van het feit dat er grote vertraging in vertrektijden kan optreden door weigerachtige passagiers, aangezien zij (met hun bagage) eerst van boord gehaald moeten worden, dat dit gevolgen heeft voor de toebedeelde slots en tijdsspanne in welke het vliegtuig moet vertrekken en aankomen op de bestemming? Erkent u voorts dat deze vertraging onnodig is en vervolgens doorwerkt voor iedere andere reiziger aan boord die hiermee geconfronteerd wordt en op wie bijvoorbeeld familie staat te wachten, of voor wie een verdere verbinding lastiger wordt en ongewenste kosten oplevert? Erkent u dat al deze indirecte effecten niet alleen vervelend zijn, maar ook volledig verwijtbaar aan de weigeraar(s)?

Antwoord 5

Ik ben op de hoogte van het feit dat vertraging kan optreden als een passagier op het laatste moment niet meegaat met de vlucht. Deze vertraging kan gevolgen hebben voor de andere passagiers en de toebedeelde slottijden. Of al de indirecte gevolgen zijn toe te schrijven aan de weigerende passagier hangt af van de specifieke omstandigheden. De veiligheid aan boord van een vliegtuig is echter een belangrijk uitgangspunt dat door de luchtvaartmaatschappij bewaakt moet kunnen worden.

Vraag 6

Hebben luchtvaartmaatschappijen of anderen (bijvoorbeeld Schiphol/marechaussee) de mogelijkheid deze weigerachtige passagiers flink te beboeten? Hoe hoog zijn die boetes dan? Klopt het dat standaard 500 euro van toepassing is? Worden deze boetes ook daadwerkelijk uitgedeeld? En staat deze 500 euro eigenlijk wel in verhouding met de schade en gevolgschade? Indien dit niet het geval is, is een aanpassing van de boete te

overwegen? Bent u bereid daar met uw collega's naar te kijken gezien de impact op vele anderen en de operatie?<sup>2</sup>

Antwoord 6

Het niet opvolgen van een door of namens de gezagvoerder gegeven aanwijzing om tijdens de vlucht een mondkapje te dragen, is strafbaar op grond van artikel 96, vierde lid, van de Regeling Toezicht Luchtvaart. Als aangifte is gedaan door de luchtvaartmaatschappij en de zaak is bewijsbaar, dan volgt een transactievoorstel.

Het uitgangspunt van het openbaar ministerie voor dit soort overtredingen is een transactievoorstel van € 300,-. Dit uitgangspunt volgt uit de Richtlijn voor strafvordering luchtvaartwetgeving («gedrag onwenselijk i.v.m. de veiligheid van personen en/of het vliegtuig»). Deze boetes worden door het Openbaar Ministerie (OM) in de praktijk ook opgelegd.

Deze geldboete ziet enkel op de overtreding van het niet dragen van een mondkapje. In een strafzaak waarin de verdachte hiervoor wordt gedagvaard, bestaat voor een luchtvaartmaatschappij, de bemanning en/of medepassagiers de mogelijkheid om als benadeelde partij een schadevergoeding te vorderen. Als de zaak niet voor de strafrechter is gebracht, blijft daarnaast ook altijd een civielrechtelijke procedure mogelijk om schadevergoeding te vorderen.

Gelet op het gegeven dat het vorderen van schadevergoeding mogelijk is acht ik aanpassing van de hoogte van de boete niet noodzakelijk.

Vraag 7

Bent u zich ervan bewust dat de luchtvaartmaatschappij zelf weinig kan doen aan de vertraging, maar wel opdraait voor het ongemak, het domino-effect van vertraagde aankomst en later weer vertrek, waardoor een vlucht zomaar pas weer in de nachtelijke uren retour op Schiphol of Eindhoven kan aankomen, wat eerder niet gepland was?

Antwoord 7

Vertragingen en de gevolgen hiervan voor de operatie maken onderdeel uit van de bedrijfsvoering van een luchtvaartmaatschappij. De luchtvaartmaatschappijen dienen rekening te houden met vertragingen en moeten ook in staat zijn om hierop te anticiperen.

Vraag 8

Bent u zich ervan bewust dat een weigerachtige passagier, gezien bovenstaande, zorgt voor ongelofelijk veel hinder?

Antwoord 8

Weigerachtige passagiers kunnen inderdaad hinder veroorzaken. De omvang hiervan is afhankelijk van de situatie.

Vraag 9

Deelt u de mening dat dit ook geldt voor mensen die onder invloed van drank en drugs aan boord gaan en zo mogelijk ongemak en overlast veroorzaken? Wat kan gedaan worden om deze mensen vooraf te weigeren?

Antwoord 9

Wanneer voorafgaand aan de vlucht duidelijk is dat een passagier onder invloed is van drank en/of drugs kan een gezagvoerder deze passagier weigeren wanneer hij van oordeel is dat de veiligheid of de openbare orde tijdens de vlucht hierdoor mogelijk in gevaar komt.

Vraag 10

Hoe staat het met de invoering van een (internationale) zwarte lijst voor overlastgevende amokmakers in vliegtuigen? Hoe wordt voorkomen dat dergelijke types zich ooit nog per vliegtuig mogen verplaatsen? Bent u bereid

<sup>2</sup> Artikel «Boete van 500 euro voor weigeren mondkapje in vliegtuig» in Het Parool d.d. 30 juli 2020, beschikbaar via: «<https://www.parool.nl/nederland/boete-van-500-euro-voor-weigeren-mondkapje-in-vliegtuig~b75b0f06/>»

de strikte privacyregels hiervoor eventueel aan te passen? Wat doen uw Europese collega's en Europa hieraan?

Antwoord 10

Het uitwisselen van zwarte lijsten tussen luchtvaartmaatschappijen is complex in verband met de privacyaspecten die hierbij spelen. Om die reden kies ik voor een stapsgewijze aanpak. Eerst zal verkend worden of het delen van deze informatie is toegestaan tussen Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. KLM heeft een verzoek ingediend bij de Nederlandse Autoriteit Persoonsgegevens om deze gegevens te mogen delen met hun dochterorganisatie Transavia. KLM en Transavia zijn nu bezig een protocol op te stellen over de wijze waarop deze informatie op een verantwoorde wijze kan worden gedeeld. Dit protocol zal vervolgens moeten worden goedgekeurd door de Autoriteit Persoonsgegevens. Wanneer hiervoor akkoord is verleend zal een verzoek worden ingediend om deze «zwarte lijsten» te mogen gaan delen tussen alle Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Ondertussen zal ik ook Europees aandacht vragen voor het delen van zwarte lijsten tussen de Europese luchtvaartmaatschappijen.

Vraag 11

Klopt het dat u in uw nieuwe wetsvoorstel tegen slotmisbruik onder andere wilt regelen dat luchtvaartmaatschappijen kunnen worden beboet en dat kan worden voorkomen dat luchtvaartmaatschappijen na bepaalde tijden aankomen op vliegvelden? Wat betekent deze vorm van vertraging? Is daar wel rekening mee gehouden? Kan een vliegtuig hierdoor dan niet meer landen op Eindhoven of Rotterdam en moeten alle mensen dan rond middernacht met bussen door half Nederland vervoerd gaan worden omdat de nachtsluiting blijkbaar zwaarder weegt, terwijl deze vorm van vertraging slecht verwijtbaar is? In welke mate blijft aankomst op de geplande luchthaven in stand, ondanks enige vertraging en uitloop?

Antwoord 11

De ILT maakt na een mogelijke overtreding te allen tijde een zorgvuldige afweging en kijkt of er sprake is van misbruik of overmacht. Het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart in verband met het inzetten van het instrument van een bestuurlijke boete om slotmisbruik op gecoördineerde luchthavens effectief te kunnen bestraffen (Kamerstukken II 2019–2020, 35 469, nrs. 1–3) geeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) de mogelijkheid om een bestuurlijke boete op te leggen bij geconstateerd slotmisbruik. Er zijn diverse vormen van slotmisbruik, waaronder het herhaaldelijk en opzettelijk uitvoeren van vluchten op wezenlijk andere tijden dan de toegewezen slottijden. De hoogte van de boete zal afhangen van de aard en omvang van de overtreding en de omstandigheden van het geval. De ILT stelt hiervoor een boetecatalogus op waarin het boeteregime verder wordt uitgewerkt. Hiermee wordt een zorgvuldige omgang met schaarse luchthaveninfrastructuur bevorderd.