

Uitbreiden verplichting mondkapjes bij in- en uitstappen

Notitie aangepast n.a.v. DOC 8/9

Aanleiding

Op dit moment is het verplicht een mondkapje te dragen in het gehele openbaar vervoer en op beperkte delen van de luchthavens (bij het inchecken, de beveiligingscheck en de paspoortcontrole en bij het instappen). NS, ProRail en Schiphol pleiten voor een uitbreiding van de mondkapjesverplichting gezien de toenemende drukte en de onduidelijkheid voor reizigers door gebrek aan eenduidigheid.

De monitor van ProRail en NS waarmee zij de drukte op stations monitoren, laat zien dat er steeds meer perrons zijn waar het zodanig druk lijkt te worden, dat niet meer verwacht kan worden dat reizigers 1,5 meter afstand kunnen behouden. Vooral bij in- en uittappen wordt het drukker. Ondanks communicatie naar reizigers om tijdig hun mondkapje op te zetten, zien NS en ProRail ook dat veel reizigers (ook op drukke plekken) pas kort voor het instappen het mondkapje opzetten. IenW gaat deze week in overleg met decentrale vervoerders of deze problematiek ook speelt bij de haltes van bus, tram en metro (BTM).

De Schiphol Group constateert dat er grote verschillen zijn in de regelgeving op luchthavens. Daarnaast volgen wijzigingen elkaar snel op, vaak met zeer beperkte inregeltijd. Deze verschillen leiden in toenemende mate tot onduidelijkheid bij passagiers, problemen bij effectieve handhaving en tot onnodige lasten voor een internationaal opererende sector die op dit moment al onder grote druk staat. Daarom heeft de Schiphol Group per brief aan de minister van VWS gevraagd om o.a. mondkapjes in alle voor reizigers toegankelijke ruimtes op de commerciële luchthavens te verplichten. IenW gaat deze week in overleg met de andere luchthavens of deze problematiek ook bij hen speelt.

Gevraagd besluit

Instemmen met het opstellen van een concreet voorstel tot uitbreiding van de mondkapjesplicht op drukke plekken van in- en overstappunten. Naar een logische afbakening van deze gebieden moet nog worden gezocht, hiervoor zal overleg moeten plaatsvinden met vervoerders.

Deze verkenning zal worden gedaan in samenwerking tussen IenW, VWS, JenV, de veiligheidsregio's, het NOVB (Nationaal OV Beraad) en de Stuurgroep Veilige & Gezonde Luchtvaart, waarbij onderstaande 'argumentatie en overwegingen' worden afgewogen. Dit overleg wordt op korte termijn gepland.

Argumentatie en overwegingen

- Drukke in het OV: Het OMT heeft eerder aangegeven dat de inzet van mondkapjes overwogen kan worden wanneer voldoende afstand houden niet mogelijk is en er geen triage kan plaatsvinden. Daarom is besloten mondkapjes in het OV verplicht te stellen. De vervoerders (vooral NS) waren destijds al voorstander van het verplichten van mondkapjes op het station en perrons, om onduidelijkheden te voorkomen. Daar is toen niet voor gekozen omdat het de verkeerde boodschap zou uitstralen (schijnveiligheid). Op stations was het immers wel mogelijk om de 1,5m afstand te houden en dan is een mondkapje niet nodig. NS en ProRail geven nu echter aan dat de drukte toeneemt (m.n. op perrons en toegangen tot perrons en in enkele situaties ook in andere delen van stations, zoals tunnels, traverses, etc.). Belangrijk is dat evident is dat de anderhalve meter niet te hanteren is, ondanks de maatregelen die getroffen worden om drukte te voorkomen.
 - ProRail en NS monitoren wekelijks de situatie op de perrons. Ze bespreken wekelijks een monitor waarin tot 5 weken vooruit voorspellingen worden gegeven waar mogelijke knelpunten kunnen ontstaan in het houden van 1,5 meter afstand bij het in- en uitstappen op het perron. De afgelopen weken laat deze monitor zien dat er steeds meer perrons zijn waar het zodanig druk lijkt te worden, dat niet meer verwacht kan worden dat reizigers de benodigde afstand kunnen behouden. Helemaal als naast de wachtende instappers ook nog een trein leegloopt met

uitstappers. Bijvoorbeeld op Amsterdam Zuid, Arnhem en is er te weinig ruimte voor instappers, en op onder meer Utrecht Centraal, Amsterdam Centraal, Leiden en Den Bosch wordt het spannend met de combi in- en uitstappers.

- Ondanks communicatie naar reizigers om tijdig hun mondkapje op te zetten, zien NS en ProRail ook dat veel reizigers (ook op drukke plekken) pas kort voor het instappen het mondkapje opzetten. Op een beperkt aantal locaties wordt crowd management ingezet; dit is echter slechts beperkt effectief en kan de problematiek niet voorkomen.
- Eenduidigheid: De voorzitters van de veiligheidsregio's kunnen als experiment een mondkapjesverplichting opleggen, waarbij niet mag worden afgeweken van de 1,5 meter.
- Dit geldt voor gebieden waar ook OV-stations/ luchthavens in kunnen liggen. Wanneer hiertoe wordt besloten zou dat betekenen dat de mondkapjesverplichting dan ook op het station/ de luchthaven kan gelden.. Vanuit oogpunt van communicatie en eenduidigheid is het onwenselijk dat op sommige stations/luchthavens een mondkapjesplicht geldt en op andere stations/luchthavens niet. T.b.v. de eenduidigheid kan ook gekeken worden naar de aanpak in onze buurlanden en de aanbevelingen die zijn gedaan door de EASA en ERA. Deze zijn beide afgestemd met de Europese gezondheidsautoriteit ECDC.
 - De Europese luchtvaartautoriteit EASA adviseert het dragen van mondkapjes voor alle passagiers en personen op de luchthaven. Mondkapjes zijn als extra maatregel voorgeschreven voor passagiers, voor zover door onverwachte, niet adequaat op de anderhalve meter te managen omstandigheden drukte ontstaat tijdens, bij en op locatie van inchecken, de security- en grens processen en het boarden. De luchthaven Frankfurt verplicht het dragen van mondkapjes in alle terminalgebouwen, winkels en transportmiddelen; Charles de Gaulles luchthaven in Parijs verplicht het dragen binnen en buiten op de luchthaven; Londen Heathrow luchthaven verplicht het dragen van mondkapjes op alle gebieden van de luchthaven.
 - Ook het Europees spoorwegagentschap ERA adviseert het dragen van mondkapjes voor alle passagiers en personen vanaf het moment dat de reiziger het station betreedt, wanneer het niet mogelijk is om de 1,5 meter afstand te houden.
- Afbakening maatregel: Bij een uitbreiding van de mondkapjesplicht is de vraag waar die verplichting wel en niet moet gelden. Vanuit het oogpunt van communicatie en eenduidigheid is het onwenselijk dat op sommige stations een mondkapjesplicht geldt en op andere stations niet. Dus ook op rustige stations waar de 1,5 meter afstand wel gehanteerd kan worden. Daarnaast is de vraag of deze mogelijke maatregel zich beperkt tot treinstations, of gaat dit ook gelden voor bushaltes, tram en metro? Hiervoor gaat IenW deze week met de vervoerders in gesprek. Ook moet worden omschreven wat onder een "station" wordt verstaan. Is het alleen perron en roltrap, is het ruimte nadat je heb ingecheckt, ook terminals, of is het ook in de winkeltjes op het station. Dit moet nog gedefinieerd worden. Die afbakening zal ook bij BTM aan de orde zijn.
- Handhaving en uitvoerbaarheid: Als wordt gekozen voor een uitbreiding van de mondkapjes op stations (perrons en haltes), dan heeft dat consequenties voor de handhaving. Wat een belangrijk aandachtspunt is bij de uitwerking met bijvoorbeeld vraagstukken ten aanzien van capaciteit en bevoegdheid; wie krijgt de plicht opgelegd (de vervoerder/exploitant of de burger direct) en afbakening (wat is een station/luchthaven en waar begint het perron/halte, waar begint/eindigt de plicht). Deze problematiek zal daarom ook moeten worden besproken met JenV, de veiligheidsregio's, de betrokken OV-partijen (via het NOVB) en de luchthavens. Daarnaast vraagt een dergelijke aanpassing ook een wijziging van de juridische grondslag die nu via de noodverordeningen loopt. Ook dit moet verkend worden met betrokken partijen.