

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK;
 10.2.e @twente-airport.nl; 10.2.e BARIN 10.2.e ; 10.2.e
 -ILT; 10.2.e (SPLAV) - KLM; 10.2.e @nctv.minienv.nl;
 10.2.e @eindhovenairport.nl; 10.2.e @schiphol.nl; 10.2.e @corendon.nl;
 10.2.e @aopa.nl; 10.2.e -ILT; 10.2.e @haarlemmermeer.nl;
 10.2.e @eindhovenairport.nl; 10.2.e @nctv.minienv.nl; 10.2.e ;
 10.2.e @schiphol.nl; 10.2.e @lvnl.nl; 10.2.e @lvnl.nl
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e
 - DGLM; 10.2.e ; 10.2.e @acn.nl; 10.2.e - DGB
Onderwerp: Update 10 juni
Datum: woensdag 10 juni 2020 19:03:00

Beste leden van de stuurgroep,

Zoals toegezegd bij de annulering van de stuurgroep hierbij een korte update van de ontwikkelingen rondom veilige en gezonde luchtvaart. Er wordt op dit moment hard gewerkt aan politieke besluitvorming over invulling van de luchtvaart na 15 juni. Daarbij ligt de focus nadrukkelijk op de inrichting van de passagiersprocessen.

Vanochtend hebben we overleg gevoerd met de vier Nederlandse AOC houders over de reactie van het RIVM op de door hen ingediende protocollen. De protocollen momenteel waar nodig aangescherpt op basis van de reactie van het RIVM.

-

Na het overleg met de luchtvaartmaatschappijen is ook gesproken met Schiphol en Eindhoven Airport. Dat gesprek heeft nog een aantal uitzoekpunten opgeleverd die van belang zijn voor een goede besluitvorming over invulling van de 1,5 meter regel en gebruik van mondkapjes.

Aangezien 15 juni snel dichterbij komt, wordt ernaar gestreefd nog deze week helderheid te krijgen over de te volgen koers. Op het moment dat er vanuit ons meer te melden is, zullen wij jullie daar uiteraard van op de hoogte stellen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
 Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
 T 06 10.2.e

@minienw.nl



agenda

Bestuurskern

Dir.Luchtvaart
Afd Luchtruim en Regionale
Luchthavens

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

10.2.e

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e@minienw
.nl

Datum

11 mei 2020

Bijlage(n)

-

Betreft	Werkgroep 1 VGL Schiphol en regionaal
Vergaderdatum	11 mei 2020
Vergadertijd	15:30 - 17:00
Vergaderplaats	Webex
Deelnemers	10.2.e , 10.2.e , 10.2.e , 10.2.e , 10.2.e , 10.2.e , 10.2.e 10.2.e , 10.2.e , 10.2.e , 10.2.e 10.2.e , 10.2.e , 10.2.e , 10.2.e 10.2.e , 10.2.e
Kopie aan	Stuurgroep VGL

1. Opening en kennismaking
2. Vaststellen agenda
3. Toelichting belang protocol
4. Voorzitterschap, secretariaat, werkwijze
5. Internationale trend
6. Opzet en indeling van het protocol incl. analyse van aangeleverde protocollen
7. Acties en planning
8. Rondvraag en WVTTK
9. Sluiting

10.2.e - DGLM

Van: 10.2.e) - DGB
Verzonden: dinsdag 12 mei 2020 16:35
Aan: 10.2.e) - DGLM; 10.2.e DGB; 10.2.e DGB;
 10.2.e - ILT; 10.2.e - BD/PLR; 10.2.e@maa.nl;
 10.2.e@corendon.nl; 10.2.e@eindhovenairport.nl; 10.2.e
 klm.com; 10.2.e@klm.com; 10.2.e@schiphol.nl;
 10.2.e BARIN 10.2.e; 10.2.e - DGB;
 10.2.e@easyjet.com; 10.2.e; 10.2.e
 10.2.e - BSK
CC: 10.2.g@minienw.nl
Onderwerp: Bullets Werkgroep VGL Schiphol en regionale luchthavens #1

Geachte werkgroepleden,

Dank voor het overleg van gistermiddag. Hieronder enkele korte bullets over hetgeen aan de orde is geweest:

- Vertegenwoordiging vanuit sectorpartijen en overheid was goed. Douane en Nationale Politie waren nog niet aanwezig, maar hebben ook een verzoek ontvangen. Daarnaast is gevraagd om het bevoegd gezag; burgemeester/veiligheidsregio te betrekken;
- Vanuit enkele sectorpartijen is aangegeven dat men graag eenduidige regels wil om te voorkomen dat passagiers en medewerkers te maken krijgen met uiteenlopende eisen. Daarbij was behoefte aan kaders, richtlijnen of regels vanuit de overheid;
- Vanuit IenW is aangegeven dat de sectorpartijen zelf aan zet zijn voor het opstellen van het gezamenlijke protocol. De overheid neemt de verantwoordelijkheid om de partijen bij elkaar te brengen, maar gaat in dit kader geen eisen stellen of zaken opleggen;
- IenW heeft aangegeven aan welke kaders EASA denkt in guidelines die momenteel worden opgesteld, zoals gezondheidsverklaringen, temperatuurcontroles, mondkapjes, alleen passagiers toelaten in de luchthaven (geen uitzwaaiers of ophalers) en het overall waar mogelijk vasthouden aan social distancing;
- Afgesproken is dat de betrokken sectorpartijen hun protocollen zullen gaan herzien op basis van de EASA guidelines. Verzoek aan IenW is dan ook om dat document te delen wanneer dat mogelijk is.

Mochten er nog aanvullingen of op- of aanmerkingen zijn, dan hoor ik dat graag.

Er volgt een nieuwe uitnodiging voor een webex op maandag 18 mei 15.30-17.00uur. Mocht er dan beperkte voortgang geboekt zijn, dan kunnen we die altijd heroverwegen.

Groet,
 10.2.e

Van: 10.2.e@minienw.nl>
Verzonden: maandag 11 mei 2020 12:48
Aan: 10.2.e) - DGLM <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - DGB
 10.2.e@minienw.nl> 10.2.e - DGB 10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e) - ILT
 10.2.e@ILT.nl>; 10.2.e - BD/PLR 10.2.e@nctv.minjenv.nl>; 10.2.e@maa.nl
 10.2.e@maa.nl>; 10.2.e@corendon.nl 10.2.e@corendon.nl>;
 10.2.e@eindhovenairport.nl 10.2.e@eindhovenairport.nl>; 10.2.e@acn.nl>;
 10.2.e@klm.com 10.2.e@klm.com>; 10.2.e@klm.com 10.2.e@klm.com>;
 10.2.g@schiphol.nl 10.2.g@schiphol 10.2.e 10.2.e
 10.2.e@barin.nl>; 10.2.e) - DGB <10.2.e@minienw.nl>
CC: 10.2.g@minienw.nl
Onderwerp: Agenda Werkgroep VGL Schiphol en regionale luchthavens
Urgentie: Hoog

Geachte werkgroepleden,

Bijgaand de agenda voor het overleg van vanmiddag 15.30uur. Als het goed is heeft u allen een webex uitnodiging ontvangen met een link.

Mocht u bij de geadresseerden nog mensen missen of de link niet ontvangen hebben, dan hoor ik dat graag.

Tot straks.

Gr.
10.2.e

10.2.e

.....
Ministry of Infrastructure and Water Management
Civil Aviation Department | Air Traffic Management

Rijnstraat 8 | 2515 XP | The Hague
P.O. Box 20901 | 2500 EX | The Hague | The Netherlands

.....
M +31 6 10.2.e
10.2.e@minienm.nl
www.government.nl

 **Luchtvaartindetoeekomst.nl**

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e DGLM
Onderwerp: FW: Luchtvaartprotocollen, Stuurgroep en Plan van Aanpak "Veilig en Gezond vliegen COVID-19"
Datum: dinsdag 12 mei 2020 13:30:26
Bijlagen: [image008.png](#)
[image009.png](#)
[image010.png](#)
[image011.png](#)
[image012.png](#)
[image013.png](#)

Van: 10.2.e @easyJet.com>
Verzonden: dinsdag 12 mei 2020 08:26
Aan: 10.2.e <10.2.e@corendon.nl>; 10.2.e - DGB
10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.g @minienw.nl; 10.2.e @corendon.nl>;
10.2.e @tui.nl>
Onderwerp: RE: Luchtvaartprotocollen, Stuurgroep en Plan van Aanpak "Veilig en Gezond vliegen COVID-19"

Hallo 10.2.e

Ik zal namens easyJet deelnemen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
Country Manager Netherlands & Scandinavia

mob: +44 10.2.e

fly us: www.easyJet.com
holiday with us: www.easyjet/holidays
tweet us: www.twitter.com/easyJet
friend us: www.facebook.com/easyJet
follow us: www.instagram.com/easyJet



easyJet Airline Company Ltd, Hangar 89, London Luton Airport, LU2 9PF

From: 10.2.e @corendon.nl>
Sent: 08 May 2020 13:18
To: 10.2.e @minienw.nl>
Cc: 10.2.g @minienw.nl; 10.2.e @corendon.nl>;
10.2.e easyJet.com>; 10.2.e
10.2.e @tui.nl>

Subject: RE: Luchtvaartprotocollen, Stuurgroep en Plan van Aanpak "Veilig en Gezond vliegen COVID-19"

CAUTION: This email originated from outside of the organisation. Do not click links or open attachments unless you recognise the sender and know the content is safe.

Goedemiddag 10.2.e

Namens Corendon wil ik 10.2.e aanmelden als lid van de werkgroep vwb het Nederlandse luchtvaart protocol.

Ik heb aan TUI en easyJet gevraagd om ook een deelnemer aan te melden (zoals is afgesproken met 10.2.e zij komen zelf bij jou terug met een naam.

Fijn weekend.

Met vriendelijke groet / With kind regards,

10.2.e

corendon.
Corendon Dutch Airlines B.V.

Postbus 349

1170 AH Badhoevedorp

Telephone: +31 10.2.e

Mobile: +31 6 10.2.e

Email: 10.2.e @corendon.nl



www.corendon.nl

Think before you print! Do you really need to print this e mail? Save energy and paper.

Van: 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 1 mei 2020 15:36

Aan: 10.2.e @corendon.nl>

cc: 10.2.g @minienw.nl

Onderwerp: RE: Luchtvaartprotocollen, Stuurgroep en Plan van Aanpak "Veilig en Gezond vliegen COVID-19"

10.2.e

Welkom in de stuurgroep! Bijgaand de stukken voor de vergadering. Als het goed is heb je inmiddels ook een agenda uitnodiging ontvangen.

Tot volgende week.

Gr.
10.2.e

Van: 10.2.e @corendon.nl>

Verzonden: vrijdag 1 mei 2020 15:17

Aan: 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e

@tui.nl>

cc: 10.2.e @tuifly.nl>; 10.2.e

easyjet.com>; 10.2.e minienw.nl>;

10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Luchtvaartprotocollen, Stuurgroep en Plan van Aanpak "Veilig en Gezond vliegen COVID-19"

Goedemiddag 10.2.e

Nav onderstaande e-mail hebben wij overlegd en hebben we in gezamenlijkheid besloten dat ik aansluit bij de stuurgroep.

Ik zie de uitnodiging tegemoet en alvast een goed weekend.

Met vriendelijke groet / With kind regards,

10.2.e

corendon.

Corendon Dutch Airlines B.V.

Postbus 349

1170 AH Badhoevedorp

Telephone: +31 23 10.2.e

Mobile: +31 6 10.2.e

Email: 10.2.e @corendon.nl



www.corendon.nl

Think before you print! Do you really need to print this e mail? Save energy and paper.

Van: 10.2.e minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 1 mei 2020 13:01

Aan: 10.2.e @tui.nl>

cc: 10.2.e tuifly.nl>; 10.2.e

@corendon.nl>; 10.2.e easyjet.com>; 10.2.e

@minienw.nl>; 10.2.e DGB

10.2.e minienw.nl>

Onderwerp: RE: Luchtvaartprotocollen, Stuurgroep en Plan van Aanpak "Veilig en Gezond vliegen COVID-19"

Beste 10.2.e

Dank voor het gesprek en het signaal. We streven uiteindelijk naar een afgestemd- en luchtvaart overkoepelend NL Protocol waar naast het protocol van de luchthavens als geheel en ANSP's als geheel een overall protocol van de operators als geheel inpast. Als de naam bekend is zal ik een

uitnodiging sturen.

Met vriendelijke groet en goed weekeinde straks.

10.2.e

Van: 10.2.e <[redacted]>@tui.nl>

Verzonden: vrijdag 1 mei 2020 12:12

Aan: 10.2.e <[redacted]>@minienw.nl>

cc: 10.2.e <[redacted]>@tuifly.nl>; 10.2.e <[redacted]>

10.2.e <[redacted]>@corendon.nl>; 10.2.e <[redacted]>@easyJet.com

Onderwerp: FW: Luchtvaartprotocollen, Stuurgroep en Plan van Aanpak "Veilig en Gezond vliegen COVID-19"

Beste 10.2.e

Hartelijk dank voor je tijd zojuist. Goed om even van gedachten te wisselen over de stuurgroep. Fijn dat wij namens onze drie airlines één vertegenwoordiger kunnen afvaardigen voor de stuurgroep.

Wij zullen je z.s.m. de betreffende naam doorgeven.

Groeten en dank,

Ook namens 10.2.e (Corendon) en 10.2.e (EasyJet)

10.2.e

10.2.e

TUI Nederland N.V.

Volmerlaan 3 | 2288 GC | Rijswijk | Nederland

Postbus 157 | 2280 AD | Rijswijk | Nederland

Mobiel: +31 62 10.2.e

10.2.e <[redacted]>@tui.nl

www.tui.nl

Van: 10.2.e <[redacted]> - BSK

Verzonden: donderdag 30 april 2020 17:42

Aan: 10.2.e <[redacted]>@klm.com' 10.2.e <[redacted]>@klm.com>;

10.2.e <[redacted]>@transavia.com'

10.2.e <[redacted]>@transavia.com>; 10.2.e <[redacted]>@tuifly.nl'

10.2.e <[redacted]>@tuifly.nl>; 10.2.e <[redacted]>@corendon.nl'

<10.2.e <[redacted]>@corendon.nl>; 10.2.e <[redacted]>@klm.com'

10.2.e <[redacted]>@klm.com>; 10.2.e <[redacted]>@martinair.com'

10.2.e <[redacted]>@martinair.com>; 10.2.e <[redacted]>@easyJet.com'

10.2.e @easyJet.com>; 10.2.e @lvnl.nl'
10.2.e @lvnl.nl>; 10.2.e @eurocontrol.int'
10.2.e @eurocontrol.int>; 10.2.e mindef.nl'
10.2.e @mindef.nl>
cc: 10.2.e @KLM.COM' 10.2.e @KLM.COM>;
10.2.e @klm.com' 10.2.e @klm.com>;
10.2.e @corendon.nl' <10.2.e corendon.nl>;
10.2.e @martinair.com'
10.2.e @martinair.com>; 10.2.e transavia.com'
10.2.e @transavia.com>; 10.2.e @tuifly.nl'
10.2.e @tuifly.nl 10.2.e BARIN Secretary
General' <10.2.e @barin.nl>; 10.2.e -
DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB
10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: Luchtvaartprotocollen, Stuurgroep en Plan van Aanpak
"Veilig en Gezond vliegen COVID-19"

Geachte luchtvaartcollega's

Op 15 april 2020 is de uitvraag gedaan om voor het thema Luchtvaart voor uw organisatie een protocol op te stellen. Uw inzendingen hebben wij tijdig ontvangen en zijn zeer bruikbaar, waarvoor dank! Door de Directie Luchtvaart is mede op basis van de door u ontvangen input een plan van aanpak gemaakt om voor geheel luchtvaart tot een NL Luchtvaartprotocol te komen. In dit plan wordt uitgewerkt hoe we gezamenlijk in de toekomst, onder de huidige omstandigheden, veilig en gezond willen opereren. Gestreefd wordt om voor 1 juni een afgestemd NL Luchtvaartprotocol beschikbaar te hebben, ondergebracht in totaal drie deelprotocollen;

- Deelprotocol Passagiersprocessen Schiphol en regionale luchthavens, waaronder ook de luchtvaartmaatschappijen vallen.
- Deelprotocol Kleine luchtvaart
- Deelprotocol Caribisch Nederland

Deze deelprotocollen worden verder uitgewerkt in werkgroepen waar de diverse partijen onder coördinatie van de Directie Luchtvaart aan deelnemen. De luchtvaartsector blijft zelf verantwoordelijk voor de protocollen.

Deze werkgroepen leggen verantwoording af aan een stuurgroep waarin bestuurders van de diverse partijen de voortgang en koers bespreken.

In deze stuurgroep zitten vertegenwoordigers van de diverse sectorpartijen (oa Luchthavens, Luchtvaarmaatschappijen en Luchtverkeersdienstverleners).

Voor wat betreft de deelname van de luchtvaartmaatschappijen aan de stuurgroep, is vooralsnog (omwille van de omvang van de stuurgroep) KLM gevraagd u te vertegenwoordigen. Voor luchtverkeersleidingsorganisaties is LVNL gevraagd dat te doen voor MUAC en CLSK.

De luchtvaartmaatschappijen en ANSP's zullen rechtstreeks of via de werkgroep op de hoogte worden gehouden van de ontwikkelingen en het plan van aanpak.

Tijdens de eerste stuurgroep bijeenkomst op 7 mei 09.30 zal de verdere voortgang en werkwijze worden besproken.

We houden u op de hoogte van de vorderingen.

Ik verwacht u op dit moment voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritiem
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8 | 2515XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2515 XP | Den Haag
E 10.2.e@minienw.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

The information in this e-mail and any attachments is confidential and may be legally privileged. It is intended solely for the addressee(s) named above. If you are not an intended recipient, please notify the sender and delete the message and any attachments from your system. Any use, copying or disclosure of the contents of either is unauthorised unless expressly permitted. Any views expressed in this message are those of the sender unless expressly stated as to be those of easyJet. Virus checking of emails and attachments is the responsibility of the recipient. easyJet Airline Company Limited Registered in England with Registered number: 3034606 Subsidiary of easyJet Plc Registered in England with registered number: 3959649 Registered Office: Hangar 89, London Luton Airport, Luton, Bedfordshire LU2 9PF Click [here](#) to report this email as spam.



T.a.v. Stuurgroep VGL

BestuurskernDir. Luchtvaart
Afd. Luchtruim en Regionale
LuchthavensDen Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag**Contactpersoon**

10.2.e

M +31(0)6-10.2.e 6
10.2.e @minienw
.nl**Datum**

13 mei 2020

Bijlage(n)

-

memo

Vervolgaanpak protocol Schiphol en regionale luchthavens

Achtergrond

Op 7 mei stemde de Stuurgroep VGL in met het PvA NL Luchtvaartprotocol. Doelstelling was om middels analyse van de aangeleverde organisatieprotocollen te komen tot een overkoepelend en breed gedragen Luchtvaartprotocol. In werkgroepen zouden deelprotocollen worden opgesteld voor Schiphol en regionale luchthavens, Kleine luchtvaart en Caribisch Nederland.

Ontwikkelingen*Werkgroep Schiphol en regionale luchthavens*

Op 11 mei is de werkgroep bijeen geweest. De werkgroep heeft (in het kort) het volgende geconcludeerd:

- Verzoek van de werkgroepleden tot uitbreiding van de werkgroep;
- Verzoek vanuit de sector aan de overheid voor eenduidige kaders, richtlijnen en regels;
- De sector wacht de EASA guidelines af en herijkt de respectievelijke protocollen op basis hiervan.

Werkgroep Kleine luchtvaart

In de afgelopen periode heeft intensief overleg plaats gevonden met de General Aviation over het verruimen van mogelijkheden op basis van de noodverordening. Dat heeft opgeleverd dat de GA per afgelopen maandag voor een groot deel weer kan plaatsvinden met inachtneming van de social distancing maatregelen. Dat gebeurt met name op basis van de individuele aangeleverde organisatieprotocollen. De werkgroep is inmiddels 1 keer bij elkaar gekomen en daar wordt op een constructieve wijze samengewerkt.

Werkgroep Caribisch Nederland

Zodra bovengenoemde werkgroepen een eerste resultaat opleveren wordt dit besproken in de Corona-werkgroep, die er is voor de Cariben. Daarna vindt overleg plaats met de sectorpartijen of deze (in aangepaste vorm) ook bruikbaar zijn voor de luchthavens Bonaire, Sint Eustatius en Saba en voor de luchtvaartmaatschappijen.

Conclusie

Ontwikkelingen en voortschrijdend inzicht hebben ervoor gezorgd dat de nadruk nu is komen te liggen op de werkgroep Schiphol en regionale luchthavens. Voor de overige werkgroepen is momenteel geen aanleiding om daar fors op in te zetten. Resultaten van deze werkgroepen worden parallel en binnen de staande organisatie verder gebracht.

De Werkgroep Schiphol en regionale luchthavens lijkt op punten af te wijken van de opdracht die door de Stuurgroep gegeven is. Om daar verduidelijking in te brengen wordt hieronder een vervolgaanpak voorgesteld.

Bestuurskern

Dir.Luchtvaart
Afd Luchtruim en Regionale
Luchthavens

Datum

13 mei 2020

Voorstel vervolgaanpak Werkgroep Schiphol en regionale luchthavens

Belangrijkste doel van een Luchtvaartprotocol is een eenduidige visie en aanpak van de Nederlandse luchtvaartsector op het faciliteren van een veilige en gezonde luchtvaart. Dit helpt in de communicatieboodschap, ondersteunt de internationale positie en schept vertrouwen bij passagiers. De door de werkgroep gewenste aanpak (internationale aanpak volgen) wordt ondersteund, maar levert geen volledig beeld op voor de Nederlandse situatie en is ook niet snel genoeg. De volgende elementen dienen als onderdeel van het NL protocol te worden toegevoegd.

Daarom geeft de Stuurgroep aan partijen de volgende opdrachten:

- a) Aan Schiphol en regionale luchthavens om binnen de Europese kaders het idee uit te werken van een clean area en het inrichten van luchthavens waarbij social distancing in acht wordt genomen in alle processen;
- b) Aan de gezamenlijke luchtvaartmaatschappijen om binnen de Europese kaders te komen tot een eenduidige aanpak van (de)boarden, seaten en vluchtuitvoering en dit op te nemen in de bedrijfsprotocollen.
De volgende onderwerpen dienen daarbij tenminste te worden geadresseerd:
 - Gebruik van mondneusbescherming door pax en personeel;
 - Het gebruik van ventilatie, airco en HEPA filters tijdens de gehele periode van aan boord zijn van cabinepersoneel en pax, inclusief het gebruik tijdens de vlucht;
 - De stoelbezetting en eventuele spreiding van pax aan boord;
 - De regels rond meenemen en opbergen van handbagage (trolleys en tassen) aan boord;
- c) Aan Schiphol en regionale luchthavens om de interfaces af te stemmen met andere sectoren en vervoersmodaliteiten. Daarbij speciale aandacht voor het vervoer van pax en het transport van goederen van en naar de luchthaven en afstemming met onder andere het OV protocol (uitgangspunt: geen gebruik van OV!) en dat van TLN.
- d) Aan de directie Luchtvaart om parallel aan en ten behoeve van de werkgroepen de juridische kaders op te stellen en duidelijkheid te scheppen over de financiële consequenties van de voorstellen;
- e) Aan de communicatiewerkgroep om met elkaar een communicatiestrategie voor te bereiden hoe op korte termijn gecommuniceerd kan worden over de NL aanpak van het Luchtvaartprotocol en daarna over de inhoud ervan.

Als werkvorm kan nog steeds gebruik gemaakt worden van de werkgroep onder de Stuurgroep. Deze kan tevens onderverdeeld worden in sub-groepen, waarbij de luchtvaartmaatschappijen in een aparte werkgroepen samenkomen. De werkgroepen wijzen zelf een voorzitter aan uit de sector. Directie Luchtvaart kan desgevraagd deelnemen in een adviesrol. De samenstelling van de werkgroep kan door de voorzitter heroverwogen worden. De (tussen)resultaten worden tijdens de Stuurgroep VGL #3 van 28 mei door de opdrachtnemers teruggekoppeld.

Bestuurskern

Dir.Luchtvaart
Afd Luchtruim en Regionale
Luchthavens

Datum

13 mei 2020

Advies aan de Stuurgroep

1. De focus van de Stuurgroep uitsluitend te leggen op de ontwikkeling van het protocol Schiphol en regionale luchthavens en de werkvorm daarop aan te passen;
2. Akkoord te gaan met de vervolgaanpak voor de Werkgroep Schiphol en regionale luchthavens.

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e - DGLM; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e - BSK
Onderwerp: FW: Agenda en stukken Stuurgroep 14 mei 2020
Datum: donderdag 14 mei 2020 19:42:58

Ik vind dit belangrijke punten die we m.i. actief moeten inbrengen. Wellicht morgen al in EU DGCA, anders in andere besprekingen EASA-voorstellen.

10.2.e

Van: 10.2.e <10.2.e@schiphol.nl>
Verzonden: donderdag 14 mei 2020 18:21
Aan: 10.2.e - DGLM <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e
 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - BSK
 <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e@twente-airport.nl' <10.2.e@10.2.e
 >; 10.2.e BARIN 10.2.e 10.2.e@barin.nl>;
 10.2.e@acn.nl' <10.2.e@acn.nl>; 10.2.e - ILT
 <10.2.e@ilent.nl>; 10.2.e - KLM 10.2.e@klm.com>;
 10.2.e@lvnl.nl' <10.2.e@lvnl.nl>; 10.2.e@nctv.minjenv.nl'
 10.2.e@nctv.minjenv.nl>; 10.2.e@eindhovenairport.nl' 10.2.e@eindhovenairport.nl>;
 10.2.e@corendon.nl; 10.2.e@aopa.nl; 10.2.e - ILT
 <10.2.e@lLenT.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e@minienw.nl>;
 10.2.e@haarlemmermeer.nl; 10.2.e@eindhovenairport.nl>;
 10.2.e@nctv.minjenv.nl; 10.2.e <10.2.e@minvws.nl>
cc: 10.2.e - DGB <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - DGB
 <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e
 <10.2.e@minvws.nl>; 10.2.e d) - DGMI
 <10.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Agenda en stukken Stuurgroep 14 mei 2020

Beste 10.2.e ,

Namens Schiphol en onze relu's wil ik je graag het volgende meegeven.

Wat betreft het word document zijn dit aandachtspunten:

- Access to airport premises should be limited to passengers, crew members and staff -> Dit is bijvoorbeeld op plaza onmogelijk. Het is zeer wenselijk dat we hier over bedoelingen blijven spreken en dus geen 'richtlijnen' krijgen over het 'waar en hoe' maar meer over wat je ermee wilt bereiken.
- Staff members who interact with passengers directly (e.g. security check agents, assistants for passengers with reduced mobility, cleaning staff, etc.) should wear a medical face mask, gloves and their uniforms; uniforms should be changed daily, and where uniforms cannot be changed daily, a protection suit should be used as an alternative. -> Dagelijks een schoon uniform is geen haalbare kaart en ook hier pleiten we graag dat er logisch haalbare (wetenschappelijk bewezen) noodzaak aan zou moeten zitten.
- In de matrix per stakeholder staat bij airport operator, thermal screening; YES. Wij lezen hier niks over in het document. Ook in de powerpoint staat op slide 9 temp checks. Ik lees dit niet direct terug in het word doc als een echte aanbeveling. Klopt dit?

Verder hebben wij bij ACI Europe de volgende input aangeleverd wat voor jullie ook relevant is.

Er zijn 3 specifieke punten waar we tegen aan gaan lopen mochten ze worden ingevoerd:

1. Only allow passengers in the terminal

In principal we support this measure, we do understand the rationale behind this measure. However, we would like to stress that flexibility at local level is needed and should be considered at each airport. For example, with regard to multimodal nodes that make use of the same infrastructure, like is the case at AMS with regard to the train station.

2. Passengers subject to thermal scanning upon entry to the terminal

In general we are not in favor of thermal and/or temperature scanning, since there is no medical evidence for effectiveness. We refer to our national RIVM guidelines as well as those of the WHO. Next to this, implementing thermal screening will have a big impact on the use of m2, costs (CAPEX and OPEX) and logistics. It will add an additional step in the passenger journey of which we doubt if it contributes to passenger confidence, if it is known that this method is not effective and might as a consequence expose the passenger to additional queueing.

Instead, we suggest to introduce a self-declaration health form to be filled-in by every departing passenger, the use of facial protection and possibly in combination with random temperature checks. For passenger and staff protection and confidence, we also suggest to take the same measures for staff.

However, if it is really deemed necessary for government requirements, we will implement this measure.

3. Passengers coming from non-Schengen destinations should also be subjected to thermal scanning upon arrival.

As mentioned above, we are not in favor of thermal scanning at all. However, if we, as an airport community, support screening, then we recommend to focus on exit screening only. If all airports implement exit screening at a certain agreed level, than entry screening becomes unnecessary.

Mochten er vragen over zijn dan verneem ik die graag.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
+31 (0)20 10.2.e
10.2.e
10.2.e



10.2.e
E-mail: 10.2.e @schiphol.nl
Tel: +31(0)20 10.2.e

Visit: Terminal West, B-toren, 4^{de} verdieping, kamer B423

Evert van de Beekstraat 202, 1118 ZG Schiphol
Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol
Locatiecode: 02-36

Schiphol

Welcome to Amsterdam Airport

Van: 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 14 mei 2020 12:33

Aan: 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>;
10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e @twente-airport.nl'
<10.2.e @twente-airport.nl>; 10.2.e BARIN 10.2.e
10.2.e @barin.nl; 10.2.e @acn.nl' 10.2.e @acn.nl; 10.2.e
10.2.e - ILT <10.2.e @ilent.nl>; 10.2.e - KLM 10.2.e
@klm.com>; 10.2.e @lvnl.nl' <10.2.e @lvnl.nl>;
10.2.e@nctv.minjenv.nl' 10.2.e@nctv.minjenv.nl; 10.2.e @eindhovenairport.nl'
<10.2.e @eindhovenairport.nl>; 10.2.e <10.2.e @schiphol.nl>;
10.2.e @corendon.nl; 10.2.e @aopa.nl; 10.2.e - ILT
10.2.e @llenT.nl; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>;
10.2.e @haarlemmermeer.nl; 10.2.e @eindhovenairport.nl;
10.2.e @nctv.minjenv.nl; 10.2.e 10.2.e @minvws.nl>
cc: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB
<10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e
10.2.e @minvws.nl; 10.2.e - DGMI
<10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Agenda en stukken Stuurgroep 14 mei 2020

Beste leden van de Stuurgroep,

Hierbij zoals vanochtend besproken de vertrouwelijke stukken van EASA. Verzoek aan jullie is om eventuele aandachtspunten die jullie mee willen geven vandaag nog bij ons terug te leggen. Hierbij nogmaals het verzoek om deze stukken niet verder te verspreiden.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag
.....

T 06-10.2.e

@minienw.nl

Van: 10.2.e - DGLM

Verzonden: woensdag 13 mei 2020 17:51

Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>;
10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @twente-airport.nl'
<10.2.e @twente-airport.nl>; 10.2.e BARIN 10.2.e
10.2.e @barin.nl; 10.2.e @acn.nl' <10.2.e @acn.nl>; 10.2.e
10.2.e - ILT <10.2.e @ilent.nl>; 10.2.e - KLM 10.2.e

10.2.e @klm.com>; 10.2.e @lvnl.nl' <10.2.e @lvnl.nl>;
10.2.e@nctv.minjenv.nl' 10.2.e@nctv.minjenv.nl>; 10.2.e @eindhovenairport.nl'
10.2.e @eindhovenairport.nl>; 10.2.e @schiphol.nl; 10.2.e @corendon.nl;
10.2.e @aopa.nl; 10.2.e - ILT <10.2.e @ILenT.nl>; 10.2.e -
BSK <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @haarlemmermeer.nl'
<10.2.e @haarlemmermeer.nl>; 10.2.e @eindhovenairport.nl'
<10.2.e @eindhovenairport.nl>; 10.2.e @nctv.minjenv.nl'
<10.2.e @nctv.minjenv.nl>; 10.2.e 10.2.e @minvws.nl>
cc: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB
<10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e
<10.2.e @minvws.nl>

Onderwerp: Agenda en stukken Stuurgroep 14 mei 2020

Geachte leden van de Stuurgroep VGL,

Hierbij ontvangen jullie de agenda en de stukken voor de stuurgroep vergadering. Excuus voor de late aanlevering!

Let op; de vergadering begint om 9.15 uur, dus een kwartier eerder dan vorige week.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
T 06-10.2.e
10.2.e @minienw.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

**Bestuurskern**

Dir. Luchtvaart

Den Haag

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Contactpersoon

10.2.e

M+31(0)6 10.2.e

10.2.e @minienw.nl

Datum

13 mei 2020

Bijlage(n)

1

agenda

Betreft	Stuurgroep Veilige en Gezonde luchtvaart
Vergaderdatum	14 mei 2020
Vergadertijd	09:15 - 10:15
Vergaderplaats	Webex
Deelnemers	10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e

1. Opening en introductie
2. Verslag van voorgaande Stuurgroep
3. Vaststellen agenda
4. Update internationale ontwikkelingen
5. Protocollen
 - a. Terugblik werkgroepen
 - b. Gezamenlijke doelstelling
 - c. Voorstel voor aanpak
 - d. Voorstel voor inrichting stuurgroep en werkgroepen
6. Communicatieboodschap
7. Planning Stuurgroep
8. Rondvraag
9. Sluiting

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**Bestuurskern**Project Schiphol
Cluster A**Contactpersoon**

10.2.e

M +31(0)6-10.2.e
@minienw.nl**Datum**

14 mei 2020

verslag

Betreft	Stuurgroep VGL 14 mei 2020
Vergaderdatum en -tijd	14 mei 2020 08:53
Vergaderplaats	Webex
Deelnemers	10.2.e, 10.2.e, 10.2.e 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e

1. Opening en introductie

10.2.e neemt vanaf vandaag de plaats van 10.2 over en vertegenwoordigt daarbij Eindhoven Airport en de andere regionale luchthavens. 10.2.e vervangt vandaag 10.2.e de NCTV 10.2.e van de gemeente Haarlemmermeer neemt voor het eerst deel. 10.2.e van VWS is uitgenodigd, maar heeft last minute moeten afzeggen.

2. Verslag van voorgaande Stuurgroep (bijlage 1)

Het verslag is afgelopen vrijdag gedeeld met alle deelnemers. Aanvullingen van de NCTV en LVNL zijn verwerkt. Het verslag wordt vastgesteld.

3. Vaststellen agenda

Er zijn geen opmerkingen bij de agenda.

4. Update internationale ontwikkelingen

IenW licht de insteek van deze stuurgroep toe. Uitgangspunt waren daarbij de door alle partijen opgeleverde protocollen en van daaruit verder werken naar een overkoepelend protocol. Bij werkgroepen bleek echter behoefte aan een iets andere insteek. Voor een goede opschaling is het van belang dat op een uniforme manier vorm te geven zodat alle betrokkenen weten waar ze aan toe zijn. De internationale context is

daarbij cruciaal. Vraag is dan wat we vanuit Nederland kunnen doen om binnen internationale kaders op een goede en veilige manier op te schalen. ICAO, Europese Commissie en EASA zijn allemaal bezig met dit thema.

De Europese Commissie heeft gisteren haar visie gepresenteerd; die was multimodaal en betrof de transportsector als geheel, waarvan luchtvaart een onderdeel is. Belangrijk is daarbij de wederzijdse erkenning van de maatregelen. EASA werkt momenteel aan richtsnoeren, waarschijnlijk worden deze einde deze week of begin volgende week gepresenteerd. Bij ICAO wordt in een taskforce met enkele subgroepen gewerkt aan een global aviation recovery plan, dat binnen een week of twee opgeleverd zal worden. Belangrijk is dat alle stukken consistent zijn qua inhoud, daarom wordt de Europese input steeds goed afgestemd.

IenW heeft concept guidelines ontvangen vanuit EASA. IenW stelt voor om deze in vertrouwen te delen, met het verzoek aan deelnemers om vandaag nog te reageren met aandachtspunten wat nog ingebracht zou kunnen worden in overleggen die IenW nog voert op het internationale vlak (**Actie IenW, actie andere betrokkenen**).

KLM merkt in reactie op de stukken op dat op dit moment nog wordt gesproken over *medical face masks*. Een belangrijk punt voor Nederland, omdat dat niet overeenkomt met het beleid in Nederland. Verder is niet heel helder vanuit de EASA stukken wat er nu precies verwacht wordt, het is vooral adviserend met een opsomming van mogelijkheden, niet bindend. Daarmee biedt het stuk nog onvoldoende houvast voor hoe de situatie in Nederland ingericht zou moeten worden.

Schiphol stelt voor dat de Stuurgroep voor die duidelijkheid zou moeten zorgen. Doel en essentie van deze stuurgroep zou wat IenW betreft inderdaad moeten zijn om concrete uitwerking te geven aan de richtsnoeren en mogelijkheden die vanuit de internationale context worden aangereikt.

Bestuurskern
Project Schiphol
Cluster A

Datum
14 mei 2020

5. Memo protocollen (bijlage 2)

a. Terugblik werkgroepen

Werkgroep Cariben is momenteel belegd bij de Corona-werkgroep voor de Cariben en moet ook echt als een afzonderlijk onderwerp worden gezien.

GA heeft vanaf 11 mei meer mogelijkheden. Op dat vlak is de afgelopen week goed overleg gevoerd en is constructief gewerkt binnen het kader van de werkgroep. Aandachtspunt is nog om achterban steeds goed te blijven betrekken. Actieve en betrokken houding van het ministerie wordt erg gewaardeerd. Kleine omvang van de werkgroep maakt ook dat slagvaardig kan worden opgetreden.

De werkgroep over de passagiersprocessen is het meest complex en daar is grote behoefte aan verdere verduidelijking. Deze werkgroep vergt volgens de aanwezigen dan ook de meeste aandacht en inzet.

b. Gezamenlijke doelstelling

Zoals hierboven aangegeven dient de Stuurgroep en de werkgroepen om duidelijke en concrete maatregelen af te spreken binnen de geldende kaders vanuit Nederland en de internationale context.

c. Voorstel voor aanpak

IenW stelt voor dat alle partijen kort reageren op het gedeelde voorstel voor aanpak.

NCTV is blij met opzet van de stuurgroep en werkgroepen, maar ziet wel twee aandachtspunten. Eerste aandachtspunt is de interface met de landzijde en het OV; dit onderwerp is reeds benoemd in het memo. Tweede is goed opletten dat een afwijkend standpunt van Nederland binnen internationale context nadelig uit kan pakken voor passagiers, maar ook voor de concurrentiepositie. Bovendien moet bij het invoeren van maatregelen ook worden gelet op handhavingsmogelijkheden. Schiphol is zeer bereid om op basis van de internationale context en de Nederlandse richtlijnen te gaan werken aan een voorstel voor Schiphol, Rotterdam the Hague airport en Eindhoven Airport. Daarbij zal enerzijds worden ingegaan op fysieke maatregelen in de infrastructuur, maar ook op het beïnvloeden van gedrag van mensen, bijvoorbeeld door inzet van gezondheidsverklaringen. Verzoek is om de afstemming met OV protocol en andere protocollen te doen in samenwerking met IenW. Het is wel van belang vast te stellen welke partij verzoekt om maatregelen in te stellen.

Voorstel Schiphol is om voor de volgende stuurgroep van 28 mei een zo concreet mogelijke plannen zouden moeten liggen, ook vanwege de opschaling van het OV per 1 juni.

NVL geeft aan dat afstemming met Schiphol Group al is gestart en er voor Groningen en Maastricht ook maatregelen worden getroffen die in lijn zijn met die van Schiphol.

Gemeente Haarlemmermeer benadrukt het belang van samenhang met landzijde van de luchthavens. Vanuit de rijksoverheid moet duidelijk worden gemaakt welke partij welke opdracht krijgt.

KLM geeft aan dat verzoeken om maatregelen al door verschillende maatschappijen worden verzocht. Het zou goed zijn om de snelheid erin te houden om te voorkomen dat we achter de feiten aanlopen en worden geconfronteerd met eisen van anderen zonder daar een eigen verhaal tegenover te kunnen stellen.

Corendon vraagt aandacht voor kruisbestuiving tussen de verschillende werkgroepen en subgroepen. Ook wordt aandacht gevraagd voor de financiële gevolgen voor het instellen van maatregelen.

ACN benadrukt het belang van interfaces en ziet een risico van files van vrachtverkeer bij afhandelaars. ACN is daar zelf mee bezig en zal bij de volgende vergadering met een plan komen.

Vanuit het ministerie wordt vastgesteld dat betrokken partijen de hoofdlijn van de notitie bevestigen.

Belangrijk punt is het verzoek om concrete opdrachten of aanwijzingen vanuit de overheid. Wanneer die volgen, moet specifiek aandacht zijn voor rolduidelijkheid. Door wie wordt een opdracht opgelegd en op basis van welke bevoegdheden en kaders gebeurt dit? Dit zal ook formeel juridisch moeten worden verankerd.

Aandacht voor interfaces moet er zijn voor zowel het OV als het

Bestuurskern
Project Schiphol
Cluster A

Datum
14 mei 2020

verkeer. Integraliteit is van belang. Internationale regels geven geen eenduidigheid en leiden in combinatie met losse initiatieven van maatschappijen en landen tot een lappendeken van maatregelen. Inzet van alle betrokkenen zou moeten zijn om zoveel mogelijk eenduidigheid na te streven. Dat is van groot belang voor het vertrouwen van de passagiers. IenW stelt dan ook voor dat alle Nederlandse AOC houders, waaronder ook Transavia en TUI worden betrokken in de werkgroep. Financiële vraag over de kosten van gezamenlijke inrichting van maatregelen op de luchthavens zal op een later moment goed moeten worden bekeken met alle partijen, inclusief IenW. Stuurgroep stelt, met bovenstaande opmerkingen, het voorstel vast en gaat ermee aan de slag. Verzoek aan alle partijen om een terugkoppeling aan de eigen werkgroep leden te verzorgen.

Bestuurskern
Project Schiphol
Cluster A

Datum
14 mei 2020

d. Voorstel voor inrichting stuurgroep en werkgroepen

Focus van de Stuurgroep komt te liggen op de werkzaamheden die vallen onder de werkgroep rondom de passagiersprocessen op Schiphol en de regionale luchthavens.

6. Communicatieboodschap

Doel is uniforme en vertrouwenwekkende boodschap. Daarvoor van belang dat Nederland stellig naar buiten treedt met een goede set van maatregelen in combinatie met de gezondheidssituatie in Nederland. Dat vertrouwen moeten we actief uitstralen, door alle organisaties. Daarvoor moet er gewerkt worden aan een gezamenlijke communicatieboodschap die ook internationaal gedeeld kan worden. BARIN benoemt een filmpje van de luchthaven van Abu Dhabi als een mooi voorbeeld hiervan. IenW geeft aan dat gesprekken met RIVM, VWS en EASA worden gevoerd om Nederland van de lijst met risicogebieden te krijgen. Nogmaals verzoek aan alle partijen om personen aan te leveren om deel te nemen in de communicatiewerkgroep. Directie communicatie van het ministerie zal die werkgroep op korte termijn opstarten (**actie allen**).

7. Planning Stuurgroep

Het is van belang om voortvarend acties op te pakken, om 1 juni een gezamenlijke aanpak te kunnen presenteren. De stuurgroep van 28 mei is daarvoor cruciaal. IenW zal nog een moment in proberen te plannen voor komende, waarschijnlijk op woensdag. Ook wordt voorgesteld om voor juni een vast moment in de week in te plannen om de voortgang te bewaken. Indien deze momenten niet nodig blijken, kan altijd worden besloten een vergadering niet door te laten gaan.

8. Rondvraag

Eindhoven Airport vraagt of al meer bekend is over het EU Schengen inreisverbod. IenW geeft aan dat dit punt wordt besloten in de Europese Raad. Verwachting is dat het inreisverbod zal worden verlengd tot 15 juni 2020.

9. Sluiting

Directie Communicatie
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

10.2.e

14 mei 2020

Aandachtspunten communicatie

- Het protocol luchtvaart brengt maatregelen samen van meerdere organisaties. Deze maatregelen moeten **naadloos op elkaar aansluiten** en **als geheel waarborgen** dat luchtvaart het virus niet verder verspreidt
- Een **gezamenlijke boodschap** moet verwoorden **waarom** het protocol voorkomt dat het virus zich niet verder verspreidt en **hoe** (met welke maatregelen) de sector dit aanpakt
- Voor de reiziger is een **eenduidige instructie nodig**:
 - o Hoe bereid ik me voor op mijn vliegreis? Hoe ga ik naar het vliegveld, wat (beschermingsmiddelen) neem ik mee, welke maatregelen gelden in het land van bestemming?
 - o Hoe gedraag ik me tijdens mijn vliegreis (van deur tot deur)?
- Onderdeel van deze **eenduidige instructie** is eenheid in woordkeuze. Het Nationaal Kernteam Communicatie (NKC) heeft in een flitspeiling onderzocht welke terminologie het meeste effect heeft op het publiek. Hieruit is een lijst met woorden gekozen die de Rijksoverheid hanteert in al haar communicatie en deelt met partners. De lijst staat onderaan dit document.
- De **verantwoordelijkheden** in communicatie worden afgebakend en afgestemd. Hierbij is onder meer aandacht voor het afzenderschap en de eigen doelgroepen (bijvoorbeeld medewerkers)
- De communicatie kent een **fasering**: tot in werking treden van protocol en de periode van uitvoering (zie hieronder bij communicatieaanpak)
- **Issues** in de media en onder het publiek worden nauwlettend gemonitord: wel/niet mondkapje en de invloed maatregelen andere sectoren als het OV, beelden van 'volgepropte' vliegtuigen, etc.

Voorzet communicatieaanpak

Fase 1

Tot in werking treden van protocol: 'normeren' van gedrag:

Waarom kan er (weer) gevlogen worden en hoe zorgen vliegvelden, luchtvaartmaatschappijen én reizigers ervoor dat dit kan zonder het virus verder te verspreiden?

Boodschap in lijn van:

- De luchtvaartsector werkt hard aan het weer opstarten van het vliegverkeer
- Samen maken de partijen een protocol gericht op het voorkomen van verspreiding van het virus
- De maatregelen in het protocol zijn volgens Nederlandse en internationale richtlijnen
- Dit protocol is 1 juni klaar
- Het protocol is een verantwoordelijkheid van de sector. De luchthavens gaan over de maatregelen op het vliegveld (van aankomst tot boarden) en de luchtvaartmaatschappijen over de maatregelen in het vliegtuig. Maatregelen sluiten naadloos op elkaar aan

- Voor de reiziger betekent dit: <opsomming concrete maatregelen>

Inzet: media en socials, boodschap minister & CEO's, Q&A's

Fase 2

Luchtverkeer hervat volgens protocol: 'faciliteren' van gedrag:

Wat moeten reizigers en medewerkers doen en hoe moeten ze dat doen?

Boodschap in lijn van:

- Houd afstand
- Vermijd drukte
- Reis niet als je klachten hebt
- Houd je aan de instructies op het vliegveld en van de luchtvaartmaatschappij
- Reis met OV/auto/taxi naar het vliegveld
- Natuurlijk geldt ook nog: was vaak uw handen, hoesten en niezen in de binnenkant van uw elleboog, papieren zakdoekjes gebruiken en meteen weggooien.

Inzet: communicatie over concreet handelingsperspectief door luchthavens en vliegmaatschappijen (signing, routing, inrichting, instructies, website, socials, etc), ondersteund vanuit kanalen Rijksoverheid.

Woordkeuze

Niet-medisch mondkapje

Houd afstand

Was vaak uw handen

Vermijd drukte

Blijf niet te lang

Van: 10.2.e) - DGB
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: Werkgroep VGL Airlines
Datum: donderdag 14 mei 2020 21:32:23
Bijlagen: image002.png

10.2.g

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e @transavia.com>
Datum: donderdag 14 mei 2020 9:15 PM
Aan: 10.2.e @minienw.nl>
Kopie: 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e klm.com>
Onderwerp: RE: Werkgroep VGL Airlines

10.2.e

Als er een mogelijkheid is dat wij ook aansluiten bij de subgroep luchthavens dan heel graag. Met onze grondoperatie (incheck, boarding, bagage ed) hebben wij en onze klanten nl direct met de luchthavens te maken. Hoor graag.

Gr. 10.2.e

From: 10.2.e) - DGB
Sent: donderdag 14 mei 2020 15:54
To: 10.2.e) - KLM
Cc: 10.2.e) - DGB
Subject: RE: Werkgroep VGL Airlines

10.2.e

Ik stuur je mail door naar 10.2.e , die 10.2.e zal meenemen in de uitnodiging voor de airlines werkgroep.

Gr.

10.2.e

Van: 10.2.e @klm.com>
Verzonden: donderdag 14 mei 2020 15:51
Aan: 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e transavia.com>
Onderwerp: Re: Werkgroep VGL Airlines

Goedemiddag 10.2.e

Op diens verzoek wil ik hierbij voorstellen onze collega 10.2.e (Transavia) uit te nodigen voor beide werkgroepen; Aangezien Transavia een aanzienlijke eigen operatie heeft mis je nu een belangrijke stem, zou je hem kunnen meenemen in ons vervolgtraject? Ik stuur 10.2.e de stukken zekerheidshalve al door. Alvast dank,

Vriendelijke groet,

10.2.e

KLM Security Services

Van: 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: donderdag, mei 14, 2020 3:09 PM

Aan: 10.2.e) - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e @corendon.nl';
10.2.e - KLM; 10.2.e (10.2.e - KLM; 10.2.e BARIN Secretary
General'; 10.2.e asyjet.com'; 10.2.e
cc: 10.2.e - DGLM; 10.2.e - ILT; 10.2.e - BD/PLR';
10.2.e @maa.nl'; 10.2.e @eindhovenairport.nl'; 10.2.e schiphol.nl'; 10.2.e
- DGB; 10.2.e) - DGB; 10.2.e) - BSK;
10.2.e @haarlemmermeer.nl; 10.2.e '

Onderwerp: Werkgroep VGL Airlines

Collega's luchtvaartmaatschappijen,

Wellicht heeft u al een terugkoppeling ontvangen van de Stuurgroep VGL van vanmorgen. Daar is o.a. (met toevoegingen) ingestemd met bijgaand memo. Dat betekent dat er een werkgroep Schiphol en regionale luchthavens is en een werkgroep airlines die de opdrachten van de Stuurgroep kunnen realiseren.

De reeds geplande werkgroep van maandagmiddag 15.30uur wordt de werkgroep Schiphol en regionale luchthavens.

Collega 10.2.e verzorgt de uitnodiging voor de werkgroep airlines die ook begin volgende week plaats vindt.

De resultaten van beide en andere (communicatie, internationaal, financieel/juridisch) werkgroepen komen samen bij de Directie Luchtvaart. Van daaruit zal ook de Stuurgroep worden voorbereid. De Stuurgroep heeft aangegeven volgende week weer bij elkaar te willen komen.

U wordt snel nader geïnformeerd over de voortzetting van uw werkgroep.

Groet,

10.2.

10.2.e , MSc

10.2.e

.....
Ministry of Infrastructure and Water Management
Civil Aviation Department | Air Traffic Management

Rijnstraat 8 | 2515 XP | The Hague

P.O. Box 20901 | 2500 EX | The Hague | The Netherlands

.....
M +31 6 10.2.e

@minienm.nl

www.government.nl



Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

For information, services and offers, please visit our web site: <http://www.klm.com>. This e-mail and any attachment may contain confidential and privileged material intended for the addressee only. If you are not the addressee, you are notified that no part of the e-mail or any attachment may be disclosed, copied or distributed, and that any other action related to this e-mail or attachment is strictly prohibited, and may be unlawful. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM), its subsidiaries and/or its employees shall

not be liable for the incorrect or incomplete transmission of this e-mail or any attachments, nor responsible for any delay in receipt.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (also known as KLM Royal Dutch Airlines) is registered in Amstelveen, The Netherlands, with registered number 33014286

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: Werkgroep airlines
Datum: dinsdag 19 mei 2020 19:12:47

Heren,

10.2.g

Graag contact.

Groet, 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - KLM <10.2.e@klm.com>
Datum: dinsdag 19 mei 2020 5:53 PM
Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e@minienw.nl>
Kopie: 10.2.e - KLM <10.2.e@klm.com>, 10.2.e - KLM 10.2.e@klm.com
Onderwerp: RE: Werkgroep airlines

Goedemiddag 10.2.e,

Eerder zocht ik telefonisch contact, maar om je niet pas morgen te verrassen nu via de mail alvast het volgende: Vanuit KLM kunnen we ons niet vinden in de kennelijke opdracht van de nieuwe werkgroep, noch zien we de verbinding met het doel van de Stuurgroep. De agenda en de voorgenomen coordinatie met andere luchtvaartmaatschappijen wijken enorm af van hetgeen we vanuit de opdracht van de Stuurgroep willen bereiken, namelijk een uniform en herkenbaar beleid voor het opereren op en vanaf de Nederlandse luchthavens, wat ons betreft vertaald in een aanwijzing door het bevoegd gezag die kaders stelt voor veilig en gezond vliegen. Hoe wij vervolgens omgaan met passagier en crew aan boord, bagage-afhandeling etc is een zaak die we niet op deze basis of op deze manier met anderen gaan bespreken, aangezien het hierbij gaat om (commercieel) vertrouwelijke onderwerpen die we intern KLM houden tenzij we daartoe een bindende verplichting hebben of op z'n minst de vertrouwelijkheid gegarandeerd wordt zoals we die kennen in onze gebruikelijke overleggen met de overheid. We stemmen maatregelen namelijk af op de wensen en voorkeuren van ons personeel, maken keuzes gebaseerd op onze relatie met passagiers en nemen daarin beslissingen die andere maatschappijen niet aangaan.

We zijn overigens als KLM in samenwerking met AAS al heel ver gevorderd bij het beschrijven van een sluitend protocol voor de luchthaven Schiphol, die wat ons betreft alle elementen bevat om te kunnen dienen als concept-aanwijzing. We zullen dit concept voor vrijdag aan de Stuurgroepleden kunnen voorleggen, zodat zij een goede basis hebben om te kunnen beoordelen wat er nog nodig is om tot een dergelijke aanwijzing te komen. Op grond van die aanwijzing heeft het zin om verder te kijken naar specifieke invulling van maatregelen door de luchthaven(s) en de betekenis daarvan voor iedere individuele luchtvaartmaatschappij; Zoals gezegd zal daarbij geen sprake kunnen zijn van het direct afstemmen met andere maatschappijen van onze manier van werken en vliegen zoals voorgesteld in de concept-agenda. We wachten de uitkomst van de Stuurgroep van vrijdag even af, op grond daarvan kunnen we verder om binnen passende kaders de zaken af te stemmen waar we juist zo'n behoefte aan hebben en die ons gaan helpen zodra het gehoopte herstel van de passagiersaantallen inzet.

Vriendelijke groet,

10.2.e

KLM Royal Dutch Airlines

10.2.e | 10.2.e

Security Services SPL/AV

+31 (20) 10.2.e | +31 (6) 10.2.e 10.2.e @klm.com

From: 10.2.e - DGB

Sent: Tuesday, May 19, 2020 16:31

To: 10.2.e - DGB; 10.2.e @corendon.nl; 10.2.e - KLM;

10.2.e - KLM; 10.2.e BARIN 10.2.e';

10.2.e @easyjet.com'; 10.2.e'; 10.2.e; 10.2.e - Transavia;

10.2.e @corendon.nl

Cc: 10.2.e - BSK

Subject: RE: Werkgroep airlines

Beste luchtvaart collega's

Hierbij de draft agenda en een powerpoint als lijn voor onze vergadering van morgen.

Wij kijken uit naar een constructieve bijeenkomst!

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Met vriendelijke groet,



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

10.2.e

10.2.e

.....
Directie Luchtvaart/Afdeling Luchtvaartveiligheid
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20904 | 2500 EX | Den Haag

.....
☎: +31 6 10.2.e

✉ 10.2.e @minienm.nl

—Oorspronkelijke afspraak—

Van: 10.2.e - DGB

Verzonden: maandag 18 mei 2020 15:36

Aan: 10.2.e - DGB; 10.2.e @corendon.nl; 10.2.e @klm.com; 10.2.e

@klm.com; 10.2.e BARIN 10.2.e'; 10.2.e @easyjet.com';

10.2.e'; 10.2.e; 10.2.e

Onderwerp: Werkgroep airlines

Tijd: woensdag 20 mei 2020 13:00-14:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome,
Stockholm, Wenen.

Locatie: Webex

— De volgende tekst niet verwijderen of wijzigen. —

Wanneer het tijd is, kunt u hier deelnemen aan uw Rijksvideo Vergadering.

Vergaderingsnummer (toegangscode): 10.2.g

Wachtwoord voor vergadering: 10.2.g

[Deelnemen aan vergadering](#)

Deelnemen via telefoon

Tik om in te bellen vanaf een mobiel apparaat (alleen deelnemers)

10.2.g Netherlands Toll

10.2.g United States Toll

[Algemene inbelnummers](#)

Deelnemen via een videosysteem of -toepassing

Kies 10.2.g [@rijksvideo.webex.com](mailto:10.2.g@rijksvideo.webex.com)

U kunt ook 10.2.g kiezen en uw vergaderingsnummer invoeren.

Deelnemen met Microsoft Lync of Microsoft Skype voor Bedrijven

Kies 10.2.g [@lync.webex.com](mailto:10.2.g@lync.webex.com)

Als u een host bent, [kunt u hier](#) hostinformatie bekijken.

Hebt u hulp nodig? Ga naar <http://help.webex.com>

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

For information, services and offers, please visit our web site: <http://www.klm.com>. This e-mail and any attachment may contain confidential and privileged material intended for the addressee only. If you are not the addressee, you are notified that no part of the e-mail or any attachment may be disclosed, copied or distributed, and that any other action related to this e-mail or attachment is strictly prohibited, and may be unlawful. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM), its subsidiaries and/or its employees shall not be liable for the incorrect or incomplete transmission of this e-mail or any attachments, nor responsible for any delay in receipt.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (also known as KLM Royal Dutch Airlines) is registered in Amstelveen, The Netherlands, with registered number 33014286



agenda

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtruim en Regionale
Luchthavens

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

10.2.e

M +31(0)6-10.2.e
E 10.2.e@minienw.nl

Datum

19 mei 2020

Bijlage(n)

-

Betreft	WG Luchtvaartmaatschappijen#1
Vergaderdatum	20 mei 2020
Vergadertijd	13:00 - 14:30
Vergaderplaats	Webex
Deelnemers	10.2.e (KLM), 10.2.e (KLM), 10.2.e (Transavia), 10.2.e (TUIfly), 10.2.e (TUIfly), 10.2.e (Corendon), 10.2.e (Corendon), 10.2.e (EasyJet), 10.2.e (BARIN), 10.2.e (lenW), 10.2.e (lenW)

1. Opening en kennismaking (lenW)
2. Werkgroepopdracht en organisatie
3. Huidige status protocollen
4. EASA richtlijnen
5. Bespreken onderwerpen – standpunt bepalen
6. Vraagstukken juridisch/financieel
7. Acties en planning
8. Sluiting

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB;
 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Annuleren Stuurgroep VGL 22 mei
Datum: woensdag 20 mei 2020 16:10:36
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)

Goedemiddag 10.2.e

Met verbazing hebben wij kennis genomen van de annulering van zowel de werkgroep "airlines" als de stuurgroep voor het protocol "veilig en gezond vliegen". Graag wil ik kenbaar maken dat wij het initiatief om te komen tot één Nederlands luchtvaartprotocol volledig ondersteunen en zeggen nogmaals onze steun en bijdrage toe voor zowel de werkgroep als de stuurgroep, conform de afspraken welke gemaakt zijn tijdens de stuurgroep van 14 mei. Een eventuele doorstart van de werkgroep met partijen die dezelfde mening zijn toegedaan behoort wat ons betreft tot de mogelijkheden.

De input die wij geleverd hebben in de vorm van het protocol "Verantwoord Reizen" is nog steeds actueel en kan dienen als onze input zoals gevraagd in onderstaande e-mail.

Mochten er nog vragen zijn n.a.v. onze reactie, dan hoor ik dat graag.

Met vriendelijke groet / With kind regards,

10.2.e 10.2.e

corendon.

Corendon Dutch Airlines B.V.

Postbus 349

1170 AH Badhoevedorp

Telephone: +31 23 10.2.e

Mobile: +31 6 10.2.e

Email: 10.2.e @corendon.nl



www.corendon.nl

Think before you print! Do you really need to print this e mail? Save energy and paper.

Van: 10.2.e - DGB **Namens** 10.2.e) - BSK

Verzonden: woensdag 20 mei 2020 14:31

Aan: 10.2.e - DGB ; 10.2.e @schiphol.nl' ; 10.2.e @schiphol.nl' ;

10.2.e @eindhovenairport.nl' ; 10.2.e - DGMI ; 10.2.e

- DGB ; 10.2.e @haarlemmermeer.nl' ; 10.2.e ; 10.2.e

10.2.e - BSK ; 10.2.e BARIN 10.2.e ; 10.2.e @klm.com' ;

10.2.e @acn.nl' ; 10.2.e @lvnl.nl' ; 10.2.e - DGLM ;

10.2.e ; 10.2.e @twente-airport.nl' ; 10.2.e ;

10.2.e @eindhovenairport.nl' ; 10.2.e @aopa.nl' ; 10.2.e @nctv.minjenv.nl' ;

10.2.e - 110.2.e ; 10.2.e @klm.com' ; 10.2.e - ILT

Onderwerp: Annuleren Stuurgroep VGL 22 mei

Geachte leden van de Stuurgroep VGL,

In de Stuurgroep van afgelopen 14 mei hebben we met elkaar ingestemd met de werkwijze en vervolgaanpak van de

werkgroepen. Op verzoek van sommigen van jullie is er deze week – vrijdag as. – een extra stuurgroep VGL ingepland. Onze inzet was om in werkgroepverband de opdrachten waarmee de stuurgroep heeft ingestemd met betrokken sectorpartijen te bespreken. Ons is daarbij gebleken dat er kennelijk nog onvoldoende gedeelde beelden bij alle partijen zijn over de opdrachten. Dit bleek tijdens de vergadering van de werkgroep met de luchthavens en in de aanloop van de vergadering van de werkgroep met de luchtvaartmaatschappijen. Laatstgenoemde is om die reden geannuleerd.

Ik stel gelet op het voorgaande voor dat de sectorpartijen die aan de slag zijn met de opdrachten, het resultaat daarvan maandag as voor 09.00 uur, of zoveel eerder als mogelijk, delen met de Stuurgroep. In de Stuurgroep van 28 mei zullen we de resultaten bespreken en afspraken maken over hoe we verder gaan.

De voor vrijdag 22 mei geplande stuurgroep komt hiermee te vervallen.

Met vriendelijke groet,

10.2 e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.g @minienw.nl
Onderwerp: FW: Annuleren Stuurgroep VGL 22 mei
Datum: maandag 25 mei 2020 11:58:00
Bijlagen: [PRESS RELEASE Airports welcome new European Health Safety Protocol.msg](#)

Van: 10.2.e

Verzonden: donderdag 21 mei 2020 08:01

Aan: 10.2.e) - BSK 10.2.e) - DGB ; 10.2.e
 @eindhovenairport.nl 10.2.e - DGMI ; 10.2.e
 @haarlemmermeer.nl ; 10.2.e
 - BSK ; 10.2.e @klm.com' ;
 10.2.e @acn.nl' ; 10.2.e lvn.nl' ; 10.2.e) - DGLM ;
 10.2.e @corendon.nl' ; 10.2.e @twente-airport.nl' ; 10.2.e
 @eindhovenairport.nl' ; 10.2.e @aopa.nl' ; 10.2.e @nctv.minjenv.nl' ;
 10.2.e 10.2.e ; 10.2.e klm.com' ; 10.2.e ILT
cc: 10.2.e

Onderwerp: RE: Annuleren Stuurgroep VGL 22 mei

Allen,

Gisteren om 22:45 (21 mei) zijn de EASA guidelines uitgegeven (zie bijgevoegde mail). We zullen deze als Schiphol Group in dit Hemelvaart weekend analyseren. Het team gaat hier dan maandag mee aan de slag om het doorstart protocol op te kunnen leveren in de dagen die volgen. De verwachting is dat in de stuurgroep van 28 mei de dan op hand zijnde versie besproken kan worden. Wanneer deze als voorbereiding toegezonden kan worden kan ik nu nog niet zeggen, zeker is dat dit niet op voor maandag 9 uur zal zijn, zoals hieronder wordt verzocht.

Voor nu wens ik een ieder een goede vrije dag toe.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
+31 (0)20 10.2.e



10.2.e

E-mail: 10.2.e @schiphol.nl

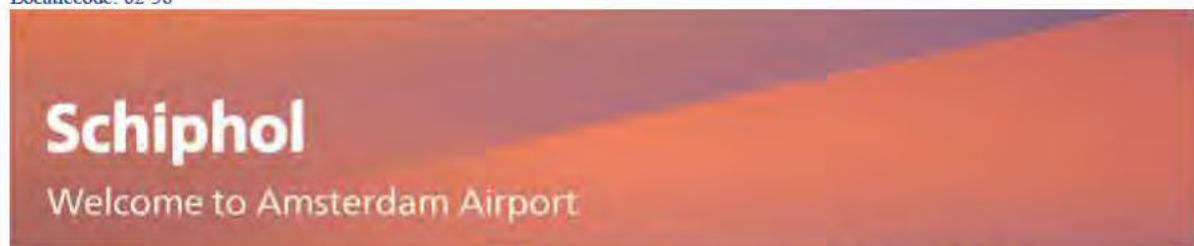
Tel: +31(0)20 10.2.e

Visit: Terminal West, B-toren, 4^{de} verdieping, kamer B423

Evert van de Beekstraat 202, 1118 ZG Schiphol

Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol

Locatiecode: 02-36



Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl 10.2.e 10.2.e -
 BSK

Verzonden: woensdag 20 mei 2020 14:31

Aan: 10.2.e @minienw.nl ; 10.2.e
 @schiphol.nl ; 10.2.e schiphol.nl ;
 10.2.e @eindhovenairport.nl 10.2.e eindhovenairport.nl ; 10.2.e
 @minienw.nl ; 10.2.e
 minienw.nl ; 10.2.e haarlemmermeer.nl'
 10.2.e haarlemmermeer.nl 10.2.e minvws.nl ;
 10.2.e @minienw.nl ; 10.2.e
 @barin.nl ; 10.2.e @klm.com'

10.2.e @klm.com>; 10.2.e @acn.nl 10.2.e acn.nl>;
10.2.e @lvnl.nl 10.2.e @lvnl.nl>; 10.2.e - DGLM
10.2.e minienw.nl>; 10.2.e @corendon.nl' 10.2.e @corendon.nl>;
10.2.e @twente-airport.nl' 10.2.e @twente-airport.nl>; 10.2.e
10.2.e @minvws.nl>; 10.2.e @eindhovenairport.nl'
10.2.e @eindhovenairport.nl>; 10.2.e @aopa.nl' <10.2.e @aopa.nl>;
10.2.e nctv.minjenv.nl 10.2.e @nctv.minjenv.nl>; 10.2.e
10.2.e @nctv.minjenv.nl>; 10.2.e klm.com' 10.2.e @klm.com>; 10.2.e
10.2.e @lenT.nl>

Onderwerp: Annuleren Stuurgroep VGL 22 mei

Geachte leden van de Stuurgroep VGL,

In de Stuurgroep van afgelopen 14 mei hebben we met elkaar ingestemd met de werkwijze en vervolgaanpak van de werkgroepen. Op verzoek van sommigen van jullie is er deze week – vrijdag as. – een extra stuurgroep VGL ingepland.

Onze inzet was om in werkgroepverband de opdrachten waarmee de stuurgroep heeft ingestemd met betrokken sectorpartijen te bespreken. Ons is daarbij gebleken dat er kennelijk nog onvoldoende gedeelde beelden bij alle partijen zijn over de opdrachten. Dit bleek tijdens de vergadering van de werkgroep met de luchthavens en in de aanloop van de vergadering van de werkgroep met de luchtvaartmaatschappijen. Laatstgenoemde is om die reden geannuleerd.

Ik stel gelet op het voorgaande voor dat de sectorpartijen die aan de slag zijn met de opdrachten, het resultaat daarvan maandag as voor 09.00 uur, of zoveel eerder als mogelijk, delen met de Stuurgroep. In de Stuurgroep van 28 mei zullen we de resultaten bespreken en afspraken maken over hoe we verder gaan.

De voor vrijdag 22 mei geplande stuurgroep komt hiermee te vervallen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

verslag

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtruim en Regionale
Luchthavens

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

10.2.e

T 070-10.2.e
M +31(0)6-10.2.e
10.2.e@minienw.nl

Datum

26 mei 2020

Betreft	Verslag WG protocol GA 26 mei 2020
Vergaderdatum en -tijd	26 mei 2020 12:05
Vergaderplaats	webexLeon
Deelnemers	10.2.e, voorzitter (lenW) 10.2.e (lenW) 10.2.e (lenW) 10.2.e (AOPA) 10.2.e (NACA) 10.2.e (KNVVl) 10.2.e (NVL)

10.2.e opent de vergadering om 10:00 uur.

1. Overzicht wensen

- a. 10.2.e opent met een statusupdate betreffende het overzicht van wensen.
 - i. KNVvl en NACA hebben betreffende punt 1 *Aantal POB's* in het bijzonder gevraagd naar versoepelingen van de regelgeving voor ballonvaren en tandemspringen.
 1. 10.2.e geeft aan dat hierover vragen uitstaan bij het RIVM en VWS. Eventueel kan er nog worden onderzocht of er versoepelingen mogelijk zijn in de noodverordeningen gesteld door de veiligheidsregio's. Er zijn echter 25 veiligheidsregio's en een landelijke aanpak wordt geprefereerd.

2. 10.2.e bedankt voor de waardevolle onderbouwing van NACA en KNVvL.
 3. Een versoepeling van het aantal POB's in een breder kader wordt ook actief onderzocht.
- ii. Betreffende punt 2 samenkomsten *ten behoeve van vliegopleidingen* wordt onderzocht of de aangepaste noodverordening per 1 juni hiervoor meer ruimte kunnen bieden.
 - iii. *Punt 3: currency* behoeft verdere inventarisatie vanuit de sector. Vanuit ILT is generiek vier maanden uitstel gegeven om problemen met currency te voorkomen. Mochten er toch actuele problemen ontstaan dient hierover middels een overzicht vanuit de sector verdere navraag te worden gedaan bij ILT.
 - iv. Voor *punt 4: Assessment of Competence* zal navraag worden gedaan bij de ILT.
 - v. Het toestaan van *trainingen op luchthavens* is afhankelijk van de nieuwe richtlijnen per 1 juni.
2. Reacties op overzicht wensen
 - a. 10.2.e geeft aan dat nader uitgezocht dient te worden waar het toestaan van 30 dan wel 100 personen op van toepassing is. Geldt dit alleen voor musea, bioscopen?
 - b. 10.2.e attendeert de werkgroep op het feit dat de geldigheid van de NOTAM binnenkort afloopt. 10.2.e verduidelijkt de geldigheid tot maandag 1 juni 23:59 uur. Alle deelnemers van de werkgroep geven aan, indien noodzakelijk, deze week nog bij elkaar te komen om eventuele aanpassingen verder te bespreken.
 - c. 10.2.e vraagt hoe het besluit toestaan van passagiers voor de grote luchtvaart tot stand is gekomen. 10.2.e geeft aan dat er een verschil zit in de klimatologische omstandigheden aan boord van verkeersvliegtuigen ten opzichte van de kleine luchtvaart. Het is een diffuus proces waarin de vraag "waarom de ene sector wel, de ander niet" lastig te beantwoorden is. 10.2.e geeft aan dat ook de MP in de persconferentie aangaf dat er bij de bepaling van versoepelingen dient te worden gekeken naar het grote geheel. Het al dan niet toestaan van versoepelingen voor verschillende sectoren kan hiermee niet direct vergeleken worden en vormt geenszins een waardeoordeel, aldus Mark Rutte.
 - d. De werkgroep bevestigt nogmaals dat de ingeslagen weg zoals vorige week besproken de juiste is: door middel van het goed in kaart brengen van de wensen en protocollen kan er snel worden gereageerd op wijzigingen. De inzet en flexibiliteit hiertoe is vanuit alle partijen aanwezig.
 - e. 10.2.e vraagt naar de stip aan de horizon voor commerciële bedrijven, binnen welke termijn zouden er verlichtingen kunnen komen? Commerciële bedrijven overwegen momenteel of ze personeel nog langer in dienst kunnen behouden, de tijdsdruk is groot. 10.2.e geeft aan dat er voor verschillende branches, verschillende momenten van versoepelingen zouden kunnen komen. Er wordt in ieder geval onderzocht of er met de eventuele aanpassing van de NOTAM versoepeling kan worden geboden.
 3. Overig

Bestuurskern

Dir.Luchtvaart
Afd Luchtruim en Regionale
Luchthavens

Datum

26 mei 2020

- a. 10.2.e vraagt de sector alle IenW collega's te CC'en in mails, zodat 10.2.e zo snel en zo goed mogelijk kan worden ondersteund in de beantwoording. Interne afstemming binnen IenW zal bepalen wie welk onderdeel oppakt.
- b. 10.2.e complimenteert 10.2.e voor het toestaan/verdelen van zweefvliegers op Breda Seppe Airport.
- c. 10.2.e geeft nogmaals aan dat het woord "apply" de NOTAM zou moeten worden aangepast in "Adhere".
- d. 10.2.e vraagt naar regelgeving omtrent (re-)currency training op vliegvelden, ook bij ILT was hierover waren hierover wat onduidelijkheden. 10.2.e gaat de problematiek van currency op de Nederlandse vliegvelden verzamelen en zal hierover terugkoppeling geven.
- e. 10.2.e vraagt naar de SBI Codes voor verschillende ondernemingen, welke onderneming valt waar onder? 10.2.e neemt contact op met 10.2.e om hier verduidelijking over te geven.

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtruim en Regionale
Luchthavens

Datum
26 mei 2020

10.2.e sluit de vergadering om 10:39.

Datum	Acties	
19-5	Overzicht huidige wensen	Allen
19-5	Terugkoppeling trainingen op luchthavens NVL	10.2.e
26.5	SBI Codes	10.2.e
26-5	Overzicht huidige ervaren problemen met currency	Sector
26.5	Update overzicht wensen	10.2.e
	Zie document overzicht wensen voor overige acties	Allen

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: [Secretariaat Directie Luchtvaart](#)
Onderwerp: FW: Agenda en stukken stuurgroep VGL 28 mei 2020
Datum: vrijdag 29 mei 2020 14:06:00

Hoi 10.2.e

Zou je 10.2.e (zie mailadres hieronder) willen uitnodigen voor de stuurgroepvergaderingen VGL die nog gepland staan?

Alvast bedankt,

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e @schiphol.nl>
Verzonden: donderdag 28 mei 2020 17:14
Aan: 10.2.e) - DGLM 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Re: Agenda en stukken stuurgroep VGL 28 mei 2020

10.2.e

kan je mij svp toevoegen aan verzendlijst VGL: ik heb de rol van 10.2.e overgenomen ivm haar activiteiten op Lelystad.

10.2.e

Van: 10.2.e @klm.com>
Verzonden: donderdag 28 mei 2020 16:49
Aan: 10.2.e @minienw.nl>
cc: 10.2.e @schiphol.nl>; 10.2.e
 @schiphol.nl>; 10.2.e KLM
 10.2.g @klm.com>; 10.2.e BARIN 10.2.e
 10.2.e @barin.nl> 10.2.e klm.com>;
 10.2.e @KLM.COM>; 10.2.e
 @klm.com>; 10.2.e @klm.com>;
 10.2.e @KLM.COM>

Onderwerp: RE: Agenda en stukken stuurgroep VGL 28 mei 2020

Beste 10.2.e

Hierbij nog wat input vanuit de Security Advisory Council van IATA, waar ik in deelneem. IATA zal in de komende dagen bij de CART ook nog verder pleiten voor de inzet van temperatuur screening.

De redenatie daaronder is als volgt:

Gebaseerd op de survey (bijgevoegd, vanaf slide 36 beginnen de relevante vragen) concludeert IATA dat de grootste bezwaren van passagiers zijn om weer te gaan vliegen, naast de angst om het virus op te lopen tevens de angst voor quarantaine blijkt te zijn. Daarnaast wordt temperatuur screening als zeer vertrouwenwekkend gescoord, zelfs hoger dan het dragen van de mouth masks.

IATA stelt zich dus op de positie dat als we het vertrouwen van de passagier willen terugwinnen (om daarmee de industrie weer op gang te kunnen krijgen), er wel degelijk wereldwijd geïnvesteerd zou moeten worden in het inrichten van temperatuur screening aan de voorkant. Dit om de trade off met het verminderen van de quarantaine maatregelen aan de achterkant te kunnen maken.

Kind regards/met vriendelijke groet,

KLM Royal Dutch Airlines

10.2.e 10.2.e

10.2.e

+31 (20) 10.2.e / +31 6 10.2.e 10.2.e klm.com

[Twitter](#) | [Facebook](#) | [LinkedIn](#) | [YouTube](#) | [Google+](#) | [Blog](#)

From: 10.2.e - DGLM 10.2.e [@minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl)>

Sent: 28 May 2020 11:47

To: 10.2.e [@minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl)> 10.2.e

[@minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl)> 10.2.e - BSK

10.2.e [@minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl)> 10.2.e [@twente-airport.nl](mailto:10.2.e@twente-airport.nl) 10.2.e [@twente-airport.nl](mailto:10.2.e@twente-airport.nl)> 10.2.e [@barin.nl](mailto:10.2.e@barin.nl)> 10.2.e

[@acn.nl](mailto:10.2.e@acn.nl)> 10.2.e

[@ilent.nl](mailto:10.2.e@ilent.nl)> 10.2.e [@klm.com](mailto:10.2.e@klm.com)>;

10.2.e [@lvnl.nl](mailto:10.2.e@lvnl.nl) 10.2.e [@lvnl.nl](mailto:10.2.e@lvnl.nl)> 10.2.e [@nctv.minjenv.nl](mailto:10.2.e@nctv.minjenv.nl)

10.2.e [@nctv.minjenv.nl](mailto:10.2.e@nctv.minjenv.nl)> 10.2.e [@eindhovenairport.nl](mailto:10.2.e@eindhovenairport.nl)

10.2.e [eindhovenairport.nl](mailto:10.2.e@eindhovenairport.nl)> 10.2.e [schiphol.nl](mailto:10.2.e@schiphol.nl) 10.2.e [@corendon.nl](mailto:10.2.e@corendon.nl);

10.2.e [@aopa.nl](mailto:10.2.e@aopa.nl); 10.2.e [lenT.nl](mailto:10.2.e@lenT.nl)>;

10.2.e [@haarlemmermeer.nl](mailto:10.2.e@haarlemmermeer.nl) 10.2.e [@eindhovenairport.nl](mailto:10.2.e@eindhovenairport.nl);

10.2.e [@nctv.minjenv.nl](mailto:10.2.e@nctv.minjenv.nl); 10.2.e [minvws.nl](mailto:10.2.e@minvws.nl)>

Cc: 10.2.e [@minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl)> 10.2.e) -

DGB 10.2.e [@minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl)> 10.2.e [minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl)>;

10.2.e [minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl)>

Subject: RE: Agenda en stukken stuurgroep VGL 28 mei 2020

Beste leden van de stuurgroep,

Hierbij ontvangen jullie (vertrouwelijk) het rapport van de ICAO Civil Aviation Recovery Task Force (CART). De ICAO Council vergadert aanstaande maandag(avond) over dit document. Formeel wordt het pas daarna gepubliceerd. Zoals 10.2.e vanochtend aangaf, ontvangt hij graag uiterlijk maandagochtend eventuele vragen en opmerkingen die hij in de ICAO Council kan inbrengen. Inbreng mogen jullie direct aan 10.2.e 10.2.e [@minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl)) richten.

Namens 10.2.e alvast bedankt.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

T 06 10.2.e

[@minienw.nl](mailto:10.2.e@minienw.nl)

Van: 10.2.e) - DGLM
Verzonden: dinsdag 26 mei 2020 17:18
Aan: 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e
@minienw.nl>; 10.2.e
@minienw.nl>; 10.2.e @twente-airport.nl 10.2.e @twente-
airport.nl>; 10.2.e BARIN 10.2.e @barin.nl>;
10.2.e acn.nl' 10.2.e @acn.nl>; D 10.2.e
@ilent.nl>; 10.2.e @klm.com>;
10.2.e @lvnl.nl 10.2.e @lvnl.nl>; 10.2.e @nctv.minjenv.nl'
10.2.e @nctv.minjenv.nl>; 10.2.e @eindhovenairport.nl'
10.2.e @eindhovenairport.nl>; 10.2.e @schiphol.nl 10.2.e schiphol.nl>;
10.2.e @corendon.nl' 10.2.e @corendon.nl>; 10.2.e @aopa.nl'
<10.2.e @aopa.nl>; 10.2.e @ilent.nl>;
10.2.e haarlemmermeer.nl' 10.2.e haarlemmermeer.nl>;
10.2.e @eindhovenairport.nl' 10.2.e eindhovenairport.nl>;
10.2.e @nctv.minjenv.nl' 10.2.e nctv.minjenv.nl>; 10.2.e
@minvws.nl>
cc: 10.2.e @minienw 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e minienw.nl>;
10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Agenda en stukken stuurgroep VGL 28 mei 2020

Beste leden van de stuurgroep VGL,

Hierbij ontvangen jullie de agenda en de stukken voor de stuurgroep vergadering van donderdagochtend. In de bijlage naast de agenda het verslag van de vorige stuurgroep en ter info een tweetal documenten van EASA en ECAC. De vergadering begint net als twee weken geleden om 9.15 uur.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

T O 10.2.e

@minienw.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

For information, services and offers, please visit our web site: <http://www.klm.com>. This e-mail and any attachment may contain confidential and privileged material intended for the addressee only. If you are not the addressee, you are notified that no part of the e-mail or any attachment may be disclosed, copied or distributed, and that any other action related

to this e-mail or attachment is strictly prohibited, and may be unlawful. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM), its subsidiaries and/or its employees shall not be liable for the incorrect or incomplete transmission of this e-mail or any attachments, nor responsible for any delay in receipt.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (also known as KLM Royal Dutch Airlines) is registered in Amstelveen, The Netherlands, with registered number 33014286

Please consider the environment before printing this e-mail

This email contains privileged information. It is intended only for the above-named recipient(s). You are requested not to disclose, copy or distribute the information contained within. If you have received this email in error, please notify the sender and delete it immediately. We assume no liability for damages related to data and/or documents which are communicated by electronic mail.



T.a.v. Stuurgroep VGL

BestuurskernDir. Luchtvaart
Afd. Luchtruim en Regionale
LuchthavensDen Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag**Contactpersoon**

10.2.e

M +31(0)6-10.2.e
minienw
.nl**Datum**

27 mei 2020

Bijlage(n)

-

memo

Clean area luchthavens

Achtergrond

De Nederlandse luchtvaartsector heeft in april luchtvaartprotocollen opgesteld, die aangeven hoe social distancing in de luchtvaartlogistieke keten kan worden toegepast. De wereld verandert snel en daarom zijn deze organisatieprotocollen dynamisch van aard. Enerzijds wordt aangesloten bij, in ontwikkeling zijnde, internationale protocollen en anderzijds dient ook voldaan te worden aan nationale regelgeving. Daarnaast hebben de luchtvaartpartijen zelf voorkeur voor bepaalde maatregelen of dienen ze op bilaterale basis te voldoen aan vereisten van derde landen. In dit speelveld worden de Rijksoverheid en lokale overheden gevraagd om een juridisch kader. Om juridische vragen hierover te kunnen beantwoorden en de connectie te maken met de overige werkgroepen is een juridische werkgroep opgericht met diverse betrokken overheden. Deze werkgroep rapporteert aan de Stuurgroep Veilige en Gezonde Luchtvaart (VGL), waar de sectorpartijen op directieniveau zitting in hebben.

Terugkoppeling

De werkgroep Juridisch is op 20 en 26 mei bijeen geweest en heeft daar met name besproken wat mogelijk is om van een gedefinieerd gebied (bijvoorbeeld de luchthaven) een *COVID-19 clean area*¹ te maken. Onder een clean area wordt hier verstaan, een gebied waarbij door middel van verschillende maatregelen mensen worden geweerd die mogelijk besmet zijn met COVID-19. Het idee is vervolgens dat binnen een clean area op punten waar dat niet anders kan een minder strikte toepassing van de social distancing geldt. Het weren van besmette personen gebeurt met triage bij de toegang tot een clean area, ondersteund met communicatie voorafgaand aan de reis en op de locatie. Die triage kan bijvoorbeeld door het invullen van een gezondheidsformulieren, het uitvoeren van temperatuurmeting of het uitvoeren van testen. In de clean area kunnen mensen gebruik maken van mondkapjes om het risico op besmetting verder te verlagen. Het European Centre for Disease Prevention and Control (ECDC) geeft aan dat het gebruik hiervan de verspreiding van het coronavirus kan beperken. Hieronder volgt een overzicht van de juridische aspecten per element.

Algemeen juridisch

- 10.2.g

¹ Niet te verwarren met de *clean area* die in de beveiliging burgerluchtvaart ook gebruikt wordt.

•

•

•

•

Dir.Luchtvaart
Afd Luchtruim en Regionale
Luchthavens

26 mei 2020

- Volgens EASA zijn er kanttekeningen bij het uitvoeren van temperatuurchecks. Zij voeren daarvoor aan dat 1) veel mensen met symptomen geen koorts hebben, 2) koorts behandeld kan worden met medicatie, 3) veel besmettingen asymptomatisch of pre-symptomatisch plaats vinden, 4) het effect van de methode niet bewezen is, 5) het schijnveiligheid kan creëren en 6) het medische resources gebruikt die beter anders ingezet kunnen worden.
- Het is de vraag of het voor airlines mogelijk is om uit eigen beweging in de algemene voorwaarden bij de (privaatrechtelijke) vervoersovereenkomst tussen de airline en de reiziger dergelijke eisen op te nemen. Het is namelijk niet toegestaan in algemene voorwaarden ongebreideld van alles op te nemen en het gaat hier wel om een inbreuk op de lichamelijke integriteit. Hoogstwaarschijnlijk moet daar een publiekrechtelijk voorschrift aan ten grondslag liggen.
- Bescherming van de persoonlijke levenssfeer is een grondrecht vastgelegd in artikel 10 lid 1 van de Grondwet, artikel 8 EVRM, artikel 7 EU Handvest en artikel 17 IVBPR. Deze artikelen geven aan dat er een wet moet zijn voor de bescherming van persoonsgegevens. In Nederland is dit geregeld in de AVG en UAVG.
- Alleen het aflezen van de temperatuur en het stellen van vragen over de gezondheid valt niet onder de AVG;
- Het registreren van de temperatuur van reizigers is een vorm van verwerken van persoonsgegevens onder de AVG. Omdat de temperatuur iets zegt over de gezondheid zijn dit bijzondere persoonsgegevens, die in artikel 9 van de AVG strenger beschermd worden, omdat deze gegevens gevoelig van aard zijn;
- De verwerking van bijzondere persoonsgegevens is in principe verboden, zie lid 1 van artikel 9 AVG, tenzij één van de uitzonderingen uit lid 2 van

dat artikel op gaan én een van de grondslagen voor het verwerken van 'gewone' persoonsgegevens ook van toepassing is;

- Voor het verwerken van gegevens over temperatuur van reizigers zijn dit mogelijk relevante wettelijke uitzonderingen uit lid 2:
 - (sub g) de bescherming van een algemeen zwaarwegend belang. Maar dan is een wettelijke basis nodig.
 - (sub i) de bescherming van de volksgezondheid. Maar ook dan is een wettelijke basis nodig.
- Deze uitzonderingen zijn alleen van toepassing als hiervoor in de nationale wet een rechtsbasis is gecreëerd. Dit is nu niet het geval. Bovendien moet de verwerking ook nog proportioneel, veilig, en met waarborgen omkleed zijn. Denk bijvoorbeeld aan het opmeten door bijvoorbeeld iemand met een medische achtergrond.

Bestuurskern

Dir.Luchtvaart
Afd Luchtruim en Regionale
Luchthavens

Datum

26 mei 2020

Mondkapjes

- In het Nederlandse beleid rond COVID-19 geldt dat medisch gecertificeerde mondkapjes uitsluitend is voorbehouden aan medisch personeel;
- Omdat de blootstelling in het OV langdurig is en er niet altijd voldoende afstand kan worden gegarandeerd, zijn niet-medische mondkapjes per 1 juni vereist;
- Aan boord van vliegtuigen geldt het RIVM advies, dat luidt dat o.a. door de droge lucht, ventilatie, airco en HEPA filters besmettingskans gering zou zijn en daarom fysieke afstand niet noodzakelijk is en ook het dragen van mondkapjes niet vereist is;
- EASA adviseert in haar guidelines het gebruik van medische mondkapjes aan boord van vliegtuigen door zowel personeel als passagiers. Hiervan mag door lidstaten worden afgeweken;
- Communicatief is het lastig uitlegbaar dat mondkapjes in verschillende vervoersmodaliteiten verschillend wordt geadviseerd en dat reizigers (schaarse) medische mondkapjes zouden gebruiken. Tevens is het communicatief lastig af te wijken van een advies van EASA.

Conclusie

De sector werkt aan een Luchtvaartprotocol. De Rijksoverheid heeft de mogelijkheid om het eventuele verzoek van de sector voor een clean area en de invoering van daarbij behorende maatregelen op luchthavens in te willigen. Daarbij zal zij zich laten adviseren door andere betrokken departementen en het RIVM. Als de keuze voor een clean area wordt gemaakt, dan kan dat op korte termijn, al dan niet na opdracht van de minister van VWS, middels aanwijzing door de voorzitter veiligheidsregio. Aanbevolen wordt evenwel om tenminste te wachten tot publicatie van de speedwet COVID-19, zodat er een duidelijke wettelijke basis ontstaat voor een ministeriele regeling.

Conceptartikelen Spoedwet

11.1

Bestuurskern

Dir.Luchtvaart
Afd Luchtruim en Regionale
Luchthavens

Datum

26 mei 2020

11.1

Bestuurskern

Dir.Luchtvaart
Afd Luchtruim en Regionale
Luchthavens

Datum

26 mei 2020

**Bestuurskern**Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Smart Mobil tyDen Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag**Contactpersoon****10.2.e**M +31(0)6 **10.2.e**
@minienw.nl**Datum**

28 mei 2020

Kenmerk

nota ter informatie

Toerisme inbreng voor interdepartementaal advies
(vervolg 26 en 27 mei)

Inleiding

In deze nota informeer ik u over de voortgang mbt de besluitvorming rondom toerisme. Het betreft:

- Een overzicht van de ambtelijke inbreng in het interdepartementale afstemmingsoverleg;
- De huidige situatie mbt inkomende passagiers;
- EASA lijst hoog risicolanden;
- Internationale ontwikkelingen;
- Het vervolgproces;
- De terugkoppeling uit het SG overleg van vanavond.

Deze stand van zaken ontvangt u met het oog op uw overleg morgen met collega's ministers. Morgen na 10 uur ontvangt de bijbehorende presentatie.

U ontvangt morgen en 2 juni een update en geadviseerde inbreng voor de MCCb van 3 juni. Het interdepartementale advies wordt vrijdag eind van de dag verwacht en ter goedkeuring voorgelegd aan de verschillende SG's. Het gaat naast I&W om de ministeries van J&V, BZK, BZ, OCW, VWS en EZK.

Input die vanuit I&W interdepartementaal is meegegeven

brw

brw

- brw

Protocol Veilig & Gezond Vliegen

- *Wat is de capaciteit waarop de airliners weer kunnen gaan vliegen van/naar Nederland?*

De airline-capaciteit is geen bottleneck om van en naar Nederland te vliegen. Vliegtuigen mogen op basis van het RIVM-advies ook 100% gevuld worden vanwege goede luchtfiltering. Parkeren rond Schiphol en terminal capaciteit vormen de bottleneck. Het aantal mensen dat van en naar Schiphol gaat met het OV is 47%. Als komende zomer deze mensen met de auto van en naar Schiphol gaan levert dit geen problemen op op de wegen van en naar Schiphol (zie factsheet).

- *Welke maatregelen wil de sector zelf nemen om risico's te mitigeren?*

Op 28 mei heeft de sector een presentatie gegeven over hoe Schiphol weer verder opgestart kan worden. Dit is in ontwikkeling en moet nog verder uitgewerkt en afgestemd in de werkgroepen en daarna bekrachtigd. Vanuit I&W zal meegekeken worden of eerder genoemde zorgen rond gezondheid, bereikbaarheid en reizigers informatie hierin worden meegenomen.

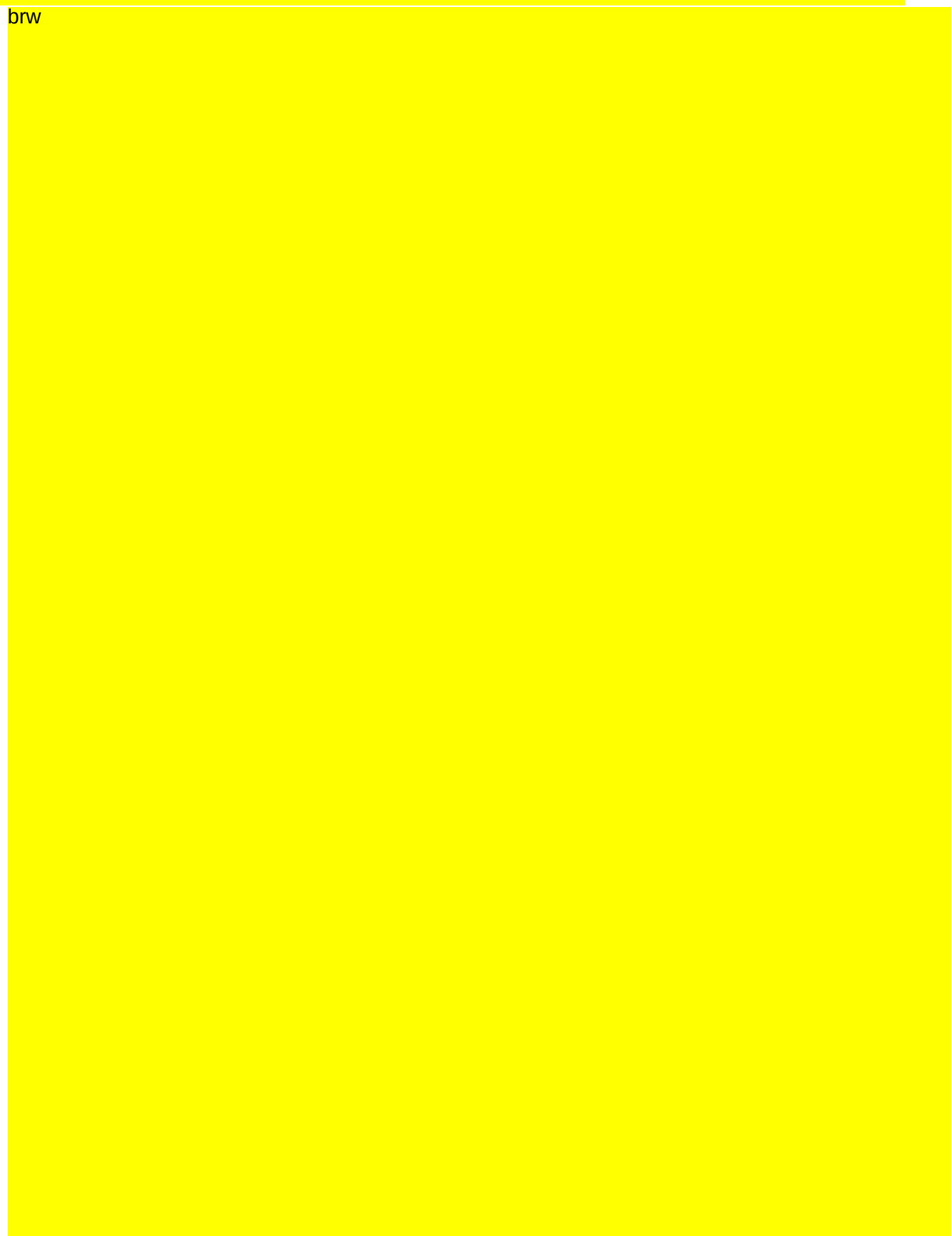
brw

brw

brw



brw



brw

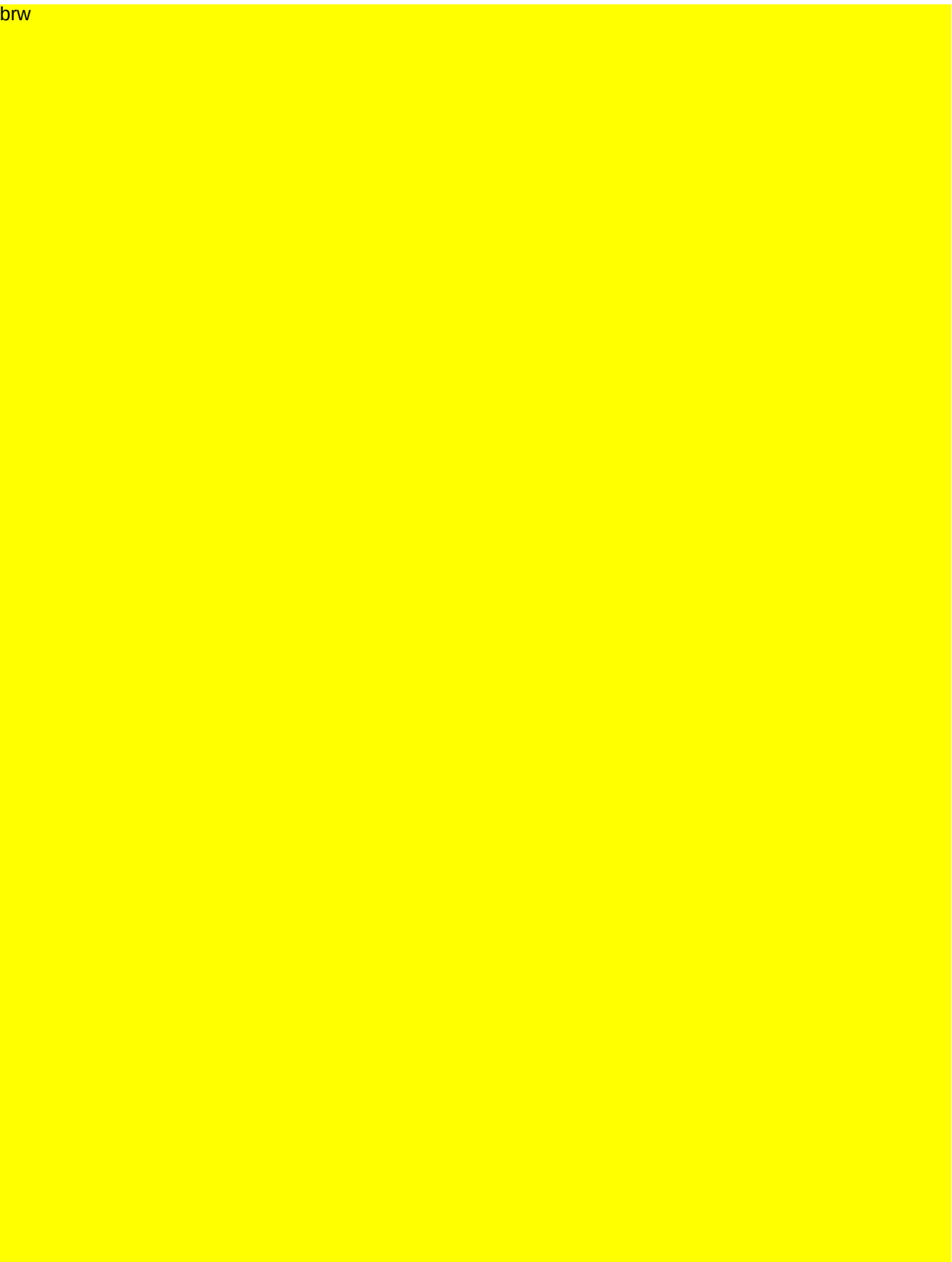


10.2.e



brw

brw



brw

BestuurskernProject Schiphol
Cluster A**Contactpersoon**

10.2.e

M +31(0)6-10.2.e
@minienw.nl**Datum**

29 mei 2020

verslag

Betreft	Stuurgroep VGL 28 mei 2020
Vergaderdatum en -tijd	28 mei 2020 09:15
Vergaderplaats	Webex
Deelnemers	10.2.e, 10.2.e, 10.2.e 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e.

1. Opening en introductie

VWS wordt voor het eerst welkom geheten. 10.2.e is deelnemer van de stuurgroep, maar wordt vanwege zijn latere binnenkomst in het begin waargenomen door 10.2.e.

2. Verslag van voorgaande Stuurgroep (bijlage 1)

Naast de opmerkingen van Schiphol die in het verslag zijn verwerkt, zijn er geen andere opmerkingen. Daarmee wordt het verslag vastgesteld.

3. Vaststellen agenda

Er zijn geen opmerkingen bij de agenda.

4. Update internationale ontwikkelingen

Het guidance material van EASA en het ECDC is vorige week gepubliceerd. Belangrijk om te vermelden dat dit hieruit geen verplichtingen volgen en dat de nationale gezondheidsautoriteiten door de bevoegde instanties zijn en blijven.

Vanuit ICAO is afgelopen nacht een stuk opgeleverd door de zogeheten Council Aviation Recovery Task Force (CART). Dit stuk zal met de aanwezigen worden gedeeld met het verzoek om uiterlijk maandag voor 12.00 uur eventuele input voor inbreng in de ICAO council mee te geven aan 10.2.e (Actie allen).

Schiphol geeft aan dat het heeft zich als luchthaven aangeboden om bij te

dragen aan het verzamelen van feedback over invoering van verschillende maatregelen.

KLM geeft aan goede contact met IATA te onderhouden, krijgt van die zijde informatie en zal ook kunnen sturen waar nodig.

Bestuurskern
Project Schiphol
Cluster A

Datum
29 mei 2020

5. Toelichting stand van zaken Luchthavens en luchtvaartmaatschappijen

Schiphol geeft een uitgebreide toelichting op het opschalingsprotocol waar ze mee bezig zijn. Op het huidige kern Schiphol kan anderhalve meter in principe overal worden nageleefd. Ook kan er binnen de richtlijnen nog worden opgeschaald in het gebruik van meer vertrekhallen en pieren tot de hele luchthaven weer in gebruik is (Fase I).

Bij verder opschalen komt men bij het *tipping point*, het moment dat er extra maatregelen nodig zijn omdat naleving van social distancing dan niet meer overal kan. Vanaf het tipping point wordt gesproken over fase II, en deze fase II vormt de focus van het protocol.

In het protocol is gekeken naar EASA en ACI stukken, is contact gezocht met horeca ondernemers wordt aangesloten bij de regels voor het openbaar vervoer.

Doel van het protocol is op te delen in vertrouwen voor vier stakeholders: vertrouwen van overheden (aantoonbaar richting EASA), vertrouwen van passagiers (weinig risico), vertrouwen van de airline (efficiënt proces), vertrouwen van medewerkers (veilig kunnen werken).

Er wordt onderscheid gemaakt in algemene maatregelen en specifieke maatregelen op verzoek van buitenlandse overheden, waarbij airline verzoeken zonder overheidsverzoek in principe niet gefaciliteerd worden.

Bij de algemene maatregelen wordt gestreefd naar een:

- gezond gebouw (no-touch en schoonmaak),
- gezonde mensen (health declaration en testen voor medewerkers),
- gezond proces (JIT proces en flow balancing),
- gezonde services (retail afhaal en online),
- gezonde procedures (mondkapjes en health observers).

Voorstellen

Mondkapjes vanaf 15 juni (ivm Schengen travel ban) verplicht waar anderhalve meter niet gewaarborgd kan worden en overal aangeraden. Communicatie vergt op dit punt nog wat aandacht, wordt met borden aan gewerkt.

Health declaration verplicht voor alle aankomende, vertrekkende en transferpassagiers. Health observers controleren dit en letten ook op personen met klachten. Health checks voor personeel.

Voor deze maatregelen moeten de juridische kanten, waaronder ook privacy, in samenwerking met de overheid worden uitgewerkt.

Processen vracht en afhandeling zijn meegenomen en komen in de werkgroep terug.

VWS vraagt zich af welke typen mondkapjes worden geadviseerd.

Inspectie SZW heeft hier ook nog een bevoegdheid in voor wat betreft de medewerkers. Schiphol is van plan de lijn van RIVM voor een mondkapje te volgen, dat hoeft niet zonder meer een medisch mondkapje te zijn.

Gezondheidsverklaringen vanuit risicogebieden, dus juridische basis zou uitgebreid moeten worden.

Uniformering van de EASA adviezen naar Nederlands perspectief zal lastig zijn. De eisen vanuit verschillende landen, bijvoorbeeld met temperatuurchecks.

Op dit moment kan airline of afhandelaar bepaalde checks uitvoeren, waarbij onduidelijk is welk juridisch kader van toepassing is of zou moeten zijn. Dat geldt ook voor de gezondheidsverklaringen, waarbij gebruik ervan neerkomt op verwerking van persoonsgegevens. Verschillende airlines vragen KLM om temperatuurchecks uit te voeren op Schiphol. Om te voorkomen dat er wildgroei ontstaat, wordt verzocht om normstelling vanuit de overheid.

Afgesproken wordt om deze onderwerpen bij de werkgroepvergadering van vanmiddag verder te bespreken. En op basis daarvan te kijken welke acties daaruit volgen. Luchtvaartmaatschappijen nemen op verzoek ook deel aan deze vergadering van de werkgroep.

Bestuurskern
Project Schiphol
Cluster A

Datum
29 mei 2020

6. Toelichting stand van zaken juridisch

Vanwege beperkte tijd wordt heel kort aangegeven dat overheidspartijen gezamenlijk kijken naar de juridische kant van het verhaal.

7. Communicatieboodschap

Vanwege tijdsgebrek niet aan bod geweest.

8. Planning vervolgstappen

Gezien de stappen die nog genomen moeten worden op juridisch en politiek vlak is het niet haalbaar om voor 1 juni nog te komen tot een aanwijzing of iets anders om als juridische grondslag te dienen.

Afgesproken wordt dat voor het weekend nagegaan wordt of er een gedeeld beeld is en welke zaken nog aandacht behoeven. Daarvoor kan ook de vergadering van de werkgroep later vanmiddag worden benut **(Actie IenW)**.

9. Rondvraag

Geen punten.

10. Sluiting

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

verslag

BestuurskernDir. Luchtvaart
Afd. Luchtruim en Regionale
LuchthavensDen Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag**Contactpersoon**

10.2.e

T 070-10.2.e
M +31(0)6-10.2.e
10.2.e@minienw.nl**Datum**

30 mei 2020

Betreft	Verslag WG protocol GA 29 mei 2020
Vergaderdatum en -tijd	29 mei 2020 14:00
Vergaderplaats	Webex
Deelnemers	10.2.e voorzitter (IenW) 10.2.e (IenW) 10.2.e (IenW) 10.2.e (AOPA) 10.2.e (NACA) 10.2.e (KNVvL)

Arjan Vermeij opent de vergadering om 14:02.

1. Actualiteiten

- a. 10.2.e stelt voor te beginnen met reacties vanuit de sector op de mail "update besluitvorming GA" van 28 mei.
 - i. NOTAM
 1. Na kort beraad wordt besloten de tekst van de NOTAM niet te veranderen.
 2. Additionele maatregelen/restricties die niet in de NOTAM staan verwoord worden ondervangen door de opmerking "ADHERE to additional compay specific protocol".
 - ii. "Commercieel tandemspringen" zal worden aangepast in "tandemspringen".

2. Mail 10.2.e 29 mei

- a. Het verplicht stellen van of adviseren van mondkapjes (FFP2) zal niet worden opgenomen.
- b. Problemen met handhaving vanuit zowel ILT als de luchtvaartpolitie zullen door IenW intern worden gecommuniceerd met de betrokken partijen.
- c. Indien er dit weekend problemen optreden dan zijn 10.2.e 10.2.e en 10.2.e bereikbaar.

3. Overig

- a. Dinsdag 2 juni vindt het volgende overleg plaats. Alle deelnemers zullen zich wederom inzetten om bij mogelijk verdere versoepelingen snel en gedegen te acteren.

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtruim en Regionale
Luchthavens

Datum

30 mei 2020

Datum	Acties	
19-5	Terugkoppeling trainingen op luchthavens NVL	10.2.e
26.5	SBI Codes	10.2.e
26-5	Overzicht huidige ervaren problemen met currency	Sector
29-5	NOTAM tekst wijzigen per 1 juni 23:59 (zie mail)	10.2.e
29-5	Protocollen aanpassen (zie mail)	10.2.e 10.2.e (10.2.e)
29.5	Communicatie handhaving ILT en politie	10.2.e 10.2.e (10.2.e)

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

verslag

BestuurskernDir. Luchtvaart
Afd. Luchtruim en Regionale
LuchthavensDen Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag**Contactpersoon**

10.2.e

T 070-10.2.e
M +31(0)6-10.2.e
10.2.e@minienw.nl**Datum**

2 juni 2020

Betreft	Concept Verslag WG protocol GA 2 juni 2020
Vergaderdatum en -tijd	2 juni 2020 12:21
Vergaderplaats	
Deelnemers	10.2.e, voorzitter (lenW) 10.2.e (lenW) 10.2.e (lenW) 10.2.e (NVL) 10.2.e (NACA) 10.2.e (KNVvL)

Arjan opent de vergadering op 10:16

1. Actualiteiten

- Tandemspringen opgestart op Teuge en Texel, Hilversum, Seppe en Rotterdam nog niet. 10.2.e geeft aan dat de protocollen operationeel in te vullen zijn, wel zorgen deze voor een enorme belasting op de organisatie.

2. Ballonvaren

- 10.2.e vraagt de sectorpartijen de capaciteitsbegrenzing van 75 % MTOM te veranderen in 75% van het aantal personen aan boord.
- Arbeid hygiënist is gecontacteerd, staat offerte uit.
- De gemiddelde vluchttijd van een ballonvaart is korter dan 60 minuten.
- Zodra het herziene protocol vanuit de sector is aangeleverd, zal lenW contact opnemen met VWS/RIVM omwille van mogelijke versoepelingen.

3. Rondvluchten

- 10.2.e geeft aan dat rondvlucht bedrijven aan dezelfde vergunningen hebben als Airlines, zoals Transavia en KLM.
- Het advies van een arbeid hygiënist voor de protocollen GA is vooralsnog niet noodzakelijk.
- De gemiddelde vluchttijd van een rondvlucht is 37 minuten.
- Er wordt veelal gevlogen met de Cesna 127 welke plaats biedt aan 3 tot 4 personen en de Cesna 206 welke plaats biedt aan 5

tot 6 personen. Juist de laatste persoon maakt het verschil vaak in het al dan niet rendabel opereren.

- e. Afschermschermen zijn niet aan te raden, omdat
 - i. Deze de circulatie niet ten goede komen.
 - ii. Deze het zicht van de piloot kunnen belemmeren.
 - iii. Deze voor problemen zouden kunnen zorgen bij evacuaties.

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtruim en Regionale
Luchthavens

Datum
2 juni 2020

4. Rondvraag

- a. Desgevraagd wordt door de sector bevestigd dat momenteel door iedereen wordt gesprongen op 1,5 meter afstand van elkaar, met als enige uitzondering het tandemspringduo.
- b. Desgevraagd gaat Leonard nogmaals bij Nelleke navragen met betrekking tot SBI Codes.

Arjan sluit de vergadering om 10.43.

Datum	Acties	
19-5	Terugkoppeling trainingen op luchthavens NVL	10.2.e
26.5	SBI Codes	10.2.e
26-5	Overzicht huidige ervaren problemen met currency	Sector
~~29-5~~	~~NOTAM tekst wijzigen per 1 juni 23:59 (zie mail)~~	10.2.e
~~29-5~~	~~Protocollen aanpassen (zie mail)~~	10.2.e - 10.2.e {10.2.e
~~29-5~~	~~Communicatie handhaving ILT en politie~~	10.2.e - 10.2.e {10.2.e
02.06	Aanpassing protocollen ballonvaren	10.2.e
02.06	Contact VWS/RIVM m.b.t. ballonvaren	10.2.e 10.2.e (10.2.e



agenda

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart

Den Haag

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Contactpersoon

10.2.e

M+31(0)10.2.e

minienw.nl

Datum

2 juni 2020

Bijlage(n)

1

Betreft	Stuurgroep Veilige en Gezonde luchtvaart
Vergaderdatum	3 juni 2020
Vergadertijd	13.00 – 14.00uur
Vergaderplaats	Webex
Deelnemers	10.2.e , 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e , 10.2.e 10.2.e , 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e , 10.2.e 10.2.e 10.2.e , 10.2.e 10.2.e

1. Opening en introductie
2. Verslag van vorige Stuurgroep (reeds verzonden)
3. Vaststellen agenda
4. Update internationale ontwikkelingen
5. Toelichting stand van zaken Luchthavens en
luchtvaartmaatschappijen
6. Toelichting stand van zaken juridisch
7. Communicatieboodschap
8. Planning vervolgstappen
9. Rondvraag
10. Sluiting

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.g @minienw.nl; 10.2.e - DGLM 10.2.e - BSK; 10.2.e
 10.2.e - DGLM
Cc: 10.2.e - DGB 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: Werkgroep VGL Schiphol en regionale luchthavens #5
Datum: donderdag 4 juni 2020 16:31:07
Bijlagen: image002.png

FYI coll, ivm de mondkapjes discussie.. grt 1
0

Van: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>
Datum: donderdag 04 jun. 2020 2:08 PM
Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>
Kopie: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl; 10.2.e -
 BSK <10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: Werkgroep VGL Schiphol en regionale luchthavens #5

Hoi 10.2.e,
 Zie jij kans om de onderstaande vraag van 10.2.e te beantwoorden in jouw internationale werkgroep?
 Gr.
 10.2.e

Van: 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 4 juni 2020 12:35

Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e
 - DGLM <10.2.e @minienw.nl>

CC: 10.2.e - DCO <10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Werkgroep VGL Schiphol en regionale luchthavens #5

Dank hiervoor. Was nuttig om erbij te hebben vanochtend in de call met de communicatiemensen. Vanmiddag sluit ik aan bij de werkgroep.

We hebben ook gesproken over de uitspraak van de minister dat in vliegtuigen medische mondkapjes gedragen gaan worden. 10.2.e heeft dit toegelicht. Lijn voor communicatie is nu dat luchtvaart een internationale sector is en dat internationale richtlijnen uitgangspunt zijn voor maatregelen.

Zouden jullie een overzichtje/tabel kunnen maken van de voorgenomen maatregelen in het luchtvaartprotocol versus de internationale eisen/adviezen (EASA/IATA)? En dan zowel op de luchthavens als in de protocollen van de vliegmaatschappijen? Dit is niet om naar buiten te brengen, maar om ons goed voor te bereiden op vragen van de media die ongetwijfeld zullen komen.

Dus:

- Welke internationale eisen/adviezen zijn overgenomen?
- Welke internationale eisen/adviezen zijn niet overgenomen/is gekozen voor nationale maatregelen?
- Bij afwijking: redenering hierbij

Zou dat lukken? Als jullie vragen hebben, laat het me weten.

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 4 juni 2020 09:10

Aan: 10.2.e - DGLM <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e) - ILT

<10.2.e @ilTenT.nl>; 10.2.e - 10.2.e 10.2.e @nctv.minjenv.nl>;

10.2.e @maa.nl' <10.2.e @maa.nl>; 10.2.e @eindhovenairport.nl'

<10.2.e @eindhovenairport.nl>; 10.2.e <10.2.e @acn.nl>;

10.2.e @schiphol.nl' <10.2.e @schiphol.nl>; 10.2.e @haarlemmermeer.nl; 10.2.e ry van

<10.2.e @haarlemmermeer.nl>; 10.2.e - BSK

<10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK

<10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e <10.2.e @vrk.nl>; 10.2.e

10.2.e @maa.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e BARIN

10.2.e <10.2.e @barin.nl>; 10.2.e <10.2.e @minvws.nl>;

10.2.e @corendon.nl' <10.2.e @corendon.nl>; 10.2.e - HBZ

<10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e (DCC) 10.2.e @rws.nl>; 10.2.e
<10.2.e @tuifly.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e
<10.2.e @acn.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e <10.2.e @minvws.nl>

Onderwerp: Werkgroep VGL Schiphol en regionale luchthavens #5

Urgentie: Hoog

Allen,

Bijgaand het door de Luchthavens opgestelde protocol dat gisteren in de Stuurgroep besproken is. Uit het conceptverslag volgen de volgende acties:

- lenW en VWS hebben het RIVM gevraagd het protocol te checken en zullen de reactie terugleggen bij de sectorpartijen. Hopelijk lukt dat nog deze week (**Actie lenW en VWS**)
- Op korte termijn een Schiphol driehoek om de handhaving te spanningsveld tussen noodverordening, anderhalve meter en gebruik van mondkapjes te bespreken (**Actie Schiphol en Haarlemmermeer**)
- Vervolgactie formeel en juridisch in de werkgroep; over verklaring en temperatuurscreening (**Actie allen in werkgroep**)

Voor wat betreft de rol van de airlines is door alle airlines eerder een protocol opgeleverd. Het is van belang dat deze protocollen worden aangepast en aangescherpt op basis van de EASA kaders.

- Verzoek aan de NL airlines om geactualiseerde, heldere en zo mogelijk onderling afgestemde protocollen **uiterlijk maandag** met lenW te delen voor evt. check RIVM met daarin o.a. expliciet aandacht voor beleid mondkapjes en gebruik luchtcirculatie en – filter aan boord voor, tijdens en na de vluchtuitvoering. Ook moet duidelijk zijn opgenomen op welke wijze de passagiers aan de vereiste/gewenste mondkapjes kunnen komen, dus of deze zelf aangeschaft dienen te worden (en waar dan) of dat deze ter beschikking worden gesteld (**actie airlines**).

Verder vindt er deze ochtend nog een juridische werkgroep plaats waaruit kan worden teruggekoppeld en kan er mogelijk iets gemeld worden over communicatie.

Tot vanmiddag!

Groet,
10.2.e

.....
Ministry of Infrastructure and Water Management
Civil Aviation Department | Air Traffic Management

Rijnstraat 8 | 2515 XP | The Hague
P.O. Box 20901 | 2500 EX | The Hague | The Netherlands

.....
M +31 6 10.2.e
10.2.e @minienm.nl
www.government.nl

 Luchtvaartindetoeekomst.nl

**Werkgroep internationale afstemming
opstart protocol Nederland**
Internationale acceptatie essentieel

De luchtvaart in Nederland kent per definitie een internationale component. Dit geldt zowel voor de veiligheidsregels als de passagiers processen. Maatregelen die Nederland invoert om de luchtvaart na de Coronacrisis op te starten zullen internationaal geaccepteerd moeten worden om luchtvaart mogelijk te maken. Daarnaast is er vanuit de luchtvaartindustrie een nadrukkelijke vraag om een internationale harmonisatie van de maatregelen te bewerkstelligen. Wereldwijd wordt ook gewerkt aan protocollen voor het opstarten van de luchtvaart en vanwege het level playing field, moet het Nederlandse luchtvaartprotocol in overeenstemming zijn met wat er internationaal ontwikkeld wordt. Dat levert mogelijk spanning op, omdat de 1,5m samenleving een specifiek Nederlandse aanpak betreft. Het doel van alle maatregelen is het voorkomen van besmetting tijdens het reisproces. Naast de 1,5 meter regel kunnen er andere mitigerende maatregelen genomen worden, en zijn er specifieke omstandigheden waarbij het in de luchtvaart onnodig of praktisch onmogelijk is om aan de 1,5 meter regel te voldoen. Het Nederlands protocol dient uiteindelijk als een pakket aan mitigerende maatregelen internationaal geaccepteerd te worden om luchtvervoer überhaupt mogelijk te maken. De internationale afstemming kent tweeërlei doelen: Enerzijds kan een snelle analyse van de plannen van de internationale partners belangrijke informatie zijn voor het team dat het Nederlandse opstart protocol samenstelt. Anderzijds is het belangrijk om de eenmaal vastgestelde Nederlandse aanpak internationaal te laten omarmen en ondersteunen.

Aanpak op basis van thema's:

Om de twee doelen mogelijk te maken wordt op basis van thema's de internationale context en relevante referentiedocumenten aangegeven (zo mogelijk in link i.v.m. mogelijke updates) en wordt er kort en bondig een advies gegeven vanuit het internationale perspectief. Het luchtvaart crisisteam krijgt hierdoor de mogelijkheid snel de internationale context van mogelijke maatregelen tot zich te nemen en extra informatie en relevante feedback te geven aan de andere partners.

Verdeling in aandachtsgebieden en thema's

Een grove verdeling van de aandachtsgebieden is:

A. Veiligheid vluchtuitvoering:

1. Licensing en medische keuringen piloten
2. Air Traffic Management
3. Crew trainingen
4. Desinfectie/hygiëne maatregelen vliegtuig

B. Maatregelen op het vliegveld

1. Desinfectie/hygiëne maatregelen airport
2. Bescherming personeel grensproces, security, PRM en algemeen airport personeel
3. Scheiden van inkomende/uitgaande passagiersstromen

C. Maatregelen voor passagiers

1. Passagiersinformatie, health self-declaration / medische verklaringen
2. Meten van Temperatuur passagiers individueel of op afstand
3. Social distancing / 1,5 meter samenleving/ Dragen van mondkapjes

FORMATINFORMATIE PER THEMA

A.1

NOEMER

Kernelementen industrie

Internationale organisaties / Referentiedocumenten

Posities landen

ADVIES/ACTIES:

C.1 Maatregelen voor passagiers

Passagiersinformatie, health self declaraton /
medische verklaringen/medische checks

Kernelementen industrie:

- Geen of wankle wettelijke basis voor luchtvaartmaatschappijen om aanleveren medische informatie/persoonlijke informatie te vragen. Indien toch vereist: Zo min mogelijk papier, sterke voorkeur voor aanleveren medische of extra informatie via government/government of passagiers/government App met een integratie in de board/no board iAPI message indien mogelijk;
- Zo min mogelijke interventie van luchtvaartpersoneel (geen checks, geen controle door luchtvaartmaatschappijen van aangeleverde informatie gezien ontbreken expertise en benodigde nabijheid);
- Tegenstrijdigheid met API en PNR standards. Niet via API en PNR systemen laten aanleveren gezien ontbreken wettelijke basis, mogelijke boetes en kostbare aanpassingen luchtvaartsystemen;
- IATA enigszins positief over de self declaration als eerste stap in winnen passagiers vertrouwen;
- IATA: Medische fit to fly d.m.v. medische interventie niet gewenst gezien moment opname;
- KLM: wel voorstander van een insteek op bron-aanpak door middel van een stelsel van health certificaten, health checks (in één of andere vorm), exit en entry controles waarmee er binnen en op Schiphol in analogie van security een "schoon gebied" ontstaat (waarschijnlijk ivm vulgraad vliegtuigen)
- COVID verklaring via paspoort niet aan te raden, eventueel conform visum procedure maar risico momentopnames/medische nieuwe inzichten etc. (RVIG opinie vragen)

internationale organisaties/Referentiedocumenten:

- WHO Guidelines
- ICAO Guidelines
- IATA Collection of Passenger Health Related Data by governments d.d. 24 april 2020
- IATA Medical Advisory Group Restarting aviation following COVID-19 Medical evidence for various strategies 21 April 2020
- **IATA Roadmap april 2020**
- **IATA Passenger Process restart April 2020**
- **ACI Off the ground April 2020**
- **ACI Principles for Restart and Recovery - CART 29 April 2020**

Landen die extra passagiers HEALTH informatie vragen:

Singapore:: <https://eservices.ica.gov.sg/sgarrivalcard>

Colombia: <http://www.migracioncolombia.gov.co/controlpreventivocontraelcoronavirus>.

Mexico: <https://afac.hostingerapp.com/>

Vietnam: <https://tokhaiyte.vn/>

South Korea: http://ncov.mohw.go.kr/selfcheck#app_2

ADVIES:

Een health declaration kan een nuttig instrument zijn voor passagiersvertrouwen. Geadviseerd wordt dit zoveel mogelijk digitaal tussen passagier en overheid te laten plaatsvinden.

Internationale actie: uniforme declaratie format en/of onderdelen voor app laten opnemen in Annex 9/juli 2021.

Format vaccinatie WHO is reeds vastgesteld. Bij vaccinatie mogelijkheden afstemmen met grensprocessen qua controle. Ook dan zoveel mogelijk app based met connectie fly/no fly vanaf government.

Passagiersinformatie via PNR niet aan te bevelen: buiten wettelijk kader en grote financiële consequenties LVM.

C.2. Maatregelen voor passagiers

Meten van Temperatuur passagiers individueel / toegang airport

Kernelementen industrie:

- IATA: In beginsel geen invasieve metingen. Niet door personeel luchtvaartmaatschappij.
- Geen meerwaarde volgens medische staf IATA.
- KLM: entry en exit screening KLM: wel voorstander van een insteek op bronaanpak door middel van een stelsel van health certificaten, health checks (in één of andere vorm), exit en entry controles

Kernelementen internationale organisaties:

WHO: temperatuur metingen zijn beperkt effectief en dienen in combinatie met andere maatregelen plaats te vinden (quarantaine/follow up).

Referentiedocumenten:

- IATA Temperature Screening: A Public Health Responsibility Existing Guidance 19-4-2020
- IATA Medical Advisory Group Restarting aviation following COVID-19 Medical evidence for various strategies 21 April 2020
- WHO adviezen website

Landen waar temperatuurmeting wel plaatsvindt:

ADVIES:

Temperatuurmeting per passagier heeft grote gevolgen voor de passagiersflow en gaat in tegen een innovatief (contactloos) airportproces. Meting per passagier heeft gevolgen voor nabijheid personeel. Personeel LVM niet bekwaam, geen internationaal aanvaarde grensnorm.

indien temperatuurmetingen plaats moeten vinden via infrarood/toegangsmetingen?
Investerings toegangs meting lijken gering(er) dan stagnatie passagiersflow (AAS?)

C.3 Maatregelen voor passagiers

Social distancing / 1,5 meter samenleving/ Dragen van mondkapjes

Kernelementen industrie:

Algemeen standpunt IATA: overheden moeten goals en objectives aangeven maar niet de manier waarop de doelen uitgevoerd moet worden te restrictief opleggen. Voorbeeld: geef als doel aan " het voorkomen van infectie" door social distancing en niet de 1,5 meter als doel/norm op zich.

Vanuit verschillende internationale overheden en door individuele luchtvaartmaatschappijen is er nu een toename waar te nemen van het verplicht stellen van mondkapjes.

Kernelementen andere landen:

Mondkapjes: Duitsland, USA, international treinvervoer

Referentiedocumenten:

WHO REFERENCE NUMBER: WHO/2019-nCov/IPC_Masks/2020.3

WHO adviseert alleen mondkapjes te dragen indien een COVID zieke verzorgd wordt, of wanneer de persoon zelf verschijnselen hoesten of niezen heeft.

ADVIES:

Hoewel de noodzaak een mondkapje te dragen niet gedragen wordt vanuit medische noodzaak lijkt het vanuit internationale acceptatie de kant op te gaan waarbij

Kern: verantwoordelijkheid van de passagier voor het aanschaffen, meenemen en dragen van deze voorziening. Maak een wettelijk kader waarbij de luchtvaartmaatschappij niet verantwoordelijk wordt gehouden

Scheiden inkomende /uitgaande passagiersstromen.

Ingaande en uitgaande stromen zijn op Schiphol in het non-schengen gebied gescheiden vanuit security oogpunt maar in het Schengen gebied is een scheiding inkomend/uitgaand niet/zeer lastig te realiseren.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

10.2.e

Rijnstraat 8

2515 XP Den Haag

Kenmerk
Betreft
Onderwerp
E-Mail
Datum

Per e-mail: 10.2.g t@minienw.nl
Reactie TUI op uitvraag 1,5m Protocol Luchtvaartsector
O 10.2.e
10.2.e @tui.nl
Rijswijk, 7 juni 2020

Uitgever
Postbus 157
2280 AD Rijswijk

Voicemail
2288 GC Rijswijk

+31(0)20 892 1400
www.tui.nl

Kamer van Koophandel
nummer 27098512

NG Bank BIC: NGBL2A
NL31 NGB 0659 8782 40
BIC: NGBNL2A

Protocol Verantwoord Reizen

Geachte 10.2.e

Op 24 april jl. zonden wij u, namens TUI, het eerste concept voor het protocol voor de Luchtvaartsector. In de bijlage treft u ons geactualiseerd **protocol Verantwoord Reizen** aan. Dit protocol is in lijn gebracht met de aangescherpte richtlijnen van EASA en volgt ook de adviezen van de Nederlandse autoriteiten, waaronder het RIVM. De opmerkingen die TUI heeft gemaakt in het schrijven bij haar eerste concept protocol staan nog steeds overeind.

TUI opereert in een mondiale context en is onderdeel van TUI Group. Dit protocol is in lijn met de protocollen die gelden in andere delen van onze groep. Wij sluiten niet uit dat op onderdelen er nog een aanpassing komt de komende periode.

Inleiding

TUI Airlines Nederland is onderdeel van TUI Nederland welke onderdeel is van TUI Group, 's werelds grootste reisorganisatie. De luchtvaart sector leeft in onzekere tijden. Als gevolg van de coronacrisis loopt de vraag naar vliegtickets en reizen sterk terug, waardoor er sprake is van een derving van inkomsten. Omdat juist in deze periode beschikbaarheid van luchtvervoer van essentieel publiek belang is, vervult de luchtvaartsector momenteel een belangrijke functie ter ondersteuning van de vitale processen en bij de repatriëring van Nederlanders in het buitenland. De gezondheid van medewerkers, passagiers en uiteraard de vliegveiligheid staat daarbij voorop.

Uitgangspunten

Uitgangspunten van dit protocol zijn de geldende adviezen en maatregelen van de nationale gezondheidsinstanties (RIVM), de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de European Union Aviation Safety Agency (EASA). TUI opereert mondiaal en hecht eraan om zoveel mogelijk Europees (EASA) af te stemmen om zo een eerlijk speelveld (level playing field) te garanderen. TUI is van mening dat ook de Nederlandse overheid deze regels tot uitgangspunt zou moeten nemen en er geen conflict mag ontstaan tussen maatregelen voor de sector. Het protocol is gebaseerd op de stand van zaken op 7 juni 2020 en dient steeds zo snel mogelijk gewijzigd te moeten worden wanneer nieuwe adviezen of maatregelen van kracht worden. Het protocol moet flexibel mee kunnen bewegen met de actualiteit.



TUI hecht eraan om de Nederlandse overheid mee te geven dat er voorkomen moet worden dat er binnen Europa een lappendeken ontstaat van verschillende gezondheidsmaatregelen. Er zijn landen die andere maatregelen overwegen op te leggen en zo kan de situatie ontstaan dat er een verschil zit tussen het land van vertrek en het land van aankomst. Dit creëert onduidelijkheid voor klanten en personeel en zorgt voor extra kosten. Als iedere lidstaat de EASA richtlijnen tot uitgangspunt neemt wordt dit risico voorkomen.

TUI Airlines Nederland is van mening dat binnen de omgeving van een vliegtuig werkzaamheden niet op een reguliere en doelmatige wijze, anderhalve meter van anderen kunnen worden uitgeoefend, maar dat het protocol voldoende maatregelen bevat gericht op hygiëne en bescherming om het risico op een snelle en brede verspreiding te voorkomen. Daarnaast meent TUI dat 1,5 meter een middel is om het doel, verspreiding van het virus en de gezondheid van de medemens, te borgen. Dit betekent dat maatregelen beoordeeld moeten worden binnen een bepaalde context en dat er in vliegtuigen andere type maatregelen van kracht kunnen zijn dan bijvoorbeeld op de luchthaven die hetzelfde doel dienen.

Wij constateren een conflict in de richtlijnen van EASA en ten aanzien van het advies van de Nederlandse overheid voor het dragen van mondkapjes. De definities over het type mondkapje en de leeftijd waarop het masker gedragen dient te worden verschilt binnen Europa. Voor het protocol zijn wij derhalve uitgegaan van het in Nederland geldende uitgangspunt conform het advies van het RIVM.

TUI kiest er dan ook voor om uit te gaan van verantwoord reizen, waarbij de gezondheid van passagier en medewerker voorop staat. Wij zijn van mening dat met deze set aan maatregelen wij onze reizigers en personeel het vertrouwen geven om verantwoord te kunnen vliegen.

TUI hecht er daarbij wel aan om aan te geven dat de gezondheid van klanten een verantwoordelijkheid is van de overheid en de klanten zelf. De maatregelen liggen daarom binnen de verantwoordelijkheidssfeer van TUI Nederland, maar zijn er wel op gericht om de verantwoordelijkheden daar te beleggen waar zij thuis horen. Aan de basis van de aanpak ligt het algemene advies dat je bij klachten thuis blijft. Dit geldt ook voor reizigers. TUI zal hier in haar communicatie ook aandacht aan besteden.

Communicatie

Het vertrouwen van de reiziger is van groot belang. Het leven zoals we dat kennen is veranderd en dat zal gepaard gaan met onzekerheid aan de zijde van onze klanten. TUI zal zich inspannen om de klanten te voorzien van de goede informatie in alle fases van de reis via de haar beschikbare kanalen, zoals website, klantmailings, service nummers etc. Ook in de instructies aan medewerkers zal aandacht worden gevraagd voor de communicatie richting onze klanten.

Wij zijn graag beschikbaar om ons protocol nader toe te lichten tijdens een gesprek en zien uw reactie graag tegemoet.

Met vriendelijke groeten,

Namens:

10.2.e TUI Nederland,

10.2.e TUI Fly Benelux

10.2.e TUI Airlines Nederland

10.2.e

Van: 10.2.e BSK
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e ; 10.2.e 10.2.e) - BSK; 10.2.e s) - BSK 10.2.g @minienw.nl
Onderwerp: FW: Transavia protocol - 'Verantwoord samenleven & werken in tijden van COVID-19' rev 2.0
Datum: maandag 8 juni 2020 07:45:11
Bijlagen: [image001.png](#)
[Transavia Protocol 1-5m samenleving v2 0.pdf](#)

Beste 10.2.e

Hierbij het protocol van Transavia ter doorgeleiding naar het RIVM.

Groet, 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e @transavia.com>
Datum: zondag 07 jun. 2020 7:15 PM
Aan: 10.2.e) - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Kopie: 10.2.e DGB 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e -
DGB 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.e @transavia.com>, 10.2.e @transavia.com>
Onderwerp: Transavia protocol - 'Verantwoord samenleven & werken in tijden van COVID-19' rev 2.0

Beste 10.2.e

Met verwijzing naar je verzoek van afgelopen vrijdag stuur ik je bij deze het geactualiseerde Transavia protocol - 'Verantwoord samenleven & werken in tijden van COVID-19'. Ten opzichte van het oorspronkelijk toegestuurde protocol zijn wijzigingen doorgevoerd nav het EASA-ECDC COVID-19 Aviation Health Safety Protocol (Operational Guidelines for the management of air passengers and aviation personnel) rev 1.1 dd 21/05/2020. Daarnaast zijn resultaten van een door ons zelf uitgevoerde veiligheidsrisico analyse in het protocol verwerkt.

Door collega 10.2.e is tevens gevraagd specifiek in te gaan op de onderwerpen mondkapjes en instructie gebruik ventilatie aan boord. Beide onderwerpen worden benoemd in ons protocol. De informatie is als volgt:

1. Mondkapjes: Zijn bij ons verplicht te dragen vanaf het moment van boarding (dus al in de gate) tot en met het moment van uitstappen na afloop van de vlucht. En op de luchthavens daar waar verplicht gesteld. De overweging hierbij is dat door het dragen van een mondkapje het minimale risico van het oplopen van een besmetting aan boord -als gevolg van de goede luchtkwaliteit- zo mogelijk nog verder kan worden beperkt. De passagiers dienen zelf te voorzien in mondkapjes. Een normaal mondmasker (niet-medisch) volstaat. We hanteren hierbij regels over bijvoorbeeld leeftijd (mondkapjes worden gedragen vanaf 13 jaar conform OV vervoer richtlijn RIVM) en duur van het dragen van de mondkapjes (max 4 uur conform richtlijn EASA), zie tevens <https://www.transavia.com/nl-NL/mondkapjes-gebruik/>. Aan boord hebben wij een beperkt aantal mondkapjes voor passagiers voor eventueel noodzakelijke vervanging tijdens de vlucht beschikbaar. De crew maakt gebruik van stoffen en herbruikbare mondkapjes die voldoen aan

chirurgische IIR-kwaliteit.

2. Instructie gebruik ventilatie aan boord: Wij volgen de instructies van de fabrikant (Boeing), welke overeenkomstig zijn met die van EASA. De Transavia vliegtuigen zijn voorzien van HEPA filters. Zodra er passagiers aan boord van het vliegtuig zijn, wordt de cabinelucht gerecirculeerd via de HEPA filters. De betreffende instructies voor de crew zijn als volgt:

- During ground operations with passengers onboard, Boeing recommends maximizing total air flow by using air conditioning packs or pre-conditioned ground supply. Use either an external airco unit or APU to ensure ventilation and recirculation of air through the HEPA filters. Passengers should not be kept on board of an aircraft without proper ventilation for longer than 30 minutes;
- Unless directed differently by a non-normal (emergency) procedure, Boeing also recommends leaving the recirculation fans "ON" with HEPA filters installed, even when there is a suspected COVID-19 case on board. The HEPA filters are effective against viruses and bacteria. The recirculation airflow contributes to the total airflow in the passenger cabin, diluting the contaminant level in the passenger cabin, and minimizes the fore and aft airflow within the main passenger cabin (aisle flow). Turning "OFF" the recirculation fans may decrease the total airflow to the cabin and increase aisle flow as the cabin air migrates to the outflow valve(s);

Mochten er vragen over ons geactualiseerde protocol zijn dan vernemen wij die graag. Daarnaast zien wij gaarne je/jullie reactie tegemoet.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

T 31-20 10.2.e

M 31-6 10.2.e

E 10.2.e [@transavia.com](mailto:10.2.e@transavia.com)



P.O. Box 7777 - 1118 ZM Schiphol Airport - The Netherlands

Keep in touch on:   

Please consider the environment and do not print this email unless necessary.



Transavia protocol - Verantwoord samenleven & werken in tijden van COVID-19

Inleiding.

Met het oog op de besluitvorming van het kabinet om de luchtvaart onder voorwaarden op te schalen heeft het Ministerie van IenW / Directie Luchtvaart de luchtvaartsector gevraagd om een protocol voor de eigen organisatie aan te leveren met daarin een inventarisatie van de volgende onderdelen:

1. Wat gaat uw organisatie zelf doen om in uw bedrijf maatregelen te treffen tegen verspreiding van Covid-19 en wat is uw protocol?
2. Wat betekent de "1,5 meter samenleving" voor uw organisatie en operationele bedrijfsprocessen?
3. Wat heeft u van de (Rijks)overheid nodig om bepaalde acties te realiseren?
4. Wat is onmogelijk om voor u als bedrijf te realiseren of loopt u tegen beperkingen aan?

De verschillende protocollen van luchtvaartmaatschappijen hebben het doel te komen tot één protocol voor de luchtvaartsector waarmee de luchtvaart als vitale sector binnen de anderhalve-metersamenleving maatschappelijke en economische activiteiten kan ontplooiën. Het protocol dient helder en hanteerbaar te zijn voor alle medewerkers, reizigers en overige partijen, zoals luchthavens.

In deze notitie wordt het protocol van Transavia beschreven. Het protocol bevat een overzicht van de bestaande en mogelijke maatregelen om verspreiding van COVID-19 tegen te gaan. Bij het protocol staat de veiligheid en gezondheid van medewerkers en passagiers voorop.

De laatste versie van het protocol is gebaseerd op de stand van zaken op 4 juni 2020 en dient steeds te worden gewijzigd wanneer nieuwe adviezen of maatregelen van kracht worden. Belangrijk op te merken dat een aantal maatregelen alleen mogelijk is in een afgeschaalde vliegoperatie, waarbij sprake is van een beperkt aantal vluchten. In het geval van een grotere opschaling van de vliegoperatie is het volhouden van de voorgestelde maatregelen in meerdere operationele processen niet realistisch. Voor verdere opschaling is het van belang dat we in goede onderlinge afstemming en samenwerking met de overheid en ketenpartners in de luchtvaartsector tot uitvoerbare maatregelen te komen die ook passen in Europese en mondiale setting.

Voorts wil Transavia meegeven dat in onze optiek de gekozen term 'anderhalve-metersamenleving' onvoldoende dekkend is. De term impliceert dat de anderhalve-meterafstandmaatregel de enige manier is om een veilige samenleving te creëren. Het is bekend dat slechts het aanhouden van anderhalve meter afstand in veel sectoren niet realistisch is. Een leefbare anderhalve-metersamenleving behelst een combinatie van de maatregelen afstand, hygiëne en beschermingsmiddelen. Om die reden heeft het onze voorkeur om te spreken over 'Verantwoord samenleven & werken in tijden van COVID-19' in plaats van over de 'anderhalve-metersamenleving'. Hiermee wordt de combinatie van maatregelen verduidelijkt en benadrukt. Dit is nodig voor het opbouwen van het consumentenvertrouwen in die sectoren waar door middel van een combinatie van maatregelen een veilig product aangeboden wordt.



We hopen met de reeds bestaande en nieuwe voorgestelde maatregelen (zoals opgenomen in ons protocol) en met de gehele luchtvaartsector bij te dragen aan het onder controle krijgen van COVID-19 en onze bijdrage te leveren aan de Nederlandse economie.



Wat gaat uw organisatie zelf doen om in uw bedrijf maatregelen te treffen tegen verspreiding van COVID-19 en wat is uw protocol?

Sinds de eerste tekenen van de uitbraak van COVID-19 in Europa zijn de activiteiten en maatregelen van Transavia gericht geweest op (1) de zorg van onze medewerkers en passagiers en (2) op het verantwoord afschalen van de vliegoperatie en (3) op een verantwoorde wijze continueren van beschikbaarheid van de vloot en middelen voor de uitvoer van repatriëringsvluchten en de daarvoor noodzakelijke vitale operationele processen.

De snel opeenvolgende ontwikkelingen worden sindsdien op de voet gevolgd. Belangrijke bronnen van informatie hiervoor zijn RIVM, WHO en EASA, alsmede de expertise van KLM Health Services op het gebied van veiligheid en gezondheid. Beschikbare informatie wordt geanalyseerd waarmee risico's voor medewerkers en passagiers in kaart worden gebracht, beoordeeld en waar nodig gemitigeerd. Door middel van ons veiligheidsmanagementsysteem zijn onze maatregelen vastgelegd in safety assessments.

Op het Transavia-intranet is een speciale COVID-19 informatiepagina aangemaakt. Medewerkers treffen hier relevante (achtergrond)informatie zoals genomen maatregelen, hygiënevoorschriften, factsheets met daarin het laatste nieuws van KLM Health Services en Q&A's. Ook wordt hier handelingsperspectief geboden voor eventuele fysieke en mentale problemen die de COVID-19 crisis en het thuiswerken voor medewerkers met zich meebrengen. De informatie wordt continu bijgewerkt.

Om verspreiding van COVID-19 tegen te gaan heeft Transavia maatregelen genomen op het gebied van hygiëne, afstand houden en bescherming. Er zijn maatregelen van algemene aard en maatregelen die specifiek zijn gekoppeld aan onze bedrijfsprocessen. De onderverdeling is als volgt:

- Algemeen (geldend voor alle medewerkers van Transavia)
- Kantoororganisatie
- Grondafhandeling
- Vluchtuitvoering
- Onderhoud
- Training cockpit-, cabine, - en technisch personeel

Vanaf de volgende pagina volgen tabellen met een beschrijving van de aanpak, maatregelen en persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM).



Transavia – Verantwoord samenleven & werken in tijden van COVID-19

Update: d.d. 4 juni 2020

Wijzigingen op het protocol zijn als gevolg van:

- EASA -ECDC COVID-19 Aviation Health Safety Protocol (operational guidelines for the management of air passengers and aviation personnel) rev 1.1 dd 12/05/2020;
- Transavia veiligheidsanalyse

Segment 1	Situatie	Bronaankpak	Technische en/of Organisatorische maatregel	Persoonlijke Beschermings-Middelen (maskers, handschoenen etc.)
Algemene maatregelen. (deze maatregelen moeten altijd worden opgevolgd in alle onderstaande segmenten)	Basisregels voor alle medewerkers van Transavia	- Bij verkoudheids-klachten, verhoging of koorts of kortademigheid van de medewerker of gezinslid blijft de medewerker thuis. Pas weer naar het werk gaan als werknemer of gezinslid minimaal 24 uur klachtenvrij is. - In achtname van persoonlijke hygiëne	<i>Organisatorisch:</i> - Geen handen schudden. - Regelmatig de handen wassen en/of gebruik maken van desinfecterende handgel alcohol. (volgens richtlijnen van RIVM, EASA) - Gezicht niet of zo weinig mogelijk aanraken, in de elleboog niezen/hoesten. Gebruiken van papieren zakdoekjes. - Houd zoveel mogelijk 1,5 meter afstand, zowel bij het vervoer naar en van de werklocatie als op de werkplek zelf. - Indien minder dan 1,5 meter onvermijdbaar is, risicoanalyse uitvoeren en alternatieve beheersmaatregelen vaststellen en implementeren. (zie overige segmenten) Note: Indien het voor bepaalde processen noodzakelijk is om toch af en toe af te moeten wijken van de 1,5 meter regel dan is dat mogelijk. RIVM en ECDC¹ (de Europese RIVM)	Alle hygiënische voorzorgsmaatregelen.

¹ https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/Contact-tracing-Public-health-management-persons-including-healthcare-workers-having-had-contact-with-COVID-19-cases-in-the-European-Union%E2%80%93second-update_0.pdf (Table 1. Classification of contact based on level of exposure)



			geven aan dat in die gevallen het risico pas toe neemt als langer dan een kwartier binnen 1,5 meter wordt samengewerkt - Regelmatig schoonmaken van de werkplekken. Als het kan werkplekken en spullen desinfecteren met speciale reinigingsmiddelen.² - Houd materieel, gereedschap, IT middelen en PBM's schoon. - Ventileer werk- en kantoorruimte.	
--	--	--	--	--

² In de luchtvaart zijn vaak special reinigingsmiddelen voorgeschreven in verband met certificatie eisen.



Segment 2	Situatie	Bronaanpak	Technische en/of Organisatorische maatregel	Persoonlijke Beschermings-Middelen (maskers, handschoenen etc.)
Werken in een Kantooromgeving	Ondersteunende activiteiten noodzakelijk voor de bedrijfsvoering van Transavia (Commercie, ICT, Finance, P&O, Operationeel, BMC, Technische dienst)	1. Thuiswerken waar mogelijk en als de functie dat toelaat; <i>Note: "Uitzondering zijn de werknemers cruciale functies binnen het vitale proces"</i> 2. Aanvullende maatregelen bij terugkeer in kantooromgeving: - Bezetting maximaliseren op 50% om 1.5 meter afstand te waarborgen - Externe bezoeker zoveel mogelijk niet op locatie ontvangen (via video conference) - Extra schoonmaak - Extra schoonmaak middelen/desinfecties gels beschikbaar op werkvloer; - Werkruimtes met beperkte ventilatie niet gebruiken - Waarborgen BHV	Technisch - Instellen van vaste/éénrichtingslooproutes (d.m.v. stickers) - Aanduiding beschikbare werkplekken - Beschikbaar stellen van reinigingsmiddelen op werkplekken / vergaderruimtes - Verstrekken losse papieren handdoekjes in pantry's en toiletten, extra afvalbakken - Instructie persoonlijke hygiënemaatregelen hangen in pantry's en op toiletten Organisatorisch: - Leidinggevenden organiseren 50% bezetting op kantoor per afdeling/team (rest werkt thuis) - Na gebruik werkplek: medewerker reinigt toetsenbord, muis, beeldscherm - Adviseren extra ventilatie op de werkvloer (zet ramen, indien weer dit toelaat, zoveel mogelijk open) - Verplaatsen Operations Control Center afdeling naar hangaar 5 met meer ruimte en ventilatie - BHV-ers informeren over aangepaste CPR instructie volgens de NRR (Nederlandse Raad voor Reanimatie) - Aangepaste BHV instructies per gebouw bij beperkte bezetting	Zie segment algemeen



Transavia – Verantwoord samenleven & werken in tijden van COVID-19

Segment 2	Situatie	Bronaanpak	Technische en/of Organisatorische maatregel	Persoonlijke Beschermings-Middelen (maskers, handschoenen etc.)
Cont'd	Vergaderwerkzaamheden	- Vergadercapaciteit per ruimte reduceren - Afsluiten vergaderruimtes, zonder ventilatie - Vergaderingen zoveel mogelijk digitaal (MS teams)	Technisch: - Aanduiding beschikbare vergaderruimtes Organisatorisch: - Regels en instructies ophangen voor gebruik ruimte (Max aantal aanwezigen in de ruimte, afstand houden bij naar binnen en naar buiten gaan) - Na afloop vergadering reiniging technische hulpmiddelen + tafelblad + armleuningen stoel	Zie segment algemeen.
Cont'd	Doorstroom/verplaatsen van medewerkers in kantooromgeving	- Waar mogelijk vaste/éénrichting looproutes aanbrengen - Max 1 a 2 medewerkers per lift (afh. van grootte) - Max 2 medewerkers in toiletgedeelte (M/V) - Afstand markeringen pantry's koffieapparaat - Afstand markeringen lockers/kapstokken/kleedruimtes - Ontvangstbalies afschermen	Technisch: - Looproutes aanbrengen middels stickers/markering - Instructies aanbrengen op lift, algemene deur toiletten - Installeren van afschermingsmiddelen bij ontvangstbalies (plexiglas) en briefing ruimtes Organisatorisch: - Informeren medewerkers t.a.v. vertrekken m.b.t. looproutes, gebruik lift en toiletten	-



Segment 2	Situatie	Bronaanpak	Technische en/of Organisatorische maatregel	Persoonlijke Beschermings-Middelen (maskers, handschoenen etc.)
Cont'd	Bedrijfsrestaurants	- Capaciteit reduceren naar 40% - Meer ruimte creëren tussen de tafels - Kleine tafels verwijderen - Niet-essentiële faciliteiten verwijderen	Technisch: - Aanduiden beschikbare eettafels (middels aanbrengen stickers, weghalen tafels/stoelen). - Looproute aanbrengen (vloer markeringen) bedrijfs- restaurant - 1,5m afstandsstrepen op vloer kassa/afhaalbalie en afvalhoek aanbrengen - Plexiglazen wanden/schermen aanbrengen bij uitgifte eetwaren/koffiecorner - Zoveel mogelijk voorverpakt aanbod Organisatorisch: - Regels en instructies verstrekken voor gebruik ruimte - Spreiden van lunchtijden in restaurant (bijv. per etage). - Instructie verstrekken voor juist gebruik PBM Eurest-medewerkers - Instructie verstrekken leveranciers gebruik goederenlift en richtlijnen per gebouw	Mondkapjes en handschoenen bij bereiding voedselwaren (tbv Eurest-medewerkers)

Cont'd	Transdesk: in- uitstroom mw (passen etc), post Receptie: ontvangst externen en ondersteuning BHV Coffeecorner: verstrekken koffie en versnaperingen	Gelimiteerde bezetting en openingstijden van transdesk, receptie en coffeecorner afh. van kantoorbezetting	<i>Technisch:</i> - 1,5m afstandsstrepen aanbrengen op vloer receptie, Transdesk en coffeecorner; - Plexiglazen wanden/schermen aanbrengen bij receptie, Transdesk en bij coffeecorner - Zoveel mogelijk voorverpakt aanbod bij coffeecorner - Zithoek coffeecorner anders inrichten en looproute naar balie verruimen <i>Organisatorisch:</i> - Regels en instructies verstrekken voor gebruik ruimte (Max aantal aanwezigen in de ruimte, afstand houden) - instructie verstrekken voor juist gebruik PBM Eures- medewerkers	Mondkapjes en handschoenen bij bereiding voedselwaren (tbv Eurest-medewerkers)
--------	--	---	--	---



Segment 3	Situatie	Bronaanpak	Technische en/of Organisatorische maatregel	Persoonlijke Beschermings-Middelen (maskers, handschoenen etc.)
Grondafhandeling (boven de vleugel)	Inchecken tot boarden	Luchthavens hebben protocol opgesteld en geïmplementeerd waarin de 1.5 meter zoveel mogelijk kan worden gerealiseerd bij alle passage en security processen Op plekken waar de 1,5 meter praktisch niet kan worden gerealiseerd worden aanvullende maatregelen genomen. Schermen bij de balies zijn daar een goed voorbeeld van.	Zie hiervoor het protocol van de luchthavens, waaronder het aanbrengen van 1,5 meter markeringen, plaatsen van scheidingsmateriaal, afblokken van balies/ruimtes/stoelen/selfservice machines/service lanes, toepassen digital queue management ter voorkoming van rijen, aanbrengen van looproutes, uitdelen van communicatiematerialen, reductie passagiers in bussen airside, infoschermen, boodschappen via omroep installaties, pre-flight informatie en notificaties naar passagier, etc	
	Afhandeling van bijzondere passagiers groepen waaronder PRMs, UMs etc.	Luchthavens en partners hebben protocol opgesteld voor de begeleiding van PRM/UMs naar het vliegtuig		
	Boarden/deboarden	- Passagiers informeren om zoveel mogelijk 1,5 afstand te houden van elkaar bij het in en uitstappen; - Passagiers/crew dragen verplicht mondkapjes vanaf het moment van boarden (de 1,5 meter kan niet altijd worden gegarandeerd); - Passagiers met zichtbare verkoudheidsklachten en/of koorts worden niet aan boord toegelaten; - Passagiers uit hoog risico gebieden worden	Technisch: - zie algemeen segment 1 (RIVM) - Maximaliseren van bus bezetting; - Inzet van APU/Airco units ter voorkomen van gebrek van ventilatie (langer dan 30 minuten (Bron EASA)) - Beschikbaar stellen van PBM's voor medewerkers - Vliegtuigen worden na elke vlucht extra schoongemaakt voordat passagier aan boord gaan - Vliegtuigen worden 1 keer per 24	Mondkapjes en handschoenen



		gecontroleerd op geldig gezondheidsverklaring ³ - Bij busvervoer; lagere bezetting van bussen - PRM als eerste boarden en laatst deboarden - Gate agent alleen aan boord indien nodig voor functie; - Tijdens groundstop passagiers niet langer dan 30 minuten zonder ventilatie aan boord houden (conform EASA) - Zorgdragen voor hygiëne en reinheid van vliegtuigen voordat passagiers aan boord gaan	uur preventief gedesinfecteerd wanneer een vlucht vanuit een hoog risico gebied komt . - Vliegtuigen worden schoongemaakt en gedesinfecteerd wanneer er een vlucht heeft plaatsgevonden met de passagier die symptomen vertoont van COVID-19 en een epidemiologische achtergrond heeft. <i>Organisatorisch;</i> - Aangepaste boarding procedure; per zone met meer afstand. - Aankondiging door cabinepersoneel aan boord en door gate agents; - Instructies voor de afhandelaar/gate agent voor het controleren op symptomen en gezondheidsverklaring (indien van toepassing) - Verscherpt toezicht op excessieve handbagage waarbij handbagage kosteloos als ruimbagage wordt beladen - Cabinepersoneel laat passagiers zoveel mogelijk zelf handbagage opbergen	
--	--	--	--	--

³ Health Screening Form van het RIVM



Segment 3	Situatie	Bronaanpak	Technische en/of Organisatorische maatregel	Persoonlijke Beschermings-Middelen (maskers, handschoenen etc.)
Grondafhandeling (onder de vleugel)	Beladen van catering	- Verzorgen van dagbelading waarin het vliegtuig beladen wordt zonder aanwezigheid van crew of andere personeel; - Minimaliseren van aantal extra beladingen tijdens turnaround; - Aangepast assortiment in in-flight service m.a.g. minder beweging door cabine in gangpad en contact momenten (zie ook segment 4)	Technisch: - zie algemeen segment 1 (RIVM) - Beschikbaar stellen van PBM's voor medewerkers Organisatorisch; - Personeel informeren om zoveel mogelijk afstand te houden van elkaar - Informeren van cateraar over aangepast service concept	Mondkapjes en handschoenen - Beladen 'reserve' mondkapjes voor passagiers
	Beladen/fuelling/pushback	- Waar mogelijk 1,5 meter afstand houden - Grondpersoneel zal alleen aan boord gaan van het vliegtuig tijdens de grondstop wanneer dat absoluut noodzakelijk is voor de uitvoering van de werkzaamheden. Daar waar mogelijk worden alternatieve procedures gebruikt om het aan boord gaan zoveel mogelijk te vermijden	Technisch: - zie algemeen segment 1 (RIVM) - Beschikbaar stellen van PBM's voor medewerkers Organisatorisch: - Afhandeling personeel en crew informeren om zoveel mogelijk afstand te houden van elkaar en contact momenten te beperken	Mondkapjes en handschoenen



Segment 4	Situatie	Bronaankpak	Technische en/of Organisatorische maatregel	Persoonlijke Beschermings-Middelen (maskers, handschoenen etc.)
Vlucht uitvoering inclusief product naar de passagiers aan boord.	Algemeen	- Aan boord gelden de algemene hygiëne maatregelen en voorkomen van contact momenten (zie segment 1). Waar de 1,5 meter niet altijd kan worden gegarandeerd gelden aanvullende maatregelen. - Passagiers informeren over "Veilig & Gezond vliegen met Transavia"; - Monitoren op symptomen van COVID-19 tijdens de vlucht uitvoering - Geen planned layover of stopover in gebieden met hoog risico op transmissie van COVID-19; - Transavia vliegtuigen zijn uitgerust met HEPA filters, waarmee volgens RIVM/EASA/Boeing risico's op verspreiding van het virus in de cabine zijn geminimaliseerd door goede ventilatie en luchtfiltersystemen in vliegtuigen en droge lucht.	Technisch: - Het HEPA-luchtfiltrering systeem wordt in werking gezet zodra passagiers aan boord gaan en wordt pas uitgezet als alle passagiers van boord zijn. De crew heeft instructies voor het aanzetten van de recirculatie fans en daarmee het HEPA-luchtfiltreringssysteem - Het gebruik van APU of airco unit op de grond met passagiers aan boord - Beschikbaar stellen van Corona Kit / UPK aan boord van elk vliegtuig - Passagiers zoveel mogelijk verspreiden in de cabine, waar mogelijk, via het 'seat distribution' proces - Hygiënemiddelen beschikbaar voor passagiers (zeep in toiletten) en desinfectieboekjes bij toegangsdeur; Organisatorisch - Passagiers (vanaf 13 jaar en ouder) zijn verplicht om mondkapjes te dragen aan boord; - Passagiers worden via website geïnformeerd over de veiligheidsvoorschriften en gebruik mondkapjes (o.a. max 4 uur gebruiksduur). Aanvullend ontvangen passagiers 72 uur voor vertrek een speciale email met de veiligheidsvoorschriften aan boord, indien van toepassing de aanwijzing om gezondheidsverklaring in te vullen, vragen passagiers om niet	Mondkapjes en handschoenen voor crewleden; Reserve mondkapjes voor crew en passagiers aan boord; <i>Note: Voor wat betreft mond-maskers voor crew wordt gebruik gemaakt van mondkapjes met vergelijkbare kwaliteit als de chirurgische (Type IIR) mondmaskers. Voor de passagier volstaat een niet medisch mondkapje (zonder ventiel!) (gelijk aan vereisten mondkapjes in OV Nederland).</i> Corona kit / UPK. <i>Note: Naast de standaard UPK heeft Transavia sinds de uitbraak van COVID-19 in Europa een speciale Corona Kit aan boord i.o.m. EASA SD 2020-01</i>



			naar de luchthaven te komen in geval van COVID-19 symptomen, en gebruik te maken van de online check-in (indien mogelijk) - Elke passagier ontvangt aan boord de Menu Flyer “Veilig & Gezond vliegen met Transavia” met aandacht voor de hygiënemaatregelen, het verzoek om zoveel mogelijk te blijven zitten en afstand te bewaren en een herinnering voor het dragen van een mondkapje; - In-flight magazine is niet langer beschikbaar in de stoelzak - Aan boord mag naar inzichten van de crew 1 Toilet worden geblokkeerd voor eigen gebruik(Aangepaste CPR instructie volgens de NRR (Nederlandse Raad voor Reanimatie); - Aangescherpte dispatch eisen aan het vliegtuiguitrusting voor het vliegen naar gebieden met hoog risico op transmissie van COVID-19 (bijv. Air Conditionsysteem en APU) - Instructies voor de crew hoe te handelen bij een passagier met de symptomen van COVID-19 aan boord, inclusief het gebruik van de Corona/UPK kit. ⁴ - Beschikbaar stellen en instructies voor gebruik van ICAO Passenger Locator Forms	
	Aan/afmelden crew	- Briefing op 1,5 meter afstand verzorgen; - Contact met CSO/OCC/CP/ overig uitsluitend per telefoon	<i>Technisch:</i> - Herindelen crewroom (AMS/RTM/EIN) voor extra geschikte briefing ruimtes die voldoen aan 1.5 meter	- Desinfectie middelen

- ⁴ Instructies zijn gebaseerd op EASA SIB2020-02R4 d.d. 07 April 2020 & EASA Guidelines COVID-19 -issue 1 d.d.26 March 2020



		- Waar mogelijk, crew verspreid laten aanmelden; - Minimaliseren van het aantal crew aanwezig in crewroom (Persoonlijke) hygiëne maatregelen - Reinigen briefing lokatie	- Aanduidingen van briefing locaties - Plaatsen van plexiglazen schermen in briefing ruimtes waar 1,5 meter afstand houden niet kan worden gegarandeerd - Plaatsen grond markeringen/belijning voor afstand bewaking - Beschikbaar stellen van handgel in BMC <i>Organisatorisch:</i> - Informeren van crew - Hygiënische maatregelen bij binnenkomst en tijdens verblijf crewroom - Extra schoonmaak van briefing ruimtes	
	Vluchtuitvoering cockpit	Aanvullend op algemene aanpak onder segment 4: - Minimaliseren van contact momenten met afhandeling en passagiers (alleen noodzakelijk voor de functie) - Bij mogelijk contact met passagiers in de cabine draagt vlieger mondkapje - Cockpit schoonmaken na elke vlucht met de daarvoor bestemde cleaning materiaal; - Vanaf het moment dat de vliegers aan boord komen de cockpit deur zoveel mogelijk gesloten; alleen de noodzakelijke bezoeken door purser toestaan;	<i>Technisch:</i> - Beschikbaar stellen van desinfectie middelen en PBMs, - Aanzetten van de recirculatie fans en daarmee het HEPA-luchtfilteringsysteem - Gebruik van APU of airco unit op de grond <i>Organisatorisch:</i> - Informeren voor de crew - Na gebruik van zuurstofmasker wordt deze afhankelijk van het type gedesinfecteerd of vernietigd	- Beschikking over mondkapjes en handschoenen - Desinfectiemiddelen
	Vluchtuitvoering cabine	Aanvullend op algemene aanpak onder segment 4: - Minimaliseren van contact momenten met passagiers door aangepaste in-flight service en contactloos	<i>Technisch:</i> - Beschikbaar stellen van desinfectie middelen en PBMs	- Beschikking over mondkapjes en handschoenen - Desinfectie middelen - Corona Precaution Kit aan boord van elk



		betalen; - Alleen noodzakelijke assistentie verlenen bij opbergen handbagage; - Extra informatie voorziening richting de passagier met aandacht voor de hygiëne, maatregelen, het verzoek om zoveel mogelijk te blijven zitten en afstand te bewaren; - Extra aandacht voor persoonlijke hygiëne;	<i>Organisatorisch:</i> - Instructies voor de crew - Veiligheidsmaatregelen worden tijdens de speeches aan boord benoemd - Desinfectie doekjes voor passagiers bij binnenkomst in vliegtuig - Na gebruik van zuurstofmasker wordt deze afhankelijk van het type gedesinfecteerd of vernietigd	vliegtuig
--	--	--	--	------------------



Segment 5	Situatie	Bronaanpak	Technische en/of Organisatorische maatregel	Persoonlijke Beschermings-Middelen (maskers, handschoenen etc.)
Onderhoud	Uitvoeren van gepland & ongepland onderhoud om de vliegtuigen serviceable (operationeel) te houden en op de afgesproken tijden opleveren aan de operatie.	- Max twee vliegtuigen in de hangaar - Maximeren aantal medewerkers werkzaam tegelijkertijd op vliegtuig - Inrichting werk ruimtes om afstand te bewaren - 1,5 meter afstand bewaren tenzij niet realistisch voor de specifieke werkzaamheid - Materiaal voor gedeeld gebruik reinigen, voor het desinfecteren van materialen en producten is schoonmaakalcohol van 70 % (IPA) geschikt. - Beperk contacten met externen zo veel als mogelijk. - Medewerkers zoveel mogelijk in dezelfde teams en op dezelfde locaties indelen, zodat men niet telkens met anderen in contact komt - Eigen gereedschappen niet uitlenen	Technisch: - Aanbrengen van belijningen (voor afstand en looproutes). - Beschikbaar stellen van reinigingsmaatregelen - Beschikbaar stellen van PBM's in geval benodigd voor uitvoer werkzaamheden > 15 min en binnen 1,5 meter. Organisatorisch: - Instellen van een limit in H5 faciliteit; - Aanpassen van de roosters (max 8 werknemers pers vliegtuig, zoveel mogelijk in vaste teams werken, reduceren productieve uren naar 6,5 uur per shift teneinde ruimte te bieden voor wachttijden etc); - Uitvaardigen instructies richting het personeel; - Beschikbaar stellen van alternatieve ruimtes voor de overdracht waarin 1,5 meter kan worden gewaarborgd	Desinfectiemateriaal Mondkapjes en handschoenen



Segment 6	Situatie	Bronaankpak	Technische en/of Organisatorische maatregel	Persoonlijke Beschermings-Middelen (maskers, handschoenen etc.)
Trainingen	Uitvoer van simulator trainingen door vliegers ten behoud van kwalificaties (Recurrent, LOE, Proficiency check, recency etc.)	Vooraf en na de training wordt 1.5 meter in acht genomen In de simulator gelden de volgende maatregelen - Geen gebruik van headsets/ O2 maskers / Smoke goggles / smoke generator - Reinigen simulator tussen de sessies - Geen bezoekers - Maximum bezetting in de simulator is 4	Technisch: - Grotere ruimtes door FSC beschikbaar gesteld voor de briefing en debriefing - Beschikbaar stellen van de PBM's wanneer >15 minuten binnen 1,5 meter wordt samengewerkt (in simulator) - Extra schoonmaak van de simulator tussen de sessies zal gedaan worden door een engineer die ongestoord en volgens de 1,5 meter afstand regel gedaan kan worden Organisatorisch: - Informeren van de vliegers over niet gebruiken bepaalde Trainingsmiddelen i.v.m. hygiëne	Mondkapjes, Desinfecterende handgel
	Cockpit classroom training en (initial en recurrent training)	Virtual classroom training ingesteld in overeenstemming met IL&T	Technisch: - IT-faciliteiten voor uitvoer van de trainingen (digitaal) Organisatorisch: - Informeren van de vliegers - Trainingen volgen op eigen locatie (op afstand)	-
	Cockpit medische keuringen	Medische keuringen worden tijdelijk niet uitgevoerd	4 maanden extensie gekregen op de Medische brevetten waar geen beperkingen (behalve een bril) op staan Inmiddels is door KHS (KLM Health	-



			Services) een aangepast keuringsprotocol vastgesteld waarin zo veel mogelijk contact te vermijden. In andere gevallen PBM-gebruik. Gebruikte (meet)instrumenten worden na elke keuring ontsmet. Voor maatregelen tijdens het medische keuringen verwijzen wij naar KHS	
	Cabine trainingen (initial en recurrent training)	- Beperken van de groepsgrootte - Aangepaste First Aid Recurrent en hands-on PBM trainingen in overeenstemming met ILenT - Gebruik van Virtual Reality middelen niet toegestaan - Waar mogelijk Virtual classroom training ingesteld in overeenstemming met IL&T (Joint CRM)	<i>Technisch:</i> - IT faciliteiten voor uitvoer van de trainingen <i>Organisatorisch:</i> - Informeren van de cabine crew - Waar mogelijk, Trainingen volgen op eigen locatie (op afstand) - Reduceren van maximale groepsaantallen	-
	Technische Dienst Training (waaronder initiële- en Recurrent-trainingen voor monteurs en GWK's)	- Beperken van de groepsgrootte. Reinigen van trainingslocatie na gebruik.	<i>Technisch:</i> - Reinigingsmiddelen beschikbaar stellen <i>Organisatorisch</i> - Maximaal 6 studenten tegelijk in de klas	-

Wat betekent de “1,5 meter samenleving” voor uw organisatie en operationele bedrijfsprocessen?

Vluchtuitvoering en -afhandeling zijn aangemerkt als vitaal proces voor de Nederlandse samenleving. Bij de uitvoering van onze bedrijfsprocessen voorzien wij voor de kantoororganisatie minder belemmeringen om aan de zogenoemde anderhalve-metersamenleving te voldoen. Daarentegen is het voor de vliegoperationele processen niet realistisch om overal 1,5m afstand te bewaren. Daar waar hiervan sprake is, zijn andere preventieve maatregelen genomen teneinde het risico op besmetting te mitigeren (zie voorgaande tabellen). Het risico van COVID-19 verspreiding in de cabine is minimaal door goede ventilatie- en luchtfiltersystemen met HEPA-filtering en de droge lucht aan boord. Dit is overeenkomstig met het RIVM-advies⁵.

Met het huidige pakket aan preventieve maatregelen is het uitvoeren van repatriëringsvluchten op verzoek van Buitenlandse Zaken - zoals nu is gebeurd - maakbaar gebleken. Ook de beperkte opstart is conform verwachting onder deze omstandigheden maakbaar. Het is in deze fase niet mogelijk om duiding te geven bij welk aantal vluchten of passagiers er knelpunten gaan optreden. In deze beperkte opstartfase wordt kritisch gekeken naar de uitvoerbaarheid van de aangepaste processen en protocollen en worden als nodig processen als mogelijk geoptimaliseerd.

Wanneer de passagiersaantallen en vluchten echter verder gaan toenemen zal de operatie met het huidige pakket aan maatregelen niet realistisch zijn en heeft deze wijze van functioneren zodoende grote impact voor Transavia. Hierbij valt onder meer te denken aan:

- Capaciteitsprobleem luchthavens om grote passagiersstromen adequaat te verwerken. Langere omdraaitijd vliegtuigen, waardoor vliegschema's en gateplanning niet goed maakbaar zijn hetgeen consequenties heeft voor de luchthavencapaciteit. Deze impact heeft niet alleen consequenties voor de Nederlandse luchthavens maar ook voor buitenlandse luchthavens en daarbij een mogelijk effect op de slotpositie;
- Op langere termijn kunnen tekorten in gekwalificeerd personeel ontstaan, wanneer bijv. medische keuringen niet kunnen worden uitgevoerd, trainingen van cabinepersoneel (waaronder first aid en PBM hands-on) niet kunnen worden verricht of wanneer de praktische vluchttraining van kandidaten op de Transavia Flight Academy niet kan worden hervat.
- Mogelijke negatieve effecten voor het functioneren van bedrijfsprocessen als gevolg van het langdurig thuiswerken en daarbij behorende beperkingen van werkgerelateerde contacten. Ook bestaat de kans dat medewerkers zich sociaal geïsoleerd gaan voelen, met als gevolg een negatief effect op de uitvoering van de werkzaamheden. Deze impact is voorsnog niet te overzien.

Daarnaast wordt voorzien dat de kosten voor de gehele luchtvaartsector binnen Nederland onevenredig zullen toenemen in vergelijking tot de (omringende) landen waarin deze beperkingen mogelijk niet worden opgelegd, hetgeen gevolgen heeft voor de economische activiteiten voor de langere termijn.

⁵ RIVM advies: Gezond en Veilig werken aan boord van een vliegtuig in tijden van COVID-19 d.d. 27-03-2020

In de overweging dat de ‘anderhalve-metersamenleving’ en de bijbehorende maatregelen, zoals hierboven beschreven, een middel is om verspreiding van het COVID-19 virus tegen te gaan, doen wij een beroep op de overheid om gericht andere middelen te onderzoeken die passend zijn voor de luchtvaartsector. Daarbij valt te denken aan het uitvoeren van health checks (dmv bijv. apps) bij de entry en exit screenings van de luchthaven zodat vergelijkbaar met de security maatregelen een 'schoon gebied' ontstaat waarbij verspreiding in/naar andere landen kan worden tegengegaan. (zie ook vraag “Wat heeft u van de (Rijks)overheid nodig om bepaalde acties te realiseren?”)

Wat heeft u van de (Rijks)overheid nodig om bepaalde acties te realiseren?

De huidige situatie raakt de volledige luchtvaartsector: de activiteiten van de sector zijn vrijwel geheel stil komen te liggen. Opschalen zal een gezamenlijke inspanning van de sector zijn, waarbij luchtvaartbedrijven en overheid nauw met elkaar moeten samenwerken. Belangrijk is daarbij wel, dat wij gezamenlijk focus hebben op het doel (de verspreiding tegengaan van het COVID-19) en niet alleen 1 van de middelen, zoals de 1,5 meter afstand.

Ondanks dat de benodigde ondersteuning op dit moment nog niet tot in detail inzichtelijk is te maken, valt daarbij bijvoorbeeld te denken aan;

- Landen hebben momenteel eigen maatregelen ingesteld. Hierin bestaan onderling grote verschillen. Het is noodzakelijk om de maatregelen op zijn minst binnen Europa te harmoniseren en ze dienen praktisch uitvoerbaar te zijn;
- In stand houden van een Pan-Europees en mondiaal level playing field;
- Ondersteuning in verkrijging van voldoende persoonlijke beschermingsmiddelen;
- Overheid neemt voortouw bij het herstellen van het consumentenvertrouwen in veiligheid luchtvaart waaronder het uitdragen dat het risico op besmetting aan boord van vliegtuigen zodanig lager is, dat de 1,5 meter niet noodzakelijk is;
- De luchtvaartsector blijft door IenW actief betrokken bij scenario-ontwikkeling voor het opschalen;
- Onderzoeken naar andere effectieve maatregelen passend voor de luchtvaart om de verspreiding van het COVID-19 tegen te gaan, zoals het uitvoeren van health checks bij de entry en exit screenings;
- Bescherming van de slotposities als gevolg van wijziging in het netwerk in een gefaseerde opstart;
- Duidelijkheid over het afschalen van de maatregelen, inclusief het bekendstellen van de voorwaarden die noodzakelijk zijn om naar een ‘normale’ bedrijfsvoering en schaalgrootte terug te keren.



Wat is onmogelijk om voor u als bedrijf te realiseren of loopt u tegen beperkingen aan?

Zoals eerder genoemd is het niet realistisch dat alle vitale bedrijfsprocessen kunnen worden uitgevoerd met in achtneming van 1,5m onderlinge afstand. Daar waar dit het geval is, zijn maatregelen genomen, teneinde deze processen op verantwoorde wijze te kunnen blijven uitvoeren. Het is van belang dat de overheid dit als zodanig onderkent.

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e 10.2.e 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.g @minienw.nl
Onderwerp: FW: KLM maatregelen tav veiligheid aan boord
Datum: maandag 8 juni 2020 09:25:17
Bijlagen: [Bijlage 1 - Advies RIVM Veilig werken aan boord van een vliegtuig in tijden van COVID 20200327.pdf](#)
[Bijlage 2 - Brief aan KLM vitaal, social distancing en AVG.pdf](#)
[Bijlage 3 - Operation Directive NL-2020-001R1.pdf](#)
[Bijlage 4 - FASA SD-2020-01-1.pdf](#)
[Bijlage 5 - FASA Guidance Document on Interim guidance on Aircraft Cleaning and Disinfection.pdf](#)
[Bijlage 6 - FASA annex 1 to FASA SD-2020-01-issue 15.pdf](#)
[Bijlage 7 - FASA SIB-2020-02.pdf](#)
[Bijlage 8 - FASA COVID-19 Interim Guidance on Management of Crew Members final.pdf](#)
[Bijlage 9 - 20200423 KLM Protocol 1.5 meter.pdf](#)
[Bijlage 10 - Kamerbrief besluit COVID-19 vliegverbod- 9 april 2020.pdf](#)

Dag 10.2.e

Hierbij het protocol van KLM ter doorgeleiding naar het RIVM.

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e - KLM <10.2.e@KLM.COM>
Verzonden: maandag 8 juni 2020 09:15
Aan: 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>
CC: 10.2.e - KLM 10.2.e@klm.com>
Onderwerp: KLM maatregelen tav veiligheid aan boord

Geachte heer 10.2.e,

Naar aanleiding van uw verzoek aan 10.2.e ontvangt u bijgaand de maatregelen zoals die door de KLM tot op heden getroffen zijn.

Mocht u op zoek zijn naar meer specifieke onderdelen van het totale maatregelen pakket dan kan dit ook geleverd worden. In dat geval zou ik graag de specificatie ontvangen van de maatregelen die u zoekt.

Het betreft alle bijgaande EASA/RIVM documenten. Het meest recent ontvangen document van EASA, het guidance document over de passenger journey, is in het finale stadium van uitwerking. Voor KLM als intercontinentaal opererende luchtvaartmaatschappij is het noodzakelijk om alle maatregelen die EASA voorstelt steeds in samenhang met de guidance documentatie van IATA, FAA en andere autoriteiten te beoordelen, het doel is immers een zo uniform mogelijke passenger journey zodat een passagier niet te maken krijgt met verschillende maatregelen op de luchthaven van vertrek, van aankomst en aan boord van het vliegtuig.

Het in mei aan uw ministerie gestuurde document 'KLM "verantwoord reizen" Protocol' geeft een goed overzicht. Echter sindsdien is b.v. de maatregel ingevoerd voor passagiers om ten alle tijden aan boord van het vliegtuig gezichtsbescherming te dragen.

De documenten die EASA tot op heden heeft uitgegeven, bevatten met name maatregelen over hoe de vluchtuitvoering veilig uitgevoerd kan worden. Het laatste EASA document is vooral een samenvatting van de safety maatregelen die we reeds kennen uit eerdere documenten, met daarnaast een groot deel aan maatregelen die gericht zijn op promotionele activiteiten richting de passagiers om deze uit te leggen welke maatregelen allemaal genomen worden en ze daarmee zo volledig mogelijk te informeren. Dit document bevat daarmee weinig echte nieuwe

safety maatregelen waar we nog niet aan voldoen.

We zijn in het finale stadium van de uitwerking van dit laatste EASA document en daarbij is al vastgesteld dat de nieuwe safety maatregelen in dit document afwijken van bestaande lokale of internationale maatregelen (bv medische mondklappers dragen, terwijl de NL overheid voorschrijft dat deze alleen ingezet mogen worden voor de medische zorg). Hier zal deze week intern KLM besluitvorming over plaatsvinden.

Wij voldoen op dit moment aan safety maatregelen genoemd in:

- Bijlage 1: RIVM advies over Gezond en Veilig werken aan boord van een vliegtuig in tijden van COVID-19 (d.d. 27-maart-2020).
Dit is de bijlage aan de brief van de minister van I&W aan de 10.2.e van KLM (d.d. 28-maart-2020).
- Bijlage 2: De brief van de minister van I&W aan de 10.2.e van KLM over Categorie vitaal luchtvaartmaatschappijen, social distancing en AVG (d.d. 28-maart-2020).
- Bijlage 3 en 4: ILT Operational Directive – NL 2020-001R1 gebaseerd op EASA Safety Directive 2020-1 - Operational measures to prevent the spread of Coronavirus 'SARS-CoV-2' infection.
- Bijlage 5: EASA guidance document on interim guidance on aircraft cleaning & disinfection.
- Bijlage 6: EASA annex 1 to SD-2020-01-1 containing the list of high risk areas.
- Bijlage 7: EASA SIB-2020-02R4- Coronavirus 'SARS-CoV-2' Infections – Operational Recommendations.
- Bijlage 8: EASA Guidance on Management of Crew Members in relation to the SARS-CoV-2 pandemic.
- Bijlage 9: KLM protocol 1,5m (op verzoek van Min I&W opgesteld)
- Bijlage 10: Kamerbrief besluit COVID-19 vliegverbod - 9 april 2020, Verplichte gezondheidsverklaring voor passagiers uit EASA High Risk Areas.

Bovenop al deze Europese en nationale maatregelen, geven we ook follow-up aan guidance documentatie van andere gerenomeerde luchtvaartinstanties zoals de FAA, IATA, CAA UK en de CAAC. Daar waar lokale autoriteiten safety/operational directives publiceren volgen we vanzelfsprekend de maatregelen genoemd in deze verplichte directives (bv Transport Canada interim order, Singapore CAAS directive).

Met vriendelijke groet,

KLM Royal Dutch Airlines

10.2.e | 10.2.e

10.2.e

+ 31 (0) 20 10.2.e | 10.2.e @klm.com

Twitter | Facebook | LinkedIn | YouTube | Google+ | Blog



For information, services and offers, please visit our web site: <http://www.klm.com>. This e-mail and any attachment may contain confidential and privileged material intended for the addressee only. If you are not the addressee, you are notified that no part of the e-mail

or any attachment may be disclosed, copied or distributed, and that any other action related to this e-mail or attachment is strictly prohibited, and may be unlawful. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM), its subsidiaries and/or its employees shall not be liable for the incorrect or incomplete transmission of this e-mail or any attachments, nor responsible for any delay in receipt.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (also known as KLM Royal Dutch Airlines) is registered in Amstelveen, The Netherlands, with registered number 33014286

Gezond en Veilig werken aan boord van een vliegtuig in tijden van COVID-19

RIVM 27-03-2020

Het is moeilijk, zo niet onmogelijk, om de opgestelde richtlijnen voor 'social distancing' in Nederland goed uit te voeren aan boord van vliegtuigen, men 1,5 meter afstand houden. De ruimte is beperkt en vluchten kunnen nog goed vol zijn door beperking van het aantal vluchten om economische redenen en door ziekteverzuim van personeel.

De algemeen geldende regel is dat mensen die koorts of luchtwegklachten hebben die kunnen passen bij COVID-19 niet worden toegelaten aan boord van een vliegtuig.

Het transmissierisico van COVID-19 is in een vliegtuig anders dan in openbare gebouwen door een geavanceerd ventilatiesysteem en de aanwezigheid van HEPA filters. Hierdoor worden in de cabine partikels van 0,3 µm voor 99,95% verwijderd uit de lucht. EU Healthy Gateways laat weten na overleg met de WHO dat daarom de transmissiekansen in een vliegtuigcabine beperkt zijn en 'social distancing' niet noodzakelijk is (informatie per email). Op basis hiervan wordt geadviseerd om het HEPA-luchtfiltersysteem in werking te stellen zodra passagiers aan boord gaan en pas uit te zetten als alle passagiers weer van boord zijn. Dit is echter (nog) niet altijd het geval.

Om toch ook de kleine risico's tot een minimum te beperken wordt geadviseerd om de passagiers zo goed als mogelijk te spreiden over de beschikbare zitplaatsen in een vliegtuig. De risico's kunnen nog verder beperkt worden door het beschikbaar stellen van PBM voor bemanning en eventueel voor passagiers. Gezien de tekorten aan PBM lijkt dat voor alle passagiers niet haalbaar en wordt het gebruik van PBM door gezonde passagiers niet geadviseerd (en hoeft de luchtvaartmaatschappij die niet beschikbaar te stellen).

Bij KLM en Transavia worden de volgende adviezen en maatregelen genomen. Vaak worden deze adviezen ook door andere maatschappijen gevolgd:

- Passagiers worden zoveel mogelijk gespreid in het vliegtuig geplaatst. Hoe voller de vlucht hoe moeilijker dit is
- Crew kan (maar hoeft geen) chirurgische mondmaskers dragen, eventueel op geleide van de epidemiologie in de landen waarop gevlogen wordt. KLM stelt deze beschikbaar en heeft voorlopig genoeg
- Bij inchecken en boarden wordt 'social distancing' met een afstand van 1,5 meter zoveel mogelijk aangehouden tussen alle personen
- Catering is tot een minimum teruggeschoefd. Snacks worden voor het boarden op de stoelen gelegd
- Mensen met zichtbare verkoudheidsklachten worden niet aan boord gelaten
- Aan boord van KLM/Transavia vliegtuigen is naast de normaal aanwezige precaution-kit ook een COVID-19-kit beschikbaar met 6 FFP2 maskers. Deze maskers kunnen gebruikt worden indien een passagier klachten ontwikkelt tijdens de vlucht of in het geval klachten tijdens de vlucht worden opgemerkt. Er zijn 2 maskers zonder uitademventiel voor een verdachte passagier en 4 maskers met een uitademventiel voor bemanning aan boord
- De KLM/AMS heeft een uitgebreide COVID-19 richtlijn/ QenA gemaakt voor vliegend- en grondpersoneel en er is een telefoonlijn beschikbaar voor personeel, bereikbaar tot 22.00 u in de avond

Exit screening, fit to fly verklaringen

De waarde van exitscreening is beperkt en geeft geen garanties op gezondheid of het eventueel aanwezig zijn van COVID-19 bij passagiers. Mensen met zichtbare verkoudheidsklachten worden niet aan boord gelaten. Niet zichtbare klachten en lichte koorts kunnen makkelijk worden gemaskeerd door paracetamolgebruik of buiten de observaties van luchtvaartpersoneel worden gehouden. Onderzoek naar de effectiviteit van deze maatregelen tijdens de uitbraken van SARS en de griep pandemie in 2009 bevestigen dit beeld.

Inmiddels eisen enkele landen een screening voordat mensen aan boord gaan. Voor vluchten op Canada betekent dat dat er bij het boarden twee verpleegkundige nagaan of er mensen zijn met gezondheidsklachten. Zij geven dan een verklaring met het vliegtuig mee dat er geen verkouden mensen aan boord zijn.

Mogelijk zijn er luchtvaartmaatschappijen die nu of in de nabije toekomst gaan werken met temperatuurscreening van passagiers door middel van een temperatuurscanner of contactloze thermometers. Deze screenings worden op Schiphol uitgevoerd door de luchtvaartmaatschappijen zelf in samenwerking met Airport Medical Services.

Conclusie en samenvattend advies

- Er zijn duidelijke richtlijnen vanuit de WHO en EU Healthy Gateways beschikbaar. KLM heeft bruikbare richtlijnen en informatie voor vliegend en grondpersoneel opgesteld.
- De risico's op een besmetting met COVID-19 door vliegend luchtvaartpersoneel is beperkt door goede ventilatie en luchtfiltersystemen.
- Door duidelijke richtlijnen en de beschikbaarheid van PBM dient de bemanning extra beschermd te worden indien er verdenking ontstaat op een passagier met COVID-1. Voor wat betreft mond-neusmaskers volstaan chirurgische en FFP1 maskers.
- Luchtvaartmaatschappijen kunnen, indien beschikbaar, chirurgische mondmaskers beschikbaar stellen aan cabinepersoneel.
- Maximale spreiding van passagiers dient te worden nagestreefd. Dit beperkt contact tussen passagiers onderling tijdens vluchten tot een acceptabel minimum
- Waar mogelijk vinden aan boord organisatorische aanpassingen plaats (catering tot een minimum beperkt ed) om contact van vliegend personeel met passagiers te minimaliseren.

<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/331488/WHO-2019-nCoV-Aviation-2020.1-eng.pdf>

https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_2019_nCoV_EUMS_E-E_screening_6_2_2020_V1b.pdf?ver=2020-02-11-094124-737



25032020 QA
coronavirus KLM CO

Bijlage: QenA/richtlijn KLM



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20904 2500 EX Den Haag

KLM

10.2.e

Postbus 7700

1117 ZL Schiphol

Verzonden per e-mail: 10.2.e@klm.com

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/60428

Bijlage
1

Datum 28 maart 2020
Betreft Categorie vitaal luchtvaartmaatschappijen, social distancing en AVG

Geachte 10.2.e,

De vlucht- en vliegtuigafhandelingsbedrijven zijn aangewezen als vitale categorie B zoals opgesteld door NCTV en gepubliceerd op haar website. De luchtverkeersleiding en de afhandeling op Schiphol vallen tevens onder deze categorie. Alle bedrijven die zijn aangewezen als vitaal bedrijf dienen hun processen en continuïteit te borgen. De bedrijven zijn hierbij zelf verantwoordelijk voor de veiligheid en het welzijn van hun eigen personeel met in achtneming van de richtlijnen.

Ten aanzien van de door het RIVM ingestelde "social distancing" van anderhalve meter heeft het RIVM, mede gebaseerd op de door u aangeleverde reeds geïmplementeerde mitigerende maatregelen, een advies geschreven. Ik verwijs u naar de bijlage voor de details.

Ten aanzien van uw vraag over de toelaatbaarheid van het temperatuur van personen onder de AVG, adviseer ik u, als vervolg op het intensieve ambtelijk overleg wat vandaag heeft plaatsgevonden, contact op te nemen met Aleid Wolfsen, voorzitter van de Autoriteit Persoonsgegevens.

Ik verwacht uw vragen in voldoende mate te hebben beantwoord.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga



KLM "verantwoord reizen" Protocol

Aanleiding

Via de beleidsdirectie van het ministerie van I&W is aan alle betrokken organisaties in de luchtvaartsector gevraagd om vanuit het eigen organisatie perspectief de protocollen (het handelingsperspectief) te geven ten behoeve van de 1,5 meter samenleving.

Deze protocollen focussen op de richtlijnen waarmee de luchtvaart als vitale sector binnen de 1,5 meter samenleving maatschappelijke en economische activiteiten kan ontplooien.

Dit protocol is dan ook een inventarisatie van de wijze waarop KLM en KLC (hierna tezamen KLM genoemd) vorm hebben gegeven aan de fors afgeschaalde operatie in de 1,5m samenleving. In dit protocol komen onder andere de volgende punten aan de orde:

1. Wat heeft de organisatie zelf gedaan om in de bedrijfsvoering maatregelen te treffen tegen verspreiding van Covid-19 en welke protocollen worden daarbij gehanteerd?
2. Wat betekent de "1,5 meter samenleving" voor de organisatie en operationele bedrijfsprocessen?
3. Wat heeft KLM van de (Rijks)overheid nodig om bepaalde acties te realiseren?
4. Wat is onmogelijk om voor KLM als bedrijf te realiseren of waar lopen wij tegen beperkingen aan?

KLM maatregelen tegen Covid-19: algemeen

Sinds de eerste tekenen van de uitbraak van Covid-19 zijn de activiteiten en maatregelen van KLM gericht geweest op het verantwoord afschalen en in stand houden van de benodigde vlucht operatie en de daarvoor noodzakelijke "vitale"¹ operationele processen.

Hiertoe is maximaal gebruik gemaakt van het Integrated Safety Management Systeem (ISMS). Dit systeem is onderdeel van de door de overheid gecertificeerde activiteiten van KLM.

Binnen het ISMS zijn vanaf half januari 2020 risicoanalyses uitgevoerd welke zich specifiek richten op de uitbraak van het virus en de impact op KLM. Input hiervoor wordt verkregen uit externe bronnen zoals RIVM, ECDC en WHO, maar ook uit de eigen rapportagesystemen en op basis van de in huis aanwezige specialistische kennis op het gebied van veiligheid en gezondheid.

De analyses zijn gericht op het in kaart brengen, beoordelen en waar noodzakelijk mitigeren van de risico's voor medewerkers en passagiers. De actuele situatie wordt nauwlettend gevolgd en de analyses worden waar nodig aangescherpt, aangepast of aangevuld.

De processen in het ISMS zien verder ook toe op de implementatie en borging van noodzakelijke dan wel gewenste beheersmaatregelen. KLM heeft daarbij de richtlijnen en aanwijzingen opgevolgd van de Nederlandse overheid en de Europese/mondiale luchtvaart en gezondheidsautoriteiten.

¹ Zie brief minister van I&W en bijlage van RIVM IENW/BSK-2020/60428

Snel na de eerste berichtgeving, half januari, is hiervoor een dagelijkse informatiestroom opgezet naar medewerkers in de operatie en in kantooromgeving en is actief contact gezocht met passagiers en partners.

KLM maatregelen tegen Covid-19: van bronaanpak tot persoonlijke bescherming

De aanpak van KLM is gebaseerd op de arbeidshygiënische strategie. Binnen KLM de "Risk Control Strategy (RCS)" genoemd. Deze insteek zorgt er voor dat risico's zo veel mogelijk bij de bron worden aangepakt. Hierdoor wordt zo min mogelijk een beroep gedaan op de inzet van (beperkt beschikbare) persoonlijke beschermingsmiddelen, behalve in specifieke situaties welke in het protocol verder worden uitgewerkt.

De RCS bestaat eruit dat als eerste maatregelen worden getroffen om te voorkomen dat er een besmettingsrisico in de werkomgeving aanwezig kan zijn. Deze 'bron' aanpak zal echter niet altijd (volledig) mogelijk zijn.

Indien werken in een omgeving met een zeker besmettingsrisico niet te vermijden is, worden technische en organisatorische maatregelen getroffen om besmetting te voorkomen. Hier geldt dat de processen van KLM, onderdeel uitmaken van de vitale processen binnen Nederland.

Tot slot zijn er specifieke situaties waarbij het gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen noodzakelijk is.

KLM maatregelen tegen Covid-19: Huidige maatregelen en segmentering

De door KLM genomen (beheers)maatregelen sluiten aan op de maatregelen in de Nederlandse samenleving. Daarnaast gelden specifieke maatregelen voor de KLM-bedrijfsprocessen. Deze maatregelen zijn naar de aard van de bedrijfsprocessen opgesplitst in de volgende segmenten:

1. Algemene maatregelen
2. Maatregelen op Schiphol en in de grond processen boven de vleugel.
3. Grondprocessen onder de vleugel inclusief onderhoudsactiviteiten.
4. Vlucht uitvoering inclusief product naar de passagiers aan boord en crew stop-over in het buitenland.
5. Training en verplichte medische keuring
6. Werken in kantoor omgeving.

De concrete uitwerking van de belangrijkste maatregelen en gevolgde aanpak/segmentering treft u aan in de bijlagen bij deze brief.

Betekenis van de 1,5 meter samenleving voor KLM

Zoals bovenstaand beschreven, is de 1,5 meter samenleving voor KLM al weken de nieuwe werkelijkheid. Door de genomen maatregelen is KLM in staat geweest om te blijven opereren. Weliswaar is het aantal vluchten door de wereldwijde beperkingen en vliegverboden aanzienlijk gedaald, maar waar nodig kon en kan KLM haar vliegoperatie ook opschalen voor repatriëringen en het vervoeren van medische hulpgoederen.

De 1,5 meter samenleving heeft uiteraard impact, namelijk 1) in operationele processen en aan boord van vliegtuigen waar aanvullende maatregelen van kracht zijn (zie hierboven) en 2) het kantoorpersoneel is grotendeels werkzaam vanuit huis. Hiermee is KLM in staat het huidige productieniveau de komende tijd op verantwoorde wijze uit te voeren en, indien economisch mogelijk dan wel qua humanitaire/repatriëring verplichting wenselijk, op te voeren.

Onze verwachting is dat het huidige afgeschaalde productieniveau de komende 2 maanden min of meer gelijk zal blijven. Na deze 2 maanden hopen en verwachten wij de productie enigszins te kunnen verhogen, echter nog altijd significant lager dan onze historische niveaus en lager dan wij voor dit jaar in de planning hadden staan. De huidige maatregelen, zoals weergegeven in dit protocol, zijn doeltreffend voor de komende maanden. Indien er nieuwe knelpunten of risico's ontstaan zullen wij dat via ons reguliere proces effectief mitigeren. Dit geldt zowel voor onze interne processen t.b.v. bescherming van onze medewerkers als voor onze passagiers en de daarvoor gebruikte infrastructuur op Schiphol (en de rest van de wereld). Vanzelfsprekend is ergens een maximum aan de mogelijkheden binnen de bestaande infrastructuur, maar dit maximum is nog niet inzicht. Tot die tijd beweegt de KLM-organisatie en operatie zo goed als dat kan mee met de lopende ontwikkelingen in Nederland en de wereld.

De komende periode zorgen wij tevens voor planontwikkeling en het borgen van maatregelen over de wijze waarop operatie en kantooromgeving geleidelijk weer kunnen worden opgeschaald. Zulks in lijn met aanpassingen vanuit de overheid en op basis van de RIVM-richtlijnen.

Binnen de afspraken van het 1,5 meter samenleving concept vormt de "omvang" van de passagiersstroom daarbij wellicht de grootste uitdaging.

Hulpvraag aan de overheid

Gelet op snel veranderende ontwikkelingen in de afgelopen weken, is het aannemelijk dat KLM van de (Rijks)overheid in de nabije toekomst ondersteuning nodig zal hebben om bepaalde acties te realiseren.

Ondanks dat deze benodigde ondersteuning op dit moment nog niet tot in detail inzichtelijk is te maken, valt daarbij bijvoorbeeld te denken aan:

- Dynamisch, effectief en efficiënt mee schakelen als het gaat om aanvragen en verlengen van ontheffingen;
- Voorzien in aanvullende en ondersteunende wet en regelgeving;
- In stand houden van een pan-Europees en mondiaal level playing field;

- Faciliteren van een "Covid schoon gebied" op de belangrijkste luchthavens;
- Ondersteuning bij scenario ontwikkeling om weer op te schalen naar normale bedrijfsvoeringsniveaus. Inclusief exit strategie en alternatieven t.b.v. het afschalen van de maatregelen;
- Ondersteuning in verkrijging PBM's om opvoeren van de werkzaamheden mogelijk te maken;

Beperkingen en onmogelijkheden

Ten aanzien van beperkingen en (on)mogelijkheden is het nu nog te vroeg om concrete voorbeelden te geven. Wel valt te denken aan de zichtbare beperkingen in de huidige maatregelen (bijlagen) en de beperkingen die een 1,5 meter samenleving gaan brengen voor de beschikbare ruimte in de passagiersgebieden op Schiphol versus de passagiers die KLM aan boord kan en wil vervoeren. Bij een bepaald volume aan passagiers is de kans groot dat beperkingen gaan optreden. Het is daarbij aannemelijk dat wij tegen zaken zullen aanlopen die voor ons en onze ketenpartners onmogelijk zonder hulp van de overheid te realiseren zijn of waar wij tegen beperkingen aanlopen.

KLM zienswijze op mogelijkheden binnen de beperkingen

Voor wat betreft de passagiersaantallen aan boord van onze vliegtuigen voorziet KLM een continuering van de aanpak langs de stappen in de arbeidshygiënische strategie. Het zo veel als mogelijk bij de bron aanpakken van risico's.

KLM is daarbij voorstander van een insteek op bronaanpak door middel van een stelsel van health certificaten, health checks (in één of andere vorm), exit en entry controles waarmee er binnen en op Schiphol in analogie van security een "schoon gebied" ontstaat. De overheid zou deze taak centraal bij de luchthaven moeten beleggen.

De logistieke processen op de luchthaven laten dit anders dan in bijvoorbeeld het OV prima toe. Support voor deze aanpak vanuit de politiek is wenselijk en kan in samenwerking met Schiphol en overheid verder uitgewerkt worden.

Aanvullend blijven de ventilatie en hygiëne maatregelen aan boord ondersteunend en bieden deze een prima technisch en organisatorisch vangnet voor een eventueel besmettingsgeval aan boord tijdens de vlucht (Zoals door WHO, ECDC, RIVM en IATA onderschreven).

Mocht het in bepaalde gevallen, zoals sommige vluchten naar hoog risicogebieden, nodig zijn dan kunnen de bronmaatregelen en technische- en organisatorische maatregelen verder worden aangevuld met het, tijdelijk, toepassen van mondklappers.

Een alternatieve keuze zoals voor bijvoorbeeld een halvering van de bezetting aan boord is geen bronmaatregel in termen van voorkomen dat besmetting aan boord van vliegtuigen verspreid kan worden. KLM is hier dan ook geen voorstander van. Daarnaast levert dit geen exacte 1,5 meter social distance op. Wel kunnen bij gebrek aan duidelijke (mondiale) afspraken en limieten naar de toekomst de volgende risico's ontstaan.

Bij gebrek aan duidelijke (mondiale) afspraken en limieten tav bezetting aan boord kunnen naar de toekomst de volgende risico's ontstaan.

1. Beperken van het level playing field van betrokken luchtvaartmaatschappijen en airports.
2. In geval van beperking van de hoeveelheid passagiers aan boord kan bij toename van passagiersaantallen het effect van inefficiënte vluchttuitvoering (halflege toestellen maar grotere demand) ontstaan met de daarbij optredende toename van de CO₂-uitstoot per passagier.

Tot slot dient zich bij het oppakken van de uitdagingen die voor ons liggen de vraag aan of de 1,5 meter samenleving een mathematische "liniaal" samenleving is? Kan het zijn dat de 1,5 meter samenleving ook metaforisch kan worden toegepast? Een samenleving die risico bewust is en fysieke grenzen hanteert waar het moet en sociale nabijheid toe staat waar het kan. Fysieke grenzen die gehanteerd worden als iemand duidelijk en beargumenteerd een risico vormt voor de mensen om zich heen. Een samenleving waarbinnen de grens van 1,5 meter niet een afstand op een liniaal is maar een dynamische op risico afgestemde afstand waarin "social distance" geen belemmering vormt om samen te werken en "physical distance" genoeg ruimte geeft om risico's laag te houden. Kortom een samenleving die verantwoord reizen mogelijk maakt.

Bijlage: Belangrijkste maatregelen per segment.

Segment 1	Situatie	Bronaanpak	Technische en/of Organisatorische maatregel	Persoonlijke Beschermings-Middelen (maskers, handschoenen etc.)
Algemene maatregelen ² . (deze maatregelen moeten altijd worden opgevolgd in alle onderstaande segmenten)	Basis regels voor alle processen van KLM.	- Medewerkers van KLM werken vanuit huis. - Uitzondering zijn de werknemers in cruciale functies binnen het vitale proces. - Daarnaast heeft KLM een HR-beslisdiagram³ gecommuniceerd en beschikbaar gesteld aan al haar personeel. - De uitgangspunten zijn; - Niet naar het werk gaan door werknemer bij vermoeden van Corona-infectie van jezelf of een gezinslid. - Niet naar het werk gaan bij verkoudheidsklachten. - Niet naar het werk gaan als een gezinslid koorts heeft. Pas weer naar het werk gaan als werknemer of - gezinslid minimaal 24 uur - klachtenvrij is. - -Beleid bescherming van functionarissen met een kwetsbare gezondheid	- Geen handen schudden. - Regelmatig de handen wassen en/of gebruik maken van desinfecterende handgel alcohol. (volgens de instructie⁴) - Gezicht niet of zo weinig mogelijk aanraken, in de elleboog niezen/hoesten. Gebruiken van papieren zakdoekjes - Houd zoveel mogelijk 1,5 meter afstand, zowel bij het vervoer naar en van de werkplek als op de werkplek zelf. - Pas daarop het werk aan en richt de werkplek hierop in. - Indien minder dan 1,5 meter onvermijdbaar is, risicoanalyse uitvoeren en alternatieve beheers-maatregelen vast stellen en implementeren. - Regelmatig schoonmaken van de werkplekken. - Als het kan werkplekken en spullen desinfecteren met speciale reinigingsmiddelen.⁵ - Houd materieel, gereedschap schoon. - Ventileer werk- en kantoorruimte. - Werk zoveel mogelijk in vaste teams	- Geen. - Wel alle hygiënische voorzorgsmaatregelen. - Houd PBM's schoon.

² <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/coronavirus-covid-19/veelgestelde-vragen-over-de-aanpak-van-het-nieuwe-coronavirus-in-nederland>

³ HR beslisdiagrammen voor KLM personeel. "03042020-Stroomschema-wel-of-niet-werken-corona-NL" en "03042020-Stroomschema-Crew-nieuw-NL"

⁴ Safety Services Information Leaflet (SSIL) handhygiëne

⁵ In de luchtvaart zijn vaak special reinigingsmiddelen voorgeschreven in verband met certificatie eisen.

Segment 2	Situatie	Bronaapak	Technische en/of Organisatorische maatregel	Persoonlijke Beschermings-Middelen (maskers, handschoenen etc.)
-----------	----------	-----------	---	---

Specifieke segmenten of werksituaties (maatregelen ter aanvulling of vervanging van de algemene preventieve maatregelen die voor segmenten in het bedrijf gelden)

Maatregelen op Schiphol en in de grond processen boven de vleugel.	Passageprocessen van check in tot boarding	Zie segment 1 plus aanvullend of ter vervanging. - Mensen met zichtbare verkoudheidsklachten en/of koorts worden niet aan boord gelaten - Grondpersoneel zal alleen aan boord gaan van het vliegtuig tijdens de grondstop wanneer dat absoluut noodzakelijk is voor de uitvoering van de werkzaamheden. Daar waar mogelijk worden alternatieve procedures gebruikt om het aan boord gaan zoveel mogelijk te vermijden.	Zie segment 1 plus aanvullend of ter vervanging. - Bij alle passage processen wordt 'social distancing' met een afstand van 1,5 meter zoveel mogelijk aangehouden tussen alle personen. Dit wordt o.a. bereikt door het aanbrengen van 1,5 meter markeringen, plaatsen van scheidingsmateriaal, afblokken van balies/ruimtes/stoelen/selfservice machines/service lanes, toepassen digital queue management ter voorkoming van rijen, aanbrengen van looproutes, uitdelen van communicatie materialen, reductie passagiers in bussen airside, infoschermen, boodchappen via omroep installaties, pre-flight informatie en notificaties naar passagier, etc. Gaarne verwijzen we ook naar het protocol van Schiphol waar deze maatregelen verder worden geduid. - De 1,5 meter richtlijn wordt gevolgd en Schiphol en KMAR helpen om deze te handhaven. - Op plekken waar de 1,5 meter praktisch niet kan worden gehandhaafd worden aanvullende maatregelen genomen. Schermen bij de balies zijn daar een goed voorbeeld van. - Vliegtuigen worden preventief gedesinfecteerd wanneer een vlucht vanuit een gebied komt	Zie segment 1 plus aanvullend of ter vervanging. - Als direct contact met passagiers (minder dan 1,5 meter) echt niet te vermijden is, worden extra beschermende maatregelen genomen zoals mondklappers en handschoenen. Bijvoorbeeld bij temperatuurmeting passagiers of voor Security Services bij het opvangen van Unruly passagiers.
--	--	--	--	---

			met een hoog risico op besmetting. - Vliegtuigen worden schoongemaakt en gedesinfecteerd wanneer er een vlucht heeft plaatsgevonden met de passagier die symptomen vertoont van COVID-19 en een epidemiologische achtergrond heeft. - Tijdens een grondstop worden passagiers niet langer dan 30 minuten zonder voldoende ventilatie aan boord gehouden.	
--	--	--	---	--

Segment 3	Situatie	Bronaankpak	Technische en/of Organisatorische maatregel	Persoonlijke Beschermings-Middelen (maskers, handschoenen etc.)
Specifieke segmenten of werksituaties (maatregelen ter aanvulling of vervanging van de algemene preventieve maatregelen die voor segmenten in het bedrijf gelden)				
Grondprocessen onder de vleugel inclusief onderhoud zowel in de vliegoperatie als in de onderhouds-processen op SPL-Oost.	Medewerkers moeten in de nabijheid van elkaar werkzaamheden uitvoeren. Voorbeelden: Onderhoud aan vliegtuig of componenten. Tijdens laden en lossen in om het vliegtuig waarbij de 1,5 mtr afstand niet kan worden gehouden. Het installeren en tillen van zware lasten (onderdelen) in moeilijk bereikbare locaties waar geen gebruik gemaakt kan worden van tilhulpen.	Zie segment 1	Zie segment 1 plus aanvullend of ter vervanging. - In de grondprocessen wordt social distancing maximaal toegepast door het aanbrengen van scheidingsmateriaal (o.a. in pushback trucks), reductie van aantal medewerkers in vervoer airside, aanpassen meubilair opstelling in rust/wacht ruimtes, reductie aanwezigheid medewerkers (minimale bezetting), spreiding van rusttijden, maximaal aantal medewerkers per ruimte, looproutes, extra parkeergelegenheid nabij Schiphol centrum, etc. - Indien het voor bepaalde processen noodzakelijk is om toch af en toe af te moeten wijken van de 1,5 meter regel dan is dat op basis van risicoanalyse mogelijk. - RIVM en ECDC⁶ (de Europese RIVM) geven aan dat in die gevallen het risico pas toe neemt als meer dan een kwartier dicht bij elkaar wordt gewerkt. - Grondpersoneel zal alleen aan boord gaan van het vliegtuig tijdens de grondstop wanneer dat absoluut noodzakelijk is voor de uitvoering van de werkzaamheden. Daar waar mogelijk worden alternatieve procedures gebruikt om het aan	Zie segment 1 Buitenlandse klanten/operators eisen het verplicht dragen van maskers tijdens het uitvoeren van werkzaamheden aan hun vluchten/vliegtuigen

⁶ https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/Contact-tracing-Public-health-management-persons-including-healthcare-workers-having-had-contact-with-COVID-19-cases-in-the-European-Union%E2%80%93second-update_0.pdf (Table 1. Classification of contact based on level of exposure)

			boord gaan zoveel mogelijk te vermijden. - voor het onderhoud van tafels en cockpitonderdelen worden desinfectantia gebruikt voor desinfecteren voordat onderhoud start. - Tijdens het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden moet de 1,5 meter afstand zoveel mogelijk nageleefd worden. Afwijken hiervan mag als de werkzaamheden als volgt georganiseerd worden: - Waar medewerkers toch werkzaamheden moeten doen binnen een afstand van 1,5 meter worden 'vaste koppels' samengesteld aan het begin van de shift. - Het vliegtuig of werkgebied zoveel mogelijk indelen in gescheiden werkgebieden. - Teams maken hier aan het begin van de shift, tijdens de check-in, werkafspraken over.	
--	--	--	--	--

Segment 4	Situatie	Bronaankpak	Technische en/of Organisatorische maatregel	Persoonlijke Beschermings-Middelen (maskers, handschoenen etc.)
Specifieke segmenten of werksituaties (maatregelen ter aanvulling of vervanging van de algemene preventieve maatregelen die voor segmenten in het bedrijf gelden)				
Vlucht uitvoering inclusief product naar de passagiers aan boord en stop-over in het buitenland.	Zie segment 1	Zie segment 1 plus aanvullend of ter vervanging. - Flight crew dient zichzelf in de gaten te houden voor wat betreft symptomen van COVID-19 en dient het bedrijf z.s.m. hierover te informeren. - Mensen met zichtbare verkoudheidsklachten en/of koorts worden niet aan boord gelaten	Zie segment 1 plus aanvullend of ter vervanging. - Aan boord gebruikte zuurstofmaskers worden of gronding schoongemaakt en gedesinfecteerd, of worden weggegooid, afhankelijk van het type zuurstofmasker. - Het HEPA-luchtfiltersysteem wordt in werking gesteld zodra passagiers aan boord gaan en wordt pas uitgezet als alle passagiers weer van boord zijn. - Waar mogelijk zijn aan boord organisatorische en product aanpassingen doorgevoerd (catering tot een minimum beperkt e.d.). Snacks worden voor het boarden op de stoelen gelegd. - Er zijn duidelijke instructies voor de crew en er zijn voldoende Persoonlijke Beschermings Middelen aan boord om de bemanning extra te beschermen indien er verdenking ontstaat op een passagier met COVID-19. Hierbij zijn uitgebreide instructies voor cabine crew beschikbaar over hoe te handelen wanneer er zich een passagier aan boord bevindt die COVID-19 symptomen vertoont (quarantaine aan boord, beschikbare Persoonlijke Beschermings Middelen, etc.) - De cabine crew wordt aan boord zo ingedeeld dat ieder bemanningslid een eigen gebied heeft qua verantwoordelijkheid waarmee de bewegingen door het	Zie segment 1 plus aanvullend of ter vervanging. - Mondmaskers en handschoenen worden beschikbaar gesteld voor bemanningen. Mondmaskers worden op een beperkt aantal vluchten ook beschikbaar gesteld aan passagiers. - Voor wat betreft mond-maskers voor crew volstaan chirurgische en FFP1 maskers. - Op alle vluchten zijn Universal Precaution Kits aan boord. KLM kent de "standard" precaution kit die al aan boord was voor de COVID-19 uitbraak en een speciale corona kit die extra aan boord is gebracht na de uitbraak van COVID-19. Crew is getraind in het gebruik van deze kits. - Aan boord zijn voldoende desinfectie gels beschikbaar om handhygiëne te waarborgen. - Op specifieke bestemmingen met een hoog risico past KLM additionele maatregelen toe om besmetting tegen te gaan: de gangpad stoel wordt geblokkeerd, mondmaskers worden beschikbaar gesteld aan passagiers en crew.

			vliegtuig heen geminimaliseerd worden. - Aan boord van KLM vliegtuigen wordt 1 toilet geblokkeerd voor de flight crew. - Toegang tot de cockpit wordt gelimiteerd tot alleen de hoogstnoodzakelijke bezoeken. Dit gebeurt door dedicated Cabin Crew. - Onnodig lange turn-arounds en layovers worden zoveel mogelijk vermeden voor gebieden met een verhoogd risico op besmetting. - Waar een layover onvermijdelijk is in een hoog risico gebied wordt contact tussen crew en lokale bevolking zoveel mogelijk gereduceerd (aparte routes over luchthavens, etc). - Tijdens een layover in een gebied met een verhoogd risico op besmetting worden er restricties ingesteld voor het verblijf in het crew hotel (op de kamer verblijven, room service, etc). - Wanneer de bemanning een layover heeft op een buitenstation worden ze geïnformeerd over de lokale beschermingsmaatregelen en gezondheidsinstructies.	
--	--	--	--	--

Segment 5	Situatie	Bronaanpak	Technische en/of Organisatorische maatregel	Persoonlijke Beschermings-Middelen (maskers, handschoenen etc.)
-----------	----------	------------	---	---

Specifieke segmenten of werksituaties (maatregelen ter aanvulling of vervanging van de algemene preventieve maatregelen die voor segmenten in het bedrijf gelden)

Training en verplichte medische keuring	Trainingen algemeen	Zie segment 1	Zie segment 1 plus aanvullend of ter vervanging. Training wordt alleen uitgevoerd indien strikt noodzakelijk. Waar nodig zijn due dates (tijdelijk) verruimd op basis van een ontheffing door de autoriteiten.	Zie segment 1 plus aanvullend of ter vervanging.
	Simulator training	Zie segment 1	Zie segment 1 plus aanvullend of ter vervanging. - tijdens de training wordt geen gebruik gemaakt van; - oxygen masks - smoke goggles - smoke generator - Voor tijdens en na trainingssessie gelden aangepaste protocollen die toezien op hygiëne. - Observanten zijn niet toegestaan zodat altijd met minimaal benodigd aantal personen wordt getraind.	Zie segment 1 plus aanvullend of ter vervanging.
	Flight safety Training	Zie segment 1	Zie segment 1 plus aanvullend of ter vervanging. - Klassen zijn verkleind van 30 naar 6 deelnemers. Deel van het trainingsprogramma is omgezet in een digitale leerweg.	Zie segment 1 plus aanvullend of ter vervanging.
	(vlieg) Medische keuringen	Zie segment 1	Zie segment 1 plus aanvullend of ter vervanging. Aangepast keuringsprotocol vastgelegd. Waar mogelijk aangepast om zo veel mogelijk contact te vermijden. In andere gevallen PBM-gebruik. Gebruikte (meet)instrumenten worden na elke keuring ontsmet.	Zie segment 1 plus aanvullend of ter vervanging. Keuringspersoneel draagt mondkmaskers en handschoenen tijdens die activiteiten en handelingen die binnen de 1,5 meter grens dienen plaats te vinden.

Segment 6	Situatie	Bronaankpak	Technische en/of Organisatorische maatregel	Persoonlijke Beschermings-Middelen (maskers, handschoenen etc.)
-----------	----------	-------------	---	---

Specifieke segmenten of werksituaties (maatregelen ter aanvulling of vervanging van de algemene preventieve maatregelen die voor segmenten in het bedrijf gelden)

Werken in kantoor omgeving.	Zie segment 1	Zie segment 1 - In kantooromgevingen zijn de bedrijfsrestaurants gesloten ook op plekken waar, bij uitzondering, werknemers met cruciale functies binnen het vitale proces werkzaam zijn.	Zie segment 1 plus aanvullend of ter vervanging. - BHV procedures zijn per gebouw aangepast. - BHV: Reanimatierichtlijnen zijn in lijn met Nederlandse Reanimatie Raad aangepast, nl - GEEN beademing meer, ook niet met pocketmask of kiss of life. - Bij verdenking Corona alleen AED gebruiken, ook geen massage meer - Bij niet duidelijke of bewezen Corona infectie: massage + AED	Zie segment 1
-----------------------------	---------------	--	---	---------------