



informatie van de Rijksoverheid betreffende de maatregelen tegen het Corona Virus in Nederland. Voordat de passagiers aan boord gaan wordt een controle uitgevoerd op de gezondheidsverklaring alsmede een visuele observatie. Als op het formulier 1 van de vragen met 'ja' is beantwoord, dan wordt de toegang tot het vliegtuig geweigerd. Zoals verzocht komen wij voor dit onderwerp ook nog met een sector reactie.

5. Er wordt gesproken over een lagere bezetting van bussen, waar andere maatschappijen niet over bussen spreken. Houdt hier het Schiphol-beleid aan. Aan Schiphol adviseren we ook in bussen het afstandcriterium te behouden. **Prima. Wij gaan hiertoe verwijzen naar het luchthavenprotocol.**

6. Het Personal Locator Form wordt genoemd als middel, net als overige maatschappijen zien we graag een procedure voor contact-tracing. **Wij volgen hiervoor de IATA Tracing Passenger procedure. In voorkomend geval benadert de GGD ons operatiecentrum (24/7 open). Wij verzamelen de betreffende passagierslijst en crewgegevens. Deze informatie wordt terstond in een beveiligde file naar de GGD gestuurd. Dit gaan we nader duiden in het protocol. Onze 24/7 contact gegevens zijn bekend bij de GGD, waardoor wij snel kunnen handelen.** De aangegeven wijzigingen zijn uiterlijk aanstaande vrijdag in ons protocol verwerkt en geïmplementeerd.

Gr. **10.2.e**

**10.2.e**

T 31-20 **10.2.e**  
M 31-6 **10.2.e**

E **10.2.e** [transavia.com](https://www.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.

---

**From:** **10.2.e** @minienw.nl>

**Sent:** woensdag 10 juni 2020 12:55

**To:** **10.2.e** - DGLM <**10.2.e** @minienw.nl>; **10.2.e** **10.2.e** transavia.com>; **10.2.e** @transavia.com>

**Cc:** **10.2.e** @minienw.nl>; **10.2.e** @minienw.nl>; **10.2.e** @minienw.nl>

**Subject:** RE: Reactie RIVM op protocol

Beste **10.2.e** en **10.2.e**

In aanvulling op de mail van **10.2.e** en naar aanleiding van overleg op politiek niveau (maar daar had **10.2.e** nog geen terugkoppeling van): kabinet gaat er vanuit dat – voor zover passend binnen EASA-richtlijnen – de airlines hun protocollen geheel in lijn brengen met het RIVM-advies en de aandachtspunten van het RIVM z.s.m. verwerken in de protocollen (en uiteraard ook implementeren in de praktijk). Zoals **10.2.e** hieronder aangeeft en zoals

vanmorgen ook afgesproken willen we daar vandaag nog een reactie op ontvangen (als het enigszins mogelijk is uiterlijk 18:00 uur). Dank voor de medewerking!

Groet, 10.2.e

---

**Van:** 10.2.e @minienw.nl>

**Verzonden:** woensdag 10 juni 2020 12:50

**Aan:** 10.2.e transavia.com; 10.2.e @transavia.com

**CC:** 10.2.e minienw.nl>; 10.2.e BSK  
10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @minienw.nl>;  
10.2.e minienw.nl>

**Onderwerp:** Reactie RIVM op protocol

Beste 10.2.e en 10.2.e

Zojuist per ongeluk de verkeerde mail gestuurd. Die mail kunnen jullie verwijderen. Hierbij de reactie van het RIVM op de jullie protocol. Zoals vanochtend aangegeven horen wij graag per ommekeer en uiterlijk vandaag jullie reacties op hetgeen RIVM aangeeft. Dus bijvoorbeeld of jullie alles overnemen en gaan verwerken in het protocol, of waar dat niet of nog niet het geval is.

#### **Transavia**

De informatie over de gezondheidscheck zijn niet volledig, advies is dit over te nemen van online informatie van de rijksoverheid.

Waar anderhalve meter afstand niet geborgd kan worden tussen grondpersoneel en passagiers kunnen schermen een alternatief zijn, mondneusmaskers zijn geen vervanging.

Er is een protocol voor begeleiding personen die hulpbehoevend zijn dat door ons niet is gezien.

De uitvoering van de gezondheidscheck is niet hier voldoende uitgewerkt.

Er wordt gesproken over een lagere bezetting van bussen, waar andere maatschappijen niet over bussen spreken. Houdt hier het Schiphol-beleid aan. Aan Schiphol adviseren we ook in bussen het afstandscriterium te behouden.

Het Personal Locator Form wordt genoemd als middel, net als overige maatschappijen zien we graag een procedure voor contact-tracing.

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

---

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.

**Bestuurskern**Project Schiphol  
Cluster A**Contactpersoon**

10.2.e

M +31(0)6 10.2.e

minienw.nl

**Datum**

4 juni 2020

# verslag

---

|                        |   |
|------------------------|---|
| Betreft                | Stuurgroep VGL 28 mei 2020  |
| Vergaderdatum en -tijd | 3 juni 2020 13:00   |
| Vergaderplaats         | Webex   |
| Deelnemers             | 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e,<br>10.2.e, 10.2.e, 10.2.e,<br>10.2.e, 10.2.e, 10.2.e,<br>10.2.e, 10.2.e |

---

**1. Opening en introductie**

10.2.e is vandaag afwezig vanwege een andere afspraak en wordt vervangen door 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e. hadden zich afgemeld en waren afwezig.

**2. Verslag van voorgaande Stuurgroep (bijlage 1)**

In reactie op het verslag is 1 opmerking van Corendon ontvangen, die reeds is verwerkt. Daarmee wordt het verslag vastgesteld.

**3. Vaststellen agenda**

10.2.e stelt voor een extra agendapunt over de nationale ontwikkelingen in te voegen. Verder zijn er geen aanvullingen.

**3a. Nationale ontwikkelingen**

Vanmiddag staat een persconferentie gepland waarin het kabinet uitspraken zal doen over toerisme. Kern is dat reisbeperkingen binnen de EU per 15 juni zullen worden opgeheven. Daarbij wordt overigens nog wel kritisch gekeken naar landen waar bij binnenkomst nog steeds een lange quarantaine geldt, waarmee vakantie in feite niet echt mogelijk is. Buiten de EU geldt nog een inreisverbod en is het oranje of rode reisadvies nog van kracht. De verwachting is dat dit zo blijft.

Nederland staat nog als hoog-risico gebied op een lijst van EASA. Vanuit IenW, VWS en RIVM wordt eraan gewerkt om EASA van de laatste

informatie te voorzien zodat zij goed kunnen beoordelen of en wanneer Nederland van die lijst kan. De afweging en methodiek die aan de lijst ten grondslag ligt, is vrij complex. Er is geen input vanuit de luchtvaartsector nodig.

**Bestuurskern**  
Project Schiphol  
Cluster A

**Datum**  
4 juni 2020

#### 4. Update internationale ontwikkelingen

ICAO council heeft recovery plan vastgesteld. Is niet bindend, maar kaderstellend. Europa heeft een leidende rol gehad in het opstellen van het document. Input die is ontvangen van de stuurgroepleden is met dank ontvangen en betrokken in het proces. Omdat het een levend document betreft, blijft het verzoek staan om input aan **10.2.e** aan te leveren. Andere lidstaten zullen ook komen met input.

Rapport is in samenwerking met WHO opgesteld en spreekt van ten minste 1 meter afstand, waar in Nederland anderhalve meter geldt. In het document is op dit moment geen basis voor het uitvoeren van snelle testen. Wellicht dat dit op een later moment nog wel wijzigt.

IATA heeft ook input geleverd en heeft een survey uitgevoerd naar maatregelen die vertrouwen wekken. Temperatuurscreening wordt door passagiers zelfs hoger gewaardeerd dan mondkapjes. Passagiers maken zich vooral zorgen over quarantaine maatregelen als gevolg van vliegen.

#### 5. Toelichting stand van zaken Luchthavens en luchtvaartmaatschappijen

**10.2.e** licht de nieuwe versie van het opschaalprotocol toe. Op dit moment op kern Schiphol en daarop is het protocol van 23 april van kracht. Er is nog beperkte capaciteit op kern Schiphol. Bij verdere opschaling wordt een *trigger point* bereikt en moet op een gegeven moment heel Schiphol weer in gebruik genomen. Schiphol kijkt tot een maand vooruit, waarbij wordt geprobeerd in te schatten hoeveel vluchten en passagiers er dan daadwerkelijk zullen zijn. Schiphol is een pilotluchthaven voor het toetsen van de EASA maatregelen.

Een belangrijk *trigger point* voor Schiphol ligt op het moment dat meer dan 1+1 banen nodig zijn voor afwikkeling van de verwachte vluchten. Dan moeten namelijk de op de banen en bij de gates geparkeerde toestellen worden weggehaald om een groter deel van de luchthaven in gebruik te kunnen nemen.

Vanaf 15 juni wordt ten zeerste aanraden om niet-medische mondkapjes te dragen. Alleen voor personeel dat binnen de anderhalve meter moet werken worden mondkapjes van type R-II aanbevolen. De verplichting zal vooralsnog voor een beperkt aantal gebieden gelden waar grotere drukte wordt verwacht. Communicatie en handhaving zijn daarbij nog aandachtspunten.

De vijf principes: gezond gebouw, gezonde mensen, gezonden processen, gezonde services en safeguards zijn voor alle luchthavens de leidende principes. Voor de andere luchthavens geldt dat zij op basis van deze stukken hun eigen trigger points kunnen bepalen.

Afstemming over deze maatregelen vindt plaats met andere luchthavens in binnen- en buitenland. Ook via ACI en EASA. Dit met het oog op kennisuitwisseling en eenduidigheid voor de passagiers.

Maatregelen gelden voor alle delen van de luchthaven, dus ook voor airside. Terminal is meest publiek zichtbare deel, dus daarom ligt daar de nadruk op. Maar bedrijven zijn zelf ook verantwoordelijk voor bescherming voor hun eigen medewerkers.

Security en douane processen zijn meegenomen in dit protocol. Vraag is of KMar en Douane als partijen zijn aangesloten. Schiphol geeft aan dat er contacten zijn geweest op procesniveau. Zorgen vanuit Douane en de KMar kunnen zich bij Hedzer melden.

Samenhang met OV en andere vervoersmodaliteiten is op alle niveaus uitgewerkt. Inclusief looplijnen en dergelijke. Plaza wordt gezien als stationsgebied waardoor daar geen handhaving op mondkapjes plaats zal vinden.

Tot voor kort werd dichtbij de terminal geparkeerd, bij opschaling moeten passagiers toch verder van de terminal parkeren. In de bus die daarvoor nodig is, zullen wel weer mondkapjes nodig zijn.

Uit de discussie volgt een drietal acties:

- IenW 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 IenW en VWS)**

- Op korte termijn een Schiphol driehoek om de handhaving en het spanningsveld tussen noodverordening, anderhalve meter en gebruik van mondkapjes te bespreken **(Actie Schiphol en Haarlemmermeer)**

- In de werkgroep moet verder worden gesproken over de formele juridische kant; over grondslagen voor gebruik van de gezondheidsverklaring en temperatuurscreening **(Actie werkgroep)**

Door alle airlines is eerder een protocol opgeleverd. Het is van belang dat deze protocollen worden aangepast en aangescherpt op basis van de EASA kaders.

Verzoek aan alle airlines is om op basis van EASA geactualiseerde protocollen uiterlijk maandag met IenW te delen, zodat een check via RIVM uitgevoerd kan worden. In die protocollen in elk geval specifieke aandacht voor het gebruik van mondkapjes **(actie KLM, Transavia, TUI en Corencon)**.

## 6. Toelichting stand van zaken juridisch

IenW en VWS hebben gekeken om te kijken of er eventueel een haakje voor temperaturen op te nemen in de spoedwet. Dat haakje heeft het uiteindelijk niet gered. Consultatie van de spoedwet wordt snel afgerond waarna snelle behandeling zal volgen.

Overleg tussen overheidspartijen heeft opgeleverd dat er geen extra juridische grondslag nodig lijkt voor invoering van de maatregelen.

Dit punt wordt uitgebreider besproken in de werkgroep. Wellicht moet aanvullend aan de werkgroep nog deze week een werksessie gepland worden met juristen om duidelijk te krijgen wat mag en eventueel nog nodig is **(actie werkgroep juridisch)**.

## 7. Communicatieboodschap

Morgenochtend een vervolgesprek tussen de betrokken communicatiemedewerkers. Belangrijk dat hierover nadere afspraken worden gemaakt over wat er wanneer gecommuniceerd gaat worden **(actie werkgroep communicatie)**. Als alles goed verloopt zou begin volgende week de communicatie moeten kunnen starten. Zeker ook als voor/op 15 juni het protocol gepresenteerd zal worden.

## 8. Planning vervolgstappen

In aanloop naar 15 juni moet die communicatieboodschap morgen verder worden uitgewerkt. Tijdspad voor het protocol zal zijn dat het begin

**Bestuurskern**  
Project Schiphol  
Cluster A

**Datum**  
4 juni 2020

volgende week vastgesteld zou kunnen worden, mits alles juridisch in orde is. IenW adviseert voor de communicatie ook de check van RIVM nog af te wachten.

**Bestuurskern**  
Project Schiphol  
Cluster A

- 9. Rondvraag**  
Geen punten.

**Datum**  
4 juni 2020

- 10. Sluiting**