

Protocol Luchtverkeersleiding Nederland inzake COVID-19 recovery

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en (Commando Luchtstrijdkrachten) CLSK maken onderdeel uit van de vitale infrastructuur van Nederland. LVNL en CLSK zijn dan ook vanaf het begin van de COVID-19 pandemie opengebleven om vluchten in het Nederlandse luchtruim af te handelen. LVNL en CLSK faciliteren de gevraagde afhandelcapaciteit, waarbij de gezondheid van onze medewerkers altijd op de eerste plaats komt. Tot op heden zijn LVNL en CLSK steeds in staat geweest om een veilige operatie te garanderen. We treffen maatregelen om dit ook in de toekomst, bij opschaling van het verkeer, veilig te blijven doen.

Dit document beschrijft op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de huidige maatregelen van LVNL en CLSK¹ om verspreiding van het COVID-19 virus maximaal te beperken en de (verwachte) maatregelen die nodig zijn om bij opschaling van het werk vorm te geven aan de 1,5-metersamenleving. We gaan ook in op wat we daarvoor nodig hebben van de (Rijks)overheid.

Voor het opstellen van de maatregelen heeft LVNL gebruik gemaakt van de bowtie COVID-19, waarin we de risico's en knelpunten in kaart hebben gebracht.

We hebben de maatregelen afgestemd met Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) en delen best practices met elkaar. Het is voor ons niet mogelijk om dezelfde maatregelen te nemen als MUAC omdat onze gebouwen fysiek verschillen. Bovendien heeft MUAC ook te maken met de Belgische en Duitse overheid die hun eigen eisen stellen.

1. Huidige maatregelen

LVNL heeft een Taskforce COVID-19 en een Crisisbeleidsteam (CBT), die verantwoordelijk zijn voor de maatregelen die LVNL neemt als gevolg van de COVID-19-pandemie. De Taskforce en het CBT vergaderen frequent.

De geldende maatregelen zijn bekend gesteld via het LVNL-intranet en middels specifieke mededelingen gericht op het operationele personeel. Gezien het huidige verkeersaanbod en het daarmee samenhangende aantal medewerkers, is de vereiste 1,5 meter afstand goed na te leven.

a. Afstand houden

Algemeen

- LVNL volgt de richtlijnen van het RIVM.
- Binnenlandse/buitenlandse dienstreizen zijn verboden.
- Bezoek is niet toegestaan.
- Gemeenschappelijke ruimtes zoals fitness- en vergaderruimtes zijn gesloten.
- Het bedrijfsrestaurant werkt onder strikte afstandsvoorwaarden (in lijn met RIVM-voorschriften), die is aangegeven met belijning.

Operatie

- De toegang tot operationele ruimtes is beperkt tot operationeel en direct ondersteunend personeel.
- De roosters zijn aangepast aan het verkeersaanbod, waardoor er niet meer medewerkers in de operationele ruimtes aanwezig zijn dan strikt noodzakelijk.

Overige medewerkers

- Op locatie zijn de medewerkers die:
 - nodig zijn voor de continuïteit van de operatie en alleen vanuit een LVNL-locatie hun werkzaamheden kunnen verrichten.

¹ Het gaat wat betreft CLSK om de locatie Schiphol-Oost. Voor wat betreft de verkeerstorens op de militaire luchthavens werkt CLSK in lijn met de maatregelen van LVNL.

- werken aan strategische projecten die de continuïteit van LVNL in de toekomst waarborgen en dat alleen op locatie kunnen doen.
- De overige medewerkers werken vanuit huis.

b. Maatregelen gericht op hygiëne

Algemeen

- LVNL-houdt zich aan de RIVM-hygiënevoorschriften. Daarnaast vindt frequente reiniging en desinfectie van deurkrukken en sanitair plaats en is desinfecterende gel beschikbaar.
- Het schoonmaken van ruimtes, die in gebruik zijn is geïntensiveerd. Gebieden die niet of nauwelijks worden gebruikt zijn juist zo veel als mogelijk afgesloten.
- De schoonmaak van het bedrijfsrestaurant is geïntensiveerd. Het restaurantmedewerkers werken volgens de geldende RIVM-voorschriften.

Operatie

- Gemeenschappelijke werkplekken (verkeerleidersposities in de operationele zaal en verkeerstorens e.d.) worden extra schoongemaakt en zijn voorzien van reinigingsmiddelen.
- Daarnaast desinfecteert de verkeersleider de werkpositie zelf na gebruik.

c. Maatregelen gericht op bescherming

- In de simulatorruimtes zijn schermen tussen de werkposities geplaatst.
- Bij de kassa's in het bedrijfsrestaurant zijn schermen geplaatst.

2. Maatregelen 1,5 meter samenleving

LVNL heeft een terugkeerscenario in ontwikkeling. In dit scenario worden de stappen voor een geleidelijke terugkeer van de LVNL medewerkers, die nu thuiswerken, beschreven. Zodra het verkeersaanbod groeit en meer personeel nodig is, zijn er additionele maatregelen nodig om de 1,5 meter afstand op zaal en op de torens te waarborgen.

Uitgangspunt is om de primaire operatie maximaal te faciliteren bij het opstarten van de luchtvaartsector. Dit betekent dat naar verwachting een grote groep medewerkers (overwegend niet-operationele medewerkers) vooralsnog hun werkzaamheden vanuit huis blijven verrichten.

a. Aanvullende maatregelen afstand houden

Algemeen

- We laten medewerkers in fases terug keren naar kantoor.
- Voor de overgang naar de volgende fase volgen we de richtlijnen van de overheid.
- In eerste aanzet laten we additionele medewerkers terugkeren die:
 - de operatie direct en indirect faciliteren;
 - schoonmaakmedewerkers die nodig zijn om gebruikte ruimtes schoon te maken;
 - programma's en projecten die de continuïteit van LVNL borgen;
 - technische ondersteuning verlenen;
 - extern onderhoud plegen aan primaire/secundaire operationele systemen.
- In de LVNL-gebouwen en grote ruimtes hanteren we de 1,5-meter-regel. LVNL maakt gebruik van flow management: Er worden looproutes ingesteld waardoor 1,5 meter afstand houden mogelijk is en deze zijn door middel van posters en bewegwijzering aangegeven. Aan de looproutes wordt strikt de hand gehouden.
- We hanteren tijdslots voor het gebruik van het bedrijfsrestaurant.
- We beperken het gebruik van liften tot minder validen.

Operatie

- Op de operationele zaal zorgen we waar mogelijk voor fysieke afstand door looproutes in te stellen en maatregelen om het naast elkaar werken te voorkomen of te zoveel mogelijk te beperken / contactmomenten te beperken, door bijv. looproutes in te stellen en een positie onbezet te laten tussen de in gebruik zijnde werkposities.

b. Aanvullende maatregelen hygiëne

- Daar waar nodig nemen we extra hygiënemaatregelen, zoals intensivering van de schoonmaak van sanitaire ruimtes.

c. Aanvullende maatregelen bescherming

- LVNL heeft een onderzoek gestart naar de haalbaarheid van het aanbrengen van een fysieke scheiding van de operationele werkposities op zaal, waarbij we de RIVM-kaders op dit gebied respecteren. Bij dit onderzoek speelt de veiligheid van de verkeersafhandeling een cruciale rol.
- Op de verkeerstorens is het niet mogelijk om fysiek afstand van elkaar te houden. Voorlopige conclusie over het gebruik van schermen is dat deze vanuit veiligheidsoogpunt geen optie zijn omdat die zichtlijnen beperken en onderlinge communicatie hinderen. Nader onderzoek moet definitief uitsluitsel bieden.
- Beschermende middelen, zoals mondkapjes (aanvullend op RIVM beleid) worden vooralsnog niet ingezet. Tests bij een andere ANSP hebben uitgewezen dat dit te veel hinder (draagcomfort en spraakvervorming) veroorzaakt.

3. Hulpvraag

LVNL vraagt aan de overheid COVID-19-tests beschikbaar te stellen voor de medewerkers, zodat we in een vroegtijdig stadium een besmetting kunnen detecteren en maatregelen kunnen nemen om verspreiding te voorkomen.

Als er meer medewerkers in de gebouwen aanwezig zijn heeft LVNL behoefte aan meer desinfecterende gels. Wij vragen aan de overheid te zorgen voor voldoende beschikbaarheid.

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e@schiphol.nl; 10.2.e@schiphol.nl
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK
Onderwerp: 1,5 meter in het vliegtuig
Datum: woensdag 22 april 2020 10:13:19
Bijlagen: [03 Bijlage Advies RIVM Veilig werken aan boord van een vliegtuig in tijden van COVID_20200327.DOCX](#)
Prioriteit: Hoog

Beste 10.2.e en 10.2.e ,

In vervolg op ons gesprek vanmorgen bijgaand zoals besproken het paper dat RIVM eerder heeft opgesteld over de 1,5 meter in het vliegtuig, met name op verzoek van KLM.

Groet, 10.2.e

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, mn 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 teruggeschroefd. 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 griepandemie 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 mondneusmaskers 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



Postbus 75200
1117 ZT Schiphol
Nederland

T +31(0) 20 40 62 000
F +31(0) 20 64 84 999

OPENBAAR

Ons kenmerk
LVNL/2020/6395

Status
Definitief

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

DGLM / Directie Luchtvaart

10.2.e

Rijnstraat 8

2515 XP DEN HAAG

Nederland

Schiphol

23 april 2020

Onderwerp

Protocol LVNL inzake COVID-19 recovery

Geachte heer 10.2.e beste 10.2.e

In de bijlage vindt u het protocol van LVNL inzake COVID-19 recovery waarin wij antwoord geven op de vragen die u gesteld heeft in uw mail van 15 april.

Het protocol beschrijft de huidige maatregelen van LVNL en CLSK¹ om verspreiding van het COVID-19 virus maximaal te beperken en de (verwachte) maatregelen die nodig zijn om bij opschaling van het werk vorm te geven aan de 1,5-metersamenleving. We gaan ook in op wat we daarvoor nodig hebben van de (Rijks)overheid.

Ik sta uiteraard open voor vragen over dit protocol.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Michiel van Dorst

CEO

¹ Het gaat wat betreft CLSK om de locatie Schiphol-Oost. Voor wat betreft de verkeersstorens op de militaire luchthavens werkt CLSK in lijn met de maatregelen van LVNL.



Lijnden, 23 april 2020

Kenmerk: 20200423 - reactie uitvraag Ministerie I&W
Betreft: Protocol "Verantwoord Vliegen" Corendon

Geachte heer **10.2.e**, beste **10.2.e**

Zoals gevraagd in uw e-mail van 15 april jl. zenden wij u hierbij de reactie op de gestelde vragen vanuit Corendon Dutch Airlines. Zoals al eerder aangegeven is de periode waarbinnen een reactie moet worden gegeven zéér kort. Daarom hebben we voor nu de focus gelegd op het beschrijven van de huidige maatregelen en een korte doorkijk naar wat er mogelijk is bij een eventuele opschaling van de vliegoperatie in de toekomst. Bij deze opschaling is het van belang dat alle ruimte wordt gegeven aan het inrichten van de primaire processen; zowel die van luchtvaartmaatschappijen als die van luchthavens. Alleen op dit manier kan de beschikbare capaciteit optimaal worden benut.

U heeft aan ons de volgende vragen gesteld:

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?

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

De maatregelen die worden genomen, staan omschreven in het bijgevoegde protocol onder 'Algemeen'. Deze maatregelen worden kenbaar gemaakt via een intern memo aan ons personeel.

2. Wat betekent de "1,5 meter samenleving" voor uw organisatie en operationele bedrijfsprocessen?

In ons risk assessment is de '1,5 meter samenleving' integraal meegenomen. Het risk assessment wordt ter informatie meegestuurd bij deze brief. Het doel van het risk assessment is om de verspreiding van het coronavirus te voorkomen. Hierbij is de 1,5 meter samenleving meegenomen als middel. Daar waar we niet kunnen voldoen aan de 1,5 meter zijn mitigerende maatregelen genomen die acceptabel zijn om een veilige operatie te garanderen en waarbij de kans op verspreiding van het virus is geminimaliseerd tot een acceptabel niveau. De impact op de operationele processen staat opgenomen in het bijgevoegde protocol.

Dit protocol is onderverdeeld in de volgende categorieën:

- Algemeen
- Pre-travel preparations
- Ground operations
- Training
- Maintenance
- Crew
- Flight

De categorie Pre-travel preparations voorziet met name in maatregelen voor een eventuele opschaling.

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

Vanuit de overheid hebben we op dit moment de onderstaande acties nodig. Het is geen definitieve lijst: wanneer de situatie wijzigt, moet de lijst mogelijk worden aangevuld.

- Ondersteuning in informatie en communicatie richting de samenleving wat betreft de mitigerende maatregelen die door luchtvaartmaatschappijen worden genomen
- Ontheffing van de due dates van licences (flight, cabin en maintenance crew)
- Effectief en efficiënt schakelen als het gaat om spoedwetgeving en het aanvragen en verlengen van ontheffingen
- Internationale afstemming met als doel het creëren van een level playing field. Zo kunnen we voorkomen dat de uitvoerbaarheid van maatregelen voor luchtvaartmaatschappijen onmogelijk wordt gemaakt wanneer elk land individuele maatregelen neemt
- Goedkeuring van de overheid voor afwijking van goedgekeurde procedures (AMoC) wanneer dit nodig blijkt te zijn
- Steun in een exit-strategie bij afschaling van de maatregelen
- Levering van persoonlijke beschermingsmiddelen en faciliteren en ondersteunen bij het op voorraad krijgen van de juiste hoeveelheid van de middelen
- Een internationaal erkende gezondheidsverklaring



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

Het is voor ons niet altijd mogelijk om aan alle richtlijnen te voldoen die zijn uitgegeven. Wij zijn in onze sector gewend om te werken met een Safety Management Systeem (SMS). Via dit systeem mitigeren wij de bekende risico's naar een acceptabel niveau. Dit geldt ook voor het tegengaan van de verspreiding van het coronavirus in ons dagelijks werk. Hierdoor zijn wij in staat om op een verantwoordelijke en veilige manier te (blijven) opereren. De mitigerende maatregelen staan in het protocol weergegeven.

Ontstaan er onverhoopt toch nog verdere onmogelijkheden, dan zullen wij u per omgaande informeren.

Mocht er naar aanleiding van de aangeleverde informatie behoefte zijn aan een verdere toelichting dan horen wij het graag.

Daarnaast zijn wij beschikbaar om mee te denken over mogelijke additionele vraagstukken.

Met vriendelijke groet,

Steven van der Heijden
CEO



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. 10.2.e , 10.2.e
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Aanpak veilig en verantwoord reizen op de Nederlandse luchthavens

10.2.e
10.2.e

+31 (0)20 - 10.2.e

23 april 2020
BO.2020.011

Geachte heer 10.2.e , 10.2.e ,

Namens de Nederlandse luchthavens bied ik u hierbij onze aanpak voor een veilige en verantwoorde reis binnen de 1,5m samenleving aan. Deze aanpak is opgesteld in afstemming met de home-based luchtvaartmaatschappijen en ketenpartners.

In de afgelopen weken zijn de luchthavens opengebleven als onderdeel van de vitale infrastructuur van ons land. Niet alleen voor repatriëring van reizigers, maar ook voor het vervoer voor cruciale vracht. Om dit veilig en verantwoord voor werknemers en reizigers te laten verlopen zijn direct maatregelen genomen op het gebied van hygiëne, bescherming en social distancing. Daarnaast zijn flinke inspanningen geleverd om deze maatregelen duidelijk te communiceren en in samenwerking met de autoriteiten te handhaven. In het bijgevoegde document is een overzicht opgenomen van alle maatregelen die al genomen zijn en op korte termijn worden genomen.

De luchthavens houden bij het implementeren van aanvullende maatregelen nauwlettend de actuele situatie in de gaten. Daarbij wordt als eerste aan het landzijdige deel geleidelijk meer drukte verwacht, bijvoorbeeld door een toename van het aantal reizigers in het openbaar vervoer. We nemen daarom extra maatregelen op het gebied van social distancing en zorgen voor extra hygiënepunten. Hierbij wordt ook actief de samenwerking gezocht met de betrokken OV-bedrijven en commerciële partijen.

In een latere fase verwachten we een verdere toename van het aantal vliegtuigbewegingen en reizigers. De luchthavens en de ketenpartners blijven daarbij zeer nauw samenwerken en werken verschillende scenario's uit. De Rijksoverheid vragen we in het bijzonder dit proces te ondersteunen door, naast te sturen op maatregelen op het gebied van hygiëne, bescherming en social distancing, waar nodig ook te zorgen voor passende (tijdelijke) wet- en regelgeving. Daarbij geldt dat voor een internationale sector als de luchtvaart internationale afstemming essentieel is.

Royal Schiphol Group

Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol, Nederland
020 601 9111
Royal Schiphol Group N.V.
KvK Amsterdam 34029174
NL11 ABNA 0621 8441 79

De inzet van de Nederlandse luchthavens is en blijft een veilige en verantwoorde reis. Voor onze medewerkers en reizigers. Zo houden we samen het corona-virus onder controle en zorgen we dat Nederland verbonden blijft met de wereld.

Met vriendelijke groet,
B.I. Otto

10.2.e

Executive Vice President & COO
ROYAL SCHIPHOL GROUP

Bijlage(n): protocol

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.g @minienw.nl
Onderwerp: FW: KLM reactie op uw uitvraag 1,5m Protocol Luchtvaartsector d.d. 15 april jl.
Datum: donderdag 23 april 2020 20:29:50
Bijlagen: [image001.png](#)
[20200423.KLM.Protocol.1.5.meter.docx.pdf](#)

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e @KLM.COM>
Datum: donderdag 23 apr. 2020 8:19 PM
Aan: 10.2.e @minienw.nl>, 10.2.g @minienw.nl.
 10.2.g minienw.nl.>
Kopie: 10.2.e @klm.com>
Onderwerp: KLM reactie op uw uitvraag 1,5m Protocol Luchtvaartsector d.d. 15 april jl.

Goedenavond 10.2.e ,
 Namens 10.2.e stuur ik u onderstaande mail incl bijlage.
 Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

Tel: 06 10.2.e

+++++

Beste 10.2.e

In reactie op jouw onderstaande uitvraag d.d. 15 april jl. stuur ik je bijgesloten onze input.

Het betreft een protocol waarin we ingaan op de gestelde vragen en aangeven welke maatregelen wij hebben genomen om Covid-19 te bestrijden. Die maatregelen hebben wij in tabellen uiteen gezet, die je als bijlagen van het protocol aantreft.

Graag benadruk ik dat dit overzicht een samenvatting is van de meest belangrijke maatregelen die wij in place hebben, en dus geen complete weergave. Maatregelen die we hebben genomen en die wij continue monitoren en aanscherpen waar nodig.

Indien er behoefte is aan verdere toelichting dan zijn wij daarvoor beschikbaar.

Daarnaast is het denk ik verstandig als onze teams goed contact houden en de dialoog aangaan als het gaat om de hulpvragen en beperkingen/onmogelijkheden. We hebben in onze reactie een eerste aanzet gemaakt van het soort hulpvragen die de overheid zou kunnen verwachten en de beperkingen die wij op dit moment kunnen bedenken. Ik wil benadrukken dat ik verwacht dat dit verre van volledig is.

Tot slot, wil ik niet onbenoemd laten dat ik er vanuit ga dat ons protocol niet publiekelijk wordt gebruikt. In het algemeen belang kan dit uiteraard wel, maar dan graag in overleg met ons.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e minienw.nl>

Verzonden: woensdag, april 15, 2020 9:06 PM

Aan: 10.2.e (10.2.e - KLM; 10.2.e @transavia.com';
 10.2.e @tuifly.nl'; 10.2.e @corendon.nl'; 10.2.e (10.2.e - KLM; 10.2.e,
 10.2.e (10.2.e - 10.2.e @easyJet.com'; 10.2.e @schiphol.nl';
 10.2.e @mindef.nl'; 10.2.e eurocontrol.int'; 10.2.e @lvnl.nl';
 10.2.e @twente-airport.nl'; 10.2.e
 10.2.e (10.2.e - KLM; 10.2.e (10.2.e - KLM;

10.2.e @corendon.nl'; 10.2.e (10.2.e - Martinair; 10.2.e - Transavia; 10.2.e @tuifly.nl'; 10.2.e @easyJet.com'; 10.2.e @schiphol.nl'; 10.2.e @mindef; 10.2.e eurocontrol.int'; 10.2.e @lvnl.nl'; 10.2.e BARIN Secretary General

Onderwerp: Uitvraag 1,5m Protocol Luchtvaartsector

Beste luchtvaartcollega's,

Het interdepartementale crisisberaad dat de besluitvorming door het kabinet inzake de coronacrisis voorbereidt heeft aan alle departementen gevraagd te komen tot samenlevingsprotocollen. Dit gaat om richtlijnen waarmee gewerkt kan worden binnen de zogenaamde '1,5m metersamenleving'. De minister-president heeft aangegeven dat de 1,5m samenleving per direct van ons is en dat heel Nederland daar zo spoedig mogelijk naar moet gaan werken en leven.

Hoewel (grote delen van) de luchtvaartsector gezien wordt als vitaal proces, dient ook in de luchtvaart de kans op verspreiding van het virus uiteraard zo gering mogelijk te zijn. Dat betekent dat bij het weer opstarten/opschalen van de luchtvaart, nadere maatregelen genomen moeten worden. Dat geldt niet alleen voor het primaire operationele proces (vliegoperatie, medische keuringen, trainingen etc) maar ook voor alle daaraan gerelateerde processen om het primaire proces te ondersteunen (toeleveranciers, afnemers, passagiers, horeca, grondafhandeling etc). Deze opsomming is vanzelfsprekend niet limitatief.

Aan u wordt gevraagd om een protocol met daarin een inventarisatie op te stellen waarin onder andere het volgende aan de orde komt:

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?

Met het protocol draagt u in belangrijke mate bij aan de besluitvorming van het kabinet om de luchtvaart onder voorwaarden weer op te starten c.q. op te schalen. De protocollen zullen door het RIVM worden beoordeeld of deze passend zijn binnen de 1,5m samenleving op het gebied van gezondheid en welzijn. Het hebben van dit protocol is geen vrijbrief dat alle maatregelen opgeheven worden en alles weer vrijgegeven gaat worden. Het vermoeden is dat de maatregelen met kleine stapjes naar boven of beneden bijgesteld gaan worden met inachtneming van dat 1,5m protocol.

U wordt verzocht uiterlijk donderdag 23 april einde dag uw protocol en inventarisatie bij mij aan te leveren via 10.2.g@minienw.nl.

De contactpersonen binnen uw organisatie zullen nader worden geïnformeerd over dit verzoek met daarin een meer gedetailleerde vraagstelling, specifiek gericht op de verschillende sectoren in de luchtvaart. Eventuele vragen kunt u stellen via genoemde email of via de crisiscoördinatoren Luchtvaart op 06-10.2.e Contactpersonen vanuit de crisisorganisatie Directie Luchtvaart zijn 10.2.e en 10.2.e . Verantwoordelijk manager is 10.2.e .

Met dank en groet,

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
Directie Luchtvaart

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | 12^e etage
Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag

www.rijksoverheid.nl/ienw

Secretariaat:

10.2.e

10.2.g ienw.nl

T: +31 (0)70 10.2.e

M: +31 (0)6 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.

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



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 1 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 vluchtuitvoering (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.	<ul style="list-style-type: none"> - 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 	<ul style="list-style-type: none"> - 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 	<ul style="list-style-type: none"> - 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	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)

<p>Maatregelen op Schiphol en in de grond processen boven de vleugel.</p>	<p>Passageprocessen van check in tot boarding</p>	<p>Zie segment 1 plus aanvullend of ter vervanging.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<p>Zie segment 1 plus aanvullend of ter vervanging.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 	<p>Zie segment 1 plus aanvullend of ter vervanging.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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.
---	---	--	--	---

			<p>met een hoog risico op besmetting.</p> <ul style="list-style-type: none">- 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	Bronaanpak	Technische en/of Organisatorische maatregel	Persoonlijke Beschermings-Middelen (maskers, handschoenen etc.)
<p>Specifieke segmenten of werksituaties (maatregelen ter aanvulling of vervanging van de algemene preventieve maatregelen die voor segmenten in het bedrijf gelden)</p>				
<p>Grondprocessen onder de vleugel inclusief onderhoud zowel in de vliegoperatie als in de onderhouds-processen op SPL-Oost.</p>	<p>Medewerkers moeten in de nabijheid van elkaar werkzaamheden uitvoeren.</p> <p>Voorbeelden: Onderhoud aan vliegtuig of componenten. Tijdens laden en lossen in om het vliegtuig waarbij de 1,5 mtr afstand niet kan worden gehouden.</p> <p>Het installeren en tillen van zware lasten (onderdelen) in moeilijk bereikbare locaties waar geen gebruik gemaakt kan worden van tilhulpen.</p>	<p>Zie segment 1</p>	<p>Zie segment 1 plus aanvullend of ter vervanging.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 	<p>Zie segment 1</p> <p>Buitenlandse klanten/operators eisen het verplicht dragen van maskers tijdens het uitvoeren van werkzaamheden aan hun vluchten/vliegtuigen</p>

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)

			<p>boord gaan zoveel mogelijk te vermijden.</p> <ul style="list-style-type: none">- 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	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)

Vlucht uitvoering inclusief product naar de passagiers aan boord en stop-over in het buitenland.	Zie segment 1	<p>Zie segment 1 plus aanvullend of ter vervanging.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 	<p>Zie segment 1 plus aanvullend of ter vervanging.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 	<p>Zie segment 1 plus aanvullend of ter vervanging.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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.
--	---------------	--	--	--

			<p>vliegtuig heen geminimaliseerd worden.</p> <ul style="list-style-type: none">- 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 mondmaskers en handschoenen tijdens die activiteiten en handelingen die binnen de 1,5 meter grens dienen plaats te vinden.

Segment 6	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)

Werken in kantoor omgeving.	Zie segment 1	<p>Zie segment 1</p> <ul style="list-style-type: none"> - In kantooromgevingen zijn de bedrijfsrestaurants gesloten ook op plekken waar, bij uitzondering, werknemers met cruciale functies binnen het vitale proces werkzaam zijn. 	<p>Zie segment 1 plus aanvullend of ter vervanging.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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
-----------------------------	---------------	--	---	---------------

Van: [Secretariaat Directie Luchtvaart](#)
Aan: 10.2.e @klm.com"; 10.2.e (10.2.e @lvnl.nl); 10.2.e @acn.nl";
10.2.e @barin.nl"; 10.2.e ; 10.2.e -ILL; 10.2.e -
DBO; 10.2.e -DGMI; 10.2.e @schiphol.nl"; 10.2.e 1 barn.nl"; 10.2.
10.2.e; 10.2.e ; 10.2.e -ILL; 10.2.e -gklm;
10.2.e @gmail.com; 10.2.e ; 10.2.e -BSK
Cc: 10.2.e -DGLM
Onderwerp: actielijst overleg luchtvaartsector 23 april
Datum: vrijdag 24 april 2020 15:00:18
Bijlagen: [Actielijst overleg luchtvaartsector 23-4-2020.pdf](#)

Goedmiddag allemaal,

Hierbij stuur ik u de actielijst betreft het overleg luchtvaartsector van donderdag 23 april.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
[Redacted]



*Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
Directie Luchtvaart
tel: 0610.2.e
e-mail: 10.2.e @minienm.nl
BEZOEKADRES: RIJNSTRAAT 8 2515 XP DEN HAAG*

Actielijst Luchtvaartsector

Datum	Actie	Wat	Wie	Urgentie
Anderhalve-meter-samenleving				
23 april	1	Alle protocollen ter voorbereiding van de anderhalve-meter-samenleving zijn ontvangen, dank! IENW zal met de partijen in de keten het overleg nader opstarten en opvolgen. Dit blijven de protocollen van de sector, IENW gaat de protocollen niet beoordelen, wel voorzien van een reflectie: check op inhoud en consistentie in de keten. Daarnaast wordt er een link gelegd met de andere modaliteiten, zodat er zoveel mogelijk eenduidigheid is.	IENW, Sectorpartijen	Hoog
16 april	2a	Anderhalve-meter-samenleving: Belangrijk om dit in gezamenlijkheid op te pakken, waarbij ook aandacht is voor internationaal gelijke en doelmatige procedures.	Allen	Hoog
16 april	2b	Specifiek voor de regionale luchthavens en general aviation wordt aan de anderhalve-meter-samenleving gewerkt door NVL, graag op termijn sparren met ministerie en ILT.	NVL, IENW, ILT	Hoog
23 april	2c	Vrachtpartijen laten 'keep-your-distance-device' (KYDD) ontwikkelen IENW legt relatie met EZK en KIWA/TUV rond KYDD.	ACN, IENW	Middel
23 april	2d	Graag aandacht voor de operationele zaal van LVNL, daar moeten mensen in duo's zitten. Ook in de toren is de ruimte krap. Voldoende tests zijn essentieel.	LVNL, IENW, ILT	Hoog
23 april	2 ^e	Aandacht 'anderhalve-meter-samenleving' in internationale gremia.	IENW	Hoog
Internationale aandachtspunten				

brw

16 april	4a	Eenheid in de herstart van protocollen: Aandacht voor eenheid protocollen door luchtvaartmaatschappijen en luchthavens via eigen internationale netwerk (bijvoorbeeld in de fit to fly formulieren).	Luchtvaartmaatschappijen en luchthavens	Hoog
16 april	4b	Aandacht voor eenheid protocollen tijdens twee wekelijkse EU-call.	IENW	Hoog

Overige aandachtspunten

brw

Van: Steven van der Heijden
Aan: 10.2.g @minienw.nl
Cc: Steven van der Heijden; 10.2.e
Onderwerp: Beantwoording uitvraag protocol luchtvaartsector
Datum: donderdag 23 april 2020 18:46:55
Bijlagen: [image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.png](#)
[image010.png](#)
[image011.png](#)
[image012.png](#)
[Begeleidende brief protocol CND.pdf](#)
[Protocol CND Verantwoord Reizen.pdf](#)
[Risk Assessment Bow Tie COVID-19.pdf](#)

Geachte heer 10.2.e beste 10.2.e

Als reactie op uw verzoek van 15 april jl. treft u bijgaand ons protocol aan, vergezeld met een begeleidend schrijven en het door ons uitgevoerde risk assessment.

Mocht er naar aanleiding van de aangeleverde informatie behoefte zijn aan een verdere toelichting of wanneer wij geacht worden verder mee te denken over mogelijke additionele vraagstukken, dan vernemen wij dat graag.

Met vriendelijke groet

With kind regards,

Steven van der Heijden

CEO

corendon.

Corendon International Travel B.V. & Corendon Dutch Airlines B.V.

Postbus 349

1170 AH Badhoevedorp

Telephone: +3123 10.2.e

Mobile: +316 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.



Lijnden, 23 april 2020

Kenmerk: 20200423 - reactie uitvraag Ministerie I&W
Betreft: Protocol "Verantwoord Vliegen" Corendon

Geachte **10.2.e**, beste **10.2.e**

Zoals gevraagd in uw e-mail van 15 april jl. zenden wij u hierbij de reactie op de gestelde vragen vanuit Corendon Dutch Airlines. Zoals al eerder aangegeven is de periode waarbinnen een reactie moet worden gegeven zéér kort. Daarom hebben we voor nu de focus gelegd op het beschrijven van de huidige maatregelen en een korte doorkijk naar wat er mogelijk is bij een eventuele opschaling van de vliegoperatie in de toekomst. Bij deze opschaling is het van belang dat alle ruimte wordt gegeven aan het inrichten van de primaire processen; zowel die van luchtvaartmaatschappijen als die van luchthavens. Alleen op dit manier kan de beschikbare capaciteit optimaal worden benut.

U heeft aan ons de volgende vragen gesteld:

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?

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

De maatregelen die worden genomen, staan omschreven in het bijgevoegde protocol onder 'Algemeen'. Deze maatregelen worden kenbaar gemaakt via een intern memo aan ons personeel.

2. Wat betekent de "1,5 meter samenleving" voor uw organisatie en operationele bedrijfsprocessen?

In ons risk assessment is de '1,5 meter samenleving' integraal meegenomen. Het risk assessment wordt ter informatie meegestuurd bij deze brief. Het doel van het risk assessment is om de verspreiding van het coronavirus te voorkomen. Hierbij is de 1,5 meter samenleving meegenomen als middel. Daar waar we niet kunnen voldoen aan de 1,5 meter zijn mitigerende maatregelen genomen die acceptabel zijn om een veilige operatie te garanderen en waarbij de kans op verspreiding van het virus is geminimaliseerd tot een acceptabel niveau. De impact op de operationele processen staat opgenomen in het bijgevoegde protocol.

Dit protocol is onderverdeeld in de volgende categorieën:

- Algemeen
- Pre-travel preparations
- Ground operations
- Training
- Maintenance
- Crew
- Flight

De categorie Pre-travel preparations voorziet met name in maatregelen voor een eventuele opschaling.

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

Vanuit de overheid hebben we op dit moment de onderstaande acties nodig. Het is geen definitieve lijst: wanneer de situatie wijzigt, moet de lijst mogelijk worden aangevuld.

- Ondersteuning in informatie en communicatie richting de samenleving wat betreft de mitigerende maatregelen die door luchtvaartmaatschappijen worden genomen
- Ontheffing van de due dates van licences (flight, cabin en maintenance crew)
- Effectief en efficiënt schakelen als het gaat om spoedwetgeving en het aanvragen en verlengen van ontheffingen
- Internationale afstemming met als doel het creëren van een level playing field. Zo kunnen we voorkomen dat de uitvoerbaarheid van maatregelen voor luchtvaartmaatschappijen onmogelijk wordt gemaakt wanneer elk land individuele maatregelen neemt
- Goedkeuring van de overheid voor afwijking van goedgekeurde procedures (AMoC) wanneer dit nodig blijkt te zijn
- Steun in een exit-strategie bij afschaling van de maatregelen
- Levering van persoonlijke beschermingsmiddelen en faciliteren en ondersteunen bij het op voorraad krijgen van de juiste hoeveelheid van de middelen
- Een internationaal erkende gezondheidsverklaring



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

Het is voor ons niet altijd mogelijk om aan alle richtlijnen te voldoen die zijn uitgegeven. Wij zijn in onze sector gewend om te werken met een Safety Management Systeem (SMS). Via dit systeem mitigeren wij de bekende risico's naar een acceptabel niveau. Dit geldt ook voor het tegengaan van de verspreiding van het coronavirus in ons dagelijks werk. Hierdoor zijn wij in staat om op een verantwoordelijke en veilige manier te (blijven) opereren. De mitigerende maatregelen staan in het protocol weergegeven.

Ontstaan er onverhoopt toch nog verdere onmogelijkheden, dan zullen wij u per omgaande informeren.

Mocht er naar aanleiding van de aangeleverde informatie behoefte zijn aan een verdere toelichting dan horen wij het graag.

Daarnaast zijn wij beschikbaar om mee te denken over mogelijke additionele vraagstukken.

Met vriendelijke groet,

Steven van der Heijden
CEO

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

10.2.e

Rijnstraat 8

2515 XP Den Haag

Kenmerk
Betreft
Telefoon
E-Mail
Datum

Per e-mail 10.2.g 21 :@minienw.nl
Reactie TUI op uitvraag 1,5m Protocol Luchtvaartsector

Rijswijk, 24 april 2020

TUI fly
Postbus 157
2280 AD Rijswijk

Volmerlaan 3
2288 GC Rijswijk

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

Kamer van Koophandel
nummer 27098512

ING Bank (IBAN:
NL31 INGB 0659 8782 40
BIC: INGBNL2A

Protocol Verantwoord Reizen

Geachte 10.2.e,

Dank u wel voor de mogelijkheid om te reageren op uw uitvraag voor een protocol voor de Luchtvaartsector. In de bijlage treft u een eerste concept protocol aan onder de noemer **Verantwoord Reizen**. Net zoals het kabinet kan ook TUI in deze aan grote verandering onderhevige tijd slechts drie weken vooruit kijken. Daarom beschrijft dit protocol een aantal uitgangspunten en fases die van belang zijn voor onze operatie. TUI opereert in een mondiale context en is onderdeel van TUI Group. Dit protocol is een eerste concept in afwachting van internationale gesprekken en afstemming met de Groep. Vanwege de korte doorlooptijd sturen wij u dit concept nu wel op binnen de door u gestelde termijn.

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). Het protocol is gebaseerd op de stand van zaken op 24 April 2020 en dient steeds zo snel mogelijk gewijzigd te moeten worden wanneer nieuwe adviezen of maatregelen van kracht worden.

In dit protocol gaat TUI uit van een aantal fases waarin de operatie opgestart zal worden. Iedere fase kent maatregelen die passen bij die fase en bij de adviezen van de experts.

De afgelopen periode heeft TUI al de nodige maatregelen getroffen ter bescherming van passagier en medewerker. Deze maatregelen zijn wat TUI betreft doeltreffend voor de eerste fase waarin de operatie weer verder wordt opgeschaald. Zie hieronder en in de bijlage.

TUI opereert mondiaal en hecht eraan om zoveel mogelijk Europees (EASA) en/ of wereldwijd (IATA) af te stemmen om zo een eerlijk speelveld (level playing field) te garanderen. Momenteel is EASA hard aan het werk om ook (verplichte) richtlijnen op te stellen voor luchtvaartmaatschappijen. TUI is van mening dat ook de Nederlandse overheid deze regels tot uitgangspunt zou moeten nemen en er geen conflict mag ontstaan tussen beide sets aan maatregelen voor de sector.

De luchtvaart is van publiek belang en maakt onderdeel uit van de vitale processen. Uitgangspunt is daarom dat TUI Airlines Nederland operationeel is en blijft. 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 (zie hieronder). 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.

TUI kiest er dan ook voor om uit te gaan van verantwoord reizen, waarbij de gezondheid van passagier en medewerker voorop staat. 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.

Maatregelen ter verspreiding van het Coronavirus

TUI maakt onderscheid in een aantal fases waarbij per fase specifieke maatregelen kunnen gelden. Zodra we in een volgende fase terecht komen kunnen de andere maatregelen weer afgeschaald worden.

1. *Algemene maatregelen en voorschriften voor de werklocaties:*
De huidige (bestaande) protocollen gaan in op maatregelen gericht op afstand, hygiëne en bescherming.
2. *Maatregelen en voorschriften aan boord van het vliegtuig:*
De huidige (bestaande) protocollen gaan in op maatregelen gericht op afstand, hygiëne en bescherming.

Korte termijn: TUI Airlines Nederland heeft reeds, gebaseerd op de adviezen van EASA, protocollen opgesteld voor verantwoord vervoer van passagiers en cargo, waaronder zeer specifieke richtlijnen die van toepassing zijn op het vervoer van personen met (het vermoeden van) COVID-19 virus. Het huidige protocol is als bijlage bij deze bief toegevoegd.

Belangrijk om daarbij te vermelden is dat de lucht in de cabine voortdurend wordt ververst met buitenlucht. Alle vliegtuigen van TUI

Airlines Nederland zijn uitgerust met High Efficiency Particulate Air (HEPA) filters en zijn effectief in het voorkomen van de verspreiding van bacteriële en virale organismen in de lucht, zoals COVID-19.

Middellange termijn: TUI Airlines Nederland ziet de mogelijkheid tot laagdrempelig testen van passagiers als een effectieve middellange termijn oplossing. Door zogenaamde point-of-care-antilichaamtesten (sneltesten) aan te bieden aan passagiers kunnen we daar waar we 1.5 meter afstand niet kunnen borgen wel verdere verspreiding voorkomen. Deze kunnen worden gebruikt om zowel binnen als buiten een laboratoriumsetting via een snelle bepaling (10-30 minuten) van de aanwezigheid van antilichamen tegen COVID-19 te onderzoeken of iemand een actieve infectie heeft met COVID-19 of een infectie heeft doorgemaakt.

Lange termijn: Vaccin / eigen verantwoordelijkheid van de reiziger met een medicijn paspoort als onderdeel van de vervoersvoorwaarden. Hierbij geldt Schiphol idealiter als een safe zone (een clean health area), waarbij passagiers van te voren worden gescreend op vaccinatie en medicijn paspoort. Op het moment dat de Schiphol zone dan betreden wordt ontstaat er een garantie dat de omgeving gezond is. Dit zal veel overige maatregelen overbodig maken.

Kantoor

De maatregelen van de kantoororganisatie worden uitgewerkt op basis van geldende adviezen van het RIVM en de handreikingen van VNO-NCW.

Derde partijen

TUI werkt voor de afhandeling van een groot deel van haar operatie met externe partijen. TUI zal in de contracten en richtlijnen opnemen dat deze partijen verantwoordelijk zijn voor het hebben van een eigen protocol die recht doet aan de oproep van het kabinet en de juiste bescherming in acht neemt.

Communicatie

Het vertrouwen van de reiziger is van groot belang in alle fases die wij beschrijven. 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.

Wat hebben wij van de overheid nodig

De overheid is een belangrijke partner als het gaat om het opschalen van de commerciële operatie. Hierbij zijn wat ons betreft een aantal zaken van belang:

- Dynamisch en flexibel mee schakelen en bewegen: de wereld om ons heen verandert iedere dag. TUI opereert in een mondiale context dat betekent dat ook andere landen maatregelen zullen nemen die van invloed zijn op onze operatie. Dit kan betekenen dat protocollen aangepast moeten worden. Wij vragen van de overheid om hier dynamisch in mee te bewegen.
- Exemptions op de due dates van licenses (Flightcrew & Maintenance); i.v.m. maatregelen (hygiëne, afstand, bescherming) in bepaalde trainingen.

- Afgestemde Europese en internationale aanpak: om te voorkomen dat er een lappendeken ontstaat aan verschillende maatregelen (die elkaar ook kunnen conflicteren) vragen wij de overheid om actief haar steun uit te spreken voor een gecoördineerde Europese aanpak. En om hier in Brussel de nodige actie op te ondernemen. Te streven naar één uniforme gezondheidsverklaring.
- Op enig moment zal er sprake zijn van het nieuwe normaal. Sommige maatregelen zullen wellicht noodzakelijk blijven, maar anderen kunnen van tijdelijke aard zijn. Wij vragen de overheid met ons en de sector na te denken over een afschaal strategie.
- Het is voor te stellen dat landen om ons heen (Duitsland, Canada etc.) beschermingsmiddelen zullen opleggen zoals het gebruik van mondkapjes. Wij vragen de steun van de overheid in de verkrijgbaarheid en financiële compensatie wanneer TUI en de sector op grote schaal hiervan gebruik moeten gaan maken.
- Waarborgen van een level playing field, maatregelen moeten ook gelden voor maatschappijen die van buiten komen (third country operators).
- Wij roepen de Nederlandse overheid ook op om zo veel mogelijk uniforme maatregelen te nemen die ook van kracht kunnen zijn op het gehele Koninkrijk der Nederlanden. Het Caribisch gebied is een belangrijke bestemming voor Nederlanders en derhalve voor TUI. Uit oogpunt van een efficiënte operatie en bescherming van passagiers en medewerkers zijn uniforme maatregelen noodzakelijk.
- Alle maatregelen in dit protocol zijn erop gericht om als TUI een verantwoorde, maar ook effectieve en efficiënte operatie te kunnen bieden. Wij vragen de overheid dit in ogenschouw te nemen. Additionele maatregelen kan leiden tot een minder efficiënt proces en daardoor een onbetrouwbare en kostenverhogende dienstverlening.

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

Met vriendelijke groeten

10.2.e

10.2.e

10.2.e

10.2.e

10.2.e

10.2.e

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.g @minienw.nl
Onderwerp: FW: Agenda en PvA Stuurgroep VGL
Datum: vrijdag 8 mei 2020 16:55:08
Bijlagen: [image001.png](#)
[Plan van Aanpak Luchtvaartprotocol_v0.9.docx](#)
[Conceptagenda Stuurgroep VGL_7mei20.docx](#)

Ha 10.2.e

Wil jij aub (laten) reageren richting 10.2.e op onderste punt. Dank.

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e - KLM <10.2.e@klm.com>
Verzonden: vrijdag 8 mei 2020 13:38
Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>
CC: 10.2.e - KLM <10.2.e@klm.com>; 10.2.e - KLM <10.2.e@klm.com>; 10.2.e - KLM <10.2.e@KLM.COM>; 10.2.e - KLM <10.2.e@klm.com>; 10.2.e - KLM <10.2.e@klm.com>; 10.2.e - KLM <10.2.e@KLM.COM>; 10.2.e - KLM <10.2.e@KLM.COM>; 10.2.e - KLM <10.2.e@KLM.COM>; 10.2.e - KLM <10.2.e@KLM.COM>; 10.2.e - KLM <10.2.e@KLM.COM>
Onderwerp: FW: Agenda en PvA Stuurgroep VGL

Beste 10.2.e en 10.2.e,

102

hierbij de namen van de vertegenwoordigers van KLM om te helpen schrijven aan het PvA. Dit zijn 10.2.e en 10.2.e (in cc).

Zoals gezegd in de Stuurgroep call is voor de KLM van belang dat er conceptueel overeenstemming is over het uitbreiden van de clean area op Schiphol met health elementen. De kwaliteit van de uitvoering zou ons inziens luchtvaartmaatschappij onafhankelijk moeten worden ingericht. Overigens is hier reeds een werkgroep lokaal mee bezig en zijn de plannen al in een redelijk ver stadium gereed. Om echte actie te krijgen is er echter nog een aanwijzing naar de Luchthaven Schiphol nodig schat ik in. 10.2.e en 10.2.e kunnen desgewenst mee helpen schrijven aan deze aanwijzing.

In het kader van het elkaar geïnformeerd houden is het goed voor jullie om te weten dat er nu een verzoek ligt van Air France (AF) om op Schiphol, vanaf maandag 11 mei al, temperatuurchecks in te richten voor hun passagiers. Omdat KLM de afhandeling doet, zouden wij dit dan moeten organiseren. Deze checks lijken ons nu een uitleg door AF op basis van een requirement van de Franse overheid. Wij hebben echter begrepen dat door de Franse overheid een health declaration wordt gevraagd. AF legt dat nu uit in de vorm van een temperatuurmeting. De positie van KLM is op dit moment dat we hier niet aan mee willen werken, omdat dit een verzoek is van een andere airline en niet een (immigratie) eis van een overheid. Ik ben benieuwd naar het standpunt van de NL overheid in deze, want dat zou ons kunnen helpen dit van ons af te houden. Hieraan meewerken zou tot precedent werking kunnen leiden.

Kind regards/met vriendelijke groet,

KLM Royal Dutch Airlines

10.2.e

10.2.e

From: 10.2.e - DGB [<mailto:10.2.e@minienw.nl>]
Sent: 30 April, 2020 18:10
To: 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 <10.2.e@acn.nl>; 10.2.e
<10.2.e@klm.com>; 10.2.e @lvnl.nl' <10.2.e@lvnl.nl>;
10.2.e - DGB <10.2.e@minienw.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
Cc: 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.g@minienw.nl
Subject: Agenda en PvA Stuurgroep VGL

Geachte leden Stuurgroep,

Vanmiddag bent u door 10.2.e uitgenodigd voor de vergadering van de Stuurgroep op 7 mei van 09.30-10.30uur. Bijgaand treft u de conceptagenda aan en het PvA voor het NL Luchtvaartprotocol.

Het PvA is een concept en bedoeld als discussiestuk. Tijdens de Stuurgroep zullen o.a. besluiten worden genomen over:

- Algehele aanpak
- Algehele organisatie
- Bemensing Stuurgroep en werkgroepen
- Tijdlijn
- Scope (bijv. waar ligt de knip bij luchthavens tussen werkgroep 1 en 2?)

Eventuele reacties op voorhand op de agenda of het PvA zijn van harte welkom.

Met dank en groet,
10.2.e

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@minienw.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
