

Van: 10.2.e - DGLM
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: Reactie RIVM op jullie protocol
Datum: donderdag 11 juni 2020 12:21:00
Bijlagen: [RE Klopt het dat ik nog geen gezamenlijk voorstel voor triade heb gezien.msg](#)

Ter info

Van: 10.2.e - KLM <10.2.e@klm.com>
Verzonden: donderdag 11 juni 2020 12:07
Aan: 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>
CC: 10.2.e - DGLM <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - KLM <10.2.e@KLM.COM>; 10.2.e KLM <10.2.e@klm.com>
Onderwerp: RE: Reactie RIVM op jullie protocol

Beste 10.2.e

voor het overzicht het ik even de vrijheid genomen de stukken tekst uit de afzonderlijke mails samen te voegen in 1 mailthread.

Als gevolg van de Stuurgroep Veilige en Gezonde Luchtvaart van 10 juni hierbij de reacties van de KLM op de RIVM adviezen en aandachtspunten.

Concluderend is het standpunt van de KLM dat onze protocollen volledig in lijn zijn, of gebracht kunnen (en zullen) worden, met de RIVM-adviezen en aandachtspunten. Voor het verwerken in de documentatie en het implementeren in de praktijk verzoeken wij wel een redelijk aanlooptijd (in overleg).

Afsluitend wil ik benadrukken dat de KLM er groot belang aan hecht dat er naast de invoering van deze opschalingsmaatregelen ook een exitstrategie dient te worden geformuleerd, waarin de triggers voor afschaling helder worden gemaakt. Deze ontbreken tot op dit moment.

Gemakshalve heb ik de KLM reacties hieronder toegevoegd in blauw. De teksten van de Stuurgroep/RIVM zijn in zwart weergegeven.

Conclusie en advies RIVM

Het risico op overdracht van SARS-Cov-2 tijdens een vliegreis en de consequenties daarvan voor de Nederlandse epidemie kunnen beperkt worden door:

1. niet op reis te gaan als men klachten heeft
2. door verspreiding van goede informatie over infectierisico's vooraf
3. door een triage/gezondheidscheck direct voorafgaand aan de vlucht
4. door naleven van strikte hygiëne
5. door het optimaal hanteren van de 1,5 meter afstand van elkaar en daar waar dat niet mogelijk blijkt een beleid zoals uitgevoerd bij het OV in het licht van de specifieke ventilatie in de vliegcabine
6. de tussen de vliegreesen uitgevoerde adequate reinigingen
7. de mogelijkheid tot snelle contactopsporing indien een passagier of bemanningslid achteraf toch COVID-19 onder de leden blijkt te hebben gehad.

Daar waar 1,5 meter afstand niet aangehouden kan worden in vliegtuigen moeten contacten tussen passagiers en bemanning beperkt worden en kan, conform het gekozen beleid in OV, het dragen van niet medische mond-neuskapje overwogen

worden.

Algemeen luchtvaartmaatschappijen

Het belangrijkste onderwerp is op dit moment de mate van bezetting van passagiers aan boord waarvoor een apart advies (zie hierboven) is opgesteld. In de reactie in onderstaande is dit onderwerp daarom alleen behandeld als er opvallende andere aspecten zichtbaar waren. Het betreft een overzicht van maatregelen die nog geen protocollen zijn. Een nadere interne uitwerking ten behoeven van de uitvoering is bij elke organisatie nodig. Met name op het gebied van de inrichting van informatie vooraf en de gezondheidscheck, ook als deze in een ander land moet worden uitgevoerd, is de informatie te beperkt om goed te kunnen adviseren. Het lijkt niet altijd duidelijk welke partij verantwoordelijk is voor de informatie aan passagiers en (welk gedeelte van) de gezondheidscheck voor en na aankomst op de luchthaven. Hier is afstemming belangrijk.

Alle maatschappijen maken uitzonderingen op het afstandcriterium van 1,5 meter en vaak te veel. Bijvoorbeeld als het contact korter dan 15 minuten duurt. De procedures moeten zijn ingericht op het in stand houden van het afstandcriterium. Op plaatsen waar voor noodzakelijk onderhoud het werken met twee personen noodzakelijk is, kan een uitzondering worden gemaakt voor het werken in vaste koppels. Dat zijn koppels die zo lang mogelijk, zeker meerdere diensten, in een vast koppel werken. Het kader contactberoepen kan hierbij gebruikt worden. In de reactie op de documenten van de luchtvaartmaatschappijen gaan we er nu van uit dat het afstandcriterium altijd van toepassing is.

De genoemde maatregelen zijn divers en effectiviteit hangt samen met hoe deze in de praktijk worden toegepast. Dit geldt voor veel informatie over schoonmaak, gescheiden teams, looproutes, etcetera. Een gestructureerde boarding met minimaal onderling contact wordt een aantal keer genoemd en is aan te bevelen voor alle maatschappijen, maar kan inhoudelijk niet op effectiviteit worden beoordeeld. De documenten zijn alleen op hoofdlijnen beoordeeld en opvallende zaken zijn uitgelicht. In dit stadium is niet het geheel van uitvoering van een veilig beleid vast te stellen.

KLM

In algemene zin is het opvallend dat de hulpvraag aan de overheid gesteld wordt teneinde een Covid-schoon gebied te realiseren, bestaande uit health-checks, health certificaten, entry- en exitcontroles. Dit omvat de triage die het belangrijkste criterium voor verantwoord opereren. Ook in het protocol dat door Schiphol is gemaakt worden deze maatregelen niet uitgewerkt. Hiermee is dit aspect onvoldoende inzichtelijk voor een beoordeling. Advies aan het ministerie is om de verantwoordelijkheden van beide partijen te verhelderen. In beide protocollen zou RIVM dan graag te praktische uitvoering en borging van de triage inzien. Voor KLM geldt dat ook bij het vervoer van passagiers die in een ander land instappen.

[Reactie KLM: Ten aanzien van de hulpvraag aan de overheid wil ik vermelden dat de KLM dit handelingsperspectief zag als logisch gevolg van de eerdere en nog steeds geldende aanwijzing van de overheid \(VWS\). Deze aanwijzing is gegeven in het kader van de eis dat passagiers, reizende van een buitenstations die op de lijst van High Risks Area's van EASA worden genoemd, naar Schiphol een health declaration moeten invullen en kunnen overleggen. Vanwege AVG/privacy elementen dient deze eis aan de passagiers gebaseerd te zijn op een overheidsrichtlijn.](#)

[Nu in de afgelopen bijeenkomsten van de Stuurgroep VGL duidelijk is geworden dat de NL overheid geen aanvullende aanwijzingen zal verstrekken, dienen alternatieve scenario's te worden uitgewerkt, waarbij KLM binnen de grenzen van de AVG en de richtlijnen van de AP dient te opereren.](#)

[Ten aanzien van de nadere uitwerking van het Triage advies van het RIVM verwijs ik naar de gezamenlijke mail van de NL Airlines \(Corendon, TUI, Transavia en KLM\) betreffende dit onderwerp \(bijgevoegd als bijlage bij deze mail\)](#)

KLM noemt type FFP1 mondneusmaskers waar chirurgische maskers volstaan. In de cabine wordt volgens het algemene advies een niet-medisch mondneusmasker geadviseerd.

Reactie KLM:

1. Voor KLM Cabine personeel worden chirurgische mondneusmaskers type IIR voorgeschreven.
2. In de precaution en 'Corona' kit die aan boord van de vliegtuigen aanwezig zijn om te gebruiken in geval een corona patiënt alsnog geïdentificeerde wordt worden FFP2 bevoorrad die dan gebruikt kunnen worden.
3. Verschillende autoriteiten hebben andere eisen voor de mondneusmaskers die de KLM moet opvolgen om de vluchten uit te mogen voeren, hierdoor zijn er ook omstandigheden waarin standaard FFP1 of FFP2 vereist is voor Crew.
4. Onder gezichtsbescherming/ mond-neus maskers voor passagiers worden alle mond-neusmaskers toegestaan welke bestaan uit minimaal twee lagen dicht geweven stof zoals katoen of linnen, en groot genoeg zijn om de gehele neus en mond van de persoon volledig te bedekken, dan wel de chirurgische mond-neusmaskers.

Het belangrijkste vraagstuk betreft het anderhalve meter-beleid. KLM kijkt hier op een aantal punten van af. Voor het beleid aan boord van vliegtuigen volgt een apart document van RIVM dat het advies bevat voor alle passagiersluchtvaart. Wat in dit document specifiek opvalt aangaande de ventilatie aan boord is dat in het document wordt gesproken over het altijd in bedrijf houden van ventilatie wanneer passagiers aan boord zijn, en aan het beperken van het verblijf aan boord zonder ventilatie beperkt moet worden tot 30 minuten.

Reactie KLM: Wij bevestigen dit onderdeel van het KLM beleid.

KLM maakt onderscheid in gebieden met een verhoogd of zeer hoog risico. Daarbij worden andere maatregelen genomen, in het laatst genoemde geval ook een beperking in het gebruik van stoelrijen. Criteria voor deze gebieden ontbreken. RIVM ziet echter geen toepassing voor verschillende maatregelen bij verschillende bestemmingen.

Reactie KLM: Deze maatregelen zijn inmiddels gelijk getrokken waardoor de maatregelen gelijk zijn voor alle bestemmingen.

Op andere locaties, op de grond en in de zone's 'boven en onder de vleugel' wordt op verschillende plaatsen de 1,5-meter regel minder strikt gehanteerd. Dit geldt onder andere bij werkzaamheden. Hier wordt verwezen naar een aparte risicoanalyse waarbij genoemd wordt dat transmissie volgens pas toe neemt na 15 minuten nabij contact. Dit ondersteunt RIVM niet. Op de grond moet deze afstand in alle processen geborgd worden.

Reactie KLM: KLM zal de genoemde processen reviewen en daar waar nodig hier andere maatregelen gaan nemen die in lijn zijn met het RIVM advies.

In het document wordt niet gesproken over het identificeren van passagiers ten behoeve van bron- en contactonderzoek. Het kan zijn dat daar een apart protocol voor is.

Reactie KLM: De protocollen rondom identificeren van passagiers zijn standaard voor de KLM in verband met alle geldende security eisen. Dezelfde informatie kan gebruikt worden in geval van bron- en contact onderzoek. Omdat de KLM niet gestopt is met haar vliegoperatie zijn deze protocollen geldend gebleven en in de afgelopen tijd ook

meerdere malen gebruikt.

In al deze gevallen heeft de KLM alle benodigde gegevens aan de GGD aangeleverd en heeft is het contact- en brononderzoek conform de richtlijnen van het RIVM uitgevoerd, samen met de ketenpartners.

Kind regards/met vriendelijke groet,

KLM Royal Dutch Airlines

10.2.e
10.2.e

+31 (20) 10.2.e / +31 6 10.2.e | 10.2.e @klm.com
[Twitter](#) | [Facebook](#) | [LinkedIn](#) | [YouTube](#) | [Google+](#) | [Blog](#)

From: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>

Sent: 10 June 2020 12:54

To: 10.2.e - KLM <10.2.e @klm.com>

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

Subject: RE: Reactie RIVM op jullie protocol

Importance: High

Beste 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

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

Sent: 10 June 2020 13:52

To: 10.2.e - KLM <10.2.e @klm.com>

Cc: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK
<10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e
- BSK <10.2.e @minienw.nl>

Subject: RE: Reactie RIVM op jullie protocol

Beste 10.2.e

Hierbij (vertrouwelijk!) nog de conclusie van het RIVM en nogmaals het algemene stukje tekst uit mijn eerdere mail.

Groeten, 10.2.e

Conclusie

Het risico op overdracht van SARS-Cov-2 tijdens een vliegreis en de consequenties daarvan voor de Nederlandse epidemie kunnen beperkt worden door 1. niet op reis te gaan als men klachten heeft, 2. door verspreiding van goede informatie over infectierisico's vooraf, 3. door een triage/gezondheidscheck direct voorafgaand aan de vlucht, 4. door naleven van strikte

hygiëne, 5. door het optimaal hanteren van de 1,5 meter afstand van elkaar en daar waar dat niet mogelijk blijkt een beleid zoals uitgevoerd bij het OV in het licht van de specifieke ventilatie in de vliegcabine, 6. de tussen de vliegvluchten uitgevoerde adequate reinigingen, en 7. de mogelijkheid tot snelle contactopsporing indien een passagier of bemanningslid achteraf toch COVID-19 onder de leden blijkt te hebben gehad. Daar waar 1,5 meter afstand niet aangehouden kan worden in vliegtuigen moeten contacten tussen passagiers en bemanning beperkt worden en kan, conform het gekozen beleid in OV, het dragen van niet medische mond-neuskapje overwogen worden.

Algemeen luchtvaartmaatschappijen

Het belangrijkste onderwerp is op dit moment de mate van bezetting van passagiers aan boord waarvoor een apart advies is opgesteld. In de reactie in onderstaande is dit onderwerp daarom alleen behandeld als er opvallende andere aspecten zichtbaar waren. Het betreft een overzicht van maatregelen die nog geen protocollen zijn. Een nadere interne uitwerking ten behoeven van de uitvoering is bij elke organisatie nodig. Met name op het gebied van de inrichting van informatie vooraf en de gezondheidscheck, ook als deze in een ander land moet worden uitgevoerd, is de informatie te beperkt om goed te kunnen adviseren. Het lijkt niet altijd duidelijk welke partij verantwoordelijk is voor de informatie aan passagiers en (welke gedeelte van) de gezondheidscheck voor en na aankomst op de luchthaven. Hier is afstemming belangrijk.

Alle maatschappijen maken uitzonderingen op het afstandscriterium van 1,5 meter en vaak te veel. Bijvoorbeeld als het contact korter dan 15 minuten duurt. De procedures moeten zijn ingericht op het in stand houden van het afstandscriterium. Op plaatsen waar voor noodzakelijk onderhoud het werken met twee personen noodzakelijk is, kan een uitzondering worden gemaakt voor het werken in vaste koppels. Dat zijn koppels die zo lang mogelijk, zeker meerdere diensten, in een vast koppel werken. Het kader contactberoepen kan hierbij gebruikt worden. In de reactie op de documenten van de luchtvaartmaatschappijen gaan we er nu van uit dat het afstandscriterium altijd van toepassing is.

De genoemde maatregelen zijn divers en effectiviteit hangt samen met hoe deze in de praktijk worden toegepast. Dit geldt voor veel informatie over schoonmaak, gescheiden teams, looproutes, etcetera. Een gestructureerde boarding met minimaal onderling contact wordt een aantal keer genoemd en is aan te bevelen voor alle maatschappijen, maar kan inhoudelijk niet op effectiviteit worden beoordeeld. De documenten zijn alleen op hoofdlijnen beoordeeld en opvallende zaken zijn uitgelicht. In dit stadium is niet het geheel van uitvoering van een veilig beleid vast te stellen.

Van: 10.2.e - DGLM

Verzonden: woensdag 10 juni 2020 12:46

Aan: 10.2.e - KLM' <10.2.e@klm.com>

CC: 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e@minienw.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: Reactie RIVM op jullie protocol

Beste 10.2.e

Zojuist per ongeluk de verkeerde mail gestuurd. Die mail kun je verwijderen. Hierbij de reactie van het RIVM op de jullie protocol. Zoals vanochtend aangegeven horen wij graag per ommegaande 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.

KLM

In algemene zin is het opvallend dat de hulpvraag aan de overheid gesteld wordt teneinde een Covid-schoon gebied te realiseren, bestaande uit health-checks, health certificaten, entry- en exitcontroles. Dit omvat de triage die het belangrijkste criterium voor verantwoord opereren. Ook in het protocol dat door Schiphol is gemaakt worden deze maatregelen niet uitgewerkt. Hiermee is dit aspect onvoldoende inzichtelijk voor een beoordeling. Advies aan het ministerie is om de verantwoordelijkheden van beide partijen te verhelderen. In beide protocollen zou RIVM dan graag te praktische uitvoering en borging van de triage inzien. Voor KLM geldt dat ook bij het vervoer van passagiers die in een ander land instappen.

KLM noemt type FFP1 mondneusmaskers waar chirurgische maskers volstaan. In de cabine

wordt volgens het algemene advies een niet-medisch mondneusmasker geadviseerd.

Het belangrijkste vraagstuk betreft het anderhalve meter-beleid. KLM kijkt hier op een aantal punten van af. Voor het beleid aan boord van vliegtuigen volgt een apart document van RIVM dat het advies bevat voor alle passagiersluchtvaart. Wat in dit document specifiek opvalt aangaande de ventilatie aan boord is dat in het document wordt gesproken over het altijd in bedrijf houden van ventilatie wanneer passagiers aan boord zijn, en aan het beperken van het verblijf aan boord zonder ventilatie beperkt moet worden tot 30 minuten.

KLM maakt onderscheid in gebieden met een verhoogd of zeer hoog risico. Daarbij worden andere maatregelen genomen, in het laatst genoemde geval ook een beperking in het gebruik van stoelrijen. Criteria voor deze gebieden ontbreken. RIVM ziet echter geen toepassing voor verschillende maatregelen bij verschillende bestemmingen.

Op andere locaties, op de grond en in de zone's 'boven en onder de vleugel' wordt op verschillende plaatsen de 1,5-meter regel minder strikt gehanteerd. Dit geldt onder andere bij werkzaamheden. Hier wordt verwezen naar een aparte risicoanalyse waarbij genoemd wordt dat transmissie volgens pas toe neemt na 15 minuten nabij contact. Dit ondersteunt RIVM niet. Op de grond moet deze afstand in alle processen geborgd worden.

In het document wordt niet gesproken over het identificeren van passagiers ten behoeve van bron- en contactonderzoek. Het kan zijn dat daar een apart protocol voor is.

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.

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

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

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

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e
Onderwerp: 10.2.e
Datum: donderdag 11 juni 2020 12:52:36

Onderwerp 10.2

Na het o rling en gisterenochtend hierbij het gezamenlijk oerstel an KLM Trans in TUI en Corendon mb Triage. Het oerstel is opgeboord uit de elgende proces appen:

- 1. Informatie an de passagier o er het beleid v.w.b. het niet mogen ligen als je 2 h oer aan ang an de lucht klachten hebt.
2. Tijdens het online check-in van de passagier fysiek aan de balie an de passagier accepteren dat hij/zij op de hoop e is an het beleid v.w.b. het niet mogen ligen als je 2 h oer aan ang an de lucht klacht en hebt. Uitgezonderd oer het beleid zijn de richtlijnen aan EASA an het "Health Screening form" ontwikkeld door VWS waarbij de airlines eroveroening hebben gekozen waarbij wij niet strijkt zijn met de AVG. Hierbij wordt ook opgemerkt dat op het moment dat e klachten hebt dat je niet mag ligen en contact op moet nemen met de GGD.
3. Overlegpunt an de lucht communicatiepunt of de geïnteractieve afhandelaar omer aan tijdens check-in de passagier op mogelijke symptomen geïnteractieve aan COVID-19.
Omer omer aan tijdens het boarden op mogelijke symptomen geïnteractieve aan COVID-19.

Verder is heridigd:

- 1. Lead-time (in o rling te ligen oer een redelijke termijn) oer het bericht an het ho angemelde proces (ICT / code share / fysiek / communicatie)
2. Dit oering an de omer aan an de passagier op de huidige an angemelde proces in het proces an de Nederlandse luchtlinn an), (de oering tijdens o rling op 10 mei tussen AAS en KLM).
3. Dit oering an de passagier aan oering door de lucht lin n angiet op het feit dat steeds meer landen dit gaan eimen an de huidige oering door airlines staat op papieren oer met de AVG / richtlijnen autoriteit persoonsgege em.
- Europees an mondiale afstemming an harmonisatie an de uit oerbaer d an de verschillende triage pro ocolen te geranderen.

Met vriendelijke groet mede namens 10.2.10.2.e = 10.2.e

10.2.e

Corendon Dutch Airlines B.V.
Postbus 3 9
1710 AH Breda
Telefoon: 1 10.2.e
Mobiel: 11 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? Sa e energy and paper.

---Onderstaand bericht---
Van: 10.2.e
Verzonden: woensdag 10 juni 2020 20:30
Aan: 10.2.e
Onderwerp: 10.2.e

Verzenden met BlackBerry Work
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 request ed 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.



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Document 85.

Besluitvorming Luchtvaart en Covid 19

Overleg 10-06-20



Hoofdlijn

1. Inkomende reizigers

Continueren huidig beleid o.b.v. RIVM-advies: indien reiziger afkomstig uit hoog risicogebied dan gezondheidsverklaring en dringend advies thuisquarantaine. Herijking definitie 'hoog risicogebied' na aflopen EU/Schengen inreisverbod (1 juli?).

2. Reizigers in vliegtuigen

Beleid o.b.v. RIVM-advies en internationale richtlijnen volgen: geen aanvullende eisen of capaciteitslimieten stellen op bezetting vliegtuigen. Protocollen NL luchtvaartmaatschappijen waar nodig laten aanpassen aan het RIVM-advies.

3. Uitgaande reizigers

Als Rijk geen apart beleid voeren op uitgaande reizigers. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van maatregelen die diverse derde landen als exit-screening eisen (temperaturen, gezondheidsverklaringen etc.) bij sectorpartijen laten.

4. Reizigers op de luchthaven

1,5 meter is basisregel, maar wel uitzonderingen i.c.m. mitigerende maatregelen. Verantwoordelijkheid voor eventuele gezondheidsverklaring en adviezen over gebruik niet-medisch mondkapje op de luchthaven bij de luchthavens laten.



Ad. 2 reizigers in vliegtuigen

Advies RIVM

- › Risico's kunnen beperkt worden door: 1) niet op reis te gaan als men klachten heeft, 2) verspreiding van goede informatie vooraf, 3) triage/gezondheidscheck direct voorafgaand aan de vlucht, 4) naleven van strikte hygiëne, 5) het optimaal hanteren van de 1,5 meter afstand van elkaar en daar waar dat niet mogelijk blijkt een beleid zoals uitgevoerd bij het OV in het licht van de specifieke ventilatie in de vliegtuigcabine, 6) de tussen de vlieguren uitgevoerde adequate reinigingen en 7) de mogelijkheid tot snelle contactopsporing indien een passagier of bemanningslid achteraf toch COVID-19 onder de leden blijkt te hebben gehad.
- › Daar waar de 1,5 meter afstand niet aangehouden kan worden in vliegtuigen moeten contacten tussen passagiers en bemanning beperkt worden en kan, conform het gekozen beleid in OV, het dragen van een niet medische mond-neuskapje overwogen worden.

Voorgesteld beleid

- › Hoofdlijn RIVM-advies volgen, met dien verstande dat het dragen van een niet-medisch neus-mondkapje in alle gevallen wordt geadviseerd, omdat 1,5 meter afstand in vliegtuigen heel snel lastig is. Aandachtspunt is dat de EASA/ECDC-richtlijn is om altijd een medisch mond-neuskapje te dragen. Dit kan tot praktische knelpunten leiden: weigeren van vluchten c.q. eisen van medische mond-neuskapjes door derde landen.
- › Geen aanvullende eisen en geen capaciteitsrestricties vanuit het Rijk opleggen voor de bezetting van vliegtuigen. De NL Luchtvaartmaatschappijen verzoeken hun protocollen z.s.m. in lijn te brengen met het RIVM-advies. Belangrijke argumenten voor deze lijn zijn 1) unieke ventilatie in vliegtuigen, 2) mogelijkheid gericht bron- en contactonderzoek o.b.v. passenger locator card en 3) internationale speelveld en regelgeving.



Ad. 4 reizigers op de luchthaven

Advies RIVM

- › Uitgangspunt is algemeen beleid t.a.v. 1,5 meter, hygiëne etc. **PM:** reactie RIVM op protocol Schiphol e.a.

Haalbaarheid 1,5m

- › Passagiersstromen worden bepaald door vraag en aanbod en komen met pieken en dalen op basis van slots, waarbij geen instrumenten beschikbaar zijn om vluchten te weigeren (geen volumesturing mogelijk).
- › Verwachting vraagontwikkeling en wanneer knelpunten ontstaan: **PM:** input Schiphol.
- › Specifieke punten in passagiersproces waar vanwege beperkte manoeuvreerruimte 1,5 meter bij toename passagiers niet gegarandeerd kan worden zijn m.n. busvervoer van parkeerlocatie naar terminal, check-in balies, securityfilters en bagage-reclaim.

Voorgesteld beleid

- › Voorstel luchthavens om vanaf 15 juni het dragen van een niet-medisch neus-mondkapje dringend te adviseren bij aankomst op de luchthaven te ondersteunen, met dien verstande dat dit wordt gedaan vanaf de incheck-balies en dat dit wordt geregeld door de luchthavens zelf (dus geen wettelijke plicht zoals in OV maar eigen verantwoordelijkheid zoals bij contactberoepen).
- › Toepassing van triage/gezondheidschecks volgt voor alle vertrekkende en overstappende passagiers uit het beleid voor in de vliegtuigen (vorige sheet) en staand beleid voor inkomende passagiers uit hoog risicogebieden. Hierdoor extra risicobeperking op de luchthaven. Uitvoering hiervan voor vertrekkende/overstappende passagiers verantwoordelijkheid sector (geen wettelijke plicht of aanwijzing).