





huidige wijze waarop crew zich op de route (en thuis) gedraagt als alternatief middel op zichzelf al uiterst effectief is gebleken.

Voor cockpitbemanningen wijs ik u er ook op dat zij in de uitvoering van hun werkzaamheden niet in contact komen met passagiers. Op vrachtluchten kan dit simpelweg niet. Op passagiersvluchten is dit in de werkinstructies (calamiteiten wellicht uitgezonderd) uitgesloten. Ook dit element maakt dat continu testen geen bijdrage aan beperking van verspreiding van het virus heeft. Wanneer specifiek de vergelijking wordt gemaakt met 'normaal testen' dient niet alleen gekeken te worden naar de risico's die met een test potentieel worden weggelaten, maar ook naar de risico's die ermee geïntroduceerd worden. De VNV acht het van groot belang, dat vliegend personeel dat zich aan- en afmeldt voor een vlucht zo min mogelijk in contact komen met anderen buiten de eigen crew. Daar is normaal ook geen aanleiding toe. Een teststraat is echter een plek waar bemanningsleden onvermijdelijk dicht bij elkaar komen dan anders het geval zou zijn. De extra risico's in combinatie met het zeer lage aantal positieve testen maakt dat meer dan aannemelijk is gemaakt dat het grootschalig testen van crew in aanvulling op de routrrestricties, het beschermingsniveau niet verhoogd (wellicht zelfs verlaagd) en dat derhalve met het voorstel tenminste een gelijkwaardig beschermingsniveau wordt bereikt zoals gevraagd.

De VNV stopt daar echter niet. Om zeker te stellen dat de restricties op de route effectief zijn én blijven, vinden wij het wenselijk om via een steekproef dit te monitoren. Daarmee wordt de constatering doorlopend getoetst dat de maatregelen op de route een goed alternatief bieden voor testen.

#### **Vaccinatie**

Rondom de vaccinatie is het inderdaad te vroeg dit er ongeclausuleerd aan te koppelen. Vandaar dat wij de bewoording zorgvuldig hebben gekozen: pas als duidelijk is dat vaccinatie besmettelijkheid voorkomt zijn de maatregelen niet meer van toepassing. Dat lijkt ons een objectief verdedigbaar standpunt. Wij kunnen ons ook niet voorstellen dat de stelling van het ministerie is dat mensen die niet besmettelijk zijn alsnog aan strenge maatregelen gehouden zijn, aangezien het doel is om besmetting te voorkomen.

Het is voor ons wel belangrijk om dit punt op te nemen. Daarmee ontstaat namelijk perspectief.

#### **Klachten op de route**

U schrijft dat een bemanningslid die klachten ontwikkeld in beginsel getest moet worden. Als dat niet kan, is terugvliegen – onder strikte maatregelen – mogelijk.

De mogelijkheid dat een bemanningslid niet terugkomt van zijn werk weegt erg zwaar. Dat een vertrek uit Nederland kan betekenen dat het wekenlang niet mogelijk is om terug te keren – met alle gevolgen voor de achterblijvers van dien – is niet redelijkerwijs van personeel te vragen. Temeer het dan ook een vraag wordt of er op de betreffende bestemming wel adequate zorg geboden kan worden, mochten de initiële klachten zich met de tijd ontwikkelen naar ernstige klachten.

Wij zijn met ons voorstel heel dicht bij de protocoltekst van Corendon gebleven. Voor ons is het vanzelfsprekend om de regels te volgen, maar dat kan niet betekenen dat iemand achterblijft. Om onduidelijkheid te voorkomen hebben we daarom de optie 'er is geen test beschikbaar' de standaard gemaakt. We hebben er allemaal belang bij dat iemand met klachten zo spoedig mogelijk wordt afgezonderd. Middels de zekerheid dat het bemanningslid kan terugkeren naar Nederland, wordt de drempel verlaagd om ook in geval van twijfel klachten te melden en daarop te acteren.

#### **Restricties op de route**

U constateert terecht dat wij (beperkt) afwijken van de strikte eis om op de route in het hotel te blijven. Dat hebben wij zorgvuldig afgewogen.

De hierboven beschreven mentale druk die een gevolg is van frequente opsluiting stapelt zich op. Natuurlijk zijn daar verschillen tussen mensen, maar de signalen zijn verontrustend.

Waarom vinden wij het door ons gestuurde voorstel uitlegbaar? Enerzijds zien wij dat er op vele bestemmingen al sprake is van een restrictie om op de hotelkamer te blijven. Daarmee geldt op veel reizen een strenger regime dan in het OMT-advies is geformuleerd. Daar tegenover staat een beperkte verruiming op andere stations waar de lokale omstandigheden dat wel mogelijk maken. Voor vele collega's is opsluiting inmiddels al meer dan een half jaar de norm en zijn de paar keer dat nog een wandeling gemaakt kan worden een zeer welkome en zelfs noodzakelijk afwisseling om dat vol te houden.

Wij hebben de voorwaarden waaronder dat kan expliciet gemaakt en er is geen twijfel over de noodzaak om besmetting te allen tijde te voorkomen. Zoals aangegeven zouden wij hierover graag in overleg treden met een vertegenwoordiger van het OMT en het ministerie. Wij horen graag van u wanneer dit zou kunnen.

Met vriendelijke groet,



5.1.2e  
5.1.2e @vnm.nl 5.1.2e  
Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers  
020 5.1.2e  
Postbus 192  
1170 AD Badhoevedorp  
<https://www.vnv.nl/>



**Van:** 5.1.2e <5.1.2e@minvws.nl>

**Verzonden:** dinsdag 9 februari 2021 10:07

**Aan:** 5.1.2e <5.1.2e@vnm.nl>

**CC:** 5.1.2e <5.1.2e@minvws.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@minvws.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@minienw.nl> - DGLM  
<5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@vnm.nl> - DGLM <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@vnm.nl> - DGLM  
<5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@vnm.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@vnm.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@vnm.nl>

**Onderwerp:** RE: Aanvraag alternatief protocol Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers

Geachte heer 5.1.2e

Hartelijk dank voor uw mail met een voorgesteld alternatief testprotocol voor luchtvaartbemanning. We hebben het door u voorgestelde protocol naast de bestaande Regeling en het 97<sup>e</sup> OMT advies deel 1 gelegd. In dit advies gaat het OMT in op de punten waaraan een alternatief protocol zou moeten voldoen om de volksgezondheid om minimaal een gelijkwaardig beschermingsniveau te bieden als het testen van de volledige crew voor vertrek uit een risicoland naar Nederland.

Het door u ingediende protocol voldoet niet aan het OMT-advies, en biedt naar ons idee ook geen gelijkwaardig beschermingsniveau.

- 1) U geeft in het protocol aan slechts één op de 100 crewleden te willen laten testen. In zowel het OMT-advies, als de tot nu toe goedgekeurde protocollen, worden alle crewleden getest. Wanneer slechts 1% van de crewleden getest wordt, zorgt dit dus voor een groter risico op import en verspreiding van covid-19.
- 2) Het is op dit moment nog te vroeg om het protocol te koppelen aan de eventuele vaccinatie van crewleden en de gevolgen die vaccinatie op de testverplichting heeft.
- 3) Bemanning die klachten ontwikkelt in het buitenland, moet zich in beginsel aldaar laten testen. Alleen indien er geen (antigeen)test beschikbaar is, mag het bemanningslid mee terugvliegen (onder strikte maatregelen). Iemand die positief getest is, reist niet.
- 4) Het protocol van quarantaine op het buitenstation is lichter dan in het OMT-advies gesteld. Crewleden dienen het hotel niet te verlaten.
- 5) Er kan niet zonder meer gesteld worden dat de minst invasieve test gebruikt wordt. Hierbij is van belang welke testen gevalideerd zijn voor welke groepen en is de beschikbaarheid van testen van belang. In het protocol staat niet wie verantwoordelijk is voor afname van de testen.

Graag zien wij bovenstaande punten verwerkt in een nieuwe versie van het protocol, om zo hopelijk tot een protocol te komen dat op zijn minst een gelijkwaardig beschermingsniveau biedt aan de maatregel om alle crew in het risicoland te laten testen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

**Van:** 5.1.2e <5.1.2e@vnm.nl>

**Verzonden:** vrijdag 5 februari 2021 14:58

**Aan:** 5.1.5 <5.1.5@minvws.nl>

**CC:** 5.1.2e <5.1.2e@vnm.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@vnm.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@vnm.nl>

**Onderwerp:** Aanvraag alternatief protocol Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers

Geachte heer/mevrouw,

In de bijlage treft u het alternatief protocol van de VNV aan ter invulling van Regeling 1812480-217085-WJZ. Hierover hebben wij op 29 januari overleg gehad met onder andere Dhr. IJsselstijn van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

De VNV stelt zich op het standpunt dat vliegend personeel in het kader van COVID-19, in lijn met de internationale ICAO-richtlijnen, vrijgesteld zou moeten zijn van testverplichtingen en andere belastende maatregelen die op passagiers van toepassing zijn. Dit is naar oordeel van de VNV ook goed uitlegbaar, aangezien de verblijfsomstandigheden van vliegend personeel in het buitenland, sterk verschillen van die van passagiers. Aangezien de overheid zich door de huidige situatie het geoorloofd acht hier van af te wijken, hebben wij gepoogd met een realistisch en veilig alternatief protocol, aan beiden uitgangspunten zoveel mogelijk recht te willen doen.

Als gevolg van de nieuwe tijdelijke regeling, is recent met name bij KLM veel ervaring opgedaan met het generiek testen van bemanningen. Mede op basis van de resultaten hiervan is dit alternatieve protocol tot stand gekomen.

Wij hopen hiermee een passend alternatief te bieden waarmee noodzakelijke waarborgen voor de volksgezondheid zijn ingericht, de maatregelen uitvoerbaar zijn en ook op lange termijn op gedragenheid kunnen rekenen van vliegend personeel. Wij bedanken u bij voorbaat bij het in behandeling nemen van dit alternatieve protocol. Wij vernemen graag uw inhoudelijke reactie op het voorgestelde protocol en zijn beschikbaar voor toelichting en overleg.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e



5.1.2e 5.1.2e

Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers  
020 5.1.2e  
Postbus 192  
1170 AD Badhoevedorp  
<https://www.vnv.nl/>

