



## **Plan van Aanpak Luchtvaartprotocol Nederland**

Een veilige en gezonde luchtvaart ten tijde van COVID-19

Versie	0.95
Datum	8 mei 2020
Status	Concept

## Colofon

	Bestuurskern Directie Luchtvaart
	Den Haag
Contactpersoon	Crisiscoördinatie Directie Luchtvaart
	M 06-10.2.e
	10.2.g @minienw.nl
Versie	0.95
Auteur	10.2.e

## **Inleiding**

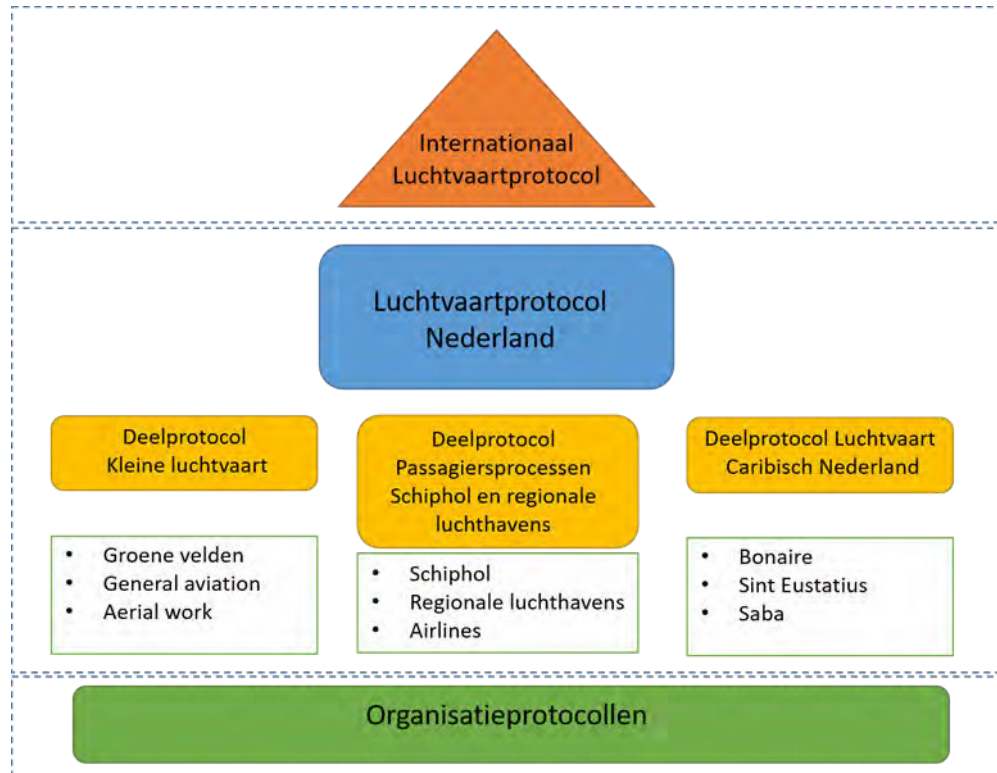
Door de Directie Luchtvaart (DLV) is op 15 april de uitvraag gedaan om voor het thema Luchtvaart een protocol op te stellen, dat ingaat op hoe de luchtvaart kan gaan werken binnen de regels van social distancing. Dit plan van aanpak gaat in op hoe DLV, op basis van de ontvangen input, het Luchtvaartprotocol Nederland tot stand wil brengen, welke rol zij zelf speelt en wat zij van de verschillende sectorpartijen verwacht.

Op 7 mei heeft de eerste Stuurgroep Veilige en Gezonde Luchtvaart plaats gevonden. De aanbevelingen op het Plan van Aanpak die daarin gemaakt zijn, zijn in deze versie verwerkt.

## 1 Achtergrond

Nu de luchtvaart zo goed als geheel tot stilstand is gekomen door COVID-19 zijn de inspanningen gericht op recovery plannen ten behoeve van de herstart van de luchtvaart. Recovery plannen zijn er op verschillende niveaus, waaronder voor het Europese netwerk, voor de nationale luchtverkeersleiding, voor de luchthaven Schiphol en voor de dienstregeling van de verschillende luchtvaartmaatschappijen. Het Nederlandse Luchtvaartprotocol kan gezien worden als een eerste essentiële stap in alle recovery plannen. Onderlinge afstand tussen alle passagiers is randvoorwaarde voor het kunnen opstarten van het verdere recovery proces. Daarmee is de relatie tussen de protocollen en de recovery plannen gelegd. Alle sectoren in Nederland dienen een protocol te maken, waaruit blijkt hoe de sector omgaat met de maatregelen die zijn ingesteld om verspreiding van het virus tegen te gaan. Het is van belang te onderkennen dat voorkomen van verspreiden van het virus het doel is en niet het houden van afstand op zich. Daarom wordt in dit document waar mogelijk de term 'social distancing' gehanteerd. Op sommige plekken kan mogelijk de gewenste afstand niet worden gerealiseerd en zullen mitigaties worden toegepast. De op te stellen protocollen zijn een verantwoordelijkheid van de sectoren zelf. De luchtvaartsector is daarmee zelf verantwoordelijk voor het eindresultaat. Een goed protocol is van belang in de communicatie naar passagiers, operationele medewerkers en kantoorpersoneel. Het scheidt vertrouwen dat nodig is om de sector als geheel weer op te starten.

De door de sectorpartijen ingeleverde protocollen zijn vooral organisatieprotocollen. Ze zijn zonder uitzondering van goede kwaliteit en beschrijven in een behoorlijk operationeel detail hoe de respectievelijke organisaties nu en straks besmetting met het virus tegen willen gaan. Ook al verschillen sommige luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en luchtverkeersleidingsorganisaties van elkaar, het is wenselijk dat er binnen de sector geclusterde protocollen ontstaan bij soortgelijke activiteiten. Deze dienen te passen binnen de kaders van het internationale protocol en dienen genoeg ruimte te geven aan organisaties om in de operatie de eigen gewenste maatregelen te nemen.



## 2 Projectinhoud

### ***Projectresultaat***

Het Luchtvaartprotocol Nederland gaat vooral in op hoe het gaat werken als een reis per vliegtuig wordt gemaakt en welke maatregelen getroffen worden om een veilige en gezonde omgeving mogelijk te maken. Wat mogen passagier en luchtvaartsector van elkaar verwachten? Hoe moet iedereen zich gedragen en welke maatregelen worden op de luchthavens en in vliegtuigen getroffen? Daarbij is tevens aandacht voor uitwerking rondom handhaving. Met het protocol is voor luchtvaartmaatschappijen, passagiers, werknemers en leveranciers duidelijk hoe en onder welke voorwaarden mensen gebruik kunnen maken van het product luchtvaart. Daarbij staat de veiligheid van personeel en reizigers voorop en is de operationele uitvoerbaarheid uitgangspunt bij opstart richting de normale situatie. De maatregelen om het virus te bestrijden, die op de luchthaven genomen worden, kunnen leiden tot een beperking van de capaciteit. Op dit moment is dat nog niet het geval, maar als de vraag naar luchtvaart straks toeneemt wel. Het Luchtvaartprotocol is de basis van waaruit een verdere exit-strategie kan worden ontwikkeld. Steeds zal bekeken moeten worden tot welke nieuwe capaciteit het opheffen van maatregelen leidt. De nieuw afgegeven capaciteit is voor de sector de basis om het operationele recovery plan op te baseren.

### ***Afbakening***

Omdat doelstelling van social distancing vooral is om het risico op besmetting zo klein mogelijk te maken, wordt bij het luchtvaartprotocol in eerste instantie gekeken naar de grote passagiersstromen in de luchtvaart, zoals die op de mainport Schiphol en de regionale luchthavens plaats vinden. De start van dit proces is de aankomst op de luchthaven via verschillende transportmodaliteiten. Daarna volgt het logistieke proces op de luchthaven, waarbij gedacht kan worden aan security (bijv. KMar, douane en beveiliging), winkelen, restaurants en inchecken. Dit is het proces dat vrijwel geheel beheerst wordt door de luchthavenexploitant. Het eind van het proces is het instappen en operationeel proces aan boord van het vliegtuig en gedurende de vlucht. Dit is het domein van de luchtvaartmaatschappijen. Op de regionale luchthavens zijn de passagiersprocessen vergelijkbaar maar kleinschaliger. Het deelprotocol Schiphol bevat de luchthavens van de Schiphol Group (Schiphol, Rotterdam, Eindhoven, Lelystad), Groningen en Maastricht. De werkgroep dient tevens te kijken naar de aankomstprocessen van niet-Nederlandse luchtvaartmaatschappijen op deze luchthavens, voor zover deze verschillen van het Nederlandse protocol.

Op de "groene velden" geldt een andere dynamiek. Deze is gevat in het Deelprotocol Kleine luchtvaart. Kenmerkend voor deze luchthavens is dat ze met name door de general aviation (GA) en aerial work gebruikt worden. Daaronder vallen tevens de vlietscholen. Vanwege de doorgaans krappe cockpit dient een oplossing te worden beschreven onder welke omstandigheden deze sector de draad weer kan oppakken. Ook op Caribisch Nederland (Bonaire, Sint Eustatius en Saba) gelden de maatregelen. Ook deze luchthavens kunnen gebaat zijn bij het opstellen van een protocol.

Er zullen belangrijke overeenkomsten zijn met de Europees Nederlandse protocollen.

Naast de passagiersprocessen op de mainport, de regionale en kleine luchthavens en in Caribisch Nederland, dient ook duidelijk te worden beschreven hoe het luchtvaartpersoneel dient te voldoen aan social distancing. Gedacht kan dan worden aan bescherming op de werkplek, tijdens opleidingen, medische checks en onderhoudspersoneel. Personeel is veelal reeds beschreven in de organisatieprotocollen en dient daarin ook een plek te hebben. Voor dit personeel geldt over het algemeen dat het ondergeschikt is aan de ARBO regelgeving en de werkgever er voor moet zorgen dat het eigen personeel veilig kan werken en niet besmet kan raken. Desondanks dient kantoorpersoneel geadresseerd te worden in het Nederlandse Luchtvaartprotocol. Handhaving vindt plaats via de Inspectie SZW. In veel gevallen kan het operationele personeel worden meegenomen in een deelprotocol als de werkgroep dat opportuun acht. Dat kan het geval zijn waar procedures moeten worden aangescherpt, zodat personeel (bijvoorbeeld aan boord van vliegtuigen) verspreiding van het virus voorkomt. Vanwege de focus van het protocol op passagiersprocessen, zijn de luchtverkeersleidingsorganisaties geen onderdeel van het protocol. Voor hen volstaan de organisatieprotocollen.

### ***Eisen***

Commerciële luchtvaart (vervoer van personen en vracht) valt onder de door het kabinet genoemde A-sectoren. Dat zijn sectoren die vrijwillig (deels) gesloten zijn en dus niet op last van de overheid. Bij het opstarten van deze sectoren is geen toestemming van de overheid vereist. De protocollen worden niet getoetst en het MCCB hoeft niet te besluiten voor deze protocollen. Wel kunnen de protocollen voorgelegd worden aan een hiervoor ingestelde werkgroep onder de crisisstructuur. Deze werkgroep toetst niet op medische bruikbaarheid, maar op volledigheid van het protocol en geeft daarover feedback. Bovenstaande geldt niet voor activiteiten in de luchtvaart die worden aangemerkt als contactberoepen. Een voorbeeld daarvan zijn de vliegopleidingen. Deze beroepen kunnen pas weer starten als daar een positief besluit van de overheid over is genomen op basis van het aangeleverde protocol of als de maatregelen anderszins versoepeld worden. Op dit moment vindt een analyse plaats op wat de nieuwe maatregelen van het kabinet betekenen voor de kleine luchtvaart.

### ***Werkzaamheden betrokken partijen***

DLV neemt een coördinerende rol op zich bij de uitvoering van de werkzaamheden. In drie (aanvankelijk twee) werkgroepen wordt uiteengezet wat verwacht wordt van de sector en welke bijdragen worden gevraagd. Hiervoor worden werkgroepopdrachten opgesteld als bijlage bij dit plan. Voor werkgroep Schiphol zijn de onderwerpen clean area, mondneusbescherming (in relatie tot andere modaliteiten) tevens aan de orde.

### ***Raakvlakken andere projecten***

Logistieke processen op luchthavens hebben raakvlakken met processen van andere sectoren. Zo is er voor luchtvaart bijvoorbeeld afstemming noodzakelijk met de protocollen van Wegvervoer en de distributiecentra (cargo processen) en de openbaar vervoer sector (NS station Schiphol). Voor het kantoorpersoneel van alle betrokken bedrijven in de luchtvaartsector geldt dat voor hen dezelfde maatregelen gelden als voor andere bedrijven in Nederland. Social distancing vindt in de kantoren plaats via de ARBO wetgeving van SZW.

## 3 Projectuitvoering

### ***Fasering***

Op 23 april zijn de eerste resultaten van de inspanningen van de sectorpartijen ontvangen. Deze zijn gebaseerd op de inzichten die tijdens de uitvraag met de sector zijn gedeeld. Dit materiaal is het startpunt voor een eerste invulling van de luchtvaartprotocollen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een standaard format. Gestreefd wordt om voor 1 juni een afgestemd NL Luchtvaartprotocol beschikbaar te hebben. Het staat partijen vrij om binnen de eigen verantwoordelijkheid en de geldende regelgeving maatregelen te nemen of te versoepelen. Het wordt sterk aangeraden daarbij de andere sectorpartijen en het ministerie te informeren.

### ***Producten***

Het luchtvaartprotocol bestaat uit drie deelprotocollen:

1. Deelprotocol Passagiersprocessen Schiphol en regionale luchthavens
2. Deelprotocol Kleine luchtvaart
3. Deelprotocol Caribisch Nederland

### ***Communicatie***

Het is van belang de protocollen te communiceren met belanghebbenden. Dat kunnen zijn (personeel van) betrokken organisaties, media, publiek, internationaal. Directie Communicatie van het ministerie van IenW verzorgt de interdepartementale afstemming van de communicatieboodschap. Tevens coördineert zij de toevoeging van bijdragen van communicatie en de afstemming met de woordvoering van betrokken organisaties. Eventueel afstemmen van de protocollen met vakbonden gebeurt door de deelnemende organisaties zelf.

### ***Internationale afstemming***

In internationaal verband wordt ook gewerkt aan protocollen voor het opstarten van de luchtvaart. Vanwege het level playing field, moet het Nederlandse luchtvaartprotocol grotendeels in overeenstemming zijn met wat er internationaal ontwikkeld wordt. Dat levert mogelijk spanning op, omdat de 1,5m samenleving een specifiek Nederlands aanpak betreft. Naast social distancing zullen er andere mitigerende maatregelen plaatsvinden. Het Nederlands protocol dient als een pakket aan mitigerende maatregelen internationaal afgestemd te worden om luchtvervoer mogelijk te maken.

De internationale afstemming kent tweeërlei doelen:

1. Enerzijds kan een snelle analyse van de plannen van de internationale partners belangrijke informatie zijn als input voor het Nederlandse Luchtvaartprotocol
2. Anderzijds is het belangrijk de Nederlandse aanpak internationaal te laten omarmen en ondersteunen en op die manier mogelijk internationaal beleid te beïnvloeden.

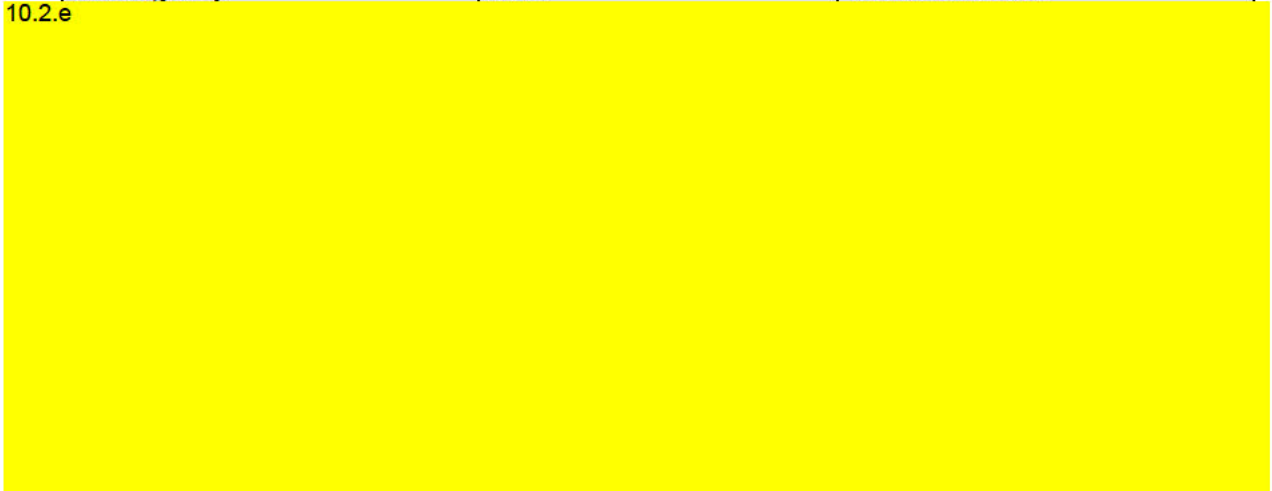


**Projectbeheersing**

Protocollen worden opgesteld in werkgroepen onder leiding van crisiscoördinatie Luchtvaart bij DLV. De vetgedrukte personen doen de werkgroepcoördinatie. De definitieve namenlijst wordt in dit PvA opgenomen zodra alle namen bekend zijn.

<b>Schiphol en regionaal</b>	<b>Kleine luchtvaart</b>	<b>Caribisch Nederland</b>
De deelnemers aan de werkgroepen zijn opgenomen in de opdrachtformulering van de werkgroepen. Deze opdrachtformuleringen maken deel uit van dit plan van aanpak.		
<b>Stuurgroep</b>	<b>DCO</b>	<b>Internationaal</b>

10.2.e



De werkgroepen leggen verantwoording af aan de stuurgroep. De stuurgroep vergadert wekelijks per webex en kan de frequentie aanpassen naar gelang nodig. De algemeen (crisis)coördinator faciliteert de afstemming tussen de werkgroepen en internationale ontwikkelingen. Daarnaast is crisiscoördinatie verantwoordelijk voor (inter)departementale afstemming van de protocollen en evt. instanties als het RIVM.

De werkgroepen zorgen zelf, indien van toepassing, voor afstemming met het internationale luchtvaartprotocol en met de aangrenzende sectorprotocollen, zoals openbaar vervoer, luchtverkeersleiding en vracht. Alle werkgroepen stemmen af met communicatie (DCO) om de communicatie naar passagiers, medewerkers, vakbonden, media en politiek te organiseren. Hierbij wordt samengewerkt met communicatie of woordvoering van de betrokken sectorpartijen of brancheorganisatie.

De werkgroep Passagiersprocessen kan onderverdeeld worden in een subwerkgroep Luchthavens en Luchtvaartmaatschappijen. Het proces tot boarding is vooral het domein van de luchthavens, terwijl het boarden en seating proces vooral door de gezamenlijke luchtvaartmaatschappijen behandeld wordt. Dit wordt door de werkgroep ingericht en in de werkgroep afgestemd.

Het is van belang dat het zorgvuldig doorlopen logistieke proces op de luchthaven ook aan boord wordt voorgezet. De operationele invulling door de luchtvaartmaatschappijen kan binnen de contouren van dit protocol afzonderlijk worden ingevuld.



**Tijd**

De Stuurgroep vergadert wekelijks en wordt ondersteund door een secretaris. De secretaris verzorgt de uitnodigingen voor de vergadering en de beknopte verslaglegging. De werkgroepleden vergaderen zo vaak als nodig. De werkgroep coördinatoren verzorgen de uitnodigingen voor de vergaderingen. De werkgroepen wijzen zelf een secretaris aan en verzorgen het schrijven van het document.

Week	Element	Onderwerpen
18 (vanaf 27 april)	Crisiscoördinatie	Plan van Aanpak en uitnodigingen SG
19	SG #1 en WG	Vaststellen PvA, screening
20	SG #2 en WG	Monitoring, escalatie, werkzaamheden
21	WG	Concept protocollen (geen Stuurgroep ivm Hemelvaart)
22 (tot 30 mei)	SG #3 en WG	Vaststellen NL Luchtvaartprotocol

**Samenwerken**

Samenwerking vindt plaats door bilaterale afstemming en werkgroepsessies via webex. De werkgroepsessies worden ingepland door de coördinator.

**Risicoanalyse**

Risico	Kans	Mitigerende maatregel
Onvoldoende duidelijkheid bij coördinatoren over opdracht	Klein	Afstemming binnen en buiten departement met o.a. DGMO, VWS, EZK, DCC
Onvoldoende capaciteit of urgentie bij de werkgroepleden	Middel	Coördinerende rol van DLV, communicatie en informatie, plannen van bijeenkomsten
Luchtvaart start eerder op dan protocollen gereed zijn	Klein/middel	Klein: Airlines kunnen in beginsel vliegen. Aanbod van passagiers wordt de komende weken laag ingeschat. Middel: General aviation laaghangend fruit, zodat economische schade mee valt.
Internationaal worden andere keuzes gemaakt	Klein/middel	Luchthavens: 1,5m is een specifiek NL maatregel. Airlines: hoewel het RIVM advies over noodzaak 1,5m maatregel aan boord komt overeen met internationaal gebruik is de 1,5m maatregel een onderdeel van een combinatie van mitigerende maatregelen in de luchtvaart die als geheel internationaal geaccepteerd moeten worden.

10.2.e

**- DGLM**

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

Geachte werkgroepleden,

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

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

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

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

Groet,  
 10.2.e

---

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

Geachte werkgroepleden,

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

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

Tot straks.

Gr.  
10.2.e

10.2.e

10.2.e

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

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

.....  
M +31 6 10.2.e  
10.2.e [@minienm.nl](mailto:10.2.e@minienm.nl)  
[www.government.nl](http://www.government.nl)

 [Luchtvaartindetoeekomst.nl](http://Luchtvaartindetoeekomst.nl)

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

---

Beste leden van de stuurgroep,

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

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

-

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

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

Met vriendelijke groet,

10.2.e  
10.2.e

.....  
**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

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

.....  
 T 06 10.2.e

@minienw.nl