

BestuurskernProject Schiphol
Cluster A**Contactpersoon**

10.2.e

M +31(0)6 10.2.e

minienw.nl

Datum

4 juni 2020

verslag

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

1. Opening en introductie

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

2. Verslag van voorgaande Stuurgroep (bijlage 1)

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

3. Vaststellen agenda

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

3a. Nationale ontwikkelingen

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

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

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

Bestuurskern
Project Schiphol
Cluster A

Datum
4 juni 2020

4. Update internationale ontwikkelingen

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

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

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

5. Toelichting stand van zaken Luchthavens en luchtvaartmaatschappijen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Uit de discussie volgt een drietal acties:

- IenW en VWS hebben het RIVM gevraagd het protocol te checken en zullen de reactie terugleggen bij de sectorpartijen. Hopelijk lukt dat nog deze week **(Actie IenW en VWS)**

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

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

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

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

6. Toelichting stand van zaken juridisch

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

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

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

7. Communicatieboodschap

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

8. Planning vervolgstappen

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

Bestuurskern
Project Schiphol
Cluster A

Datum
4 juni 2020

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

- 9. Rondvraag**
Geen punten.

- 10. Sluiting**

Bestuurskern
Project Schiphol
Cluster A

Datum
4 juni 2020