

**To:** (10)(2e) - DGLM[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e) DGLM[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e) - BSK[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e) @twente-airport.nl[(10)(2e) @twente-airport.nl]; (10)(2e) BARIN SecretaryGeneral[(10)(2e) @barin.nl]; (10)(2e) @haarlemmermeer.nl[(10)(2e) @haarlemmermeer.nl]; (10)(2e) - BD/PLR[(10)(2e) @nctv.minjenv.nl]; (10)(2e) @eindhovenairport.nl[(10)(2e) @eindhovenairport.nl]; (10)(2e) @schiphol.nl[(10)(2e) @schiphol.nl]; (10)(2e) @nctv.minjenv.nl[(10)(2e) @nctv.minjenv.nl]; (10)(2e) @transavia.com[(10)(2e) @schiphol.nl]; (10)(2e) @schiphol.nl[(10)(2e) @schiphol.nl]; (10)(2e) @minvws.nl[(10)(2e) @minvws.nl]; (10)(2e) @minvws.nl[(10)(2e) @minvws.nl]; (10)(2e) @acn.nl[(10)(2e) @acn.nl]; (10)(2e) SPLAV - KLM[(10)(2e) @klm.com]; (10)(2e) @schiphol.nl[(10)(2e) @schiphol.nl]; (10)(2e) @minvws.nl[(10)(2e) @minvws.nl]

**Cc:** (10)(2e) - DGB[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e) DGM[(10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e) @minvws.nl[(10)(2e) @minvws.nl]; (10)(2e) @lvnl.nl[(10)(2e) @lvnl.nl]; (10)(2e) @aopa.nl[(10)(2e) @aopa.nl]; (10)(2e) @schiphol.nl[(10)(2e) @schiphol.nl]; (10)(2e) @easyjet.com[(10)(2e) @easyjet.com]; (10)(2e) @belastingdienst.nl[(10)(2e) @belastingdienst.nl]; (10)(2e) @belastingdienst.nl[(10)(2e) @belastingdienst.nl]; (10)(2e) @belastingdienst.nl[(10)(2e) @belastingdienst.nl]; (10)(2e) @tui.nl[(10)(2e) @tui.nl]; (10)(2e) - ILT[(10)(2e) @ILT.nl]; (10)(2e) SPLAV - KLM[(10)(2e) @klm.com]; (10)(2e) @knvvl.nl[(10)(2e) @knvvl.nl]; (10)(2e) @knvvl.nl[(10)(2e) @knvvl.nl]; (10)(2e) @minvws.nl[(10)(2e) @minvws.nl]

**From:** (10)(2e)

**Sent:** Thur 8/27/2020 8:13:18 AM

**Subject:** RE: 2 Vragen waarvan 1 spoed: betreft uitzondering categorieën

**Received:** Thur 8/27/2020 8:13:24 AM

Goedemorgen (10)(2e)

Onderstaand een reactie namens de sector op vraag 2.

*Naar aanleiding van de uitvraag van het ministerie van IenW over de uitzonderingscategorieën die gelden bij de huidige inreisbeperking voor Nederland, hebben de aangesloten sectorpartijen op 25 augustus gezamenlijk overleg gehad. Tijdens dit overleg is met name gekeken naar de punten waar de sectorpartijen tegenaan lopen in de uitvoering van de controle op de juiste documentatie van passagiers.*

*In eerste instantie stellen de sectorpartijen met elkaar vast dat de verantwoordelijkheid voor het wel of niet mogen toelaten van een passagier in Nederland bij de Koninklijke Marechaussee (KMar) ligt. De KMar is immers belast met de uitvoering van de grensbewaking. Als Luchtvaartmaatschappijen binnen de sector handelen wij op dit moment naar eer en geweten in het acceptatieproces van de passagiers aan boord van onze luchtvaartuigen. De vanuit de sector vertegenwoordigde luchtvaartmaatschappijen vallen 2 dingen op:*

- 1. er zijn passagiers die op voorhand **zekerheid** willen en via de luchtvaartmaatschappij zorgen voor een bevestiging van de KMar dat [ze mogen inreizen/ dat ze aan boord mogen van onze luchtvaartuigen].*
- 2. Er zijn ook passagiers die **geen zekerheid** willen, niets op voorhand regelen en dus de gok wagen om aan boord te worden toegelaten door ons afhandelingspersoneel.*

*Wij constateren met elkaar dat het op dit moment een lappendeken van Covid-19 regels en richtlijnen is, vanuit verschillende landen en internationale overheden. Zo ook binnen het eens zo eenduidige Schengen gebied, alsmede Europa. Voor het ene land behoort een passagier met bepaalde kenmerken wel tot een uitzonderingscategorie, voor het andere land weer niet. Deze situatie is onhoudbaar. De sector pleit ervoor en verzoekt de Nederlandse overheid hierbij dan ook vriendelijk, doch dringend, om op (korte) termijn en in ieder geval op Schengen en Europees niveau tot meer standaardisatie en harmonisatie te komen ten aanzien van de Covid-19 regels.*

*Controle op de nationaliteit van een passagier is relatief eenvoudig in te richten. De sector kan waar nodig de reserveringssystemen hierop aanpassen. Controle op de uitzonderingscategorieën is echter onmogelijk. Omdat dit praktisch niet in te richten is in onze reserveringssystemen. Het gevolg hiervan is dat de controle van het wel of niet mogen reizen pas kan plaatsvinden op het moment dat de passagier zich bij de luchtvaartmaatschappij op de luchthaven meldt. Hierbij geldt dat de bemensing van luchtvaartmaatschappijpersoneel in het proces een voorwaarde is om een dergelijke controle uit te kunnen voeren. Het is immers in de meeste gevallen niet mogelijk om een passagier eerder in het digitale proces af te vangen. Dit geldt ook voor de self service check-in devices op de luchthavens. De druk van de controle komt daarom op deze wijze te liggen op het tijd kritische instaproces.*

*Het is daarnaast enorm complex en tijdrovend om vast te stellen of een passagier daadwerkelijk naar Nederland af mag reizen of niet. De complexiteit ligt voornamelijk bij de wijze van vaststellen of de passagier mag reizen. Er wordt momenteel namelijk geen eenduidige methode of bewijsvoering voorgeschreven vanuit de Nederlandse overheid. Deze complexiteit*

resulteert in een enorm tijdrovende exercitie binnen het tijd kritische afhandelingsproces, waar momenteel al extra druk op ligt vanwege alle relevante na te leven COVID-19 gerelateerde maatregelen. Het zou de sector (waarvan de luchtvaartmaatschappijen in het bijzonder) enorm helpen als het voor elke passagier die zich aandient in het afhandelingsproces direct duidelijk is of hij/zij mag reizen.

De sector acht het wenselijk dat er vanuit de Nederlandse overheid heldere regels tot stand komen. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan:

1. Duidelijkheid over de wijze waarop de passagier kan aantonen dat hij of zij tot een uitzonderingscategorie behoort om Nederland te mogen betreden. Daarnaast ook of een passagier op grond van toelatingseisen (meestal voorzien van documentatie verstrekt door ambassades of politie) van een ander Schengen land mag doorreizen in geval van transit.
2. Het ontwikkelen van een standaard formulier waarin de onderbouwing moet worden gegeven voor de uitzonderingscategorie;
3. Inrichten van een digitaal proces waarin je als reiziger een onderbouwing levert voor de uitzonderingscategorie. Vanuit de KMar / NL overheid komt er dan een akkoord om te mogen reizen. Uiteraard heeft deze laatste methode de sector haar sterke voorkeur. Dit elimineert namelijk in hoge mate de complexiteit en tijdrovende effort binnen het tijd kritische afhandelingsproces. Daarnaast kan een dergelijke efficiënte (en effectieve) methodiek voorkomen dat een passagier die niet mag reizen op basis van een uitzonderingscategorie, niet zal afreizen naar de betreffende luchthaven.

Mochten er nog vragen zijn nav bovenstaand dan horen wij dat uiteraard graag.

Met vriendelijke groet / With kind regards,

(10)(2e) Director External Affairs & Projects

**corendon.**

Corendon Dutch Airlines B.V.

Postbus 349

1170 AH Badhoevedorp

(10)(2e) (10)(2e) (10)(2e) (10)(2e)  
(10)(2e) (10)(2e) (10)(2e) (10)(2e)

Email: (10)(2e) @corendon.nl



[www.corendon.nl](http://www.corendon.nl)

Think before you print! Do you really need to print this e-mail? Save energy and paper.

Van: (10)(2e) - DGLM <(10)(2e)@minienw.nl>

Verzonden: donderdag 20 augustus 2020 18:07

Aan: (10)(2e) <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - BSK <(10)(2e)@minienw.nl>;  
(10)(2e) @twente-airport.nl <(10)(2e)@twente-airport.nl>; (10)(2e) BARIN Secretary General  
<(10)(2e)@barin.nl>; (10)(2e) @corendon.nl; (10)(2e) @haarlemmermeer.nl;  
(10)(2e) BD/PLR <(10)(2e)@nctv.minjenv.nl>; (10)(2e) @eindhovenairport.nl; (10)(2e) @schiphol.nl;  
(10)(2e) @nctv.minjenv.nl; (10)(2e) <(10)(2e)@transavia.com>; (10)(2e) @schiphol.nl; (10)(2e) .  
<(10)(2e)@minvws.nl>; (10)(2e) <(10)(2e)@minvws.nl>; (10)(2e) <(10)(2e)@schiphol.nl>;  
(10)(2e)@schiphol.nl; (10)(2e) <(10)(2e)@acn.nl>; (10)(2e) SPLAV - KLM <(10)(2e)@klm.com>;  
Vitalis, Patricia <(10)(2e)@schiphol.nl>; (10)(2e) <(10)(2e)@minvws.nl>

CC: (10)(2e) - DGB <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMI  
<(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) <(10)(2e)@minvws.nl>; (10)(2e) @lvnl.nl'  
<(10)(2e)@lvnl.nl>; (10)(2e) @aopa.nl; (10)(2e) @schiphol.nl; (10)(2e) <(10)(2e)@easyjet.com>;  
(10)(2e)@belastingdienst.nl; (10)(2e) @belastingdienst.nl; (10)(2e) @belastingdienst.nl; (10)(2e)  
<(10)(2e)@tui.nl>; (10)(2e) - ILT <(10)(2e)@iLenT.nl>; (10)(2e) (SPLAV) - KLM  
<(10)(2e)@klm.com>; (10)(2e) @knvvl.nl; (10)(2e) <(10)(2e)@minvws.nl>

Onderwerp: 2 Vragen waarvan 1 spoed: betreft uitzondering categorieën

Beste leden Stuurgroep,

Er zijn 2 vragen die ik graag bij jullie wil neerleggen (die vanmorgen nog niet bekend waren).

1. Er is een onderzoek gaande naar de uitbreiding van uitzonderingscategorieën reizigers die niet onder het inreisverbod vallen. De uitzondering betreft hier een uitbreiding van zakenmensen en sporters, uiteraard wanneer ze voldoen aan bepaalde criteria.

Kort na het weekend wordt hierover verder gesproken, mede met de input vanuit de luchtvaartsector.

Vraag: Wanneer deze groepen aan de hand van een formeel document kunnen aantonen dat ze bij een uitzondering horen; wat betekent dat voor jullie operatie. Voorzie je problemen of heb je iets nodig om dit goed in te regelen, dan horen wij dat graag.

2. Hieraan raakt de volgende vraag die ook meer evaluerend is bedoeld:

Kunnen de luchtvaartmaatschappijen/ luchthavens aangeven tegen welke zaken zij aanlopen m.b.t. de uitzonderingscategorieën? Daarbij gaat het niet zozeer om de landen, maar het heeft betrekking op bijv. grond-, cabinepersoneel (waar lopen zij tegenaan), etc.

Mocht je geen bemoeienis/belang hebben dan is reageren uiteraard niet nodig.

Indien je wilt reageren dan aub voor:

- vraag 1: morgen (vrijdag) 17.00 uur
- vraag 2: donderdag 27 augustus 12.00 uur

Bijvoorbeeld dank!

Met vriendelijke groet,

(10)(2e) (10)(2e)

Directie Luchtvaart

Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag

Postbus 20951 | 2500 BD Den Haag | [www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl)

Secretaresse:

(10)(2e) (10)(2e) @minienw.nl



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

Van: (10)(2e) <(10)(2e)@minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 18 augustus 2020 20:45

Aan: (10)(2e) - BSK <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e)@twente-airport.nl <(10)(2e)@twente-airport.nl>; (10)(2e) BARIN Secretary General <(10)(2e)@barin.nl>; (10)(2e)@corendon.nl;  
(10)(2e)@haarlemmermeer.nl; (10)(2e) - BD/PLR <(10)(2e)@nctv.minjenv.nl>;  
(10)(2e)@eindhovenairport.nl; (10)(2e)@schiphol.nl; (10)(2e)@nctv.minjenv.nl (10)(2e)  
<(10)(2e)@transavia.com>; (10)(2e)@schiphol.nl; (10)(2e) <(10)(2e)@minvws.nl>; (10)(2e)  
<(10)(2e)@minvws.nl>; (10)(2e) (10)(2e)@schiphol.nl; (10)(2e)@schiphol.nl; (10)(2e)@acn.nl  
<(10)(2e)@acn.nl>; (10)(2e) (10)(2e)@klm.com>; (10)(2e) (10)(2e)@schiphol.nl;>  
(10)(2e) <(10)(2e)@minvws.nl>  
CC: (10)(2e) - DGB <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMI  
<(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) <(10)(2e)@minvws.nl>; (10)(2e)@lvn.nl  
<(10)(2e)@lvn.nl>; (10)(2e)@aopa.nl; (10)(2e)@schiphol.nl; (10)(2e) - DGLM  
<(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e)@easyJet.com; (10)(2e)@belastingdienst.nl; (10)(2e)@belastingdienst.nl;  
(10)(2e)@belastingdienst.nl; (10)(2e)@tui.nl; (10)(2e) - ILT  
<(10)(2e)@Lent.nl>; (10)(2e) (SPLAV) - KLM <(10)(2e)@klm.com>; (10)(2e)@knvvl.nl; (10)(2e)  
(10)(2e) <(10)(2e)@minvws.nl>

Onderwerp: Agenda en stukken stuurgroep VGL 20 augustus

Beste leden van de stuurgroep,

Hierbij ontvangen jullie de agenda voor de vergadering van de stuurgroep VGL van 6 augustus 2020. In de bijlage ook het verslag van de vorige vergadering.

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

Senior beleidsmedewerker

.....  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag  
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag  
.....

(10)(2e)  
(10)(2e) @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.