

werkgroep.

o *Voldoende coördinatie en communicatie mechanismen*

- De CIE pleit voor goede coördinatie en communicatiestructuren tussen sectoren/overheden/andere lidstaten. De LS dienen elkaar en de CIE op de hoogte te brengen alvorens zij maatregelen nemen die zijn gericht op het herstel van de toerismesector. Tevens wordt er gepleit voor goede (lokale) informatievoorziening voor zowel de toerist als de toerismebedrijven. Ook hier is vanuit NL aandacht voor privacy maar ook voor de haalbaarheid van informatieverstrekking tot op het niveau van de individuele toerist.
- In de richtsnoeren voor de gezondheidsprotocollen voor de toerismesector zijn vrij algemene standaarden ("social distancing", hygiëne, informatievoorziening, bestemmingspreventie, etc.) opgenomen voor de sector. NL wil zo veel mogelijk i.s.m. de sector de standaarden bepalen en deze richtsnoeren kunnen daarbij richtinggevend zijn en/of als input dienen. Voorkomen moet worden dat deze richtsnoeren de vorm krijgen van verplichte certificaten.
 - De CIE moedigt LS aan deze richtsnoeren te delen met alle belanghebbenden in de toerismesector en met regionale en lokale autoriteiten. Tevens zal de CIE deze richtsnoeren als basis nemen voor het verder monitoren en coördineren van een coherente aanpak van infectie preventie en controlemaatregelen in de toerismesector.

Ad C.

Mededeling: Coordinated approach for the lifting of internal border controls and restoring freedom of movement

- Mededeling bevat een aantal positieve elementen: doel is terugkeer naar open Schengen, geleidelijke afbouw, coördinatie met buurlanden, op basis van objectieve criteria waarin gezondheidsoverwegingen voor op staan. Het ontbreekt echter wel aan de notie dat rekening gehouden moet worden met de effecten op de migratiesituatie (zowel terugkeer als Dublin-overdrachten zijn stilgevallen, waarmee risico op secundaire migratie groter wordt als grenzen open gaan). Daarnaast is de vermelding van alternatieven voor interne grenscontroles mager. De Mededeling vermeldt dat in dit kader dat systematische controles vervangen zouden kunnen worden door risk based management-controles maar werkt dit volstrekt niet uit. In Nederland maken wij hiervoor gebruik van @migo boras aan de grens met indicatoren van de Kmar voor mobiel toezicht.
- Qua governance is het, vanwege het belang van een integrale benadering, positief dat IPCR wordt genoemd als gremium waar dit besproken wordt. De Mededeling vermeldt dat de IPCR aanbevelingen op kan stellen en dat CIE de proportionaliteit zal beoordelen en eventueel zal verzoeken tot opheffing. Deze peer-to-peer advisering (IPCR aanbevelingen) en CIE stellingname liggen politiek wel gevoelig gezien de discussie over de interne grenscontroles van (10)(2a) sinds 2015 ikv terrorisme/migratiedruk in de Raad die de CIE steeds oogluikend heeft toegestaan. Verder wordt nu een grote rol gegeven aan de ECDC bij guidance over reizen.

Ad D.

Richtsnoeren herstel vervoersdiensten en connectiviteit

- Zoals aangekondigd tijdens de VTC Transport op 29 april 2020 en op verzoek van groot aantal lidstaten inclusief Nederland, brengt COM als onderdeel van het "Toerismepakket" richtsnoeren – een 'gemeenschappelijk kader' - uit voor het weer veilig opstarten en herstellen van vervoersdiensten en connectiviteit binnen en tussen lidstaten, die ook toepasbaar zijn op diensten met derde landen.
- De mededeling geeft algemene richtsnoeren voor lidstaten, gericht op gecoördineerd weer opstarten van het (grensoverschrijdende) vervoer en het wederzijds accepteren van elkaars maatregelen en algemene richtsnoeren, gericht op vervoers- en aanverwante bedrijven voor het veilig herstellen van capaciteit in een Corona samenleving.
- Veel gesuggereerde maatregelen zijn daarbij heel concreet en richten zich op welke ingang van een bus de passagiers moeten nemen, het weghalen van banken en tafels in terminals en welke sanitaire maatregelen men zou moeten nemen (mondkapjes, schoonmaken).
- Naast algemene richtsnoeren zijn er specifieke richtsnoeren per modaliteit (luchtvaart, wegvervoer, spoorvervoer, vervoer over water en stedelijke mobiliteit).
- De verschillende sectorale internationale organisaties worden genoemd bij de verdere uitwerking van maatregelen, alsmede de noodzaak van nauwe samenwerking met de gezondheidsautoriteiten en met andere actoren, waarbij de rechten en plichten van iedere actor duidelijk gedefinieerd moet worden. De extra kosten van dit alles worden alleen genoemd bij stedelijke mobiliteit: die zouden meegenomen kunnen worden in de openbare dienstcontracten.
- Op gebied van luchtvaart zal ook EASA een duid in het zakje doen door meer gedetailleerde maatregelen uit te werken (ook

- in de vorm van aanbevelingen) voor het weer opstarten van passagiersvervoer.
- De mededeling lijkt een flink aantal concrete handvatten te bieden voor het weer opgang krijgen van de mobiliteit maar implementatie zal een flinke inspanning – inclusief een financiële - van alle betrokkenen vragen.

Ad E.

Aanbevelingen voor vouchers

- De Commissie doet aanbevelingen voor de uitgifte van vouchers door reisbureaus, luchtvaartmaatschappijen, veer- en cruisediensten. Uiteraard is dit niet waar een flink aantal lidstaten om gevraagd heeft voor bijvoorbeeld uitgifte van vouchers in de luchtvaartsector (12 lidstaten waaronder NL vroegen de Commissie om een tijdelijke aanpassing van het EU acquis om luchtvaartmaatschappijen de keuze te geven tussen uitgifte van vouchers of terugbetaling van de ticketprijs binnen de daarvoor staande termijn).
- De huidige aanbevelingen bevestigen dat die keuze niet bij luchtvaartmaatschappijen mag liggen maar een bevoegdheid is en blijft van de passagiers. De passagier moet daarom in elk geval de mogelijkheid hebben om de ticketprijs bij annulering binnen 7 dagen teruggestort te krijgen.
- Lichtpunt is dat enkele van de NL suggesties door de CIE overgenomen zijn (insolventiebescherming, flexibiliteit gebruik van vouchers). In DH wordt nagedacht over eventuele vervolgstappen op dit onderwerp. Voorsnog houdt DH de boot (vliegtuig/KLM) af.