

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

Richtsnoeren betreffende het geleidelijke herstel van het vervoer en de connectiviteit – COVID-19

(2020/C 169/02)

I. Inleiding

1. De uitbraak van COVID-19 heeft een grote impact op het vervoer en de connectiviteit in de EU. De maatregelen om de uitbraak in te dammen hebben de vervoersactiviteit drastisch doen dalen, met name in het passagiersvervoer ⁽¹⁾. Mede dankzij de collectieve inspanningen van de EU om ervoor te zorgen dat het goederenvervoer blijft functioneren, is het goederenvervoer minder zwaar getroffen, hoewel de terugval van de economische activiteit en de onderbreking van de bevoorradingsketens ook voor een daling hebben gezorgd.
2. De Commissie heeft een leidraad voor de beperking van niet-essentiële reizen naar de EU ⁽²⁾ opgesteld en specifieke maatregelen genomen op het gebied van vervoer, o.a. richtsnoeren voor grensbeheersmaatregelen ⁽³⁾, de invoering van green lanes voor het goederenvervoer ⁽⁴⁾, maatregelen om de luchtvrachtactiviteiten ⁽⁵⁾ te faciliteren en richtsnoeren betreffende zeevarenden, passagiers en andere personen aan boord van schepen ⁽⁶⁾. De Commissie heeft richtsnoeren gegeven over de beste manier om werknemers en passagiers te beschermen en tegelijkertijd het goederenvervoer te handhaven.
3. Zolang de beperkingen op het verkeer van personen van kracht zijn en de kans reëel blijft dat ook het goederenvervoer daar de gevolgen van ondervindt, worden de maatregelen en aanbevelingen inzake het vrije verkeer van goederen en werknemers die een cruciaal beroep uitoefenen ⁽⁷⁾ alsmede inzake de doorreis en repatriëring van passagiers en bemanningsleden consequent en op gecoördineerde wijze door alle lidstaten toegepast. De lidstaten moeten gebruik blijven maken van het door de Commissie gecoördineerde netwerk van nationale COVID-19-contactpunten voor vervoer.
4. Aangezien de situatie op het gebied van de volksgezondheid begint te verbeteren, is het belangrijk het vervoersaanbod en de connectiviteit geleidelijk te herstellen binnen de grenzen van de epidemiologische omstandigheden. Beide zijn immers cruciaal voor de EU- en wereldeconomie, en voor belangrijke delen van het dagelijks leven van de Europese burgers.
5. Op 15 april 2020 heeft de Europese Commissie, in samenwerking met de voorzitter van de Europese Raad, een gezamenlijk Europees stappenplan ⁽⁸⁾ met aanbevelingen voor de opheffing van de inperkingsmaatregelen in verband met COVID-19 voorgesteld. In het gezamenlijk Europees stappenplan werd aangekondigd dat de Commissie ook "meer gedetailleerde richtsnoeren [zou] opstellen over de manier waarop de vervoerdiensten, de connectiviteit en het vrije verkeer geleidelijk kunnen worden hersteld zodra de gezondheidssituatie dit toelaat, mede met het oog op de planning van reizen tijdens de zomervakantie".

⁽¹⁾ Ten opzichte van een jaar geleden daalde het luchtverkeer met ongeveer 90 % (bron: Eurocontrol), het langeafstandsverkeer per spoor met 85 % en het regionaal en voorstedelijk spoorvervoer met 80 %. Het internationaal spoorvervoer viel bijna volledig stil (bron: CER), terwijl het vervoer per schip of cruiseschip medio april meer dan 90 % onder het niveau van vorig jaar lag (bron: EMSA).

⁽²⁾ COM(2020) 115 final, COM(2020) 148 final, en C(2020) 2050 final (PB C 102I van 30.3.2020, blz. 12).

⁽³⁾ C(2020) 1753 final (PB C 86I van 16.3.2020, blz. 1).

⁽⁴⁾ C(2020) 1897 final (PB C 96I van 24.3.2020, blz. 1).

⁽⁵⁾ C(2020) 2010 final (PB C 100I van 27.3.2020, blz. 1).

⁽⁶⁾ C(2020) 3100 final (PB C 119 van 14.4.2020, blz. 1).

⁽⁷⁾ C(2020) 2051 final (PB C 102I van 30.3.2020, blz. 12).

⁽⁸⁾ Gezamenlijk Europees stappenplan voor de opheffing van de inperkingsmaatregelen in verband met COVID-19 (PB C 126 van 17.4.2020, blz. 1).

6. De gezondheid van de burgers, waaronder werknemers in het vervoer en passagiers, blijft de eerste prioriteit. Er moet bijzondere aandacht worden besteed aan kwetsbare bevolkingsgroepen, zoals ouderen en mensen met onderliggende medische aandoeningen, met volledige eerbiediging van hun privacy. De versoepeling van de reis- en operationele beperkingen moet daarom geleidelijk gebeuren om de gezondheid te beschermen en ervoor te zorgen dat de vervoerssystemen en -diensten en andere gerelateerde systemen (bv. controles aan de buitengrenzen) kunnen worden aangepast aan hogere passagiers- en goederenvolumes. Dit moet ondersteund worden door permanent geactualiseerde communicatiecampagnes zodat reizigers met volledige kennis van de situatie kunnen plannen en handelen en zich bewust zijn van hun individuele verantwoordelijkheid voor het volgen van de gezondheidsaanbevelingen tijdens het reizen.
7. Het geleidelijk herstel van vervoersdiensten en de connectiviteit zal volledig afhangen van het beleid inzake reisbeperkingen, van epidemiologische beoordelingen en van het medisch advies van deskundigen inzake de noodzakelijke gezondheids- en sanitaire beschermings- en voorzorgsmaatregelen. Deze EU-richtsnoeren voor het herstel van het vervoer en de connectiviteit doen derhalve geen afbreuk aan die beleidslijnen; zij moeten daarop worden afgestemd en op coherente wijze worden uitgevoerd in het kader van het gezamenlijk Europees stappenplan.
8. Zij bieden een gemeenschappelijk kader voor ondersteuning van autoriteiten, belanghebbenden, sociale partners en ondernemingen in de vervoerssector tijdens het geleidelijke herstel van de connectiviteit. De richtsnoeren bestaan uit algemene beginselen voor alle vervoersdiensten en specifieke aanbevelingen, die vanuit praktisch en realistisch oogpunt zijn afgestemd op de specifieke kenmerken van de verschillende vervoerswijzen. Zij zijn bedoeld als leidraad voor het geleidelijke herstel van de vervoersdiensten, de connectiviteit en het vrij verkeer zodra de gezondheidssituatie dat toelaat en met oog voor de bescherming van de gezondheid van werknemers en passagiers. Zij moeten worden toegepast voor vervoer binnen en tussen de lidstaten. Gezien de grensoverschrijdende aard van vervoer moeten deze richtsnoeren ook op adequate wijze worden toegepast op vervoersdiensten tussen lidstaten en niet-EU-landen, zodra de epidemiologische situatie dat mogelijk maakt.
9. De uitbraak van COVID-19 treft de hele EU, maar de impact verschilt van lidstaat tot lidstaat en tussen regio's en gebieden. De lidstaten en de instellingen en agentschappen van de EU moeten nauw samenwerken om de connectiviteit in de hele EU te herstellen op een manier die voor alle betrokkenen veilig is en om het vertrouwen van het publiek in het vervoer te herstellen. Net als voor elke andere activiteit, is een volledig risicoloze omgeving voor reizen niet haalbaar, maar de risico's moeten gedurende de hele duur van de uitbraak zoveel mogelijk worden beperkt. Totdat er een doeltreffend vaccin is ontwikkeld en op grote schaal beschikbaar is, blijft er een risico bestaan op een tweede golf van infecties of clusters van uitbraken. Daarom moeten er adequate plannen voor de eventuele herinvoering van maatregelen worden vastgesteld.
10. Gezien de wereldwijde omvang van de uitbraak van COVID-19 en het internationale karakter van vervoersdiensten, is een kader voor wederzijdse aanvaarding van de situatie op het gebied van de volksgezondheid en van de bestaande maatregelen tussen landen, regio's en gebieden, ook tussen de lidstaten onderling en tussen de EU en derde landen, onontbeerlijk voor een geleidelijk, tijdig en veilig herstel van de Europese en mondiale vervoerssystemen. In deze context moeten de bevoegde autoriteiten in de EU zoveel mogelijk samenwerken met derde landen en sectorale internationale organisaties^(*). Maatregelen moeten, wat hun doelstellingen en effecten betreft, daarom zoveel mogelijk op elkaar worden afgestemd en als gelijkwaardig worden aanvaard.
11. Zoals vermeld in het gezamenlijk Europees stappenplan, zijn deze richtsnoeren ook relevant met het oog op het zomervakantie seizoen en de planning van reizen in die context. Toerisme is een belangrijke sector van de Europese economie en is inherent gekoppeld aan vervoer en reizen. De beschikbaarheid van personenvervoersdiensten is daarbij een fundamentele voorwaarde. Daarom is het tijdig herstellen van een adequate connectiviteit van cruciaal belang voor een geleidelijk herstel van het toerisme.

(*) Zoals de Internationale Maritieme Organisatie, de Internationale Arbeidsorganisatie, de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, het permanent secretariaat van de Vervoersgemeenschap, enz.

II. Beginselen voor een veilig en geleidelijk herstel van het personenvervoer

a) Algemene beginselen voor het herstellen van de connectiviteit

12. Het geleidelijke herstel van alle soorten vervoer verdient prioriteit, onder voorbehoud van de effectieve invoering van evenredige en doeltreffende maatregelen om de gezondheid van werknemers en passagiers in de vervoerssector te beschermen. Die maatregelen moeten in overeenstemming zijn met de algemene criteria, beginselen en aanbevelingen van het gezamenlijk Europees stappenplan, in het bijzonder in verband met de epidemiologische situatie en het beleid inzake grenscontroles en de reis- en mobiliteitsbeperkingen.
13. De looptijd en het toepassingsgebied van maatregelen die het vervoer kunnen beperken, alsmede van gezondheidsgerichte beschermings- en preventiemaatregelen, moeten derhalve beperkt blijven tot wat nodig is om de volksgezondheid te beschermen. Alle maatregelen moeten niet alleen evenredig maar ook transparant, niet discriminerend, relevant en modusspecifiek zijn, naar behoren worden gemotiveerd en ze mogen de concurrentie op de interne markt niet verstoren. De lidstaten moeten ervoor zorgen dat de maatregelen in overeenstemming zijn met de staatssteunregels en alle andere elementen van het EU-recht.
14. De maatregelen moeten voortdurend worden gemonitord zodat ze, in voorkomend geval, kunnen worden geëvalueerd en aangepast, rekening houdend met alle relevante kennis en overwegingen, om evenredig te blijven met het niveau dat op een bepaald moment vereist is in het licht van de volksgezondheidstoestand. Naarmate nieuwe en efficiëntere oplossingen beschikbaar komen, moet de invoering daarvan prioriteit krijgen, zodat minder efficiënte of meer belastende maatregelen kunnen worden opgeheven. Het beginsel van de kosteneffectiviteit moet in acht worden genomen. Als er verschillende opties beschikbaar zijn om vergelijkbare effecten te bereiken op het gebied van de gezondheid van werknemers en passagiers in de vervoerssector moet de voorkeur worden gegeven aan de goedkoopste optie.
15. Om de volledige werking van de interne markt, de grensoverschrijdende verlening van vervoersdiensten, de volledige doeltreffendheid van gezondheidsmaatregelen en het vertrouwen van het publiek te beschermen en te herstellen, moeten de lidstaten op een gecoördineerde wijze handelen en samenwerken. De lidstaten moeten beslissingen over de eventuele opheffing van de COVID-19-gerelateerde reisbeperkingen nemen op basis van de richtsnoeren van de Commissie van 13 mei 2020 inzake de binnengrenzen⁽¹⁰⁾. Zij moeten aan de Commissie en aan alle lidstaten worden meegedeeld. De Commissie is bereid de opheffing van de beperkingen en het herstel van het vervoer te coördineren via het netwerk van nationale contactpunten.
16. Dit vereist ook coördinatie met de buurlanden van de Unie en met verderaf gelegen landen. De coördinatiekanalen zijn al uitgebreid, bijvoorbeeld in de Westelijke Balkan, met de respectieve nationale autoriteiten die nauw samenwerken met het EU-netwerk van nationale vervoerscontactpunten. De gedeelde doelstelling is de beschikbaarheid van vervoersdiensten en connectiviteit te waarborgen.
17. Overeenkomstig de hierboven genoemde beginselen dat maatregelen evenredig en modusspecifiek moeten zijn, moet worden gekozen voor veilige mobiliteitsopties in plaats van algemene verbodsmaatregelen die tot de verlamming van het vervoer in de EU leiden. Een voorbeeld is een intensievere en frequentere reiniging, ontsmetting en passende ventilatie van vervoersknooppunten en voertuigen⁽¹¹⁾, in plaats van de betrokken vervoersdiensten volledig te verbieden. Die aanpak moet het mogelijk maken te focussen op de oorzaken van risico's en tegelijk een geleidelijke heropstart van de reguliere economie en dagelijkse activiteiten mogelijk maken. Nauwe samenwerking tussen gezondheids- en vervoersautoriteiten en belangrijke actoren zal daarvoor cruciaal zijn.

⁽¹⁰⁾ Mededeling van de Commissie van 13 mei 2020 – Naar een gefaseerde en gecoördineerde aanpak van het herstel van het vrije verkeer en de opheffing van de binnengrenscontroles – COVID-19.

⁽¹¹⁾ In deze mededeling verwijst de term "voertuig", naargelang de context, naar alle typen voertuigen, waaronder auto's, vrachtwagens, bussen, touringcars, treinen, vliegtuigen, schepen, boten, veerboten, enz.

18. Het goederenvervoer moet gevrijwaard blijven om ervoor te zorgen dat de bevoorradingsketens blijven functioneren. In het gezamenlijk Europees stappenplan wordt gesteld dat de inspanningen “in de overgangsfase moeten [...] worden opgevoerd om het goederenverkeer onbelemmerd te laten verlopen en de bevoorradingsketens te waarborgen”. Vertrekkende van de huidige maximumtermijn van 15 minuten om via een green lane een binnengrens te overschrijden, moeten de controles geleidelijk worden versoepeld, via de gevestigde coördinatiekanalen zoals de nationale COVID-19-contactpunten voor vervoer en de geïntegreerde EU-regeling politieke crisisrespons (IPCR), teneinde alle goederenvoertuigen en goederen uiteindelijk op dezelfde manier over de grenzen heen te laten circuleren als vóór de COVID-19-beperkingen. Naarmate het verkeer herneemt, verdient de rol van multimodale knooppunten, zoals havens of containerterminals, bij het ondersteunen van de green lanes bijzondere aandacht. Alle vervoerswijzen, met inbegrip van de binnenvaart en het goederenvervoer per spoor, moeten optimaal worden benut om de goede werking van de bevoorradingsketens te garanderen. Het vrije en onbeperkte verkeer van essentiële vervoerswerknemers moet worden gewaarborgd, desgevallend door hen op vervoersknooppunten voorrang te verlenen. Tijdens de geleidelijke overgang, en na de aanbevelingen van de volksgezondheidsinstanties, moeten de gezondheidscontroles geleidelijk worden teruggeschroefd, moet systematische quarantaine (ongeacht de aanwezigheid van symptomen of eventuele testresultaten) worden geschrapt, moet het escorteren van voertuigen worden opgeheven, kunnen rijverboden opnieuw worden ingevoerd als de doorstroming van het verkeer dat toelaat en moeten afwijkingen van de rij- en rusttijden na eind mei 2020 verder worden geharmoniseerd en beperkt tot wat strikt noodzakelijk is voor de geleidelijke herinvoering van uniforme en gemakkelijk afdwingbare EU-regels.
19. Zodra de volksgezondheidstoestand dat toelaat, moeten de beperkingen op het individueel vervoer (bijvoorbeeld met auto's of (motor)fietsen) worden opgeheven. De versoepeling van de beperkingen maakt het mogelijk de mobiliteit op lokaal en regionaal niveau op korte termijn te herstellen (waardoor mensen op plaatselijk niveau of binnen een lidstaat bijvoorbeeld sneller en verder kunnen reizen). De opheffing van die beperkingen om het individueel vervoer te vergemakkelijken, moet worden afgestemd op de door elke lidstaat verplichte of aanbevolen preventie- en afstandsmaatregelen.
20. Tegelijkertijd moet de beschikbaarheid van veilig collectief vervoer, in overeenstemming met de geleidelijke opheffing van de lockdown, worden versterkt om alle burgers mobiliteitsalternatieven te bieden. Dit moet worden uitgerold en gecommuniceerd op een manier die helpt om het vertrouwen van passagiers in het veilige gebruik van collectief vervoer te versterken.
21. Er moet worden gewaarborgd dat vervoerders en dienstverleners die op eenzelfde route gelijkwaardige diensten aanbieden, aan gelijkwaardige maatregelen worden onderworpen. Het doel moet zijn passagiers hetzelfde niveau van veiligheid, duidelijkheid en voorspelbaarheid te bieden, discriminatie te vermijden en de eerlijke concurrentie te handhaven.
22. Om er bij alle vervoerswijzen voor te zorgen dat bij vertrek en aankomst vergelijkbare maatregelen gelden, en te vermijden dat reizen te omslachtig of zelfs onmogelijk wordt, is het van cruciaal belang dat gelijkwaardige maatregelen, die gebaseerd zijn op gedeelde beginselen en die elk op passende wijze de relevante gezondheidsrisico's beperken, wederzijds op de plaats van vertrek en van aankomst worden aanvaard. Coördinatie tussen de lidstaten en met derde landen moet daarbij helpen.
23. Om een goed geïnformeerde routeplanning mogelijk te maken, kunnen vervoerders en dienstverleners informatie beschikbaar stellen over de gemiddelde bezettingsgraad voor bepaalde verbindingen of tijdstippen. Dat zal met name van belang zijn voor vervoersdiensten zonder reserveringsplicht en voor lokaal openbaar vervoer. Dergelijke informatie kan online of via specifieke mobiele applicaties beschikbaar worden gesteld.
24. Verschillende lidstaten, regio's en steden denken inmiddels na over maatregelen om de mobiliteit in de stad anders te organiseren, bijvoorbeeld door de verbreding van voet- en fietspaden, het aanpassen van dienstregelingen en innovatieve technologieën voor het beheer van passagiersstromen om grote drukte te vermijden. De Commissie stimuleert en ondersteunt de ontwikkeling en uitrol van nieuwe oplossingen en maatregelen voor stedelijke mobiliteit om de actieve, collectieve en gedeelde mobiliteit op een veilige manier te faciliteren en het vertrouwen van de burgers te waarborgen.
25. Indien nodig moeten duidelijke regels inzake de rechten en plichten van vervoerders en dienstverleners gelden, bijvoorbeeld als exploitanten verantwoordelijk zijn voor het garanderen van een veilige afstand of voor het weigeren van de toegang tot een vervoersknooppunt of voertuig aan passagiers die geen masker dragen of als het maximumaantal passagiers is overschreden, moet er een duidelijk rechtskader worden vastgesteld dat hen die bevoegdheid verleent.

b) *Bescherming van vervoerswerknemers*

26. De werknemers van alle vervoerswijzen hebben, zelfs met een verhoogd risico voor hun persoonlijke gezondheid en welzijn, tijdens de crisis een vitale rol gespeeld bij de levering van goederen, de ondersteuning van de bevoorradingsketens, de repatriëring van EU-burgers en het vervoer van werknemers die een cruciale functie uitoefenen. Vervoersknooppunten, dienstverleners en exploitanten moeten de beginselen van bedrijfscontinuïteit toepassen om, in overleg met de sociale partners, de veiligheid van de activiteiten te allen tijde te waarborgen. Dit betekent ook dat werknemers in het vervoer naar behoren moeten worden geraadpleegd, uitgerust, opgeleid en getraind voor het uitvoeren van hun taken, waarbij de risico's voor hun gezondheid, die van hun gezinnen en die van hun collega's en passagiers tot een minimum worden beperkt. Dit behelst bijvoorbeeld een correct gebruik van beschermingsmiddelen, het handhaven van de hygiëne, onnodige contacten met anderen tot een minimum beperken en, voor zover haalbaar, manieren om mogelijke infecties op te sporen.
27. Werknemers in het vervoer die vanwege de aard van hun werk veel interactie met anderen moeten hebben (bijvoorbeeld vliegend personeel, beveiligingspersoneel en veiligheidsinspecteurs in luchthavens en havens, conducteurs, bestelwagen- en buschauffeurs, bemanningsleden van passagiersschepen, zeeloodsen, scheepsbemanningen, schepschepiloten, personeel dat bijstand verleent aan passagiers, m.i.v. personen met een handicap en beperkte mobiliteit), moeten van hun werkgevers passende persoonlijke beschermingsmiddelen krijgen, zoals hieronder uiteengezet. Die uitrusting moet regelmatig worden vervangen en op een veilige manier worden bewaard. Het Europees Agentschap voor de veiligheid en de gezondheid op het werk heeft voor werkgevers algemene richtsnoeren over de terugkeer naar de werkplek na COVID-19 gepubliceerd. Die bevatten nuttige informatie over specifieke sectoren, waaronder vervoer ⁽¹²⁾.

c) *Bescherming van passagiers*

28. Voor alle vormen van collectief personenvervoer moeten redelijke maatregelen worden genomen om het contact tussen werknemers en passagiers, alsmede tussen passagiers onderling, te beperken. Indien mogelijk en zolang de algemene gezondheidstoestand dit vereist, moet ervoor gezorgd worden dat passagiers op veilige afstand van elkaar blijven. Er moeten ook andere maatregelen worden genomen om het risico op infecties te verminderen, zoals:
- het dragen van persoonlijke beschermingsmiddelen (maskers, handschoenen, enz.) door de werknemers in het vervoer;
 - de beperking, waar mogelijk, van het aantal passagiers in collectieve vervoermiddelen en wachtruimten (voor de exploitatie van vervoer met een lagere capaciteit mag steun worden verleend om de levensvatbaarheid te behouden, bijvoorbeeld middels tijdelijke openbare dienstverplichtingen overeenkomstig de toepasselijke EU-regels ⁽¹³⁾);
 - behouden of plaatsen van beschermende afscheidingen in knooppunten en voertuigen (bijvoorbeeld rond bestuurders, loketten of bij controles);
 - aanleggen van speciale rijstroken of de scheiding van de verschillende passagiersstromen in knooppunten (d.w.z. havens, luchthavens, treinstations, bushaltes, aanlegplaatsen voor veerboten, stedelijke OV-knooppunten, enz.);
 - op knooppunten moeten faciliteiten die veel mensen aantrekken (bv. banken, tafels) worden verwijderd of herschikt om een veilige afstand te waarborgen;
 - duidelijk weergeven van de geldende gedragsregels (bv. vaak de handen wassen of ontsmetten, voldoende afstand houden) en van de specifieke maatregelen op een specifiek knooppunt of in een bepaalde vervoerswijze;

⁽¹²⁾ "COVID-19: richtsnoeren voor op de werkplek" en "COVID-19: Terug naar de werkplek - Aanpassing van werkplekken en veiligheidsmaatregelen voor werknemers", https://oshwiki.eu/wiki/COVID-19:_guidance_for_the_workplace#See.

⁽¹³⁾ Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad (PB L 315 van 3.12.2007, blz. 1), Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3), Verordening (EEG) nr. 3577/92 van de Raad van 7 december 1992 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer binnen de lidstaten (cabotage in het zeevervoer) (PB L 364 van 12.12.1992, blz. 7).

- g. passende maatregelen bij het in- en uitstappen van passagiers en bij veiligheidscontroles (bv. niet langs de voordeur in of uit de bus stappen, het systematisch openen van de deuren aan haltes, het ontsmetten van de dienbladen) en andere maatregelen die helpen om het contact tot een minimum te beperken (bv. op korte veerdiensten kan worden toegestaan in de auto of de vrachtwagen te blijven als de algemene veiligheid voldoende gewaarborgd is);
- h. vervoer van senioren en personen met een handicap en beperkte mobiliteit moet prioriteit krijgen. Vervoerswerknemers die, overeenkomstig de EU-regels inzake passagiersrechten, bijstand verlenen aan senioren en personen met een handicap of beperkte mobiliteit, moeten over de nodige persoonlijke beschermingsmiddelen beschikken.
29. In vervoersknooppunten en voertuigen die voor collectief vervoer worden gebruikt moeten passagiers een masker dragen, met name als het bewaren van een veilige afstand niet te allen tijde haalbaar is ⁽¹⁴⁾. Toegankelijk informatiemateriaal voor passagiers over veilig gedrag (afstand houden, handen wassen, enz.) moet duidelijk zichtbaar worden weergegeven. Er moeten protocollen voor het beheer van mogelijke infecties in deze faciliteiten worden opgesteld en deze moeten duidelijk worden meegedeeld aan de werknemers in het vervoer en vlot toegankelijk zijn voor de passagiers.
30. Wanneer het moeilijker is om de nodige fysieke afstand te waarborgen, moeten aanvullende maatregelen worden ingevoerd om een gelijkwaardig beschermingsniveau te waarborgen. Als er verschillende alternatieven bestaan om een bestemming te bereiken, moet de voorkeur worden gegeven aan opties waarbij een veilige afstand correct kan worden gewaarborgd, overeenkomstig de aanbevelingen van de volksgezondheidsautoriteiten.
31. Het terugdringen van het risico op infecties op vervoersknooppunten en in alle vervoerswijzen moet een prioriteit zijn. In alle vervoerswijzen moet worden gezorgd voor een intensievere en regelmatige reiniging en ontsmetting van vervoersknooppunten en voertuigen. In vervoersknooppunten en voertuigen moet reinigende/ontsmettende gel beschikbaar zijn.
32. In vervoersknooppunten moeten faciliteiten worden voorzien en protocollen worden toegepast om personen die vermoedelijk met COVID-19 zijn besmet onmiddellijk te isoleren tot verdere passende maatregelen kunnen worden genomen. Daartoe moeten specifieke veilige zones worden ingericht en moet specifiek en daartoe opgeleid personeel met adequate beschermingsmiddelen worden ingezet. De bestaande medische voorzieningen en personeelsbezetting (bijvoorbeeld op luchthavens, in havens of aan boord van schepen) moeten worden versterkt om het hoofd te kunnen bieden aan de toenemende verkeersvolumes als de beperkingen worden opgeheven.
33. Er moet bij voorkeur worden gewerkt met elektronische verkoop van vervoersbewijzen en zitplaatsreservering vooraf om concentraties van groepen reizigers op specifieke plaatsen te vermijden (bv. bij ticketautomaten of loketten) en om het toegestane aantal passagiers beter te beheersen. De verkoop van tickets moet wel mogelijk blijven voor personen die geen toegang hebben tot elektronische middelen of die niet in staat zijn die middelen te gebruiken. Voor zover mogelijk moet de voorkeur worden gegeven aan een contactloze omgeving.
34. De verkoop van andere goederen, met inbegrip van levensmiddelen en dranken, in de voertuigen kan worden beperkt. Om het risico op infecties te verkleinen, moeten exploitanten van verkooppunten die in vervoersknooppunten zijn gevestigd, zoals belastingvrije winkels, passende maatregelen nemen. Het gaat bijvoorbeeld om: het beheer van de passagiersstromen om de veilige afstand te waarborgen (met markeringen op de vloer, een aangepaste winkelindeling of, indien nodig, een beperking van het aantal klanten); regelmatige schoonmaak en ontsmetting van de ruimtes, uitrusting en goederen; de plaatsing van scheidingswanden tussen klanten en het personeel bij de kassa; in verkooppunten voldoende plaatsen voorzien om de handen te ontsmetten en het gebruik daarvan bij het binnen- en buitengaan verplichten; het verstrekken van duidelijk zichtbare informatie voor klanten over veilig gedrag; ervoor zorgen dat het personeel van de detailhandel op passende wijze wordt opgeleid en uitgerust om klanten en goederen te behandelen overeenkomstig de door de gezondheidsautoriteiten verstrekte richtsnoeren inzake veilig gedrag tijdens de uitbraak van COVID-19.

⁽¹⁴⁾ De term "gezichtsmasker" dekt zowel medische als niet-medische maskers. Het Europees Centrum voor ziektepreventie en -bestrijding (ECDC) geeft aan dat "het gebruik van niet-medische maskers uit diverse stoffen kan worden overwogen, met name wanneer medische maskers vanwege bevoorradingsproblemen moeten worden voorbehouden voor gebruik als persoonlijke beschermingsmiddelen door gezondheidswerkers" (<https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/COVID-19-use-face-masks-community.pdf>). De nationale gezondheids- en veiligheidsautoriteiten moeten dit verder specificeren in overleg met de belanghebbenden per vervoerswijze, op basis van het epidemiologische risico in dat land, de beschikbaarheid en andere overwegingen. Sommige vervoerswerknemers en passagiers kunnen aan verschillende risiconiveaus worden blootgesteld.

35. Naast andere maatregelen om het risico op infecties te beperken, kunnen het opsporen en waarschuwen van contacten, bijvoorbeeld met behulp van mobiele apps, door passagiers op vrijwillige basis worden gebruikt om de infectieketens op te sporen en te onderbreken en het risico op verdere overdracht te beperken zolang het risico op overdracht bestaat. Het gebruik van apps voor contacttracing mag niet als voorwaarde voor de toegang tot vervoersdiensten worden opgelegd. Gezien de grensoverschrijdende aard van vervoer is het van belang de interoperabiliteit en wederzijdse aanvaarding van dergelijke maatregelen te waarborgen. Als dergelijke apps worden ingevoerd, moet de opsporing van contacten om de uitbraak van COVID-19 in te dammen strikt worden beperkt overeenkomstig de gemeenschappelijk EU-toolbox van het e-gezondheidsnetwerk op het gebied van mobiele apps ter ondersteuning van de opsporing van contacten in de strijd van de EU tegen COVID-19⁽¹⁵⁾, de richtsnoeren van de Commissie betreffende apps⁽¹⁶⁾ en de richtsnoeren van het Europees Comité voor gegevensbescherming⁽¹⁷⁾, waarbij een maximale bescherming van persoonsgegevens wordt gewaarborgd.
36. Vervoerders en dienstverleners moeten specifieke protocollen vaststellen voor het geval een passagier tijdens of onmiddellijk na de reis of in een vervoersknooppunt ziek wordt of COVID-19-symptomen vertoont. Die protocollen moeten voorzien in duidelijk afgebakende veilige gebieden voor passagiers die symptomen vertonen, maatregelen om de blootstelling van andere passagiers en werknemers zoveel mogelijk te beperken, het verzamelen en analyseren van alle relevante informatie over contacten met andere passagiers en werknemers in het vervoer enz. Voor passagiers met een reservering, moet daarbij ook in de mogelijkheid worden voorzien om medepassagiers die in hun nabijheid zijn geweest te identificeren en te waarschuwen.

d) *De toekomst*

37. Zolang er geen vaccin is, kunnen het vervoer en de connectiviteit alleen op een normaal niveau worden teruggebracht door een flexibele combinatie van een intensiever gebruik van geschikte persoonlijke beschermingsmiddelen, passende en veilige ventilatie waarbij zo mogelijk buitenlucht wordt gebruikt en binnenluchtcirculatie wordt vermeden, meer capaciteit voor vrijwillig contactonderzoek en meer ontsmettingsfaciliteiten.
38. Op middellange en lange termijn wordt aanbevolen om alle buitengewone maatregelen die tijdens de uitbraak van COVID-19 zijn genomen, onafgebroken op te volgen, te beoordelen en tijdig te heroverwegen, tenzij de epidemiologische situatie vereist dat die maatregelen worden verlengd of als ze een gunstig effect hebben op vervoerssystemen en de efficiëntie van het vervoer.
39. De toepassing en de versoepeling van indammingsmaatregelen en het geleidelijke herstel van het vervoer en de connectiviteit mogen er niet toe leiden dat het hoge niveau van de EU-normen inzake veiligheid en beveiliging van het vervoer, met inbegrip van de gezondheid en veiligheid van werknemers in het vervoer, wordt verlaagd, zelfs niet tijdelijk. Wij moeten vermijden dat problemen met de veiligheid en de beveiliging van het vervoer nog eens bovenop de problemen door de COVID-19-uitbraak komen.

III. Praktische richtsnoeren voor specifieke maatregelen om veilig personenvervoer voor alle vervoerswijzen te waarborgen in het kader van de COVID-19-uitbraak

a) *Horizontale aanbevelingen*

40. Tijdens de afbouw van de COVID-19-maatregelen en het daaropvolgende herstel moeten de bovengenoemde beginselen dienen als leidraad voor de algemene, geleidelijke hervatting en uitbreiding van het personenvervoer in de hele EU en voor alle vervoerswijzen. Die gemeenschappelijke beginselen moeten de wederzijdse aanvaarding van ingevoerde maatregelen bevorderen, niet alleen in de EU maar ook ten opzichte van derde landen, om vervoersdiensten op een doeltreffende wijze te kunnen voortzetten. Zoals in het vorige deel is vermeld, moeten bepaalde beginselen en maatregelen voor alle vervoerswijzen worden toegepast op vervoersknooppunten en voertuigen, aangepast aan de specifieke omstandigheden en behoeften en de haalbaarheid.
41. Die horizontale maatregelen omvatten met name het volgende:
- a. ten minste tijdens de eerste versoepeling van de beperkende maatregelen is het misschien noodzakelijk om het aantal passagiers aan boord van voertuigen voor bepaalde vervoerswijzen te beperken, zodat de toepasselijke voorschriften inzake fysieke afstand op passende wijze kunnen worden nageleefd;

⁽¹⁵⁾ https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/ehealth/docs/covid-19_apps_en.pdf.

⁽¹⁶⁾ Mededeling van de Commissie: "Richtsnoeren in verband met gegevensbescherming voor apps ter ondersteuning van de bestrijding van de COVID-19-pandemie" (PB C 124I van 17.4.2020, blz. 1).

⁽¹⁷⁾ https://edpb.europa.eu/our-work-tools/our-documents/guidelines/guidelines-042020-use-location-data-and-contact-tracing_en

- b. het vrijwillige gebruik van contacttracersapps moet worden beschouwd als een extra middel om risico's te beperken;
 - c. werknemers in het vervoer moeten zijn uitgerust met persoonlijke beschermingsmiddelen en moeten, indien mogelijk, van de passagiers worden afgescheiden door een scherm;
 - d. knooppunten en voertuigen moeten vaker worden schoongemaakt en gedesinfecteerd, en afval moet vaker worden opgehaald;
 - e. er moeten systematisch handgelautomaten worden geplaatst en het gebruik ervan moet zoveel mogelijk worden verplicht;
 - f. de lucht moet intensiever worden verversd en gezuiverd. Indien mogelijk, moet in de eerste plaats worden gekozen voor natuurlijke luchtaanvoer;
 - g. passagiers moeten gezichtsmakers dragen, vooral als de afstandsvoorschriften niet altijd ten volle kunnen worden nageleefd;
 - h. tickets en informatie moeten elektronisch en automatisch worden verstrekt. De elektronische voorverkoop van tickets en procedures voor vooraf inchecken, reserveren en aanmelden, moeten sterk worden gestimuleerd en prioriteit krijgen;
 - i. het inchecken en laden en lossen van bagage moet zodanig worden georganiseerd dat te grote aantallen passagiers worden vermeden;
 - j. het bestellen van diensten en maaltijden aan boord moet, indien mogelijk, eenvoudig kunnen gebeuren op het moment van de boeking zelf om contact tussen het personeel en de passagiers te beperken;
 - k. begrijpelijke informatie over procedures voor veilig gedrag en over de verplichte beschermende uitrusting voor passagiers moet duidelijk zichtbaar worden aangebracht in knooppunten en voertuigen en moet vóór elke reis ter beschikking worden gesteld.
42. Exploitanten, dienstverleners en organisaties van belanghebbenden moeten elk voor hun eigen vervoerswijze specifieke maatregelen opstellen en invoeren. Die maatregelen moeten in overeenstemming zijn met de algemene en vervoersspecifieke beginselen en aanbevelingen in deze richtsnoeren. Ze moeten voortdurend worden geëvalueerd en zo nodig worden aangepast om de gezondheid van werknemers en passagiers doeltreffend te beschermen.
43. Voorts moeten voor elke vervoerswijze de volgende specifieke maatregelen worden ingevoerd en toegepast:
- b) *Luchtvaart*
44. De luchtvaartsector heeft veel ervaring met risicobeheer op het vlak van veiligheid en beveiliging en is het gewend om in een zeer gecontroleerde omgeving te opereren. Om uit deze crisis te geraken, moeten passagiers opnieuw vertrouwen krijgen in de luchtvaart als een veilige manier van reizen. Het is van essentieel belang dat belanghebbenden in de luchtvaart en de gezondheidszorg op grote schaal communiceren over de getroffen maatregelen en hoe die maatregelen de risico's beperken. De luchtvaartsector moet garanderen dat de maatregelen te allen tijde goed zichtbaar zijn, in overleg worden genomen en aan de passagiers worden meegedeeld.
45. Om het risico op de verspreiding van COVID-19 te beperken, moeten dezelfde beginselen worden toegepast als voor het beheer van veiligheids- en beveiligingsrisico's, zoals toezicht op de naleving van de maatregelen, regelmatige evaluatie van de doeltreffendheid ervan en aanpassing van de maatregelen aan gewijzigde behoeften en verbeterde methoden en technologieën. Daarbij moet echter rekening worden gehouden met het feit dat luchthavens en luchtvaartmaatschappijen niet bevoegd zijn om gezondheidsdiensten te verstrekken, zoals het nemen van besluiten over medische onderzoeken van passagiers; dat moet door de bevoegde instanties gebeuren.
46. Om te waarborgen dat bij vertrek en aankomst soortgelijke maatregelen worden genomen en aldus te vermijden dat reizen te omslachtig of zelfs onmogelijk wordt, is het van cruciaal belang dat op de plaats van vertrek en aankomst wederzijds gelijkwaardige maatregelen worden aanvaard, die op gemeenschappelijke beginselen zijn gebaseerd en die elk op gepaste wijze de gezondheidsrisico's beperken. Om dit te vergemakkelijken, is het nuttig concrete criteria voor een internationaal erkende aanpak op te stellen. De toepassing van gelijkwaardige normen en de wederzijdse aanvaarding van maatregelen kunnen een belangrijke stimulans voor de luchtvaart betekenen, zowel in de EU als op wereldvlak. Het is daarom van essentieel belang dat nauw wordt samengewerkt met derde landen en internationale partners, waaronder de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

47. In samenwerking met de Commissie, het Europees Centrum voor ziektepreventie en -bestrijding (ECDC) en de bevoegde instanties zal het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) in de komende weken technische operationele richtsnoeren opstellen om een gecoördineerde aanpak te vergemakkelijken en de nationale luchtvaartautoriteiten, luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en andere belanghebbenden in de sector bij te staan. In die technische operationele richtsnoeren zal rekening worden gehouden met de beginselen inzake veiligheidsbeheer die zijn ontwikkeld om de veiligheid van het Europese luchtvaartstelsel te waarborgen en zal een basisprotocol voor de bescherming van de gezondheid in de luchtvaart worden opgenomen, dat zal worden voorgesteld voor gebruik in de hele EU.
48. Dat protocol moet de volgende maatregelen omvatten:
- ventilatie, luchtzuivering van ziekenhuiskwaliteit en verticale luchtstroom opvoeren;
 - het besmettingsrisico tijdens het verloop van de reis beperken (bv. samenscholingen van passagiers vermijden, contact aan boord beperken, de beste manier voor de toewijzing van stoelen onderzoeken, rekening houdend met technische beperkingen, en prioriteit geven aan elektronische documenten en betaalmiddelen);
 - bewegingen in de cabine beperken (bv. minder handbagage, minder contact met de bemanning);
 - passagiersstromen adequaat beheren (bv. aanraden om vroegtijdig in de luchthaven aan te komen; prioriteit geven aan elektronische check-in of check-in door de passagier zelf; voldoende onderlinge afstand verzekeren en contacten zoveel mogelijk beperken bij het inchecken van bagage, veiligheidscontroles, grenscontroles, het instappen en het afhalen van bagage); vóór de reis begrijpelijke informatie over luchthavenprocessen verstrekken aan passagiers.
49. In de aangekondigde technische operationele richtsnoeren van het EASA en het ECDC zullen, in nauwe coördinatie met de nationale bevoegde instanties, aanvullende risicobeperkende maatregelen worden gespecificeerd met het oog op de coherente invoering van maatregelen voor de exploitatie van vluchten in de hele EU.
- c) *Wegvervoer*
50. Om het besmettingsrisico voor weggebruikers te beperken, moet een hoge mate van hygiëne worden gewaarborgd in alle delen van terminals, rustplaatsen (bv. langs snelwegen), overdekte parkeerplaatsen en tank- en laadstations, onder meer door die regelmatig schoon te maken en te desinfecteren. In stations moet beheer van passagiersstromen worden ingevoerd. Als de volksgezondheid niet voldoende kan worden gewaarborgd, moet worden overwogen om bepaalde stopplaatsen of stations te sluiten.
51. Vervoer per autobus en touringcar: Voor de geleidelijke hervatting van reizen per autobus en touringcar zijn passende maatregelen nodig, waarbij onderscheid moet worden gemaakt tussen regionale en langeafstandsdiensten. Met name om tot doeltreffende maatregelen voor internationaal autobus- en touringcarvervoer te komen, is onderling overleg tussen de lidstaten en exploitanten nodig. Er moeten veilige exploitatiepraktijken worden ingevoerd, bijvoorbeeld instappen via de achterdeur en zoveel mogelijk ventileren via ramen in plaats van airconditioning. Daarnaast moeten de stoelen zo optimaal mogelijk worden bezet (gezinnen kunnen bijvoorbeeld samenzitten maar personen die niet samen reizen, moeten worden gescheiden). In minibussen mogen passagiers niet naast de bestuurder zitten, tenzij een fysieke afscheiding mogelijk is. Exploitanten van geregelde busdiensten moeten hun netwerk geleidelijk kunnen heropbouwen, afhankelijk van de nationale beperkingen. Om dit te vergemakkelijken, moeten de lidstaten vereenvoudigde en snelle procedures invoeren volgens welke exploitanten hun diensten snel kunnen aanpassen, zonder de gezondheid en de veiligheid van de werknemers in het vervoer in gevaar te brengen. Indien mogelijk moeten passagiers hun bagage zelf in- en uitladen, zodat het personeel zo weinig mogelijk met de bagage in contact komt.
52. Vervoer op aanvraag per auto/bestelwagen (taxi's, particuliere huurwagens): Taxi's en particuliere huurwagens zijn grotendeels blijven rijden, waarbij specifieke beschermingsmaatregelen voor bestuurders golden en het aantal passagiers werd beperkt tot één persoon of tot personen uit hetzelfde gezin. Zij moeten hun diensten voortzetten, met specifieke maatregelen op het vlak van hygiëne en risicobeperking. Bedrijven moeten gezichtsmaskers en desinfecterende middelen ter beschikking van hun bestuurders stellen. Het interieur van de voertuigen moet zo vaak mogelijk worden gedesinfecteerd. Bestuurders van taxi's en particuliere huurwagens moeten fysiek contact met passagiers vermijden en elektronische betaling moet altijd de voorkeur krijgen. Bedrijven moeten het contact tussen bestuurders en passagiers beperken door een fysieke afscheiding in het voertuig, zoals een kunststof gordijn of scherm. Passagiers mogen niet naast de bestuurder zitten, tenzij een fysieke afscheiding mogelijk is. Bedrijven moeten vóór de reis relevante informatie meedelen aan de passagiers.

d) *Spoorvervoer*

53. Voor de hervatting van het passagiersvervoer is het belangrijk dat passagiers zeker kunnen zijn dat zij het collectieve vervoer veilig kunnen gebruiken. De maatregelen moeten goed worden gecommuniceerd en zichtbaar en doeltreffend zijn. Met name om tot doeltreffende maatregelen voor het internationaal spoorvervoer te komen, is onderling overleg tussen de lidstaten en exploitanten nodig. Verenigingen en werknemersorganisaties uit de spoorwegsector werken aan gemeenschappelijke regels.
54. Gezien het grote aantal dagelijks vervoerde passagiers en bediende stations hangt de naleving van de algemene gedragsregels voor de bescherming van de volksgezondheid, met name voldoende afstand houden, ook af van de ijver en de verantwoordelijkheidszin van alle passagiers. Willekeurige controles moeten een goede naleving waarborgen.
55. Aangezien de spoorwegen zijn blijven functioneren tijdens de COVID-19-uitbraak, bestaan er al een aantal maatregelen die kunnen worden gehandhaafd en indien nodig aangepast:
- zolang het aantal passagiers relatief laag is, moet op treinen zo nodig de verplichting gelden om voldoende afstand te houden. Daartoe moeten de frequentie en de capaciteit van de treinen zo nodig worden verhoogd om de passagiersdichtheid te beperken;
 - spoorwegexploitanten moeten op regionale en langeafstandstreinen werken met verplichte plaatsreservering, waarbij passagiers hun naam, vertrekplaats en bestemming moeten opgeven. Een andere mogelijkheid, in het bijzonder op kortereafstandstreinen, is passagiers verplichten om tussen hen in zitplaatsen onbezet te laten, behalve als zij tot hetzelfde gezin behoren;
 - spoorwegexploitanten moeten met name aan boord van pendel- en voorstadstreinen gebruikmaken van telsystemen voor passagiers (op basis van het gewicht, het aantal voetstappen in de buurt van deuren en telalgoritmen van CCTV-systemen waarmee geen afzonderlijke personen kunnen worden geïdentificeerd) om de capaciteit te beheren. Het is mogelijk dat dienstregelingen en toewijzingen van treinpaden op een flexibele wijze moeten worden aangepast, onder meer door de capaciteit op een gecoördineerde manier te optimaliseren in verhouding tot de vraag en de behoefte om de passagiersdichtheid te beperken;
 - in stations moet beheer van passagiersstromen worden toegepast. Als de volksgezondheid niet voldoende kan worden gewaarborgd, moet worden overwogen om bepaalde stopplaatsen of stations te sluiten;
 - om mensenmassa's te vermijden, moet reizen tijdens de daluren worden gestimuleerd door bijvoorbeeld een aangepaste prijsstelling of, in het geval van pendeltreinen, flexibele arbeidstijden;
 - om te vermijden dat passagiers deurklinken of -knoppen moeten aanraken, moet de bestuurder de deuren bij elke stopplaats automatisch of vanop afstand openen.
56. Het Europees Spoorwegbureau (ERA), dat over relevante deskundigheid inzake spoorwegexploitatie en gemeenschappelijke veiligheidsmethoden beschikt en een uitgebreid netwerk van communicatiekanalen heeft (met instanties, exploitanten en fabrikanten), is bereid een sleutelrol te spelen bij de uitwisseling van beste praktijken. De Gemeenschappelijke Onderneming Shift2Rail onderzoekt reeds mogelijkheden om de ontwikkeling van apps op basis van geanonimiseerde en geaggregeerde gegevens te ondersteunen ⁽¹⁸⁾ en inzicht te krijgen in passagiersstromen in stations, wat ook het openbaar vervoer ten goede kan komen.

e) *Scheepvaart*

57. Het passagiersvervoer over water is aanzienlijk verminderd. Maatregelen om de volksgezondheid te beschermen, zullen noodzakelijk zijn om het vertrouwen van zowel passagiers als bemanningen te herstellen. De maatregelen moeten worden afgestemd op het type vaartuig en de aard en duur van de reis, die in de scheepvaart aanzienlijk kunnen verschillen. Het kan nodig zijn het aantal vaartuigen en reizen te verhogen, met name voor veerdiensten die van essentieel belang zijn voor verbindingen met afgelegen gebieden en eilanden.

⁽¹⁸⁾ Aanbeveling (EU) 2020/518 van de Commissie van 8 april 2020 over een gemeenschappelijke toolbox voor het gebruik van technologie en gegevens om de Covid-19-crisis te bestrijden en te boven te komen, met name wat mobiele applicaties en het gebruik van geanonimiseerde mobiliteitsgegevens betreft (PB L 114 van 14.4.2020, blz. 7).

58. Maatregelen voor werknemers in de zeevaart worden toegelicht in de richtsnoeren inzake de bescherming van de gezondheid van personen aan boord van schepen ⁽¹⁹⁾. Werknemers aan boord van schepen en in havens moeten tijdens hun werkzaamheden te allen tijde toegang hebben tot persoonlijke beschermingsmiddelen ⁽²⁰⁾ en passende medische zorg. Rechtstreeks contact tussen personen aan boord moet zoveel mogelijk worden beperkt om besmetting te voorkomen.
59. Het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) is bereid de uitwisseling te faciliteren van informatie en beste praktijken die nuttig kunnen zijn voor bevoegde instanties en belanghebbenden (bv. inzake tracking van schepen, gezondheidsrapportage enz.). Gezien het internationale karakter van de scheepvaart zal samenwerking met derde landen en internationale organisaties, waaronder de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), bovendien van belang zijn om de mondiale samenwerking en de gelijkwaardigheid en wederkerigheid tussen maatregelen en praktijken in verband met COVID-19 te bevorderen.
60. Voortbouwend op de opgedane ervaring en de maatregelen die al door de lidstaten worden toegepast, moeten exploitanten en alle andere entiteiten die bij het vervoer over water betrokken zijn (havens, veerbootterminals, nationale instanties) de volgende maatregelen toepassen:
- er moet worden gewaarborgd dat de eisen inzake afstand houden kunnen worden nageleefd aan boord van schepen, onder meer door het aantal toegestane passagiers te verminderen;
 - de toegang tot steigers moet worden beperkt tot passagiers met tickets; zitplaatsen moeten aan passagiers worden toegewezen;
 - om passagiers die aan en van boord gaan van elkaar te scheiden, moet het gebruik van specifieke doorgangen worden overwogen;
 - als de omstandigheden dat toelaten, moeten zoveel mogelijk passagiers worden verplaatst naar open ruimten op het schip;
 - als passagiers aan boord van veerboten tijdens korte reizen (bv. minder dan een uur) in hun voertuigen mogen of moeten blijven, mag die maatregel alleen gelden op open dekken, tenzij in overeenstemming met de toepasselijke EU-voorschriften extra veiligheidsmaatregelen worden genomen. Indien nodig moet de capaciteit van de dekken worden aangepast om de veiligheid te waarborgen en moeten bemanningsleden aanwezig zijn die zijn opgeleid op het gebied van brandbestrijding;
 - vaartuigen en faciliteiten aan land moeten worden schoongemaakt en gedesinfecteerd volgens de aanbevolen procedures ⁽²¹⁾ van EU Healthy Gateways;
 - cruiseschepen en, indien van toepassing, veerboten moeten specifieke protocollen voor reiniging en hygiëne opstellen die het risico op kruisbesmetting tussen hutten tot een minimum beperken;
 - scheepsexploitanten en faciliteiten aan land moeten protocollen opstellen voor personen die vermoedelijk of daadwerkelijk besmet zijn met COVID-19, met inbegrip van maatregelen die moeten worden toegepast vóór, tijdens en na de reis. Daartoe moeten procedures voor gezondheidstoezicht en quarantaineruimten voorhanden zijn en moet passend contact met de persoon in quarantaine worden geregeld;
 - cruiseschepen moeten voldoende testcapaciteit voor COVID-19 aan boord hebben, voor het geval een passagier of bemanningslid vermoedelijk is besmet.
61. Tijdens eerdere uitbraken van COVID-19 aan boord van cruiseschepen is duidelijk gebleken hoe kwetsbaar besloten omgevingen zijn tijdens lange reizen. Alvorens cruiseschepen hun activiteiten hervatten, moeten scheepsexploitanten strikte procedures opstellen om het besmettingsrisico aan boord te beperken en om in het geval van besmetting passende medische zorg te kunnen verstrekken. De geleidelijke hervatting van cruisediensten moet op Europees en internationaal niveau worden gecoördineerd, waarbij rekening wordt gehouden met de toestand van de volksgezondheid in de betrokken landen. Alvorens een reis aan te vatten,

⁽¹⁹⁾ Mededeling van de Commissie – Richtsnoeren voor de bescherming van de gezondheid, de repatriëring en reizen van zeevarenden, passagiers en andere personen aan boord van schepen (PB C 119 van 14.4.2020, blz. 1).

⁽²⁰⁾ EU Healthy Gateways – Overzicht van persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM) die zijn aanbevolen voor personeel op punten van binnenkomst en bemanningsleden aan boord van vervoermiddelen in het kader van COVID-19.

⁽²¹⁾ Aanbevolen procedures voor het schoonmaken en desinfecteren van schepen tijdens de pandemie of wanneer aan boord een geval van COVID-19 is vastgesteld; https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_Cleaning_Disinfection_ships_09_4_2020_F.pdf?ver=2020-04-09-124859-237

moeten exploitanten van cruiseschepen er samen met de havens langs de route voor zorgen dat zij zo nodig regelingen kunnen treffen voor de medische behandeling van passagiers en bemanningsleden en dat de bemanning kan worden afgelost en gerepatriëerd. Om de continuïteit en de veiligheid van het zeevervoer te garanderen, zal de Commissie stappen blijven ondernemen om de inspanningen van de lidstaten voor de aflossing van bemanningen in hun havens te faciliteren en te coördineren.

f) *Stedelijke mobiliteit*

62. In veel steden en regio's is het openbaar vervoer (bussen, metro's, trams, stads- en voorstadstreinen enz.) blijven functioneren tijdens de uitbraak van COVID-19. Om zich voor te bereiden op het moment waarop het aantal passagiers opnieuw gaat stijgen, moeten passende maatregelen worden ingevoerd om het hoogste niveau van veiligheid voor passagiers te waarborgen, zoals:
 - a. er moet een veilige minimumafstand worden aangehouden, bijvoorbeeld door stickers of vloermarkeringen te gebruiken die passagiers op veilige afstand van elkaar naar voertuigen leiden;
 - b. contact tussen bestuurders en passagiers moet tot een minimum worden beperkt (bv. door schermen te plaatsen, de deuren vooraan te vergrendelen en elektronische ticketverkoop en betaling te stimuleren);
 - c. de dienstfrequentie moet worden verhoogd en aangepast en lijnen moeten worden heraanangepast om een veilige minimumafstand te verzekeren als het aantal passagiers toeneemt en om bepaalde bestemmingen (bv. waar de vraag bijzonder groot is) beter te bedienen;
 - d. om te vermijden dat passagiers deurklinken of -knoppen moeten aanraken, moet de bestuurder de deuren bij elke stopplaats automatisch of vanop afstand openen;
 - e. passagiersstromen in stations en vervoersknooppunten moeten worden geoptimaliseerd om mensenmassa's en piekmomenten te vermijden en contacten tot een minimum te beperken, door het gebruik van innovatieve technologie en mobiele applicaties (bv. voorspellen van dichtheid en mensenmassa's, installeren van passagierstellers met een bovengrens bij deuren, invoeren van reistijdvakken op afspraak enz.) en door flexibele arbeidstijden toe te staan.
63. Om de getroffen maatregelen vlot te kunnen toepassen, de burgers gerust te stellen en het vertrouwen in het openbaar vervoer te behouden, is duidelijke communicatie van essentieel belang. Communicatiecampagnes (bv. "ga op een sticker staan") hebben hun doeltreffendheid bewezen. Vele maatregelen die nodig zouden kunnen zijn (bv. beheer van mensenmassa's, gecontroleerde toegang tot knooppunten en voertuigen, behouden van fysieke afstand enz.) hebben gevolgen die verdergaan dan het openbaar vervoer en moeten worden ontwikkeld in overleg met gezondheidsinstanties en andere belanghebbenden, waarbij de rechten en plichten van elke betrokkene duidelijk worden omschreven. De extra kosten die daaruit voortvloeien, kunnen worden opgenomen in openbare dienstcontracten.
64. Deelmobiliteit: Deelmobiliteitsbedrijven moeten verschillende maatregelen treffen om bestuurders en passagiers tegen besmetting te beschermen. Gehuurde voertuigen moeten na elk gebruik grondig worden ontsmet en voertuigen voor autodelen moeten op dagen dat ze worden gebruikt minstens eenmaal worden gedesinfecteerd. Stallingen (bv. voor deelfietsen) moeten intensiever worden ontsmet. Bedrijven die elektrische steps en fietsen verhuren, moeten die ten minste elke keer dat de accu's worden opgeladen ontsmetten.
65. Actieve mobiliteit: Veel Europese steden ondernemen stappen om actieve mobiliteit (bv. lopen en fietsen) veiliger en aantrekkelijker te maken tijdens de uitbraak van COVID-19. Stedelijke gebieden zouden kunnen overwegen om trottoirs tijdelijk te verbreden en op straat meer ruimte te maken voor actieve vormen van mobiliteit zodat de bevolking zich veilig en doeltreffend kan verplaatsen, en om de maximumsnelheid voor voertuigen te verlagen in gebieden met verhoogde actieve mobiliteit.
66. Het delen van beste praktijken, ideeën en innovaties voor veilige mobiliteit in steden en voorsteden tijdens de uitbraak van COVID-19, is begonnen via specifieke platforms en netwerken en is van groot belang voor verdere samenwerking en kennisdeling. De Commissie zal ook de lidstaten, lokale overheden en belanghebbenden die actief zijn op het vlak van stedelijke mobiliteit bijeenbrengen om de gevolgen van deze uitbraak te analyseren, lessen te trekken en de tot nu toe opgedane ervaring te verzamelen, en om kansen voor een toekomstige duurzamere mobiliteit in de EU in kaart te brengen, in overeenstemming met de Europese Green Deal.

IV. Conclusie

67. De Commissie zal blijven samenwerken met de andere instellingen, agentschappen en organen van de EU, de lidstaten, belanghebbenden uit de vervoersector en internationale partners om acties te coördineren en de transparante en objectieve toepassing van deze richtsnoeren te bevorderen. De Commissie zal er met name op toezien dat de inperkingsmaatregelen en de geleidelijke opheffing daarvan geen afbreuk doen aan de eengemaakte markt of geen discriminerende gevolgen die strijdig zijn met de Verdragen hebben voor vervoersondernemers en dienstverleners in de EU, en dat geen onderscheid op grond van nationaliteit wordt gemaakt tussen burgers en werknemers uit de EU.
 68. De toestand blijft evolueren en de Commissie zal met de bevoegde instanties, organisaties van belanghebbenden, vervoersondernemers en dienstverleners blijven samenwerken om de aanpak en maatregelen bij te sturen en aan te passen, rekening houdend met de recentste epidemiologische ontwikkelingen, inlichtingen over de doeltreffendheid van de huidige maatregelen en de behoeften van de EU-burgers en onze economie. Zolang de COVID-19-uitbraak voortduurt, moeten overheden, belanghebbenden en burgers waakzaam blijven en in hoge mate voorbereid zijn op een mogelijke toename van besmettingen. De Commissie zal voortdurend toezien op de toepassing van deze richtsnoeren en ze indien nodig bijsturen om te verzekeren dat ze ook onder de wijzigende omstandigheden doeltreffend blijven.
 69. Bij de hervatting van het vervoer en het herstel van de connectiviteit moet rekening worden gehouden met het duurzame en slimme herstel van de Europese vervoersector, zodat die weer even sterk wordt als voor de crisis, zijn wereldwijde concurrentiepositie behoudt en een fundamenteel onderdeel blijft van de economie en het leven van de burgers in de EU. De lessen die uit de COVID-19-crisis zijn getrokken, zullen worden meegenomen in de geplande strategie voor duurzame en slimme mobiliteit in 2020.
-