

Belnotitie 'verplichte quarantaine voor inreizigers'

Voor	Min VWS
Van	PDC19- Team Quarantaine
Betreft	Invoering verplichte quarantaine voor inreizigers uit hoogrisicogebieden
Datum	17-3-2021
t.b.v. gesprek met	punt 1 Minister van Defensie punt 2 Staatssecretaris van IenW punt 3 Minister van BZK (op 18/3 na 13.00 uur i.v.m. overleg VNG-BZK-VWS)

5.1.2e

Punt 1 (min Def) – *verzoeken om inzet* KMar bij handhaven Q-verklaring bij wegvervoer.

- De handhaving op het hebben van een (negatieve testuitslag) en een quarantaineverklaring bij inreizen in Nederland wordt momenteel voorbereid.
- Voor de vervoersmodaliteit 'wegverkeer' worden verkeersfuisen voorzien die –volgens huidige plannen- 3 keer per week één dagdeel bij verschillende grensovergangen worden uitgevoerd.
- Er is een rol voorzien voor de Kmar bij deze handhaving.
- De Kmar heeft hier positief op gereageerd en is aangehaakt bij de werkgroepen die de handhaving voor wegverkeer voorbereiden.
- Uitwerking krijgt gezamenlijk vorm.
- Overige partijen die zijn betrokken bij deze verkeersfuisen zijn ILT en RWS.
- Voor de overige modaliteiten is de Kmar nog niet betrokken.

Punt 2 (stas IenW) – *betrekken en verzoeken om oplossing* bij vormgeven handhaving Q-verklaring bij internationaal trein- en busvervoer

- De handhaving op het hebben van een (negatieve testuitslag) en een quarantaineverklaring bij inreizen in Nederland wordt momenteel voorbereid.
- Voor de vervoersmodaliteit bus en treinverkeer is IenW 'in de lead'
- Inreiziger wordt verplicht om –naast de negatieve testuitslag- een Q-verklaring bij zich te hebben. Vervoerder is verplicht om hier op te controleren.
- Wie handhaaft op de plicht van de reiziger?
 - o Politie wil geen rol in handhaving.
 - o Controle en handhaving van Q-verklaring was voorzien door BOA's van de NS. Geen oplossing voor Thalys, ICE en Eurostar, bus.
 - o Kmar is nog niet verkend
- ILT gaat handhaven op de plicht van de vervoerder maar heeft daarvoor input nodig van de handhavende instantie op de reiziger
- Gesprekken lopen vast.
- Op deze manier dreigt er geen oplossing te komen voor het handhaven op deze vorm van grensoverschrijdend trein- en busvervoer.

Punt 3 (min BZK) – *betrekken en verzoeken om oplossing* bij vormgeven handhaving Q-plicht door gemeenten.

- Bij handhaven Q-plicht is rol voorzien voor gemeenten.
- In afstemming met BZK en JenV is in het wetsvoorstel gekozen voor LOD als instrument.
- VNG, VB en G4 geven in internetconsultatie aan dat LOD complex is en geven voorkeur aan strafrechtelijke afdoening.
- Partijen begrijpen de insteek van de wet, echter zien problemen bij handhaving in deze vorm.
- OM en politie geven aan dat strafrechtelijke vorm geen optie is.
- Ook ambtelijk heeft LOD de voorkeur:
 - o Strafrecht past minder goed in de opzet van de wet die gericht is op stimuleren en naleving;
 - o Boetes zijn t.o.v. dwangsom relatief laag

- Er gelden extra eisen aan strafrecht, zoals het moeten zijn van een opsporingsambtenaar, het geven van cautie, etc
 - Mogelijk dat bij strafrecht ook het belteam onderdeel wordt van opsporing en daarom cautie moet geven bij het nabellen van reizigers.
- VNG stelt de volgende voorwaarden aan medewerking aan handhaving Q-plicht:
 - Er moet een voor alle partijen acceptabele oplossing zijn voor de uitvoeringsobstakels.
 - LOD wordt vervangen door een boete. Als dit niet gebeurt dan duidelijke en harde afspraken over financiële compensatie
- VNG is nodig om (kleinere) gemeenten tot uitvoering van de handhaving van de Q-plicht over te laten gaan.