

To: [5.1.2e] ([5.1.2e]@minvws.nl)
From: [5.1.2e] ([5.1.2e]@minvws.nl)
Sent: Mon 12/21/2020 4:22:24 PM
Subject: FW: toepassing artikel 58p Wpg
Received: Mon 12/21/2020 4:22:25 PM

Ter info, we wachten morgen aar even af.

Van: [5.1.2e] ([5.1.2e]@minvws.nl)
Verzonden: maandag 21 december 2020 17:06
Aan: [5.1.2e] ([5.1.2e]@minvws.nl)
Onderwerp: FW: toepassing artikel 58p Wpg

Ter info,
 Groet, [5.1.2e]

Van: [5.1.2e] ([5.1.2e]@minvws.nl)
Verzonden: maandag 21 december 2020 17:05
Aan: [5.1.2e] ([5.1.2e]@minvws.nl) - HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] ([5.1.2e]@minjenv.nl) - BD/DWJZ/SBR' <[5.1.2e]@minjenv.nl>; [5.1.2e] ([5.1.2e]@rijksoverheid.nl) <[5.1.2e]@rijksoverheid.nl>
CC: [5.1.2e] ([5.1.2e]@minvws.nl); [5.1.2e] ([5.1.2e]@minbzk.nl); [5.1.2e] ([5.1.2e]@minjenv.nl) - BD/DWJZ/SBR <[5.1.2e]@minjenv.nl>
Onderwerp: RE: toepassing artikel 58p Wpg

Beste collega's,

Zojuist even met mijn collega van beleid, [5.1.2e] gesproken. De kwestie met VK en Zuid-Afrika wordt vooralsnog opgelost met een aanwijzing, gericht op toepassing van de artikelen 53 en 54 Wpg. Het idee van toepassing van artikel 58p willen we graag inbrengen in de ACC/MCC, de uitwerking kan dan later volgen. Ik weet niet of we morgen gaan halen, daarvoor moet natuurlijk eerst nog een notitie worden gemaakt. [5.1.2e] komt hierop nog terug.

Groet,
 [5.1.2e]

Van: [5.1.2e] ([5.1.2e]@minvws.nl) - HBJZ <[5.1.2e]@minienw.nl>
Verzonden: maandag 21 december 2020 16:56
Aan: [5.1.2e] ([5.1.2e]@minvws.nl); [5.1.2e] ([5.1.2e]@minjenv.nl) - BD/DWJZ/SBR' <[5.1.2e]@minjenv.nl>; [5.1.2e] ([5.1.2e]@rijksoverheid.nl) <[5.1.2e]@rijksoverheid.nl>
CC: [5.1.2e] ([5.1.2e]@minvws.nl); [5.1.2e] ([5.1.2e]@minbzk.nl); [5.1.2e] ([5.1.2e]@minjenv.nl) - BD/DWJZ/SBR <[5.1.2e]@minjenv.nl>
Onderwerp: RE: toepassing artikel 58p Wpg

Hallo [5.1.2e], [5.1.2e] en [5.1.2e]

Ook vanuit mijn kan dank voor de snelle en uitgebreide (re)acties. Eens met [5.1.2e] dat we het vizier open moeten houden dat dit ook van de opties zou kunnen zijn om een en ander op een goede manier te regelen. De weg die nu wordt/is ingeslagen met de aanwijzing van de minister van VWS aan de voorzitters van de veiligheidsregio's met een beroep op de artikelen 7, 53 en 54 Wpg is namelijk, zoals [5.1.2e] al aangaf, ook niet direct een glasheldere geweest. Wat dat betreft voelt artikel 58p Wpg wel wat sluitender.

Dan is nu voor mij de vraag wat de beste vervolgroute zou zijn. Kunnen we op basis van de mailwisseling concluderen dat het goed is om de keuze voor toepassing van artikel 58p Wpg voor te leggen aan de MCC en aan te geven dat we die verder gaan uitwerken, en niet eerder verdere stappen te zetten dan nadat de MCC heeft besloten dat dit een goede vervolgroute is?

Voor de korte termijn zie ik overigens e-mails voorbijkomen dat het meest pregnante probleem dat deze regeling probeerde op te lossen, namelijk de mogelijke import van de nieuwe virusmutaties uit het VK en Zuid-Afrika, het liefst opgelost lijkt te worden via de beproefde methode van een aanwijzing van de minister van VWS om een negatieve testuitslag te vereisen van alle inkomende reizigers.

Met vriendelijke groet,

[5.1.2e]

Van: [5.1.2e] ([5.1.2e]@minvws.nl)

Verzonden: maandag 21 december 2020 16:32

Aan: 5.1.2e - BD/DWJZ/SBR' <5.1.2e@minjenv.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rijksoverheid.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e@minvws.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@minbzk.nl>; 5.1.2e - BD/DWJZ/SBR <5.1.2e@minjenv.nl>

Onderwerp: RE: toepassing artikel 58p Wpg

Hallo 5.1.2e en 5.1.2e

Dank voor jullie uitgebreide reacties. Het is natuurlijk geen ideale oplossing om artikel 58p Wpg zo in te zetten, maar het alternatief is niks doen, de grens sluiten of de wet aanpassen. Dat laatste kan natuurlijk altijd worden overwogen, maar een effectuering daarvan – mocht die er al komen – zal nog een hele tijd op zich laten wachten. Wellicht dus toch verstandig om te adviseren tot een extensieve uitleg van dat artikel, vergezeld van een winstwaarschuwing aan de besluitvormers.

Het hebben van een negatieve testverklaring lijkt mij overigens wel als drempel van invloed te kunnen zijn op de capaciteitsbeheersing.

Als dit zo wordt toegepast, is het vanzelfsprekend wel zo effectief om deze eis bij vertrek te hanteren. Voor luchtvaart volgt dit al uit de bilaterale luchtvaartverdragen (de autoriteiten aldaar moeten dan daarvoor zorgen – kunnen we natuurlijk niet handhaven, maar partijen zijn wel daarop aanspreekbaar). Voor scheepvaart zijn die afspraken er niet, maar dat is gelet op de aard van het vervoer mogelijk niet zo'n probleem om deze afspraken met de reders te maken. Voor personenvervoer over land zal dat wat meer voeten in aarde hebben, maar dat kan IenW inderdaad beter beoordelen.

De EU-rechtelijke context lijkt me niet zo'n probleem gelet op het grote volksgezondheidsbelang (wat natuurlijk nog wel enige toelichting behoeft) en het feit dat we als EU-land niet alleen staan indien we dit soort maatregelen zouden treffen.

Ik woon in 5.1.2e en fiets regelmatig in de zomer door 5.1.2e waar ik de bijzondere grensverdeling op straat zie aangegeven. Helemaal eens dus dat we goed moeten kijken naar dat soort uitzonderingssituaties.

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e - BD/DWJZ/SBR <5.1.2e@minjenv.nl>

Verzonden: maandag 21 december 2020 15:19

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@rijksoverheid.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@minvws.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e@minvws.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@minbzk.nl>; 5.1.2e - BD/DWJZ/SBR <5.1.2e@minjenv.nl>

Onderwerp: RE: toepassing artikel 58p Wpg

Hallo 5.1.2e

Ik heb ook verlof, maar ben mijn de afgelopen maanden ontplofte mailbox aan het opruimen. Dus bij toeval kijkend en reagerend en niet steeds beschikbaar, het onderstaande 5.1.2e (ook in de cc opgenomen) en ik hadden daarover ook contact.

In de MvT staat: "Omdat de capaciteit van allerlei voorzieningen in bijvoorbeeld het openbaar vervoer beperkt is, kan het noodzakelijk zijn om regels te stellen voor de verdeling van die beperkte capaciteit. Dit artikel voorziet daarom (...)." (p. 23). Vgl. ook p. 98: "Gedacht kan worden aan het stellen van prioriteitsregels voor het gebruik van het openbaar vervoer of bijvoorbeeld aan het verplicht stellen van het vooraf reserveren van een reis met het openbaar vervoer". Die capaciteitsbeheersing van het ov is een ratio/strikte beperking waar 5.1.2e ook op wijst.

Anderzijds stel ik vast dat art. 58p Wpg naar de letter zeer breed is. Ik herinner me overigens uit interdepartementaal contact, dat het bij het opstellen van de bepaling best ingewikkeld was te horen wat nu precies personenvervoer is en waarvoor het artikel een kapstok moest zijn. Die ratio/beperking blijkt dus niet uit de wettekst.

In de nota n.a.v. het verslag voor de TK wordt art. 58p Wpg bovendien aangeduid als "een vangnetvoorziening en biedt voldoende mogelijkheden om maatwerk te bieden." (p. 192, antwoord 473-D66). Dat indiceert een ruime restbepaling.

In die nota wordt ook een paar keer verwezen naar antwoord 306-GroenLinks. Daar acht de regering het "niet geheel uit te sluiten dat er aanvullende maatregelen nodig zijn wanneer bijvoorbeeld de verspreiding van het virus snel toeneemt en er reden is om aan te nemen dat er in het (openbaar) personenvervoer besmettingen plaatsvinden. In zo'n situatie is – als uiterste middel en nadat is vastgesteld dat minder vergaande maatregelen niet helpen – het gedeeltelijk stoppen van het (openbaar) vervoer denkbaar." (p. 135). Dat lijkt me iets wat in de onderhavige kwestie speelt, overigens niet alleen in maar ook via het personenvervoer. Ook hier lees ik geen beperking zoals in de MvT.

Mijn eerste reactie is daarom dat art. 58p, tweede lid, Wpg als zodanig wel mogelijkheden zou bieden voor een negatieve testverklaring. Dit maakt het immers mogelijk regels te stellen over de toegang tot en het gebruik van voorzieningen voor personenvervoer.

Daarbij teken ik wel aan, dat (het bieden van die) toegang naar zijn aard in het buitenland zal plaatsvinden. Dat roept een rechtsmachtvraag op, waarbij misschien nog een onderscheid speelt – ik heb die kennis niet, collega's van IenW vast wel, maar ik denk aan vlaggenstaten of zoiets – tussen enerzijds bijvoorbeeld luchtvaartuigen en veerboten, en anderzijds treinen, bussen, taxi's, overig bedrijfsvervoer, enz.

Als dat een probleem is, richt het zich dus, lijkt mij, op het in Nederland(s) luchtruim en water) (laten) gebruik(en) door de (vervoerder van) reizigers van dat personenvervoer. De afgeleide daarvan zou dan zijn dat men geen mensen toelaat die zo'n verklaring niet hebben.

Dan echter een winstwaarschuwing. 5.1.2e wijst daar ook op.

Uit antwoorden 263-264-PvdA (p. 120) en 450-D66 (p. 185) uit de nota n.a.v. het verslag voor de TK blijkt dat het wetsvoorstel geen betrekking heeft op verplicht testen van mensen. Staat het antwoord aan D66 nog onder een kopje over art. 58j (dus niet art. 58p Wpg), die aan de PvdA hebben een algemenere strekking. In antwoord 3-CDA (p. 6) staat dat in het kader van het uit te werken quarantainepakket tevens het meewerken aan testen worden gezien.

NB: de Twm covid-19 moest een vervanging zijn van de noodverordeningen en daarin ging het ook niet over dit soort zaken; het lijkt dus wetshistorisch wel verklaarbaar waarom er geen stevige basis voor in de Twm covid-19 staat.

5.1.2e wijst verder op de grondrechtelijke kwestie, waar testen speelde i.v.m. het Fieldlab evenementen. Dat laat ik hier verder voor wat het is. 5.1.2e weten daar veel meer van.

PM: hoe zit het met EU-rechtelijke bezwaren?

Ten slotte, met mijn Brabantse achtergrond en wie het kleine niet eert, is het grote niet weerd: in de gemeente Baarle-Nassau ligt het Belgische Baarle-Hertog versnipperd. Daar rijden (Belgische) lijnbussen doorheen. Dat verdient aandacht.

Vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@rijksoverheid.nl>

Verzonden: maandag 21 december 2020 13:58

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@minvws.nl>; 5.1.2e - BD/DWJZ/SBR <5.1.2e@minjenv.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e@minvws.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@minvws.nl>; 5.1.2e - HBJZ <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@minbzk.nl>

Onderwerp: RE: toepassing artikel 58p Wpg

Hoi 5.1.2e

Ik heb begrepen dat indirect verplicht testen op grond van 53 en 54 Wpg ook lastig wordt gevonden wegens ontbreken juiste en duidelijke grondslag om inbreuk te maken op lichamelijke integriteit en bewegingsvrijheid. Dit omdat deze artikelen nu gaan worden ingezet zonder aanwijzingen van een concreet ziek persoon. Ik heb ook begrepen dat daar inmiddels de politieke keuze is gemaakt om die artikelen "ruim" te interpreteren.

Bovenstaande bezwaar van het gebrek aan grondslag geldt ook voor het indirect verplichten van testen voor vervoer o.g.v. Twm. Verder zie ik in de toelichting op artikel 58p dat het gaat om de inzet van capaciteit (met in het ergste geval helemaal sluiten) van vervoer en niet om randvoorwaarden als indirect verplicht testen.

In het kader van indirect verplicht testen hebben mijn collega's van het grondrechtcluster eerder gezegd dat het kan voor een pilot (Fieldlabs) waar het als voorwaarde wordt gesteld om een evenement te betreden nu dit puur vrijwillig is (vermaak). Bij vervoer (essentiële dienst) lijkt het mij zonder deugdelijke wettelijke grondslag niet toegestaan om dienstverlening afhankelijk te stellen van een negatieve test in de ministeriële regeling. Deze grondslag lijkt niet in de Twm te zitten. Verder gold bij de advisering omtrent Fieldlabs dat personeel dat aanwezig is op het evenement niet mag worden verplicht om een negatieve uitslag te overhandigen. Dit omdat er bij werknemers geen sprake is van vrijwillige deelname nu hun broodwinning ervan af hangt. Deze lijn geldt m.i. ook voor personeel in vervoer. Ik begrijp dat de AP hier ook over heeft geadviseerd.

Verder lees in de nota naar aanleiding van het verslag TK (bijlage) in het antwoord op vraag 263-264 van de PvdA dat de Twm geen betrekking heeft op verplichtende vormen van testen uit risicogebieden. Dit wordt herhaald in 450.

Gelet op het bovenstaande lijkt mij de Twm geen grondslag te bieden voor verplicht testen als voorwaarde voor vervoer. Mocht

politiek een andere keuze gemaakt worden dan graag aandacht voor de proportionaliteitsafweging van deze maatregelen nu je mensen indirect een essentiële dienst kan gaan ontnemen voor een mutatie van het virus die, als ik de berichtgeving moet begrijpen, zich al in Nederland bevindt. Hier zal vast een medische onderbouwing voor bestaan maar die dient dan wel uitvoerig te zijn.

Ik heb 5.1.2e even in de CC genomen omdat 5.1.2e uit het schrijfgroepje regelingen momenteel van haar kerstvakantie geniet.

Groeten,

5.1.2e
5.1.2e

Van: 5.1.2e) < 5.1.2e @minvws.nl>

Verzonden: maandag 21 december 2020 12:54

Aan: 5.1.2e < 5.1.2e @rijksoverheid.nl>; 5.1.2e @minjenv.nl' < 5.1.2e @minjenv.nl>

CC: 5.1.2e) < 5.1.2e @minvws.nl>; 5.1.2e) - HBJZ < 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: toepassing artikel 58p Wpg

Beste 5.1.2e en 5.1.2e,

In de hoop dat jullie in deze periode nog bereikbaar zijn, onderstaand een verzoek om mee te denken over de toepassing van artikel 58p Wpg voor inkomende reizigers uit het buitenland.

Op dit moment worden de artikelen 53 en 54 Wpg ingezet voor het verkrijgen van een negatieve testverklaring voor inkomende reizigers uit hoogrisicogebieden. Vanwege de virusmutatie gelden momenteel vliegverboden voor verkeer uit het VK. Ook voor het scheepvaartverkeer gelden vergelijkbare verboden. België en Frankrijk hebben tijdelijk ook maatregelen getroffen voor inkomend vervoer uit het VK.

De vraag is nu hoe te handelen met het vervoer over land, zowel vanwege de situatie met het VK als in een breder kader (dus ook vanwege inkomend vervoer uit andere hoogrisicogebieden over land). De artikelen 53 e.v. Wpg hebben enkel betrekking op het vervoer over zee en door de lucht en bieden geen oplossing voor vervoer over land.

Daarom is nu gekeken naar artikel 58p Wpg. Dat is initieel geschreven als vervanging van de mondkapjesplicht. Niettemin lijkt de tekst van het artikel ruimte te bieden tot het stellen van de eis voor aanbieders van grensoverschrijdend personenvervoer om ervoor te zorgen dat hun passagiers beschikken over een negatieve testverklaring. Dit zou niet alleen kunnen gelden voor aanbieders van personenvervoer over land, maar ook van aanbieders van personenvervoer over zee en door de lucht. Zelfs lijkt het mogelijk om dit soort personenvervoer geheel te verbieden.

Het idee is nu om artikel 58p te gebruiken om een ministeriële regeling te maken (een artikel toe te voegen in de bestaande tijdelijke regeling) waarmee vervoerexploitanten die vervoer over land bieden (trein, (flix)bus) te verplichten van hun passagiers een negatieve testverklaring te eisen. Effectief zou dit ertoe moeten leiden dat zij onder een dergelijke voordat zij mogen inchecken. Bij niet naleving zou de exploitant beboet kunnen worden. Omwille van de eenvormigheid zou de regeling zich ook kunnen uitstrekken tot de vervoerexploitanten die vervoer over zee en door de lucht aanbieden. In verband met dat laatste zou de (huidige) aanwijzing o.g.v. artikel 7 Wpg om de artikelen 53 e.v. Wpg toe te passen dan kunnen worden beperkt tot de (lucht)havenexploitant (om eventuele medewerking te vorderen bij controles).

Wat is jullie standpunt over dit voornemen? Natuurlijk moet een en ander nog worden uitgezocht over de handhaving etc., maar delen jullie de opvatting dat artikel 58p Wpg deze mogelijkheid biedt?

We zouden graag hierover een beslissing willen vragen aan het ACC en MCC morgen. Tenzij dringende redenen daartoe noodzaken, zou die regeling dan per 15 januari in moeten gaan.

5.1.2e
5.1.2e
DWJZ/VWS

Artikel 58p. Personenvervoer

1. Bij ministeriële regeling kan worden bepaald dat het aanbieden van bepaalde categorieën van personenvervoer geheel of gedeeltelijk verboden is.
2. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld over de toegang tot en het gebruik van voorzieningen voor personenvervoer. Hierbij kan worden afgeweken van artikel 58f, derde lid, onder a.

Artikel 58c. Procedurevoorschriften ministeriële regelingen

1. De vaststelling van een krachtens dit hoofdstuk vast te stellen ministeriële regeling geschiedt door Onze Ministers, in overeenstemming met Onze Minister die het mede aangaat en in overeenstemming met het gevoelen van de ministerraad.
2. Een krachtens dit hoofdstuk vastgestelde ministeriële regeling wordt binnen twee dagen nadat zij is vastgesteld aan

beide Kamers der Staten-Generaal overgelegd. Zij treedt niet eerder in werking dan een week na deze overlegging. Indien binnen die termijn de Tweede Kamer besluit niet in te stemmen met de regeling, vervalt deze van rechtswege.

3. In afwijking van het tweede lid kan een krachtens dit hoofdstuk vastgestelde ministeriële regeling onverwijld na die vaststelling en de bekendmaking in werking treden, indien sprake is van een zeer dringende omstandigheid waarin ter beperking van gevaar direct moet worden gehandeld. Onze Minister zendt de regeling binnen twee dagen na vaststelling aan beide Kamers der Staten-Generaal, voorzien van een gemotiveerde mededeling waarin de dringende omstandigheid uiteen wordt gezet. De regeling vervalt van rechtswege indien de Tweede Kamer binnen een week na de toezending besluit niet in te stemmen met de regeling.

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.

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.

Ministerie van Justitie en Veiligheid

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.

Ministry of Justice and Security