

Van: 10.2.e - HBJZ
Aan: 10.2.e - DGLM; 10.2.e - DGMQ
Cc: 10.2.e - DGLM; 10.2.e - DGMQ; 10.2.e - HBJZ;
 10.2.e - DGLM
Onderwerp: RE: Kamerbrief vliegverbod/noodzakelijkheidsverklaring
Datum: woensdag 6 januari 2021 13:36:00

Ha,

Er zijn twee juridische routes te bespreken, de derde route van airlines vragen is theoretisch altijd open, maar praktisch inmiddels wel uitgeput als ik 10.2.e begrijp.

Een route via de aanwijzing stuit op bezwaren omdat de noodzakelijkheidsverklaring buiten het 'gezondheidskader' ligt. Er kan alleen een aanwijzing worden gegeven om maatregelen te nemen die inhouden dat geen reizigers worden meegenomen of worden toegelaten die een ernstig gevaar voor de volksgezondheid kunnen meebrengen. De aard van de reis zegt niets over het gevaar dat de reiziger vormt, in tegenstelling dus van of de reiziger niet besmet is (negatieve testuitslag). Ook is de noodzakelijkheidsverklaring geen maatregel die bijdraagt aan het onderzoek of iemand besmet is. Zoals 10.2.e in de mail die 10.2.e en 10.2.e doorstuurde ook zegt: "de bedoelde verklaring over een noodzakelijke reis zegt niets over iemands status als 'fit to fly'. Je zou dan immers zelfs met een negatieve testverklaring niet mogen vliegen als die reis niet noodzakelijk is. Artikel 53 Wpg biedt ook geen soelaas omdat we iemand o.g.v. dat artikel niet terug kunnen sturen en een onderzoek verder niet relevant is."

De route via artikel 58p is op zichzelf theoretisch wel mogelijk. Er kunnen op basis daarvan voorwaarden worden gesteld aan het aanbieden, gebruik en toegang van personenvervoer, en naast een negatieve testuitslag zou je ook een andere verklaring kunnen vragen.

Tot zover de mogelijkheden, maar er zijn veel overwegingen die hierbij meegenomen moeten worden die een keuze voor de introductie van een noodzakelijkheidsverklaring onmogelijk of op zijn minst onverstandig maken:

- Je maakt hiermee van een moreel appèl een juridische verplichting. Hoe nodig en wenselijk is dat? Het is weliswaar eerder gedaan bij de mondkapjesplicht, maar ook dat ging zeker niet zonder slag of stoot en lag toch nog gevoelig omdat het ingreep in de persoonlijke levenssfeer van mensen. Een juridische plicht ligt dan niet direct in de reden.
- Het instellen van een verplichting tot het hebben van een noodzakelijkheidsverklaring komt de facto neer op een reisverbod. Je kunt namelijk niet meer reizen als dat niet voor een noodzakelijk doel is. Het doel van je reis kun je niet zomaar aanpassen, dus het reizen wordt hiermee feitelijk voor heel veel mensen echt onmogelijk gemaakt.
- Voor een dergelijke maatregel is, zeker vanwege ingrijpendheid, de noodzakelijkheid en proportionaliteit cruciaal. Op beide is voor het instellen van een verplichte noodzakelijkheidsverklaring wel wat af te dingen. Het doel is uiteindelijk de bescherming van de volksgezondheid, maar hoe noodzakelijk is het dan om reizen zo goed als te verbieden, en het juist nog wel toe te staan voor noodzakelijke reizen (terwijl die reizigers net zo goed besmet kunnen zijn)? Het gaat er vooral om dat je het virus zo goed mogelijk probeert buiten de deur te houden. De minder vergaande en daarmee proportionele eis is dan om een negatieve testuitslag te eisen. Daarmee wordt reizen de facto niet verboden, maar wordt er alleen een extra voorwaarde gesteld.
- Je hebt voor de controle hiervan weer (extra) grenscontroles nodig. Voor derdelanders die inreizen zijn die er al, maar voor intra-Schengen niet. Hierbij komt de Schengengrenscode weer om de hoek kijken. Die maakt het op zichzelf wel mogelijk om binnengrenscontroles in te stellen ter bescherming van de volksgezondheid. Echter, er zijn Europese afspraken die hieraan in de weg staan. Daarnaast zouden voor het instellen van de binnengrenscontroles juridische stappen moeten worden genomen door JenV en zouden de controles moeten worden ingericht en bemand.
- De controle is ook niet zo eenvoudig uit te voeren. Wie bepaalt wat wel en niet noodzakelijk is en hoe is te verifiëren of sprake is van de aangegeven noodzaak? Hierbij speelt ook zeker een rol dat via artikel 58p de verantwoordelijkheid om dit te controleren bij de vervoerder komt te liggen. Het zal voor de controle heel lastig zijn om de persoonlijke situatie van een reiziger te beoordelen, en dan moet uiteindelijk ook nog worden geoordeeld of het opgegeven reisdoel wel terecht en ook echt noodzakelijk is. Een simpel vinkje of eigen verklaring maakt fraude bovendien erg makkelijk. In plaats daarvan hanteren van de regels en verklaringen die gelden voor bij het EU-inreisverbod is wel uniformer, maar ook weer heel arbeidsintensief en brengt veel administratieve lasten met zich mee.
- Tot slot blijft er een gat bestaan omdat er voor privévervoer niets geregeld kan worden binnen de huidige Wpg. Het level playing field is er dus nog steeds niet, en reizigers kunnen nog steeds via bijvoorbeeld de auto Nederland binnenkomen zonder noodzakelijkheidsverklaring.

Een en ander zal ik hierna in een wat netter format zetten en delen met VWS en NCTV.

Groet, 10.2.e
