

Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, het ministerie van Justitie en Veiligheid en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Datum

10 maart 2021

Ons kenmerk

UTR-CBB-21-323/hj/lvd

Betreft / Onderwerp

Uw kenmerk: Keten-ID: 11933 / Internetconsultatie

Doorkiesnummer

088-3682026

Email contactpersoon

henri.janssen@fnv.nl

Bijlage(n)

-

Geachte dames en heren,

Hierbij maakt FNV Spoor gebruik van de door het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, het ministerie van Justitie en Veiligheid en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties geboden mogelijkheid te reageren op de in voorbereiding zijnde wijziging van de Wet “publieke gezondheid” vanwege de invoering van aanvullende maatregelen voor het internationaal personenverkeer in verband met de bestrijding van de epidemie van covid-19. Consultatieversie 8 maart 2021. Wij baseren ons hier op de tekst van en bijlagen bij de internetconsultatie.

Deze reactie kan openbaar gemaakt worden.

Aandachtspunten m.b.t. Quarantaineverplichting voor personenvervoerders (Spoor)

De nieuwe voorgenomen regelgeving en de (internet) consultatie hierop, brengt FNV Spoor de volgende aandachtspunten op de onderdelen “Handhaving” en “Toezicht”, in willekeurige volgorde:

- De internationale treinen (behalve de Eurostar) van NS kennen een regime waarbij er sprake is van een (gedeeltelijk) open instapregime. Controle bij de deur is hierbij niet mogelijk met de huidige bezetting. (soms 10 deuren of meer per trein)
- De huidige inrichting van de NS Internationaal organisatie voorziet niet in BOA’s. Op de internationale treinen zijn stewards aanwezig, deze hebben geen enkele opsporingsbevoegdheid.ⁱ
- Er is binnen de gehele NS uitvoeringsorganisatie geen kennis van medische- en of CoVid-19 documenten.
- Er bestaan in de verschillende aangrenzende landen verschillende documenten die mogelijk frequent wijzigen.ⁱⁱ
- De status van de verschillende gebieden waar de quarantaine verplichting voor gaat gelden zullen ook variëren en bekend moeten worden gemaakt.
- De NS Internationaal organisatie is niet ingericht om deze verschillen en wijzigingen telkens tijdig te actualiseren en daarover werkbare werkinstructies aan de medewerkers te verstrekken en reizigers voor aanvang reis te informeren.

- De controles zullen waarschijnlijk merendeels plaatsvinden tussen het laatste station in het buitenland en het eerste station in NL. na het aantreffen van reizigers zonder de verplichte documenten zullen deze reizigers al in NL zijn.ⁱⁱⁱ
- In 50% van de agressiegevallen in het OV is de controle op vervoerbewijzen de aanleiding. Extra controle op Co-Vid-19 documenten zal ongetwijfeld tot meer agressie leiden.
- Bij aantreffen reizigers zonder juiste of ontbrekende documenten zal er overdracht moeten plaatsvinden aan functionarissen met bevoegdheden. Naast (of juist in lijn met) de beschikbaarheid van deze functionarissen (BOA's, Politie/Kmar) een groot risico op vertragingen.
- De betreffende OV medewerkers hebben geen middelen om reizigers zonder juiste middelen formeel aan te houden. De beoogde wet zet deze medewerkers dus voor een onmogelijke taak.
- Identificeren van juistheid van personalia (buitenland) en documenten zal over diverse (externe) schijven gaan lopen waardoor grote kans op onjuistheid en vertragingen.^{iv}
- De vraag is of er voldoende wet en regelgeving beschikbaar is om handhaving door vervoerders mogelijk te maken.
- Wetgeving kan uiteraard worden toegekend, maar de vraag is dan of je medewerkers die voornamelijk vanuit hun specialisme, opleiding, instructie en ervaring gericht op service zijn, met het toekennen van wetgeving ook die taak kan laten uitvoeren of dat dit moet voorbehouden zijn aan medewerkers die dit als handhaver al beroepsmatig gewend en vertrouwd mee zijn.
- De organisatie van de NS is er niet op ingericht en het vraagt waarschijnlijk maanden om de organisatie hier op aan te passen: Werving, opleiding, instructie en inwerken. (Boa) bevoegdheden (zie ook volgend punt).
- Daarbij komt dat internationaal overschrijdend optreden vraagt om een landenovereenkomst met afstemming op departementaal niveau, terwijl voor overheidsfunctionarissen dit al is ingeregeld middels zo'n zelfde landenovereenkomst (Politie en KNMAR)
- Grensverdragen verbieden de inzet van Nederlandse BOA's buiten onze eigen landsgrenzen.
- Naast deze inhoudelijke argumenten ontstaat er ook een ongelijk regime met het personenverkeer met auto's waardoor er mogelijk verschuivingen gaan plaatsvinden van trein naar auto.
- Gezien bovenstaande lijkt het logisch en gaat onze voorkeur uit naar handhaving door handhaving organisatie zoals Kmar of Politie die nu ook thematisch of steekproefsgewijs in treinen en op de weg controleren.

Hoogachtend,



Henri Janssen
Bestuurder FNV Spoor

ⁱ Bij grensoverschrijdend treinverkeer wordt je als trainmanager gedurende de treinrit geconfronteerd met wetgeving uit het gastland en eigen land. Bevoegdheden bij grensoptreden is enkel aan algemeen opsporingsambtenaren voorbehouden en leden van de Koninklijke Mareschaussee. Hiervoor zijn zgn. speciale landenverdragen voor opgesteld.

ⁱⁱ Wet- en regelgeving en documenten waardoor verplichtingen maar ook ondersteuning er telkens anders uitziet. Dit terwijl in een geval van optreden en bij mogelijke escalatie de grondslag en ondersteuning duidelijk moet zijn voor diegene die er op moet toezien.

ⁱⁱⁱ Risico daarbij is dat de wetgever je verplicht stelt dus al voor vertrek van laatste halte voor grens de controle op verplichtstelling te controleren.

^{iv} Huidige wet- en regelgeving stelt de trainmanager niet in staat om de opgegeven personalia en/of aangeboden documenten op juist- en echtheid te controleren.