

Coronaverspreiding in relatie tot het internationaal personenverkeer

Aan de orde is het **debat** over **coronaverspreiding in relatie tot het internationaal personenverkeer**.

De voorzitter:

Aan de orde is het debat over coronaverspreiding in relatie tot het internationaal personenverkeer. Ik heet welkom in ons midden de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Fijn dat u er bent. Dit debat is aangevraagd door mevrouw Kröger van de fractie van GroenLinks en ik geef haar graag als eerste spreker het woord. We hebben met elkaar afgesproken: maximaal vijf minuten spreektijd. Ik wil daarbovenop met u afspreken: maximaal vier vragen in de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Mevrouw Kröger, aan u het woord.



Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. Afgelopen week alleen al 40.000 vliegreizigers uit coronagebied. Met andere woorden: het beleid om de risico's van coronaverspreiding via reizen in te dammen, faalt. Het kabinet blijkt ook hierbij continu achter de feiten aan te lopen. Nederland is met Schiphol als internationale luchtvaarhub natuurlijk bij uitstek kwetsbaar voor oplaaiende brandhaarden elders. En als we het in Nederland weer onder controle hebben maar ergens anders niet, kan het zo weer misgaan. Dit kabinet is over het algemeen zeer alert om de belangen van de luchtvaartsector te verdedigen. Ziet de minister niet dat het juist ook in het belang van de sector zelf is om met heldere maatregelen te komen om het risico van verspreiding tegen te gaan en zo ook het vertrouwen te herstellen?

We moeten ervoor zorgen dat er veel minder reizen plaatsvinden naar hoogrisicogebieden. Dat moet het doel zijn: echt alleen die noodzakelijke reizen en geen vakanties. En dat gaat nu mis. Op welke vluchten en uit welke landen worden er nou op dit moment vooral besmettingen geconstateerd? Hoeveel reizen gaan er naar oranje gebieden en wordt dit al minder? Hoeveel hiervan zijn vakantievluchten? De minister gaf in haar brief aan dit eigenlijk niet te kunnen monitoren, maar de GGD heeft die cijfers wel. Kan de minister toezeggen in dit debat dit voortaan wel te monitoren, structureel, en deze informatie met de Kamer te delen, zodat wij met deze informatie ook het beleid verder kunnen aanscherpen?

Voorzitter. In antwoord op de Kamervragen legt de minister nagenoeg alles neer bij de eigen verantwoordelijkheid van reizigers. Erkent de minister, gegeven het feit dat er 40.000 reizigers alleen al via de luchtvaart uit hoogrisicogebieden komen, dat dit dus totaal niet werkt, dat het inzetten op eigen verantwoordelijkheid alleen niet genoeg is? En als zij dit erkent, welke maatregelen, extra maatregelen, is zij dan van plan te nemen? Het was eind januari al dat ik voor de eerste keer Kamervragen stelde over de risico's van verspreiding van een toen nog zeer onbekend virus in China en toch gingen die vluchten van de KLM naar Wuhan, zelfs met een korting, nog een lange tijd door. We hebben het dus een

keer heel erg mis laten gaan. Wat doen we nu om te zorgen dat dat niet nog een keer gebeurt op deze manier?

Want het gaat nog steeds mis. Binnen een paar minuten kan ik, als ik zou willen, online voor morgen een vakantie naar een coronagebied boeken. Voor een paar tientjes lekker op vakantie of een lastminute, een weekje naar Gran Canaria in appartementencomplex Corona Roja. En dat is geen grap. Het is wat ons betreft volstrekt verwerpelijk dat een luchtvaartmaatschappij als Ryanair tickets naar hoogrisicogebieden aanbiedt voor €5 en nu zelfs stunt met de tweede ticket gratis. Ik weet dat de minister deze mening deelt, maar gaat ze ook actie ondernemen? Het aanklaarten in Europa is wat GroenLinks betreft echt niet genoeg. Kan de minister bijvoorbeeld door de landsadvocaat een juridische verkenning laten uitvoeren naar welke stappen we kunnen zetten om dit te stoppen? Mededingingsrecht of opzettelijke gevaarzetting, preventie en volksgezondheid, er moet toch een manier zijn om het aanjagen van niet-noodzakelijke reizen aan te pakken? Kan zij de Kamer hierover informeren?

Met nog krap twee weken tot de herfstvakantie wil ik de minister vragen om heen snel met een concreet plan te komen. Dat moet wat ons betreft de volgende elementen bevatten: harde afspraken met de reisbranche, geen reclames, stunts of aanbiedingen voor vakanties naar coronagebieden, een pop-up bij het boeken, alleen noodzakelijke reizen en quarantaine bij thuiskomst. Een klant moet aanvinken bekend en akkoord te zijn met die regels en krijgt een e-mail voor vertrek met precies de afspraken, waar je je kan laten testen, et cetera.

En dan de gezondheidsverklaring. Die wordt bij ons in Nederland pas bij vertrek ingevuld, en wordt nauwelijks gecontroleerd. Andere landen pakken dit echt anders aan. In België moet je bijvoorbeeld 48 uur voor vertrek de verklaring digitaal invullen en bevat zij veel meer data over het doel van de reis en het verblijf. Is de minister bereid om hier goed naar te kijken?

Ik kom ten slotte op de teststraat. Het is volstrekt onbegrijpelijk dat deze eerst wordt aangekondigd als maatregel om corona in te dammen, en vervolgens weer wordt gesloten. Ik begrijp dat we echt veel meer testcapaciteit nodig hebben en ik ben het ermee eens dat bij schaarste het asymptotisch testen van vakantiegangers geen prioriteit heeft. Maar laten we dan zorgen voor snel meer capaciteit, zodat die teststraat weer open kan.

Voorzitter. Ik hoop echt dat de uitkomst van dit debat is dat de minister erkent dat we een probleem hebben omdat er nog steeds veel te veel reizigers uit risicogebieden zijn. En ik hoop dat zij erkent dat, net als bij alle andere facetten in deze crisis, er ook bij de luchtvaart een overheid nodig is die ingrijpt en een stevige rol op zich neemt, en dat het gebruikelijke *laisser-faire* beleid voor de luchtvaart nu écht niet aan de orde is.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Er is een interruptie van de heer Dijkstra.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik hoor mevrouw Kröger van GroenLinks vooral praten over de luchtvaart. Dat is belangrijk en de luchtvaart is vanavond ook een belangrijk onderwerp. Maar ik zou voor een goede balans wel willen weten hoe het zit met bussen. Hoe gaat het daar? En er zijn de treinen. Vandaag kwamen er nog treinen aan uit Antwerpen, uit Parijs, uit Londen. Mevrouw Kröger is daar een groot voorstander van. Hoe gaan we daarmee om als het gaat om gezondheidsverklaringen? En wat te denken van al die mensen die dagelijks met de auto de grens passeren, of zelfs nu hun reis zelf boeken? Hoe zit het met die andere vervoersmiddelen als het gaat om gezondheidsverklaringen, als het gaat om protocollen? Heeft GroenLinks daar ook een idee over, of moeten we gewoon de grenzen sluiten?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank voor deze vraag, want ik denk dat dit heel belangrijk is. De luchtvaart is natuurlijk een heel geconcentreerde setting. Daarbij is het heel duidelijk waar mensen vertrekken en is er ook een hele procedure voor vertrek. En als we het nu in die gecontroleerde setting al niet voor elkaar krijgen, hoe moet het dan met al die andere modaliteiten? Maar ik ben het wel met de heer Dijkstra eens dat dit veel breder is dan alleen luchtvaart. Ik heb het daarom ook expliciet over afspraken met de reisbranche. Dit gaat wat mij betreft ook om de trein en om de bus. Het gaat erom dat wij echt actief ontmoedigen dat mensen op dit moment reizen naar oranje gebieden. Dat moet meer zijn dan dat je het een keer in een debat zegt; dat is echt heel duidelijk het ontmoedigen centraal zetten in je beleid.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Laçin van de Socialistische Partij.

□

De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter. Al maanden is de wereld in de ban van het coronavirus. We werden verrast, en dat kwam mede door de snelheid waarmee het virus zich heeft verspreid over alle continenten. Daarom is het goed dat we het over corona hebben in relatie tot het internationale personenvervoer.

Ik begin bij de luchtvaart. Ik heb in het debat op 18 juni al aangegeven dat de luchtvaartsector ook in tijden van corona zijn uitzonderingspositie behoudt. Terwijl er geen persconferentie voorbij is gegaan waarin, terecht, werd gehamerd op de regel van 1,5 meter afstand, mochten volle vliegtuigen de wereld over vliegen. Want die zouden HEPA-filters hebben, die het coronavirus geen kans geven. We vroegen om het bewijs, maar dat bleek er niet te zijn. We krijgen pas in december te horen welk effect HEPA-filters hebben, terwijl luchtvaartmaatschappijen volop vakantievluchten uitvoeren naar code-oranjegebieden. Voor die gebieden geldt dat alleen noodzakelijke reizen zijn toegestaan. Hoe is dat mogelijk? Waarom kan dit, terwijl we hier intussen te maken hebben met een tweede golf, en strengere maatregelen onvermijdelijk lijken te zijn? Zowel in de brief van de minister van Buitenlandse Zaken, als in de antwoorden van deze minister op onze Kamervragen wordt alles afgedaan met: eigen verantwoordelijkheid van de mensen. Maar de

tweede golf is hier en nu. Wanneer is de maat vol voor deze minister en het kabinet, en wordt er ingegrepen?

Ik wil van deze minister concreet horen wat zij gaat doen om bijvoorbeeld Ryanair een halt toe te roepen. Bij Ryanair biedt men voor €5 tickets aan naar code-oranjegebieden en is men nu zelfs gestart met acties als "twee tickets halen voor de prijs van een". Voor de SP is dit ronduit schofterig en niet uit te leggen. Wat kan de minister hieraan zowel nationaal als internationaal doen? Ik hoor graag een reactie van de minister. Wat ons betreft worden vakantievluchten naar code-oranjegebieden onmogelijk gemaakt en moeten reizigers naar die gebieden kunnen aantonen dat hun reis echt noodzakelijk is. Welke mogelijkheden ziet de minister hiertoe? Ik hoor graag een reactie.

Voorzitter. Twee weken geleden stonden Schipholwerkers hier voor de Tweede Kamer. Zij hebben sinds het begin van deze crisis doorgewerkt, terwijl op Schiphol de coronamaatregelen niet altijd even goed en snel werden gehandhaafd. Terwijl de horeca moest sluiten, bleven viplounges op Schiphol open. Grondstewardessen en beveiligers moesten zonder beschermingsmiddelen hun werk uitvoeren op een plek waar het onmogelijk was om 1,5 meter afstand te bewaren. Keer op keer moesten zij in actie komen om doodnormale dingen voor elkaar te krijgen.

Omdat velen van hen dagelijks in contact staan met reizigers uit code-oranjegebieden, wilden zij dat de coronateststraat op Schiphol ook voor hen toegankelijk zou worden gemaakt. Een terechte eis, vindt de SP. Maar nog geen twee dagen later werd de teststraat op het vliegveld tijdelijk gesloten, omdat het kabinet er naar zes maanden coronacrisis nog steeds niet in is geslaagd de testcapaciteit op orde te krijgen.

In een periode waarin het aantal besmettingen enorm toeneemt en het kabinet de grip op het virus volledig kwijt lijkt te zijn, komen er dagelijks nog eens duizenden mensen uit code-oranjegebieden het land in zonder getest te worden. Terwijl Duitsland alle reizigers uit die gebieden test, testen wij er welgeteld nul. Alleen al vorige week zijn 40.000 reizigers vanaf Schiphol naar een code-oranjegebied afgereisd. Een deel daarvan komt vroeg of laat terug en wordt dus niet getest. Dat is onbegrijpelijk en onacceptabel. In mijn tweede termijn zal ik daarom een motie indienen waarin staat dat de teststraat op Schiphol bij heropening ook toegankelijk moet worden gemaakt voor de Schipholwerkers. Ik reken op brede steun van de Kamer voor deze motie.

Het enige wat de Schipholwerknemers willen, is gezien worden. Ik bied de minister daarom namens hen deze zaklamp aan, zodat zij hen nooit meer over het hoofd ziet.

Voorzitter. Dan het spoor- en autovervoer. Welke mogelijkheden zijn er om vakantiegangers die via het spoor, de bus of de auto terugkeren beter in kaart te brengen en waar mogelijk te testen? Kan dit bijvoorbeeld op stations als Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal, waar internationale treinen en ook bussen vaak aankomen of stoppen? Hoe kunnen we meer vat krijgen op vakantiegangers die met de auto terugkeren uit code-oranjegebieden? Ziet de minister mogelijkheden hiertoe? Weet zij bijvoorbeeld hoe andere landen dit doen? Ik zou daarop graag een reactie van de minister willen.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Laçin van de SP. We zullen ervoor zorg dragen dat de zaklamp coronaproof bij de minister komt. Het kathedert wordt even schoongemaakt. Daarna geef ik het woord aan de heer Paternotte, die lid is van de fractie van D66.



De heer Paternotte (D66):

Voorzitter. Ik wil allereerst stilstaan bij de mensen in de reissector, want er staan tienduizenden banen op de tocht en de banen die zijn overgebleven zijn zwaarder dan ooit. Je zou maar een stewardess zijn die een passagier moet laten verwijderen omdat die geen mondkapje op heeft. En dan moet de vlucht nog beginnen. We zien steeds dit soort voorbeelden.

Wat ons betreft staan we hier vanavond dan ook voor twee dingen. Dat is allereerst controle krijgen over het virus totdat een medicijn of vaccin ons daarbij helpt. Maar we staan hier ook voor de reissector, want we moeten laten zien dat vliegen weer veilig kan. Als ik denk aan controle krijgen over dat virus, dan moet me wel iets van het hart. Ik heb namelijk het gevoel dat Nederland te vaak achter de feiten aanhobbelt. In februari en maart stelden wij meermaals vragen over het vliegverkeer. Waarom bleven de vliegroutes open, terwijl de intensive care in Bergamo vol lag en Italië al op slot ging?

Toen er discussie ontstond over de veiligheid aan boord, zeiden we: zorg dat we voor het griepseizoen meer weten over de verspreiding via het filter in vliegtuigen en over de wijze waarop filter- en ventilatiesystemen daarbij helpen. Er werd ons een tussenrapport beloofd van het NLR en het RIVM, maar nu de tweede golf begint, ligt er een powerpoint met een opzet. We begrijpen best dat zo'n baanbrekend onderzoek tijd kost, maar we weten nu eigenlijk niets, terwijl er wel Amerikaanse studies liggen over verspreiding aan boord. Daarin staat onder andere het geval van een hoestende vrouw die vijftien anderen besmette, terwijl ze nota bene in de ruime businessclass zat. Ik wil de minister daarom vragen of zij kan ingaan op deze punten en of ze het beeld kan rechtzetten dat we te vaak de put dempen nadat het kalf er al een tijdje in ligt.

Voorzitter. We hebben ook nog die teststraat. Ik weet dat een andere minister direct verantwoordelijk daarvoor is, maar toch het volgende. Premier Rutte zei vorige week dat ze in Duitsland zijn gestopt met het testen van reizigers, maar de factcheck van het NRC was snoeihard: dat is gewoon niet waar; in Duitsland testen ze alle reizigers uit risicogebieden. Dat zouden wij ook moeten doen.

Op 6 augustus werd het aangekondigd door minister De Jonge: iedereen uit een oranje land krijgt een GGD'er op zich af, die zegt: testen. Afgelopen dinsdag zei hij dat dat allemaal een proef was en dat daarom niet iedereen getest werd. Er is genoeg gezegd over die testcapaciteit. Het is duidelijk dat die onvoldoende is. En dat daarmee de teststraat nu dicht is, daar hebben we het mee te doen. Maar zeggen dat het allemaal maar een proef was, lijkt een hele slechte smoes. Kan de minister ons de proefopzet sturen die bewijst dat het dat niet is? Kan zij aangeven wanneer de Tweede Kamer voor het eerst is gemeld dat het als een proef was bedoeld voor een kleine club reizigers? Volgens

mij stond dat voor het eerst in een brief die gestuurd werd op de dag dat de teststraat dichtging. Mijn signalen zijn dat ook de betrokken partijen op de luchthaven daardoor werden overvallen.

Voorzitter. Ik zou de minister een verzoek willen doen, want dit is een moeilijke tijd. De Kamer vraagt veel. Het zal vaker gebeuren dat dingen niet lukken. Dat snappen we, maar als iets niet lukt, zeg dat dan en probeer niet achteraf de doelpalen te verzetten.

Wat ons betreft gaan we zo snel mogelijk wel naar een dekkend testbeleid, zoals Duitsland nu al bijna twee maanden heeft voor alle reizigers uit risicogebieden; voor spoor, bus en luchtvaart. Het is ook de enige manier om mensen weer vertrouwen in vliegen en reizen te geven; niet alleen bij aankomst. Alitalia biedt nu sneltests aan op coronavrije vluchten. Alleen wie negatief test, mag mee. Lufthansa gaat hetzelfde doen. Wij willen niet dat Nederland weer achteraanloopt.

Daarom doe ik vier voorstellen:

1. Laten we afspreken dat er een plan gemaakt wordt om testen mogelijk te maken op alle luchthavens zodra die capaciteit op orde is.
2. Laten we kijken welke methoden nu worden ingezet en hoe Nederland daar sneller op kan inspelen, want er zijn meer manieren om te screenen, zonder elke reiziger een PCR-test te geven. In Dubai en Finland worden coronahonden ingezet om virusdragers te identificeren. Zo'n snuffeltest duurt tien seconden en geeft meteen resultaat. Volgens het onderzoek daar komt de accuratesse in de buurt van die van een polymerasetest.
3. Laten we ernaar streven dat er prescreening komt, oftewel het testen van reizigers voor elke vlucht, zodat vliegen weer veilig wordt, en dat in Europees overleg.
4. Laten we in de tussentijd de gezondheidsverklaringen gelijkrekken in Europa, want die hebben we nu wel, maar niemand lijkt te merken dat die verplicht is en elk land heeft zijn eigen verklaring.

Graag een reactie op deze vier voorstellen.

Ten slotte, de dumprijzen. De Kamer nam een motie voor minimumprijzen aan en nu ligt er een brief, waarin de sector gemaand wordt niet te stunten met vluchten naar risicogebieden. Maar niemand is op het matje geroepen. De meeste reisorganisaties en luchtvaartmaatschappijen stellen zich echt verantwoordelijk op, maar sommige hebben overal lak aan. Ryanair biedt vanaf vandaag zelfs gratis tweede vliegtickets aan naar brandhaarden. Dat vraagt niet alleen om een brief, maar dat vraagt echt om moreel leiderschap. Zeggen: ik ga met alle instrumenten kijken wat ik kan doen om te zorgen dat bedrijven geen vakanties naar brandhaarden promoten. Mijn vraag is: kunnen wij dat leiderschap verwachten?

De heer Graus (PVV):

Ik vind die snuffelhonden heel goed, maar ik vraag al zolang ik hier zit, geld van de regering voor meer speurhonden, ook als het gaat om explosieven en om het opsporen van kanker. Ik heb die honden hier gehad, maar niemand

steunde dat. Nu gaat u andere landen aanhalen die dat wel doen, terwijl hier een Kamerlid zit dat er al heel lang om vraagt. Ook uw partij heeft dat nooit gesteund. Ik doe dit verzoek in ieder debat: luister eens wat meer naar elkaar, gun elkaar wat meer. Vaak heb ik het echt bij het goede end, meneer Paternotte, of u dat nou wil of niet. Ze noemen me niet voor niks nostradiolus. Ik heb heel vaak gelijk. Ik heb hier ook al vaker om gevraagd, ook naar honden die ziekten opsporen. Ik heb ze als enig Kamerlid op de gang en op mijn kamer gehad. Zij sporen alle ziekten op die er maar bestaan en niemand die het steunt of die er enthousiast over is.

De voorzitter:

Nou, meneer Paternotte?

De heer Paternotte (D66):

Ik denk dat als we in het stenogram van de afgelopen vijftien jaar van de Kamer kijken, de term "nostradiolus" inderdaad regelmatig voorkomt, alhoewel ik mij niet aan de indruk kan onttrekken dat dat ook komt doordat de heer Graus hier het woord voert. Laat ik tegen de heer Graus zeggen dat ik niet precies weet wat er in andere landen over honden is besproken. Ik geef Finland en Dubai alleen als voorbeeld. Dat zijn niet hele gekke landen, die niet weten wat ze doen. Daar zijn wetenschappelijke instituten aan verbonden. The New York Times had hier een verhaal over. Zij zeggen inderdaad dat dit een verschil kan maken bij het coronavirus. Ik denk dat we met z'n allen willen dat we het virus onder controle krijgen, dat die tweede golf niet een enorme storm wordt. Daarom vraag ik de minister om hiernaar te kijken, maar bijvoorbeeld ook naar andere aanpakken. We weten dat heel veel landen wel degelijk die temperatuurscreening doen. Het RIVM is daar kritisch op. Moeten we daar misschien ook naar kijken?

De heer Graus (PVV):

Wij lopen voorop. Wij leveren honden, aan Israël, aan de Verenigde Staten, voor de opsporing van explosieven, van ziektes en noem het allemaal maar op. Het is toch ongelooflijk dat u nu een ander land gaat aanhalen, terwijl wij hier de kennis in huis hebben en de goede honden in huis hebben. Ik hoop dat u mij hierin voortaan steunt, opdat we die honden veel meer gaan inzetten, ook voor het besnuffelen van mensen die een luchthaven in lopen. Want als ze iets bij zich hebben, heeft een hond ze vaak al meteen bij de veter. We moeten veel meer honden gaan inzetten, veel meer honden gaan inzetten, ook bij de politie. Moet je maar eens kijken hoe rustig het dan op straat wordt. Mogelijk kan ik via u aan de minister vragen om hierop een reactie te geven.

De heer Paternotte (D66):

Ik heb vroeger ook een hond gehad, maar die is overleden toen ik 6 was. Ik denk dat de heer Graus toch meer verstand van honden heeft, dus ik zie zijn interruptie eigenlijk als een aanmoediging om deze vraag aan de minister te stellen en daarop haar reactie te krijgen.

De voorzitter:

U was bijna aan het einde gekomen van uw betoog.

De heer Paternotte (D66):

Het was een heel lieve hond. Dit gaat even terug in de tijd, maar goed.

Voorzitter. Als laatste punt de reisadviezen. Griekenland heeft 250 bewoonde eilanden. Die werden onlangs allemaal tegelijk op oranje gezet, terwijl andere landen dat alleen deden bij de eilanden waarop veel besmettingen hadden plaatsgevonden. Op allerlei eilanden waarop geen of vrijwel geen enkele besmetting was vastgesteld, werden Nederlanders bij het zwembad weggeplukt, terwijl de mensen uit de rest van Europa mocht blijven liggen. Het is zo'n voorbeeld waarbij ik denk: laten we die reisadviezen alsjeblieft Europees gaan regelen. Laten we in ieder geval niet in één keer 250 eilanden op oranje zetten als de situatie per eiland totaal verschillend is. Want reizen naar een gebied ontraden zonder dat daar reden voor is, schaadt ook mensen. Het schaadt mensen die in de reissector werken. Ik zou de minister willen vragen of zij bereid is om die reisadviezen op een andere manier tot stand te laten komen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan vraag ik de heer Dijkstra, lid van de fractie van de VVD, om naar voren te komen.

□

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter. Na de lockdown in maart en april werd internationaal personenvervoer weer mogelijk, maar internationaal reizen brengt ook echt risico's met zich mee, risico's op nieuwe besmettingen. Besmettingen van over de grens willen we natuurlijk niet, maar evenmin willen we de grenzen sluiten. De oplossingen zijn niet eenvoudig, ook hier vanavond niet. Daarom wil ik vooral kijken hoe we onduidelijkheid kunnen wegnemen en zekerheid kunnen bieden. De VVD wil de risico's beperken en veiligheid staat daarbij voorop. Eigenlijk verlang ik — en ik denk iedereen — naar een tijd van voor het virus, maar we weten ook dat internationaal reizen er voorlopig anders uit zal zien.

In de afgelopen maanden sprak ik met verschillende mensen uit de reisbranche, een sector die als eerste getroffen is en die zwaar getroffen is. Voor deze sector is dat langdurig het geval. Er heerst veel onzekerheid over wat de toekomst hun brengt. Ik wil daarom benadrukken dat economisch herstel weer welkom is, in de reisbranche, maar ook in de horeca, voor de toeristische bestemmingen, in de luchtvaart en in alle sectoren die zwaar door het virus zijn getroffen. Want we zijn nog niet klaar met COVID-19. De VVD wil vooral perspectief bieden, hoe moeilijk dat ook is.

Tegelijkertijd moet Nederland niet de boot missen. Want als veiligheid vooropstaat, hoe kunnen we er dan voor zorgen dat we wel weer veilig kunnen reizen? Dat is kernvraag. Hoe herstellen we alle zakelijke, sociale en vakantie-reizen in de toekomst? We hebben een prachtige sector. Neem de luchtvaart, met 114.000 mensen, maar neem ook de 21.000 hardwerkende mensen in de reisbranche. Neem de 400 touringcarbedrijven die we in Nederland rijk zijn en al die mensen die dagelijks werken aan het internationaal spoor. Zij zetten zich allemaal in voor tevreden klanten. En die infrastructuur, dat netwerk van al die mensen die daarin

werkzaam zijn, mag niet verloren gaan. Die blijft nodig en verdient dus ook gepaste steun van de overheid. Daarom vind ik het belangrijk dat wij met de reissector en met al die anderen continu in gesprek blijven over waar oplossingen mogelijk zijn, met daarbij de overheid als partner.

Mijn vraag is ook of regionaal maatwerk kan helpen als het gaat om de status van landen en regio's. Is enige afstemming op Europees niveau op haar plaats? En is die gewenst?

Code oranje is geen geldige reden voor het annuleren van een vliegticket. Voor de consument is dat een probleem. Hij krijgt zijn geld dus niet terug. En wat gebeurt er als je in een geel gebied bent dat ineens oranje wordt? Toch vertrekken er dagelijks vliegtuigen naar oranje gebieden. Nu gaan sommige mensen zelf hun eigen reis samenstellen, want anders moeten ze halsoverkop terug en extra kosten maken. Bij een georganiseerde reis heeft de reisorganisatie immers de plicht om haar klanten terug te halen. Dat is niet langer zo houdbaar. Zou het niet gemakkelijker moeten zijn om de reis te annuleren vanwege corona? Dat lijkt me echt een suggestie voor de reisaanbieders zelf om hun producten te kunnen aanbieden en toch die zekerheid te bieden. Wat gebeurt er als de kleur van je bestemming wijzigt? Dat is volgens mij echt iets voor de verzekeraars om op te pakken: dat je eenvoudiger kunt omboeken, je geld kunt terugkrijgen of een werkbare voucher krijgt. Ik zie ook dat het bemoedigend is dat vanaf 1 oktober nieuwe afspraken gelden voor boekingen en dat mensen het geld binnen een aantal dagen terugkrijgen. De ANVR wil een voucherbank gaan opzetten. Kan dat plan een rol gaan spelen? En welke initiatieven spelen er bij de Europese Commissie om de zekerheden voor de consument te verbeteren?

De heer Laçin (SP):

Ik hoor de heer Dijkstra spreken over vluchten naar code-oranjegebieden. Ik heb daar in mijn eigen inbreng ook iets over gezegd. De VVD noemt het, maar verbindt er vervolgens geen consequenties aan. Vindt de VVD, net als de SP, dat we in deze tijd waarin het aantal besmettingen enorm toeneemt, de teststraat op Schiphol bovendien is gesloten, en alleen vorige week al 40.000 mensen naar code-oranjegebied zijn afgereisd, moeten ingrijpen en zeggen: die vakantievluchten naar code-oranjegebieden gaan we ontmoedigen of verbieden? In de huidige situatie in Nederland met het oplopende aantal besmettingen kunnen wij het risico niet lopen dat er nog meer besmettingen uit het buitenland hiernaartoe worden gehaald.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Besmettingen komen er op allerlei manieren. In mijn interruptie noemde ik ook de mensen die met de auto gaan. Echt verbieden lijkt mij erg lastig. Je hebt een vlucht naar een bepaald gebied. Wij zeggen: als het code oranje is, moet je niet gaan. Een vakantie is geen goede reden om te gaan. Het moet echt noodzakelijk zijn. Er zijn ook zat mensen in een vliegtuig die vanwege familieomstandigheden gaan, zoals een begrafenis, of die een andere goede reden hebben om te reizen. Misschien niet allemaal, maar wel een behoorlijk aantal. Het helemaal stopzetten en verbieden gaat denk ik niet lukken. Daarnaast is inmiddels de halve wereld oranje, dus dat zou betekenen dat alles komt stil te liggen.

De heer Laçin (SP):

Dat is ook wat ik net voorstelde in mijn inbreng: vakantievluchten naar code-oranjegebieden verbieden, niet mogelijk maken. Mensen die toch naar code-oranjegebieden gaan, moeten kunnen aantonen dat hun vlucht noodzakelijk is. Zo maken we het onderscheid dat ook de VVD maakt. We maken het onmogelijk dat mensen puur en alleen voor vakantie naar code-oranjegebieden gaan met het risico dat ze het virus meebrengen als ze terugkomen. Volgens mij kunnen wij elkaar daarin vinden. Is de VVD het daarmee eens?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Je hebt wel te maken met wat uitvoeringsissues. Vragen naar het doel van een reis is iets wat nu niet kan, vanwege allerlei privacywetgeving. Het moet wel praktisch en uitvoerbaar zijn. Neem een bestemming ergens in Spanje. Daar zitten misschien een aantal mensen die zelf op vakantie gaan en waarvan wij zeggen dat ze dat absoluut niet mogen doen. Ze lopen ook een risico: a er is niets te beleven en b als er iets met je gebeurt, ben je met de verzekeraar ook niet goed bezig. Er zijn echter ook mensen die daar wonen of die daar familie hebben. Daarom gaan die vluchten wel. In die vliegtuigen zitten een aantal mensen die echt een goede reden hebben om te gaan en een aantal mensen waarvan we liever zien dat ze niet gaan. Het helemaal verbieden of vragen naar het doel van de reis, is echter lastig.

De voorzitter:

Gaat u verder.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

De heer Laçin heeft wel een punt. Het gaat erom hoe we mensen bewuster maken. We hebben daar zelf een voorbeeldrol in. Hoe wijzen we mensen op hun eigen verantwoordelijkheid en op de gevolgen van hun handelen, zonder dat we reizen onmogelijk maken? Het zat net een beetje in mijn antwoord verstopt. Hoe houden we draagvlak voor de reisadviezen? Ik vroeg net naar regionaal maatwerk en afstemming erover. Vooral het vertrouwen kunnen herstellen hoort daarbij. Een passend reisadvies is daarvoor echt nodig. Hoe komt zo iets tot stand? Het is groen, geel, oranje of rood: het is een soort Twister, waarbij je je hand op de ene kleur moet zetten en je voet op de andere kleur. Inmiddels is het groen en blauw van het Twisterbord verdwenen en is alles oranje en rood. Het is gewoon heel erg lastig. Ik vraag het kabinet wat er beter kan, ook in de details. Ik sprak iemand uit Noorwegen die halsoverkop van zijn vakantiebestemming weg moest. De Noorse overheid zei gewoon: dit is het maximum aantal, als dat wordt overschreden en je bent niet terug voor een bepaalde datum, moet je in quarantaine. Die man had een week de tijd om te vertrekken. Dan heb je het ergens over en hoeven mensen niet halsoverkop te gaan. Een beetje tijd inbouwen en transparantie over wat de criteria zijn, mag best. Meer uniformiteit, ook Europees, om uiteindelijk bij te dragen aan een veilige reisomgeving. Als alleen het RIVM-advies leidend is, is dat dan afdoende en is dat verstandig? Kan het advies ook wat eerder?

Vanavond hebben we het vooral gehad over luchtvaart, maar het geldt natuurlijk ook voor autoverkeer, scheepvaartverkeer en treinverkeer. Ook daar zijn er risico's, maar die

hebben wij veel minder scherp. Mijn vraag aan de minister is of ook voor die vormen van georganiseerd internationaal verkeer dezelfde strenge protocollen gelden en wat men daar kan leren van de luchtvaart.

Het staat buiten kijf dat wij ook in de toekomst voldoende accuraat en snel moeten kunnen testen als wij de grenzen open willen houden. Wij moeten de onzekerheid wegnemen en reizigers wijzen op hun eigen verantwoordelijkheid, zonder dat wij daarbij het reizen onmogelijk maken en de reisbranche en andere branches zien verdampen — want die lopen echt grote schade op.

De voorzitter:

Dank u wel. Een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Gisteren hadden we een debat waarin ook de dumprijzen veelvuldig aan bod zijn gekomen. Toen ging het nog om Ryanair, die tickets van €5 voor reizen naar hoogrisicogebieden aanbiedt. Inmiddels blijkt dat het om gratis tickets gaat. De heer Dijkstra kwam gisteren met een liefdesverklaring voor Ryanair, die hij zijn lievelingsmaatschappij noemde. Is de heer Dijkstra het met mij eens dat het volstrekt verwerpelijk is om op dit moment gratis reizen aan te bieden naar oranje gebieden en dat wij de minister moeten oproepen om daartegen actie te ondernemen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

We gaan niet over de prijszetting van een commercieel bedrijf. Wat is een goede prijs? Een bedrag van €5 is erg laag. Dat is het verleiden van mensen om een impulsaan-koop te doen. €20 is ook nog laag ...

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Gratis is nog wat lager.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het is vrij laag soms, maar ik weet niet of dat geldt voor alle tickets. Als een vliegtuig toch al gaat, en de mensen hebben €100, €150 of €80 voor hun ticket betaald, dan kan het zijn dat de laatste twintig stoelen op die manier worden aangeboden. Als het gaat om prijsstelling geldt Europese wetgeving: volgens mij heb ik op dit moment niet de instrumenten in handen om daar iets tegen te doen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dat was niet mijn vraag. Mijn vraag was of de heer Dijkstra het met mij — en veel anderen in deze Kamer — eens is dat het volstrekt verwerpelijk is om op dit moment op die manier te stunten met tickets naar hoogrisicogebieden. Is de heer Dijkstra dat met mij eens?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het is niet fraai. Als ik Ryanair was, zou ik het niet doen.

De voorzitter:

De heer Paternotte heeft zich gemeld.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het antwoord is natuurlijk helder. Je kunt er ethisch van alles van vinden, maar je moet ook de instrumenten hebben om daar iets tegen te kunnen doen.

De heer Paternotte (D66):

De heer Dijkstra zei gisteren in het debat dat Ryanair een fijne maatschappij is om mee te vliegen, nadat anderen een hoop vragen hadden over wat dit bedrijf momenteel doet. In de actie van vandaag wordt letterlijk gezegd: neem een gratis vliegticket erbij, dan kunt u even op vakantie. Dat is echt een manier om mensen te verleiden om naar die coronabrandhaarden te gaan. Wij zijn hier wel het parlement. De premier heeft op een persconferentie tegen Corendon gezegd: u gaat weer vakanties naar Turkije aanbieden, maar doe dit niet. En Corendon ging het niet doen. De minister heeft gezegd: nu vakanties aanbieden naar brandhaarden, wij kunnen dat even niet gebruiken, het is zelfs asociaal als u dat doet. Hier moeten wij de heer Dijkstra eerst drie keer een vraag stellen en dan zegt hij: ja, we hebben daar geen instrumenten voor, en dat bedrijf moet die stoelen nu eenmaal kwijt. En uiteindelijk zegt hij: oké, ik zou het niet doen. Kan hij hier leiderschap tonen door ook tegen Ryanair — die ziet de heer Dijkstra als zijn vertegenwoordiger in het parlement — te zeggen: doe dit niet; ga geen vakanties promoten naar coronabrandhaarden, want dat kunnen wij tijdens deze tweede coronagolf echt niet gebruiken?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nederland is zelf een oranje land, dus dat geldt dan ook voor binnenkomend verkeer. Als een land oranje is, dan is de absoluut dringende oproep aan mensen — dat is een advies; wij hebben de mensen niet aan een touwtje — om niet op vakantie te gaan naar een oranje gebied en dus ook geen gebruik te maken van dit soort verleidelijke aanbiedingen.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Toch nog even op dit punt. De heer Dijkstra heeft een mooi betoog gehouden over veiligheid en zorgen over de tweede golf. We kunnen de komende weken wellicht nieuwe maatregelen verwachten waarmee wordt ingegrepen in het leven van mensen. Bijvoorbeeld kan men nu al niet meer tot heel laat in de kroeg zitten vanwege het gevaar. Dan is het op zich toch logisch dat het parlement kan uitspreken dat het vindt dat vliegmaatschappijen dit soort tickets niet tegen deze prijzen zouden mogen aanbieden?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja, dat kun je doen. Daar komen vanavond ongetwijfeld moties over. Die zal ik beoordelen.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik ben benieuwd. Vanuit het perspectief van veiligheid en gezondheid is het toch heel logisch om als Nederlands parlement tegen maatschappijen die dit soort tickets aanbieden te zeggen: niet doen? Desnoods gaan wij zoeken naar juridische maatregelen om dat tegen te gaan, want wij leven in uitzonderlijke tijden en dat vraagt om uitzonderlijke maatregelen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ja, dat kan. Dat kan allemaal. Maar ik heb er ook op gewezen dat er natuurlijk veel meer manieren van transport zijn. We zijn het er volgens mij met elkaar over eens dat er in de luchtvaart looprichtingen en gezondheidsverklaringen zijn. Je komt gewoon niet aan boord. Je komt die slurf niet in. Je komt het vliegtuig niet in. Mondkapjes en dergelijke zijn verplicht. Er zijn ook filters aan boord en dergelijke. Het aantal besmettingen in vliegtuigen wordt op het moment onderzocht. Is dat inderdaad hoger of is dat hetzelfde als hier op straat? Vergelijk dat eens met andere manieren van vervoer. Honderdduizenden mensen zijn afgelopen zomer natuurlijk met hun auto op vakantie gegaan, ook naar gebieden rond Parijs en in Frankrijk die rood zijn. Als je maatregelen neemt, vind ik dat het eerlijk moet zijn en moet gelden voor al die modaliteiten. Je moet het speelveld zo veel mogelijk gelijk hebben.

Daarnaast is de situatie na corona nu natuurlijk wel veranderd, wellicht ook blijvend. Ik zou dolgraag willen dat we iedereen binnen no-time kunnen testen voordat hij aan boord gaat of bij een tankstation of een station. Maar we moeten ook eerlijk zijn. We hebben nu een capaciteit van 30.000 testen per dag. Dat is natuurlijk veel te weinig. Dat moet naar een miljoen of meer toe. Daar zijn we mee bezig. We moeten ook reëel zijn in wat we willen. Ik denk dat we dezelfde wens hebben, dat we zo meteen weer veilig kunnen reizen. Op dit moment moeten we mensen wijzen op hun eigen verantwoordelijkheid daarin.

De **voorzitter**:

Er is nog een vraag van de heer Öztürk van DENK.

De heer **Öztürk** (DENK):

Inconsistentie is er heel veel in het coronabeleid. Consistent beleid zorgt ervoor dat iedereen zich gelijk en eerlijk behandeld voelt. Daar gaat de VVD ook voor, neem ik aan. Busmaatschappijen, taxibedrijven en de trein houden zich keurig aan de 1,5 meter. Vervolgens steunt de VVD een luchtvaartmaatschappij die juist de vliegtuigen vol wil krijgen, zodat mensen niet meer op 1,5 meter afstand kunnen zitten. Hoe kan dat nou? Hoe kunt u een maatschappij steunen die met dumprijzen de vliegtuigen helemaal vol wil krijgen, terwijl wij overal het verhaal moeten vertellen van 1,5 meter afstand? Ik moet ook hier 1,5 meter afstand houden tot mijn collega's terwijl we hier ook een goed luchtbehandelingsstelsel hebben.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Het moet uitlegbaar zijn. Ik ben het deels met u eens. Het moet uitlegbaar zijn. Het moet transparant zijn. Mensen moeten het begrijpen. De 1,5 meter in vliegtuigen is een lastige. Daarom zijn er andere maatregelen die je bij andere vervoersmiddelen vaak niet hebt. Het is dus lastig vergelijken, maar je wilt ze wel zo veel mogelijk gelijk behandelen. Ik vind het belangrijk — dat ben ik met de heer Öztürk eens — dat je het wel moet kunnen uitleggen aan de reiziger en dat het helder moet zijn waar je aan toe bent. We hopen met elkaar natuurlijk allemaal dat zo meteen het reizen weer op gang kan komen op een veilige manier. Daar zoeken we de oplossingen voor. Ik heb in het begin ook gezegd dat die oplossingen niet makkelijk zijn.

De heer **Öztürk** (DENK):

Ik snap dat het niet makkelijk is. Daar zijn we met z'n allen terecht mee bezig. Maar het promoten van vliegmaatschappijen die de vliegtuigen helemaal vol willen krijgen — daarom hebben ze die dumprijzen — is toch niet echt slim. Oké, het is lastig, maar laten we dat soort dingen dan niet promoten. Laten we dan iets meer ruimte geven aan de mensen in het vliegtuig. Daar zou de VVD toch een bijdrage aan moeten leveren.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

De overheid promoot ook niet om te gaan vliegen voor €5. Dat doet een commercieel bedrijf. De vraag is of wij instrumenten hebben om zo iets te verbieden of te voorkomen. Daar kun je met elkaar aan werken, maar op dit moment zijn die instrumenten er gewoon niet.

De **voorzitter**:

We hebben afgesproken om in totaal vier vragen te stellen. U bent uitgenodigd om uw derde vraag te stellen.

De heer **Öztürk** (DENK):

Dat klopt, maar voor de zomer was uw eigen premier, of uiteindelijk de premier van Nederland, de heer Rutte, met Corendon bezig. Toen was hij best wel fel. Dat heeft Corendon heel veel geld gekost en dat gaf heel veel ellende, terwijl het bedrijf aan het verkopen was. Dat is allemaal niet gebeurd. Uiteindelijk heeft uw eigen premier een heel grote vliegmaatschappij in gevaar gebracht. Aan de ene kant zegt u als liberaal dat we ons er niet mee mogen bemoeien. Dat is de marktwerking. Aan de andere kant heeft Rutte dat wel gedaan. Dat is een beetje dubbel.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Je mag best een ethisch oordeel hebben. De vraag is alleen of je ook de instrumenten hebt om dat te voorkomen. Het is inderdaad zuur voor Corendon. Ze zijn er gelukkig mee gestopt. Het is wel heel zuur dat andere maatschappijen, uit Turkije zelf, gewoon volop zijn gaan vliegen en dat mensen nu zelf een ticket boeken en zelf een hotel boeken. Dat gaat gewoon door. De maatregelen die we met elkaar nemen moeten a juridisch stand houden en b goed uitlegbaar zijn. Als dat niet het geval is, regelen mensen het niet meer via een touroperator, maar doen ze het zelf. Dan lopen we een gevaar, want dan houdt niemand zich meer aan de voorschriften van de overheid. Dat is niet wat we met elkaar moeten willen.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, een derde vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wat we niet met elkaar moeten willen, is dat luchtvaartmaatschappijen gratis tickets weggeven naar hoogrisicogebieden. De eerste stap is om dat met elkaar eens te zijn. Ik hoor de heer Dijkstra nu in ieder geval zeggen dat het niet fraai is. Dat vat ik dan maar even op als dat hij het met me eens is. Vervolgens zegt hij dat we de instrumenten niet hebben. Dat is precies de vraag. Mijn vraag aan de minister zou zijn: zet de landsadvocaat erop en verken echt alle juridische

mogelijkheden, bijvoorbeeld vanuit preventie of het voorzorgsbeginsel. Verken de juridische mogelijkheden of we er wel iets aan kunnen doen. Zou de heer Dijkstra die oproep aan de minister steunen? U neemt aan dat we die middelen niet hebben, maar dat is dus nog maar helemaal de vraag.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat zou je dan moeten verkennen. De minister gaat daarop antwoorden. Ik wacht die antwoorden rustig af. Ik realiseer me dat er Europese wetgeving is die bijvoorbeeld minimumprijzen verbiedt. We hebben ook geen minimumprijzen in de Albert Heijn. Dat is wellicht een verkeerd voorbeeld, maar dit is wel het geval. Je kunt van alles vinden van de markt. Je kunt zeggen dat het helemaal niet goed is of dat het raar is om tickets weg te geven. Maar de overheid moet wel de instrumenten hebben om zich te mengen in de markt. Ik pleit wel voor een beetje realisme. De minister kan ongetwijfeld antwoorden welke van uw voorstellen wel of niet levensvatbaar zijn en welke je direct kunt uitvoeren en welke wat meer tijd kosten. Ik weet dat niet. Ik ben daar geen specialist in.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter, ik realiseer me dat dit mijn laatste vraag is. Volgens mij is de discussie over minimumprijzen een andere discussie dan we nu voeren. Deze discussie gaat over het doelbewust lokken, verleiden en aanjagen van het reizen naar een hoog risicogebied. Dit is een risico voor de volksgezondheid. Ik vraag om er een goede advocaat op te zetten die kijkt naar de juridische mogelijkheden in de Wet publieke gezondheid of in andere wetgeving. De heer Dijkstra zegt: "Ik ga rustig afwachten wat de minister antwoordt". Ik wil heel graag weten wat de VVD antwoordt.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik antwoord dat ik even afwacht waar de minister mee komt. Het moet wel houdbaar zijn. Als grote partij is het niet onze rol om allerlei dingen te roepen die we niet kunnen waarmaken.

De heer **Laçin** (SP):

Ik was niet van plan om hierop door te gaan, maar ik vind het wel wat makkelijk. Hier staat de luchtvaartwoordvoerder van de grootste partij van Nederland. We hebben te maken met een tweede golf. Zorgverleners zeggen dat ze het bijna niet meer aankunnen en dat ze het benauwd krijgen van het beeld dat eraan komt. Horecaondernemers trekken het bijna niet meer. En dan zegt de luchtvaartwoordvoerder van de VVD hier: we hebben niet de instrumenten. De vraag is: wat vindt de VVD ervan dat Ryanair gratis tickets aanbiedt naar coronabrandhaarden? Wat vindt de VVD? Kan de heer Dijkstra duidelijk stellen wat de VVD hiervan vindt?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik heb net gezegd dat het niet fraai is en dat ze het niet moeten doen.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Dijkstra. Dan geef ik het woord aan mevrouw Van Brenk. Zij spreekt namens de fractie van 50PLUS.



Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Dank, voorzitter. Wat 50PLUS betreft hadden we strenger kunnen en moeten zijn. Waren al die vakanties naar het buitenland wel nodig? Hebben we daardoor niet onnodige risico's genomen? We hadden een prachtige zomer. We hadden met z'n allen hier kunnen blijven. Het zorgelijke bericht dat op Schiphol een concentratie van het erfelijk materiaal van het coronavirus in het rioolwater zat, blijft in mijn achterhoofd hangen.

Voorzitter. Ik sluit me aan bij al die kritische noten die net zijn gemaakt over de dumprijzen. Wij kennen als geen ander de risico's die onze achterban loopt. Nederland is gedurende de hele coronacrisis soms laks of op z'n minst traag geweest met inreizen uit brandhaarden. Hoe kijkt de minister terug op de gemaakte keuzes? Wat zou zij anders doen?

Dan noem ik de tekorten. De Nederlandse zorg lijkt sowieso aan elkaar te hangen van tekorten: tekort aan personeel, stageplaatsen, beschermingsmateriaal en testcapaciteit. Het feit dat er tekorten zijn, lijkt ook het coronabeleid rondom luchtvaart te bepalen. Hoe zou de minister het luchtvaartbeleid aanpakken als zij voldoende mensen en middelen tot haar beschikking had? Wat is er dan anders?

En dan de teststraat op Schiphol. Twee weken geleden werd die pardoes gesloten. Een aantal partijen, waaronder 50PLUS, had hier net schriftelijke vragen over gesteld. De proef — die overigens aanvankelijk helemaal niet die titel had — moest eerst worden geëvalueerd. Het gebrek aan testcapaciteit speelt ook hier een rol. Dat kan niet anders, want dit staat ook keihard in de brief. Dat laatste is natuurlijk te gek voor woorden.

De minister van VWS heeft aangegeven dat de testcapaciteit in de komende week wordt opgeschroefd naar 70.000. Is het een concrete optie dat bij voldoende beschikbare tests de teststraat op Schiphol weer wordt geopend, waarbij deze ook wordt geopend voor het personeel? Je weet inderdaad nooit zeker waar je besmet raakt. Maar als je zo redeneert, dan hoeft je eigenlijk helemaal nooit meer te testen. Graag een reactie hierop. In Griekenland worden er op alle binnenkomende vluchten steekproeven uitgevoerd. Wat denkt de minister van dit idee?

Op initiatief van 50Plus gaat het afvalwater bij verpleeghuizen getest worden. Het virus is immers veel eerder zichtbaar in afvalwater dan dat er verschijnselen zijn. Zeker met het toenemend aantal passagiers, de laksheid van sommige mensen en het wisselende testbeleid, kan het wijs zijn om ook andere ideeën te proberen. Wij begrijpen dat het mogelijk is om afvalwater van vliegtuigen te testen op aanwezigheid van het coronavirus. Zou het een idee zijn om hiermee een test te doen, bijvoorbeeld door alle toestellen uit oranje gebieden te testen? Je hebt dan in ieder geval een indicatie of er aanwezigheid is. Als dat zo is, zouden de passagiers zich kunnen laten testen. Het kan in ieder

geval een mooie bijdrage leveren aan het voorkomen van nadere verspreiding. Graag een reactie.

Dan kom ik op de gezondheidsverklaringen, die net al even genoemd werden. Die zijn verplicht op Eindhoven en Schiphol, maar wordt er serieus op gecontroleerd en in hoeverre helpt dat dan ook? We zien het al op straat: mensen worden steeds onvoorzichtiger. Het werd net al gezegd. We lopen weer vlak langs elkaar heen, we vliegen vaker en er woedt een hele discussie over de mondkapjesplicht. Dat weerspiegelt zich ook in het vliegtuig. Laatst was er weer een bericht dat vliegtuigpassagiers de mondkapjes gewoon afdeden en zich niet lieten corrigeren. Dat is een risicofactor voor alle reizigers, maar ook voor het personeel. In hoeverre kunnen wij verwachten dat het personeel handhavend optreedt? Welke andere oplossingen kunnen we hiervoor bedenken? Het is namelijk een concreet veiligheidsrisico. Hoe zouden we dat personeel kunnen helpen?

Als laatste, wat nog niet genoemd is, kom ik op luchthaven Lelystad. Door de coronacrisis stemt ook dit onderwerp tot nadenken. We hoorden dat inmiddels 214 miljoen is uitgegeven, nog voordat er een vakantievlucht is uitgevoerd. Het aantal passagiers daalt. We weten nog helemaal niet hoe het virus zich ontwikkelt. De vraag is: weten we zeker dat we straks in 2023 weer op het oude aantal passagiers zitten? De huidige situatie is zodanig dat je je afvraagt of het niet ontzettend onwenselijk is om nóg een vliegveld te openen, terwijl Schiphol nog niet eens aan z'n reguliere aantal vluchten toekomt. Wij zouden graag willen horen hoe de minister hiertegen aankijkt. Weet zij zeker dat we straks weer op hetzelfde niveau terugkomen?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Brenk. Dan geef ik het woord aan de heer Gijs van Dijk van de Partij van de Arbeid.



De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank, voorzitter. Naast de algehele kabinetsstrategie rond corona, is ook de strategie rond reizen en corona onduidelijk. Eerst wel een teststraat, nu geen teststraat op Schiphol. Wel een mondkapje in het vliegtuig, maar niet op de luchthaven. Wel een gezondheidsverklaring als je gaat vliegen, maar niet als je internationaal met de trein of de auto reist. Het lijkt meer chaos dan regie. We spreken vanavond met de minister van IenW, maar veel onderwerpen die we bespreken, vallen ook onder de verantwoordelijkheid van de minister van VWS en gedeeltelijk ook onder Buitenlandse Zaken. Ik spreek vanavond echter het hele kabinet aan, vanwege het belang van een duidelijke strategie en duidelijke regie wat betreft het bestrijden van corona voor alle Nederlanders in Nederland, maar ook voor Nederlanders die naar het buitenland reizen.

Wat waren we opgelucht in juni. Het aantal nieuwe besmettingen was enorm gedaald. Net voor de zomervakantie leek het alsof we corona bijna hadden overwonnen. Luchtvaartmaatschappijen stonden te popelen om vouchers om te zetten in vluchten. Het kabinet verzekerde ons dat we weer konden vliegen, want de HEPA-filters zouden ons beschermen. Inmiddels zijn we tweeënhalf maand verder en wordt de effectiviteit van HEPA-filters nog steeds

onderzocht. Ook zagen we deze zomer stampvolle vertrekhallen met mensen zonder mondkapjes. Hoe staat het nu met het onderzoek naar de effectiviteit van die HEPA-filters? Waarom duurt dit zo lang? Waarom geldt er geen anderhalvemetermaatregel in vliegtuigen, als de effectiviteit van HEPA-filter nog niet kan worden aangetoond? Kan de minister ondanks deze onzekerheid aangeven dat zij er zeker van is dat mensen veilig kunnen vliegen? En welke maatregelen gaat de minister nemen om die stampvolle vertrekhallen te voorkomen? Het ging er net al over, er wordt nu een gezondheidsverklaring van mensen gevraagd voor een vliegreis. Maar welk effect heeft dit? Is de minister het ermee eens dat het overgrote deel van de reizigers zal aangeven dat zij geen klachten hebben als er geen controle of nacontrole is?

Inmiddels zien we de tweede golf op ons af komen. Inmiddels is Nederland ook op oranje gezet en komen er bovendien dagelijks vluchten uit andere oranje gebieden binnen. Deze passagiers, duizenden per dag, komen ongestoord Nederland binnen zonder dat ze getest worden. Nu een teststraat hard nodig zou zijn, heeft het kabinet deze inmiddels al geschrapt. Waar is hier de strategie? In lijn van de heer Paternotte: wanneer komt er nou een alomvattend plan voor het reizen naar het buitenland en het terugkomen van reizigers naar Nederland uit oranje gebieden? Neemt het kabinet het risico van besmettingen vanuit andere landen wel serieus? Als we geen teststraat hebben, hoe kunnen we dan überhaupt het virus indammen bij reizigers die via Schiphol of regionale vliegvelden binnenkomen? Is de minister bereid om de teststraat weer te openen en wellicht ook om te kijken naar de regionale vliegvelden? En zo ja, wanneer gaat dit dan gebeuren?

Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat de beveiligers en het andere personeel ook veilig aan het werk kunnen? Kan zij ervoor zorgen dat luchthavenpersoneel ook op de luchthaven getest kan worden? De heer Paternotte had het er ook al over dat er in Finland inmiddels honden worden ingezet voor het testen op corona. Kunnen we in Nederland nou ook niet dat soort testen doen? Ik kijk daarbij naar de heer Graus, want die pleit hier al jarenlang voor. Al een jaar of vijftien! Dit bespaart testcapaciteit, waar nog steeds een tekort aan is. Maar wellicht zijn er ook nog andere innovatieve testmogelijkheden waardoor we ervoor kunnen zorgen dat al die reizigers snel getest kunnen worden die via Schiphol of met de trein of de auto vanuit oranje gebieden Nederland binnenkomen.

Voorzitter. We zien ook weer wisselende reisadviezen. Europa is een lappendeken van verschillende adviezen, waarbij de afwegingen achter de reisadviezen lang niet altijd helder zijn.

De voorzitter:

Een interruptie van de heer Amhaouch van het CDA.

De heer Amhaouch (CDA):

De heer Van Dijk is flink op tempo! We hebben inderdaad afgelopen dinsdag, ook in dit huis, uitgebreid met het kabinet over de testcapaciteit gesproken. We hebben het daar vandaag met IenW over. De heer Van Dijk van de PvdA zegt: we moeten zo snel mogelijk weer gaan testen op Schiphol. Ik denk dat heel veel mensen op allerlei plekken in den lande meer willen testen. Of dat aan de grens, op de

snelweg, op Schiphol of op het station is, dat maakt niet uit. Maar de capaciteit is beperkt en daarom kiest het kabinet voor prioriteiten. Is de heer Van Dijk het er dan mee eens dat we eerst kiezen voor het onderwijs en eerst kiezen voor de mensen in de zorg? Misschien komt daar dadelijk ook nog wel de politie bij. Moeten we die prioriteiten niet goed afwegen tegen zomaar zeggen "Schiphol moet voorop"?

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Een goede vraag van de heer Amhaouch, want er is nu inderdaad een tekort. Dan moet je kiezen en dan vind ik het zeer terecht dat we de mensen die in de frontlinie staan, voorrang geven bij het testen. Maar ik vind het daarnaast wel echt zorgelijk om te zien dat er nog steeds heel veel mensen uit oranje gebieden Nederland binnenkomen en dat er dan geen enkele test kan plaatsvinden. Dat vind ik dus ook zorgelijk. Dus ja, het echte antwoord en de echte oplossing is natuurlijk zo snel mogelijk de testcapaciteit opvoeren. Ik roep het kabinet ook op om daarbij allerlei innovatieve mogelijkheden te betrekken, want wellicht kunnen we het zo versnellen. Maar daarbij mag Schiphol niet ontzien worden, want Schiphol moet daartoe ook de mogelijkheid krijgen. Dus ja, uiteraard hebben een aantal beroepen in de frontlinie voorrang, maar dat laat onverlet dat Schiphol wel een grote zorg is voor ons.

De voorzitter:

Gaat u verder.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Over de reisadviezen. Is de minister het ermee eens dat al deze wisselende reisadviezen enorm veel onduidelijkheid geven bij reizigers? Is het verder ongeveer duidelijk hoeveel mensen er met de trein of de auto uit oranje gebied komen? En wat voor maatregelen kunnen we daarvoor nemen? We zijn streng tegen de mensen die met het vliegtuig komen — dat kunnen we ook bijhouden — maar we hebben eigenlijk geen zicht op de treinreizigers en de autoreizigers. Welke strategie hanteert het kabinet? Is het kabinet ook in gesprek met de Europese Commissie om zo snel mogelijk eenduidig beleid in Europa te voeren in plaats van deze lappendeken aan reisadviezen?

Dan nog de dumprijzen. Deze crisis laat opnieuw de ware aard zien van verschillende bedrijven. Ryanair en andere budgetmaatschappijen bieden ondertussen voor bodemprijzen tickets aan naar oranje gebieden. Wat vindt de minister ervan dat Ryanair blijkbaar haar eigen winst belangrijker vindt dan de gezondheid van mensen? Is de minister bereid maatregelen te nemen, zodat er geen vliegtickets naar oranje gebieden voor dumprijzen worden aangeboden? Gaat zij ook hier zo snel mogelijk ingrijpen?

Voorzitter. Ik rond af. Het is crisistijd. We weten natuurlijk nog lang niet alles over het virus, dus natuurlijk worden er fouten gemaakt. Daarom wordt het beleid ook voortdurend bijgesteld. Maar als het gaat om de coronaverspreiding en reizen naar het buitenland is het nú tijd dat het kabinet orde op zaken stelt.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Dijk. Dan geef ik het woord aan de heer Amhaouch, lid van de fractie van het CDA.

□

De heer Amhaouch (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Het coronavirus heeft in Nederland geleid tot een gezondheids crisis, een economische crisis maar ook een sociale crisis. Het is in het belang van Nederland en alle Nederlanders om deze complexe situatie op alle drie de terreinen in goede banen te leiden. Ze zijn alle drie met elkaar verbonden. Het weer op gang komen van het internationale vervoer heeft er enerzijds toe geleid dat mensen weer op vakantie, op zakenreis of op familiebezoek konden. Het zorgde er ook voor dat vervoerders in de lucht, op het spoor en over de weg weer wat inkomsten kregen en mensen aan het werk konden houden. Brood op de plank voor tienduizenden medewerkers in de verschillende reissectoren. Anderzijds brengt het gezondheidsrisico's met zich mee, waaronder het verspreiden van het coronavirus. Een goede balans hierin vindt het CDA van groot belang.

Voorzitter. Om goed te kunnen beoordelen wat een goede balans is, krijgt het CDA graag meer inzicht in het aantal grensoverschrijdende vervoersstromen die tijdens de coronacrisis Nederland binnenkomen en wat hierbij de risico's zijn per vervoermiddel. Daar is onduidelijkheid over, wat begrijpelijk is. Een voorbeeld. Bij een treinreis heeft een reiziger over het algemeen te maken met lange reizen — bijvoorbeeld naar Berlijn 6,5 uur — slechtere ventilatiesystemen en meer overstappen in vergelijking met een vlucht naar Berlijn van 1,5 uur. Maar in een vliegtuig naar dezelfde bestemming zitten reizigers dan weer vaker dicht bij elkaar, al hebben ze wel HEPA-filters en verticale ventilatie. Ze komen vaker vanuit een gebied verder weg. Bij de auto heeft de reiziger weer te maken met meer contactmomenten tijdens tussenstops. Welk vervoermiddel is nu volgens de minister het meest veilig om te nemen voor een reis naar het buitenland tijdens de coronacrisis? Natuurlijk heb ik het dan over noodzakelijke reizen.

Zou de minister ons ook de laatste stand van zaken kunnen geven inzake de bezettingsgraad van internationale treinen, vliegtuigen en bussen? Verder is het CDA benieuwd hoe het staat met de onderzoeken over de verschillende ventilatiesystemen. Wat is er gedaan met de studie van het NLR? Is er al meer duidelijkheid over de ventilatie in treinen? Kan de minister aangeven wat bij autoreizen de ervaringen zijn met de hygiëne en met het kunnen houden van voldoende afstand tijdens tussenstops?

De voorzitter:

Een vraag van de heer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

De heer Amhaouch wees terecht op de verschillende vervoersvormen als je naar Berlijn gaat. Het is niet voor niets dat u Duitsland noemt, want u woont vlak bij Duitsland en u heeft het gisteren ook nog gehad over die lijn van Luik naar Aken, via Maastricht. Mijn vraag is de volgende. In Duitsland kan iedere reiziger — trein, auto, vliegtuig — bij aankomst uit een risicogebied een test krijgen. Sterker nog,

op alle luchthavens wordt iedereen getest. Als u dat vergelijkt met Nederland, hoe komt Nederland dan uit die vergelijking?

De heer Amhaouch (CDA):

Hoe Nederland uit de vergelijking komt? Ik weet het niet. Ik heb het nog niet gehoord. Dat is een van de vragen. Ik kom dadelijk op testen. We hebben een proef gedaan op Schiphol, althans de GGD, en daarbij zou ook naar de effectiviteit gekeken worden. Daar kom ik straks op terug. Hoe effectief is inderdaad testen, ook als je geen klachten hebt? Want wij zeggen: we moeten ze allemaal testen. Maar het beleid van het kabinet is eigenlijk: als je geen klachten hebt, hoef je niet te testen; als je wel klachten hebt, moet je testen. Laten we ook naar de effecten kijken.

Een vergelijking met Duitsland kan, maar volgens mij moeten we ook kijken naar de Nederlandse context. Hoeveel testcapaciteit hebben we? Dat is hetzelfde debatje als ik net had met de heer Van Dijk. Als we een beperkte capaciteit hebben, hoe kunnen we die dan zo effectief en efficiënt mogelijk inzetten? Begin dan met de vitale beroepen, en dan kiest het CDA voor het onderwijs, voor de zorg en voor de politie. Het kabinet zegt ook dat er risicovolle corridors zijn, bijvoorbeeld naar Brussel. Brussel is inderdaad oranje gebied en Antwerpen ook. Toch gaan daar heel veel mensen met de trein heen. Dan kunnen we wel focuseren op Schiphol, maar krijgen we via de achterdeur met de trein alsnog mensen naar Nederland. Dan zou ik zeggen: verdeel de testcapaciteit dadelijk, als we voldoende hebben. We zijn dus niet tegen testen. We zijn voor het zetten van prioriteiten, maar dan wel op de juiste plekken.

De heer Paternotte (D66):

Ik legde niet voor niets deze vergelijking voor. Het is Duitsland dat nu het westen van ons land op rood heeft gezet, en met reden, omdat wij veel meer besmettingen hebben dan dat land. U zegt: we wilden voorrang geven aan mensen in het onderwijs en de zorg. Dat wil ik natuurlijk ook. Alleen is de reden dat we zeggen "laten we mensen nou testen op het vliegveld" juist dat als een kind terugkomt van vakantie, je niet wil dat het asymptomatisch met corona in de klas komt te zitten, en dat je niet wil dat iemand in de zorg vanuit het buitenland een collega terugkrijgt die corona heeft opgelopen. Dus de vraag die ik zou willen stellen, is deze. Ik weet dat we problemen hebben met testcapaciteit in Nederland, veel meer dan Duitsland, en dat is ongelofelijk vervelend. Maar als dit is waar we naartoe werken, bent u het dan met ons eens dat wij op alle luchthavens alle mensen moeten testen die binnenkomen en dat we het ook mogelijk moeten maken dat andere mensen die met bus of auto terugkomen uit een risicogebied allemaal een test krijgen, of ze nu symptomen hebben of niet?

De heer Amhaouch (CDA):

Dat gaat me iets te snel. Het klinkt heel aannemelijk wat u zegt. Ook de mensen thuis zullen zeggen: je moet iedereen testen. Dat klinkt heel aannemelijk. Maar als je die lijn zo zou doortrekken, zou je ook moeten zeggen dat iedereen die van Noord-Holland naar Limburg gaat tussendoor getest moet worden, als we het dadelijk over regio's gaan hebben, regiospecifiek. Het gaat om: als je een beperkte capaciteit hebt — en die is niet oneindig — welke prioriteiten stelt het

kabinet dan? Ze beginnen vandaag de dag met de mensen in de zorg en de mensen in het onderwijs. Er zijn discussies geweest. Uw partij heeft er zelf voor gekozen dat de mensen in de kinderopvang en buitenschoolse opvang getest zouden moeten worden. Welke keuze maakt u dan? Want politiek bedrijven is ook keuzes maken. Kiest u dan voor iedereen willekeurig testen die hier het land binnenkomt of zegt u "ik ga kijken hoe ik heel effectief de beperkte capaciteit kan inzetten om de crisis zo goed mogelijk te managen"?

De heer Paternotte (D66):

Laat ik dan nog één vraag stellen aan de heer Amhaouch. Hoe verklaart u het dat Nederland zo ongelofelijk veel meer besmettingen heeft per 100.000 inwoners dan ons grote buurland Duitsland, dat zo op ons lijkt?

De heer Amhaouch (CDA):

Dat kan ik niet beoordelen. Gisteren was er een heel lang debat. Ik heb wel even alle cijfers van onze buurlanden in Europa naast elkaar gezet. Engeland, Frankrijk, Spanje, Nederland en Ierland zitten allemaal rond het gemiddelde, net iets erboven of net iets er beneden. Duitsland scoort heel goed, dat klopt. Ik heb daar geen uitleg voor, maar ik zie wel dat er in al die andere Europese landen geworsteld wordt met een hele stijgende lijn. Dat is niet iets typisch voor alleen maar Nederland.

De heer Öztürk (DENK):

De heer Amhaouch heeft het steeds over beperkte testcapaciteit. Hoe kan dat nou? Wij zijn een van de rijkste landen ter wereld. De Rekenkamer zegt: we hadden nog meer kunnen testen. Er zijn middelen. Hoe kan het nou zijn dat zijn eigen minister, de een beetje populaire Hugo de Jonge, niet kan zorgen dat er meer testen in Nederland gedaan kunnen worden en dat wij daardoor hier de discussie voeren waar je test? Wij willen graag dat ook op Schiphol wordt getest. Mijn collega zegt terecht dat daar ook heel veel mensen komen die in de zorg werken, maar dat geldt ook voor mensen bij de politie. Vervolgens probeert de heer Amhaouch een wat zielig verhaal te houden: we hebben weinig testcapaciteit, dus we kiezen voor de zorg. Ook wij kiezen voor de zorg, maar de mensen in de zorg die ziek worden, komen ook via Schiphol binnen. Hoe kunt u dat nou verantwoorden, op het moment dat u wel de middelen hebt en niet de testcapaciteit heeft binnengehaald met uw kabinet?

De heer Amhaouch (CDA):

Dat is makkelijk als je aan de zijkant staat, aan de wal. De beste stuurlied staan aan wal. Een crisis managen is keuzes maken. In alles heb je beperkingen. We hebben beperkingen in mensen. We hebben beperkingen in testen. Zou het nou zo zijn dat alleen maar Nederland daar last van heeft? Als je de nieuwsberichten leest, zie je dat ook het Verenigd Koninkrijk kampt met capaciteitstekort, dat ook Frankrijk kampt met een capaciteitstekort en dat ook Spanje kampt met een capaciteitstekort. Als we het in die context bekijken, doen we het volgens mij in Nederland goed en dat is niet goed genoeg. Ook hier is dinsdag duidelijk uitgesproken naar het kabinet: er moet meer testcapaciteit komen. Er is ook gezegd: laten we inzetten op innovatieve zaken. Net

werd de snuffelhond genoemd, maar hopelijk komen de snelsten er ook aan. Maar bij crisismanagement moet je hier staan in vak-K, dan moet je keuzes durven maken en prioriteiten stellen, en niet langs de wal een beetje roepen en zeggen: alles moet. Niet alles kan. Dat weten de mensen thuis ook. De mensen thuis kiezen ook liever voor de school van hun kinderen en liever voor de zorg waar hun partner werkt. Je moet niet alleen maar willekeurig roepen: op Schiphol moet het en op andere plekken niet.

De voorzitter:

Meneer Öztürk, u bent door uw vragen heen.

De heer Öztürk (DENK):

Ik was net op dreuf.

De voorzitter:

Dat is wel waar; dat moet ik toegeven.

De heer Öztürk (DENK):

Ik wil niet aan de zijkant staan en antwoord geven.

De voorzitter:

Ik stel voor dat u daar in uw eigen termijn de gelegenheid voor neemt.

De heer Amhaouch (CDA):

Anders kunnen we dadelijk samen in de trein naar Limburg met een mondkapje op nog verder debatteren.

De voorzitter:

Mooi. De heer Laçin heeft een vraag.

De heer Laçin (SP):

De heer Amhaouch kiest natuurlijk de makkelijke weg. Hij heeft het over "de zijlijn" en "vak-K". Ik denk dat een democratie zowel een sterke oppositie als een sterke coalitie nodig heeft, dus laten we dat soort termen tegen elkaar achterwege laten. We staan hier een belangrijk debat te voeren. We hebben het over de vakantievluchten naar het buitenland. Ik wil daarover een vraag stellen. We zien dat de testcapaciteit beperkt is, om welke reden dan ook; dat debat wil ik hier niet voeren, want dat is dinsdag al gevoerd en dat ga ik niet opnieuw doen. De gevolgen daarvan zien we ook. Daar doelt de heer Paternotte ook op. Maar om juist die testcapaciteit beter te kunnen inzetten, kunnen we er ook voor kiezen om in deze situatie de vliegvluchten naar code-oranjegebieden te ontmoedigen of wat mij betreft zelfs te verbieden. Daarom heb ik de minister ook gevraagd wat de mogelijkheden zijn om die vakantievluchten naar code-oranjegebieden te verbieden. Wat vindt het CDA ervan als wij, juist om die testcapaciteit beter in te kunnen zetten, aan de voorkant zeggen: zolang onze testcapaciteit niet op orde is en we op Schiphol niet kunnen testen, gaan wij vakantievluchten naar code-oranjegebieden verbieden?

De heer Amhaouch (CDA):

Ten eerste ben ik het eens met de heer Laçin dat een democratie gebaat is bij een goede oppositie en coalitie. Volgens mij was dat afgelopen dinsdag ook heel constructief in het debat over de zorg, waarbij verschillende oppositiepartijen het debat op het scherp van de snede voerden en het kabinet bepaalde acties ook omarmd heeft. Dus daar is geen misverstand over.

Dan kom ik terug op het verbieden; daar is afgelopen dinsdag ook over gesproken. Dat is best wel lastig. Met het helemaal zwart-wit verbieden van vluchten naar code-oranjegebieden heb ik best wel wat moeite. Daar heb ik gemengde gevoelens over. Dat durf ik open te delen. Er zijn mensen die voor bepaalde zaken daar toch moeten zijn. Er zijn mensen die voor familieomstandigheden, of dat nou een begrafenis of iets anders is, naar een code-oranjegebied reizen. De vraag is of je dat echt kunt verbieden, ook in de uitvoering. Ik denk dat er ook een verantwoordelijkheid ligt bij de mensen zelf. Ontmoedigen kan wel. En ik kom dadelijk nog terug op het verhaal over dumping, want wat daar gebeurt, kan echt niet.

De voorzitter:

Gaat u verder.

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. Dan testen. We hebben daar net al over gesproken, maar ik moet daar toch verder op doorgaan. Ik heb een aantal vragen over testen. Hier is al veel over gesproken bij het coronadebat van afgelopen dinsdag. Maar hoe staat het met de mogelijkheden bij het testen van reizigers uit covidrisicogebieden die met het vliegtuig, de trein, de bus of de auto reizen? Dat gaat dus over alle modaliteiten. Waar kunnen reizigers met klachten snel terecht? Volgens mij moet je namelijk niet blind gaan testen, maar moet je dat doen met mensen met klachten. Hebben we nu informatie — dat vind ik met name belangrijk — over hoe effectief het is? Ik heb het over de mensen die bijvoorbeeld op Schiphol getest zijn of die bij de GGD's getest zijn. Hoeveel procent daarvan is gerelateerd aan het feit dat zij een reishistorie hebben? Het gaat er dus om dat ze positief zijn getest en dat dit inderdaad te herleiden is tot het feit dat zij vanuit het buitenland hierheen komen. Ik denk dat dit heel belangrijke informatie is en dat het belangrijk is om hierop in te zetten.

Voorzitter. Dan hoort het CDA graag een reactie van de minister op de uitspraken van André Rouvoet, de nieuwe voorzitter van de GGD's.

De voorzitter:

Ik begrijp dat de heer Paternotte iets wil rechtzetten.

De heer Paternotte (D66):

Ik hoor net de heer Amhaouch zeggen dat hij zich afvraagt waar reizigers met klachten zich kunnen laten testen. Ik neem aan dat u ook bedoelt dat mensen helemaal niet moeten reizen als ze klachten hebben en dat uw vraag dus betrekking heeft op mensen die klachten krijgen nadat ze gereisd hebben? Het lijkt me namelijk heel belangrijk dat

wij met z'n allen duidelijk maken: als je klachten hebt, ga niet op reis.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ja, ik heb het over mensen die terugkomen. Dank voor deze aanvulling, meneer Paternotte.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik was gebleven bij de uitspraken van de heer André Rouvoet, de nieuwe voorzitter van GGD GHOR Nederland. Hij zet vraagtekens bij het testen van reizigers zonder symptomen op Schiphol. Dat zou volgens hem averechts kunnen werken, omdat mensen zich veilig wanen als de test negatief is, en zich vervolgens niet aan de regels houden.

Voorzitter, ten slotte. RTL Nieuws gaf begin september aan dat Ryanair een megaprijzverlaging heeft doorgevoerd voor vluchten van de komende anderhalve maand. Bijna alle zogenaamde aanbiedingen vanuit Nederland gaan naar een code-oranjegebied. Een miljoen tickets. Voor slechts €5 vlieg je naar verschillende code-oranjegebieden, terwijl de Nederlandse overheid aanraadt om bij code oranje alleen af te reizen naar het betreffende gebied als dat noodzakelijk is. Ziet de minister dit als een aantrekkelijke aanbieding of een ordinaire dumping op de Europese markt? Is de minister het met het CDA eens dat het niet uit te leggen is dat vliegtickets naar code-oranjegebieden tegen dump prijzen worden aangeboden? Is dit geen ondermijning van het kabinetsbeleid en is dit geen ondermijning van het beleid van de Europese Commissie? Wat wil de minister hieraan doen? Is de minister bereid om zo spoedig mogelijk te laten toetsen in Europa of bij de Europese Commissie of hier inderdaad sprake is van dumping? Ik doe zelf ook internationale handel. Daar treden we ook op als er staaldumpingen of andere dumpingen zijn. Dit is gewoon het willens en wetens verstoren van de vliegmarkt in Europa en dan ook nog eens in een context van een perverse prikkel in een gezondheids crisis.

Dan reisadviezen. Daar is net ook al heel veel over gesproken. Ik heb een aantal vragen over de reisadviezen. Deze zijn belangrijk voor het internationale vervoer. Onlangs werd een reisadvies gegeven over Griekenland. Dat heeft de heer Paternotte volgens mij net ook aangegeven. Die lappendeken aan reisadviezen leidt wel tot verontwaardiging. Kan de minister daarop reageren? Hoe komen wij tot een gezamenlijk reisadvies in Europa?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Een vraag van de heer Van Dijk, PvdA.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Ik heb nog een vraag over de veiligheid van de mensen op Schiphol. Daar werken duizenden mensen, die iedere dag met tienduizenden andere mensen in aanraking komen of met alle reizigers. Ze hebben hier ook hun zorg uitgesproken en gezegd: wij willen eigenlijk zo snel mogelijk getest kunnen worden. We hebben het inderdaad over de capaciteit

gehad. Mocht die capaciteit nou toenemen, is de heer Amhaouch dan met ons van mening dat we ook voor hen de mogelijkheid moeten creëren om dat op Schiphol te laten doen?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Er zitten twee dingen in één vraag. Willen we het mogelijk maken voor Schipholpersoneel om zich te laten testen? Ja, want dat willen we voor iedereen. Ook bijvoorbeeld voor de politieorganisatie. Ik las volgens mij gisteren dat de politieorganisatie — dat is de grootste organisatie in Nederland, met 60.000 medewerkers — ook iets aan het organiseren is. Als u mij vraagt of de medewerkers op Schiphol weer voorrang moeten krijgen, is mijn antwoord nee. Ik verwacht vooral dat als honderden of duizenden mensen werken op een bepaalde oppervlakte, er overeenstemming komt tussen de werkgevers en de GGD — blijkbaar ligt de verantwoordelijkheid weer bij de GGD en niet bij Schiphol — over hoe ze dat kunnen organiseren, zodat we geen onnodige bureaucratie hoeven te gaan optuigen. Ik hoor ook graag van het kabinet hoe zij dat op een effectieve manier gaan doen. En wederom: we noemen hier Schiphol, maar voor mij is dat net zo relevant op andere kritische plekken in Nederland.

De **voorzitter**:

Er is nog een vraag voor u van mevrouw Van Brenk van 50PLUS.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Ik had aandacht gevraagd voor de stewardessen en de stewards die te maken krijgen met agressie, over dat mensen de mondkapjes op moeten houden en dergelijke. Kunt u zich voorstellen dat dat ook een factor is waar wij rekening mee zouden moeten houden?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dat is een lastige vraag, hoe wij rekening moeten houden met dat over de grens gaan, over de schreef gaan, bepaald gedrag. U noemt nu mondkapjes. We hebben het ook vaak gezien in vliegtuigen met overmatig alcoholgebruik, dat mensen agressief worden en eruit worden gezet. Volgens mij moet je dat in die lijn behandelen. Ik begrijp het aan de andere kant ook wel. Ik zit vaak in de trein naar Limburg en dan moet je twee uur een mondkapje op. Dan spreekt de conducteur je af en toe aan: hé, dat mondkapje moet wel hoog genoeg. Ik begrijp dat dat soms tot irritaties leidt, maar dat is geen excuus. We zullen elkaar scherp moeten houden in deze crisis. Dat geldt voor afstand houden, dat geldt voor mondkapjes. En als mensen echt over de schreef gaan, moeten ze aangesproken worden.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Ik snap dat wel. Maar ik kan me ook voorstellen dat dat voor mensen die daar tot nu toe nooit mee te maken hadden, best een complicerende factor is, dus dat dat aandringen daarop het werk van een stewardess best bemoeilijkt. De vraag is of wij zouden kunnen bedenken — misschien moeten we dat vooral bij de minister neerleggen — hoe we nou kunnen helpen en zorgen dat dat beter gaat.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dan zeg ik even: nee, niet als Kamerlid zijnde. Kijk, het gaat over de operatie, over hoe een vliegtuig of een trein functioneert. Ik heb de mensen die dat dagelijks doen, de stewards en stewardessen, heel hoog zitten. Zij worden getraind om met agressie om te gaan. De ene keer is het overmatig drankgebruik en de andere keer iets heel anders. Dit is een extra factor erbij. Ik begrijp uw punt, maar volgens mij moeten we dat laten liggen bij de bedrijven, bij de NS en bij de vliegtuigmaatschappijen. Zij moeten daar een oplossing voor vinden. Ik ga niet hier vanuit de Kamer de operatie doen, want ik zou mezelf overschatten als ik denk dat ik het beter zou weten dan zij.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Dus ik begrijp dat het CDA ook niet de behoefte heeft om de minister daartoe aan te sporen?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Nee, maar ik doe hier een oproep om begrip te hebben voor hoe die mensen daar dagelijks mee omgaan. Ik heb de mensen op de vloer en de mensen in de organisaties hoog zitten. Zij zullen hier een oplossing voor hebben. En als zij daarbij hulp denken nodig te hebben van de politiek, dan staan wij 24 uur per dag klaar om daar iets mee te doen. En ik neem aan dat ook de minister van Infrastructuur en Waterstaat daarvoor klaarstaat.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Amhaouch. Dan geef ik het woord aan de heer Graus van de fractie van de PVV.



De heer **Graus** (PVV):

Mijnheer de voorzitter. Er is een groot Duits laboratorium waar men al geruime tijd geleden hulp heeft aangeboden. Daar is gewoon laks mee omgegaan door de regering. We hadden de testcapaciteit allang kunnen vergroten. Ik erger mij daar dood aan, want het gaat om mensenlevens en het gaat om forse aantallen mensenlevens. Ik wil dat toch even gezegd hebben. Er had geen probleem kunnen ontstaan met de testcapaciteit, zeker niet na een halfjaar.

Dus wij steunen ook zeker de motie van meneer Laçin. Ik heb die motie ook meegetekend. Het wordt nog een collector's item, omdat meneer Laçin ons gaat verlaten. Ik zal de motie dus op canvas gaan zetten. Dat is altijd mooi: de laatste motie van meneer Laçin. Maar misschien komen er nog wel wat.

Ik wil beginnen met de vraag die mijn fractievoorzitter, Geert Wilders, al eerder heeft gesteld aan de minister van Volksgezondheid. Hij kreeg daar eigenlijk geen goede reactie op, en ook geen antwoord. Wij willen het liefst dat passagiers worden getest vóórdat ze in het vliegtuig stappen, al dan niet middels sneltesten. Er is inmiddels een Nederlands bedrijf die vele sneltesten aan het buitenland gaat leveren. Ik zag die beste meneer van dat bedrijf op televisie zeggen dat er ik weet niet hoeveel miljoenen testen naar het buitenland gaan. Maar hoe zit het met ons? Hebben wij daar ook een beroep op gedaan? Wij willen dus dat passagiers worden getest vóórdat ze in het betreffende land

in het vliegtuig stappen. Dat moet kunnen in de toekomst, zeker met die sneltesten. Ik vraag dit dus ook namens de heer Wilders.

Dat kan eventueel ook positieve gevolgen hebben voor de huidige oranje gebieden en rode gebieden. Immers, als mensen getest worden en er is niks aan de hand, dan maakt het niet uit uit welk gebied ze komen. Dit kan dus ook nog bijdragen aan het behoud van onze airlines en aan het behoud van de economieën van landen die nu misschien rood of oranje gekleurd zijn. Op die manier kan er immers toch nog enige reizigersuitwisseling plaatsvinden. Daar heb ik dus graag een reactie op.

Ook ik wil graag de steun uitspreken aan de reisbranche. En ik wil ook een plan van aanpak voor die branche. Wij vragen dus om dat dekkend testbeleid. Wij willen ook dat de teststraat tot na aankomst van de laatste vlucht op Schiphol openblijft. Dat zijn allemaal dingen die wij allemaal graag willen, dus daar willen wij graag reacties en toezeggingen op.

En dit is wel weer een beetje airlines pesten, vind ik ook wel een beetje. Want het gaat weer alleen maar om de luchtvaart. Toen ik per auto reisde, werd ik bijvoorbeeld in Frankrijk helemaal bevroegd. Men vroeg wat ik ging doen, wat ik kwam doen. M'n auto werd binnenstebuiten gehaald. Dat gebeurde ook op de terugweg en ook in Duitsland. Hier wordt altijd gezegd: grenscontroles kunnen niet binnen de EU. Nou, ik merk dat andere landen het wél gewoon doen. En het is helemaal niet zo slecht om dat steekproefsgewijs te doen. Wij willen dat ook om andere redenen; laat dat heel duidelijk zijn. Maar Nederland wil wel altijd het braafste jongetje van de klas zijn. Hier wordt gezegd: het kan niet. Het kan wel! Andere landen doen het ook. Ik heb het zelf meegemaakt. Dat komt omdat ik een beetje een boevenkop heb. Ik heb een karpatenkop, dus ik ben altijd de klos, ook op de luchthavens. Ik moet soms zelfs m'n laarzen uitdoen en alles gaan ze dan controleren. Ze hebben zelfs een keer een hak van m'n laars gedraaid. Daar waren trouwens een paar Kamerleden bij. Ik heb dus mijn gezicht niet zo mee. Maar ik heb het dus wel meegemaakt. Hoe gaan we dat aanpakken? Daar wil ik ook graag een reactie op.

Ik wil vragen of de minister in gesprek wil gaan met de touringcarsector, met KNV, Koninklijk Nederlands Vervoer. Mijn collega Roy van Aalst heeft een bezoek gebracht aan een derdegeneratiebedrijf, Ter Beek Reizen in Tubbergen. Het zijn daar allemaal hele toffe, hardwerkende mensen. Zij vragen geen geld, zij houden hun handje niet op, maar zij vragen om oplossingen. Ze willen geen generieke maatregelen, maar maatwerk. Dus kan de minister in gesprek gaan met de touringcarsector? Dat vraag ik mede namens mijn collega Roy van Aalst.

Ik had verder graag een reactie gehad op de brief die naar de minister van VWS is gestuurd, de maatregelenbrief van de Nederlandse Vereniging van Luchthavens, de NVL, KLM, Transavia, Corendon, TUI, easyJet en BARIN. Ik wil graag dat er niet alleen in Europees verband oplossingen komen, maar ook mondiaal. De luchtvaartwereld is een mondiale wereld. Er moet dus bij voorkeur een mondiaal gelijk speelveld zijn. Hoe gaat de minister zich daarvoor inzetten? Ik krijg graag een reactie op de brief die is verstuurd door de bedrijven die ik zojuist heb genoemd.

Voorzitter, als u mij toestaat, wil ik graag een brief van iemand die mij heeft gemaald aan de minister overhandigen. Het is eigenlijk de eerste keer dat ik dit doe. Het is een brief van de heer Kortenhorst, Peter Kortenhorst. Die man klopt bij diverse ministeries aan en wordt van het kastje naar de muur gestuurd. Mogelijk kan iemand van het ministerie namens de minister reageren. Ik wil die brief dus graag aan haar overhandigen. Ik geloof dat dit echt de eerste keer is dat ik dit doe. Dus als u mij toestaat, voorzitter.

De voorzitter:

Dat kan via de bode.

De heer Graus (PVV):

Ik hoop dat de beste man nu een reactie krijgt. Hij schrijft altijd hele nette, goed onderbouwde brieven, anders dan de scheldkanonnades, die ik ook vaak negeer. Maar dit soort mensen moet gewoon gehoord worden. Die hebben daar ook recht op.

Tot slot, meneer de voorzitter. Als u mij toestaat, wil ik nog één ding vragen. Ik wil graag onderzocht hebben hoe we Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport kunnen onderbrengen bij de Schiphol Group. Er is een reden waarom ik dit vraag. Ze komen namelijk in de knel, zeker in de toekomst. Het zijn toch luchthavens van nationaal belang. Dat geldt voor Maastricht Aachen Airport, zeker als het gaat om het vrachtverkeer, los van het vakantieverkeer voor de Limburgers. Hetzelfde geldt voor Eelde, voor het vakantieverkeer voor de mensen uit die hoek en zelfs grensoverschrijdend met Duitsland. Denk ook aan het universiteitsziekenhuis in Groningen dat wereldwijd nogal wat organen levert. Dat is in ons aller belang, maar ze kunnen daar in de problemen komen. Als Groningen Airport Eelde in de problemen komt, dan kan het zomaar zijn dat ook zo'n universitair ziekenhuis zijn titel verliest, los van het feit dat het vervoer van organen naar tal van landen in de knel kan komen. Het gaat ook om mensenlevens. Ik krijg daar dus graag een reactie op.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Graus. Ik geef graag het woord aan de heer Öztürk van de fractie van DENK. Hij is de laatste spreker van de zijde van de Kamer.

□

De heer Öztürk (DENK):

Voorzitter. Het kabinet was bang dat corona zou worden geïmporteerd via internationale reizen. En wat blijkt? Onze buurlanden zijn nu zelfs bang dat wij de corona-exporteurs zijn. Ik lees dat mensen uit Noord- en Zuid-Holland in België zelfs een boete van €4.000 kunnen krijgen of een gevangenisstraf. Hoe reageert het kabinet op het feit dat delen van Nederland nu als een gevaar worden gezien? Welke internationale afspraken en maatregelen kunnen we treffen om niet alleen onszelf te beschermen, maar ook onze buurlanden?

Voorzitter. Er zijn meerdere uitbraken door vliegprent gerapporteerd. Hierbij werd de schuld vaak gelegd bij het niet dragen van de maskers, maar ligt die niet bij de over-

volle vluchten? Het coronabeleid voor het internationale personenverkeer lijkt in strijd met het beleid dat voor andere sectoren geldt. Ik wil de minister vragen hoe zij de veiligheid van passagiers aan boord van vliegtuigen kan garanderen. Ik krijg daar graag een reactie op.

De luchtvaartmaatschappijen en luchthavens gebruiken verschillende richtlijnen. Die richtlijnen zijn zogezegd gecontroleerd door het RIVM. Ik heb alleen mijn twijfels bij het beoordelingsvermogen van het RIVM. In de Europese EASA-richtlijn worden statements gemaakt die tegen het huidige beleid ingaan. Op straat moeten we ons houden aan de anderhalvemeterregel, maar in de EASA-richtlijn staat dat we ons bij een volle vlucht hier niet aan hoeven te houden. Is deze richtlijn een vrijbrief voor luchtvaartmaatschappijen om de maatregelen aan hun laars te lappen?

Uit wetenschappelijk onderzoek blijft dat internationale vluchten een centrale rol spelen in de coronapandemie. In deze onderzoeken staat dat er minder passagiers op een vlucht moeten komen, maar die vluchten blijken toch helemaal vol te zitten. Hoe kijkt de minister naar het handhaven en het realiseren van de anderhalvemetermaatregel tijdens een vlucht? Klopt het dat oudere vliegtuigen, uit de jaren tachtig en negentig, helemaal geen HEPA-filters hebben? Graag een reactie. Is er inmiddels wetenschappelijk bewijs dat deze HEPA-filters wel echt lucht kunnen zuiveren voor coronavirussen? Daarover hebben collega's ook een aantal vragen gesteld. Kan de beschikbare data over verspreiding van het coronavirus in vliegtuigen openbaar worden gemaakt, zodat wetenschappelijke instituten en wetenschappers, maar ook mensen die daar echt naar willen kijken, er gebruik van kunnen maken en ons kunnen informeren? Ik overweeg op dit punt een motie.

Voorzitter. Ik heb een directe vraag aan de minister. Wat vindt u belangrijker: de economische belangen van de luchtvaartmaatschappijen of onze volksgezondheid? Gewoon heel eerlijk antwoord geven: wat is belangrijker: economie of volksgezondheid?

Het document dat afgeleverd is bij de Kamerbrief voor dit debat, heet: Veiligheidsbeleid burgerluchtvaart. Gaat het hier om de economische veiligheid van de luchtvaartmaatschappijen of om de veiligheid van onze burgers? Ik vermoed dat hier te veel rekening is gehouden met de belangen van de grote bedrijven en de economische positie van de luchtvaartmaatschappijen.

Behalve internationaal personenverkeer hebben we ook nationaal personenverkeer. Er zijn genoeg burgers die van laagrisicogebieden naar hoogrisicogebieden reizen. Het openbaar vervoer zit tijdens de spits vol, omdat er meer mensen naar hun werk willen, en terecht. Wat voor maatregelen nemen we om in de spits te zorgen dat meer mensen alsnog kunnen reizen, maar ook dat er meer plek is? Wat kan de minister doen om de risico's van het woon-werkverkeer zo veel mogelijk te beperken?

En dan de schandalige actie van het sluiten van de teststraat op Schiphol. De minister faciliteert de import van corona. Zij laat de passagiers gewoon aan hun eigen lot over, net als de medewerkers die er dagelijks mee in contact zijn. Hoe kan de minister ervoor zorgen dat testen op Schiphol weer mogelijk is, vooral voor reizigers uit risicogebieden die meteen een test willen en voor medewerkers op Schiphol die snel getest willen worden vanwege hun contact

met passagiers, in plaats van dagen te wachten op een lokale GGD? Ik overweeg ook op dit punt een motie en ik denk dat zo'n motie brede steun kan krijgen in deze Kamer.

DENK roept de regering op om meer duidelijkheid en consistentie te scheppen ten aanzien van de coronamaatregelen. Trek de coronamaatregelen voor alle sectoren gelijk. Geen voorkeursbehandelingen meer voor de grote bedrijven, terwijl de kleine ondernemer, neem de taxichauffeurs, busmaatschappijen en andere maatschappijen, eronder lijden. Het kabinet steunt de grote bedrijven, de grote instanties, met miljarden.

Consistentie, alleen zo kan de overheid geloofwaardig zijn. Wees duidelijk, wees helder.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Öztürk. Dan zijn we hiermee gekomen aan het einde van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. De minister bereidt zich even voor op de beantwoording in haar eerste termijn. Ik schors de vergadering voor 15 minuten.

De vergadering wordt van 19.55 uur tot 20.12 uur geschorst.

De voorzitter:

Aan de orde is het debat over coronaverspreiding in relatie tot het internationaal personenverkeer. We hebben de eerste termijn van de zijde van de Kamer gehad. Ik wil voor de eerste termijn van de zijde van het kabinet het woord geven aan onze minister van Infrastructuur en Waterstaat.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik zal het maar een beetje gestructureerd doen, zoals de Kamer het ook gewend is, in hapklare brokken. Ik ga van de reisadviezen, waarover de meeste vragen zijn gesteld en opmerkingen zijn gemaakt, naar de vraag hoe om te gaan met oranje gebieden. Dan zeg ik iets over teststraten en het testen in zijn algemeenheid. Dan volgen specifiek een aantal zaken die echt op de luchtvaart betrekking hebben en daarna volgt nog een stukje over de andere vervoersvormen. Dat is een beetje hoe ik het had gedacht op te bouwen.

Ik begin met de reisadviezen. Ik voelde bij u allen de frustratie: hoe kun je nou toch voorkomen dat mensen op reis gaan naar een oranje gebied terwijl die reis niet noodzakelijk is? Dat begint natuurlijk met de reisadviezen van Buitenlandse Zaken. Op diens website staat duidelijk dat je dringend wordt geadviseerd om alleen af te reizen als de reis noodzakelijk is. We laten ook steeds horen dat vakanties daar niet onder vallen. Het is en blijft natuurlijk de verantwoordelijkheid van de reiziger om die reisadviezen in acht te nemen. We proberen op allerlei mogelijke manieren op die reisadviezen te attenderen. Dat doen we niet alleen. Veel partijen, bijvoorbeeld de ANWB, maar ook de NS en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, wijzen potentiële reizigers op die reisadviezen, die te vinden zijn op de website van Buitenlandse Zaken. Die website wordt gelukkig enorm veel geraadpleegd. Dat blijkt ook uit een brief die mijn collega van Buitenlandse Zaken gisteren naar uw Kamer heeft gestuurd. In de afgelopen acht maanden is die website, waar de reisadviezen dus op staan, ruim 71 miljoen

keer geraadpleegd, terwijl dat in 2019 slechts iets meer dan 3 miljoen keer is gebeurd.

De overheid kan reisorganisaties en vervoerders niet verplichten om hun aanbod of aanpak aan te passen, maar u weet dat ik de reisbranche en de vliegbranche ook door middel van een brief heb gevraagd om hun reizigers actiever te informeren over die reisadviezen. Ik heb hen ook opgeroepen om reizen naar risicogebieden niet aan te prijzen.

Verder heb ik gisteren in het algemeen overleg over de Transportraad aan uw Kamer toegezegd met de Europese Commissie in gesprek te gaan over het aanpakken van reizen naar risicogebieden. Ik heb toegezegd dat ook te doen met de Stichting Reclame Code om te kijken of dat een haakje biedt om hier iets aan te doen.

Mensen reizen natuurlijk niet alleen met het vliegtuig naar oranje gebieden, maar ook met de auto, met de bus of met de trein. Dat is door verschillende leden gememoreerd. Mijn collega, de staatssecretaris, en ik gaan ook de partijen die opereren in het internationale trein- en busvervoer nog een keer vragen hun reizigers actief te informeren over die reisadviezen en hen oproepen om reizen naar risicogebieden niet aan te prijzen.

Daarnaast wil ik onderzoeken of automobilisten er via navigatie-apps en social media zowel bij vertrek als bij terugkomst op gewezen kunnen worden dat ze naar een oranje gebied gaan of daarvandaan komen. "Uiteraard MONO-proof", zeg ik er maar even bij, want u weet dat het natuurlijk wel verkeersveilig moet gebeuren. Misschien zou je daar ook een deel van de automobilisten mee kunnen bereiken. Ik weet niet of het kan, maar ik wil ernaar kijken, want dat is dan ook iets waar je actief mee geconfronteerd zou kunnen worden. Kortom, ik wil heel graag kijken wat er mogelijk is. Maar zoals vaker gezegd, is het uiteindelijk toch wel de verantwoordelijkheid van de reiziger om dat oranje reisadvies serieus te nemen.

Voor de zomer, toen het vakantie seizoen eraan kwam, heeft de minister-president het ook nog aangeprezen: ga wijs op reis. Ook dat is op meerdere plekken uitgebreid onder de aandacht gebracht: wijs op reis. Bij ons staat het bijvoorbeeld bij de ingang van het ministerie. Normaal geef ik nooit cadeautjes, maar ik stel me voor dat ik dit kussen aan de heer Laçin geef in ruil voor de zaklamp. Hij kan het straks coronaproof krijgen: wijs op reis. Ik noem het maar even als voorbeeld om te laten zien dat we echt wel proberen om hier op alle mogelijke manieren de aandacht voor te vragen.

Velen van u hebben gevraagd hoe het nou zit met die lappendeken aan reisadviezen. Ik heb dat van meerdere kanten gehoord. U hebt daar natuurlijk volledig gelijk in: het is in ieder land anders. In het ene land is rood wat in het andere land oranje is. De kleuren zijn niet hetzelfde, de inhoud is niet hetzelfde en of gebieden al dan niet een kleur krijgen, verschilt ook.

Gisteren, op 22 september, hebben de ministers van Europese Zaken in Brussel in de Raad Algemene Zaken gesproken over een voortgangsrapportage van het Duitse voorzitterschap, inzake de coördinatie van de reisbeperkende maatregelen. Daarin staat dat de lidstaten het eens zijn geworden over de volgende punten. Gezondheidsorganisa-

tie ECDC zal worden verzocht wekelijks een uitgebreide reeks gegevens betreffende de volgende kernindicatoren te verstrekken. Een, het totale aantal meldingen per 100.000 inwoners over een periode van veertien dagen. Twee, het aantal testen per 100.000 inwoners. Drie, het percentage positieve testen. Over de visualisering van deze indicatoren in een of meerdere kaarten moeten de lidstaten nog overeenstemming bereiken. Wat de communicatie en informatie-uitwisseling tussen de lidstaten en de communicatie met het publiek betreft, is men het erover eens dat dit op een duidelijke wijze en tijdig moet gebeuren. Dat is natuurlijk niet een heel erg schokkende conclusie, maar over de manier waarop wordt in ieder geval gesproken.

De lidstaten zullen voor de beoordeling van het epidemiologische risico in de hele Europese Unie gebruik gaan maken van de bovengenoemde indicatoren en kaarten met behoud van flexibiliteit voor aanvullende nationale beoordelingen. De coördinatie begint er dus voorzichtig te komen. Ik denk dat het heel belangrijk wordt dat iedereen die drie indicatoren, dus het totale aantal meldingen per 100.000 inwoners over veertien dagen, het aantal testen per 100.000 inwoners en het percentage positieve testen, het uitgangspunt worden.

De bespreking over de precieze manier van risicobeoordeling — welke drempelwaarden worden gehanteerd? — moet nog worden voortgezet. Het is ingewikkeld om op alle punten overeenstemming te bereiken. Maar lidstaten hebben gisteren nogmaals onderling bevestigd dat ze in het algemeen bereid zijn om samen te werken. Ze gaan ook kijken of er een catalogus van gemeenschappelijke maatregelen kan worden opgesteld. Bijzondere aandacht zal daarbij uitgaan naar maatregelen die in bepaalde lidstaten waardevol zijn gebleken, zoals de registratie van reizigers. Dan hebben we het over de Passenger Locator Form. Verschillenden van u hebben daar ook in het verleden al aandacht voor gevraagd. Ik denk dat het heel goed is dat dit nu op de gezamenlijke agenda staat.

De komende weken zal het Duitse voorzitterschap samen met de lidstaten verder werken aan overeenstemming op bovengenoemde punten in de vorm van Raadsaanbevelingen. Nederland heeft zich daarbij constructief opgesteld. We zijn zelf steeds voorvechter geweest van meer coördinatie op Europees niveau. Dat geldt niet alleen voor mij met de collega-transportministers. Dat geldt ook voor de ministers die over volksgezondheid of Europese zaken gaan: eigenlijk voor alle betrokken ministers, die van Buitenlandse Zaken niet in de laatste plaats. Wij zullen erop blijven inzetten om zo veel mogelijk tot een gezamenlijk afgestemd beleid te komen.

Een specifieke vraag was of ik vind dat we alleen kunnen vertrouwen op eigen verantwoordelijkheid van passagiers om naar bestemmingen met code oranje te gaan. Dat is ook al door anderen genoemd. Er zijn vluchten naar oranje gebieden die bijvoorbeeld gericht zijn op vracht, maar ook om mensen te faciliteren die voor een noodzakelijke reis moeten gaan. Dat begint al bij het boeken van een ticket. Daarbij hebben mensen zelf de verantwoordelijkheid om zich te informeren over de annuleringsvoorwaarden van de luchtvaartmaatschappij. Ze kunnen eventueel een flexibel ticket aanschaffen. Nogmaals, een reisadvies naar oranje gebied — u hebt het allemaal op meerdere manieren gezegd — geldt alleen voor noodzakelijke reizen. Dat kunnen familieomstandigheden zijn, een begrafenis, humanitaire rede-

nen of mensen die werkzaam zijn in de zorg. Van de collega's van Buitenlandse Zaken kent u het lijstje met uitzonderingen, zoals topsporters die voor een specifieke topwedstrijd moeten kunnen reizen, enzovoort.

Gevraagd is wat ik bereid ben te doen om reizen naar oranje gebieden verder te ontmoedigen. Ik heb net al opgenoemd wat ik heb gedaan en wat ik nog van plan ben te gaan doen via navigatie-apps en social media. Ik sta open voor allerlei aanvullende zaken.

De voorzitter:

U krijgt een interruptie van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

De minister heeft een hele opsomming gegeven van wat zij van plan is en wat er al is gebeurd. In mijn inbreng heb ik bewust gezegd dat ik vind dat vakantievluchten naar code-oranjegebieden verboden moeten worden. Dat gaat een paar stappen verder dan wat de minister nu schetst. Waarom stel ik dat voor? Omdat ik lees dat Diederik Gommers, de voorzitter van de Nederlandse Vereniging voor Intensive Care, zegt dat de tweede lockdown eraan komt. Ik hoor burgemeesters zeggen dat landelijke maatregelen noodzakelijk zijn. Ik zie dat het aantal besmettingen dagelijks toeneemt. Ik zie dat de teststraat op Schiphol is gesloten. In het licht van de voorgaande vier punten is het niet voldoende dat het kabinet alleen maar waarschuwt en zegt dat de website met adviezen al 70 miljoen keer bekeken is. Blijkbaar is dat niet genoeg. Alleen vorige week al gingen 40.000 mensen vanaf Schiphol naar code-oranjegebieden. Graag hoor ik dus van de minister welke mogelijkheden zij nationaal heeft om vakantievluchten — niet de noodzakelijke vluchten — te verbieden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is een beetje het probleem: op een ticket staat nooit een sticker met de tekst "dit is een vakantievlucht". Destijds hebben wij Corendon en andere reisorganisaties erop aangesproken. Die zijn daar overigens heel goed mee omgegaan. Ik kom zo nog op het voorbeeld van Ryanair. Of laat ik daar meteen maar op ingaan, want u zult mij vast gaan vragen hoe ik dat omschrijf. U hebt dat allemaal op uw eigen manier gezegd. Laat ik proberen het in één woord te vangen: ik vind het een gotspe dat Ryanair dit doet. Volgens mij is dat heel duidelijk.

Wat kan ik nog meer doen? Kan ik airlines zoals deze op het matje roepen? Ik weet niet of ze zich daar veel aan gelegen zullen laten liggen. Ik heb ze aangeschreven, maar ik denk niet dat de heer O'Leary, voor zover ik hem tot nu toe heb meegemaakt, erg genegen zal zijn om zich bij mij op kantoor te vervoegen. Ik sta echter open voor alles wat wij kunnen doen om dit verder te ontmoedigen. Wij hebben sinds het debat van gisteren creatief nagedacht over de dingen die wij nog kunnen doen. Wij gaan bekijken of de suggestie — ik meen van de heer Paternotte — inzake de Reclame Code Commissie soelaas kan bieden. Ik ben echt bereid om te kijken naar de instrumenten die wij binnen onze mogelijkheden hebben om dit een halt toe te roepen. Maar er blijft altijd een categorie noodzakelijke reizen. Daar wordt toch voor gevlogen. Ook het vrachtvervoer moet door kunnen gaan.

De heer **Laçin** (SP):

Met het laatste ben ik het zeker eens. Noodzakelijke vluchten en vrachtvluchten moeten kunnen doorgaan. Maar we zien dat er, inderdaad ook door Ryanair, vluchten worden aangeboden naar bestemmingen waarvan je je kunt afvragen of men daar om noodzakelijke redenen naartoe vliegt. Ook daar zullen noodzakelijke reizen tussen zitten, maar voor het gros van de reizigers geldt dat zij een vakantievlucht geboekt hebben.

Ontmoedigen is één ding. Dat moeten wij zeker doen, zoals wij straks met heel veel partijen zullen voorstellen. Maar ik wil gewoon onderzocht hebben of wij een stap verder kunnen gaan. Voor mij blijft onduidelijk welke mogelijkheden het kabinet ziet om indien nodig — en wat mij betreft is die tijd nu al gekomen — een stap verder te gaan. Als het gaat om conflictgebieden kunnen wij ook maatregelen treffen. We zitten in een pandemie. Wij hebben met nationale problemen te maken, problemen rond de testcapaciteit en rond andere zaken — ik heb ze net allemaal opgesomd — dus er moet een mogelijkheid zijn om verder te gaan als dat nodig is. Graag hoor ik van de minister welke maatregelen nationaal genomen kunnen worden om vluchten indien nodig te verbieden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan ben ik misschien zojuist niet duidelijk genoeg geweest. Ik heb al gezegd, ook naar aanleiding van het gisteren gehouden debat, dat ik bereid ben om met de Europese Commissie in gesprek te gaan. Dat had ik misschien iets uitgebreider kunnen vertellen. Wij hebben hier te maken met Europese wet- en regelgeving. We hebben het gisteren al gehad over antidumpingmaatregelen. Daar hebt u het vandaag ook over gehad in het debat, geloof ik. De prijs op zich is natuurlijk iets anders dan dat de vluchten naar deze gebieden gaan, maar dat zijn allebei punten die ik graag met de Europese Commissie en de overige lidstaten wil bespreken om te bekijken wat daar binnen de Europese wet- en regelgeving mogelijk is.

De **voorzitter**:

Een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Eigenlijk begint het natuurlijk met het erkennen dat we een probleem hebben. Ik hoor van de minister dat ze iedereen een brief heeft geschreven. Ze heeft geschreven: goh, ga nou niet die vakantiereizen promoten. Daar blijft het bij. Vervolgens hadden we vorige week wel 40.000 reizigers uit oranje gebieden. Er worden nog actief vakantiereizen naar Corona Roja op de Canarische eilanden aangeboden. Dan is toch de vraag: erkent deze minister dat we een probleem hebben, dat het beleid dat er nu is zo lek als een mandje is en dat er gewoon een schep bovenop moet? Dat ze nu niet alle antwoorden heeft, begrijp ik, maar kom dan heel snel met een plan met wat er allemaal mogelijk is en ga niet alleen naar Europa. Dan weten we namelijk dat we al ver en diep in een tweede golf zitten voordat er eindelijk beleid is.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Van al die mensen op al die vluchten die er nu nog gaan, weten wij niet wat hun reismotieven waren. Daar zit een deel transferpassagiers bij. Misschien zijn er wel Spanjaarden en Grieken die teruggaan naar huis. Dat weten we niet. Er zitten mensen bij die vanwege familieomstandigheden gaan. Er zitten mensen bij die onder allerlei andere uitzonderingscategorieën vallen, maar ik ben het met u eens dat iedereen die toch voor een vakantie gaat, al dan niet gelokt door een lage prijs of zelfs geen prijs van een airline, er een te veel is. Ik span me dus graag in met de collega's in het kabinet om te kijken wat ik daar in Nederland aan kan doen door er nog meer aandacht op te vestigen. Ook wil ik graag met de Europese collega's en de Europese Commissie hierover weer aan de bel trekken om te kijken wat we in Europees verband gezamenlijk kunnen doen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Van de 40.000 reizigers zal er een aantal een noodzakelijke reis maken. Maar vakantiereizen naar Corona Roja zijn gewoon niet-noodzakelijke reizen. Dan gaat het niet over 'een te veel', maar over structureel beleid dat zo lek is als een mandje. Dat hebben we nu twee maanden laten passeren, de hele zomervakantie. Dat vind ik persoonlijk echt doodzonde. Ik ben blij dat de minister nu wel de ernst van deze situatie ziet en zegt dat ze inderdaad met haar collega's op zoek gaat naar mogelijkheden. Dan wil ik heel graag van haar horen of zij bereid is te kijken naar harde afspraken, dus niet alleen een brief, maar harde afspraken met de reisbranche dat er geen reclame wordt gemaakt voor die vakanties en dat er geen stunten of aanbiedingen zijn.

Daarnaast moet je, als je een reis boekt, meteen een pop-up zien met de duidelijke vraag of dit een noodzakelijke reis is en of je je ervan bewust bent dat dit een bestemming is waar alleen een noodzakelijke reis naartoe gaat en dat je aan moet vinken dat je dat tot je neemt. Er zijn natuurlijk tal van maatregelen die we kunnen nemen met z'n allen. Waarom doen we dat nou niet?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Volgens mij wordt er aan heel veel maatregelen goed gewerkt. Het is heel erg gecompliceerd, want, nogmaals, je kunt niet in iemands hoofd kijken of hij te goeder trouw of niet die afweging maakt. Dat is niet te controleren. We zijn in gesprek met de reisorganisaties. Er zijn heel veel mensen die ook met de auto op vakantie zijn gegaan naar Frankrijk, Spanje. Velen deden dat te goeder trouw, omdat hun gebied toen nog geel was en naderhand oranje bleek te zijn geworden. Het is natuurlijk gewoon ontzettend gecompliceerd. Mensen moeten toch uiteindelijk hun eigen verantwoordelijkheid nemen. Nederlanders hebben ook laten zien — anders hadden we het die eerste keer ook niet onder controle gekregen — dat de overgrote meerderheid daar heel verantwoordelijk mee om kan gaan. Dat moeten we vasthouden. Daar moeten we aan blijven appelleren, want we kunnen niet afdwingen dat iedereen het altijd honderd procent conform de regels doet. Als ze dat niet doen, kunnen we ze er niet toe dwingen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De minister schetst het nu alsof het gaat om of alles verbieden of het volledig aan de eigen verantwoordelijkheid

overlaten. Dat is wat we nu doen. Dat heeft ons gebracht waar we nu staan. We waren op een punt dat we het helemaal hadden teruggedrongen. Uit de cijfers blijkt dat een aanzienlijk deel van de reizen uit het buitenland komt. We hebben dit gewoon door onze vingers laten glippen de afgelopen twee maanden. De eerste stap is dat de minister erkent dat we een beleid hebben gevoerd waardoor veel te veel naar oranje gebieden is gereisd. De tweede stap is dat we nu als de donder aan de slag gaan met het dichteren van die gaten. Ik hoop dat dit debat die omslag in het denken brengt, maar ik ben daar nog niet helemaal gerust op. Ik stel dus nogmaals de vraag aan de minister of zij erkent dat het niet werkt als het wordt overgelaten aan de eigen verantwoordelijkheid van mensen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zoals ik straks ook al zei, is het een en-beleid. Het is een start. Uiteindelijk moet een individueel persoon altijd zelf de volgende afweging maken: houd ik me aan de regels of niet? Daar staat of valt het mee. Daar kunnen wij nooit in treden. Dat kun je nooit honderd procent voorkomen. Als overheid kunnen wij faciliteren en mensen erop attenderen. Wij kunnen zorgen dat er adequate informatie op de website staat en dat je overal kennis kunt nemen van de situatie. Ik ben het zeer eens met uw punt over de Europese coördinatie. Nederland heeft daar ook steeds voor gepleit. Ik was blij dat mijn Duitse collega Scheuer daar onder het Duitse voorzitterschap een heel goed initiatief voor heeft genomen. Gisteren zijn er weer stappen gezet met de drie criteria. We gaan ervan uit dat gezamenlijk wordt gekeken naar een passenger locater form. We hebben al een gezondheidsverklaring ingevoerd. Zo'n verklaring hebben we bijvoorbeeld niet voor mensen die per trein, bus of auto binnenkomen. We moeten het er met elkaar over hebben of dit soort zaken misschien ook kunnen helpen. Daar wordt aan gewerkt.

De heer Paternotte (D66):

De minister zegt: "Ik vind het een gotspe wat Ryanair doet". Het is natuurlijk niet alleen Ryanair. Er zijn ook andere bedrijven, zoals Vueling, die gewoon op internet zetten dat je vanuit Amsterdam goedkoop naar Valencia kunt vliegen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zeker.

De heer Paternotte (D66):

Uiteindelijk komt de minister vrij snel tot de conclusie dat haar instrumenten beperkt zijn. Ik denk dat er daarnaast ook nog iets mogelijk is. Ik snap dat de minister zegt: "meneer O'Leary komt niet als ik hem uitnodig". Maar laten we dit niet op die wat machteloze manier doen, want er komen wel degelijk regelmatig mensen van Ryanair op het ministerie. Dat bedrijf vliegt op meerdere Nederlandse luchthavens. Bent u bereid om de mensen die toch al vaker komen op het matje te roepen, zodat u dat bedrijf duidelijk kunt maken waar wij de grens trekken? Toen een paar bekende Nederlanders zeiden "ik doe niet meer mee", viel het halve kabinet en de hele Tweede Kamer over ze heen. Dat was terecht. Je ziet dat dit invloed heeft. Ook Famke Louise zegt nu: "ik doe wel weer mee". We willen natuurlijk ook dat de reisorganisaties verantwoordelijkheid nemen. Je moet ze dan wel heel duidelijk maken hoe we ertegen

aankijken en dat we alle middelen opzoeken om te voorkomen dat ze dit soort gedrag, als de een-plus-een-gratisaanbiedingen naar coronabrandhaarden, kunnen vertonen. Is de minister bereid om de Nederlandse vertegenwoordigers van al die luchtvaartmaatschappijen hier op het matje te roepen? Ik denk dat dit signaal nodig is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar kan ik de heer Paternotte in geruststellen. Iedereen die zich vanuit een van deze branches met ons verhoudt, of het nou op het ministerie is of elders, zullen we daar uiteraard op aanspreken.

De heer Paternotte (D66):

Dank voor die toezegging. Ten tweede, Ryanair is de grootste luchtvaartmaatschappij van Europa. Ook op dit punt geldt dat we een Europees belang hebben. We hebben inderdaad een Europese Commissie. Ik kan me voorstellen dat meneer O'Leary het zich kan permitteren om niet naar Den Haag te komen, maar hij kan het zich natuurlijk niet permitteren om de Europese Commissie niet te woord te staan. Wilt u ook hier met uw collega's afspreken, of het nu met mevrouw Vestager of met de Eurocommissaris voor Transport is, dat het bedrijf erop wordt aangesproken dat het in de coronacrisis totaal onverantwoordelijk gedrag vertoont?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zoals de heer Paternotte zelf aangeeft, zal dit zich niet beperken tot dat ene bedrijf. Gisteren heb ik u in het AO over de Transportraad al toegezegd dat ik mijn Europese collega's graag aanspreek op zowel het dumpingsaspect van die prijzen als op het aansporen tot het gaan naar oranje gebieden voor niet-noodzakelijke reizen. In de Raad zal ik natuurlijk Eurocommissaris Vălean aanspreken. Zij zal dat uiteraard ook overbrengen aan collega Vestager en, indien nodig, kan ik collega Vestager ook zelf bellen.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik wil iets anders vragen, maar ik heb eerst een vervolgvraag over Ryanair. Wat zijn in extreme mate nog meer mogelijkheden om dit soort maatschappijen echt te binden of om verboden op te leggen als deze maatschappijen dit soort gedrag blijven vertonen, terwijl het aantal besmettingen en de gevolgen van corona toenemen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan niet overzien welke instrumenten daar in Europees verband misschien nog voor zijn. Er is antidumpingregelgeving. In het verleden is daar richting de staalindustrie wel eens gebruik van gemaakt. Bij de reisbranche is dat bij mijn weten nog niet gebeurd, maar we zullen dat moeten bekijken. De specialisten zullen moeten kijken of er iets mogelijk is.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Is de minister bereid, als zij die verkenning doet, dat per brief aan de Kamer te laten weten? Zodat wij ook weten, los van het oproepen van maatschappijen ... We hebben in de Kamer namelijk al vaker een soort van machteloos

gestaan tegenover Ryanair, ook met betrekking tot hoe ze met personeel omgingen. Dan is vaak de conclusie: we spreken ze aan. Maar zeker deze topman van Ryanair heeft eigenlijk — hoe zeg ik dat netjes — lak aan het hoogste hier in Nederland, hier in de Kamer. We kunnen ons daar druk over maken, we kunnen daar met meerderheden moties op aannemen, maar ze hebben daar lak aan. Ik denk dus dat we op een gegeven moment een stap verder moeten gaan, zeker als het gaat om onze gezondheid. Maar goed, los daarvan, ik kwam hier voor iets anders.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat was of ik de Kamer daarover wil informeren. Ik breng u weer even terug bij uw vraag. Uiteraard snap ik dat uw Kamer wil weten welke antwoorden ik daarop krijg en dat zal ik u uiteraard doen toekomen.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank daarvoor. Mijn vraag gaat eigenlijk over de reisadviezen. Ik heb de brief van de heer Blok een paar keer moeten lezen. Af en toe heb je makkelijke brieven en af en toe heb je ingewikkelde brieven. Hoe wordt zo'n reisadvies eigenlijk samengesteld? Het is goed, wat de minister ook zegt, dat er in Europa wordt geprobeerd daar eenduidigheid in te krijgen, op basis van veertien dagen, op het aantal besmettingen per 100.000 mensen en op het aantal testen. Zoals ik het lees, wordt dat echter altijd gerelateerd aan het risico op besmetting in eigen land. De mate van besmetting in eigen land is in die zin dus toch leidend. Waarom wordt er niet gekozen voor kijken naar een gemiddeld aantal besmettingen in heel Europa? Dat is voor ieder land gelijk. Je gaat dan bijvoorbeeld bij 10 of 15 per 100.000 op oranje, daaronder ben je nog geel en boven die hoogte ga je naar rood. Volgens mij kan het ondanks de Europese samenwerking nog steeds best verschillen, en dan houd je in die zin ongelijkheid.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daarom was ik blij dat ik in ieder geval kon vertellen dat gisteren bij die Raad is afgesproken dat die drie maatstaven genomen worden. Er moet nog verder over gesproken worden bij welk niveau je dan tot maatregelen gaat komen, maar het begint er natuurlijk mee dat ECDC die drie gegevens dan iedere week per lidstaat kan produceren. Dan is het per lidstaat in kaart gebracht, zodat we allemaal van dezelfde gegevens uitgaan. Dat is een eerste stap en er wordt de komende tijd verder gesproken om ook gezamenlijk tot drempelwaarden te komen. Ik ben zeer met u eens dat dat een hele welkome ontwikkeling zou zijn, die veel duidelijkheid zou kunnen geven.

Overigens zou dat mogelijk ook een oplossing kunnen zijn voor het maatwerk voor de verschillende Griekse eilanden. Vele Kamerleden hebben daarnaar gevraagd. U noemde ook het voorbeeld van de verschillende Griekse eilanden, en de heer Amhaouch geloof ik ook. Als er op Kreta iets aan de hand is, heeft dat inderdaad niet direct gevolgen voor Corfu. Ik noem maar wat. Er werd gezegd dat dat soort regionaal maatwerk mogelijk zou moeten zijn. Dat zou daar dan ook een plek in moeten kunnen krijgen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik ga ervan uit dat we hier ruimer kunnen interrumperen dan die vier vragen in eerste termijn Kamer, gegeven het tijdstip van het debat.

De voorzitter:

Ik stel ook vast dat de minister pas halverwege haar eerste blokje van vier is. Ik stel dus, voor de helderheid voor de leden, voor dat we het aantal vragen vaststellen op zes.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik loop naar deze microfoon. Dank u wel, voorzitter. Ik wil toch even het punt over Ryanair afsluiten, want er ligt een toezegging van de minister. Ze zegt: ik ga daarmee in Europa aan de slag, ik ga kijken wat er mogelijk is en als de mensen van Ryanair hier op het ministerie zijn, gaan we ze erop aanspreken. Ik zou toch heel erg graag willen dat de minister ook in Nederland door juristen, wellicht door de landsadvocaat, echt laat verkennen wat binnen de huidige Nederlandse wet- en regelgeving mogelijkheden zijn om dit soort volstrekt verwerpelijk en onverantwoordelijk aanjagen van reizen naar gebieden met een hoog risico aan te pakken. Daar zijn verschillende juridische opties voor en ik zou graag zien dat de minister toezegt dat ze die verkenning binnen de huidige Nederlandse wet- en regelgeving gaat doen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgens mij heb ik net al aangegeven dat ik graag bereid ben om te kijken wat ik binnen Nederland kan en dat ik ook wil navragen wat er in Europees verband mogelijk is.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik wil weten of de minister nog terug gaat komen op de gewetensvraag die ik gesteld heb: hoe kijkt de minister nou terug op gemaakte keuzes en wat zou ze nu anders doen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat vind ik, eerlijk gezegd, nog een beetje vroeg, want we zitten er nog zó middenin en we zijn zó dagdagelijks bezig om te proberen voortgang te boeken. U stelde net ook weer een heleboel vragen waarmee ik met al mijn mensen op het ministerie aan de slag ga. Ik ben graag bereid om terug te kijken en om alles te heroverwegen, maar dan wel op het moment dat we het hopelijk achter ons hebben kunnen laten. Op dit moment moet ik u daar nog even het antwoord op schuldig blijven.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Dan probeer ik toch nog een dingetje. Ik begon met te zeggen: we hadden toch een fantastische zomer; eigenlijk hoefden we toch niet zo nodig naar Spanje, Griekenland en noem maar op. Maar toch gooiden we weer alle poorten open door te zeggen: iedereen kan weer gaan reizen. We lazen ook weer berichten als: potverdorie, alle koffers van drie vliegtuigen komen bij één band aan. Hadden we niet gewoon moeten zeggen: dit jaar doen we de zomervakantie effe niet? Is dat überhaupt overwogen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar is natuurlijk wel naar gekeken. De minister-president heeft tijdens de laatste persconferentie voor de zomer niet voor niks gezegd: wijs op reis. Dat stond ook op dat kussentje dat daar lag. Toen hebben we mensen er ook op gewezen dat ze goed moesten nadenken, omdat je niet wist of de situatie zou blijven zoals die was. We zeiden: je neemt een risico, ook als je naar een geel gebied buiten Nederland gaat, want je weet nooit of dat zo blijft. Dat is destijds ook echt wel gecommuniceerd. We hebben trouwens ook gezien dat ontzettend veel mensen in Nederland zijn gebleven voor hun vakantie. Ik heb zelf kunnen zien dat heel veel mensen dat met mij hebben gedaan. En dan ben je inderdaad blij met een mooie zomer, hoewel ... Er zitten ook woordvoerders water in de zaal en die zomer had door de droogte ook wel een andere kant, maar goed.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik kan u bevestigen dat het deze zomer ontzettend druk was op Texel. Heel veel mensen hebben daar genoten en dat mogen ze ook altijd weer komen doen.

Mijn vraag gaat over het ontmoedigingsbeleid. Het is inderdaad niet eerlijk om de discussie zwart-wit te voeren, want alles helemaal dichtgooien kan ook niet. Er zijn altijd reizen nodig, maar we willen tegelijkertijd ook niet dat er massaal wordt gereisd naar risicogebieden. Dat dreigt nu wel te gebeuren, zie de aantallen mensen die toch naar die gebieden vertrekken. Kan de minister, wellicht samen met de minister van Buitenlandse Zaken, eens in kaart brengen wat ze nog meer kan doen om mensen te informeren en te ontmoedigen? Zo ja, kan zij dat dan ook aan de Kamer laten weten? Volgens mij zit daar ook ongemak over hier, want het gevoel is dat er eigenlijk te weinig gebeurt. Kan de minister verder nog eens samen met andere kabinetsleden kijken wat er wel mogelijk is om ons gerust te stellen dat het maximale wordt gedaan om mensen echt te ontmoedigen? Mensen moeten daarbij natuurlijk wel de mogelijkheid behouden om zelf een keuze te maken, maar we moeten mensen wel aanmoedigen om echt niet te gaan, want het stormt buiten en de coronabesmettingen nemen toe. Ik denk echt dat het van het allergrootste belang is dat het kabinet dat gaat uitstralen en in die zin ook een nieuw pakket aan maatregelen neemt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan me helemaal vinden in het voorstel van de heer Van Dijk om er nog eens een keer goed naar te kijken. We kunnen met de herfstvakanties in aantocht nog eens een keer kijken hoe we mensen zo goed mogelijk duidelijk kunnen maken dat ze dat echt niet moeten doen.

De heer Paternotte (D66):

Volgens mij zijn we het eens over de intenties en deelt de minister de zorgen die heel veel leden van de Kamer ook uitspreken. Maar nu ik het heb laten bezinken, denk ik dat de minister één instrument dat ze al heeft, niet noemt. Afgelopen maart heeft de minister een vliegverbod ingesteld voor Italië en een week later ook voor Spanje en Oostenrijk. Dat was aan het begin van de eerste golf. We zitten nu aan het begin van de tweede golf. Mijn eerste vraag is: wanneer haalt de minister dat vliegverbod weer van stal en zegt zij "dat is wat we nodig hebben in het kader

van de publieke gezondheid"? Dat was immers waarom ze toen die maatregel heeft genomen. Als de minister merkt dat men vanuit de reissector of bij een bedrijf als Ryanair zo veel lak heeft aan de maatregelen dat mensen verleid worden om met tienduizenden per week dat soort vakantie-reizen naar brandhaarden te ondernemen, heeft zij dan ook dit instrument achter de hand? Of heeft ze het tot nu toe bewust niet genoemd?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, vliegverboden kunnen altijd weer van stal gehaald worden als daartoe aanleiding is. Overigens stel ik ze inderdaad in, maar alleen op advies, op aanwijzing van de minister van VWS, die dat weer doet op basis van de adviezen van RIVM en OMT. Maar als daar weer aanleiding voor is, dan kunnen die vliegverboden weer net zo vlug ingesteld worden als in het voorjaar is gebeurd.

Er is nog een vraag gesteld of het niet makkelijker zou moeten kunnen zijn om te annuleren in de luchtvaart, zeker wanneer je klachten krijgt. Ik heb u voor de zomer in een brief op hoofdlijnen geïnformeerd over de voorwaarden van luchtvaartmaatschappijen als passagiers willen omboeken of annuleren. De kans op ziekte valt in de persoonlijke risicosfeer en om dat risico te beperken, kunnen passagiers eventueel een flexibel ticket aanschaffen of een verzekering afsluiten. Uiteraard geldt ook hier de regel van zelf je verantwoordelijkheid nemen: als je klachten hebt, niet gaan reizen. Als je per vliegtuig reist, moet je een gezondheidsverklaring invullen. Dat moet je natuurlijk altijd naar waarheid doen, anders ben je strafbaar omdat je valsheid in geschrifte pleegt. Ook voor de andere vervoersvormen geldt altijd dat je niet op reis moet gaan als je klachten hebt.

Even kijken. Over Wijs op reis hebben we het al gehad.

De heer Dijkstra heeft gevraagd naar het idee van een voucherbank van de ANVR. Dat is inderdaad een voorstel van de reisbranche om passagiers in het bezit van een voucher te kunnen terugbetalen. Het ministerie van EZK is daarover in gesprek met de ANVR en de SGR. Terugbetalen van een voucher staat op zich ook weer los van de beslissing van mensen om hun reis te annuleren. Het staat natuurlijk ook los van de rechten van passagiers op het ontvangen van een voucher. In elk geval gelden altijd de voorwaarden van de reisorganisatie of de luchtvaartmaatschappij. Maar hier wordt dus naar gekeken en dat doet het ministerie van EZK.

Dan heeft mevrouw Kröger nog gevraagd uit welk land op dit moment besmettingen worden geconstateerd en hoeveel vluchten daarheen gaan. Het RIVM geeft aan dat in Nederland uit de honderden contacten die onderzocht zijn in het kader van vliegtuigcontactonderzoek — dus het bron- en contactonderzoek via de vliegtuigen — slechts enkele personen mogelijk besmet zijn geraakt in het vliegtuig, en ook dit is niet met zekerheid te zeggen. Het kan ook zijn dat deze mensen op de luchthaven of kort voor vertrek of kort na aankomst besmet zijn geraakt. Uit welke landen deze besmettingen zijn geconstateerd, is niet bekend. Op basis van bron- en contactonderzoek zou de GGD dit eventueel wel kunnen achterhalen, maar het is nu niet bekend. Het gaat maar om enkele gevallen.

Voorzitter. Dat was het over de reisadviezen. Dan ga ik door met het testen. Daar zijn ook nogal wat vragen over gesteld. Voor wat betreft de teststraat is uiteraard duidelijk dat iedereen liever had gehad dat er voldoende capaciteit was. Daar sluit ik mij ook bij aan. Die situatie hadden we graag anders gezien, dus dat we geen capaciteitsproblemen hadden. Maar u hebt eigenlijk ook allemaal gezegd dat, gegeven het feit dat er een capaciteitsprobleem is, er voorrang moet zijn voor mensen met klachten, en daarbinnen dan ook nog weer voor de mensen in de vitale beroepen, voor de mensen in de frontlinies, zoals verschillende van u dat hebben geformuleerd. Er wordt door het kabinet hard aan gewerkt om die capaciteitsproblemen zo snel mogelijk op te lossen. Dat is allemaal in het debat dinsdag aan de orde geweest. Daar heb ik op zich weinig aan toe te voegen.

Er is gevraagd of ik bereid ben om weer een teststraat te openen, eventueel ook in Eindhoven en Rotterdam. De teststraat is op Schiphol gestart in augustus. De minister van VWS heeft daar een pilot ingesteld om te bezien welk effect het testen van reizigers zonder klachten — want daar gaat het hier om, het zogenaamde asymptomatische testen — heeft. Mijn collega van VWS is die pilot op dit moment aan het evalueren. Op basis van die evaluatie, de beschikbaarheid van testcapaciteit op dat moment en eventueel ook de inzetbaarheid van innovatieve testen zal hij bezien hoe verder om te gaan met het testen van inkomende reizigers op luchthavens en elders. Dat geldt ook voor de afweging hoe je dan met luchthavenpersoneel om zou kunnen gaan. Mijn collega van VWS heeft aangegeven dat hij verwacht u daar in oktober over te kunnen informeren. Dat heeft hij, geloof ik, ook in het debat dinsdag al gemeld. Ik heb ook doorgekregen dat hij in de brief hierover ook de voorstellen die mevrouw Kröger heeft gedaan, zal meenemen.

Ja, ik zie de heer Paternotte staan.

De voorzitter:

Ik zie hem ook. Een vraag.

De heer Paternotte (D66):

Dit gaat zo niet. Nu zegt de minister dat er een pilot is ingesteld in augustus op zoek naar hoe asymptomatisch testen werkt. Ik heb niet voor niets gevraagd: wanneer is dat een pilot genoemd? Waar kunnen wij dat uit afleiden? Want het werd een pilot genoemd toen de teststraat dichtging. Minister De Jonge zei: we gaan iedereen testen. Hij heeft het helemaal beeldend beschreven: je komt aan bij de gate; er staat een clubje mensen die je naar de teststraat brengt; dat gaan we met iedereen doen. Dat is wat gezegd is. Dit verhaal van de proef ... De minister moet echt duidelijk maken waar dat uit blijkt, bijvoorbeeld door ons de proefopzet te sturen, want ik heb niet het idee dat dat oorspronkelijk de bedoeling was. Als het een proef is ... Kijk naar Duitsland. Daar doen ze dit nu al bij iedereen. Dat doen ze inmiddels al twee maanden. Je ziet daar de resultaten: meer positieve testen onder reizigers, bij tankstations, op vliegvelden, dan gemiddeld onder Duitsers. Dus die proef is duidelijk: ja, asymptomatisch testen heeft nut, want dat voorkomt inderdaad dat er besmettingen in de populatie bij komen. Daar hoeft de minister niet een hele evaluatie voor op te tuigen die in oktober tot iets leidt.

Voorzitter. Ik wil echt graag van de minister uitleg horen: waar moeten we uit afleiden dat dit een proef was? Want het enige moment dat de minister dat zei, was toen ze de teststraat sloot. Als we niet de capaciteit hadden, zeg dat dan, maar bedenk niet achteraf dat het dan een proef is die het nooit was.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik breng u de informatie over van de collega van VWS over de proef, dat hij die nu aan het evalueren is en dat hij u daar in de loop van oktober over gaat informeren. Het is mijn opzet niet. Het is mijn proef niet. De minister van VWS geeft aan dat hij in oktober de evaluatie heeft afgerond en u daarover zal informeren. Daar kunt u dat, neem ik aan, allemaal in terugvinden.

De heer Paternotte (D66):

Voorzitter, even over de orde. Bij de regeling van werkzaamheden is gezegd dat wij in dit debat vragen willen stellen over dit onderwerp, dat het kabinet over de eigen delegatie gaat maar dat we wel deze vragen moeten kunnen stellen, en dat de minister van VWS erbij moet zijn als wij die vragen zonder hem niet kunnen stellen. Ik stel hier nu de vragen: mogen wij de proefopzet hebben en waaruit kunnen we afleiden dat het een proef was? De minister zegt: ja, dan moet u bij mijn collega zijn. Dat gaat zo niet. Dus ik wil toch graag antwoord op de vragen. Waar kunnen wij nou uit afleiden dat het kabinet dit eerder een proef heeft genoemd dan op het moment dat die teststraat gesloten werd?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan proberen of ik daar van de collega van VWS voor de tweede termijn een reactie op kan krijgen, maar ik kan op dit moment niet meer doen dan u verwijzen naar het antwoord dat ik kan geven, namelijk dat hij in oktober u daarover zal informeren. Als het geen proef was, zou ik ook niet weten wat hij dan aan het evalueren is.

De voorzitter:

De vraag is duidelijk en de minister komt daar in tweede termijn op terug.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik weet niet precies waar de minister is in het blokje, maar dit sluit hier wel op aan. Ik ben zeer geïnteresseerd in de evaluatie van ...

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben net begonnen.

De voorzitter:

We zijn net begonnen met het blokje teststraten.

De heer Amhaouch (CDA):

Dan wacht ik heel even. Misschien kom ik wel naar voren toe.

De voorzitter:

Het zou zomaar kunnen dat er nog antwoorden komen, want ...

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik was nog op mijn eerste blaadje van een stapel.

De voorzitter:

Gaat u verder met de beantwoording.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

In Duitsland moeten de reizigers uit een risicogebied een negatieve covidtest overleggen die niet ouder is dan 48 uur of zich in Duitsland laten testen binnen 72 uur. Dat kan op de luchthavens of bij een lokale gezondheidsautoriteit. Tot 15 september jongstleden konden reizigers uit risicogebieden zich kosteloos laten testen. Dit is komen te vervallen. Nu moeten mensen er wel voor betalen. Als iemand negatief test, dan kan de reiziger uit zelfquarantaine.

Bij mijn collega van VWS is ook bekend dat in Finland gebruikgemaakt wordt van de honden. Dan kijk ik natuurlijk direct in de richting van de heer Graus, ondanks het feit dat ook anderen van u daar melding van hebben gemaakt. Ik had dat nieuwsbericht zelf ook voorbij zien komen. Ik dacht dat het eerder ook al in Israël op een luchthaven was gebeurd. Op Schiphol lopen er ook drugshonden en geldhonden rond. Dus als dit een kansrijk initiatief is — ik las ook de berichten dat het nog nauwkeuriger zou kunnen zijn dan de PCR-testen — zal ook de collega van VWS daar natuurlijk graag mee verdergaan, maar ook hiervoor geldt dat we dat natuurlijk altijd eerst gevalideerd willen hebben en daar adviezen van experts over willen krijgen. Maar bij VWS wordt alles echt meegenomen, dus ook dit soort testen en alle andere vormen van snelsten en innovatieve testen. Dit initiatief met honden zal dus ook zeker meegewogen worden.

Hoe mitigeer je de risico's als mensen naar een oranje gebied gereisd hebben? Daar zijn natuurlijk verschillende maatregelen voor genomen in de luchtvaart. Denk aan voorlichting: ga niet naar een oranje gebied; ga niet als je klachten hebt. Uiteraard geldt ook bij het inchecken en het binnentreden van het vliegtuig de visuele gezondheidscheck. Aan boord is er een combinatie van maatregelen. Ik noem de niet-medische mondkapjes, die verplicht zijn, en het HEPA-filter, waar ik straks nog op terug zal komen in het blokje luchtvaart. Uiteraard is er de adequate reiniging, de desinfectie in het vliegtuig en zijn er de adviezen voor de thuisquarantaine.

Is er zicht op besmettingen vanuit het buitenland? Via welk vervoermiddel reizen deze mensen? Ik heb daar net ook al iets over gezegd. In de afgelopen weken is het percentage sterk afgenomen. De afgelopen week was ongeveer 3% van de positief geteste COVID-19-gevallen in de veertien dagen daarvoor in het buitenland geweest. Deze mensen hadden dus een reishistorie, zoals net werd gevraagd. Dus van alle positief geteste coronagevallen had maar 3% een reishistorie van de afgelopen veertien dagen. Sinds 6 juli is dat percentage gemiddeld 12%, maar de afgelopen weken is dat dus heel veel minder geworden.

Het RIVM houdt niet bij met welk vervoermiddel mensen hebben gereisd. Wij kunnen dus ook niet achterhalen of dat per vliegtuig, boot, trein, bus of auto is geweest. Vanuit bron- en contactonderzoek heeft VWS incidenteel een keer informatie over specifieke reizen gekregen. Er is dus geen rapportage die ik u hierover toe kan sturen, want die is er eenvoudigweg niet, per modaliteit.

De voorzitter:

Er is een vraag van meneer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dit is een belangrijk punt in het debat, denk ik. 3% van de mensen die getest zijn ... Nee, van de testen is 3% ...

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het gaat om 3% van de positief geteste mensen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

3% van de positief geteste mensen. Ik heb begrepen — ik heb daar wat mails over gehad — dat de helft daarvan uit landen als Duitsland, België en Frankrijk kwam, die ook nog eens gewoon per auto of per trein toegankelijk zijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat wordt dus niet precies geregistreerd. Ik kan dus niet rapporteren of dat nou autoreizigers uit Frankrijk zijn geweest, vliegreizigers uit Zuid-Spanje of treinreizigers uit Italië enzovoorts. Dat weten we niet.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dan is het dus aan onszelf om een oordeel te vellen over de vraag of dat veel is of niet. In ieder geval willen we dat het veilig gebeurt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat het ons weer duidelijk maakt dat het belangrijk is om bij alle vormen van vervoer alle voorzorgsmaatregelen in acht te nemen die daarbij passen. Ja, zeker.

De voorzitter:

Er is op dit punt nog een vraag van de heer Öztürk.

De heer Öztürk (DENK):

De minister zegt: dat wordt niet geregistreerd. Dat is toch een beetje raar. We hebben toch data nodig om beleid goed te kunnen uitvoeren en oplossingen te kunnen vinden voor het coronavirus? Ik had ook gevraagd of die beschikbare data openbaar kan worden gemaakt. Maar ik kan me echt niet voorstellen dat Nederland als onderzoeksland dit soort zaken niet registreert.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, ik kan het niet mooier maken dan het is. Dit is de informatie die ik heb. Incidenteel zit er iets tussen wat herleidbaar is tot een bepaalde vorm van vervoer, maar een posi-

tief getest coronageval wordt niet ... Het is al heel wat als we weten of er een reishistorie aan vooraf is gegaan, dus of iemand in de veertien dagen voorafgaand in het buitenland is geweest. Daarbij wordt niet gevraagd met welk vervoermiddel dat gebeurd is.

De heer Öztürk (DENK):

Als we de teststraat op Schiphol overeind zouden houden, zouden we wel weten of er uit de andere landen waar het aantal coronabesmettingen hoog is coronapatiënten of mensen die positief zijn naar Nederland komen. Op het moment dat je die teststraat weghaalt, weet je dus ook minder. Bent u er dan voorstander van dat we die beschikbare data wel moeten hebben en dat die vragen wel gesteld moeten worden, willen wij een goed beleid kunnen voeren?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is natuurlijk heel erg lastig. Die teststraat op Schiphol was overigens vrijwillig, dus dan weet je nog niet hoe het precies zit. Het is natuurlijk ontzettend ingewikkeld, want er komen heel veel mensen gewoon de grens over met de auto. Ja, en dan weten we ook niet waar ze vandaan komen en of ze misschien wel of niet in een oranje gebied in Frankrijk zijn geweest. Dat kan de GGD allemaal niet bijhouden.

De heer Öztürk (DENK):

Ik heb begrepen dat er 40.000 mensen uit oranje gebieden met het vliegtuig naar Nederland zijn gekomen, die dan in de zorg gaan werken, die dan bij de politie gaan werken, die dan in het onderwijs gaan werken of ergens anders. Dus van degenen van de 40.000 die vrijwillig meedoen, zouden we dan toch data kunnen hebben waar we iets mee kunnen doen? Daar zou je toch op moeten aansturen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat het überhaupt een vraag aan het RIVM is. Eerst moeten we de evaluatie van de test op Schiphol afwachten, om te zien of daar toegevoegde waarde in wordt gezien. Want dat was de vraag, of het toegevoegde waarde heeft om asymptomatisch te testen. Als daar een positief antwoord op komt, denk ik dat de vervolgvraag kunnen zijn of het nog zinvol is om allerlei andere aspecten daarbij te gaan registreren. Ik wil de vraag wel overbrengen of ze daar dan naar kunnen kijken, of het nog zinvol is om allerlei andere kenmerken van die reizen vast te leggen. Op Schiphol zal dat vrij eenvoudig zijn, want die mensen komen al met het vliegtuig. Maar in hoeverre dat toegevoegde waarde heeft, kan ik niet inschatten.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Toch nog even door op de teststraten. Toen de minister — deze minister, die bij dit debat is en dus de antwoorden kan geven — op 25 augustus de Kamer een brief schreef, schreef zij dat reizigers op Schiphol zich direct konden laten testen en dat andere luchthavens op een later moment zouden volgen. Dat was de inzet. Was de minister er op dat moment van op de hoogte dat het eigenlijk om een proef ging die eerst nog geëvalueerd moest worden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb destijds gewoon de informatie van de collega van VWS gekregen dat hij ging starten op Schiphol en dat dat mogelijk zou worden uitgebreid naar de andere luchthavens. Nou, dat is nog steeds het geval. Alleen moest er vanwege de problemen met de capaciteit die we nu hebben sowieso gestopt worden. Want de prioriteit — dat hebt u allemaal dinsdag al bediscussieerd — ligt nu elders, namelijk bij de mensen die klachten hebben en niet bij het asymptomatisch testen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dit is toch een beetje wonderlijk. Want dat die teststraat gestopt moest worden vanwege tekorten — er is een heel debat geweest over hoe ongelooflijk het mis is gegaan met die hele test — is iets heel anders dan nu zeggen: het was altijd al een proef. Dus mijn vraag is of de minister toen zij de Kamer op 25 augustus informeerde dat er op Schiphol getest kon worden er niet van op de hoogte was dat het vanuit de minister van VWS eigenlijk een proef was die sowieso eerst geëvalueerd moest worden. Was de minister daar niet van op de hoogte?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zeg uit mijn hoofd dat het de bedoeling was dat deze proef tot 1 oktober zou zijn doorgelopen. Die datum zou ik even moeten checken, maar volgens mij was dat oorspronkelijk de bedoeling en is er vanwege de capaciteit gezegd: we stoppen nu, want de prioriteit ligt elders.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Maar waarom staat dat dan niet in die Kamerbrief? Waarom is er dan in die Kamerbrief geschetst, als onderdeel van de maatregelen in het luchtverkeer om het risico van covidverspreiding tegen te gaan, dat — ik citeer nogmaals — mensen op Schiphol getest konden worden en dat andere luchthavens op een later moment zouden volgen? Dan heeft de Kamer toch de indruk gekregen dat dit gewoon het plan was met die teststraten? Daarin is toch nooit gerept over een proef? Dus nogmaals de vraag of de minister er niet van op de hoogte was dat haar collega het eigenlijk als proef bedoeld had.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb er gewoon kennis van genomen dat het die periode zou gaan starten en dat het de bedoeling was om dat mogelijk nog uit te breiden. Ik heb dat verder gewoon afgewacht en gekeken hoe ik dat kon faciliteren. Want ik ga niet over dat testbeleid. Dat is aan de minister van VWS. VWS heeft dat in overleg met Schiphol gedaan. Het enige waar wij dan naar kijken, is of het luchtvaartgerelateerde consequenties heeft. Nou, die waren er in principe niet. Dus dan is dat verder een zaak van de GGD, Schiphol en de minister van VWS.

De voorzitter:

Op dit punt komen we straks in de tweede termijn ook nog terug op basis van een vraag van de heer Paternotte. Ik ga naar de heer Dijkstra.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Het sluiten van de teststraat heeft volgens mij ook te maken met schaarste. En of we het nu willen of niet, die schaarste is gewoon een feit. Je moet de testen daar inzetten waar ze het meeste effect hebben.

Ik heb de cijfers van de GGD er nog even bij gepakt. Van die positief geteste mensen heeft 3% een reishistorie die veertien dagen teruggaat. Het zou dus heel goed kunnen dat er niks aan de hand was toen ze aankwamen, en dat ze later, in de loop van die veertien dagen, toch corona hebben opgelopen, toen ze al thuis waren of ergens anders; in een kroeg, op school, op hun werk. Dat is dus ook een mogelijkheid.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat was het probleem dat ik net schetste van die paar gevallen die volgens die reishistorie in het vliegtuig hebben gezeten. Ook dan weet je niet of ze in het vliegtuig iets hebben opgelopen, of kort daarna, of kort daarvoor.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Want we hebben het over veertien dagen. Ik geloof toch dat je het effect van een coronabesmetting na een dag of vier al gaat merken? Veertien dagen is dus wel wat lang.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat hoeft niet. Daarom is die quarantaineperiode natuurlijk ook langer, want dit is nooit helemaal precies op een dag af te vangen.

De heer **Paternotte** (D66):

We hebben allemaal gezien dat door capaciteitsproblemen die teststraat dicht is. Dat is extreem vervelend, maar zeg dat dan. De pijn zit erin dat dan wordt gezegd: het was een proef. De minister geeft nu duidelijk aan dat zij ook niet op de hoogte was van het feit dat de minister van VWS dit als een proef bedoelde. Ik zou u willen vragen om uw collega te vragen om de proefopzet naar de Kamer te sturen en ook duidelijk te maken waar we nou uit kunnen afleiden dat de minister het als een proef bedoelde. Want ik heb nog helemaal niets gezien waar dat uit blijkt, behalve dat deze minister zegt: hij is nu aan het evalueren. Evalueren doe je achteraf. Waaruit moeten wij afleiden dat het werd aangekondigd als een proef? En mogen wij de proefopzet hebben?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Over die proefopzet heb ik u net al gezegd: dat zal ik aan de minister van VWS vragen. Maar ik ga ervan uit dat als hij u de evaluatie toestuurt, dit daar een onderdeel van zal zijn. Dan kunt u zien hoe het opgebouwd is. Dat het een proef was, bleek natuurlijk al uit het feit dat nog niemand wist of dat asymptomatisch testen wel toegevoegde waarde had. Het was nou precies de bedoeling om antwoord te geven op die vraag. We gingen dat asymptomatisch testen op Schiphol doen om daar te kijken of dat toegevoegde waarde heeft. Je kunt het een proef noemen, of een onderzoek, maar het gaat erom dat je iets nieuws wilt uitproberen en erachter wilt komen. Je gaat het ergens uitproberen. In eerste instantie doe je dat op Schiphol, met de

mogelijkheid om het later ook elders te doen. Zo heb ik het opgevat, en niet anders.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik zou de minister echt willen waarschuwen: ga nou niet mee in het bedenken van excuses voor iets wat gewoon niet uit te leggen valt. Er wordt nu gezegd: we moeten nog kijken of het wel werkt. Dat werd toen ook niet gezegd. Het was een maatregel die werd aangekondigd, ongeacht wat het effect was. En als we het dan hebben over de vraag of het nut heeft: Duitsland heeft inmiddels honderdduizenden testen afgenomen bij reizigers, bij tankstations, op luchthavens. En wat zie je in Duitsland in die cijfers? Je ziet dat de kans een derde hoger is dat die mensen het virus dragen, vergeleken met de gemiddelde testuitslag in Duitsland. En de gemiddelde test wordt nota bene afgenomen bij mensen die naar een teststraat gaan omdat ze klachten hebben. Je ziet dus dat de kans dat reizigers die asymptomatisch worden getest het virus dragen zelfs groter is dan de kans dat mensen die zich met klachten melden het virus dragen. Dat maakt het toch heel duidelijk dat dit nut heeft? Want de informatie die komt uit die honderdduizenden testen in Duitsland, lijkt me toch iets nuttiger informatie dan de informatie die komt uit die kleine teststraat die we een paar weken op Schiphol hebben gehad.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Maar toen men in Duitsland daarmee begon, wist men dat op voorhand toch ook niet?

De **voorzitter**:

Er is een vraag van de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ja, voorzitter ...

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De resultaten van de Nederlandse tests zult u binnenkort horen van collega De Jonge.

De heer **Laçin** (SP):

Dat we dat gaan horen, daarover zijn we het eens. Ik vind eerlijk gezegd wel dat dit afleidt van de discussie over de teststraat zelf. Het gaat er alleen om of het een proef was, ja of nee. Het was een maatregel. Ik kan eigenlijk niets toevoegen aan wat de heer Paternotte daarover heeft gezegd. Het is aangekondigd als een maatregel. Het is een proef genoemd toen de teststraat ging sluiten. En nu probeert de minister van IenW daar een heel dansje omheen te doen. Laat zij dat gewoon niet doen. Laten we het gewoon noemen wat het is: het was een maatregel. De teststraat is gesloten, door schaarste of wat dan ook. En achteraf is het pas een proef genoemd. En ik kan de heer Paternotte hier garanderen: die proefopzet is er helemaal niet, want het is nooit een proef geweest. Maar laat de minister dat vooral uitzoeken, zou ik zeggen.

Ik wil even terug naar het nut van die teststraat op Schiphol. Nu wordt de schijn gewekt: het is maar 3%, en er speelt misschien ook iets anders, en het gaat veertien dagen terug.

Ik weet dat een paar weken terug van de positief getesten 25% op reis was geweest. Dat percentage is nu misschien gedaald en dat kan straks weer stijgen. Het gaat erom dat we hier met een tweede golf zitten en dat we schaarste aan capaciteit hebben. Dat moet heel snel worden opgelost. Ook de Schipholwerknemers maken zich enorme zorgen, omdat zij dag in, dag uit in contact zijn met mensen die uit code-oranjegebieden komen en soms geen beschermende middelen bij zich hebben. Dat moet opgelost worden als de teststraat op Schiphol weer actief is. Ik hoop dat dat zo snel mogelijk is, maar is de minister het met mij eens dat ook de Schipholwerknemers, die dus dag in, dag uit — een vitaal beroep, hè! — dat risico lopen, zich daar dan ook moeten kunnen laten testen als zij klachten hebben?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat medewerkers op Schiphol niet naar hun werk moeten gaan als ze klachten hebben, want dat moet je niet doen. Dat geldt voor iedere werknemer. Net zo goed als iedere politieagent — ik geloof dat de heer Amhaouch dat voorbeeld noemde — en iedere zorgmedewerker getest moet kunnen worden als die klachten heeft, moet iedere medewerker op Schiphol dat kunnen doen. Iedereen die klachten heeft, moet getest kunnen worden. Of dat op Schiphol dan zo gefaciliteerd kan worden dat ze niet eerst met collega's in aanraking komen of langs grote groepen passagiers door een vertrekhal of wat dan ook hoeven te gaan, laat ik aan de plaatselijke GGD over. Dat soort praktische uitwerkingen laat ik aan de plaatselijke GGD over. Maar uiteraard moeten ook de medewerkers in vitale beroepen als zij klachten hebben getest kunnen worden.

De heer Laçin (SP):

Ik wil hier geen socialezakendebat voeren, maar die Schipholmedewerkers worden gedwongen om naar hun werk te komen. Ik heb die discussie ook heel veel vaak met de heer Amhaouch. Die medewerkers hebben vaak flexcontracten. Er wordt heel vaak bedreigd met "als je vandaag niet komt, heb je morgen geen baan meer". Maak dan die keuze maar eens om wel of niet te gaan werken. Maar die discussie wil ik niet met deze minister voeren. Ik hoor dat ook de minister vindt dat ook die mensen getest zouden moeten worden. Laten we dat als uitgangspunt nemen. Ik hoop dat we elkaar daarin vinden. Ik hoop ook dat die teststraat heel snel weer actief is. Laten we dan samen richting de plaatselijke GGD de oproep doen om die werknemers daar ook te testen. Dan kunnen we het regelen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nog een keer: je wilt dat iedereen met klachten getest kan worden, en de mensen in de vitale beroepen al helemaal. Heel veel mensen die op Schiphol werken kun je tot de categorie vitale beroepen rekenen, al was het alleen maar om de vracht en de noodzakelijke reizen die moeten kunnen doorgaan. Denk aan de luchtverkeersleiding enzovoort. Dat moet allemaal kunnen doorgaan, dus die mensen moeten getest worden. Of dat nou op Schiphol is of vlak ernaast, dat maakt niet uit, ze moeten getest kunnen worden. Dat ben ik met u eens.

De heer Graus (PVV):

Ik wil opmerken dat alles een proef is geweest. Sinds het uitbreken van corona is alles een proef. Alles. Ook het vaccin dat er dadelijk komt, is een proef, want niemand weet wat de gevolgen op de lange termijn zijn. Het zijn allemaal proeven, proeven, proeven.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

In die zin kan ik dat alleen maar onderstrepen. Niemand heeft de silver bullet om dit meteen tot een oplossing te brengen; dat ben ik met de heer Graus eens.

De voorzitter:

Mevrouw Van Brenk heeft nog een vraag.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Toch nog een poging. Ik deel de mening van de heer Paternotte van D66. Ik had ook ontzettend veel moeite met het feit dat de teststraat zo beperkt open was. Die was gewoon tijdens kantooruren open, terwijl we weten dat vliegtuigen tot 's avonds laat binnenkomen. Als die teststraat straks weer opengaat — volgens mij wil deze hele commissie dat — dan ga ik ervan uit dat de minister erop zal aandringen dat die open is op ieder moment dat er een vliegtuig binnenkomt. Kunnen we dat in elk geval met elkaar afspreken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan verwijs ik toch naar de evaluatie waar collega De Jonge mee gaat komen. Daaruit moet blijken wat precies de resultaten zijn van de teststraat op Schiphol. Als daaruit blijkt dat sprake is van een toegevoegde waarde en als de testcapaciteitsproblemen zijn opgelost, dan zou ik niet weten waarom ook collega De Jonge dat niet zou willen opschalen. Maar dan zouden we natuurlijk ook moeten kijken naar wat dat dan betekent voor stations en voor allerlei plekken. Diverse collega's van u hebben daar ook over gesproken. Als je testcapaciteit in overvloed zou hebben, dan heb je misschien nog wel meer plekken waar het ook nuttig of het proberen waard zou kunnen zijn.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik blijf even bij mevrouw Van Brenk, want zij vroeg of er afvalwater op Schiphol wordt getest en wat het beeld is. Het rioolwater van Schiphol wordt sinds half februari wekelijks getest. Daarin zit ook het afvalwater van vliegtuigen. Sinds maart worden er in nagenoeg al deze monsters coronavirusdeeltjes aangetoond. Niet te herleiden is van wie die virusdeeltjes afkomstig zijn. Dat kan van iedereen op Schiphol of uit die vliegtuigen zijn. Ik begrijp van mijn collegaminister van VWS dat het technisch mogelijk is om het afvalwater van vliegtuigen separaat te bemonsteren en te analyseren, maar hij geeft ook aan dat dit ontzettend veel testcapaciteit van de GGD zou kosten. Gezien de huidige situatie met betrekking tot de testcapaciteit heeft dat op dit moment niet de prioriteit.

Dan hebt u nog gevraagd naar de gezondheidsverklaring op Eindhoven die slechts steekproefsgewijs wordt gecontroleerd. Laat ik vooropstellen dat elke passagier van 13 jaar of ouder een gezondheidsverklaring moet hebben bij het vliegen van of naar Nederland. Dat geldt dus ook van en naar Eindhoven Airport.

De Nederlandse luchtvaartmaatschappijen starten in de komende weken met een digitale gezondheidsverklaring als onderdeel van het incheckproces. Voor reizigers die met een Nederlandse luchtvaartmaatschappij reizen, geldt dan ook dat je alleen een boarding pass krijgt als die verklaring is ingevuld. Dat is een stap die je in het digitale proces wat makkelijker kunt opwerpen. Voor de luchtvaartmaatschappijen die met een papieren gezondheidsverklaring blijven werken, blijft de steekproefsgewijze controle bestaan, ook op Eindhoven Airport. Deze controles zijn deels door de veiligheidsregio en deels door de luchthaven zelf uitgevoerd.

Dan de vraag of dat iets oplevert. Het draagt in ieder geval bij aan het besef van mensen, doordat ze nog een keer de gewetensvraag krijgen of zij echt naar eer en geweten kunnen invullen dat zij geen klachten hebben. Nogmaals, het is een bevestiging, dus je kunt er ook later aan gehouden worden.

Dan is er nog gevraagd naar de recent gepubliceerde Amerikaanse CDC-studies met betrekking tot besmettingsrisico aan boord van vliegtuigen. De genoemde onderzoeken zijn gebaseerd op de periode van januari tot maart. Dat is de periode voordat de luchtvaartsector op advies van de WHO, ECDC en het RIVM maatregelen heeft genomen, zoals ik uw Kamer op 15 juni ook heb geïnformeerd. Ik vertrouw hierin ook op de deskundigheid van de experts. Zij stellen dat maatregelen als triage, mondkapjes, gezondheidsverklaring en het unieke ventilatie- en filtersysteem het risico van besmetting aan boord kunnen beperken. Daarnaast heb ik u ook net gemeld dat door het RIVM honderden contacten onderzocht zijn en dat slechts enkele personen mogelijk besmet zijn geraakt in het vliegtuig, maar dat dat absoluut niet met zekerheid te zeggen is.

Dan over het beeld welke vervoersvorm het veiligst is of in welke de risico's het grootst zijn. Er is onvoldoende data aanwezig om echt een goede vergelijking te kunnen maken. Dat weten we gewoon nog niet.

Dan kom ik bij specifiek de luchtvaart. Je zou eigenlijk denken dat we het er al over hadden.

De voorzitter:

Op het vorige punt nog een vraag van de heer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

De minister geeft aan dat ze niet specifiek weet welke vervoersmodaliteiten welke bijdrage leveren. Als we nu kijken naar het reizen per vliegtuig, per trein, per bus of de FlixBus, kunnen we die cijfers wel terugvinden over 2019. Heeft u ook cijfers over hoe groot die stromen zijn in 2020? Vorig jaren waren er ongeveer 4 miljoen internationale treinreizigers. Ik meen dat de FlixBus 3 miljoen passagiers heeft vervoerd. Het grootste gedeelte daarvan is internationaal. We hebben dadelijk de wintersport. 85% gaat met de auto

naar de wintersport. Hoe ontwikkelen die cijfers zich voor 2020?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We krijgen op het ministerie regelmatig cijfers over hoe het nu gaat. Bij de luchtvaart zie je dat het aantal vluchten dramatisch naar beneden is gegaan, maar het aantal passagiers nog veel meer. Er zijn heel veel vliegtuigen waar maar bar weinig passagiers in zitten. Ik zal kijken of ik u een overzicht kan sturen van wat de ontwikkelingen zijn geweest, ook in het openbaar vervoer en over de weg. Ik zal kijken of we daarover informatie hebben die we kunnen toesturen.

De voorzitter:

Dan gaat u naar het blokje luchtvaart.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja. Veiligheid staat ook in de luchtvaart uiteraard voorop. Luchtvaart is internationaal en opereert op basis van internationale richtlijnen. Op verzoek van het kabinet heeft het RIVM advies gegeven over de veiligheid aan boord van vliegtuigen in verband met COVID-19. Daarnaast hebben wij het RIVM verzocht om advies te geven over de protocollen van de Nederlandse luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen. Die protocollen zijn opgesteld op basis van de internationale EASA- en ICAO-richtlijnen. Er wordt voorlichting gegeven. Over de gezondheidsverklaring hebben we het al gehad, de niet-medische mondkapjes.

Wat weet ik over de ventilatie in vliegtuigen? Daar is het een en ander over gevraagd. De luchtverversing in een vliegtuig is van een dusdanig niveau dat de lucht iedere drie minuten wordt verversd. We hebben het gehad over de verticale, naar beneden gerichte luchtstroom langs de passagiers. Ik kijk nog even: dit heb ik eigenlijk allemaal al vaker met u gedeeld.

Er zijn nog vragen gesteld over het NLR-onderzoek. Zowel het NLR als het RIVM is begin juli gestart met de opzet van het onderzoek dat door u is gevraagd. De Kamer heeft begin september een eerste tussenrapportage ontvangen. Ik begrijp dat u teleurgesteld was over hoever het onderzoek was. Het RIVM en het NLR geven aan half oktober met een volgende stap, met volgende onderzoeksresultaten, te komen. Ook hierbij vertrouw ik op de deskundigheid van het NLR en het RIVM. Deze instituten hebben aangegeven dat de complexiteit en het unieke karakter van dit onderzoek — zoals het verrichten van metingen aan boord van vliegtuigen en daarop scenario's loslaten — maken dat dit onderzoek, net als soortgelijke wetenschappelijke onderzoeken, niet binnen enkele weken kan worden afgerond. De wens om snel onderzoeksresultaten te krijgen begrijp ik heel goed, maar ik vind het ook verstandig dat zij hun zorgvuldig en wetenschappelijk gedegen proces kunnen volgen, en daar hecht ik ook aan. Ik denk dat daar met de voorgestelde aanpak en planning een goede balans in is gevonden. Ik denk dat deze instituten te prijzen zijn nu ze u in oktober, om u tegemoet te komen, toch weer apart een tussenrapportage willen leveren.

Door de heer Öztürk is nog een vraag gesteld over oudere vliegtuigen die dat niet zouden hebben. Ik zie hem nu even niet, maar ik heb de Kamer al het eerdere onderzoek van

het NLR gestuurd, waaruit bleek dat het zeer waarschijnlijk is dat 99,1% van de vliegtuigen die in 2019 landden, een HEPA-filter aan boord had. Dat betekent niet dat er bij de overige 0,9% van de vliegtuigen geen HEPA-filter is, maar dat kon het NLR niet precies achterhalen. We hebben wel kunnen achterhalen dat alle Nederlandse maatschappijen vliegen met vliegtuigen met HEPA-filters.

De voorzitter:

Dat leidt tot een vraag van de heer Öztürk.

De heer Öztürk (DENK):

Klopt de informatie dat de vliegtuigen uit de jaren tachtig en negentig die HEPA-filters niet hebben? Schiphol is ook een hub. Er komen dus heel veel vliegtuigen naar Nederland. Kan de minister het percentage vliegtuigen noemen dat dat niet heeft?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, dat heb ik net genoemd. 99,1% van de vliegtuigen die op Schiphol zijn geland, had een HEPA-filter. De rest, de 0,9%, had dat misschien ook wel, maar daarbij kon men het niet achterhalen. Het is dus een zeer klein aantal. Uiteraard zullen er historische vliegtuigen zijn waar ze niet in zitten, maar dat zijn niet de vliegtuigen waar de commerciële vluchten op Schiphol nu mee gedaan worden.

Dan is nog gevraagd om een reflectie op de studie naar de twaalf mensen op een vlucht van Londen naar Hanoi. Het antwoord daarop is eigenlijk hetzelfde als het antwoord dat ik net al in algemene zin heb gegeven. De betreffende vlucht van Londen naar Hanoi heeft plaatsgevonden op 2 maart van dit jaar. De betreffende passagier is door haar zus besmet geraakt en met klachten aan boord van het vliegtuig gegaan. Tijdens die vlucht konden de passagiers zich nog vrij bewegen en waren mondkapjes niet verplicht. Dat is dus niet representatief voor de situatie die we nu hebben.

Dan mevrouw Van Brenk over het personeel dat handhavend moet optreden in de vliegtuigen. Op de luchthaven zelf wordt in eerste instantie handhavend opgetreden door boa's. Indien nodig wordt ook de Koninklijke Marechaussee daarbij ingeschakeld. Aan boord kan met name worden gehandhaafd door de gezagvoerder. Niet voldoen aan de regels levert een strafbaar feit op. Dat geldt aan boord van Nederlandse luchtvaartuigen, ook als ze in het buitenlandse luchtruim vliegen. De gezagvoerder blijft daartoe bevoegd. De Nederlandse luchtvaartmaatschappijen hebben procedures, die mede op richtlijnen van EASA en ICAO gebaseerd zijn, voor het omgaan met deze zogenaamde unruly passagiers. Het personeel wordt er ook regelmatig in getraind.

Dan hebt u nog een vraag gesteld over Lelystad Airport. Daar hebben we onlangs al met elkaar over gesproken, ik geloof dat het tijdens het vragenuurtje was. Voor het kabinet is het belangrijkste uitgangspunt dat het vliegverkeer op Schiphol zo veel mogelijk bijdraagt aan de hub-functie die Schiphol direct en indirect zo belangrijk maakt voor de Nederlandse economie. Daarvoor blijft het essentieel om zo veel mogelijk van die typische vakantievluchten vanaf Lelystad te laten vliegen. Dat uitgangspunt blijft onveranderd. Daar heb ik op dit moment niets aan toe te voegen; dat zou een herhaling van zetten worden.

De heer Graus vraagt: bent u bereid om Groningen Airport Eelde snel steun toe te zeggen? Bij Eelde loopt momenteel een traject waarin de aandeelhouders scenario's voor de toekomst uitwerken. Dat traject wil ik afwachten. Ik ben niet voornemens om de luchthaven financieel te ondersteunen, maar verder ben ik uiteraard bereid om te bezien waar ik kan helpen. Het maatschappelijke verkeer waar u aandacht voor vraagt, in verband met orgaantransplantaties, heeft daarbij zeker mijn speciale aandacht. Ik zal daarover tijdig in contact treden met mijn collega van VWS, als zich ontwikkelingen voordoen.

De heer Graus (PVV):

Ik stond jaren geleden achter het spreekgestoelte en zei: we moeten nu het aandelenpakket van KLM vergroten. Niemand steunde mij, iedereen heeft mij uitgelachen. Een paar jaar later werd er bijna 200 miljoen meer betaald voor hetzelfde aandelenpakket. Ze hadden immers niet geluisterd. Ik ga nu ook voorspellen dat het in de toekomst noodzakelijk is. Groningen Airport en Maastricht Aachen Airport behoren steun te krijgen. Ze behoren ook echt onder de Koninklijke Schiphol Group te komen, want anders gaan ze het niet redden. Maastricht is van belang voor de luchtvrachtsector en voor de achterban in Limburg, voor wat de vakantievluchten betreft. In Groningen komen zelfs mensen vanuit Duitsland die er vakantievluchten nemen, maar ook voor het achterland van Groningen is het vliegveld belangrijk. Ik wil het toch weer gezegd hebben. Het staat nu in de Handelingen, dankzij die aardige mevrouw rechtsachter in de hoek. Het gaat er weer op uitdraaien dat we niet tijdig handelen. Nú moet er naar gekeken worden. Daarom vraag ik ook om het te gaan onderzoeken. Ik zeg niet: doe het.

Ik weet dat Groningen heel veel eigen zeggenschap willen behouden, maar bij Maastricht Aachen Airport ligt dat misschien wat anders. Ze moeten echt onder de Schiphol Group gaan vallen. Dat heeft ook te maken met overheadkosten, met luchtverkeersleidingskosten: die zijn onbetaalbaar. Ik weet dat alleen Maastricht al fors meer dan een miljoen euro per jaar kwijt is aan de luchtverkeersleiding. Dat moet allemaal samen gegooid worden. Ga het onderzoeken, dat is mijn vraag. Het is een heel essentieel iets. Het zijn beide luchthavens van nationaal belang.

Ik ben er twee weken geleden geweest met mijn team. Ik zou het fijn vinden als de minister een keer een werkbezoek brengt, zoals ik dat ook heb gedaan. Naar de KLM Flight Academy die er is en de Rijksluchtvaartschool: moeten we opnieuw de Rijksluchtvaartschool worden? Onder OC&W het liefst. Maar ook het Universitair Medisch Centrum. Ik heb het over de organen gehad, meneer de voorzitter. Als Eelde valt, valt dat allemaal om en gaat het ziekenhuis gewoon zijn universitaire titel verliezen. Einde oefening! Het is een domino-effect.

De voorzitter:

Maar dat heeft u ook in uw eerste termijn gezegd. Ik ga nu de minister de gelegenheid geven om een antwoord te geven op de vele vragen die u stelt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan de heer Graus geruststellen dat ik meerdere keren op werkbezoek ben geweest, zowel op Groningen Airport Eelde als op Maastricht Aachen Airport. In beide gevallen nog niet zo lang geleden. Ik heb net aangegeven dat de aandeelhouders van Groningen Airport Eelde op dit moment strategieën en scenario's aan het onderzoeken zijn en dat ik dat afwacht.

Ik heb ook al iets gezegd naar aanleiding van de zorgen over de maatschappelijke vluchten in verband met het ziekenhuis. Mocht daar aanleiding toe zijn, treed ik in contact met de collega van VWS.

De voorzitter:

Toch nog een korte vraag van de heer Graus.

De heer Graus (PVV):

Wil de minister dan wel toezeggen dat ze in gesprek gaat? Beide airports hebben nu behoefte aan overleg over de toekomst. Dat is mij gewoon gezegd. Dus doe dat gewoon. Nu moet het eerst onderzocht worden. Wij zijn te laat. Het is altijd: eerst effe wachten. Dat geldt ook voor de testen: ach, het komt wel goed. En alles weglachen. Dat doet meneer Rutte ook altijd: altijd alles weglachen. Allemaal laksheid. Maar het moet nú gebeuren. Ik heb gelijk gekregen met de KLM, met de kredietcrisis en met de stikstof en fosfaat. Ik krijg altijd gelijk, en nu wil ik gewoon dat het gebeurt. De minister moet gewoon nu toezeggen dat zij overleg zal hebben met beide airports. Ik wil niet weer wachten tot het te laat is. Ik bewaak immers ook het publieke geld en de bedrijven van nationaal belang.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wij zijn voortdurend in overleg met beide airports. Ik heb daar op dit moment niets aan toe te voegen. Wij — de ambtenaren en ik — hebben goed contact met de airports en wij wachten gewoon af waar de aandeelhouders mee komen.

Dan ben ik beland bij het blok inzake de andere modaliteiten. Voor alle vervoersvormen geldt dat het op een zo veilig en verantwoord mogelijke manier moet gebeuren. De luchtvaartsector heeft strikte protocollen opgesteld, maar bijvoorbeeld ook de wegtransportsector en de binnenvaart hebben protocollen opgesteld. En niet in de laatste plaats noem ik het trein- en busverkeer. Gezien de tijd zal ik alles niet herhalen; u weet precies welke maatregelen daar van toepassing zijn.

Ik heb zojuist al gezegd dat ik helaas niet kan aangeven welke manier van reizen het veiligst is. Voor het internationaal boot- en treinverkeer zijn er door European Maritime Safety Agency en European Railway Agency protocollen opgesteld. Dus net als in de luchtvaart is ook voor die sector internationaal het nodige geregeld, zowel voor de reiziger als voor het personeel aan boord van een boot of trein.

De heer Amhaouch vroeg of het reizen met de auto in coronatijd wel goed genoeg is geregeld. Zijn collega Postma heeft daar voor de zomer nog een motie over ingediend, die ook is aangenomen. Ik heb de Kamer eind augustus per brief geïnformeerd dat ik ook in EU-verband het belang van

het treffen van hygiëne- en coronamaatregelen langs de snelweg onder de aandacht heb gebracht. In Nederland is dat gelukkig ook goed geregeld. Ook in het buitenland worden daarvoor de nodige maatregelen getroffen. De ANWB heeft een goede ondersteunende rol bij gespeeld in de informatievoorziening richting de reizigers over maatregelen inzake bijvoorbeeld rustplaatsen langs de snelweg.

Tijdens de komende informele Transportraad, waar het juist ook gaat over het goederenvervoer, zal ik ook op uw aandringen weer veel aandacht vragen voor de positie van de chauffeurs onderweg. Ook voor hen moeten de voorzieningen toegankelijk blijven.

Dan een opmerking over de bezettingsgraad. Ik heb net al tegen de heer Amhaouch gezegd dat ik zal bekijken wat wij op dit punt aan informatie hebben, om enigszins een idee te krijgen van de wijze waarop de verschillende vervoersstromen zich hebben ontwikkeld qua aantallen. Op basis van de laatste cijfers schommelt de geschatte bezetting van internationale treinen vanuit risicogebieden op dit moment rond 20%. Vorige week kwamen bij benadering 4.500 reizigers met de trein vanuit risicogebieden. Bij benadering 1.500 reizigers zijn met de bus vanuit risicogebieden naar Nederland gereisd.

De heer Amhaouch heeft nog gevraagd om meer afstand op de perrons. De NS monitort wekelijks de drukte op de stations en in de treinen. Zij zien op een aantal stations, bijvoorbeeld als er twee treinen aan beide kanten van het perron tegelijk aankomen, dat het drukker wordt en dat het ook lastig is om de afstand te houden. Het ministerie is met de NS in gesprek om te kijken naar een oplossing. De staatssecretaris zal daar binnenkort op terugkomen.

De heer Graus heeft nog gevraagd naar de touringcars. Vandaag is er een debat geweest over het noodpakket 3.0, waarin minister Koolmees het noodpakket verder heeft toegelicht. Ook de verschillende sectoren die raakvlakken hebben met ons ministerie komen voor al die pakketten in aanmerking. Wanneer dat om nadere ingrepen vraagt, zullen we daar graag naar kijken. Wij monitoren natuurlijk vooral de sectoren die ons raken, maar ook de touringcars kunnen natuurlijk gebruikmaken van het noodpakket 3.0.

De heer Graus (PVV):

Maar die touringcarbedrijven vormen een branche die relatief betaalbare reizen organiseren voor mensen en vertier en ontspanning bieden aan mensen die het hard nodig hebben. Ze houden nooit hun handje op. Het zijn vaak ook familiebedrijven. Bij het bedrijf dat mijn collega bezocht, werkt al de derde generatie. Ze willen gewoon graag eens contact hebben, ze willen ook gehoord worden, ze willen maatwerk. Ze willen geen geld. Wat wil je nog meer? Vroeger waren ministers en staatssecretarissen veel eerder bereid om de Kamer toe te zeggen: oké, we gaan dat doen, we gaan dat regelen. Het is allemaal zo star. De ministers hebben de souplesse van een zeecontainer. Ik vind het gewoon niet leuk. Er wordt niks meer toegezegd. We kunnen niks meer aftikken. Dat is ook niet leuk voor ons. Wij vertegenwoordigen die mensen. We bezoeken die mensen en zeggen: we gaan dat regelen. Vroeger kon je dat gewoon aftikken, vandaag de dag niks meer. Het is nul. Ik vind dat triest, vooral in deze tijd. We moeten er voor elkaar zijn. Die mensen vragen: luister ook eens naar ons. Het is een heel

grote organisatie van heel veel bedrijven. Dat is wat ik hier vraag.

Nu ik toch hier sta, wil ik nog een vraag stellen. Anders moeten ze dadelijk weer met dat lapje komen. Ik wilde ook nog even vragen of de minister nog terug wil komen op de brief van Schiphol, Corendon en Tui. Gaat ze daar nog iets over zeggen? Dan heb ik nu al aangekondigd dat ik daar graag een reactie op had gehad.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die brief was ook gestuurd aan de collega van VWS. Hij zal uiteraard antwoorden op die brief. Met betrekking tot de touringcars weet ik sowieso dat collega van Veldhoven contact heeft, omdat veel van die touringcars ook als vervangend vervoer voor NS enzovoort worden ingezet. Er zijn dus zeker contacten. Er zijn contacten met EZK. Ik ga ervan uit dat zij ook ons wel weten te vinden.

De heer Öztürk vroeg of we nog maatregelen moeten nemen voor het woon-werkverkeer in Nederland. Op dit moment zien we geen aanleiding voor extra maatregelen om het woon-werkverkeer binnen Nederland te beperken.

De heer Amhaouch had nog een vraag gesteld over de luchtkwaliteit in treinen en de kwaliteit van de luchtfilters. De lucht in een trein wordt elke tien tot vijftien minuten geheel ververs met buitenlucht. De lucht in een trein wordt deels gemengd met buitenlucht, deels met gerecirculeerde lucht. De mate waarin de lucht ververs is de zogenaamde ventilatievoud. Ik heb van u de slogan nog onthouden: meten is weten als je weet wat je meet. Die is wel blijven hangen. Dit wordt even lastig, want ik ben niet zo technisch. De ventilatievoud varieert tussen de 5 en de 10. Deze waarde wordt bepaald door de mengverhouding tussen buitenlucht en gerecirculeerde lucht. In tijd betekent dit dat de lucht in de reizigersruimte tussen de 15 en de 27 minuten geheel ververs wordt. Door deze constructie is NS in staat om het materieel efficiënt te verwarmen en te koelen. Daarnaast hebben we ook nog de mondkapjesplicht in lijn met het RIVM-beleid. Ook dat wordt continu gemonitord. Onlangs is er een protocol verschenen van het spoorwegagentschap de European Railway Agency. Dat zal ook tegen het licht worden gehouden in relatie tot de huidige situatie in de trein. Dat waren de vragen over de overige modaliteiten.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Öztürk heeft nog een vraag.

De heer Öztürk (DENK):

Mijn punt was met name om in de spits extra wagons toe te voegen aan de treinen, waardoor er dus langere treinen komen. Parallel daaraan heb ik de volgende vraag. Dadelijk ga ik misschien samen met de heer Amhaouch terug naar Limburg. We zitten dan helemaal alleen in de cabines: hij in de ene cabine en ik in de andere cabine. Ik moet dan ongeveer twee uur en een kwartier een mondkapje dragen, terwijl er gedurende twee uur en een kwartier bijna niemand langskomt. Veel treinreizigers vragen of er een maatwerkmaatregel kan komen voor bijvoorbeeld de spits of bepaalde andere tijden of dat er een regel kan komen dat je bijvoorbeeld geen mondkapje hoeft te dragen als je alleen in de

cabine bent. Het gaat dus om een beetje maatwerk in het ov.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voor alle duidelijkheid en communicateerbaarheid van het beleid is gewoon gezegd: in het openbaar vervoer draag je een mondkapje. Als eerste stelde u de vraag of er af en toe langere treinen kunnen worden ingezet. Hier kijkt de NS zeker naar. Op het moment dat het ergens te vol wordt, dan is dit een van de eerste mogelijkheden die wordt ingezet. De vraag of het dragen van een mondkapje zinvol is als u alleen in een coupé zit, is lastig te beantwoorden, want waar leg je dan de grens? Voor de duidelijkheid is daarom voor de maatregel gekozen dat in het openbaar vervoer een mondkapje moet worden gedragen.

De heer Öztürk (DENK):

Ik snap dit. Aan de andere kant heeft het kabinet maatregelen ingevoerd voor regio's. Voor bepaalde regio's gelden bepaalde maatregelen, maar in andere regio's gelden deze weer niet. Ik zie dat het kabinet richting maatwerk gaat. Er worden dus niet overal dezelfde maatregelen genomen. Er wordt gekeken naar waar het virus is en daar worden de maatregelen voor genomen. Als je die lijn doortrekt, zou je kunnen zeggen: 's avonds na acht uur hoeven in de trein geen mondkapjes meer te worden gedragen. Dat is ook een heldere lijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, maar er zijn natuurlijk ook treinen waarin het 's avonds na acht uur ook nog druk is. Dit voorstel lijkt me dus geen begaanbare weg.

De voorzitter:

U was aan het einde gekomen van uw eerste termijn. Dat betekent dat wij meteen doorgaan met de tweede termijn van de Kamer. Daartoe geef ik het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.



Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. Alleen al vorige week kwamen 40.000 reizigers uit oranje gebieden. Het gaat niet goed. Ik ben daarom blij dat de minister dit erkent en dat ze zegt: ik ga dit onderzoeken en ik kom met additionele maatregelen. De vraag is natuurlijk wanneer zij dit gaat doen. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat we het coronavirus alleen onder controle krijgen als alle geledingen van de maatschappij hierop samenwerken en op hun eigen terrein verantwoordelijkheid nemen;

constaterende dat het reisadvies van Buitenlandse Zaken om geen niet-noodzakelijke reizen, zoals vakantie-reizen, naar oranje gebied te ondernemen, niet door iedereen wordt opgevolgd;

constaterende dat een aantal bedrijven in de reisbranche, reizen en vakanties naar oranje gebieden blijft aanbieden, er ook reclame voor maakt en deze vakanties met aantrekkelijke kortingen promoot, wat leidt tot meer niet-noodzakelijke reizen naar oranje gebied;

overwegende dat hiermee het beleid om reizigers deze gebieden te laten mijden, actief wordt ondermijnd, en dat dit kan leiden tot meer besmettingen in Nederland en daarmee de noodzaak ontstaat tot meer ingrijpende maatregelen met een grote maatschappelijke impact;

verzoekt de regering om binnen twee weken met een stevig plan van aanpak te komen, waarin samen met de reis- en luchtvaartbranches afspraken worden gemaakt over het niet meer promoten van vakantie-reizen naar deze gebieden en over het verbeteren van de voorlichting aan reizigers, bijvoorbeeld door pop-upschermen en door nog een heleboel andere dingen;

verzoekt de regering tevens om parallel hieraan te onderzoeken welke juridische middelen in stelling kunnen worden gebracht om dit af te dwingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, Laçin, Gijs van Dijk en Van Brenk. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 566 (25295).

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Daarnaast hoor ik graag wanneer de toezegging wordt ingewilligd om een juridische analyse te doen van hoe wij met de huidige wet- en regelgeving in Nederland Ryanair een halt toeroepen met het aanbieden van dump-prijzen naar coronahotspots.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. U mag de motie hier inleveren. Dan geef ik het woord aan de heer Laçin van de SP.

De heer Laçin (SP):

Dank u wel, voorzitter. Het gaat niet goed. Volgens mij concluderen we dat allemaal. Het aantal besmettingen loopt op, de testcapaciteit is niet voldoende, Diederik Gommers zegt dat hij de tweede golf ziet aankomen en burgemeesters willen meer maatregelen. Binnen dit alles wordt er enorm veel gevlogen naar code-oranjegebieden. Wat ons betreft moet dat zo snel mogelijk stoppen. Wat mij betreft stopt het morgen, maar ik weet dat het wat ingewikkelder is. Toch heb ik de mogelijkheden om verdere stappen te nemen in een motie gezet. De motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de luchtvaart in sterke mate heeft bijgedragen aan de wereldwijde verspreiding van het coronavirus;

constaterende dat de luchtvaartmaatschappijen als Ryanair tegen stuntprijzen vluchten aanbieden naar code-oranjegebieden, waarvan het reisadvies is dat alleen noodzakelijke reizen zouden moeten plaatsvinden;

overwegende dat het aanbieden van vakantievluchten tegen stunt- of actie-prijzen niet uit te leggen is terwijl allerlei coronamaatregelen van kracht zijn in ons land om het virus in te dammen;

verzoekt de regering te onderzoeken op welke manieren vakantievluchten naar code-oranjegebieden verboden kunnen worden en alleen noodzakelijke reizen toegestaan kunnen worden, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin en Van Brenk. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 567 (25295).

De heer Laçin (SP):

Dan kom ik op de teststraat op Schiphol. Wat ons betreft gaat die heel snel open. Er komen ook nog wat moties voor een alomvattend plan voor testen op luchthavens. Mijn motie gaat specifiek over de werknemers, die dan ook toegelaten zouden moeten worden.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de coronateststraat op Schiphol tijdelijk is gesloten;

overwegende dat dagelijks duizenden passagiers uit code-oranjegebieden terugkeren naar Nederland;

constaterende dat deze passagiers nu dus niet getest kunnen worden als zij landen op Schiphol;

overwegende dat dit onwenselijk is nu de tweede golf er lijkt te zijn en strengere maatregelen onvermijdelijk lijken;

constaterende dat werknemers op Schiphol dagelijks in aanraking komen met passagiers uit code-oranjegebieden;

overwegende dat werknemers op Schiphol voor vrijwel elke verbetering van hun positie en veiligheid moeten strijden, ook waar het gaat om bescherming tegen corona;

van mening dat de teststraat op Schiphol weer heropend moet worden;

verzoekt de regering na heropening van de teststraat op Schiphol deze ook toegankelijk te maken voor Schipholwerknemers met klachten die voorkomen bij aanwezigheid van het coronavirus,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin, Paternotte, Gijs van Dijk, Van Brenk, Kröger, Öztürk en Graus.

Zij krijgt nr. 568 (25295).

De heer Laçin (SP):

Dank u wel.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de heer Paternotte van D66.



De heer Paternotte (D66):

Voorzitter. De teststraat moet terug, zodra het maar kan, zonder dat we het testen van mensen met klachten in gevaar brengen. Daarover gaat de eerste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet eerder streefde naar een dekkend testbeleid voor passagiers uit oranje gebieden met veel coronabesmettingen;

spreekt uit dat de Kamer controle wil over de inkomende stroom passagiers uit oranje gebieden met veel coronabesmettingen door middel van een dekkend testbeleid;

verzoekt de regering om wanneer dit niet meer ten koste gaat van het testen van groepen die prioriteit hebben, zo snel mogelijk tot een dekkend testbeleid op luchthavens te komen, en de Kamer te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Paternotte, Laçin, Graus, Gijs van Dijk, Bruins, Kröger, Stoffer, Van Kooten-Arissen, Öztürk en Van Brenk.

Zij krijgt nr. 569 (25295).

Er is een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

In de motie wordt gesproken over de intentie van het kabinet om tot een dekkend testbeleid te komen. We horen nu net dat de minister van IenW niet op de hoogte was van het feit dat de minister van VWS het eigenlijk als proef had ingezet. Hoe duidt de heer Paternotte dit, nou ja, gebrek aan coördinatie binnen het kabinet?

De heer Paternotte (D66):

Als dat nog niet duidelijk was: ik vind de gang van zaken verbazingwekkend. Ik weet dat het voor meer partijen in de Kamer geldt, van links tot rechts, maar wij hebben in juli gezegd: laten we gaan testen op die luchthavens. Zeker toen Duitsland begon om dat op alle luchthavens voor iedereen te doen, zeiden wij: ga dat nou doen. Op 6 oktober kondigde de minister bij de persconferentie aan dat we dat gingen doen, met een heel beeldende schets hoe je uit de gate komt en er dan een clubje mensen zegt: daar ga je even testen. De weken daarna, toen die teststraat kwam, maar met beperkende openingstijden en niet iedereen kon testen, werd elke keer gezegd: maar we gaan opschalen, beheerst opschalen. Dat stond inderdaad ook in de Kamerbrief van deze minister. Deze minister geeft nu inderdaad duidelijk aan zelf niet te weten dat het op dat moment om een proef ging. Daarom heb ik gevraagd om de opzet van de proef naar de Kamer te sturen, en om duidelijk te maken wanneer het kabinet dat zo heeft gezegd. Het coronabeleid moet namelijk wel geloofwaardig zijn. Iets achteraf een proef noemen, wat vooraf nog een maatregel was die overal ingevoerd gaat worden, helpt daar niet bij.

De voorzitter:

Gaat u verder.

De heer Paternotte (D66):

Dank u.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat elk land op dit moment nog eigen voorwaarden stelt aan de vorm en versie van de gezondheidsverklaring;

van mening dat een lappendeken aan maatregelen niet bevorderlijk is voor de handhaafbaarheid of duidelijkheid richting handhavers en passagiers;

overwegende dat de gezondheidsverklaring een belangrijke schakel kan vormen in het mogelijk maken van veilig vliegen ten tijde van corona;

verzoekt de regering zich op Europees en waar mogelijk internationaal niveau in te spannen om tot uniforme maatregelen te komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Paternotte, Amhaouch, Remco Dijkstra, Bruins en Kröger.

Zij krijgt nr. 570 (25295).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat internationaal verschillende luchthavens andere methoden hebben toegepast naast testen om besmette reizigers te detecteren bij aankomst, waaronder temperatuurmetingen en de coronahonden van de heer Graus;

voorts constaterende dat verschillende luchthavens en maatschappijen, waaronder in Duitsland en Italië, met snelsten reizigers screenen voordat ze op reis gaan;

van mening dat het belangrijk is voorop te lopen met het leren van de beste praktijken;

verzoekt de regering om de Kamer in oktober een overzicht te geven van best practices en een beoordeling van de mogelijkheid deze in Nederland te benutten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Paternotte, Graus, Gijs van Dijk en Bruins. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 571 (25295).

De heer **Paternotte** (D66):

Dan bedank ik de minister voor de toezegging dat het NLR en het RIVM in oktober een tussenrapportage opleveren van het onderzoek dat daar nu loopt.

Ik heb nog één vraag. De minister zei dat dat onderzoek in juli was begonnen en dat het lang duurt in deze tijd. Kan de minister duidelijk maken wanneer de opdracht is gegeven aan het NLR om dit onderzoek te starten?

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Paternotte. Ik geef het woord aan de heer Dijkstra van de VVD.



De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dank u, voorzitter. Ik heb een motie over de reisadviezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat landen in verband met COVID-19 zelf analyses maken van de risico's op besmetting, de aanwezigheid van het virus in een stad, een regio of een land, de reproductiefactor en het aantal positieve testen;

overwegende dat deze reisadviezen met kleurcodes snel kunnen wijzigen, grote gevolgen hebben en soms verwarrend zijn voor de reiziger;

verzoekt de regering reisadviezen beter af te stemmen met andere landen, vooral in Europa, en te komen tot een eenduidig systeem met nuancering en/of ruimte voor lokaal maatwerk,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Remco Dijkstra, Paternotte, Amhaouch, Laçin, Gijs van Dijk, Van Brenk en Graus.

Zij krijgt nr. 572 (25295).

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dan heb ik nog wat vragen.

Je ziet hier toch wel het hele politieke spectrum: enerzijds verbieden en anderzijds een beroep op de eigen verantwoordelijkheid van mensen, en alles daartussen. Maar wat ons bindt hier is de oproep om het vooral veilig te doen. Hopelijk kan het reizen weer op gang komen, want we zien nu ook de grote economische gevolgen voor de sector. Ik hoop dat die kan herstellen en daarvoor zie ik een aantal positieve dingen, bijvoorbeeld de samenwerking met andere lidstaten bij de criteria en de transparantie, en die gezondheidsverklaring. Die moet echt digitaal. Ik heb van de zomer zelf ervaren hoe makkelijk dat is met zo'n pdf-code. Ook die poortjes zijn een idee. Misschien helpt die temperatuurmeting niet, maar ik hoefde niet meer te doen dan mijn petje afzetten. Vervolgens kon ik gewoon doorlopen toen ze gezien hadden dat ik een normale temperatuur had. Van dat soort kleine dingen raak ik onder de indruk en volgens mij kan dat hier gewoon ook. Het moet dan natuurlijk wel werken.

Samen oplossingen zoeken dus in deze onzekere tijd. In die zin had de heer Graus gelijk toen hij zei: het is allemaal een experiment. We weten geen van allen hoe het precies moet, want we hebben dit geen van allen ooit zo meegemaakt. Het is moeilijk en daarom moeten we op die manier naar oplossingen zoeken.

Nu ik toch de heer Graus aanhaal, zijn pleidooi voor die lokale vliegvelden — dat komt nog terug bij de Luchtvaartnota — onderschrijf ik voor een groot deel. Die infrastructuur is ook van belang, ook voor die vakantiereiziger die zo meteen hopelijk toch weer vanuit zijn eigen regio op vakantie kan als het vertrouwen weer terugkomt, we een vaccin hebben en we ons aan de regels houden.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger heeft nog een vraag voor u.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Alles is een experiment, maar alleen over de teststraat op Schiphol heeft de heer Dijkstra het nu niet. Eind augustus is de Kamer in een brief geschetst dat dit een van de maatregelen was om het vliegverkeer weer enigszins op gang te kunnen brengen. Nu blijkt eigenlijk dat het vanuit VWS altijd als een proef is ingezet en dat deze minister daar niet van op de hoogte was. Dat is ook de reden waarom zij de Kamer dit niet heeft laten weten. Hoe kijkt de heer Dijkstra daarnaar?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Het liefst had ik gezien dat we nu een miljoen testen per dag konden afnemen. Ik heb begrepen dat er schaarste is en dat er ervaringen zijn opgedaan. Die ervaringen worden nu geëvalueerd. De punten die Schiphol zelf aangeeft, zijn trouwens ook belangrijk. Wellicht dat er op die vier punten nog een schriftelijke reactie kan komen. Een van die punten is inderdaad een gecoördineerde teststrategie, waarbij iedereen die erin of eruit gaat, getest wordt. Volgens mij heb je dan veel meer nodig dan die 30.000 die we nu hebben.

Die 30.000 is nu even leidend. Het worden er meer, maar dat is voor heel Nederland en je wilt ze zo optimaal mogelijk inzetten. Als dat niet op Schiphol is, omdat die kans gewoon erg klein blijkt te zijn — dat zal misschien uit die test blijken — dan moet je dat niet doen. Dan moet je ze inzetten voor je agenten, voor je onderwijzers, voor je zorgpersoneel. Daar hebben we nu helaas gewoon even mee te maken. Het gaat dus echt om schaarste en leermomenten. Ik hoop dat het er straks gewoon een miljoen zullen zijn en dat we het net zoals Duitsland kunnen doen, want dan kan het vertrouwen van de mensen ook weer terugkomen. Dan kunnen mensen weer op reis. Dan kunnen we weer leuke dingen gaan doen zo meteen en daar snak ik naar.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij is mijn vraag niet geheel beantwoord. Het ging mij er niet zozeer om dat die teststraat werd gesloten omdat er schaarste was en een acuut heel groot probleem in heel Nederland met testen. Dat vind ik volstrekt begrijpelijk. Daar gaat mijn vraag niet over. Het gaat erom dat die maatregel op 6 augustus door minister De Jonge en later door deze minister aan de Kamer verkocht is als een maatregel om de risico's van besmetting in te dammen, terwijl er, nu blijkt dat die teststraat gesloten moet worden omdat er niet genoeg testen zijn, wordt gezegd dat het alleen maar een proef was en dat deze minister daar überhaupt niet van op de hoogte was. Mijn vraag aan de heer Dijkstra was hoe hij dat duidt.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik vind dat een minister niks hoeft te verkopen. Een minister moet goede beslissingen nemen. Er is gekozen om dat te gaan doen, om daar ervaring mee op te doen. We hebben met elkaar geconstateerd dat er schaarste is. Wellicht is het dan handig om de beschikbare testen elders beter in te zetten. Laten we die resultaten, waarvan we een deel van de GGD ook hebben gezien, met elkaar gaan evalueren om te kijken hoe we die testen binnen de mogelijkheden die we hebben, optimaal kunnen gebruiken. Ik dank u voor uw

vraag, waardoor ik net nog een vraag extra kon stellen over de maatregelen die Schiphol zelf had bedacht.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Van Brenk van de fractie van 50PLUS.



Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Voorzitter. Ik zou graag nog willen weten hoeveel gezondheidsverklaringen er nou in de steekproeven zijn afgenomen, versus het aantal vluchten. Kan de minister ervoor zorgen dat dat meegenomen wordt in de tweewekelijkse coronabrief van de minister van VWS? Misschien kan hij in die brief dan ook de info geven over die teststraat die opeens een proef bleek te zijn. Volgens mij is dat wel een leuk onderwerp om bij het volgende coronadebat in te brengen.

Voorzitter. Ik heb één motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het coronavirus eerder in afvalwater is aan te tonen dan in reguliere tests;

overwegende dat het de moeite waard is extra aandacht te besteden aan de situatie in vliegtuigen;

verzoekt de regering op korte termijn te onderzoeken of het testen van afvalwater van vliegtuigen een bijdrage kan leveren aan het duiden van mogelijke verspreiding van het coronavirus, en indien dit het geval blijkt, dit te implementeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Brenk, Laçin en Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 573 (25295).

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Wij hebben er eigenlijk op aangedrongen om hier ook de minister van VWS bij aanwezig te hebben. We begrijpen dat dat niet altijd mogelijk is, maar ik vond het toch te merken dat deze minister het lastig had, omdat ze het VWS-beleid moet verkopen. Ik vind dat jammer en ik hoop in ieder geval dat al die informatie in de coronabrief meegenomen wordt.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Brenk. Dan geef ik het woord aan de heer Van Dijk van de Partij van de Arbeid.



De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank, voorzitter. We hebben het vandaag in dit huis nu al bijna twaalf uur over de gevolgen van corona, want vanmorgen begonnen we over het steunpakket van miljarden, het derde steunpakket, dat hard nodig is om bedrijven te stutten, om mensen te stutten, om mensen van werk naar werk te geleiden, om mensen van een uitkering naar werk te geleiden. Dat is allemaal een gevolg van een virus dat keihard in Nederland en eigenlijk in heel de wereld toeslaat. Dat doen we niet voor niets.

Dan is het toch gek als je dat debat over steun en het stutten van mensen en bedrijven afzet tegen wat er gebeurt in het internationaal reisverkeer. Dat er dagelijks duizenden mensen uit oranje gebieden hier binnenkomen, zonder dat ze getest worden. Dat is een risico. Ja, er is een probleem met testcapaciteit. Dat erkennen we breed, maar het is toch gek dat we aan de ene kant streng zijn, stutten, miljarden uitgeven, en aan de andere kant toch een best groot risico lopen met het onduidelijke internationale reisverkeer. En daarbij: Ryanair heeft een topman die echt lak heeft aan Nederland en eigenlijk iedereen in Europa, en die ook lak heeft aan het belang van de gezondheid van mensen. Om dat te onderstrepen de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een oranje reisadvies betekent dat men dringend wordt geadviseerd alleen af te reizen in geval van een noodzakelijke reis;

constaterende dat vakanties geen noodzakelijke reizen zijn;

constaterende dat het aantal coronabesmettingen in Nederland en andere Europese landen afgelopen weken snel stijgt en er sprake is van een tweede golf van het coronavirus;

overwegende dat er wekelijks duizenden Nederlandse reizigers afreizen naar oranje reisgebieden;

overwegende dat, gezien de naderende herfst- en kerstvakantie, het van belang is dat mensen er extra op gewezen worden dat ze niet naar oranje gebieden op vakantie moeten gaan;

verzoekt de regering om mensen actiever te ontmoedigen op vakantie naar oranje gebieden te gaan, en de Kamer hierover te informeren binnen twee weken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Gijs van Dijk en Paternotte. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 574 (25295).

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Dijk. Dan geef ik het woord aan de heer Amhaouch van de fractie van het CDA.



De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. Ik begin eerst met een motie en eindig waar ook de heer Gijs van Dijk geëindigd is, namelijk bij de ordinare dumping van tickets richting coronarisicogebieden, de oranje gebieden. Dat kan echt niet. De minister heeft al gezegd dat ze naar de Europese Commissie gaat, maar ik wil dit toch ook nog eens onderstrepen met een breed gedragen motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Nederlandse overheid aanraadt om bij code oranje alleen af te reizen naar het betreffende gebied als het noodzakelijk is – vakantie reizen vallen daar niet onder;

overwegende dat veel aanbiedingen bij vliegtickets vanuit Nederland naar een code-oranjegebied gaan, wat een perverse prikkel oplevert;

verzoekt de regering te onderzoeken in hoeverre voorkomen kan worden dat er dumping mogelijk is van prijzen bij vliegtickets naar een code-oranjegebied;

verzoekt de regering voorts te bezien of promotie van reizen naar coronabrandhaarden strookt met het misleidingsverbod in de Nederlandse Reclame Code, en de Kamer over beide verzoeken voor het herfstreces te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Amhaouch, Paternotte, Kröger, Bruins, Laçin, Gijs van Dijk, Van Brenk en Remco Dijkstra.

Zij krijgt nr. 575 (25295).

De heer Amhaouch (CDA):

Ook wij kijken uit naar de uitkomsten van de proef op Schiphol en wat daarvan de resultaten zijn, want na zo'n analyse kun je namelijk zeggen dat we het breed uitrollen

en op welke manier we dat doen. Maar we weten dat we in een crisis zitten. In een crisis moet je keuzes maken en prioriteiten stellen. Of we dat gaan inzetten op Schiphol, of op Eindhoven of op belangrijke stations, kan ook uit die test komen. Dus ja, dat moeten we doen.

Een ander punt waarvan we ook graag willen dat de minister het meeneemt naar Buitenlandse Zaken: kijk ook kritisch naar wat echt een oranje gebied is. We hebben Griekenland als voorbeeld gehad. Als het oranje is, is het oranje en moeten we er niet naartoe reizen. Maar als het veilig is en het is geel, dan moeten we ook de ruimte laten voor de sector om te kunnen vliegen, maar wel in de juiste volgorde: de gezondheid voorop.

Ik zie dat ik min tien seconden heb en dat de heer Paternotte bij de microfoon staat.

De voorzitter:

Dat stel ik ook vast en ik geef hem de gelegenheid tot het stellen van een vraag.

De heer Paternotte (D66):

En voor het antwoord op de vraag hoeft de heer Amhaouch niet die min tien seconden te benutten, dus dat scheelt dan weer. Ik zou de heer Amhaouch willen vragen of hij voor 11 september op enig moment heeft gehoord, gezien of gelezen dat de teststraat een proef was.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik heb het niet gelezen, dat klopt, maar ik ben er wel altijd van uitgegaan, omdat er namelijk alleen maar op bepaalde momenten gemeten wordt en er een aantal duizenden steekproeven zijn genomen om daar de resultaten uit te halen. Zo zie ik het. Mevrouw Van Brenk zei inderdaad dat de tijden tot 6 uur in de avond waren, dus als je er echt structureel beleid van maakt en als je vindt dat je zo'n test weloverwogen moet doen en dat die de gevallen eruit moet halen ... Ja, volgens mij was dat niet de opzet. Dat is ten minste mijn interpretatie.

Maar ik vind het allemaal ook niet belangrijk. Het is hier dinsdag ook gezegd: we zitten in een crisis. Er gebeuren dingen waarvan je achteraf zegt: dat hadden we misschien anders moeten doen. Ik hoor de heer Paternotte elke keer de vraag stellen: was het nou wel een proef of niet een proef? Ik zou graag zien dat de heer Paternotte ook zegt: laat de resultaten snel naar de Kamer komen, dan kan de Kamer er iets van vinden en dan kunnen de GGD en het RIVM er een toelichting op geven. Misschien kunnen we het dan breder uitrollen, of misschien geeft het juist wel aan dat we zorgvuldiger en veel kritischer moeten zijn, en dat die testen op andere plekken veel waardevoller kunnen zijn.

De heer Paternotte (D66):

Het maakt mij wel uit, omdat ik het belangrijk vind dat de overheid eerlijk is en omdat ik constateer dat het ministerie van VWS het ontzettend druk heeft en heel veel te doen heeft. Dan vraag ik mij af of er nu een hele evaluatie moet worden gedaan van een proef, die nooit een proef was, terwijl je ook gewoon iedereen kan testen, zoals ze in

Duitsland doen, waarbij je ook de cijfers bijhoudt over die honderdduizenden mensen op luchthavens en bij tankstations. Dan is mijn vraag: vindt u nou dat het ministerie van VWS zich moet bezighouden met het evalueren van een hele kleine proef, terwijl je in ons grootste buurland een enorme, fantastisch grote en brede proef hebt, die niet eens een proef is? Of kunnen ze die tijd beter besteden aan het misschien helpen op orde krijgen van de testcapaciteit? Dat is even de vraag. Wilt u een evaluatie, terwijl we ook gewoon bij de bureaus kunnen kijken, of zullen we ons richten op waar nu echt het probleem ligt?

De heer Amhaouch (CDA):

Er moet mij toch iets van het hart. Ik vind het toch echt te makkelijk om het beeld te schetsen alsof Nederland er gewoon een ratjetoe van maakt. De heer Paternotte noemt elke keer Duitsland. Ik heb net gezegd: Duitsland doet het inderdaad het beste van heel Europa als je kijkt naar het aantal besmettingen. Kijk naar onze buurlanden. Kijk naar het Verenigd Koninkrijk, waar het advies voor Nederland op oranje staat. Kijk naar België, Spanje, Frankrijk: die worstelen allemaal met dit probleem. Ik begreep dat Duitsland inderdaad veel op de vliegvelden test. Maar die zouden binnen drie dagen na de test de uitslag hebben en nu lopen zij ook al vast. Die drie dagen halen ze al niet meer. Ze lopen alweer tegen vijf of zes dagen aan.

Het is niet zo makkelijk om vanuit een bepaalde positie te zeggen "dat kan even" of "we gaan het allemaal uitrollen". Laat ik even meegaan met de heer Paternotte. Stel dat er in een normaal jaar 70 miljoen reizigers op Schiphol zijn. Neem daar 10% of 20% van. Alleen al met de capaciteit die we vandaag de dag hebben, haal je dan nog niet eens wat je op Schiphol kunt doen. Ik weet dus niet waar de heer Paternotte naartoe wil, maar om nou blindelings te zeggen dat wij iedereen moeten gaan testen op Schiphol ... Mensen met klachten, nogmaals, hebben prioriteit. Mensen met vitale beroepen hebben prioriteit. Laat het kabinet inderdaad met de resultaten naar de Kamer komen. Misschien komt er wel uit dat we het gaan uitrollen, in beperkte mate, maar de capaciteit van testen zal nu en in de toekomst nooit oneindig zijn. En ik hoop ook dat de sneltesten snel wel naar de Kamer komen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Er gaan absoluut geen 80 miljoen mensen getest worden op Schiphol, want het is überhaupt niet de bedoeling dat er nu 80 miljoen mensen gaan reizen aangezien het grootste deel van de gebieden oranje is.

De heer Amhaouch (CDA):

Dat zeg ik ook niet.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Maar waarom is dit wel relevant? Waarom vragen wij erop door? Die teststraat op Schiphol is op 6 augustus gepresenteerd als een maatregel om het groeiende aantal besmettingen en het groeiende aantal reizigers in toom te houden en om de situatie onder controle te krijgen. Dat is daarna, op 25 augustus, bevestigd door de minister. Dat was de maatregel, omdat wij als Kamer onze zorgen erover uitspraken dat het aantal reizigers toenam en er veel oranje

gebieden waren. De vraag was: hoe zorgen we ervoor dat we dat in de klauwen krijgen? Die teststraat was een antwoord. Dat die vervolgens gesloten moet worden omdat er niet genoeg capaciteit is, is volstrekt begrijpelijk. Maar wees daar dan eerlijk over. Ga niet nu achteraf zeggen: ja, het was alleen maar een proef en de proef is nu afgesloten. Dát klopt er niet aan. Zeg dan gewoon dat het de intentie was om snel op te schalen. Dat staat in de brieven. Zeg dan gewoon: helaas kunnen we die intentie niet waarmaken; we hebben de teststraat moeten sluiten en we proberen die zo snel mogelijk weer terug te brengen. Dát is het punt, meneer Amhaouch. Daar wil ik toch heel erg graag een reactie op.

De heer Amhaouch (CDA):

Allereerst heb ik niet gezegd dat we 70 miljoen mensen moeten testen. Ik zei: in een normaal jaar draait Schiphol 70 miljoen. Neem daar 10%, 20% of 30% van. 30% zal al 57.000 mensen per dag zijn. Als je alleen al die 30% test, dan heb je daar ook de capaciteit voor nodig. Dat is het punt dat ik probeer te maken; dat gaat niet over die 70 miljoen.

En ik kijk graag vooruit, naar de resultaten van die test. Dat is voor mij belangrijk. Ik wil weten hoeveel mensen daar eruit gepikt worden. Als dat substantieel is en de capaciteit stijgt, dan kan dat een overweging zijn voor de prioriteiten. Ik hoor mevrouw Kröger van GroenLinks daar niks over zeggen. Ik hoor haar alleen maar praten over Schiphol. U bent nu ook woordvoerder over corona. U komt dadelijk ook voor de keuze te staan: als we een bepaalde capaciteit meer te besteden hebben, gaan we die dan naar de basisscholen brengen, naar de politie, naar de zorg, naar de kinderopvang of naar een andere sector? Ook u zult die keuze moeten maken. Dat is de beperkte capaciteit. Maar ik hoor u vandaag alleen maar roepen dat er 24 uur per dag getest moet worden op Schiphol zonder dat we de uitslag hebben van een pilot, een proef. En als u dat geen proef wilt noemen, mag dat. Ik kijk graag uit naar de resultaten. Dan kunnen we weer verstandig beleid maken.

De voorzitter:

Een laatste korte vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik noem het geen proef. De minister noemt het een proef. Dat is het verschil. En over het prioriteren: ik heb heel duidelijk gezegd dat ik er volstrekt begrip voor hebt dat er bij schaarste gekozen wordt voor andere prioriteiten.

De voorzitter:

En uw vraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Mijn oplossing zou dan zijn om het aantal reizen naar oranje gebieden echt terug te dringen. Want 40.000 reizigers naar oranje gebieden midden in een coronacrisis is onverantwoord. Daar zit de sleutel. Maar een maatregel aan ons als Kamer presenteren als zijnde een manier om het risico in te dammen, die maatregel vervolgens opschorten omdat er niet genoeg middelen zijn en dan later zeggen "het was

alleen maar een proef", dat wekt geen vertrouwen. En het bieden van vertrouwen is op dit moment de allerallergrootste opdracht van dit kabinet. Daarom vraag ik aan de heer Amhaouch om toch een oordeel te geven over het feit dat iets nu als een proef wordt gelabeld wat nooit als proef is gepresenteerd.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik wil niet in herhaling vervallen, maar bij het vertrouwen is het belangrijk dat je ook aan kunt tonen dat bepaalde maatregelen effectief zijn. Ik kan schijnveiligheid gaan creëren en alleen maar zeggen wat iedereen roept, blindelings. Meten is weten als je weet wat je meet. Als je blindelings gaat testen 24 uur per dag, heb ik daar ook geen vertrouwen in als ik niet weet dat het effectief is. Dan komt het toch aan het einde van de avond, voorzitter. Ik ben het eens met mevrouw Kröger dat we het moeten ontmoedigen. Daarom hebben we ook samen een motie ingediend. Die dumping die Ryanair doet, dat kan niet. Het is ordinaire dumping. We moeten in elk geval het aantal reizigers naar die gebieden drastisch laten afnemen.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik heb even een letterlijke quote genoteerd van de heer Amhaouch. Misschien kan hij die gewoon toelichten, want ik schrok er een beetje van. De uitspraak was: ik vind het allemaal niet zo belangrijk. Misschien kan het CDA dat gewoon even toelichten. Wat vindt hij allemaal niet zo belangrijk?

De heer Amhaouch (CDA):

Kan mevrouw Van Brenk even de context geven? Wanneer heb ik dat gezegd? Ik zit nu bijna vijf jaar in de Kamer.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Net!

De heer Amhaouch (CDA):

In welke context?

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Nou ja, dat vraag ik aan u.

De heer Amhaouch (CDA):

Nou ja, dat weet ik niet. Ik weet niet in welke context het was.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Wij zitten hier volgens mij met zijn allen een belangrijk debat te doen over de gevaren, over de gezondheidszorg en over welke gevaren er allemaal zijn en ik hoor u net zeggen: ik vind het allemaal niet zo belangrijk. Ik was daar wel even door geschokt.

De heer Amhaouch (CDA):

Kunt u de zin afmaken? In welke context was het? Ik kan hier even niks mee. Kunt u de zin afmaken?

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Nee.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Nou, dan kan ik er geen antwoord geven. Sorry.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Misschien kunt u het in ieder geval, als u het verslag terug hebt gelezen, later nog eens een keertje aan mij uitleggen. Dat zou ik wel erg op prijs stellen.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Ik ben zeker bereid om dat te doen, mevrouw Van Brenk.

De **voorzitter**:
U gaat het daar nog met elkaar over hebben. Heel goed. Dan wil ik u bedanken voor uw bijdrage en gaan we, nadat het spreekgestoelte is schoongemaakt, naar de heer Graus van de PVV.



De heer **Graus** (PVV):
Dank u wel, meneer de voorzitter. Zoals de luisteraars en kijkers die nog wakker zijn hebben kunnen zien en horen, steun ik een aantal moties van Cem, Rem en Jan. Dat zijn de geachte afgevaardigden van de Socialistische Partij, het lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van de Volkspartij voor Vrijheid en Democratie en natuurlijk ook de heer pater Fraternotte van Democraten 66. Ik wil ze bedanken, want ik vind het altijd mooi. Als je later bent als spreker, is het beter om niet met moties te gaan dubbelen, maar om mee te tekenen met collega's die eerder gesproken hebben. Dank voor jullie collegialiteit allemaal, heren. Soms is het goed om partijpolitiek aan de kant te zetten en om samen te werken om iets samen te bereiken. Ik ben daar groot voorstander van.

Ik heb in de eerste termijn gevraagd om een onderzoek te doen naar hoe we beter kunnen gaan testen voordat passagiers in de kisten stappen, dus vóór. Dat heeft mijn fractievoorzitter ook een paar keer gevraagd. We krijgen daar op de een of andere rare manier nooit antwoord op, terwijl het wel mogelijk moet kunnen zijn.

Ik heb ook een vraag gesteld over een Nederlands bedrijf dat een sneltest heeft ontwikkeld. Ik geloof dat Engeland er ik weet niet hoeveel miljoenen heeft besteld, maar hoe zit dan met ons? Want ik vind het akelig stil. Ik moet dat als woordvoerder luchtvaart via de media vernemen. Plotseling zie ik zo'n directeur van zo'n bedrijf. Ik denk: dat hadden wij toch allang via een brief moeten weten als woordvoerders luchtvaart? Zo moeten piloten uit de media vernemen welke gebieden conflictgebieden zijn. Dat weten ze ook niet. Dus de informatievoorziening naar ons als Kamer kan iets beter.

Tot slot. Dat is echt een serieuze zaak, meneer de voorzitter. Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport komen in de knel. Geloof me nou maar. Het zijn twee luchthavens van nationaal belang. Alstublieft mevrouw de minister, ga nu met ze praten en ga nu onderzoeken op

welke manier ze onderdeel kunnen gaan uitmaken van de Schiphol Group in de toekomst. Dat hoeft niet van vandaag op morgen.

De **voorzitter**:
Dank u wel.

De heer **Graus** (PVV):
Maar het moet wel gebeuren. Ik hoop dat ze dat kan toezeggen. Meneer Fraternotte, zeg het.

De **voorzitter**:
Meneer Paternotte, weet u het zeker?

De heer **Paternotte** (D66):
"Fraternotte" klopt natuurlijk niet, maar ik waardeer het wel enorm dat de heer Graus mij Jan noemt, en niet Bas.

De heer **Graus** (PVV):
Ja, dat is al heel wat.

De heer **Paternotte** (D66):
Dat wordt altijd zeer gewaardeerd in de familie.

De **voorzitter**:
Dat is het twitterneefje, toch?

De heer **Graus** (PVV):
Hij is het neefje van ...

De heer **Paternotte** (D66):
Hij is de wijze neef van ...

De heer **Graus** (PVV):
Het kleine neefje van ...

De heer **Paternotte** (D66):
Ik heet in de familie: de wijze neef van ...

De **voorzitter**:
Uw vraag.

De heer **Paternotte** (D66):
Ja. Wat was mijn vraag? U wijst net ook op praktijken in andere landen en het testen van mensen voordat ze aan boord gaan. We zien dat in Italië. Alitalia biedt coronavrije vluchten aan waarbij iedereen getest wordt. Lufthansa gaat dat nu ook doen. Deelt u met mij dat we daarnaartoe moeten? Vindt u ook dat het mogelijk moet zijn om in een vliegtuig te stappen wetende dat iedereen getest is, waardoor je veilig in zo'n vliegtuig kunt reizen?

De heer **Graus** (PVV):

Zeker. Dat is ook wat mijn fractievoorzitter al eerder heeft gevraagd. En ik ben er inderdaad ook groot voorstander van om vooraf te testen. Dat is het allerbeste. Dus voordat je mensen in de kist hebt zitten, moet het eigenlijk al gebeurd zijn. En het kán. Ik ben er ook heel trots op dat er nu ook een Nederlands bedrijf is dat heel goede sneltesten heeft ontwikkeld. En het is mogelijk, meneer Paternotte. Want dat Fraternotte is een koosnaampje. "Pater Fraternotte" moet ook kunnen, zo laat op de avond. Er luistert of kijkt toch bijna niemand meer en we zijn toch onder ons, dus wat maakt het uit?

Meneer de voorzitter, een gezegende nacht. Slaap wel.

De **voorzitter**:

Dank u vriendelijk en dank voor uw bijdrage. Ik geef het woord aan de heer Öztürk van DENK.

De heer **Öztürk** (DENK):

Voorzitter. KLM krijgt miljarden steun. Piloten krijgen twee tot drie ton salaris. En voor de medewerkers van Schiphol die toch getest willen worden, haalt het kabinet de teststraat weg. Heel veel collega's hebben daar terecht de nodige woorden aan gewijd en hebben daarover moties ingediend. Ik heb daar ook een motie over.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de teststraat op Schiphol is gesloten;

verzoekt de regering om zo spoedig mogelijk de teststraat op Schiphol te heropenen en testen beschikbaar te maken voor reizigers uit risicogebieden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Öztürk. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 576 (25295).

De heer **Öztürk** (DENK):

Data zijn heel belangrijk, informatie is heel belangrijk en moet ook toegankelijk zijn voor anderen. Daarvoor heb ik ook een motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er inconsistentie is in de toepassing van de coronamaatregelen;

verzoekt de regering om alle beschikbare COVID-19-data die aan luchtvaart gerelateerd is, vrij te geven voor analyse en onderzoek,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Öztürk. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 577 (25295).

De heer **Öztürk** (DENK):

Daarnaast hebben wij een aantal moties meeondertekend, om zeg maar discussie te voorkomen. Ik hoop dat die moties het halen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Öztürk.

De vergadering wordt van 22.15 uur tot 22.25 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan de minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dank u wel, voorzitter. Een aantal moties en nog een paar vragen. Laat ik met de vragen beginnen. De heer Paternotte heeft gevraagd wanneer de opdrachten zijn verstrekt aan het NLR en het RIVM. De officiële offertetrajecten hebben doorgaans een lange doorlooptijd van enkele maanden, maar vanwege de urgentie van dit onderzoek heb ik daar niet op willen wachten. Ik heb daarom op 30 juni, eigenlijk nog voordat de motie zelfs door de Kamer werd aangenomen, contact gezocht met het NLR en het RIVM over het onderzoek. We hebben het NLR en het RIVM gevraagd om het onderzoek alvast voor te bereiden en niet te wachten op de afronding van het officiële offertetraject. Beide partijen zijn daarmee akkoord gegaan. Het NLR en het RIVM waren zodoende al aan de slag voordat de formele opdracht van tranche 1 is verstrekt. Dat was op 17 augustus aan het NLR en op 26 augustus aan het RIVM, maar we zijn voortlopend daarop dus al op 30 juni in contact getreden om de nodige voorbereidingen in gang te zetten.

Dan heeft de heer Paternotte nog een vraag gesteld. Zijn vraag was: wanneer had ik kunnen vernemen dat de teststraat op Schiphol een proef betreft? Ik zal het zo letterlijk mogelijk hier voorlezen. Eind juli adviseerde het OMT om een studie te starten naar het testen van mensen zonder klachten zoals reizigers op Schiphol. Het kabinet heeft uw Kamer op 31 juli laten weten dat het gelet op dit OMT-advies een aantal stappen zou zetten, waaronder deze testen inzetten in een vrijwillige steekproefsgewijze setting, bijvoorbeeld op Schiphol. Naar aanleiding van dit onderzoek zou het bekijken of het wenselijk is om dit grootschaliger in te voeren. De intentie was er om op te schalen, maar aangezien in de afgelopen periode bekend is geworden dat

de testcapaciteit onder druk staat, heeft mijn collega toen besloten dat het niet verstandig was om verder op te schalen. Op 14 september heeft het OMT ook nog geadviseerd over groepen die belangrijk zijn om te testen. Daarin zijn reizigers niet als hoogste prioriteit aangemerkt. Dit advies is overgenomen in de brief van 18 september. Ik begrijp dat de heer Paternotte hierover ook al schriftelijke vragen heeft gesteld aan de collega van VWS. De antwoorden daarop ontvangt hij binnenkort.

Dan de moties.

De voorzitter:

Voordat u daartoe overgaat, heeft de heer Paternotte nog een korte vraag.

De heer Paternotte (D66):

Ik denk dat het heel tekenend is dat de minister nu citeert uit een brief van 31 juli. Die was inderdaad een reactie was op een OMT-advies en in dezelfde brief geeft de minister aan geen teststraat te willen gaan openen op Schiphol. Dat is namelijk een week later pas aangekondigd, op 6 augustus op de persconferentie waarin de minister zei: de guidance wordt ook wel zo dat aan iedereen duidelijk wordt gemaakt "u gaat getest worden" en dat er bij de gate een clubje mensen staat dat iedereen verwijst naar de teststraat. Als de minister met een brief komt van voor überhaupt de aankondiging van de teststraat en een OMT-advies, dan kunnen we met elkaar constateren dat er in geen enkele Kamerbrief en geen enkele uiting van de minister sinds 6 augustus toen dit werd aangekondigd, iets was waaruit we konden afleiden dat het om een proef ging en niet om iets wat gewoon opschalend overal zou worden ingevoerd. Kunnen wij dat met elkaar vaststellen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb eigenlijk niets toe te voegen aan wat ik net heb gezegd. We komen in een soort semantische discussie tussen "test", "pilot", "proef", "onderzoek" en allerlei andere namen hiervoor. Ik stel voor dat de heer Paternotte gewoon even de antwoorden op de schriftelijke vragen afwacht. Hij krijgt half oktober uiteraard ook de evaluatie. Dat heeft de collega van VWS ook toegezegd. Ik heb daar op dit moment echt niks aan toe te voegen,

De voorzitter:

De heer Paternotte, afrondend.

De heer Paternotte (D66):

Het klopt dat wij schriftelijke vragen hadden gesteld. Wij hadden ook gevraagd om die te beantwoorden voor dit debat. Mijn partijgenoot heeft ook niet voor niets bij de regeling gezegd: de minister van VWS hoeft hier niet bij te zijn, maar we gaan er dan wel van uit dat de kabinetsdelegatie die er wel staat, alle vragen kan beantwoorden. De minister heeft vanavond toch een aantal keren naar de minister van VWS verwezen. Ik zou dat voor één vraag in ieder geval niet willen en dat is mijn vraag of wij als Kamer de proefopzet kunnen ontvangen waaruit we kunnen afleiden wat aan de voorkant het doel was van wat nu een proef wordt genoemd. Kunnen wij die krijgen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan op dit moment niet anders dan die vraag doorgeleiden naar de collega van VWS, en dat zal ik ook doen.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik had ook vragen gesteld over die steekproeven, over die aantallen, enzovoorts. Ik had gevraagd of ik een brief kon krijgen van de minister van VWS en daar heb ik nog geen reactie op.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat heb ik niet zo snel kunnen nagaan. Ik zal ook die vraag doorgeleiden naar de minister van VWS.

De voorzitter:

Dan mevrouw Kröger, die even naar de andere microfoon moet.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. De minister schetst nu dat eind juli gezegd is dat het een proef is, maar dat we het niet gaan doen. Vervolgens is op 6 augustus gezegd: we gaan het wel doen. Toen is ons als Kamer niet verteld dat dit een proef was, maar dat hadden we dan moeten aannemen. Ik heb hierover de volgende vraag. Er is de brief van 25 augustus, op een moment dat er al best veel zorgen waren over het feit dat er steeds meer gereisd werd naar oranje gebieden. De Kamer had daar zorgen over. Toen schetste zij in die brief alle maatregelen die genomen werden, om eigenlijk te zeggen: het valt mee. Toen werd die teststraat daar heel duidelijk in genoemd. Als het dan alleen een proef was, dan had de minister toch moeten schetsen op welke andere manieren wij dat risico zouden mitigeren op het moment dat die proef was afgelopen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb ook in de richting van mevrouw Kröger hierover geen nadere informatie te melden. We komen in een soort semantische discussie over "pilot", "proef", "onderzoek", "test", noem het allemaal maar op. Ik kan nog een keer herhalen wat ik net voorgelezen heb, maar dat heeft geen zin. Ik zou u willen verwijzen naar de evaluatie die is toegezegd door de minister van VWS en de beantwoording van de schriftelijke vragen. Ik heb daar op dit moment verder niks aan toe te voegen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik vind het echt heel moeizaam dat dit als een soort hete aardappel van het testen op Schiphol heen en weer geschoven wordt tussen de minister van VWS en deze minister. Eerst krijgen we brieven van De Jonge. Vervolgens schrijft deze minister op 25 augustus een brief aan de Kamer over het beleid rond luchtvaart en het indammen van de risico's van corona. Dat is de verantwoordelijkheid van deze minister. Deze minister noemt als een van de maatregelen het testen op Schiphol. Vervolgens blijkt dat dat een proef is die wordt gestopt. Dan is toch de vraag: als de minister op dat moment op de hoogte was dat het een proef was, hoe zag zij dan het verloop nadat die proef was afgelopen? Gingen we dan minder vliegen op Schiphol? Bleef het

aantal vluchten stijgen? Wat voor consequenties had dat? Het is een beetje raar om iets als een mitigerende maatregel te presenteren als het eigenlijk alleen maar een proef is. Dan moet je toch schetsen wat de consequenties daarvan zijn? Daar kan de minister niet voor weglopen, want dat is gewoon haar beleidsterrein, namelijk luchtvaart. Daarom staan we ook dit debat met deze minister te hebben.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zeker. Dan herhaal ik toch weer wat ik in eerste termijn heb gezegd. Het is altijd zaak geweest dat ook het RIVM nog eens moest kijken wat de toegevoegde waarde zou zijn van het asymptomatische testen. Meer kan ik er niet aan toevoegen, voorzitter.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Goed, dan gaan we nu die evaluatie afwachten van een proef die is ingezet als beleidsmaatregel, om een risico te mitigeren. Dan rest toch de vraag wat dat betekent voor hoe we omgaan met het vliegen. Ondertussen groeit nog steeds het aantal reizigers en zijn er steeds meer gebieden oranje. Dan moet dat toch een consequentie hebben?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We hebben natuurlijk uitentreuren besproken dat we capaciteitsproblemen hebben bij de testen. Daarom zijn we genoodzaakt keuzes te maken. Dan kies je eerst voor de mensen die klachten hebben en daarbinnen voor de mensen in de vitale beroepen. Als de problemen met de testcapaciteit zijn opgelost, dan zal collega De Jonge ook de evaluatie rond hebben. Daar ga ik vanuit, aangezien hij "half oktober" heeft gezegd. Dan kunnen we ook zien wat daar uitkomt. Dan zal ook blijken of je dat alleen op Schiphol gaat doen of misschien op alle luchthavens of misschien ook wel op stations. Überhaupt zal daarin meegewogen worden wat de toegevoegde waarde is van het asymptomatische testen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan stel ik voor dat de minister verdergaat met het beantwoorden van de aan haar gestelde vragen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgens mij was ik door de vragen heen en kan ik nu over naar de moties. Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 566 van mevrouw Kröger c.s. Dat is een vrij uitgebreide motie, waarin nogal veel wordt gevraagd. Om die reden moet ik de motie ontraden, want het actiever juridisch afdwingen van zaken als de passenger locator form of de gezondheidsverklaring, ligt allemaal een heel stuk gecompliceerder en ook deels op het terrein van de collega's van VWS en JenV. Dit alles bij elkaar opgeteld zou dan binnen twee weken moeten lukken: dat kan ik echt niet waarmaken. Hoe sympathiek ik het ook vind, deze motie ga ik ontraden.

Wellicht kan ik dan de motie op stuk nr. 574 van de hand van de heer Gijs van Dijk erbij pakken, want die kan ik wel oordeel Kamer geven. Die motie schuurt hier dicht tegenaan. Bij deze motie zou ik graag een voorbehoud willen maken. Ik wil die mogelijkheden zeker onderzoeken, ook samen met mijn collega-bewindspersonen, maar ook hierbij zeg ik dat twee weken wel te kort is. Die clementie verzoek

ik dan echt. Ik wil het zo snel als mogelijk doen, maar binnen twee weken kan ik echt niet garanderen. Als u daarin mee kunt gaan, dan zou ik haar oordeel Kamer kunnen geven.

De voorzitter:

Even wachten, meneer Paternotte. Ik stel vast dat de motie op stuk nr. 566 werd ontraden en dat de motie van de heer Van Dijk op stuk nr. 574 oordeel Kamer kreeg, althans, als de minister die op een bepaalde manier mag interpreteren. De heer Van Dijk knikt daarop instemmend, dus dat is het geval.

Ik geef u gewoon het woord, meneer Paternotte, maar ik zat alleen te denken: is het even netjes om ...? Ja. Dan gaan we als eerste naar de heer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Ik zeg het gewoon even omdat ik in de war ben. Ik hoor de minister iets zeggen over passenger locator forms en gezondheidsverklaringen, maar die woorden lees ik helemaal niet in de motie op stuk nr. 566. Ik vraag me af of zij bij het geven van de appreciatie wel de juiste motie voor zich had.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat zijn wel allemaal zaken waar wij mee bezig zijn. Het niet meer promoten van vakantie... Je kunt allerlei remmen daarop hebben. In die zin houden wij daar dus rekening mee.

De heer Paternotte (D66):

Ik snap het alleen echt niet. De minister zei net: er zitten allemaal dingen in de motie zoals passenger locator forms en gezondheidsverklaringen; dat wordt allemaal wel heel erg veel en daarom ontraad ik haar. Ik snap dat het maar een motie is. Zij is niet van mij, maar ik wil graag weten om welke inhoudelijke reden deze motie wordt ontraden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan zal ik de motie langslopen. Er staat: "verzoekt de regering om binnen twee weken met een stevig plan van aanpak te komen, waarin samen met de reis- en luchtvaartbranches afspraken worden gemaakt". Die reisbranches willen daarin helemaal niet dit soort afspraken met ons maken. Ik noemde even het voorbeeld van de luchtvaartmaatschappij waar u het net over had. Ik durf u op een briefje te geven dat die helemaal geen afspraken met mij gaat maken, en al helemaal niet binnen twee weken. De intenties heb ik echt met u gedeeld. Het plan van aanpak: dat wil ik graag doen. Ik wil echt mijn best gaan doen voor alle voorstellen die daarvoor gedaan zijn. Nogmaals, twee weken is te kort om met een stevig plan van aanpak te komen. En dan ook nog met de reis- en luchtvaartbranches daarin afspraken maken: dat kan ik gewoon nooit waarmaken. Dat lukt nooit. Als ze het al zouden willen, lukt dat zeker niet in twee weken. Maar ik denk dat ze het überhaupt niet gaan doen. En zo ga ik het ook niet toezeggen, want ik acht ik het gewoon niet uitvoerbaar.

De voorzitter:

Een korte vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dit is toch echt wel een beetje wonderlijk. We hebben hier een heel debat. Volgens mij is er van links tot rechts in de Kamer behoefte aan stevige regie van de overheid. Hier ligt een motie die eigenlijk zegt: ga om de tafel. Dit kabinet sluit om de haverklap een convenant met een sector om iets te regelen. Ga om de tafel. De minister heeft nu een briefje geschreven, maar ga om de tafel en maak afspraken. Eigenlijk zegt de minister nu: ja, daar hebben ze helemaal geen zin in; daar zitten die bedrijven helemaal niet op te wachten. Dan is het dus nodig om te onderzoeken wat er nog meer kan via overheidsingrijpen. En dat betreft het tweede deel van de motie. Dit zijn dus twee acties waaraan, zo hoor ik in dit debat, veel behoefte is. Als het om die twee weken gaat ... Minister, dat lijkt mij niet de belangrijkste essentie van de motie.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het helpt natuurlijk al als je die twee weken eruit haalt.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

In de motie op stuk nr. 574 werd ook gesuggereerd dat er wellicht ...

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, ja, ja, maar u vraagt nog wel heel wat meer. Het tweede verzoek luidt: "verzoekt de regering om parallel hieraan te onderzoeken welke juridische middelen in stelling kunnen worden gebracht". Dat heb ik u al toegezegd. Met dat deel kan ik sowieso instemmen. Het gaat mij erom dat u van mij eist dat ik afspraken maak. Dat is iets anders dan om de tafel gaan met de intentie om ze tot iets te brengen. Dat wil ik natuurlijk best doen, maar het maken van die afspraken kan ik echt niet garanderen, want de kans dat dat lukt, is niet zo heel erg groot. En dat zegt u hier. U verzoekt niet alleen om binnen twee weken met een stevig plan van aanpak te komen, maar ook nog om daarin samen met de reis- en de luchtvaartbranches afspraken te maken. Nou, dat is gewoon onmogelijk.

De voorzitter:

Helder.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter, ik hoor ...

De voorzitter:

U bent het gewoon oneens. Dat kan. Uiteindelijk heeft de Kamer het laatste woord.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Maar voorzitter, ik hoor de minister schetsen dat zij wel om de tafel wil maar nog niet de garantie kan bieden dat er dan ook een stevig pakket aan afspraken ligt. Ik hoor ook dat ze wel parallel de juridische mogelijkheden wil onderzoeken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zeker, het tweede deel kan ik omarmen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Volgens mij is dat geheel de intentie van de motie, dus ik zal de motie aanpassen en op die manier dinsdag in stemming brengen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Oké. Ik zal kijken of de motie dan op deze manier aangepast is.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dan krijg ik graag nog een oordeel over die aangepaste motie. Het lijkt me dat de coalitiepartijen daar altijd behoefte aan hebben.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Prima. Nogmaals, het tweede deel is geen enkel probleem, maar het eerste deel vind ik echt te ver gaan.

De voorzitter:

De motie heeft in deze vorm het oordeel ontraden, maar wordt aangepast. Als de herziene motie de minister op tijd bereikt, krijgt deze een herzien oordeel of hetzelfde oordeel.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zeker.

De voorzitter:

Minister, gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kom bij de motie op stuk nr. 567 van de heer Laçin. Hij verzoekt te onderzoeken op welke manieren het reizen verboden kan worden. Die zal ik uiteraard ontraden, want verbieden kan niet. Je kunt niet gaan discrimineren op het reismotief, want er zijn natuurlijk altijd vluchten waar mensen voor noodzakelijke reizen gebruik van moeten kunnen maken, ook naar oranje gebieden.

De heer Laçin (SP):

Ik heb de minister in het debat horen zeggen dat vliegverboden altijd kunnen. Ik vraag in deze motie om te onderzoeken hoe dat naar code-oranjegebieden zou kunnen voor vakantievluchten. Er staat niet dat het direct verboden moet worden. Dat is eerlijk gezegd wel mijn wens, maar dat staat niet in de motie. Als ik de minister hoor zeggen dat vliegverboden altijd tot de mogelijkheden behoren in sommige situaties, dan zou ik de minister in dat kader willen vragen om op papier te zetten wanneer vakantievluchten naar code-oranjegebieden wel en wanneer niet mogelijk zijn. Dat vraagt de motie.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is dus niet mogelijk. Je kunt een vliegverbod naar een land of een regio instellen, maar niet op basis van specifieke soorten vluchten of reismotieven. Daar kun je niet op discrimineren. Je kunt het alleen per gebied of land bepalen en dan alleen op aanwijzing van de minister van VWS op basis van de Wet publieke gezondheid.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 567 krijgt het oordeel ontraden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 568. Die ligt op het terrein van mijn collega van VWS. Namens deze collega kan ik mededelen dat werknemers van Schiphol zich altijd kunnen laten testen bij de GGD-teststraten, wanneer zij klachten hebben die duiden op COVID-19. Als de teststraat weer opengaat, zal hij bezien of het mogelijk is om ook de werknemers van Schiphol mee te nemen. We hebben echter te maken met schaarste van testcapaciteit. Daarom gaat het testen van mensen met klachten voor. Na overleg met de collega van VWS wordt de motie ontraden.

De voorzitter:

De vraag is even of we over iedere motie waarover een deel van de Kamer van mening verschilt met de minister een vervolgdebat moeten voeren, want nogmaals: de Kamer heeft uiteindelijk het laatste woord.

De heer Laçin (SP):

Dat klopt, alleen zegt de minister nu letterlijk dat mensen met klachten voorgaan. In de motie staat: Schiphol-werknemers met klachten. Ik vind het raar dat hetgeen wij vragen en wat de minister zegt met elkaar overeenkomt, maar dat de motie toch ontraden wordt. Het komt toch overeen? Er staat: Schiphol-medewerkers met klachten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nogmaals, namens de collega van VWS: werknemers van Schiphol kunnen zich altijd laten testen bij de GGD-teststraten. Dat is dus iets anders dan dat het per se op Schiphol gebeurt. De collega van VWS die over de teststraten gaat, ontraadt de motie en ik dus ook.

De motie op stuk nr. 569 is van de hand van de heer Paternotte. Die reactie zal waarschijnlijk niet tot interrupties leiden, want die motie kan ik oordeel Kamer geven. Namens de collega van VWS kan ik nog mededelen dat het van belang is dat de labcapaciteit weer op orde is. Er zijn veel groepen die meer prioriteit hebben dan het testen van reizigers uit oranje landen zonder klachten. Wanneer de labcapaciteit weer op orde is, rekening houdend met de ontwikkelingen van het innovatieve testen en de resultaten uit het onderzoek van het RIVM over het testen van mensen zonder klachten op Schiphol, zal worden bezien wanneer en op welke manier reizigers getest kunnen worden. Dit onderdeel kan meegenomen worden in een volgende voortgangsbrief. De motie krijgt oordeel Kamer.

Ook de motie op stuk nr. 570 ligt op het terrein van de collega van VWS. Namens die collega kan ik mededelen dat in

Europees verband op dit moment discussies worden gevoerd omtrent een meer gecoördineerde aanpak van de beperking van het vrije verkeer binnen de Unie als gevolg van de COVID-19-pandemie. In het licht van deze discussie kan Nederland zich uitspreken voor een uniforme gezondheidsverklaring. De motie krijgt het oordeel Kamer.

Hetzelfde geldt voor de motie op stuk nr. 571, waarin de regering wordt verzocht om de Tweede Kamer in oktober te informeren over best practices op de luchthavens. Ook deze motie krijgt oordeel Kamer.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 572, ingediend door de heer Dijkstra. Wij hebben over deze motie contact gehad met de collega van Buitenlandse Zaken. In de motie wordt verzocht reisadviezen beter af te stemmen met andere landen, vooral in Europa, en te komen tot een eenduidig systeem met nuanceringen en/of ruimte voor lokaal maatwerk. De collega van BZ is het ermee eens dat ik het oordeel over deze motie aan de Kamer kan laten.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 573, ingediend door mevrouw Van Brenk. Deze motie ligt op het terrein van mijn collega van VWS. Deze motie wordt door mij ontraden. Het rioolwater van Schiphol wordt sinds half februari wekelijks getest. Hierin zit ook het afvalwater van vliegtuigen. Sinds maart worden in nagenoeg al deze monsters deeltjes van het coronavirus aangetoond, maar het is niet te herleiden van wie die deeltjes afkomstig zijn. Ik heb zojuist al aangegeven dat het gevraagde in de motie te veel testcapaciteit van de GGD zal kosten. Gezien de huidige situatie heeft dit niet de prioriteit.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik begrijp dat het ontraden van de motie te maken heeft met schaarste. Maar stel dat wij ooit in de situatie komen dat die schaarste opgelost is, dan zou het toch een heel simpele en heel strakke gerichte actie zijn om al bij het vliegtuig de test af te nemen, zodat je weet bij welke passagiers je moet zijn? ik begrijp niet waarom er zo afwijzend op gereageerd wordt. Ik snap dat het door schaarste komt, maar de optie die in de motie wordt genoemd, zou eigenlijk omarmd moeten worden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zal deze opvatting overbrengen aan de collega van VWS, maar op dit moment wordt de motie ontraden.

De motie op stuk nr. 574, ingediend door de heer Van Dijk, had ik al becommentarieerd.

Het oordeel over de motie op stuk nr. 575 kan ik aan de Kamer laten. Die motie is in lijn met hetgeen ik heb toegezegd in het algemeen overleg over de Transportraad.

De motie op stuk nr. 576, ingediend door de heer Öztürk, wil ik ontraden, want VWS informeert de Kamer in oktober over het testbesluit.

Ook de motie op stuk nr. 577, eveneens ingediend door de heer Öztürk, wil ik ontraden. Die is overbodig. Uiteraard geven wij de data die wij hebben vrij. Maar alle data vrijgeven is natuurlijk simpelweg onmogelijk.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn wij gekomen aan het eind van het debat over coronaverspreiding in relatie tot het internationale personenverkeer. Ik dank de minister voor haar komst naar de Kamer.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

De stemming over de ingediende moties zal volgende week dinsdag plaatsvinden. Ik wens u een goede nacht.