

Vergaderjaar 2020–2021

25 295

Infectieziektenbestrijding

Nr. 841

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld op 29 december 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport over:

- de brief inzake het ontmoedigen van het boeken en reizen naar gebieden met een oranje reisadvies (Kamerstuk 25 295, nr. 682),
- de brief inzake de stand van zaken van COVID-19 (Kamerstuk 25 295, nr. 656) en
- de brief inzake de literatuurstudie naar het risico van besmetting aan boord van vliegtuigen door het NLR en het RIVM (Kamerstuk 31 936, nr. 816).

De vragen en opmerkingen zijn op 30 oktober 2020 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport voorgelegd. Bij brief van 11 december 2020 zijn deze door hen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de stukken die geagendeerd zijn voor het schriftelijk overleg COVID-19 en internationaal personenverkeer en hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van enkele brieven van de regering inzake het internationaal personenverkeer. Zij hebben daarover nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met veel belangstelling kennisgenomen van de agenda van dit overleg. Deze leden vinden het van groot belang dat wordt ingezet op het inperken van de im- en export van het virus. Omdat de huidige inzet hierop volgens deze leden op dit moment nog niet voldoende is, willen deze leden in dit overleg een aantal vragen en opmerkingen voorleggen aan beide betrokken Ministers.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de agenda en nog enkele vragen.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de geagendeerde brieven en leveren hierop de volgende inbreng.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben kennisgenomen van de stukken op de agenda van dit schriftelijk overleg en zij hebben nog enkele opmerkingen en vragen.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie zijn verheugd te lezen dat er spoedig een grote teststraat op Schiphol opgezet gaat worden. Deze leden vernemen graag wanneer deze actief is. Hoeveel reizigers kunnen hier dagelijks gebruik van maken? Hoe lang is het bestaan van deze teststraat gegarandeerd? Klopt het dat de gebruikte sneltesten kunnen leiden tot een uitslag binnen een kwartier? Wat doen we met buitenlanders die na aankomst positief testen? Welk dwingend advies geldt voor Nederlanders die op de luchthaven positief testen?

De leden van de VVD-fractie vinden de teststraat mooi aansluiten bij de wens om massaal te gaan testen bij vertrek en aankomst om zo corona te beperken. Deze leden vragen hoe het staat met het opzetten van veilige reiscorridors waarover deze leden eerder vragen stelden en de motie van het lid Remco Dijkstra c.s., die ging over meer maatwerk bij reisadviezen en kleurcodes per regio (Kamerstuk 25 295, nr. 572). Andere landen zijn druk met reiscorridors om de economie nog een beetje te redden. Zijn er resultaten van bekend; wat kan en wat nog niet?

De leden van de VVD-fractie willen ook dat mensen die ons land inreizen een negatieve testuitslag kunnen overleggen, zoals ook andere landen soortgelijke eisen stellen aan inreizigers. Dit om zo verdere besmetting uit het buitenland te kunnen beperken. Hoe denkt de Minister hierover?

De leden van de VVD-fractie vragen of er ook gekeken wordt naar andere grensovergangen, dan wel aankomstpunten van internationaal vervoer in Nederland, zoals Rotterdam, Utrecht, Arnhem en Amsterdam Centraal voor internationaal treinverkeer of bijvoorbeeld de grensovergangen bij Hazeldonk, Zevenaar, Eijsden en Oldenzaal voor internationaal auto-, bus en vrachtverkeer. Ook willen deze leden weten hoe we consumenten meer bewust kunnen maken van de risico's van reizen naar oranje gebied. Welke rol kunnen verzekeraars spelen in het kenbaar maken van de

beperkingen die gelden als het gaat om dekking van een reiziger die iets overkomt in een oranje gebied? Gaat de Minister de grootste reisverzekeraars hierop wijzen, zodat zij hun klanten voortaan beter zullen informeren?

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de literatuurstudies van het NLR en het RIVM over het risico van besmetting aan boord van vliegtuigen. Deze leden kijken uit naar de resultaten van verder onderzoek in vliegtuigen en rondom stations en luchthavens zelf en welke relaties er zijn met het veiliger maken van internationaal bus- en treintransport. Deze leden vragen wanneer dit onderzoek klaar zou kunnen zijn om zo te gebruiken in eventueel toekomstig beleid en zo zorgen weg te nemen.

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie zien graag schematisch weergegeven wat de varianten en keuzemogelijkheden zijn ten aanzien van controle van COVID-19 bij de landsgrenzen. Graag zien zij daarbij in beeld gebracht wat de kosten van de varianten en keuzemogelijkheden zijn, wat de capaciteit is en wat het beslag is dat gelegd zou worden op COVID-19-controle bij onderwijs en zorg. Voorts verzoeken zij om daarbij niet alleen de luchtvaart, maar ook internationaal treinverkeer en -personenvervoer te betrekken.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe omgegaan zal worden met internationaal vakantievervoer rond de kerstdagen. Hoe worden terugkerende vakantiegangers gecontroleerd, zo vragen zij, zeker nu de situatie in een (vakantie)land of -gebied snel kan veranderen. Deze leden vragen of en hoe een sluitend controlesysteem kan worden gerealiseerd.

D66-fractie

Reizen naar risicogebieden

De leden van de D66-fractie hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van de brief over het ontmoedigen van het boeken en reizen naar risicogebieden. Enerzijds zijn deze leden blij dat door de Minister wordt erkend dat het van groot belang is dat reizigers geen vakantie-reizen ondernemen naar risicogebieden. Zij vinden het dan ook goed dat de Minister hier samen met andere betrokken ministeries stappen op onderneemt, zoals het plaatsen van verwijzingen op boekingsites en het in overleg treden met reisorganisaties. Anderzijds vinden deze leden deze stappen nog onvoldoende, zeker als gekeken wordt naar het belang van het aanpakken van dit probleem. Volgens het ministerie zelf vertrokken in september immers in één week bijna 40.000 passagiers naar risicogebieden ondanks een negatief reisadvies. Het is volgens deze leden niet aannemelijk dat het hier enkel om noodzakelijke reizen ging. Bovendien hebben deze leden vernomen dat Schiphol ondanks de inspanningen in oktober ten minste één dag de drukste luchthaven van Europa was. Kan de Minister aangeven of deze constatering klopt en, indien dit zo is, of dit ook haar zorgen baart? Kan de Minister bovendien aangeven of zij de mening deelt van deze leden dat dit aanleiding zou bieden tot aanvullende actie? Kan zij ten slotte aangeven wat de reizigersaantallen naar risicogebieden vanaf Schiphol waren in de maand oktober? Deze leden zijn van mening dat een sterker optreden nodig is om het reizen naar risicogebieden zo veel mogelijk in te perken. Zij zijn daarom benieuwd of de Minister en de betrokken ministeries al overwogen hebben om, wanneer dit nodig is, reisbeperkingen in te zetten naar landen in Europa waar aantoonbaar grote besmettingsrisico's zijn. Hiertoe heeft de Minister in

het voorjaar voor meerdere landen waar het virus op dat moment niet onder controle was, een vliegverbod ingesteld. Kan de Minister de overwegingen om dit instrument wel of niet in te zetten met de Kamer delen? Heeft de Minister bovendien overwogen andere communicatiemiddelen in te zetten om het reizen naar risicogebieden zo veel mogelijk te ontmoedigen, zoals bijvoorbeeld het doen van uitspraken bij persconferenties? Ten slotte zijn deze leden benieuwd hoe de Minister aankijkt tegen het advies van het Outbreak Management Team (OMT) om tot een generiek negatief reisadvies voor de kerstvakantie te komen, gezien de risico's die daar volgens het OMT aan vastplakken.

Communicatie

De leden van de D66-fractie willen graag aandacht vragen voor het belang van duidelijke communicatie. Op de persconferentie van dinsdag 13 oktober jongstleden werd door premier Rutte op een vraag over de herfstvakantie aangegeven dat Nederlanders niet naar oranje gebieden moeten reizen. Op vrijdag 16 oktober gaf Minister Grapperhaus echter aan dat mensen in hun eigen omgeving moesten blijven. Veel Nederlanders wisten op dat moment niet meer waar ze aan toe waren, zowel ten aanzien van vakantie binnen Nederland als naar gebieden waarvoor geen negatief reisadvies geldt. Deelt de Minister met deze leden de analyse dat deze communicatie verwarring oproept? Wil zij ervoor zorgen dat de communicatie ten aanzien van reisadviezen glashelder is?

Specificiteit reisadviezen

De leden van de D66-fractie zijn positief over het feit dat reisadviezen beter worden afgestemd in Europees verband en er beter onderscheid gemaakt wordt tussen gebieden en eilanden, waardoor onder andere de Canarische Eilanden en de Griekse eilanden nu weer «geel» zijn geworden. Bij eilanden is het logisch onderscheid te maken, omdat er logischerwijs geen continue uitwisseling tussen eilanden en het vasteland is, zeker als een negatieve coronatest een voorwaarde is om überhaupt naar een eiland te reizen. Deze leden vragen welke verdere verbetering van de afstemming en informatie-uitwisseling tussen Europese landen te verwachten is, ook met het oog op te verwachten positieve ontwikkelingen van reisadviezen voor landen buiten Europa in het voorjaar van 2021.

Stunten naar risicogebieden

De leden van de D66-fractie hebben met enige ontsteltenis kennisgenomen van de brief over het ontmoedigen van stuntprijzen naar risicogebieden (Kamerstuk 25 295, nr. 683). Alhoewel deze leden begrijpen dat er slechts een beperkt aantal juridische handvatten zijn die de Minister kan inzetten om het stunten naar risicogebieden te beperken, zijn zij van mening dat een actievere houding kan en moet worden aangenomen om alle middelen die er zijn, zo goed mogelijk in te zetten. De Minister schrijft in haar brief dat de Europese Commissie en de Autoriteit Consument & Markt (ACM) ieder bevoegd zijn ambtshalve of op basis van een klacht van bijvoorbeeld een concurrerende luchtvaartmaatschappij onderzoek te verrichten naar een inbreuk op het mededingingsrecht en handhavend op te treden als blijkt dat er sprake is van misbruik van een economische machtspositie. Tegelijkertijd schrijft ze dat het ministerie niet bevoegd is om een dergelijk onderzoek bij beide partijen af te dwingen. Deze leden vragen zich echter af of en op welke wijze de Minister wel een dringend verzoek heeft neergelegd bij beide partijen om deze kwestie te onderzoeken. Hoe reageerde de Europese Commissie op dit verzoek? En kan de Minister aangeven wat het besluit van de ACM om de kwestie mee te

nemen in de toezichthoudende taken precies inhoudt? Betekent dat dat zij de kwestie gaat onderzoeken, of dat zij wacht op signalen hierover? De Minister gaf eerder ook aan dat de Reclame Code Commissie in haar toezichthoudende taken mee gaat nemen of het aanbieden van reizen naar risicogebieden strookt met het misleidingsverbod. De Minister stelde hierover dat het uiteindelijk aan de rechtspraak is om te bepalen of dit het geval is. Maar kan de Minister aangeven of met het meenemen in de toezichthoudende taken, de rechter er ook daadwerkelijk een uitspraak over gaat doen? Kan de Minister zelf op basis van de Reclame Code een zaak aanbrengen bij de rechter en, zo nee, waarom niet?

De leden van de D66-fractie zijn ten slotte benieuwd naar de huidige stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de motie van het lid Paternotte c.s. over het onderzoeken van een minimumprijs voor vliegtickets (Kamerstuk 31 936, nr. 787). Wanneer is hier de laatste keer overleg geweest met Oostenrijk? Wat is de stand van zaken met betrekking tot het onderzoek van de Oostenrijkse collega's? Op welke termijn kan de Kamer hierover een reflectie verwachten van de Minister?

De teststraat op Schiphol

De leden van de D66-fractie waren ontstemd bij kennisname van de brief van de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (Kamerstuk 25 295, nr. 656) en de beantwoording op de schriftelijke vragen van de leden Paternotte en Diertens over het sluiten van de teststraat op Schiphol (Kamerstuk 2020Z16439). Deze leden bespeurden in de beantwoording van de schriftelijke vragen namelijk nog steeds een licht sceptische toon van het ministerie met betrekking tot het nut van het testen van inkomende reizigers. Dit zou volgens het ministerie namelijk «minder efficiënt» zijn dan het testen bij gewone teststraten, omdat het vindpercentage lager lag dan bij die teststraten. Deze conclusie vinden deze leden behoorlijk overhaast, vooral omdat er in de zeer korte periode dat getest werd op Schiphol met een teststraat die maar beperkte openingstijden had, maar liefst 325 mensen positief zijn getest. Dit terwijl de teststraat voornamelijk was bedoeld voor mensen zonder klachten. Erkent de Minister dat deze conclusie overhaast is? Zo nee, waarom niet? Kan de Minister bevestigen dat in Duitsland, waar in augustus al werd gekeken naar het nut van testen bij de grens, in sommige weken juist een hoger vindpercentage werd gevonden bij deze teststraten dan bij andere teststraten in het land? Kan de Minister bovendien aangeven hoe de uitspraak dat moet worden geconcludeerd dat het testen van terugkerende reizigers «inefficiënt» is, in contrast staat met de uitspraak van het OMT dat buitenlandse reizen en vakanties een risico vormen voor de import en verspreiding van het virus in Nederland en de uitspraken van OMT-voorzitter Van Dissel, die stelt dat terugkerende reizigers waarschijnlijk hebben bijgedragen aan het ontstaan van de tweede golf? Kan de Minister bovendien reflecteren op de conclusie van het gedragsonderzoek van het RIVM dat zeven op de tien reizigers zich niet houden aan de quarantainemaatregel bij terugkomst uit een risicogebied? Wat zegt dat volgens de Minister over het belang van een teststraat op Schiphol? Deelt de Minister de mening van deze leden dat testen misschien niet de quarantainemaatregel moet vervangen, maar in elk geval moet complementeren? En zijn er mogelijkheden om beter op de quarantainemaatregel te handhaven? Zo ja, welke?

De leden van de D66-fractie waren dan ook verheugd te vernemen dat er plannen zijn om de motie van het lid Paternotte c.s. over het komen tot een dekkend testbeleid op luchthavens uit te voeren (Kamerstuk 25 295, nr. 569), zeker omdat deze leden van mening zijn dat een negatief testresultaat voorwaardelijk zou moeten worden gesteld aan het binnen-

reizen van Nederland vanuit een land waarvoor een negatief reisadvies geldt. Deelt de Minister de mening van deze leden? Zo ja, is hij bereid zich hiervoor in te zetten met de betrokken ministeries? Zo nee, waarom niet? Deze leden hebben vernomen dat in de huidige plannen voor de teststraat, deze alleen voor vertrekkende reizigers beschikbaar zal zijn. Kan de Minister aangeven of het klopt dat er weer een teststraat wordt ingericht op Schiphol? Klopt het dat deze alleen beschikbaar is voor vertrekkende reizigers, en waarom is deze keuze gemaakt? Kan de Minister bovendien zijn overwegingen delen om de teststraat weer te openen? Deze leden vinden het van groot belang dat de teststraat op Schiphol met gepaste openingstijden open is voor zowel terugkerende als vertrekkende reizigers. Alhoewel deze leden begrijpen dat de reguliere testcapaciteit op dit moment beperkt is, vinden zij dat een proactieve houding moet worden aangenomen om alsnog, zo nodig met commerciële testen, tot een dekkend testbeleid op onder andere luchthavens te komen. Kan de Minister toezeggen dat de teststraat, als deze wordt geopend, ook voor terugkerende reizigers zal worden geopend? En kan hij toezeggen dat als er op dit moment nog geen plannen zijn voor het realiseren van een dekkend testbeleid op de Nederlandse luchthavens, hij hiertoe zal komen, eventueel door het inzetten van commerciële (snel)testen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de D66-fractie zijn benieuwd op wie de kosten van de testen zullen worden verhaald. Aangezien het reizen naar risicogebieden in veel gevallen een eigen keuze is, vinden deze leden dat reizigers hierin ook zelf een deel van de kosten zouden moeten dragen. Vanaf 1 april 2021 kunnen luchthavengelden op Schiphol, Rotterdam en Eindhoven Airport worden aangepast. Kan hiervoor een aparte tranche voor de kosten van coronatests voor worden ingebouwd, dan wel verwerkt in de securitygelden- en heffingencomponent van de luchthavengelden? En kan dit ook gedifferentieerd naar bestemming? Zo nee, zijn er andere manieren om de kosten voor het testen gedeeltelijk door te berekenen aan reizigers, ook als een extra ontmoediging om naar risicogebieden af te reizen?

De leden van de D66-fractie vonden het bijzonder dat in de beantwoording van de vragen nogmaals werd gesteld dat in Duitsland gratis tests voor terugkerende reizigers uit risicogebieden zijn afgeschaft, terwijl op dag twee van de Algemene Politieke Beschouwingen eenzelfde opmerking al was ontkracht door onderzoek van het NRC. Kan de Minister delen waarom hij er desondanks voor heeft gekozen deze stelling in de beantwoording in te nemen? Deze leden hebben ten slotte een nieuwe set schriftelijke vragen ingediend met betrekking tot de teststraat (Kamerstuk 2020Z19315). Zij zijn benieuwd wanneer zij hier de beantwoording van kunnen verwachten.

Air corridors

De leden van de D66-fractie vinden het belangrijk dat er ook weer langzaam gewerkt kan worden aan het veilig heropenen van vliegroutes. We kunnen ons als Nederland immers niet voor altijd blijven isoleren. Dat is niet duurzaam voor de reisbranche, maar ook niet voor Nederland als handelsland. Deze leden zien daarom veel mogelijkheden in zogenaamde «air corridors»: routes waarop dusdanige veiligheidsmaatregelen zijn getroffen dat heen en weer gereisd kan worden zonder risico op verspreiding van het virus, zoals bijvoorbeeld negatieve testen vooraf en bij aankomst. Deelt de Minister de mening van deze leden dat alvast moet worden gewerkt aan het realiseren van dergelijke air corridors? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kan de Minister toezeggen dat hij gaat werken aan een routekaart naar een situatie vanaf het voorjaar van 2021 waarin een

bewijs van vaccinatie of testen op het vliegveld een voorwaarde is voor het kunnen instappen bij vliegtuigen?

NLR-onderzoek

De leden van de D66-fractie hebben met veel interesse kennisgenomen van de literatuurstudie naar het risico van besmetting aan boord van vliegtuigen door het NLR en het RIVM. Deze leden lezen in de literatuurstudie dat in de scope van het onderzoek de assumptie wordt gemaakt dat er voldaan wordt aan de mitigatiemaatregelen die nu door de sector worden genomen, zoals de 1,5 meter afstand waar mogelijk, gezichtsmaskers en verplichte gezondheidsverklaringen. Kan de Minister aangeven of de aanname dat in vluchten waar mogelijk altijd 1,5 meter afstand in acht wordt genomen klopt? Is het beleid om bij vluchten vertrekkend vanaf Nederlandse luchthavens voor vertrek huishoudens maximaal te spreiden over de cabine? Zo nee, is de Minister bereid hier wel afspraken over te maken? Kan zij bovendien aangeven hoeveel passagiers bij controle geen gezondheidsverklaring bij zich bleken te hebben?

Verdere vragen

Ten slotte zijn de leden van de D66-fractie nog benieuwd naar de uitvoering van de motie van het lid Paternotte c.s. over leren van de best practices in het buitenland (Kamerstuk 25 295, nr. 571). Wanneer kunnen deze leden een overzicht, inclusief een analyse, van de Minister verwachten met de best practices welke kunnen worden toegepast in Nederland en op welke manier?

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie maken zich grote zorgen over het risico van het verder en telkens opnieuw verspreiden van corona via het internationale reizen. Met Schiphol als internationale hub zijn we extra kwetsbaar voor herintroductie van het virus op het moment dat de tweede golf in Nederland weer onder controle is. In de zomermaanden hebben we gezien hoe dit mis is gegaan. Terugkerende reizigers lijken een groot aandeel te hebben gehad in het opnieuw opslaan van de besmettingen. Naast de specifieke risico's van een vervoersmodaliteit, zoals het urenlang opeengepakt zitten in een vliegtuig, lange rijen in een vertrekhal of bij een bus- of treinreis in een volle coupé, is het de uitwisseling van mensen, het contact tussen grote delen van de wereld, die bijdraagt aan de verspreiding. Deze leden vragen het kabinet om een integrale aanpak om de risico's van coronaverspreiding via internationale reizen te beperken. Kan het kabinet een dergelijke aanpak voor het einde van het jaar met de Kamer delen?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat het OMT in zijn laatste advies duidelijk aangeeft dat er een negatief reisadvies zou moeten komen voor de kerstvakantie. Deze leden verwachten dat het kabinet dit advies overneemt, en vervolgens ook actief uitdraagt en omzet in concrete maatregelen. Aangezien mensen nu keuzes maken over hun vakantie, vragen deze leden de Minister om zo snel mogelijk met een besluit voor een negatief reisadvies voor de kerstvakantie te komen en dit bekend te maken.

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat er op dit moment nog steeds aanbiedingen worden gedaan voor goedkope vluchten en vakanties naar gebieden die een oranje reisadvies hebben. Wat deze leden betreft is het aanjagen van dit soort reizen onverantwoord en een

ondermijning van het coronabeleid van het kabinet. Deze aanbieders geven in de ogen van deze leden duidelijk meer om hun omzet dan om mensenlevens. De Kamer heeft met de motie van het lid Kröger (Kamerstuk 25 295, nr. 585) de regering gevraagd naar juridische middelen om dump Prijzen aan te pakken. De Minister geeft in haar Kamerbrief aan dat dit niet mogelijk is, maar wij missen de juridische onderbouwing voor deze stelling. Graag ontvangen deze leden een gedegen juridische onderbouwing rond de mogelijkheid om dump Prijzen aan te pakken, zowel in het algemeen als specifiek naar gebieden waar een oranje reisadvies voor geldt. Deze leden verzoeken de Minister om de landsadvocaat bij deze juridische analyse te betrekken. Als uit de analyse blijkt dat de huidige wetgeving geen kansen biedt, zien deze leden graag een voorzet voor welke regels, wetten en internationale overeenkomsten snel zouden kunnen worden aangepast of overruled om dit probleem op te lossen.

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de registratie van passagiers om het bron- en contactonderzoek te ondersteunen onderdeel is van de integrale aanpak van het kabinet om de risico's van coronaverspreiding via internationaal reizen te beteugelen. In België en veel andere landen gebeurt dit met een zogenaamd Passenger Locator Form. Op welke manier doet Nederland dit nu? Klopt het dat op dit moment slechts vrijblijvend naar symptomen wordt gevraagd en het niet verplicht is, voordat iemand aan boord gaat van een vliegtuig of instapt in een trein of bus? Op welke manier kunnen reizigers nu bereikt worden als blijkt dat medepassagiers besmet waren of de locatie van verblijf voorafgaande aan de reis een brandhaard was? Welke ervaringen zijn hiermee? Deze leden zijn ook benieuwd naar de (beleids)reactie van de Minister op het nieuws dat tot wel 73% van de terugkerende reizigers uit oranje gebied zich niet aan de quarantaineregels houdt. Nu blijkt dat de eigen verantwoordelijkheid tot vrijwillige quarantaine totaal niet werkt, moet dit toch leiden tot een andere aanpak? Moet dan niet de keus gemaakt worden tussen aanmerkelijk minder reizen of aanmerkelijk meer handhaving? Deze leden zijn benieuwd naar de keus van het kabinet.

Dan komen de leden van de GroenLinks-fractie op het testen op Schiphol. Deze leden willen graag duidelijkheid over de proef op Schiphol. Wat was de proefopzet? Wanneer wist de Minister dat de teststraat op Schiphol slechts een proef was? En klopt het dat, gegeven het feit dat het om het testen van asymptomatische passagiers ging, het percentage positieve tests juist relatief hoog lag? Wat is hier de verklaring voor? Op welke manier wil zij nu het testen op Schiphol gaan faciliteren, zowel voor reizigers als voor medewerkers? En als de oude opzet, waarbij slechts gedurende een aantal uren en slechts passagiers op risicovluchten werden getest, onvoldoende efficiënt was als opsporingsmiddel, dan is het veel grootschaliger en nog willekeuriger testen toch nog inefficiënter, als we dezelfde eisen aan efficiëntie stellen? Of is de nieuwe opzet voor de teststraat niet bedoeld om besmetting op te sporen maar de drempel voor internationale vlieg reizen te laten verminderen? Deze leden wijzen hierbij op het grote verschil tussen de opvattingen van de directeur van Schiphol, die eerder stelde dat met meer tests quarantaine voor vliegtuigpassagiers kan worden voorkomen, en het OMT, dat gisteren liet weten dat sneltesten geen invloed hebben op de duur van de quarantaine. Kan de Minister reageren op deze discrepantie en hier uitsluitsel over geven?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen ten slotte over het onderzoek naar de risico's van coronaverspreiding in vliegtuigen. Internationaal vindt er veel onderzoek plaats, zoals de studie naar een Ierse vlucht waar meerdere passagiers besmet zijn en die waarschijnlijk tot herintroductie

van het virus in Ierland heeft geleid. Hoe worden al deze meest recente inzichten meegenomen in de studie?

SP-fractie

De leden van de SP-fractie hebben vanaf het begin van de coronacrisis aandacht gevraagd voor het internationaal personenverkeer en het inperken daarvan om de verspreiding van het virus in te dammen. Deze leden hebben vaker gepleit voor het opheffen van de uitzonderingspositie van de luchtvaart en luchthaven Schiphol. Zij constateren onder andere dat de horeca op Schiphol na de securitycheck open is, terwijl dat landelijk niet het geval is. Deze leden willen weten van de Minister waarom deze uitzondering is gemaakt en of zij het met deze leden eens is dat dit niet uit te leggen is.

De leden van de SP-fractie hebben vaak bezwaar gemaakt tegen het mogelijk maken van vliegreizen waarbij de anderhalvemeterafstandsregel niet wordt nageleefd. De Minister heeft als reden om dit mogelijk te maken gezegd dat high efficiency particulate air filters (HEPA-filters) helpen bij het bestrijden van het coronavirus. Later bleek dat dat helemaal niet onderzocht en bewezen was. Uit de brief die de Minister op 20 oktober heeft gestuurd naar de Kamer blijkt dat het onderzoek hiernaar van het RIVM en het NLR nog steeds niet is afgerond en er nog altijd geen conclusies getrokken kunnen worden. Op basis waarvan vindt de Minister het nog altijd verantwoord om volle vluchten toe te staan, vooral nu het aantal besmettingen stijgt en strengere coronamaatregelen onontkoombaar lijken?

De leden van de SP-fractie constateren dat het beleid van deze Minister en het kabinet gemakzuchtig is en dat zij de verantwoordelijkheid voor het oplopen van de besmettingen afschuiven op het gedrag van anderen. Deze leden constateren dit ook op het luchtvaartdossier. De motie van de leden Laçin en Van Brenk (Kamerstuk 25 295, nr. 567) om te onderzoeken of vakantievluchten naar codeoranjegebieden verboden kunnen worden, is verworpen, maar is nog altijd relevant nu het OMT een negatief reisadvies adviseert voor de kerstvakantie en de Minister-President in zijn persmoment op 27 oktober 2020 heeft aangegeven hiermee aan de slag te gaan. Kan de Minister aangeven aan welke maatregelen zij denkt die verder gaan dan het halfslachtige ontmoedigen via verschillende websites, waaronder die van de rijksoverheid?

De leden van de SP-fractie willen weten in welke omstandigheden het mogelijk is dat een Minister of het kabinet een vliegverbod instelt naar een risicogebied. Deze leden constateren dat het actief ontmoedigen onvoldoende is om import van het virus te beperken, vooral nu de Minister heeft aangegeven dat zij geen mogelijkheden ziet om actie te ondernemen tegen het aanbieden van vliegtickets tegen dump prijzen. Kan de Minister aangeven welke stappen er vanuit de Europese Commissie worden genomen om dit alsnog tegen te gaan en wat haar aandeel hierin is geweest? Kan de Minister ook de aantallen reizigers en vliegbewegingen vanaf en naar Nederlandse luchthavens in de herfstvakantie met de Kamer delen? We weten dat geen van deze reizigers is getest op Nederlandse luchthavens. Kan de Minister wel aangeven hoe vaak er is gevraagd naar een ingevuld gezondheidsformulier en welke conclusies hieruit getrokken kunnen worden?

De leden van de SP-fractie hebben zich hard gemaakt voor een coronateststraat op Schiphol waar ook Schipholwerknemers zich kunnen laten testen. Deze leden waren dan ook niet blij met het besluit om de teststraat op Schiphol te sluiten en passagiers uit codeoranjegebieden niet te testen.

Deze leden lezen dat de teststraat op Schiphol terug zal keren en dat ook Schipholwerknemers zich daar kunnen laten testen. Kan de Minister dit bevestigen en toelichten wat de testcapaciteit zal zijn in de Schipholteststraat, welke passagiers er getest zullen worden en of een verplichte test voor passagiers uit codeoranjegebieden deel uit zal maken van het testbeleid op Schiphol? Deze leden willen ook weten of er plannen zijn om teststraten in te richten op andere regionale luchthavens, internationale spoorknooppunten als Amsterdam CS en Rotterdam CS en tankstations dichtbij grensovergangen.

De leden van de SP-fractie vragen structureel aandacht voor de positie van werknemers op Schiphol. Uit onderzoek van vakbond FNV blijkt dat 70% van de ondervraagde beveiligers niet gelooft dat er onder de beveiligers maar 30 coronabesmettingen zijn geweest en dat zij andere ervaringen hebben. Ook stellen zij dat zij onder druk worden gezet door hun werkgevers om toch te komen werken als zij in afwachting zijn van het resultaat van een coronatest. Deze leden vragen of de Minister bekend is met dit onderzoek van de FNV en of zij hierop kan reageren. Erkent de Minister dat het risicovol is om te gaan werken, terwijl een werknemer in afwachting is van een testuitslag? Deze leden vragen de Minister om glashelder te zijn en zowel Schiphol als andere bedrijven die opereren op Schiphol, op te roepen zich aan de coronamaatregelen en RIVM-voorschriften te houden en werknemers niet onder druk te zetten om toch te komen werken als zij klachten hebben.

Partij voor de Dieren-fractie

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hameren al sinds de start van de coronacrisis op maatregelen om het risico op verspreiding van het virus via buitenlandse reizen in het algemeen, en vliegreizen in het bijzonder, te minimaliseren. Helaas heeft het kabinet alle waarschuwingen genegeerd. Het risico is de grote blinde vlek van het kabinet. Zelfs nu het OMT, blijkens het 82^{ste} advies van 26 oktober 2020, waarschuwt voor de risico's van buitenlandse reizen en adviseert om alle reizen af te raden tot in het nieuwe jaar, treuzelt het kabinet met het nemen van maatregelen. Kan de Minister met voldoende zekerheid uitsluiten dat buitenlandse reizen in het algemeen, en vliegreizen in het bijzonder, geen groot risico vormen voor de verspreiding van het virus?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben over het 82^{ste} OMT-advies nog enkele vragen. De epidemiologische situatie in Nederland is al weken zeer ernstig. Waarom heeft het Ministerie van VWS pas eind oktober advies gevraagd aan het OMT over buitenlandse reizen, toen de herfstvakantie al in volle gang was? De heer Van Dissel heeft tijdens de technische briefing van 28 oktober bevestigd dat er in het OMT al in een eerder stadium is gesproken over het risico van buitenlandse reizen. Heeft het OMT het kabinet daar toen over geïnformeerd en, zo ja, welke actie heeft het kabinet ondernomen? Heeft het kabinet het OMT om advies gevraagd ten aanzien van de maatregelen onder buitenlandse reizen op de routekaart? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat adviseerde het OMT en heeft het kabinet die adviezen overgenomen? Waarom heeft het kabinet het dringende advies van het OMT om alle buitenlandse reizen tot en met de kerstvakantie af te raden, gezien de voortdurende ernstige epidemiologische situatie, niet onmiddellijk overgenomen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de Minister of zij het nieuwe onderzoek kent waaruit blijkt dat een corona-uitbraak in Ierland waarbij zeker 59 mensen besmet raakten, te herleiden is naar één

internationale vlucht.¹ Wist zij dat tijdens de vlucht slechts 49 zitplaatsen bezet waren en de passagiers derhalve ver uit elkaar zaten, en zeker 9 van de 13 besmette passagiers een mondkapje droegen? Kan de Minister hierop reflecteren? Erkent zij de conclusie van de onderzoekers dat dit het potentieel aantoont van de verspreiding van het coronavirus in het luchtverkeer? Deelt zij de mening dat een dergelijk «superspreading event» in een vliegtuig zeer zorgwekkend is? Erkent zij dat niets erop wijst dat verspreiding van het virus in een vliegtuig minder snel zou gaan dan in andere binnenruimtes, en het daarom niet te rechtvaardigen is dat er geen aanvullende maatregelen gelden voor vliegtuigen zoals de 1,5 meter afstand? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen het kabinet opnieuw de coronabasisregels voor alle sectoren gelijk te trekken. Theaters, bioscoopzalen en horeca moeten sinds het begin van de crisis zien te overleven met sterk verminderde bezetting door de anderhalvemeterafstandregel. De horeca is nu zelfs opnieuw geconfronteerd met langdurige sluiting. Maar de anderhalvemeterregel heeft voor de luchtvaartsector nooit bestaan! Dat is wat deze leden betreft niet te rechtvaardigen. Kan de Minister hierop reflecteren? Is zij bereid alsnog de anderhalvemeterregel in te voeren in vliegtuigen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat uit onderzoek van het RIVM blijkt dat de bron van 7% van de positief geteste personen in de periode juli tot begin september een introductie van het virus uit het buitenland betrof.² Hoe verhoudt dit percentage zich tot het aantal positief geteste personen met een als bron de horeca? Kan het kabinet dit duiden? In de week van 14 tot en met 20 september 2020, toen de situatie met betrekking tot de verspreiding van het virus in Nederland opnieuw al zeer ernstig was, zijn 40.000 vliegreizigers naar risicogebied vertrokken. Nu blijkt uit gedragsonderzoek van het RIVM en de GGD's dat driekwart van de reizigers naar risicogebied bij terugkomst niet in quarantaine is gegaan of gebleven.³ Deze leden vinden al deze gegevens zeer zorgwekkend, zeker omdat deze mensen geen 1,5 meter afstand houden in het vliegtuig en niet worden getest bij aankomst. Kan de Minister hierop reflecteren? Is een enorm risico over het hoofd gezien? Hier kan toch niet anders geconcludeerd worden dan dat de huidige aanpak om de verspreiding van het virus via buitenlandse reizen en luchtverkeer te minimaliseren niet voldoende werkt? Welke aanvullende maatregelen gaat de Minister nemen naar aanleiding van deze informatie?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zijn van mening dat vliegreizen een veel te groot risico vormen op de ongecontroleerde verspreiding van het virus. Anno eind oktober 2020, midden in een gedeeltelijke lockdown, zijn er nog steeds dagelijks 580 vluchten op Schiphol.⁴ Is het kabinet bereid, gezien de urgente adviezen van het OMT, de uitkomst van het onderzoek van het RIVM en de GGD's, om een tijdelijk vliegverbod (met uitzondering voor specifieke noodzakelijke vluchten) alsnog te overwegen? Kan het kabinet uitleggen hoe het vliegverbod in maart 2020 (juridisch) geregeld was, en of en op welke manier toen een uitzondering is gemaakt voor noodzakelijke vluchten voor bijvoorbeeld

¹ https://www.eurosurveillance.org/content/10.2807/1560-7917.ES.2020.25.42.2001624#html_fulltext.

² COVID-19 bij reizigers: een analyse van de resultaten uit de teststraat op Schiphol en van reishistorie bij nieuw gediagnosticeerde patiënten in Nederland, RIVM notitie, 17-9-2020, pagina 8.

³ OMT 82^{ste} advies van 26 oktober 2020.

⁴ <https://bezoekbas.nl/nieuws/zestiende-vooruitblik-vliegverkeer-in-de-heropstartfase/>.

medisch personeel? Kan de Minister toelichten waarom dat nu niet zou kunnen? Zo nee, waarom niet?

II. Reactie van de bewindspersonen

Inhoudsopgave	blz.
• OMT-advies	12
• Reisadviezen	14
• Buitenlandse reizen	17
• Inreismaatregelen	18
• Andere entrypoints	19
• Reiscorridors	19
• Teststraat Schiphol	20
• Best practices op luchthavens in het buitenland	24
• Naleving van voorschriften	25
• Bron- en contactonderzoek	26
• Drukte luchthavens	27
• Horeca Schiphol	28
• Veilig vliegen en reizen	28
• HEPA-onderzoek	30
• Studie Ierland	31
• Misleidingsverbod	32
• Stuntprijzen	32
• Minimumprijs	34
• Vliegverbod	34

OMT-advies

De leden van de D66-fractie zijn benieuwd hoe de Minister aankijkt tegen het advies van het Outbreak Management Team (OMT) om tot een generiek negatief reisadvies voor de kerstvakantie te komen, gezien de risico's die daar volgens het OMT aan vastplakken.

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat het OMT in zijn laatste advies duidelijk aangeeft dat er een negatief reisadvies zou moeten komen voor de kerstvakantie. Deze leden verwachten dat het kabinet dit advies overneemt, en vervolgens ook actief uitdraagt en omzet in concrete maatregelen. Aangezien mensen nu keuzes maken over hun vakantie, vragen deze leden de Minister om zo snel mogelijk met een besluit voor een negatief reisadvies voor de kerstvakantie te komen en dit bekend te maken.

De leden van de PvdD-fractie vragen waarom het kabinet het dringende advies van het OMT om alle buitenlandse reizen tot en met de kerstvakantie af te raden, gezien de voortdurende ernstige epidemiologische situatie, niet onmiddellijk heeft overgenomen?

In de stand van zaken COVID-19 Kamerbrief van 27 oktober jl.⁵ is uw Kamer geïnformeerd over het feit dat het kabinet de adviezen van het OMT en het BAO (bestuurlijk afstemmingsoverleg) ten aanzien van reizen zou meenemen in toekomstige besluitvorming. Hierna is het kabinet onmiddellijk gestart met het uitwerken van een dergelijk besluit en het in kaart brengen van de gevolgen. Op de persconferentie van 3 november jl. is vervolgens door het kabinet aangekondigd dat reizen naar het buitenland tot medio januari worden ontraden, tenzij strikt noodzakelijk. Ook het boeken van reizen wordt gedurende deze periode afgeraden. Voor meer informatie hieromtrent verwijst het kabinet u naar paragraaf 15 van de Kamerbrief van 18 november jl.⁶ Zoals ook gemeld in paragraaf 16 van

⁵ Kamerstuk 25 295, nr. 659.

⁶ Kamerstuk 25 295, nr. 713.

de stand van zaken COVID-19 Kamerbrief van 9 december jl.⁷ zal het kabinet op basis van de besmettingscijfers in Nederland en het buitenland opnieuw kijken naar wat er mogelijk is voor de periode na 15 januari.

De leden van de PvdD-fractie vragen waarom het Ministerie van VWS pas eind oktober advies heeft gevraagd aan het OMT over buitenlandse reizen, toen de herfstvakantie al in volle gang was.

Het OMT is gevraagd te adviseren over buitenlandse reizen in de winterperiode, niet over de herfstvakantie. Hierbij wil het kabinet zich voorbereiden op de risico's van import (en export) van COVID-19 in de wintermaanden. Zoals ook gemeld in paragraaf 16 van de stand van zaken COVID-19 Kamerbrief van 9 december jl.⁸ zal het kabinet op basis van de besmettingscijfers in Nederland en het buitenland opnieuw kijken naar wat er mogelijk is voor de periode na 15 januari.

Ook merken de leden van de PvdD-fractie op dat de heer Van Dissel tijdens de technische briefing van 28 oktober heeft bevestigd dat er in het OMT al in een eerder stadium is gesproken over het risico van buitenlandse reizen. Heeft het OMT het kabinet daar toen over geïnformeerd en, zo ja, welke actie heeft het kabinet ondernomen?

In het 73e OMT-advies, deel 2 (29 juli jl.) is het OMT ook ingegaan op buitenlandse reizen. Het OMT ging toen met name in op het quarantaine-beleid, de registratie van reizigers en het testbeleid. In navolging op het OMT-advies is toen op Schiphol onderzocht of het testen van asymptomatische reizigers bij aankomst in Nederland meerwaarde heeft. Ook is ingezet op meer communicatie om de naleving van quarantaine te vergroten. Daarnaast is voor in- en uitgaande reizigers per vliegtuig een gezondheidsverklaring verplicht. Vanaf eind juni levert het RIVM wekelijks een advies aan over de epidemiologische situatie in EU-lidstaten en tweewekelijks over landen buiten de EU. Deze adviezen worden meegenomen in de reisadviezen van het Ministerie van Buitenlandse Zaken.

De leden van de PvdD-fractie vragen of het kabinet het OMT om advies heeft gevraagd ten aanzien van de maatregelen onder buitenlandse reizen op de routekaart? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat adviseerde het OMT en heeft het kabinet die adviezen overgenomen?

Ja, dit is onderdeel van het 82e OMT advies van 27 oktober jl. Inmiddels is het kopje buitenlandse reizen, mede naar aanleiding van de motie van de leden Van Esch en Van Raan (Kamerstuk 25 295, nr. 645), ook toegevoegd aan de routekaart zoals aangegeven in de stand van zaken COVID-19 Kamerbrief van 27 oktober jl.⁹ Het OMT heeft in haar advies benoemd dat het lastig is om buitenlandse reizen met binnenlandse reizen te vergelijken omdat gegevens over vakanties in Nederland niet systematisch verzameld zijn. Het OMT geeft daarnaast aan dat buitenlandse reizen en vakanties een risico vormen voor import en verspreiding van COVID-19-infecties in Nederland. Dit hangt samen met het gedrag dat mensen op de vakantiebestemming (kunnen) vertonen en maatregelen die in sommige landen mogelijk minder streng zijn. Het kabinet heeft het advies van het OMT gevolgd en heeft een dringend advies afgegeven om tot half januari geen reizen naar het buitenland te maken of te boeken, tenzij strikt noodzakelijk.

⁷ Kamerstuk 25 295, nr. 771.

⁸ Idem.

⁹ Kamerstuk 25 295, nr. 659.

Reisadviezen

De leden van de VVD-fractie vragen hoe we consumenten meer bewust kunnen maken van de risico's van reizen naar oranje gebied.

Het kabinet maakt burgers op verschillende manier meer bewust over het reizen naar oranje gebieden. Sinds eind juli zien Nederlandse reizigers die terugkeren per auto uit gebieden met een oranje reisadvies matrixborden bij grensovergangen met de boodschap: «Kom je terug uit een oranje reisgebied? 10 dagen in quarantaine» en worden bij tankstations middels posters gewezen op dezelfde boodschap. Reizigers vanuit risicogebieden die naar Nederland vliegen krijgen een brief van VWS en flyer in het vliegtuig. Op vliegvelden en aan boord van de Flixbus, ferry en riviercruiseschepen hangen posters met de boodschap «Kom je terug uit een oranje reisgebied? 10 dagen in quarantaine», ook in het Engels. De automobilist met een abonnement op het navigatiesysteem Waze die naar een oranje reisgebied gaat, krijgt sinds 3 november voor of na de autorit via hun social media banners deze boodschap te zien: «Ga niet op vakantie naar het buitenland tenzij noodzakelijk». Sinds medio november loopt er een banneringscampagne gericht op oriënterende reizigers met de boodschap «Vakantieplannen? Reis niet en boek niet tot half januari». Ook de matrixborden op de snelwegen naar België en Duitsland zijn aangepast naar de nieuwe boodschap «Reis niet naar het buitenland tenzij noodzakelijk». Hier zijn ook tekstkarren geplaatst voor extra attendering. Uiteraard zijn ook alle teksten en vragen en antwoorden op rijksoverheid.nl op deze boodschap aangepast.

De leden van de VVD-fractie vragen ook welke rol verzekeraars kunnen spelen in het kenbaar maken van de beperkingen die gelden als het gaat om dekking van een reiziger die iets overkomt in een oranje gebied. Gaat de Minister de grootste reisverzekeraars hierop wijzen, zodat zij hun klanten voortaan beter zullen informeren?

Het Ministerie van IenW heeft met de branchevereniging, het Verbond van Verzekeraars, afspraken gemaakt over het goed informeren van reizigers, zoals verwijzingen op hun eigen website naar de website en reisadviezen van BZ. Ook is afgesproken dat zij actief aan hun leden (verzekeraars) vragen om de informatie met betrekking tot reizen naar gebieden met een oranje reisadvies bij klanten onder de aandacht te brengen. We zien dat verzekeraars daar ook gehoor aan hebben gegeven, bijvoorbeeld door te verwijzen naar de reisadviezen van BZ.

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat een sterker optreden nodig is om het reizen naar risicogebieden zo veel mogelijk in te perken. Zij zijn daarom benieuwd of de Minister en de betrokken ministeries al overwogen hebben om, wanneer dit nodig is, reisbeperkingen in te zetten naar landen in Europa waar aantoonbaar grote besmettingsrisico's zijn.

Het kabinet deelt de opvatting dat de verspreiding van het virus als gevolg van reizen zoveel moeilijk voorkomen moet worden. Het opleggen van reisbeperkingen is een vergaande maatregel die mogelijk ook consequenties zal hebben voor noodzakelijke reizen. Daarnaast wordt door het opleggen van reisbeperkingen het vrije verkeer van personen binnen de EU ernstig verstoord. Dit acht het kabinet niet wenselijk. Om reizen binnen Europa, en daarmee het risico op import van COVID-19, te beperken, roept het kabinet op om tot half januari geen reizen naar het buitenland te maken of te boeken, tenzij strikt noodzakelijk.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister heeft overwogen andere communicatiemiddelen in te zetten om het reizen naar risicoge-

bieden zo veel mogelijk te ontmoedigen, zoals bijvoorbeeld het doen van uitspraken bij persconferenties.

Op dit moment worden verschillende communicatiemiddelen ingezet om het reizen naar risicogebieden te ontmoedigen. Daarnaast is tijdens de persconferentie van 3 november jl. opgeroepen niet naar het buitenland te reizen en geen reizen te boeken tot half januari. Zie ook de antwoorden op de vraag van de VVD-fractie inzake het meer bewust maken van consumenten op de risico's van reizen op pagina 4.

De leden van de D66-fractie willen graag aandacht vragen voor het belang van duidelijke communicatie. Op de persconferentie van dinsdag 13 oktober jongstleden werd door premier Rutte op een vraag over de herfstvakantie aangegeven dat Nederlanders niet naar oranje gebieden moeten reizen. Op vrijdag 16 oktober gaf Minister Grapperhaus echter aan dat mensen in hun eigen omgeving moesten blijven. Veel Nederlanders wisten op dat moment niet meer waar ze aan toe waren, zowel ten aanzien van vakantie binnen Nederland als naar gebieden waarvoor geen negatief reisadvies geldt. Deelt de Minister met deze leden de analyse dat deze communicatie verwarring opriep? Ook vragen deze leden of zij ervoor wil zorgen dat de communicatie ten aanzien van reisadviezen glashelder is.

Het kabinet streeft te allen tijde naar heldere communicatie over de maatregelen. In dat licht heeft het kabinet op 3 november jl. in de persconferentie duidelijkheid gegeven met de oproep om tot half januari geen reizen naar het buitenland te maken of te boeken, tenzij strikt noodzakelijk. Voor de toekomst zal het kabinet steeds proberen zo duidelijk mogelijk te communiceren en de constatering van de leden daarbij betrekken.

De leden van de D66-fractie zijn positief over het feit dat reisadviezen beter worden afgestemd in Europees verband en er beter onderscheid gemaakt wordt tussen gebieden en eilanden, waardoor onder andere de Canarische Eilanden en de Griekse eilanden nu weer «geel» zijn geworden. Bij eilanden is het logisch onderscheid te maken, omdat er logischerwijs geen continue uitwisseling tussen eilanden en het vasteland is, zeker als een negatieve coronatest een voorwaarde is om überhaupt naar een eiland te reizen. Deze leden vragen welke verdere verbetering van de afstemming en informatie-uitwisseling tussen Europese landen te verwachten is, ook met het oog op te verwachten positieve ontwikkelingen van reisadviezen voor landen buiten Europa in het voorjaar van 2021.

De Europese samenwerking en coördinatie m.b.t. COVID-19-maatregelen die effect hebben op het vrije verkeer van personen is geïntensiveerd. Dit is mede naar aanleiding van recente gesprekken van Europese regeringsleiders en de in oktober aangenomen Raadsaanbeveling over een gecoördineerde aanpak van beperkingen van het vrije verkeer wegens de COVID-19-pandemie. Dit heeft geleid tot in ieder geval twee concrete ontwikkelingen. Ten eerste wordt er momenteel door de Commissie toegewerkt naar een Europees *Passenger Locator Form*, een (digitaal) formulier waarop de reiziger zijn naam, contact- en reisgegevens invult. Deze gegevens kunnen dan ingezet worden voor bijvoorbeeld bron- en contactonderzoek. De *Passenger Locator Form* is in eerste instantie gericht op de luchtvaart, maar wordt op termijn ook voor andere vervoersmodaliteiten uitgewerkt. De planning van de Europese Commissie is in december ervaring op te doen in de luchtvaartsector. Een tweede concrete ontwikkeling ziet op testen en het erkennen van testen. Op 28 oktober heeft de Commissie, als antwoord op tweede golf

die de EU treft, een pakket van aanvullende maatregelen gepresenteerd. Het pakket bestaat onder andere uit aanbevelingen inzake COVID-19-teststrategieën. Hierin geeft de Commissie aan dat er momenteel onderzocht wordt of en hoe het mogelijk is sneltesten op EU-niveau te valideren. Dit moet wederzijdse erkenning van testen mogelijk maken. De kabinetsappreciatie van dit maatregelenpakket is 16 november jl. met uw Kamer gedeeld.¹⁰ Voorts heeft de Commissie op 18 november jl. een aanbeveling gepubliceerd inzake het gebruik van sneltesten. Dit moet volgens de Commissie tot meer coördinatie leiden. Uw Kamer wordt verder geïnformeerd middels een BNC-fiche.

De leden van de GroenLinks-fractie maken zich grote zorgen over het risico van het verder en telkens opnieuw verspreiden van corona via het internationale reizen. Met Schiphol als internationale hub zijn we extra kwetsbaar voor herintroductie van het virus op het moment dat de tweede golf in Nederland weer onder controle is. In de zomermaanden hebben we gezien hoe dit mis is gegaan. Terugkerende reizigers lijken een groot aandeel te hebben gehad in het opnieuw opblaaien van de besmettingen. Naast de specifieke risico's van een vervoersmodaliteit, zoals het urenlang opeengepakt zitten in een vliegtuig, lange rijen in een vertrekhal of bij een bus- of treinreis in een volle coupé, is het de uitwisseling van mensen, het contact tussen grote delen van de wereld, die bijdraagt aan de verspreiding. Deze leden vragen het kabinet om een integrale aanpak om de risico's van coronaverspreiding via internationale reizen te beperken. Kan het kabinet een dergelijke aanpak voor het einde van het jaar met de Kamer delen?

In het internationaal reisverkeer staat de veiligheid en gezondheid van zowel de reiziger als medewerker voorop. Het kabinet zet momenteel in op drie manieren om de spreiding van het virus in relatie tot reizen en reizigers zo veel mogelijk te mitigeren: 1. het naleven van de thuisquarantaine, 2. het verplichten van negatieve testuitslag en -verklaring aan derdelanders, en 3. het testen van inkomende reizigers uit hoogrisicogebieden.

Ten aanzien van de naleving van de thuisquarantaine, heeft het OMT aangegeven dat infectierisico's van internationale reizen ook samenhangen met risicogedrag op de plaats van bestemming en het onvolgende naleven van de quarantaine na (terug)komst uit een risicogebied. Om volgende golven te voorkomen, moet de groep reizigers zich meer aan de thuisquarantaine houden. Er wordt daarom een digitaal formulier ontwikkeld gericht op mensen die (noodzakelijke) reizen maken naar een risicogebied (rood of oranje). Doel is het verbeteren van de naleving van de thuisquarantaine. Voor meer informatie hierover verwijzen wij u graag naar paragraaf 16 van de stand van zaken COVID-19 Kamerbrief van 9 december jl.¹¹.

Met betrekking tot het verplichten van een negatieve testuitslag en -verklaring heeft de Minister van VWS in de Kamerbrief aangegeven dat vanaf 15 december een negatieve testuitslag verplicht is voor reizigers uit een land dat niet op de lijst van veilige landen van de EU staan en die ook uitgezonderd zijn op het EU-inreisverbod voor Nederland. Dit geldt voor reizigers die per vliegtuig of schip van buiten de EU/Schengen naar Nederland reizen. Deze maatregel geldt niet voor Nederlanders of andere EU-burgers die uit deze gebieden terugkeren.

¹⁰ Kamerstukken 25 295 en 22 112, nr. 2979.

¹¹ Kamerstuk 25 295, nr. 771.

Over het testen van inkomende reizigers uit hoogrisicogebieden heeft de Minister van VWS in zijn stand van zaken COVID-19 Kamerbrief van 9 december jl.¹² u geïnformeerd (paragraaf 6, pagina 21). Daarin staat dat het kabinet het LCT om advies heeft gevraagd of het mogelijk is om inkomende reizigers uit hoogrisicogebieden per 15 januari 2021 op dag 5 na aankomst in Nederland te laten testen, zodat hun quarantaine bij een negatieve test kan worden beëindigd. Het LCT heeft positief geadviseerd en geeft aan dat de testcapaciteit toereikend zal zijn om dit beleid medio januari aan te passen. Tevens heeft GGD-GHOR Nederland aangegeven dat ook dit wat betreft de uitvoering haalbaar is. Er moet hier wel een belangrijke kanttekening bij gemaakt worden. Wanneer de doorlooptijden te hoog oplopen van die groepen in de samenleving die volgens het OMT belangrijker zijn om te testen vanwege het tegengaan van het virus (mensen met klachten, zorgmedewerkers etc.), dan moeten de nieuwe groepen die toegevoegd zijn aan het testbeleid tijdelijk worden afgeschaald. Dit geldt voor reizigers en voor mensen die nu getest kunnen worden als nauw contact uit het BCO en de CoronaMelder. Kortom, als blijkt dat deze weken door het toevoegen mensen zonder klachten uit BCO en de CoronaMelder de testvraag enorm stijgt en de doorlooptijden daardoor te ver oplopen, dan kunnen reizigers nog niet worden getest op 15 januari. Een bijkomende overweging zal zijn dat de GGD'en momenteel ook zijn gevraagd hun capaciteit in te zetten voor de uitvoering van vaccinaties, en deze belangrijke maatschappelijke opgaven niet ten koste van elkaar mogen gaan.

Vooruitlopend en in aanvulling op deze maatregelen hebben wij toegezegd om met luchtvaartmaatschappijen te overleggen of zij de negatieve testverklaring op (een deel van hun) vluchten in willen voeren voor inwoners van de EU die noodzakelijke reizen maken van en naar hoogrisicogebieden. Wij zijn met de luchtvaartsector in overleg getreden over de vormgeving hiervan. Zoals ook door ons aangegeven in de Kamerbrief inzake de vormgeving van de proef met een travel corridor tussen Atlanta en Schiphol van 4 december jl. hebben we met de luchtvaartmaatschappijen afgesproken om een proef te doen. Deze proef start 15 december, duurt drie weken en geldt voor noodzakelijke reizen. Het doel van deze corridor is om de risico's die gepaard gaan met reizen naar hoogrisicogebieden te beperken en ervaring op te doen met nieuw testbeleid en om te kijken of de quarantaine beter wordt nageleefd. De corridor vormt geen versoepeling van de reisrestricties. Het reisadvies en het inreisverbod blijven onverminderd gelden. Het gaat om het reguleren en testen van groepen die al uitgezonderd waren. Voor meer informatie hierover verwijzen wij u graag naar de Kamerbrief van 4 december jl.

De leden van de SP-fractie vragen of de Minister kan aangeven aan welke maatregelen zij denkt nu het OMT een negatief reisadvies adviseert voor de kerstvakantie en de Minister-President in zijn persmoment op 27 oktober 2020 heeft aangegeven hiermee aan de slag te gaan.

Op dit moment geldt het dringende advies om tot half januari geen reizen naar het buitenland te maken of te boeken, tenzij strikt noodzakelijk. Dit is een ingrijpende maar noodzakelijke maatregel die het kabinet heeft genomen in het licht van de huidige epidemiologische situatie.

Buitenlandse reizen

De leden van de PvdD-fractie vragen of met voldoende zekerheid uitgesloten kan worden dat buitenlandse reizen in het algemeen geen groot risico vormen voor de verspreiding van het virus.

¹² Idem.

Elke reisbeweging vormt een risico voor verspreiding van het COVID-19 virus. Dit geldt voor zowel binnen- als buitenlandse reizen. Op dit moment geldt dan ook het dringend advies om tot half januari geen reizen naar het buitenland te maken of te boeken, tenzij strikt noodzakelijk.

De leden van de PvdD-fractie merken op dat uit onderzoek van het RIVM blijkt dat de bron van 7% van de positief geteste personen in de periode juli tot begin september een introductie van het virus uit het buitenland betrof. Hoe verhoudt dit percentage zich tot het aantal positief geteste personen met een als bron de horeca? Kan het kabinet dit duiden?

Over de periode juli-begin september was het aandeel positief geteste personen waarbij een reis, vakantie of vlucht de mogelijke setting van besmetting was ongeveer twee keer zo hoog (8,3%) als het aandeel waarbij de horeca werd geregistreerd als mogelijke setting van besmetting (4,3%).¹³ Na de zomerperiode is het aandeel settings door reis, vakantie of vlucht gedaald (3,0%), en is de horeca vaker dan een reis aangegeven als mogelijke setting van besmetting (3,8%).¹⁴ Dit is in overeenstemming met het beeld dat er in de zomerperiode – toen er meer gereisd werd naar het buitenland – meer introductie van het virus was uit het buitenland dan nu het geval is.

Inreismaatregelen

De leden van de CDA-fractie vragen hoe omgegaan zal worden met internationaal vakantievervoer rond de kerstdagen. Hoe worden terugkerende vakantiegangers gecontroleerd, zo vragen zij, zeker nu de situatie in een (vakantie)land of -gebied snel kan veranderen. Deze leden vragen of en hoe een sluitend controlesysteem kan worden gerealiseerd.

Het kabinet heeft op 3 november jl. de oproep gedaan om tot half januari geen reizen naar het buitenland te maken of te boeken, tenzij strikt noodzakelijk. Vakanties zijn niet-noodzakelijke reizen. Voor iedereen geldt de dringende oproep om thuis te blijven bij klachten, zich te laten testen en niet te reizen. Voor in- en uitgaande reizigers per vliegtuig is een gezondheidsverklaring verplicht. Zij mogen niet vliegen indien zij verklaren klachten te hebben passend bij COVID-19. Zie ook de reactie op de vraag van de GroenLinks-fractie op pagina's 7 en 8 voor meer informatie over het verplichten van negatieve testuitslag en -verklaring aan derdelanders en het testen van inkomende reizigers uit hoogrisicogebieden.

De leden van de VVD-fractie willen ook dat mensen die ons land inreizen een negatieve testuitslag kunnen overleggen, zoals ook andere landen soortgelijke eisen stellen aan inreizigers. Dit om zo verdere besmetting uit het buitenland te kunnen beperken. Hoe denkt de Minister hierover?
De leden van de D66-fractie waren dan ook verheugd te vernemen dat er plannen zijn om de motie van het lid Paternotte c.s. over het komen tot een dekkend testbeleid op luchthavens uit te voeren (Kamerstuk 25 295, nr. 569), zeker omdat deze leden van mening zijn dat een negatief testresultaat voorwaardelijk zou moeten worden gesteld aan het binnenreizen van Nederland vanuit een land waarvoor een negatief reisadvies

¹³ Weekrapportage 8 september epidemiologische situatie COVID-19 in Nederland: https://www.rivm.nl/sites/default/files/2020-09/COVID-19_WebSite_rapport_wekelijks_20200908_1159.pdf.

¹⁴ Weekrapportage 13 oktober epidemiologische situatie COVID-19 in Nederland: https://www.rivm.nl/sites/default/files/2020-10/COVID-19_WebSite_rapport_wekelijks_20201013_1159_0.pdf.

geldt. Deelt de Minister de mening van deze leden? Zo ja, is hij bereid zich hiervoor in te zetten met de betrokken ministeries? Zo nee, waarom niet? De leden van de CDA-fractie zien graag schematisch weergegeven wat de varianten en keuzemogelijkheden zijn ten aanzien van controle van COVID-19 bij de landsgrenzen. Graag zien zij daarbij in beeld gebracht wat de kosten van de varianten en keuzemogelijkheden zijn, wat de capaciteit is en wat het beslag is dat gelegd zou worden op COVID-19-controle bij onderwijs en zorg. Voorts verzoeken zij om daarbij niet alleen de luchtvaart, maar ook internationaal treinverkeer en -personenvervoer te betrekken.

In de toekomst wil het kabinet niet-noodzakelijke reizen over de grens weer mogelijk maken op een veilige manier voor alle vervoersmodaliteiten. Zie ook de reactie op de vraag van de GroenLinks-fractie op pagina's 7 en 8 voor meer informatie over het verplichten van negatieve testuitslag en -verklaring aan derdelanders en het testen van inkomende reizigers uit hoogrisicogebieden. Voorrang voor specifieke doelgroepen zoals onderwijs- en zorgmedewerkers komt naar verwachting niet in het geding bij toevoeging van meer doelgroepen aan het testbeleid.

Andere entrypoints

De leden van de VVD-fractie vragen of er bij het stellen van inreismaatregelen ook gekeken wordt naar andere grensovergangen, dan wel aankomstpunten van internationaal vervoer in Nederland, zoals Rotterdam, Utrecht, Arnhem en Amsterdam Centraal voor internationaal treinverkeer of bijvoorbeeld de grensovergangen bij Hazeldonk, Zevenaar, Eijsden en Oldenzaal voor internationaal auto-, bus en vrachtverkeer.

Het kabinet is zich er terdege van bewust dat reizigers niet alleen met het vliegtuig Nederland inreizen. Daarom is er ook bijzondere aandacht voor de andere grensovergangen en aankomstpunten van internationaal vervoer in Nederland, zoals de voorbeelden die door de VVD-fractie worden genoemd. De specifieke eigenschappen van de luchtvaart hebben echter tot gevolg dat het vliegverkeer zich beter leent voor de invoering van inreismaatregelen. Luchthavens beschikken namelijk over een afgesloten omgeving achter de veiligheidscontrole waar reizigers alleen toegang hebben met een geldig vliegticket en op vertoon van geldige legitimatie. Trein- en wegverkeer hebben deze karakteristieken niet of nauwelijks, waarmee invoering van inreismaatregelen complex is. Het is op dit moment daarom opportuun om eerst maatregelen te treffen voor de lucht- en scheepvaart alvorens te kijken naar het trein- en wegverkeer. Dit is in lijn met het 85^e OMT-advies.

Reiscorridors

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het staat met het opzetten van veilige reiscorridors waarover deze leden eerder vragen stelden en de motie van het lid Remco Dijkstra c.s., die ging over meer maatwerk bij reisadviezen en kleurcodes per regio (Kamerstuk 25 295, nr. 572). Andere landen zijn druk met reiscorridors om de economie nog een beetje te redden. Zijn er resultaten van bekend; wat kan en wat nog niet?

Op dit moment geldt het advies om tot half januari geen reizen naar het buitenland te maken of te boeken, tenzij strikt noodzakelijk. Over de reiscorridors, waar de VVD-fractie eerder vragen over had gesteld, verwijzen wij u graag de Kamerbrief inzake de vormgeving van de proef met een travel corridor tussen Atlanta en Schiphol van 4 december jl. Ten aanzien van de reisadviezen is in Europees verband een Raadsaanbeveling vastgesteld waarin ook is ingegaan op coördinatie van de reisad-

viezen. Het ECDC stelt wekelijks een kaart op van de epidemiologische situatie in Europa. Nederland betreft deze informatie bij het vaststellen van de nationale reisadviezen, waarbij ruimte bestaat voor afwijkingen als daar aanleiding toe is.

Deelt de Minister de mening van de leden van de D66-fractie dat alvast moet worden gewerkt aan het realiseren van air corridors? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kan de Minister toezeggen dat hij gaat werken aan een routekaart naar een situatie vanaf het voorjaar van 2021 waarin een bewijs van vaccinatie of testen op het vliegveld een voorwaarde is voor het kunnen instappen bij vliegtuigen?

Het kabinet is met de leden van mening dat het van belang is na te denken over de vormgeving van internationale reizen in de komende periode. Zoals ook aangegeven in de beantwoording van de CDA-fractie op pagina 10 wil het kabinet in de toekomst niet-noodzakelijke reizen op een veilige manier weer mogelijk maken over de grens voor alle vervoersmodality-ten. Ook verwijzen wij u graag naar de reactie op de vraag van de GroenLinks-fractie op pagina's 7 en 8 voor meer informatie over het verplichten van negatieve testuitslag en -verklaring aan derdelanders, het testen van inkomende reizigers uit hoogrisicogebieden en de proef met een travel corridor tussen Atlanta en Schiphol.

Teststraat Schiphol

Aangezien het reizen naar risicogebieden in veel gevallen een eigen keuze is, vinden de leden van de D66-fractie dat reizigers hierin ook zelf een deel van de kosten zouden moeten dragen. Vanaf 1 april 2021 kunnen luchthavengelden op Schiphol, Rotterdam en Eindhoven Airport worden aangepast. Kan hiervoor een aparte tranche voor de kosten van coronatests voor worden ingebouwd, dan wel verwerkt in de securitygelden- en heffingencomponent van de luchthavengelden? En kan dit ook gedifferentieerd naar bestemming? Zo nee, zijn er andere manieren om de kosten voor het testen gedeeltelijk door te berekenen aan reizigers, ook als een extra ontmoediging om naar risicogebieden af te reizen?

Het vaststellen van de luchthavengelden is een bevoegdheid van de Schiphol Group (hieronder vallen ook Rotterdam-The Hague Airport en Eindhoven Airport). De rijksoverheid speelt hierbij geen rol.

De leden van de VVD-fractie zijn verheugd te lezen dat er spoedig een grote teststraat op Schiphol opgezet gaat worden. Deze leden vernemen graag wanneer deze actief is. Hoe lang is het bestaan van deze teststraat op Schiphol gegarandeerd?

Deze is begin december geopend. De XL-teststraat die op Schiphol is gekomen is bedoeld voor alle burgers met klachten. Inkomende en uitgaande vliegtuigpassagiers vallen niet onder die doelgroep. Alle XL- en L-teststraten worden nu geplaatst voor een periode van zes maanden met mogelijkheden tot verlenging.

De leden van de SP-fractie willen ook weten of er plannen zijn om teststraten in te richten op andere regionale luchthavens, internationale spoorknooppunten als Amsterdam CS en Rotterdam CS en tankstations dichtbij grensovergangen.

Op dit moment zijn er XL- en L-teststraten op Schiphol, Rotterdam-The Hague Airport en Utrecht Jaarbeurs ingericht. Verder wordt verkend door de Minister van VWS of ook op andere frequent bezochte plekken,

bijvoorbeeld stations, testlocaties ingericht kunnen worden die bijdragen aan een fijnmazige testinfrastructuur.

De leden van de VVD-fractie vragen hoeveel reizigers dagelijks van de teststraat op Schiphol gebruik kunnen maken.

De leden van de D66-fractie vragen de Minister bovendien zijn overwegingen te delen om de teststraat weer te openen. De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat in de huidige plannen voor de teststraat, deze alleen voor vertrekkende reizigers beschikbaar zal zijn. Kan de Minister aangeven of het klopt dat er weer een teststraat wordt ingericht op Schiphol? Klopt het dat deze alleen beschikbaar is voor vertrekkende reizigers, en waarom is deze keuze gemaakt?

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister kan toezeggen dat de teststraat, als deze wordt geopend, ook voor terugkerende reizigers zal worden geopend.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen op welke manier de Minister nu het testen op Schiphol wil gaan faciliteren, zowel voor reizigers als voor medewerkers.

De leden van de SP-fractie vragen of de Minister kan bevestigen en toelichten wat de testcapaciteit zal zijn in de Schipholteststraat, welke passagiers er getest zullen worden en of een verplichte test voor passagiers uit codeoranjegebieden deel uit zal maken van het testbeleid op Schiphol?

De XL-teststraat die op Schiphol is gekomen is bedoeld voor alle mensen met klachten. Inkomende en uitgaande vliegtuigpassagiers vallen niet onder die doelgroep. Zie ook de reactie op de vraag van de GroenLinks-fractie op pagina's 7 en 8 voor meer informatie over het verplichten van negatieve testuitslag en -verklaring aan derdelanders en het testen van inkomende reizigers uit hoogerisicogebieden.

De leden van de VVD-fractie vragen of het klopt dat de sneltesten die op Schiphol gebruikt gaan worden kunnen leiden tot een uitslag binnen een kwartier.

Op de XL-locatie zal een combinatie van testmethoden gebruikt worden. Het gaat in eerste instantie om de reguliere PCR- en antigeensneltesten, later mogelijk aangevuld met andere sneltesten zoals de LAMP- en ademtest.

Voor de antigeensneltesten geldt dat de analysetijd 15 minuten is. Daarbij merkt het kabinet wel op dat deze antigeensneltesten nog niet gevalideerd zijn voor gebruik bij mensen zonder klachten. Het is dus ook nog niet duidelijk of deze testen betrouwbaar ingezet kunnen worden bij reizigers.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister kan toezeggen dat als er op dit moment nog geen plannen zijn voor het realiseren van een dekkend testbeleid op de Nederlandse luchthavens, hij hiertoe zal komen, eventueel door het inzetten van commerciële (snel)testen? Zo nee, waarom niet?

Momenteel zijn er nog geen sneltesten gevalideerd voor gebruik bij doelgroepen zonder klachten. Door het kabinet zal gezien moeten worden welk type test het beste kan worden ingezet.

De leden van de VVD-fractie vragen welk dwingend advies geldt voor Nederlanders die op de luchthaven positief testen? De leden van de VVD-fractie vragen wat we doen met buitenlanders die na aankomst positief testen?

Voor positief geteste reizigers geldt hetzelfde als voor alle andere mensen die positief testen, namelijk dat zij in isolatie dienen te gaan.

De leden van de D66-fractie zijn benieuwd op wie de kosten van de testen zullen worden verhaald. Aangezien het reizen naar risicogebieden in veel gevallen een eigen keuze is, vinden deze leden dat reizigers hierin ook zelf een deel van de kosten zouden moeten dragen.

Personen die naar risicogebieden willen reizen, en daar een negatieve test en/of testverklaring voor moeten overleggen kunnen deze bij een commerciële testorganisatie halen. Dit is conform de werkwijze voor reizigersvaccinaties. De kosten komen voor rekening van de aanvrager.

De leden van de D66-fractie vonden het bijzonder dat in de beantwoording van de vragen nogmaals werd gesteld dat in Duitsland gratis tests voor terugkerende reizigers uit risicogebieden zijn afgeschaft, terwijl op dag twee van de Algemene Politieke Beschouwingen eenzelfde opmerking al was ontkracht door onderzoek van het NRC. Kan de Minister delen waarom hij er desondanks voor heeft gekozen deze stelling in de beantwoording in te nemen?

Op het moment van beantwoording van de vragen was het zo dat Duitsland de beleidswijziging zou invoeren waarbij gratis tests voor terugkerende reizigers uit risicogebieden werden afgeschaft. Dit als onderdeel van een bredere herziening van het test- en quarantainebeleid. Echter, vlak na dat moment bleek dat invoering vertraagd werd vanwege noodzakelijk overleg tussen de federale overheid en de Duitse deelstaten. Dit heeft de beantwoording ongelukkigerwijs gekruist.

De leden van de D66-fractie hebben een nieuwe set schriftelijke vragen ingediend met betrekking tot de teststraat (Kamerstuk 2020Z19315). Zij zijn benieuwd wanneer zij hier de beantwoording van kunnen verwachten. De leden van de GroenLinks-fractie willen graag duidelijkheid over de proef op Schiphol. Wat was de proefopzet?

De antwoorden op de Kamervragen zijn op 9 december naar uw Kamer verstuurd.¹⁵

De leden van de GroenLinks-fractie vragen wanneer de Minister wist dat de teststraat op Schiphol slechts een proef was?

Zie hiervoor de Kamerbrief van 6 augustus jl.¹⁶ en de beantwoording van de Kamervragen van de leden Diertens en Paternotte over het anticiperen op de testcapaciteit in Nederland van 14 oktober jl.¹⁷

De leden van de D66-fractie waren ontstemd bij kennisname van de brief van de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (Kamerstuk 25 295, nr. 656) en de beantwoording op de schriftelijke vragen van de leden Paternotte en Diertens over het sluiten van de teststraat op Schiphol (Kamerstuk 2020Z16439). Deze leden bespeurden in de beantwoording van de schriftelijke vragen namelijk nog steeds een licht sceptische toon van het ministerie met betrekking tot het nut van het testen van inkomende reizigers. Dit zou volgens het ministerie namelijk «minder efficiënt» zijn dan het testen bij gewone teststraten, omdat het vindpercentage lager lag dan bij die teststraten. Deze conclusie vinden deze leden behoorlijk overhaast, vooral omdat er in de zeer korte periode dat getest

¹⁵ Aangangsel Handelingen II 2020/21, nr. 1042.

¹⁶ Kamerstuk 25 295, nr. 469.

¹⁷ Aangangsel Handelingen II 2020/21, nr. 464.

werd op Schiphol met een teststraat die maar beperkte openingstijden had, maar liefst 325 mensen positief zijn getest. Dit terwijl de teststraat voornamelijk was bedoeld voor mensen zonder klachten. Erkent de Minister dat deze conclusie overhaast is? Zo nee, waarom niet? Kan de Minister bovendien aangeven hoe de uitspraak dat moet worden geconcludeerd dat het testen van terugkerende reizigers «inefficiënt» is, in contrast staat met de uitspraak van het OMT dat buitenlandse reizen en vakanties een risico vormen voor de import en verspreiding van het virus in Nederland en de uitspraken van OMT-voorzitter Van Dissel, die stelt dat terugkerende reizigers waarschijnlijk hebben bijgedragen aan het ontstaan van de tweede golf? De leden van de GroenLinks-fractie vragen daarnaast het volgende: als de oude opzet, waarbij slechts gedurende een aantal uren en slechts passagiers op risicovluchten werden getest, onvoldoende efficiënt was als opsporingsmiddel, dan is het veel grootschaliger en nog willekeuriger testen toch nog inefficiënter, als we dezelfde eisen aan efficiëntie stellen? Of is de nieuwe opzet voor de teststraat niet bedoeld om besmetting op te sporen maar de drempel voor internationale vliegreizen te laten verminderen?

Door de toegenomen druk op de testcapaciteit heeft de Minister van VWS op 11 september jl. besloten om het testen van mensen zonder klachten tijdelijk te stoppen, waaronder bij reizigers op Schiphol.¹⁸ Op basis van de beperkte gegevens uit de periode dat de teststraat op Schiphol geopend was, konden geen uitgebreide vergelijkingen gemaakt worden. Het vindpercentage van de teststraat op Schiphol kon slechts vergeleken worden met dat in de gewone teststraten, en dat lag lager. Voor reizigers op Schiphol lag dit in die periode op 1,7% en in de GGD-teststraten voor diezelfde periode lag dat rond de 3%. Er is niet geconcludeerd dat het testen op Schiphol inefficiënt is, alleen dat het in vergelijking met de overige teststraten het vindpercentage lager lag in de periode dat de teststraat op Schiphol open was en dus minder efficiënt was.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of het klopt dat gegeven het feit dat het om het testen van asymptomatische passagiers ging, het percentage positieve tests juist relatief hoog lag. Wat is hier de verklaring voor?

Deze conclusie is niet zo te trekken. Er was geen informatie beschikbaar over de af- of aanwezigheid van klachten.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister kan bevestigen dat in Duitsland, waar in augustus al werd gekeken naar het nut van testen bij de grens, in sommige weken juist een hoger vindpercentage werd gevonden bij deze teststraten dan bij andere teststraten in het land.

Volgens de gegevens die de Minister van VWS tot zijn beschikking heeft gekregen is dat juist. In de zomerperiode bleek grofweg 2% van de tests van de terugkeerders uit risicogebieden positief, tegenover een landelijk gemiddelde van 1% in Duitsland.

De leden van de GroenLinks-fractie wijzen hierbij op het grote verschil tussen de opvattingen van de directeur van Schiphol, die eerder stelde dat met meer tests quarantaine voor vliegtuigpassagiers kan worden voorkomen, en het OMT, dat gisteren liet weten dat sneltesten geen invloed hebben op de duur van de quarantaine. Kan de Minister reageren op deze discrepantie en hier uitsluitsel over geven?

¹⁸ Kamerstuk 25 295, nr. 537.

Sneltesten zijn op dit moment niet gevalideerd voor het testen van mensen zonder klachten en kunnen hiervoor dus niet ingezet worden. Het OMT heeft in hun 85° advies aangegeven dat ze het mede gezien de huidige testcapaciteit verantwoord vinden om een PCR-test aan te bieden op de vijfde dag na het laatst mogelijke blootstellingsmoment. Een negatief geteste persoon kan dan op dag 5 uit quarantaine, mits deze persoon alert blijft op het ontstaan van klachten en zich direct opnieuw laat testen als zich dat voordoet.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister de mening deelt dat testen misschien niet de quarantainemaatregel moet vervangen, maar in elk geval moet complementeren?

Vanaf 1 december kunnen mensen *zonder* klachten, die naar voren komen als nauwe contacten via bron- en contactonderzoek (BCO) en/of de CoronaMelder-app, getest worden. Op basis van het 85° OMT-advies van 9 november jl. kunnen deze mensen zich op dag 5 na het laatste blootstellingsmoment laten testen. Bij een negatieve uitslag en zonder klachten kunnen zij vervolgens uit quarantaine als er geen andere redenen zijn om in quarantaine te blijven, mits deze persoon alert blijft op klachten (en zich als die zich voordoen laat testen). Zie ook de reactie op de vraag van de GroenLinks-fractie op pagina's 7 en 8 voor meer informatie over het testen van inkomende reizigers uit hoogrisicogebieden.

Best practices op luchthavens in het buitenland

De leden van de D66-fractie zijn nog benieuwd naar de uitvoering van de motie van het lid Paternotte c.s. over leren van de best practices in het buitenland (Kamerstuk 25 295, nr. 571). Wanneer kunnen deze leden een overzicht, inclusief een analyse, van de Minister verwachten met de best practices welke kunnen worden toegepast in Nederland en op welke manier?

Het kabinet heeft in lijn met de motie een inventarisatie gedaan naar best practices op verschillende luchthavens en maatschappijen ten aanzien van het detecteren van besmette reizigers. Daaruit blijkt dat ook in andere landen ontwikkelingen met betrekking tot het testbeleid zich snel op kunnen volgen. Dat maakt een inventarisatie zoals deze altijd een momentopname in de context van het specifieke land of werelddeel. Afhankelijk van de besmettingsgraad wordt beleid (tijdelijk) aangepast, en innovaties in testmethoden komen langzaam in gebruik. Er is nog geen één beproefd recept wat zich voor een langere tijd heeft bewezen en door alle landen is ingevoerd. Wel kan gesteld worden dat momenteel de gemene deler het volgende is: verzoek (in sommige landen een plicht) aan inkomende reizigers voor een negatieve testverklaring met negatieve testuitslag van tussen de 48 en 72 uur voor aankomst, eventueel in combinatie met een quarantainemaatregel bij aankomst.

Zo blijkt dat in Oostenrijk inkomende reizigers uit hoogrisicogebieden een verplichte test moeten doen (binnen 72 uur), aangevuld met 10 dagen thuisquarantaine, en optioneel een tweede test op dag 5 om de quarantaine te verkorten bij een negatieve uitslag. Frankrijk vraagt ook een negatieve testuitslag niet ouder dan 72 uur met een advies om in quarantaine te gaan (geen verplichting). Italië hanteert temperatuurmetingen voor alle inkomende en uitgaande reizigers op luchthavens en treinstations. Reizigers moeten een negatieve testuitslag tonen die niet ouder dan 72 uur is of bij aankomst op de luchthaven (vóór 18 uur) dan wel binnen 48 uur na aankomst bij de lokale GGD een test afnemen, welke gevolgd wordt door twee weken quarantaineplicht op aanwijzen van de lokale GGD. Duitsland heeft recent het beleid gewijzigd naar een

quarantaineverplichting van 10 dagen met op de vijfde quarantainedag een PCR-test. Bij een negatieve uitslag kan de quarantaine eindigen. Het testen voor of direct na binnenkomst is daarmee komen te vervallen. Er zijn ook landen zoals Zwitserland en Ierland waar reizigers niet worden getest en ook geen testverklaring wordt gevraagd. In Zwitserland geldt wel een meldplicht en iedereen afkomstig uit een hoogrisicoland moet verplicht 10 dagen in quarantaine. In Ierland geldt een dringend verzoek tot «zelfbeperking» in de accommodatie voor 14 dagen.

Maatregelen in andere landen worden uiteraard door het kabinet gevolgd en gewogen. Ook het OMT betreft in haar adviezen internationaal onderzoek waar dat relevant en van waarde is. Doel is het beperken van het risico dat besmette mensen uit hoogrisicogebieden naar Nederland reizen en in Nederland het virus verder verspreiden. Zie ook de reactie op de vraag van de GroenLinks-fractie op pagina's 7 en 8 voor meer informatie over het verplichten van negatieve testuitslag en -verklaring aan derdelanders en het testen van inkomende reizigers uit hoogrisicogebieden.

Met bovenstaande reactie beschouwt de Minister van VWS de motie van het lid Paternotte c.s. over leren van de best practices in het buitenland als afgedaan.

Naleving van voorschriften

De leden van de SP-fractie vragen de Minister om glashelder te zijn en zowel Schiphol als andere bedrijven die opereren op Schiphol, op te roepen zich aan de coronamaatregelen en RIVM-voorschriften te houden en werknemers niet onder druk te zetten om toch te komen werken als zij klachten hebben.

Het kabinet vindt het van belang dat werkenden in Nederland onder veilige en gezonde omstandigheden hun werk kunnen doen. Het kabinet blijft daar ook steeds op aandringen. Echter, de verantwoordelijkheid voor goede arbeidsomstandigheden ligt primair bij de bedrijven die het personeel in dienst hebben. Dit geldt voor alle werkgevers die op Schiphol actief zijn. Werknemers kunnen individueel of via een vakbond of ondernemingsraad melding doen van eventuele mistanden, zoals hoge werkdruk maar ook verplicht doorwerken met klachten. Op basis van dergelijke meldingen of vanuit haar risicoanalyse doet de Inspectie SZW onderzoek.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister kan reflecteren op de conclusie van het gedragsonderzoek van het RIVM dat zeven op de tien reizigers zich niet houden aan de quarantainemaatregel bij terugkomst uit een risicogebied. Wat zegt dat volgens de Minister over het belang van een teststraat op Schiphol?

Nu blijkt uit gedragsonderzoek van het RIVM en de GGD's dat driekwart van de reizigers naar risicogebied bij terugkomst niet in quarantaine is gegaan of gebleven. De leden van de PvdD-fractie vinden al deze gegevens zeer zorgwekkend, zeker omdat deze mensen geen 1,5 meter afstand houden in het vliegtuig en niet worden getest bij aankomst. Kan de Minister hierop reflecteren? Is een enorm risico over het hoofd gezien? Ook de leden van de GroenLinks-fractie zijn ook benieuwd naar de (beleids)reactie van de Minister op het nieuws dat tot wel 73% van de terugkerende reizigers uit oranje gebied zich niet aan de quarantaineregels houdt.

Quarantaine is cruciaal in het doorbreken van de keten van besmettingen en daarmee een essentieel onderdeel van de huidige aanpak van

bestrijding. Door de contactmomenten te voorkomen en te beperken wordt ook virusoverdracht voorkomen en beperkt. De conclusie van het gedragsonderzoek van het RIVM is daarom een motivatie die het kabinet extra sterkt in de inzet op naleving. Zie ook de reactie op de vraag van de GroenLinks-fractie op pagina's 7 en 8 voor meer informatie over het verplichten van negatieve testuitslag en -verklaring aan derdelanders en het testen van inkomende reizigers uit hoogrisicogebieden.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of nu blijkt dat de eigen verantwoordelijkheid tot vrijwillige quarantaine totaal niet werkt, dit moet leiden tot een andere aanpak. Moet dan niet de keuze gemaakt worden tussen aanmerkelijk minder reizen of aanmerkelijk meer handhaving? Deze leden zijn benieuwd naar de keuze van het kabinet.

Mensen hebben verschillende motivaties bij het al dan niet naleven van de quarantainemaatregel. Daarom vindt het kabinet het noodzakelijk om verschillende middelen in te zetten die mensen stimuleren om zich wel aan de quarantainemaatregel te houden. Handhaving en het dringende advies om minder te reizen zijn al onderdeel van onze aanpak. Ook is er wordt hard gewerkt aan diverse vormen van ondersteuning bijvoorbeeld in de vorm van de quarantainegids en de mogelijkheid van een quarantainecoach. Verder zet het kabinet zich in voor het uitwisselen van lokale best practices en het ondersteunen van mensen in quarantaine bij praktische dilemma's zoals boodschappen doen en huisdieren uitlaten.

De leden van de D66-fractie vragen of er mogelijkheden zijn om beter op de quarantainemaatregel te handhaven. Zo ja, welke?

Het kabinet richt zich eerst op een aanpak om de personen te ondersteunen die bereidwillig zijn maar hindernissen ervaren in het opvolgen van de quarantainemaatregel. Aan de personen die ondanks deze inzet weigeren in quarantaine te gaan, kan een verplichte quarantainebeschikking worden opgelegd. Er is dan geen sprake van een boete, maar iemand kan wel strafrechtelijk worden vervolgd. Deze optie is een ultimatum remedium en daarom is het kabinet aan het onderzoeken of er bestuursrechtelijke handhaving, zoals een bestuurlijke boete, mogelijk is.

De leden van de SP-fractie vragen structureel aandacht voor de positie van werknemers op Schiphol. Uit onderzoek van vakbond FNV blijkt dat 70% van de ondervraagde beveiligers niet gelooft dat er onder de beveiligers maar 30 coronabesmettingen zijn geweest en dat zij andere ervaringen hebben. Ook stellen zij dat zij onder druk worden gezet door hun werkgevers om toch te komen werken als zij in afwachting zijn van het resultaat van een coronatest. Deze leden vragen of de Minister bekend is met dit onderzoek van de FNV en of zij hierop kan reageren. Erkent de Minister dat het risicovol is om te gaan werken, terwijl een werknemer in afwachting is van een testuitslag?

Het kabinet is bekend met het onderzoek van de FNV. Het is uiteraard niet de bedoeling dat medewerkers (verplicht worden om te) gaan werken als zij in afwachting zijn van een testuitslag. Het kabinet erkent daarmee dat dit risicovol is.

Bron- en contactonderzoek

De leden van de GroenLinks-fractie vragen op welke manier reizigers nu bereikt kunnen worden als blijkt dat medepassagiers besmet waren of de locatie van verblijf voorafgaande aan de reis een brandhaard was en wat de ervaringen hiermee zijn.

Als blijkt dat iemand aan boord heeft gezeten die op dat moment mogelijk besmettelijk was, wordt een vliegtuigcontactonderzoek (VCO) ingezet. GGD Kennemerland coördineert deze VCO's voor alle Nederlandse luchthavens. Bij een VCO worden bij de luchtvaartmaatschappij de passagierslijsten opgevraagd om contact op te kunnen nemen met de passagiers die in de buurt zaten van de besmettelijke passagier. Medereizigers in Nederland of personen die een verblijf gedeeld hebben worden meegenomen in het reguliere bron- en contactonderzoek van een GGD. Vanwege de hoge incidentie in de afgelopen periode is de uitvoering van het BCO aangepast. Het is mogelijk dat in sommige gevallen de bevestigde reiziger is gevraagd zelf zijn reisgenoten te informeren. GGD's zijn inmiddels op steeds meer plekken in staat weer volledig het BCO uit te voeren.

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de registratie van passagiers om het bron- en contactonderzoek te ondersteunen onderdeel is van de integrale aanpak van het kabinet om de risico's van coronaverspreiding via internationaal reizen te beteugelen. In België en veel andere landen gebeurt dit met een zogenaamd Passenger Locator Form. Op welke manier doet Nederland dit nu?

Indien blijkt dat een besmet persoon aan boord van een vliegtuig heeft gezeten kan de GGD contact opnemen met de luchtvaartmaatschappijen in het kader van het BCO. Vanwege het gesloten karakter van de luchtvaart en de bekendheid van welke passagiers aan boord zijn geweest, kan de luchtvaartsector bijdragen aan de snelheid van dit onderzoek. Daarnaast steunt het kabinet de Raadsaanbeveling inzake coördinatie van maatregelen, waarbij het wel van belang is dat er altijd ruimte en flexibiliteit bestaat voor nationale afwegingen. Bij het nader uitwerken van het Europese *Passenger Locator Form* zou dit moet gelden voor alle vervoersmodaliteiten en de impact op de vervoerders zo klein mogelijk moeten zijn.

Drukke luchthavens

De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat Schiphol ondanks de inspanningen in oktober ten minste één dag de drukste luchthaven van Europa was. Kan de Minister aangeven of deze constatering klopt en, indien dit zo is, of dit ook haar zorgen baart? Kan de Minister bovendien aangeven of zij de mening deelt van deze leden dat dit aanleiding zou bieden tot aanvullende actie?

In de periode van 10 tot en met 15 oktober jl. vonden er gemiddeld 635 vluchten per dag plaats van en naar Schiphol, al was hier wel sprake van een sterke fluctuatie. De drukste dag telde 718 vluchten en de rustigste dag 548 vluchten. Daar past de kanttekening bij dat in de aantallen ook vrachtluchten mee worden gerekend, die niet worden geraakt door de coronamaatregelen en reisadviezen. Aangezien Schiphol al jaren een van de grootste en drukste luchthavens van Europa is, en alle COVID-19-maatregelen op het vliegveld in acht worden genomen, acht de Minister van IenW het niet nodig om aanvullende maatregelen te treffen.

De leden van de D66-fractie vragen aan te geven wat de reizigersaantallen naar risicogebieden vanaf Schiphol waren in de maand oktober.

De cijfers over de periode 1 tot en met 31 oktober 2020 geven aan dat er circa 263.000 passagiers vanuit Schiphol zijn vertrokken naar gele en oranje gebieden. Voor passagiers die op Schiphol aankwamen vanuit gele en oranje gebieden, bedraagt het totaal circa 271.000. Ter vergelijking: in oktober 2019 waren er op Schiphol ruim 4,1 miljoen vertrekkende en

aankomende passagiers. Alle passagiersgetallen benoemd in dit antwoord zijn exclusief het aantal transferpassagiers.

De leden van de SP-fractie vragen de Minister ook de aantallen reizigers en vliegbewegingen vanaf en naar Nederlandse luchthavens in de herfstvakantie met de Kamer delen.

Op basis van data van Eurocontrol vonden er in de periode van de herfstvakantie (10 t/m 25 oktober) in totaal circa 13.000 vluchten plaats van en naar alle Nederlandse luchthavens. Cijfers over alle passagiers van en naar alle Nederlandse luchthavens zijn bij Eurocontrol op dit moment nog niet beschikbaar.

De Schiphol Group heeft de cijfers van de rechtstreekse passagiers met de luchthavens Schiphol, Rotterdam-The Hague of Eindhoven als start- of eindpunt beschikbaar gesteld. Deze zijn in de tabel hieronder gepresenteerd. Het totaal aantal corresponderende vluchten betrof 9.988.

Aantal passagiers in de periode 10 t/m 25 oktober 2020 (excl. transfer)

Luchthaven	Aankomst	Vertrek	Totaal
Schiphol	144.818	136.675	281.493
Eindhoven	34.896	32.219	67.115
Rotterdam-The Hague	6.227	5.111	11.388
Totaal	185.991	174.005	359.996

Horeca Schiphol

De leden van de SP-fractie constateren onder andere dat de horeca op Schiphol na de securitycheck open is, terwijl dat landelijk niet het geval is. Deze leden willen weten van de Minister waarom deze uitzondering is gemaakt en of zij het met deze leden eens is dat dit niet uit te leggen is.

Aan de luchtzijde achter de veiligheidscontrole blijft de horeca op dringend verzoek van de veiligheidsregio's geopend om de reizigers na soms lange vluchten te faciliteren. Veel van de eet- en drinkgelegenheden op Schiphol zijn afhaal. Daarnaast is het op Schiphol, ook na de veiligheidscontrole, verboden om tussen 20:00 en 07:00 alcohol te verkopen.

Veilig vliegen en reizen

De leden van de D66-fractie vragen of het beleid is om bij vluchten vertrekkend vanaf Nederlandse luchthavens voor vertrek huishoudens maximaal te spreiden over de cabine. Zo nee, is de Minister bereid hier wel afspraken over te maken?

Mensen uit hetzelfde huishouden hoeven in dezelfde vlucht geen 1,5 meter afstand van elkaar te bewaren, in lijn met de regel dat zij thuis ook geen afstand van elkaar hoeven te nemen. Daarnaast wordt ernaar gestreefd verschillende huishoudens zo veel mogelijk te spreiden.

De leden van de D66-fractie vragen om aan te geven hoeveel luchtvaartpassagiers bij controle geen gezondheidsverklaring bij zich bleken te hebben.

De leden van de SP-fractie vragen of de Minister kan aangeven hoe vaak er is gevraagd naar een ingevuld gezondheidsformulier en welke conclusies hieruit getrokken kunnen worden.

Sinds oktober hebben alle Nederlandse luchtvaartmaatschappijen (en easyJet) de gezondheidsverklaring verwerkt in het incheckproces. Deze

reizigers moeten de gezondheidsverklaring volledig invullen om een boardingpas te kunnen ontvangen. Voor buitenlandse luchtvaartmaatschappijen geldt dat passagiers de gezondheidsverklaring moeten invullen en bij zich moeten dragen. Dit wordt steekproefsgewijs op de luchthavens gecontroleerd. Daarnaast zijn er op Schiphol *observers* actief die erop letten of de passagiers geen klachten hebben. Tot slot dient bij het inchecken en voor het binnentreden van het vliegtuig een gezondheidscheck te worden uitgevoerd door het luchtvaartpersoneel. Zie hiervoor ook de stand van zaken brief COVID-19 van 13 oktober jl.¹⁹

De leden van de GroenLinks-fractie hebben gevraagd of het klopt dat op dit moment slechts vrijblijvend naar symptomen wordt gevraagd en het niet verplicht is, voordat iemand aan boord gaat van een vliegtuig of instapt in een trein of bus.

M.b.t. vluchtpassagiers verwijzen wij u graag naar de voorgaande beantwoording op de vragen van de D66- en SP-fracties. Voor het treinverkeer geldt dat bij een aantal vervoerders een reservering dient te worden gemaakt waarmee triage en waar nodig bron- en contactonderzoek kan worden uitgevoerd. Vanwege het open karakter van het treinverkeer is dit niet altijd mogelijk. De publieke aard van het wegennet maakt een gezondheidscheck aan de grens een complexe exercitie. Iedereen met een rijbewijs en een gemotoriseerd voertuig kan gebruik maken van het wegennet. Voor een gezondheidscheck is al vrij snel een vorm van grenscontrole nodig. Het kabinet vindt invoering van grenscontroles onwenselijk. Specifiek voor langeafstandsbussen vindt er wel triage plaats, omdat hiervoor een reservering dient te worden gemaakt.

De leden van de PvdD-fractie vragen of de Minister erkent dat niets erop wijst dat verspreiding van het virus in een vliegtuig minder snel zou gaan dan in andere binnenruimtes, en of het daarom niet te rechtvaardigen is dat er geen aanvullende maatregelen gelden voor vliegtuigen zoals de 1,5 meter afstand.

De horeca is nu zelfs opnieuw geconfronteerd met langdurige sluiting. Maar de anderhalvemeterregel heeft voor de luchtvaartsector nooit bestaan! Dat is wat deze leden betreft niet te rechtvaardigen. Kan de Minister hierop reflecteren? Is zij bereid alsnog de anderhalvemeterregel in te voeren in vliegtuigen? Welke aanvullende maatregelen gaat de Minister nemen naar aanleiding van deze informatie?

Het RIVM heeft op verzoek van het kabinet advies gegeven over de veiligheid aan boord van vliegtuigen in verband met COVID-19. Hierin stelt het RIVM dat het plausibel is dat het ventilatiesysteem in vliegtuigen met verticale luchtstromen met gezuiverde lucht en hoge frequentie van ventilatie een beperking geeft van het risico op verspreiding aan boord. Het kabinet vertrouwt op de deskundigheid van het RIVM. Daarnaast heeft de luchtvaartsector in lijn met het RIVM-advies maatregelen getroffen om de risico's op verspreiding van het virus aan boord van vliegtuigen te beperken. Denk hierbij aan het verplicht dragen van een niet-medisch mondkapje tijdens de vlucht in combinatie met de verplichte gezondheidsverklaring vooraf, het afstand houden waar mogelijk, het spreiden van passagiers en het beperken van het contact tussen crew en passagiers. Het RIVM geeft aan dat in Nederland uit de honderden contacten die zijn onderzocht in het kader van bron- en contactonderzoek slechts enkele personen mogelijk besmet zijn geraakt in het vliegtuig. Dit is niet met zekerheid te zeggen; de besmetting kan ook voor vertrek of na aankomst

¹⁹ Kamerstuk 25 295, nr. 656.

hebben plaatsgevonden. De Minister van IenW ziet hierin geen aanleiding voor het nemen van aanvullende maatregelen.

HEPA-onderzoek

De leden van de SP-fractie hebben vaak bezwaar gemaakt tegen het mogelijk maken van vliegreizen waarbij de anderhalvemeterafstandsregel niet wordt nageleefd. De Minister heeft als reden om dit mogelijk te maken gezegd dat high efficiency particulate air filters (HEPA-filters) helpen bij het bestrijden van het coronavirus. Later bleek dat dat helemaal niet onderzocht en bewezen was. Uit de brief die de Minister op 20 oktober heeft gestuurd naar de Kamer blijkt dat het onderzoek hiernaar van het RIVM en het NLR nog steeds niet is afgerond en er nog altijd geen conclusies getrokken kunnen worden. Op basis waarvan vindt de Minister het nog altijd verantwoord om volle vluchten toe te staan, vooral nu het aantal besmettingen stijgt en strengere coronamaatregelen onontkoombaar lijken?

De leden van de PvdD stellen dat hier toch niet anders geconcludeerd kan worden dan dat de huidige aanpak om de verspreiding van het virus via buitenlandse reizen en luchtverkeer te minimaliseren niet voldoende werkt.

Veiligheid staat voor het kabinet in de luchtvaart voorop. Zoals hierboven in een eerdere beantwoording van een vraag van de PvdD-fractie aangegeven, heeft het RIVM op het verzoek van het kabinet advies gegeven over de veiligheid aan boord van vliegtuigen in verband met COVID-19. Ook heeft het RIVM advies gegeven over de protocollen van de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. De basis voor deze protocollen ligt in de EASA- en ICAO-richtlijnen die ook door buitenlandse luchtvaartmaatschappijen worden gebruikt. De Nederlandse luchtvaartmaatschappijen hebben hun protocollen in lijn met het RIVM-advies gebracht. Het kabinet vertrouwt op de deskundigheid van het RIVM.

Tot slot heeft de Minister van IenW mede op verzoek van uw Kamer het NLR en RIVM opdracht gegeven om verder onderzoek te doen naar de besmettingsrisico's van COVID-19 aan boord van vliegtuigen. Op 20 oktober jl. is de literatuurstudie toegestuurd.²⁰ Zodra het onderzoek is afgerond wordt uw Kamer over de uitkomsten van het onderzoek geïnformeerd.

De leden van de VVD-fractie kijken uit naar de resultaten van verder onderzoek in vliegtuigen en rondom stations en luchthavens zelf en welke relaties er zijn met het veiliger maken van internationale bus- en treintransport. De leden vragen wanneer het onderzoek naar HEPA-filters klaar zou kunnen zijn om zo te gebruiken in eventueel toekomstig beleid en zo zorgen weg te nemen.

Op 20 oktober jl. is uw Kamer de literatuurstudie van het NLR- en RIVM-onderzoek naar de besmettingsrisico's van COVID-19 aan boord van vliegtuigen toegestuurd.²¹ Daarin is ook informatie opgenomen over het vervolg van dit onderzoek en vermeld dat tussentijdse relevante publicaties van andere partijen dan het RIVM en NLR worden meegenomen in het vervolgtraject. Zodra het onderzoek is afgerond wordt uw Kamer over de uitkomsten van het onderzoek geïnformeerd. Vooruitlopen op het onderzoek kan het kabinet vanzelfsprekend niet, maar wat de Minister van IenW uw Kamer wel kan meegeven is dat de resultaten van dit onderzoek hoogstwaarschijnlijk niet één op één toepasbaar zullen zijn op het internationale bus- en treintransport. De omstandigheden aan boord van

²⁰ Kamerstuk 31 936, nr. 816.

²¹ Idem.

een vliegtuig zijn immers anders dan in een bus of trein. Zo werkt het ventilatiesysteem in een bus en trein anders en is de luchtdruk, temperatuur en luchtvochtigheid niet hetzelfde. Luchtverversing is vanzelfsprekend in alle modaliteiten (vliegtuig, bus, trein).

De leden van de D66-fractie hebben met veel interesse kennisgenomen van de literatuurstudie naar het risico van besmetting aan boord van vliegtuigen door het NLR en het RIVM. Deze leden lezen in de literatuurstudie dat in de scope van het onderzoek de assumptie wordt gemaakt dat er voldaan wordt aan de mitigatiemaatregelen die nu door de sector worden genomen, zoals de 1,5 meter afstand waar mogelijk, gezichtsmaskers en verplichte gezondheidsverklaringen. Kan de Minister aangeven of de aanname dat in vluchten waar mogelijk altijd 1,5 meter afstand in acht wordt genomen klopt?

Deze aanname klopt. Op 12 juni jl. heeft de Minister van IenW de Kamer geïnformeerd over de maatregelen die de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen nemen in lijn met het RIVM-advies over de veiligheid aan boord van vliegtuigen in verband met COVID-19.²² Zo worden onder meer de passagiers indien mogelijk verspreid in het vliegtuig en worden de bewegingen in de cabine geminimaliseerd. De luchtvaartmaatschappijen, en hiermee de gezagvoerders, zijn verantwoordelijk voor het uitvoeren van de maatregelen, ook voor de maatregelen zoals het dragen van een niet-medisch mondkapje en de verplichte gezondheidsverklaring.

Studie Ierland

De leden van de GroenLinks-fractie vragen over het onderzoek naar de risico's van coronaverspreiding in vliegtuigen. Internationaal vindt er veel onderzoek plaats, zoals de studie naar een Ierse vlucht waar meerdere passagiers besmet zijn en die waarschijnlijk tot herintroductie van het virus in Ierland heeft geleid.

Hoe worden al deze meest recente inzichten meegenomen in de studie?

Zoals hierboven aangegeven, zullen tussentijdse relevante publicaties van andere partijen dan het RIVM en NLR worden meegenomen in het NLR- en RIVM-onderzoek naar de besmettingsrisico's van COVID-19 aan boord van vliegtuigen.

De leden van de PvdD-fractie vragen de Minister of zij het nieuwe onderzoek kent waaruit blijkt dat een corona-uitbraak in Ierland waarbij zeker 59 mensen besmet raakten, te herleiden is naar één internationale vlucht. Wist zij dat tijdens de vlucht slechts 49 zitplaatsen bezet waren en de passagiers derhalve ver uit elkaar zaten, en zeker 9 van de 13 besmette passagiers een mondkapje droegen? Kan de Minister hierop reflecteren?

Het NLR en het RIVM stellen dat de studie een uitbraak beschrijft die heeft plaatsgevonden in Ierland afgelopen zomer onder 59 personen. Van deze 59 personen zaten 13 personen in dezelfde vlucht naar Ierland. Onbekend is waar de uitbraak is ontstaan en welke rol de vlucht hierin heeft gespeeld. Verder geeft het rapport geen uitsluitsel over de vluchtdatum, herkomst en de aan boord genomen maatregelen. Ook biedt de studie geen sluitend antwoord op de wijze van eventuele transmissie aan boord. Daarom kan de Minister van IenW hierop geen nadere duiding geven.

Tevens hebben de leden van de PvdD-fractie gevraagd of zij de conclusie van de onderzoekers erkent dat dit het potentieel aantoonde van de verspreiding van het coronavirus in het luchtverkeer.

²² Kamerstukken 24 804 en 25 295, nr. 134.

Graag verwijzen wij u graag naar de beantwoording onder de kopjes «Veilig vliegen en reizen» en «HEPA-onderzoek».

Misleidingsverbod

De leden van de D66-fractie merken op dat de Minister eerder ook aangaf dat de Reclame Code Commissie in haar toezichthoudende taken mee gaat nemen of het aanbieden van reizen naar risicogebieden strookt met het misleidingsverbod. De Minister stelde hierover dat het uiteindelijk aan de rechtspraak is om te bepalen of dit het geval is. Maar kan de Minister aangeven of met het meenemen in de toezichthoudende taken, de rechter er ook daadwerkelijk een uitspraak over gaat doen?

De vraag of het aanbieden van reizen naar risicogebieden in strijd is met het misleidingsverbod in de Nederlandse Reclame Code, kan alleen door de Reclame Code Commissie (RCC) worden beoordeeld aan de hand van een concrete reclame-uiting waarover een klacht is ingediend. Vooralsnog heeft de RCC geen uitspraak gedaan over een reclame die misleidend zou zijn omdat deze ziet op het aanbieden van een reis naar een risicogebied. Uitspraken van de RCC worden gepubliceerd op de website. De Stichting Reclame Code is een zelfregulerings instantie die erkend wordt in de Mediawet en geen wettelijke toezichthouder. De SRC bevordert via zelfregulering dat op verantwoorde wijze reclame wordt gemaakt en faciliteert een klachtenprocedure bij de RCC. Als een partij zich niet houdt aan het oordeel van de RCC kan dit een extra sterk signaal betekenen voor de toezichthouder ACM. Een uitspraak in een rechterlijke procedure volgt pas als een partij naar de rechter stapt. Dat kan na een procedure bij de RCC maar ook direct bij de rechter.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister zelf op basis van de Reclame Code een zaak kan aanbrengen bij de rechter en, zo nee, waarom niet?

Volgens de website van de RCC kan een consument, bedrijf of organisatie een klacht bij hen indienen indien een concreet voorbeeld van een reclame-uiting wordt aangebracht die als misleidend zou kunnen worden beschouwd. Dit is niet aan de Minister. Zoals hierboven gesteld, kan een partij zelf kiezen om een zaak aanhangig te maken bij de RCC of direct bij de rechter.

Stuntprijzen

De leden van de D66-fractie hebben met enige ontsteltenis kennisgenomen van de brief over het ontmoedigen van stuntprijzen naar risicogebieden (Kamerstuk 25 295, nr. 683). Alhoewel deze leden begrijpen dat er slechts een beperkt aantal juridische handvatten zijn die de Minister kan inzetten om het stunten naar risicogebieden te beperken, zijn zij van mening dat een actievere houding kan en moet worden aangenomen om alle middelen die er zijn, zo goed mogelijk in te zetten. De Minister schrijft in haar brief dat de Europese Commissie en de Autoriteit Consument & Markt (ACM) ieder bevoegd zijn ambtshalve of op basis van een klacht van bijvoorbeeld een concurrerende luchtvaartmaatschappij onderzoek te verrichten naar een inbreuk op het mededingingsrecht en handhavend op te treden als blijkt dat er sprake is van misbruik van een economische machtspositie. Tegelijkertijd schrijft ze dat het ministerie niet bevoegd is om een dergelijk onderzoek bij beide partijen af te dwingen. Deze leden vragen zich echter af of en op welke wijze de Minister wel een dringend verzoek heeft neergelegd bij beide partijen om deze kwestie te onderzoeken.

De leden van de SP-fractie vragen de Minister aan te geven welke stappen er vanuit de Europese Commissie worden genomen om stuntprijzen alsnog tegen te gaan en wat haar aandeel hierin is geweest. Daarnaast hebben de leden van de D66-fractie gevraagd hoe de Europese Commissie reageerde op het dringende verzoek om de kwestie stuntprijzen te onderzoeken.

De Minister van IenW heeft dit probleem in Europees verband bij de Europese Commissie en de overige EU-lidstaten aangekaart en gevraagd wat tegen dit soort praktijken ondernomen kan worden. De Commissie heeft daarop aangegeven dat de EU-luchtvaartmaatschappijen hun tarieven vrij mogen vaststellen op intracommunautaire routes op grond van Europees recht. De Commissie is wel bevoegd om hier op grond van EU-mededingingsrecht onderzoek naar te verrichten en waar nodig handhavend op te treden. Het is niet bekend of de Europese Commissie dit van plan is.

De leden van de D66-fractie vragen de Minister aan te geven wat het besluit van de ACM om de kwestie stuntprijzen mee te nemen in de toezichthoudende taken precies inhoudt. Betekent dat dat zij de kwestie gaat onderzoeken, of dat zij wacht op signalen hierover?

De ACM ziet vanuit haar consumentbeschermende taak toe op de naleving van het consumentenrecht. De ACM prioriteert haar werkzaamheden onder meer aan de hand van vooraf vastgestelde thema's. Stuntprijzen in het algemeen zijn meegenomen in de prioriteringen. Verder verzamelt de ACM doorlopend signalen die kunnen duiden op misstanden bij de toepassing van het consumentenrecht door ondernemingen. Deze signalen komen bijvoorbeeld binnen via ACM ConsuWijzer, het consumentenvoorlichtingsloket van de ACM. Ook worden signalen verzameld van bijvoorbeeld online klachtenfora, de media en via de samenwerking met consumentenorganisaties. Ook de Kamer heeft aandacht gevraagd voor het onderwerp stuntprijzen bij het aanbieden van vliegtickets naar oranje gebieden. De ACM publiceert haar handhavingsbesluiten. Zolang eventuele onderzoeken lopen, doet zij daarover geen mededelingen.

De Kamer heeft met de motie van het lid Kröger (Kamerstuk 25 295, nr. 585) de regering gevraagd naar juridische middelen om dumprijzen aan te pakken. De Minister geeft in haar Kamerbrief aan dat dit niet mogelijk is, maar de leden van de GroenLinks-fractie missen de juridische onderbouwing voor deze stelling. Graag ontvangen deze leden een gedegen juridische onderbouwing rond de mogelijkheid om dumprijzen aan te pakken, zowel in het algemeen als specifiek naar gebieden waar een oranje reisadvies voor geldt. Deze leden verzoeken de Minister om de landsadvocaat bij deze juridische analyse te betrekken.

De Kamerbrief van 20 oktober jl.²³ inzake vliegpreizen tegen zeer lage tarieven naar gebieden met een oranje reisadvies bevat de gevraagde juridische onderbouwing die gebaseerd is op het advies van de Landsadvocaat dat de Minister van IenW hierover heeft ingewonnen.

Als uit de analyse blijkt dat de huidige wetgeving geen kansen biedt, zien de leden van de GroenLinks-fractie graag een voorzet voor welke regels, wetten en internationale overeenkomsten snel zouden kunnen worden aangepast of overruled om dit probleem op te lossen.

²³ Kamerstuk 25 295, nr. 683.

Zoals uit die juridische analyse blijkt gaan de vigerende internationale en Europese regels in de regel uit van het principe van vrije tariefstelling door luchtvaartmaatschappijen. De Minister van IenW onderzoekt met Oostenrijk en Frankrijk nog welke mogelijkheden binnen die kaders er zijn en zal uw Kamer daarvan op de hoogte stellen.

Minimumprijs

De leden van de D66-fractie zijn benieuwd naar de huidige stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de gewijzigde motie van het lid Paternotte c.s. over het onderzoeken van een minimumprijs voor vliegtickets (Kamerstuk 31 936, nr. 787). Wanneer is hier de laatste keer overleg over geweest met Oostenrijk?

De leden van de D66-fractie vragen ook wat de stand van zaken is met betrekking tot het onderzoek naar minimumticketprijzen van de Oostenrijkse collega's.

Als laatste vragen de leden van de D66-fractie op welke termijn de Kamer een reflectie over minimumticketprijzen kan verwachten van de Minister.

Op 9 november is voor het laatst contact over geweest met Oostenrijk en Frankrijk. Hieruit bleek dat het Oostenrijks initiatief zich nog in de verkenningsfase bevindt en dat Frankrijk ook de mogelijkheden hiertoe gaat onderzoeken. De Minister van IenW zal uw Kamer op de hoogte stellen zodra er meer informatie is over het Oostenrijks initiatief.

Vliegverbod

De leden van de PvdD-fractie vragen of het kabinet kan uitleggen hoe het vliegverbod in maart 2020 (juridisch) geregeld was, en of en op welke manier toen een uitzondering is gemaakt voor noodzakelijke vluchten voor bijvoorbeeld medisch personeel. En of er toegelicht kan worden waarom dat nu niet zou kunnen, en waarom niet.

De Minister heeft in het voorjaar voor meerdere landen waar het virus op dat moment niet onder controle was, een vliegverbod ingesteld. De leden van de D66-fractie vragen of de Minister de overwegingen om dit instrument wel of niet in te zetten met de Kamer kan delen.

Het vliegverbod van 13 maart 2020 (Regeling tijdelijk verbod burgerluchtverkeer luchtruim Nederland in verband met het virus dat de ziekte COVID-19 veroorzaakt) was gebaseerd op artikel 5.10, eerste lid, onderdeel a, van de Wet luchtvaart en artikel 21 van EU Verordening 1008/2008 inzake exploitatie luchtvaartmaatschappijen (PbEU 2008, L 293) dat (procedure)regels stelt voor het opleggen van vliegverboden aan luchtvaartmaatschappijen uit andere EU-landen.

Artikel 5.10, eerste lid, onderdeel a, van de Wet luchtvaart biedt de mogelijkheid het burgerluchtverkeer in het Nederlandse luchtruim te verbieden om redenen van openbare orde en veiligheid ter bescherming van de volksgezondheid.

Vanwege de COVID-19-crisis heeft de Minister voor Medische Zorg en Sport de Minister van IenW destijds verzocht de bepaling toe te passen en de bovengenoemde regeling vast te stellen.

De regeling die vluchten vanuit COVID-19 risicogebieden verbood maakte een uitzondering voor het vervoer in verband met repatriëring en het vervoer van medisch personeel of patiënten wanneer dit in het belang is van de volksgezondheid. De wettelijke grondslag voor dergelijke regelingen biedt daar ruimte voor.

Met de invoering van een Europees inreisverbod is besloten de regeling vanaf 10 april 2020 niet langer te verlengen. Het zogenaamde Schengeninreisverbod dat alle niet noodzakelijke reizen van personen vanuit derde landen naar het Schengengebied inperkt had namelijk eveneens het doel

de verspreiding van het COVID-19 virus tegen te gaan, maar dan door middel van een directe beperking van de toegang van personen. Een verlenging van een vliegverbod werd daarom niet langer noodzakelijk geacht omdat het geen extra waarborgen biedt ten opzichte van dit EU-inreisverbod.

De leden van de SP-fractie vragen in welke omstandigheden het mogelijk is dat een Minister of het kabinet een vliegverbod instelt naar een risicogebied.

De leden van de PvdD-fractie vragen of het kabinet bereid is, gezien de urgente adviezen van het OMT, de uitkomst van het onderzoek van het RIVM en de GGD's, om een tijdelijk vliegverbod (met uitzondering voor specifieke noodzakelijke vluchten) alsnog te overwegen.

Op grond van artikel 5.10, eerste lid, onderdeel a, van de Wet luchtvaart kan de burgerluchtvaart verboden worden om redenen van openbare orde en veiligheid en ter bescherming van de volksgezondheid. De vliegverboden zijn begin dit jaar ingesteld om de volksgezondheid te beschermen. Het instellen van een vliegverbod is erg vergaand en heeft veel grote gevolgen. Het kan als uiterste maatregel ingezet worden om alle reizigers uit een land te weren. Dit geldt dan echter ook voor noodzakelijke reizen. Het kabinet vindt het belangrijk dat dit mogelijk blijft, om bijvoorbeeld afscheid te kunnen nemen van een ziek familielid of hier zorg voor te kunnen dragen, of een begrafenis bij te kunnen wonen. Er zijn sinds maart jl. veel maatregelen genomen tegen COVID-19, zo is er bijvoorbeeld een inreisverbod voor derde landen gesteld, dienen reizigers uit hoog-risicogebieden in quarantaine te gaan na aankomst in Nederland, dienen alle reizigers die van en naar Nederland vliegen een gezondheidsverklaring in te vullen en geldt de plicht om aan boord een niet-medisch mondkapje te dragen. Deze maatregelen golden nog niet op het moment dat de vliegverboden werden ingesteld in het voorjaar. Het instellen van vliegverboden is op dit moment buitenproportioneel.