

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1306

Vragen van het lid **Grinwis** (ChristenUnie) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de gevolgen van de aangekondigde grenscontroles voor het vrachtverkeer* (ingezonden 21 november 2024).

Antwoord van Minister **Madlener** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 17 februari 2025). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2024–2025, nr. 803.

Vraag 1

Op welke wijze bent u door de Minister van Asiel en Migratie geraadpleegd bij het besluit over de invoering van grenscontroles? Kunt u aangeven op welke wijze en waar deze controles worden ingericht? Worden de controles op vaste plekken ingericht of worden er mobiele controles gehouden of een combinatie van beide?

Antwoord 1

Het kabinet heeft besloten tot het tijdelijk herinvoeren van de binnengrenscontroles als onderdeel van de nadere afspraken ten aanzien van de uitvoering van hoofdstuk 2 van het Hoofdlijnenakkoord 2024–2028 van PVV, VVD, NSC en BBB. De Kamer is hierover geïnformeerd per brief op 25 oktober 2024¹. De relevante departementen, decentrale overheden en de KMAR hebben bestuurlijke afspraken gemaakt over de uitvoering.

Het is vanwege de doelmatigheid van de controles onwenselijk te publiceren waar de controles worden ingericht. De heringevoerde binnengrenscontroles focussen zich met name op de Nederlandse grens met België en Duitsland. Op de luchthavens worden alleen grenscontroles uitgevoerd op specifieke vluchten waarbij risico bestaat voor irreguliere migratie of grensoverschrijdende criminaliteit. De grenscontroles worden informatie- en risicogestuurd uitgevoerd om de economie en het woon-werkverkeer in de grensregio's zo min mogelijk te hinderen. De grenscontroles worden dus niet systematisch ingevuld.

¹ Kamerstuk 19 637, nr. 3304

Vraag 2

Kunt u bevestigen dat controles aan de grens met België steekproefsgewijs en zonder vaste controleplaatsen zullen plaatsvinden?² Geldt hetzelfde beleid voor de grenzen met Duitsland? Wordt een verschil qua handhavingsintensiteit gemaakt tussen Duitsland en België?

Antwoord 2

De grenscontroles worden informatie- en risicogestuurd uitgevoerd. Dit betekent o.a. dat de locaties en intensiteit van de controles zullen afhangen van de risicoanalyses en de informatie van de KMar. Deze aanpak geldt zowel voor de Belgische als voor de Duitse grens.

Vraag 3

Kunt u de financiële en logistieke gevolgen van grenscontroles voor het vrachtverkeer schetsen? Kunt u aangeven met welke vertraging vrachtbedrijven rekening moeten houden? Kunt u aangeven wat u een acceptabele wachttijd per grenspassage vindt?

Antwoord 3

Het kabinet beoogt wachttijden te voorkomen en neemt maatregelen om de economie en het woon-werkverkeer in de grensregio's zo min mogelijk te hinderen. Grenscontroles kunnen desondanks gepaard gaan met wacht- en verwerkingstijden. Denk hierbij aan verwerkingstijden voor vervoersmiddelen met veel passagiers, zoals bussen. Nederland heeft kennis opgedaan door de Duitse grenscontroles en heeft dit meegenomen in het vormgeven van de eigen controles. Er worden in Nederland geen systematische controles uitgevoerd en de controles worden informatie- en risicogestuurd ingevuld. De Rijksoverheid onderhoudt hierover contact met de sector en de grensregio's. Uit ervaring van de afgelopen periode blijkt dat de wachttijden zeer beperkt zijn.

Vraag 4

Bent u bereid «Green Lanes» voor het vrachtverkeer in te richten om de wachttijd voor het vrachtverkeer tot een minimum te beperken? Zo ja, op welke wijze wilt u dit vormgeven? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Nee. Specifieke uitzonderingen doen af aan de effectiviteit en doelmatigheid van de controles. Het kabinet neemt maatregelen om de verwerkings- en wachttijden zoveel mogelijk te beperken. Dat geldt ook voor het vrachtverkeer om de economie zo min mogelijk te hinderen.

Vraag 5

Kunt u garanderen dat het inrichten van grenscontroles niet ten koste gaat van het aantal beschikbare vrachtautoparkeerplaatsen aan grensovergangen?

Antwoord 5

De controle van geselecteerde voertuigen zal op verzorgingsplaatsen worden uitgevoerd. Deze verzorgingsplaatsen werden voor de heringevoerde binnengrenscontroles reeds gebruikt voor Mobiel Toezicht Veiligheid (MTV). Er wordt voorzien dat de uitvoering van de heringevoerde controles beperkte invloed zal hebben op het aantal beschikbare parkeerplaatsen.

Vraag 6

Kunt u bevestigen dat de Duitse grenscontroles tot kosten aan inrichtingsmaatregelen aan Nederlandse kant heeft geleid? Welk bedrag is hiermee gemoeid geweest? Op welke begroting zijn deze kosten verantwoord?

Antwoord 6

De Nederlandse staat heeft kosten gemaakt door maatregelen te nemen om het verkeer in goede banen te leiden. Tot op heden heeft dat Rijkswaterstaat circa 1,5 miljoen euro gekost. De controles zijn voornamelijk voor een half jaar

² Omroep Zeeland, 12 november 2024, «Grenscontroles aan Belgische grens straks alleen steekproefsgewijs» – Omroep Zeeland

aangevraagd waardoor deze kosten nog zullen oplopen. Het kabinet is over deze kosten in overleg met de Duitse overheid waarbij het tevens de inzet is te voorkomen dat deze kosten teveel oplopen. Het Ministerie van Asiel en Migratie heeft het voortouw in deze overleggen. De andere betrokken Ministeries: Binnenlandse zaken, Buitenlandse Zaken, Economische Zaken en Infrastructuur en Waterstaat dragen hier aan bij.

Vraag 7

Kunt u aangeven wat de kosten gaan zijn voor het fysiek inrichten van de grenscontroles aan Nederlandse kant? Kunt u garanderen dat deze kosten voor rekening van het Ministerie van Asiel en Migratie komen en niet ten koste gaan van de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en/of het Mobiliteitsfonds?

Antwoord 7

In Nederland komen geen vaste controleposten, maar werkt de KMar met flexibele controles. Kosten volgen uit de inzet van KMar personeel en materieel zoals voertuigen en controleapparatuur. Om de controles doelmatig en veilig uit te voeren worden door Rijkswaterstaat op verzoek van de KMar aanvullende maatregelen geïmplementeerd. Ook daar zijn kosten mee gemoeid. De betrokken overheidspartijen maken onderling afspraken over de dekking van deze kosten.

Vraag 8

Kunt u aangeven wat de procedure is als een illegale migrant in een vrachtwagen wordt aangetroffen en wat de consequenties voor chauffeur en het transportbedrijf zijn?

Antwoord 8

Dat kan per geval verschillen en is mede afhankelijk van de mate van betrokkenheid van de chauffeur of het bedrijf. In nader onderzoek zal bepaald worden of, en zo ja welke, strafbare feiten ten laste gelegd worden.

Vraag 9

Hoe luidt uw reactie op het bericht dat door de Duitse grenscontroles twee dodelijke ongevallen te betreuren zijn, die een duidelijke relatie hebben met stilstaand verkeer op de snelweg als gevolg van deze controles?³ Hoe draagt u er zorg voor dat de verkeersveiligheid niet in het geding komt door grenscontroles?

Antwoord 9

Ik heb met verdriet kennisgenomen van de twee dodelijke ongevallen. Elk ongeval is er één teveel en het is mijn inzet om met goede verkeersmaatregelen en informatieborden langs de weg ongevallen te voorkomen. Van langzaam rijdend verkeer is het bekend dat er een verhoogde kans op ongelukken bestaat. Of dit de enige oorzaak is zullen de lopende politieonderzoeken nog moeten uitwijzen.

Vraag 10

Kunt u deze vragen beantwoorden voorafgaand aan het commissiedebat Verkeersveiligheid op 18 december aanstaande?

Antwoord 10

Dat is niet gelukt.

³ RTL Nieuws, 2 oktober 2024, Extra maatregelen na dodelijke ongelukken in file voor controle aan Duitse grens