

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

2934

Vragen van de leden **Hoogland** en **Kerstens** (beiden PvdA) aan de Ministers van Infrastructuur en Milieu en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over *de berichten «Boete voor wachtende chauffeurs» en Verstoep tussen bloemen en wasmachines; Hoek van Holland geliefde startplaats gelukszoekers»* (ingezonden 18 juni 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkhoff** (Veiligheid en Justitie), mede namens de Ministers van Infrastructuur en Milieu en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ontvangen 21 juli 2015).

Vraag 1

Kent u de berichten «Boete voor wachtende chauffeurs» en «Verstoep tussen bloemen en wasmachines; Hoek van Holland geliefde startplaats gelukszoekers»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2 en 3

Bent u bekend met de in de artikelen genoemde problemen? Deelt u de mening dat deze chauffeurs niet de dupe mogen zijn van problematiek waar zij part noch deel aan hebben? Zo ja, op welke wijze pakt u dit probleem aan?

Antwoord 2 en 3

De verstekelingenproblematiek in Calais in Frankrijk, de situatie in Hoek van Holland en de gevolgen hiervan voor de Nederlandse transportsector heeft de nodige aandacht van dit kabinet. In de brief van 23 juni jl. is uw Kamer geïnformeerd over de wijze en maatregelen waarop dit kabinet deze problematiek aanpakt.

Vraag 4

Is het waar dat chauffeurs beboet worden voor het overtreden van de rij- en rusttijdenwet, terwijl zij in redelijkheid – gezien de situatie bij Calais – niet kunnen voldoen aan deze wetgeving? Deelt u de mening dat de rij- en rusttijdenwetgeving niet als doel heeft chauffeurs te beboeten die er alles aan

¹ De Telegraaf, 17 juni 2015

doen om te voorkomen dat vluchtelingen via hun vrachtauto het Kanaal oversteken? Zo ja, bent u bereid dit aan te kaarten in Europees verband of bij uw Franse en Britse collega's?

Antwoord 4

Ik deel de zorgen van de sector over de veiligheid van de Nederlandse chauffeurs en de problemen die ze hebben vanwege de verstekelingen. De regels voor de rij- en rusttijden zijn er voor de verkeersveiligheid en om chauffeurs te beschermen tegen te lange werktijden. Oververmoeide chauffeurs zijn een gevaar op de weg, vandaar dat handhaving van deze regels in Europa een prioriteit is. Het is aan de vervoerder om binnen de grenzen van deze regelgeving een planning te maken. Hij moet altijd rekening houden met mogelijke vertragingen door bijvoorbeeld drukte op de weg, files, aanrijdroutes en wachttijden voor de overstek naar Engeland.

Dat neemt niet weg dat de Europese verordening ruimte biedt voor uitzonderlijke situaties, waarbij kan worden afgeweken van de normale rij- en rusttijden. De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft al aan EU commissaris Bulc haar zorgen geuit over de problemen voor de Nederlandse chauffeurs. Ook heeft zij dit aspect van de rij- en rusttijden schriftelijk onder de aandacht gebracht bij EU commissaris Bulc en aangekaart bij haar Franse en Britse collega. Onverwachte situaties zoals een staking bij Calais kunnen gezien worden als uitzonderlijke situatie, waarvoor de regels ruimte bieden om af te wijken van de normale rij- en rusttijden. Het is van belang dat de inspecties van de verschillende landen daar oog voor hebben.

Vraag 5

Wat houdt de aanscherping van de maritieme grenscontroles bij Hoek van Holland in? Acht u de nieuwe controles afdoende? Welke afspraken worden hierover in Europees verband gemaakt, en gelden er nog aanvullende afspraken tussen Nederland en Groot-Brittannië op dit terrein?

Antwoord 5

Op basis van risicoanalyse zijn de informatie gestuurde controles van de Koninklijke Marechaussee op een aantal locaties, waaronder Hoek van Holland, geïntensiveerd. Met het VK zijn operationele afspraken gemaakt om de samenwerking op dit terrein te versterken.

Vraag 6 en 7

Acht u ook bij Hoek van Holland in de toekomst infrastructurele maatregelen noodzakelijk, zoals die recentelijk bij Calais zijn aangekondigd?²

Op welke onderdelen verschilt de controle op vluchtelingen in Hoek van Holland van die in Calais?

Antwoord 6 en 7

Vooralsnog zijn infrastructurele maatregelen in Hoek van Holland niet noodzakelijk. De situatie in Hoek van Holland onderscheidt zich van de situatie in Calais. In Calais is sprake van migranten die in vrachtwagens proberen te klimmen. In Hoek van Holland gaat het veeleer om mensensmokkel, waarbij groepen migranten al eerder in vrachtwagens verstopt kunnen zitten. Dat neemt niet weg dat we dit fenomeen bestrijden. Om de problemen aan te pakken voert de KMar informatie gestuurde controles op specifieke locaties uit.

Vraag 8

Heeft u (globaal) inzicht in de aantallen vluchtelingen die Engeland via Hoek van Holland proberen te bereiken? Zijn deze aantallen de afgelopen periode inderdaad substantieel toegenomen?

² www.telegraaf.nl, 14 juni 2015 (http://www.telegraaf.nl/binnenland/24155598/_Calais_pakt_migranten_aan_.html)

Antwoord 8

In de eerste helft 2015 is het aantal aangetroffen vreemdelingen bij incidenten in Hoek van Holland even hoog als in heel 2014. In 2015 zijn er tot medio juni circa 220 vreemdelingen aangetroffen die via Hoek van Holland naar het Verenigd Koninkrijk zijn afgereisd of wilden afreizen, waarvan 134 migranten zijn aangetroffen in het VK en 82 in Nederland. In 2014 ging het om 155 migranten.