

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

2304

Vragen van de leden **Remco Dijkstra** en **Becker** (beiden VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid over *het bericht «Ladingen afgekeurd wegens inklimmers»* (ingezonden 24 januari 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) en van Staatssecretaris **Broekers-Knol** (Justitie en Veiligheid), mede namens de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid (ontvangen 24 maart 2020).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel getiteld «Ladingen afgekeurd wegens inklimmers»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Is er een indicatie van de schade die wordt geleden door de transportsector door de afgekeurde ladingen vanwege inklimmers? Wie is er aansprakelijk voor de geleden schade?

Antwoord 2

De overheid heeft geen inzicht in de omvang van de schade die wordt geleden in de transportsector door het afkeuren van ladingen vanwege inklimmers. Ook Transport en Logistiek Nederland (TLN) heeft geen inzicht in de exacte omvang hiervan. De aansprakelijkheid van partijen is geregeld in hun vervoersovereenkomst. De vraag wie aansprakelijk is, kan daarom niet in algemene zin worden beantwoord. Dit hangt af van de omstandigheden van het geval.

Vraag 3

Hoeveel afgekeurde ladingen zijn er bekend bij de Koninklijke Marechaussee? Hoeveel personen zijn er in 2019 aangetroffen in ladingen van Nederlandse transporteurs?

¹ Nieuwsblad Transport, 16 januari 2020, pagina 18 en 19 «Ladingen afgekeurd wegens inklimmers»

Antwoord 3

De Koninklijke Marechaussee (KMar) heeft geen inzicht in het aantal afgekeurde ladingen van Nederlandse Transporteurs. Daarnaast houdt de KMar niet bij hoeveel inklimmers in ladingen van Nederlandse transporteurs worden aangetroffen.

Vraag 4

Kunt u aangeven hoeveel inklimmers in de afgelopen drie jaar zijn aangetroffen, wat hun land van herkomst was, wat er gebeurt met de aangetroffen inklimmers en in hoeverre het per geval is gelukt om hen uit te zetten naar het land van herkomst?

Antwoord 4

De KMar heeft in 2019 ongeveer 910 personen aangetroffen die via een Nederlandse haven illegaal het Verenigd Koninkrijk probeerden te bereiken. In heel 2018 ging het om ongeveer 860 personen. In 2017 zijn er 910 personen aangetroffen. De top drie nationaliteiten in de afgelopen drie jaar door de KMar zijn aangetroffen zijn Albanese, Afghaanse en Vietnamese.

In 2019 zijn circa 570 mensen aangetroffen door de Zeehavenpolitie (ZHP). De top drie aan nationaliteiten over 2019 die door de ZHP zijn aangetroffen bestaat uit Albanese, Afghaanse en Syriërs. Begin 2019 is de ZHP begonnen met het mogelijk maken van het bijhouden van registraties van inklimincidenten in het kader van het vreemdelingtoezicht. Deze registraties worden nog kwalitatief verbeterd.

Wanneer personen worden aangetroffen als zij illegaal het land proberen uit te reizen dan moeten ze Nederland onmiddellijk verlaten. Als deze personen niet vrijwillig vertrekken worden ze gedwongen uitgezet. Deze personen zullen als regel in bewaring worden geplaatst tenzij betrokkenen onmiddellijk het land kunnen verlaten. Zij krijgen ook een inreisverbod voor de Europese Unie opgelegd. Daarnaast wordt er opgetreden als er sprake is van strafbare feiten zoals het in bezit zijn van een vals paspoort, vernieling of het illegaal verblijven in andermans voertuig of op andermans terrein.

Wanneer personen met verblijfsrecht tijdens hun visumvrije termijn het land illegaal proberen uit te reizen dan eindigt daarmee hun visumvrije periode en moeten betrokkenen Nederland onmiddellijk verlaten. Als deze personen niet vrijwillig vertrekken worden zij gedwongen uitgezet. Zij zullen als regel in bewaring worden geplaatst tenzij ze onmiddellijk het land kunnen verlaten. Deze personen krijgen ook een inreisverbod opgelegd.

Vraag 5

Wat wordt er met afgekeurde ladingen gedaan, aangezien met name voedsel en kleding worden afgekeurd na het aantreffen van inklimmers?

Antwoord 5

Dit hangt af van de omstandigheden van het geval. Een lading kan in verband met mogelijke gezondheidsrisico's vernietigd worden.

Vraag 6

Wat vindt u van het advies van Transport en Logistiek Nederland aan chauffeurs die onderweg naar de haven zijn om zo min mogelijk te stoppen? Is het wenselijk dat chauffeurs minder stoppen? Komt hiermee de verkeersveiligheid niet in het geding?

Antwoord 6

Chauffeurs dienen zich, ook volgens TLN, te houden aan de regels omtrent rij- en rusttijden voor chauffeurs, zoals neergelegd in de Europese verordening met betrekking tot rij- en rusttijden en het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Deze regels zijn opgesteld mede met het oog op de verkeersveiligheid. Het advies heeft in die zin dan ook geen gevolgen voor de verkeersveiligheid.

Vraag 7

Is iedere chauffeur in het bezit van de voertuigenchecklist van de Border Force van het Verenigd Koninkrijk, een zogeheten Code of Practice, met eisen voor chauffeurs die naar het Verenigd Koninkrijk afreizen? Is het verplicht om deze checklist ingevuld te overhandigen bij binnenkomst in het Verenigd Koninkrijk?

Antwoord 7

De Code of Practice is voor werkgevers en chauffeurs beschikbaar op de website van de Britse Border Force. Werkgevers en chauffeurs hebben hier (online) toegang toe. Het overhandigen van de checklist is geen formele voorwaarde bij binnenkomst in het Verenigd Koninkrijk. Wanneer echter inklimmers gevonden worden, heeft het niet invullen van de checklist invloed op (de hoogte van) de bestuurlijke boete die kan worden opgelegd door de Britse autoriteiten.

Vraag 8

Welke maatregelen zijn er in 2016 genomen toen de grenscontroles werden aangescherpt door het toenemende aantal inklimmers? Zijn er in de tussentijd maatregelen bij gekomen gezien het feit dat de aantallen weer beginnen te stijgen? Bent u van plan meer maatregelen in te gaan voeren?

Antwoord 8

Naar aanleiding van de piek in 2016 zijn de controles op het detecteren van inklimmers die de oversteek naar het Verenigd Koninkrijk willen maken verscherpt. In dat verband zijn er extra migratiehonden ingezet die de KMar en de Zeehavenpolitie bij de controles ondersteunen. Daarnaast wordt bij de grenscontroles meer gebruik gemaakt van technologische instrumenten zoals CO₂-meters (zgn. warmtedetectie meters) en de inzet van een helikopter. Verder zijn voor de uitvoeringsorganisaties (KMar, ZHP en AVIM) verschillende handelingskaders opgesteld op het terrein van de handhaving van de vreemdelingenwet alsmede een handhaving van de strafwetgeving. Ook wordt nauw samengewerkt met de rederijen en de exploitanten van de maritieme grensdoorlaatposten en is de infrastructuur op sommige locatie aangepast, zoals het verhogen van het hekwerk in Hoek van Holland. Voor de aanpak van het inklimmersvraagstuk heeft Nederland met België en het VK specifieke Memorandum of Understanding (MoU) afgesloten waarin verschillende activiteiten zijn benoemd om de inklimmersproblematiek tegen te gaan. Het betreft onder andere maatregelen voor het kunnen delen van informatie over mogelijke modus operandi, trends, gebruik van technologische detectiemateriaal en best practices. Verder wordt dit moment samen met de uitvoeringsorganisaties verkend welke extra maatregelen ingevoerd moeten worden, zoals bijvoorbeeld de inzet van nog meer migratiehonden.

Vraag 9

Kunt u aangeven welke gegevens u heeft over de mate waarin mensensmokkelnetwerken schuil gaan achter het probleem van de inklimmers en wat u er, ook in samenwerking met andere landen, aan doet om deze (ook via de gegevens van de aangetroffen inklimmers) op te rollen en te straffen?

Antwoord 9

Voor de beantwoording van deze vraag wordt uitgegaan van de definitie van «inklimmer»: een persoon die een transportmiddel gebruikt om heimelijk en wederrechtelijk Nederland in, uit of door te reizen. Er wordt geen registratie bijgehouden van het aantal mensensmokkelonderzoeken waarbij specifiek door middel van «inklimmen» wederrechtelijk de grens is over gegaan. Wel worden in Nederland jaarlijks (enkele) tientallen onderzoeken naar mensensmokkel verricht n.a.v. het aantreffen van illegale vreemdelingen in voertuigen. In deze onderzoeken vindt regelmatig samenwerking plaats met andere Europese landen, onder meer gericht op de ontmanteling van criminele samenwerkingsverbanden die zich bezighouden met mensensmokkel. Indien bij het aantreffen van inklimmers concrete signalen van mensensmokkel aanwezig zijn, zoals bijvoorbeeld het ontbreken van beschadigingen, wordt een opsporingsinspanning verricht. Deze strafrechtelijke aanpak van de inklimmerproblematiek is gericht op het verbeteren van de informatiepositie en is bedoeld om zicht te krijgen op eventuele mensensmokkelaars en/of mensensmokkelnetwerken die het inklimmen hebben gefaciliteerd en om die reden strafrechtelijk aansprakelijk zijn. Daarnaast leiden (gezamenlijke) controleacties niet alleen tot operationele resultaten, maar gaat daarvan ook een preventieve werking uit.

Vraag 10
Kunt u de vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 10
Ja.