

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

3939

Vragen van de leden **Becker** en **Dijkstra** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat mensensmokkel via visserij een «blinde vlek» is* (ingezonden 23 juli 2020).

Antwoord van Staatssecretaris **Broekers-Knol** (Justitie en Veiligheid), mede namens de Minister van Defensie (ontvangen 28 augustus 2020). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 3717.

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Inspectie: mensensmokkel via visserij is «blinde vlek»?¹

Antwoord 1

Ja, op 20 juli heb ik het Inspectierapport «Toezicht op de Maritieme Grenzen» en de kabinetsreactie met uw Kamer gedeeld.²

Vraag 2, 3

Klopt het dat uit het onderzoeksrapport van de Inspectie Justitie en Veiligheid blijkt dat bij de Koninklijke Marechaussee (KMar) en de Zeehavenpolitie Rotterdam (ZHP) informatie over mogelijke risico's van mensensmokkel en illegale migratie via de visserij en de pleziervaart ontbreekt, van onvoldoende kwaliteit is of niet gemakkelijk uit informatiesystemen kan worden gehaald, terwijl respondenten wel degelijk risico's zien in deze segmenten en dat bij diezelfde diensten niet duidelijk is of de controles die worden uitgevoerd op de veerdiensten en cruiseschepen effectief zijn?

Welke informatie heeft u momenteel, zowel kwalitatief als kwantitatief, over de mate waarin sprake is van mensensmokkel en illegale migratie via visserij en pleziervaart?

Antwoord 2, 3

Controle op pleziervaart en visserij vindt plaats door onder andere de ZHP, KMar en Douane. Tevens voeren de in Kustwachtverband samenwerkende handhavingdiensten zoals het Team Maritieme Politie, KMar, Douane en de

¹ Volkskrant: 20 juli 2020 <https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/inspectie-mensensmokkel-via-visserij-en-pleziervaart-is-blinde-vlek~b06cf25e/>

² Kamerstuk 31 409, nr. 294

NVWA, controles uit aan boord van de op zee varende schepen, waarbij de bevindingen van deze controles beschikbaar zijn voor de ZHP en KMar. Mede op basis van de informatie die verkregen wordt uit de controles en informatie-uitwisseling tussen organisaties, worden risico's t.a.v. pleziervaart en visserij ingeschat. Het huidige risicobeeld voor deze segmenten is dat de risico's t.a.v. illegale migratie en mensensmokkel beperkt zijn. Zo zijn er in 2019 in kustwachtverband ruim 350 controles³ uitgevoerd bij pleziervaartuigen en visserij schepen waarbij de overtredingen die zijn geconstateerd geen indicaties van illegale migratie en mensensmokkel bevatten. Ook uit de ruim 450 controles⁴ die de KMar in 2019 heeft uitgevoerd blijkt dat er daarvoor geen indicaties zijn. Ondanks de beperkte risico's blijven de KMar en ZHP alert op signalen die kunnen duiden op bepaalde modi operandi en trends, bijvoorbeeld op een mogelijke waterbedeefte vanuit buurlanden waar sprake is van illegale overtochten richting het Verenigd Koninkrijk. Uit het inspectie-onderzoek blijkt dat het risicogestuurd optreden van de organisaties verbetering behoeft, waaronder training van personeel, vernieuwing van systemen en verbeteren van risico-indicatoren. Voor de verbetermaatregelen die de organisaties nemen, verwijs ik u naar de beleidsreactie.

Vraag 4

Deelt u de mening dat mensensmokkel en illegale migratie ten alle tijden moet worden bestreden en dat daarbij ook volle aandacht moet zijn voor controles op schepen en plekken die minder voor de hand liggen, zoals de visserij en pleziervaarten?

Antwoord 4

Grenscontroles worden op basis van het Schengen acquis uitgevoerd met onder meer het doel om illegale migratie en grensoverschrijdende criminaliteit zoals mensensmokkel tegen te gaan. Naast de wettelijke verplichtingen die volgen uit de Schengengrenscode worden mede op basis van informatie en risicoanalyses, keuzes gemaakt waar de beschikbare capaciteit het beste ingezet kan worden. Zoals opgemerkt bij de beantwoording van vraag 2 en 3 laat het risicobeeld bij de visserij en pleziervaarten vooralsnog beperkte risico's zien t.a.v. illegale migratie en mensensmokkel en worden door de KMar en in kustwachtverband controles uitgevoerd.

Vraag 5

Herkent u het in het rapport geschetste beeld dat ondanks dat de havenmeesters geen officiële taak hebben als grensbewakers, zij van groot belang zijn bij het signaleren van vermoedens van mensensmokkel en illegale migratie, maar dat zij zelden een melding bij de KMar of ZHP doen van vaartuigen die van buiten het Schengengebied komen, terwijl dat wel moet gebeuren? Zo ja, bent u bereid te onderzoeken hoe de meldingsbereidheid van de havenmeesters kan worden verbeterd en hierover ook in gesprek te treden met de havenbedrijven?

Antwoord 5

In het rapport wordt op de rol van havenmeesters van (jacht)havens voor pleziervaart en visserij gedoeld in relatie tot vaartuigen die van buiten het Schengengebied komen. In de Schengengrenscode wordt gesproken van de havenautoriteit. Vaak is deze autoriteit een aangewezen havenmeester maar dit kan ook een andere functionaris zijn. Als bekend is dat een vaartuig van buiten het Schengengebied komt, dient de havenautoriteit de aankomst ervan door te geven aan de KMar en de ZHP. Deze is hierbij afhankelijk van de informatie die de schipper verstrekt. Dit staat los van vermoedens van mogelijke mensensmokkel en illegale immigratie die de havenautoriteit krijgt bij zijn toezicht op de (jacht)haven. Het is belangrijk dat die signalen gedeeld worden met ZHP en KMar. De KMar heeft, zoals ook in het inspectierapport wordt aangegeven, zogeheten maritieme wijkoppers die de contacten onderhouden met de havenmeesters. De wijkopper onderhoudt het netwerk namens de KMar met de maritieme gemeenschap in zijn werkgebied. Daarnaast investeert de ZHP in contacten en signaalherkenning met de

³ Bron: Kustwacht (peildatum 04-08-2020).

⁴ Bron: KMar (peildatum 07-08-2020).

havenmeesters in de regio Rotterdam. Zowel de KMar als de ZHP zullen verkennen hoe de informatiepositie en samenwerking met de havenautoriteiten verbeterd kunnen worden.

Vraag 6

Bent u bereid om in samenwerking met de KMar en de ZHP meer te gaan werken met risicoanalyses, zodat beter inzichtelijk wordt gemaakt op welke tijdstippen en plekken verdachte boten aankomen, waardoor controles doelgerichter kunnen worden uitgevoerd? Bent u tevens bereid de informatiesystemen, die hierbij essentieel zijn maar in de praktijk vaak inefficiënt blijken, te moderniseren?

Antwoord 6

Naar aanleiding van de bevindingen van het inspectierapport verkennen de KMar en ZHP momenteel de mogelijkheden om de intensieve samenwerking te versterken, met name op tactisch niveau, met als doel het risico gestuurd maritiem grenstoezicht te verbeteren. Onderdeel van deze verkenning is het gezamenlijk opstellen van risicoanalyses.

Vraag 7

Is het personeelsbestand van de KMar belast met het bewaken en controleren van zeehavens en de ZHP momenteel op volledige sterkte om haar belangrijke taken uit te voeren? Zo nee, hoe gaat u ervoor zorgen dat het personeelsbestand bij beide organisaties op de gewenste sterkte wordt gebracht? Deelt u de conclusie van het onderzoeksrapport dat er meer moet worden geïnvesteerd in medewerkers van de KMar en ZHP zodat zij in de toekomst de benodigde informatie op een efficiënte manier uit de systemen kunnen halen en kunnen koppelen?

Antwoord 7

Een aanzienlijk gedeelte van de capaciteit van de KMar en ZHP wordt ingezet op de systematische grenscontroles conform de verplichting uit de Schengen-grenscode. Omdat de capaciteit van de KMar en ZHP beperkt is maken zij, binnen de kaders van hun wettelijke verplichting en mede op basis van informatie en risicoanalyses, keuzes waar zij de resterende capaciteit inzetten. Hierdoor kan de inzet van capaciteit per segment verschillen. Het grootste risico t.a.v. maritiem toezicht op dit moment is illegale migratie via de vrachtferry's naar het Verenigd Koninkrijk. Daardoor is er minder capaciteit beschikbaar voor controle op andere maritieme segmenten, zoals pleziervaart of visserij. Echter betekent dit niet dat er geen controles plaatsvinden op deze segmenten. Zie hiervoor ook de beantwoording van vraag 2 en 3.

Omdat in de afgelopen jaren de groei van passagiersstromen een grote druk legde op de capaciteit van de KMar, investeert het kabinet sinds 2017 in de structurele uitbreiding van de capaciteit van de KMar, zowel voor de taken op de luchthavens als het maritiem toezicht. Met de structurele toekenning van € 43,4 miljoen resteert nog een tekort van € 5 miljoen per jaar. In totaal gaat het om een uitbreiding van 417 VTE. Periodiek wordt deze capaciteitsbehoefte herijkt. Uw Kamer is hier eerder over geïnformeerd⁵.

Wat betreft het efficiënt halen en koppelen van informatie uit systemen, is investering in personeel noodzakelijk. Dit gebeurt onder andere in de opleiding van grenswachters. Het verbeteren van deze processen is daarnaast afhankelijk van het moderniseren van de systemen waarmee medewerkers werken. In lijn met de aanbeveling uit het inspectierapport wordt door de KMar en ZHP gewerkt aan de verbetering van relevante systemen. Ook investeert Nederland in de komende jaren om de Europese systemen (SIS, VIS, Eurodac, Ecris, EES, ETIAS, Eurosur) voor grensbeheer, migratie en veiligheid te implementeren. Dit zal leiden tot een integraal Europees informatiesysteem voor «slim» grensbeheer.

Hiervoor verwijs ik u naar mijn beleidsreactie op het inspectierapport.⁶

⁵ Jaarverslag en Slotwet Defensie 2018

⁶ Kamerstuk 31 409, nr. 294

Vraag 8

Wat vindt u van de aanbeveling het opleidingscurriculum structureel te moderniseren zodat het personeel de actueelste kennis wordt bijgebracht?

Antwoord 8

De Inspectie beveelt de Koninklijke Marechaussee aan om te investeren in medewerkers zodat zij de benodigde ervaring en kennis op kunnen doen van specialistische taakgebieden en functies en deze minder frequent te rouleren, omdat kennis hierdoor verloren gaat. Als onderdeel van de reorganisatie werkt de KMar aan een verlenging van de aanstelling van functies naar vijf tot zeven jaar Ik verwijs u hiervoor naar mijn beleidsreactie op het Inspectie-rapport.⁷

Vraag 9

Hoe verloopt de samenwerking met grensbewakers uit andere landen, zoals België? Werken beide landen met eenzelfde informatiesysteem en kan informatie om die reden ook gemakkelijk worden uitgewisseld? Zo nee, bent u bereid deze samenwerking en informatie-uitwisseling te optimaliseren?

Antwoord 9

Op het gebied van informatie-uitwisseling is er nauw contact met omliggende landen aangaande de laatste trends en ontwikkelingen met betrekking tot mensensmokkel en illegale migratie. Lidstaten gebruiken over het algemeen (verschillende) nationale systemen, maar dit is geen beletsel om informatie-rapporten te delen. Daarnaast maken lidstaten gebruik van het Europees grensbewakingssysteem (Eurosur) waarmee zij informatie over de maritieme buitengrenzen kunnen delen met andere lidstaten en Frontex. Specifiek ten aanzien van de maritieme grenscontroles is het contact met België en het Verenigd Koninkrijk intensief. Ook vinden er periodiek netwerkbijeenkomsten plaats, de zogenaamde Cross Border Intelligence Group, bestaande uit vertegenwoordigers uit België, het Verenigd Koninkrijk en Nederland. Dit netwerk komt fysiek eenmaal per jaar bij elkaar. Daarnaast wordt er informatie uitgewisseld met de Europese agentschappen Frontex en Europol.

Vraag 10

Bent u bereid het rapport voorzien van een kabinetsreactie naar de Kamer te sturen en daarbij in te gaan op de andere aanbevelingen zoals de verbetering van de kwaliteit van informatie en uitleesbaarheid van informatiesystemen en het toepassen van audits op de controles op veerdiensten en cruiseschepen?

Antwoord 10

Zie beantwoording vraag 1.

⁷ Kamerstuk 31 409, nr. 294