

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

1807

Vragen van het lid **Laçin** (SP) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het feit dat duizenden chauffeurs op dit moment stranden bij de grenzen van Duitsland, Tsjechië en Oostenrijk*. (ingezonden 17 februari 2021).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 25 februari 2021).

Vraag 1

Wat is uw reactie op het artikel waarin staat dat duizenden chauffeurs stranden bij de grens?¹

Antwoord 1

Het kabinet is verrast door het besluit over de beperkingen aan de grenzen van Duitsland, Slowakije, Tsjechië en Oostenrijk en vindt de hinder die vrachtwagenchauffeurs daardoor ondervinden bijzonder vervelend. Het is en blijft het standpunt van het kabinet dat het van essentieel belang is dat het goederenvervoer onder de huidige maatregelen doorgang kan blijven vinden. Hierover is ook beleid gemaakt in Europees verband om zogenaamde *green lanes* voor vrachtvervoer in te richten bij grensovergangen. Zie daarover verder het antwoord bij vraag 2. Als goederen te laat of niet meer op hun plaats van bestemming aankomen kan dat grote gevolgen hebben voor de samenleving. De beperkingen aan de grenzen en de lange files die daardoor ontstaan raken bovendien het welzijn van onder meer Nederlandse chauffeurs, omdat zij vaak urenlang zonder uitzicht moeten wachten tot dat zij verder kunnen. Ik ben dan ook in contact met de sector om te bezien hoe het gaat met de Nederlandse chauffeurs in de eerder genoemde landen. Ook is er contact in Europees verband.

Vraag 2

Hoe kan het dat er nu weer duizenden chauffeurs gestrand zijn bij landgrenzen binnen het Schengengebied, nadat vorig jaar is afgesproken dat dit niet meer zou gebeuren?

¹ AD, 16 februari 2021, «Duizenden truckers stranden bij de grens».

Antwoord 2

Op 12 februari jl. informeerde de Duitse Bondsregering de EU-lidstaten en de Europese lichamen zoals de Europese Commissie dat per 14 februari jl. Slowakije, Tsjechië en de deelstaat Tirol in Oostenrijk vanwege de epidemiologische situatie in die landen aangemerkt worden als virusvariantgebied. Dat betekent in de praktijk dat er een vervoersverbod geldt vanuit deze landen voor vervoer per vliegtuig, schip, trein en bus en dat vrijwel iedereen die uit deze gebieden Duitsland in reist zich moet registreren en een negatief testbewijs moet kunnen overleggen. In aanvulling hierop voerde Duitsland tijdelijk binnengrenscontroles in voor deze landen om hierop te kunnen handhaven.

De Europese Commissie heeft op 23 maart 2020 op verzoek van onder andere Nederland een mededeling gepubliceerd over de negatieve gevolgen van de grenssluitingen voor het transport van goederen. Hierin wordt opgeroepen om het vrachtverkeer zo veel mogelijk te ontzien door bij grensovergangen zogenaamde *green lanes* in te richten voor het vrachtverkeer. Controles mogen in principe daar niet langer dan 15 minuten duren. Zo moet de hinder voor het intracommunautaire vrachtverkeer zo beperkt mogelijk blijven.

De Commissie heeft naar aanleiding van de recente ontwikkelingen een brief gestuurd aan alle lidstaten met de dringende oproep om afspraken uit de Raadsaanbeveling van 1 februari 2021 zo volledig mogelijk op te volgen.² De aanbeveling schrijft onder andere voor dat lidstaten – indien zich verstoringen van vervoer voordoen – systematische testvoorschriften moeten opheffen zodat de *green lanes* kunnen blijven functioneren.

Vraag 3

Welke gesprekken lopen er op dit moment en welke maatregelen komen er om ervoor te zorgen dat gestrande chauffeurs zo snel als mogelijk hun weg weer kunnen vervolgen, en om te voorkomen dat dit nog een keer gebeurt?

Antwoord 3

In week 7 en 8 van dit jaar zijn de ontwikkelingen aan de grenzen in relatie tot COVID-19 onderwerp van gesprek in verschillende EU-overleggen. Zo is het geagendeerd tijdens verschillende ambtelijke overleggen, zoals de IPCR (crisisrespons van de Raad) en de Taskforce Interne markt handhaving (SMET). De Commissie heeft daarnaast aangegeven ook op de Europese Raad van 25 en 26 februari a.s. aandacht te vragen voor de *green lanes*. Het kabinet is van mening dat een goede balans moet worden gevonden tussen reisrestricties om de verspreiding van COVID-19 tegen te gaan enerzijds en het belang van de interne markt en de continuïteit van het goederentransport anderzijds. Zo moet in het te maken beleid gewaarborgd worden dat het vervoer van goederen zo ongehinderd mogelijk doorgang kan blijven vinden. Op die manier probeert het kabinet in Europees verband ervoor te zorgen dat het goederenvervoer niet of niet te veel negatief geraakt wordt. Verder moeten de *green lanes* bij de grenzen er ook voor zorgen dat gestrande chauffeurs zo snel als mogelijk hun weg weer kunnen vervolgen. Verder onderhoudt het kabinet goede contacten met de sector om adequaat te kunnen reageren op signalen uit de praktijk.

Vraag 4

Heeft u contact met uw collega's in Duitsland, Tsjechië en Oostenrijk over de ontstane situatie? Zo ja, wat is de inhoud van dit contact? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Nederland heeft contact met Duitsland, Tsjechië en Oostenrijk in verschillende EU-overleggen. Verder is er voortdurend bilateraal overleg met onze buurlanden. De situatie aan de grenzen is daarin een vast agendapunt. Daarnaast hebben onze ambassades en consulaten goed contact met de autoriteiten van deze landen om de situatie ter plaatse te monitoren. Verder houdt Nederland op alle mogelijke niveaus vinger aan de pols wat betreft

² Aanbeveling (EU) 2021/119 van de Raad van 1 februari 2021 tot wijziging van Aanbeveling (EU) 2020/1475 betreffende een gecoördineerde aanpak van de beperking van het vrije verkeer in reactie op de COVID-19-pandemie.

eventuele maatregelen richting Nederland en zal ik – indien de situatie daarom vraagt – contact opnemen met mijn Duitse collega, zoals ik in eerdere situaties ook heb gedaan.

Vraag 5

Heeft u zicht op hoeveel Nederlanders er onder de gestrande chauffeurs zijn? Zo nee, hoe gaat u dit inzicht krijgen om zo gestrande Nederlanders bij te staan?

Antwoord 5

Na navraag bij de sector is het moeilijk een inschatting te geven hoeveel Nederlandse chauffeurs zijn gestrand. Hoofdzakelijk heeft dit te maken met het feit dat de meeste chauffeurs na een grote vertraging vaak alsnog kunnen doorrijden naar Nederland of de plaats van bestemming. Daarnaast kan een bedrijf ook besluiten zijn chauffeurs niet meer naar Slowakije, Tsjechië, Oostenrijk of andere landen te laten rijden vanwege de maatregelen in Duitsland. Cijfers of aantallen vertellen daarom niet het volledige verhaal. Ten slotte hebben Nederlandse transportbedrijven niet alleen maar Nederlandse chauffeurs in dienst. Zij hebben chauffeurs in dienst met nationaliteiten van verschillende EU-lidstaten.

Vraag 6

Welke mogelijkheden biedt u op dit moment aan gestrande Nederlanders?

Antwoord 6

Nederlanders die gestrand zijn in het buitenland kunnen zich 24 uur per dag, 7 dagen per week wenden tot het Contact Center van het Ministerie van Buitenlandse Zaken of bij de Nederlandse ambassade in het land waar iemand zich op dat moment bevindt. Het Ministerie van Buitenlandse Zaken bekijkt vervolgens per geval wat voor consulaire hulp mogelijk is.

Vraag 7

Kunt u, met het oog op het verkiezingsreces en de ernst en het acute karakter van deze situatie, deze vragen per ommegaande beantwoorden?

Antwoord 7

Ja, de antwoorden zijn zo spoedig als mogelijk aan uw Kamer gestuurd.