Ministerie van Justitie en Veiligheid

> Retouradres Postbus 20301 2500 EH Den Haag

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Directoraat-Generaal Migratie**
Directie Migratiebeleid

Turfmarkt 147
2511 DP Den Haag
Postbus 20301
2500 EH Den Haag
www.rijksoverheid.nl/jenv

**Onze referentie**
8144233

**Uw referentie**
2026Z22887

Datum 16 november 2026
Betreft Antwoorden Kamervragen over Eurostar

Hierbij bied ik u, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, de antwoorden aan op de schriftelijke vragen van de leden De Hoop en Westerveld (beiden PRO) over het bericht 'Eurostar naar Londen vaak te laat en duurder door gebrek aan grenscontrole: ‘Reiziger wordt dubbel gepakt''.

Deze vragen werden ingezonden op 23 oktober 2026 met kenmerk 2026Z22887.

De Minister van Asiel en Migratie,

Bart van den Brink

**Directoraat-Generaal Migratie**
Directie Migratiebeleid

**Datum**
16 november 2026

**Onze referentie**
8144233

**Vragen van de leden De Hoop en Westerveld (beiden PRO) aan de minister van Asiel en Migratie en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht 'Eurostar naar Londen vaak te laat en duurder door gebrek aan grenscontrole: ‘Reiziger wordt dubbel gepakt''**
**(ingezonden 23 oktober 2026, 2026Z22887)**

**Vraag 1**
**Heeft u kennisgenomen van het bericht 'Eurostar naar Londen vaak te laat en duurder door gebrek aan grenscontrole: ‘Reiziger wordt dubbel gepakt’'? 1)**

**Antwoord op vraag 1**
Ja.

**Vraag 2**
**Deelt u de mening dat internationale treinen en het stimuleren van het gebruik hiervan een goed idee is? Zo nee, waarom niet?**

**Antwoord op vraag 2**
Ja, ik hecht belang aan het stimuleren van internationale treinen, en in dit specifieke geval de treinverbinding naar Londen.

**Vraag 3**
**Deelt u de mening dat het stimuleren van het gebruik van internationale treinen bijdraagt aan het verduurzamen van internationale reizen? Zo nee, waarom niet?**

**Antwoord op vraag 3**
De directe treinverbinding tussen Nederland en Londen maakt internationaal reizen per trein aantrekkelijk en draagt daarmee bij aan duurzaam reizen.

**Vraag 4**
**Deelt u de mening dat het verstandig is om de capaciteit van de treinen naar Londen zo maximaal mogelijk te gebruiken, zeker nu de vraag naar deze verbinding van reizigers alleen maar verder toeneemt? 2) Zo nee, waarom niet?**

**Antwoord op vraag 4**
Ja. Vanuit het belang om de internationale treinverbinding naar Londen te bevorderen is het kabinet erop gericht de beschikbare capaciteit van de treinen zo maximaal mogelijk te benutten. Hierbij is het wel van belang dat het aantal passagiers per trein past binnen de capaciteit van de Koninklijke Marechaussee (hierna: KMar) die nodig is voor de uitvoering van zorgvuldige grenscontroles van alle reizigers van de internationale treinverbinding Amsterdam-Londen.

Voor de treinverbinding naar Londen zijn concrete afspraken over het maximum aantal passagiers per trein gemaakt met Eurostar. Deze afspraken zijn vastgelegd in een convenant tussen Eurostar, het ministerie van Justitie en Veiligheid (hierna: JenV) en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW). Als Eurostar meer passagiers

**Directoraat-Generaal Migratie**
Directie Migratiebeleid

**Datum**
16 november 2026

**Onze referentie**
8144233

wil vervoeren dan momenteel is afgesproken in het convenant vergt dat een aanpassing van de afspraken in het convenant en een opschaling van KMar-capaciteit. Die opschaling kent een doorlooptijd en is daarom niet direct beschikbaar. De hieraan verbonden extra kosten zijn voor rekening van Eurostar.

**Vraag 5**
**Hoe rijmt het kabinet haar bureaucratische en starre houding dat de internationale trein naar Londen, anders dan bij Schiphol, geen 'staatsbelang' is, maar een 'privaat belang' zou zijn, met haar ambitie om internationaal treinverkeer te bevorderen?**

**Antwoord op vraag 5**
Het Rijk heeft, op verzoek van Eurostar, zonder dat daar een juridische verplichting toe was, actief en in nauwe publiek-private samenwerking de directe internationale Eurostarservice Amsterdam-Londen mogelijk gemaakt om internationaal treinverkeer te bevorderen. De grenscontrole is een verplichting vanuit de Schengengrenscode en wordt normaliter uitgevoerd bij het passeren van een buitengrens, bijvoorbeeld bij het uitreizen uit een lidstaat naar een derde land. Station Amsterdam Centraal en station Rotterdam Centraal zijn geen Europese buitengrenzen. Om de grenscontroles op deze plekken toch mogelijk te maken, hebben JenV en IenW specifieke verdragen gesloten en bestuurlijke afspraken met Eurostar gemaakt. De grenscontroles kunnen daarom vooraf in Amsterdam en Rotterdam plaatsvinden, waardoor reizigers zonder latere overstap in België of Frankrijk kunnen doorreizen naar het Verenigd Koninkrijk. De grenscontrole voor de internationale treinverbinding van Amsterdam - Londen van Eurostar in Nederland is een extra service om reizigers een directe reis zonder latere overstap te bieden.

Binnen dit afgesproken kader draagt Eurostar de kosten van JenV van de benodigde investeringen en exploitatie van inzet van personeel, onder andere van de KMar en materieel voor de uitvoering van de grenscontrole.
De reden voor deze "publiek/private samenwerking" financieringsconstructie is dat het Rijk weegt of het primair een staatsbelang of een privaatbelang betreft. Het is namelijk een extra service aan reizigers van de Eurostartrein om op de stations in Amsterdam en Rotterdam al door een grenscontrole te gaan in plaats van in België, Frankrijk of bij aankomst in het Verenigd Koninkrijk. Daarom is met Eurostar afgesproken dat zij de kosten voor deze controles betaalt.

In reactie op de in de vraag beschreven houding. Zoals toegelicht zijn de met Eurostar gemaakte afspraken over de extra service niet vrijblijvend. Wie afspraken maakt, moet die nakomen. De financiële gevolgen voor het overschrijden van de afspraken kan niet zonder meer bij de belastingbetaler worden gelegd.

**Vraag 6**
**Wat vindt u ervan dat er op Amsterdam Centraal, door gebrekkige capaciteit van de grenscontrole, slechts 450 passagiers in de trein kunnen worden toegelaten, terwijl er 900 zitplaatsen in de trein naar Londen zijn? Hoe legt u dit uit aan treinreizigers die nu onnodig achter het net vissen? En hoe legt u dit uit vanuit het oogpunt van het belang van duurzame mobiliteit?**

**Directoraat-Generaal Migratie**
Directie Migratiebeleid

**Datum**
16 november 2026

**Onze referentie**
8144233

**Antwoord op vraag 6**
Zoals toegelicht in het antwoord op vraag 4, streeft het kabinet ernaar de beschikbare treincapaciteit zo efficiënt en optimaal mogelijk te benutten, om daarmee de internationale treinverbinding naar Londen te bevorderen.

Er is geen sprake van gebrekkige capaciteit van de grenscontrole. De KMar voert de controles conform wet- en regelgeving en de gemaakte afspraken zorgvuldig uit. Het knelpunt zit in de naleving van het convenant. Eurostar verkoopt gedurende een langere periode meer tickets dan in het convenant afgesproken maximumaantal passagiers per trein. Als Eurostar meer passagiers per trein wil vervoeren, moeten de afspraken in het convenant worden aangepast volgens de afgesproken procedure. Daarnaast zal de KMar-capaciteit moeten worden uitgebreid om de gewenste passagiersaantallen te kunnen verwerken. Het Rijk biedt alle ruimte om te komen tot nieuwe afspraken voor de verwerking van hogere passagiersaantallen. De kostensystematiek zal daarbij echter niet veranderen.

**Vraag 7**
**Wat is de reden dat u niet mee wil werken aan het opschalen en optimaliseren van de grenscontroles voor de internationale trein naar Londen?**

**Antwoord op vraag 7**
Het standpunt dat de overheid niet wil meewerken aan het opschalen en optimaliseren van de grenscontroles voor de internationale trein naar Londen herken ik niet. Sinds 2022 faciliteert de overheid deze verbinding en is het aantal treinen ook verdubbeld. De overheid heeft hiertoe ook conform de afspraken uit het convenant de nodige KMar-capaciteit geleverd. Voor de toekomst zijn JenV, IenW en Eurostar in gesprek over de inzet van innovatieve grensinstrumenten, waaronder over het gebruik e-Gates, om de grenscontroles voor de verbinding naar Londen te optimaliseren.

**Vraag 8**
**Vindt u het uit te leggen dat de grenscontroles op luchthavens en zeehavens niet worden doorberekend aan vliegtuigmaatschappijen en rederijen, maar dat voor de meest duurzame manier van reizen, de trein, de kosten van grenscontroles wel worden doorberekend? Wat is de reden dat de treinreizigers anders worden behandeld dan vliegtuigpassagiers? Hoe legt u dit uit aan treinreizigers die met hun keuze voor de trein kiezen voor een duurzamere manier van reizen?**

**Antwoord op vraag 8**
Ja, dit is uitlegbaar. Er bestond geen juridische verplichting om voor de Eurostarservice Amsterdam–Londen grenscontroles al in Nederland mogelijk te maken. Op verzoek van Eurostar heeft de overheid dat wél gefaciliteerd zodat reizigers direct kunnen doorreizen, en daarom worden de extra kosten die daaruit voortvloeien aan Eurostar doorbelast. Deze afspraak is vastgelegd in het convenant.

Op luchthavens en zeehavens voert de KMar wettelijk verplichte grenscontroles uit aan de externe EU-grens. Die publieke taak wordt niet aan luchtvaart-maatschappijen of rederijen doorberekend. Bij de Eurostar- service Amsterdam–Londen gaat het om een verplaatste en versneld uitgevoerde controle vóór vertrek in Nederland, die anders in België, Frankrijk of bij aankomst in het Verenigd Koninkrijk zou plaatsvinden. Het is daarmee een door de vervoerder gewenste extra service ten behoeve van de eigen reizigers, niet een door Europese regels vereiste taakuitvoering in Nederland.

De inhoud van de documentcontrole is gelijk voor trein- en vliegtuigreizigers. Het verschil zit uitsluitend in de plaats en timing. Treinreizigers profiteren bovendien van een vlottere aankomst in het Verenigd Koninkrijk doordat de controle al op de stations in Amsterdam of Rotterdam is afgerond. De overheid stimuleert internationaal spoor binnen de wettelijke kaders, maar financiert geen extra, niet-verplichte voorzieningen voor één commerciële verbinding.

**Vraag 9**
**Deelt u de mening dat het onwenselijk is dat tot wel twee derde van de treinen vanuit Nederland naar Londen vertraging oplopen door de gebrekkige capaciteit bij de grenscontroles? Zo nee, waarom niet? Hoe legt u dit aan treinreizigers uit?**

**Vraag 10**
**Wat is de reden dat sinds de invoering van het Entry/Exit-systeem (EES) de Koninklijke Marechaussee capaciteit niet is uitgebreid? Deelt u de mening dat de invoering van dit EU-systeem niet voor verantwoording kan komen van de treinmaatschappij en daarmee die van de treinreiziger? Zo nee, waarom niet?**

**Antwoord op vraag 9 en 10**
Met Eurostar zijn op basis van het convenant duidelijke afspraken gemaakt over het maximale aantal passagiers per trein. Die afspraken vormen de grondslag waarop de KMar de grenscontroles op zorgvuldige en veilige wijze en de geldende regelgeving kan uitvoeren. In dat verband is in het convenant afgesproken dat de KMar-capaciteit en het benodigde materiaal zijn gebaseerd op 250 passagiers per trein uit Amsterdam en 160 passagiers per trein uit Rotterdam, met een doorlooptijd van 90 minuten. De impact van het nieuwe digitale Europese Entry/Exit Systeem is hierin ook meegenomen. De capaciteit van de KMar is op dit moment op basis van de afgesproken aantallen ingeregeld voor de uitvoering van de grenscontrole, inclusief de Entry/Exit-controle.

Zoals in de beantwoording van vraag 6 is aangegeven, heeft Eurostar in de afgelopen periode aanzienlijk meer tickets verkocht dan overeengekomen, waardoor het aantal passagiers per trein sterk is verhoogd. Het gaat gemiddeld om 450 passagiers per trein vanuit Amsterdam; een zeer ruime overschrijding ten opzichte van de afgesproken aantallen. Dit leidt tot problemen, zoals onder andere vertraging van treinen en risico’s voor de openbare orde en de veiligheid van reizigers en KMar personeel.

**Vraag 11**
**Wat is de reden dat er nog steeds geen e-gates worden gebruikt bij de UK-terminal op Amsterdam Centraal? Wanneer gaat dit wel gebeuren?**

**Directoraat-Generaal Migratie**
Directie Migratiebeleid

**Datum**
16 november 2026

**Onze referentie**
8144233

**Antwoord op vraag 11**
De overheid werkt al enige tijd aan innovatieve instrumenten aan de grens, zoals de inzet van e-gates. Op dit moment wordt versneld gewerkt aan de planvorming waarin onder meer de planning, uitvoerbaarheid en financiering van de inzet van innovatieve grensinstrumenten, waar onder e-Gates nader worden uitgewerkt. Hiermee wordt tevens invulling gegeven aan de motie van het lid Grinwis C.S.[1], waarin wordt verzocht e-Gates in te zetten om de doorstroming en capaciteit van de Eurostarverbinding naar Londen te vergroten.
De inzet van deze innovatieve instrumenten kunnen bijdragen aan de optimalisatie van de grenscontrole. Echter vragen de inzet van deze innovatie instrumenten de nodige voorbereidingen en nadere analyses, bijvoorbeeld op het gebied financiën (kosten-baten analyse), de beschikbare infrastructuur en van de samenstelling van de betreffende reizigers.

**Vraag 12**
**Wat gebeurt er als Eurostar (of een andere vervoerder) de mogelijkheid op het spoor zou krijgen om vanwege de toegenomen vraag meer treinen te laten rijden? Zou dit dan worden geblokkeerd omdat er te weinig capaciteit bij de grenscontrole is? Vindt u dit aan reizigers uit te leggen?**

**Antwoord op vraag 12**
In het convenant zijn duidelijke procedures en afspraken gemaakt voor als Eurostar meer treinen wil gaan rijden. Met nieuwe vervoerders zullen afspraken, vergelijkbaar met de afspraken met Eurostar, gemaakt moeten worden.

**Vraag 13**
**Kunt u voorgaande vragen afzonderlijk van elkaar binnen de gestelde termijn, dus voorafgaand aan de begrotingsbehandeling Asiel en Migratie, beantwoorden?**

**Antwoord op vraag 13**
Ja.

1) Telegraaf, 21 oktober 2026, 'Eurostar naar Londen vaak te laat en duurder door gebrek aan grenscontrole: 'Reiziger wordt dubbel gepakt'' (https://www.telegraaf.nl/binnenland/eurostar-naar-londen-vaak-te-laat-en-duurder-door-gebrek-aan-grenscontrole-reiziger-wordt-dubbel-gepakt/163319045.html).

2) Treinreiziger.nl, 29 mei 2026 'Verkoop internationale treintickets stijgt sterk – dure brandstof en oorlog drijft reizigers trein in' (www.treinreiziger.nl/verkoop-internationale-treintickets-stijgt-sterk-dure-brandstof-en-oorlog-drijft-reizigers-trein-in/)

[1] Kamerstuk 2026, 37020-XII nr. 45