

Vergaderjaar 2018–2019

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 811

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARISSEN VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT EN VAN JUSTITIE EN VEILIGHEID

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 december 2018

Zoals toegezegd in de Kamerbrief van 24 augustus 2018 (Kamerstuk 29 984, nr. 788) informeren we uw Kamer met deze brief over de voortgang ten aanzien van de realisatie van de directe Eurostar treinverbinding tussen Nederland en Londen. Daarbij informeren we uw Kamer ook over de mogelijkheid tot voorlopige toepassing van de diverse internationale verdragen, naar aanleiding van de motie van de leden Kröger (GroenLinks) en Ziengs (VVD) (Kamerstuk 29 984, nr. 776). Daarnaast gaan we ook in op de gevolgen van Brexit en het voornemen van Eurostar tot introductie van extra treinen tussen Nederland en Londen.

Voortgang t.a.v. realisatie directe Eurostar service

Infrastructurele aanpassingen en bouw van faciliteiten op stations

Om de gewenste directe Eurostar service tussen Nederland en Londen mogelijk te maken, zijn het afgelopen jaar op de stations Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal de benodigde faciliteiten gebouwd en waar nodig infrastructurele aanpassingen gedaan¹. Al deze werkzaamheden zijn inmiddels grotendeels afgerond. De benodigde apparatuur – bijvoorbeeld voor het uitvoeren van de beveiligingscontroles – zal conform planning op een later moment geplaatst worden. Zoals aangegeven in de brief van 3 april jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 762) is op station Amsterdam Centraal sprake van tijdelijke voorzieningen in verband met de toekomstige aanpassingen aan het station in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

¹ Voor de infrastructurele aanpassingen die gerealiseerd zijn in Rotterdam is door IenW € 6,5 miljoen beschikbaar gesteld. Daarnaast heeft Eurostar financieel bijgedragen aan deze aanpassingen.

Inzet Koninklijke Marechaussee

Ten behoeve van de inzet van de Koninklijke Marechaussee (KMar) wordt momenteel de laatste hand gelegd aan een convenant tussen het Rijk en Eurostar waarin de afspraken over de kosten en risico's vastgelegd worden. Vooruitlopend op de afronding van dit convenant heeft Eurostar een financiële *comfort letter* aan het Rijk verstrekt.

Internationale verdragen

In de brief aan uw Kamer over de Letter of Intent (Kamerstuk 29 984, nr. 788) is aangegeven dat het de inzet van de vier landen was om politieke overeenstemming te bereiken over de verdragen over grenscontroles voor het eind van dit jaar. Hoewel er in de afgelopen maanden grote stappen zijn gezet in zowel de totstandkoming van het bilaterale verdrag met het Verenigd Koninkrijk als het vierlandenverdrag, zal politieke overeenstemming tussen de vier landen over deze verdragen dit jaar niet haalbaar zijn. Voor een aantal onderwerpen is nadere uitwerking noodzakelijk. Het gaat dan onder andere om nadere uitwerking van de afspraken over politiesamenwerking tussen Frankrijk, België, Nederland en het Verenigd Koninkrijk. Daarnaast is nadere uitwerking nodig over de omvang van bevoegdheden die de UK Border Force (UKBF) krijgt in Nederland en de respectievelijke bevoegdheden aan boord van de trein. De inzet van de vier landen richt zich nu op het bereiken van politieke overeenstemming begin februari 2019.

Naast de totstandkoming van de twee internationale verdragen over grenscontroles, is de afgelopen periode ook gewerkt aan het vastleggen van afspraken met de betrokken landen op het gebied van beveiliging van de Eurostar treinen. De basis van deze afspraken ligt in een Tripartiet Verdrag tussen Frankrijk, België en het VK over beveiliging (security) van de treinen die door de Kanaaltunnel rijden. Dit verdrag wordt nu uitgebreid naar Nederland en waar nodig geactualiseerd. Overeenkomstig dit verdrag moeten partijen de beveiliging verzekeren van de treinen die door de Kanaaltunnel rijden. Over de tekst van het verdrag bestaat inmiddels in grote lijnen overeenstemming tussen de vier landen. Het verdrag zal naar verwachting begin 2019 ondertekend kunnen worden. Omdat dit verdrag geldt als uitvoeringsverdrag onder het bovengenoemde vierlandenverdrag over grenscontroles, zal ondertekening gelijktijdig met (of na afloop van) de ondertekening van het vierlandenverdrag over grenscontroles moeten plaatsvinden.

In het kader van de onderhandelingen wordt door de partijen eveneens onderzocht of de verdragen, in afwachting van de uiteindelijke inwerkingtreding, voorlopig zouden kunnen worden toegepast, mede in relatie tot de motie van de leden Kröger (GroenLinks) en Ziengs (VVD) (Kamerstuk 29 984, nr. 776). De mogelijkheid van een voorlopige toepassing van de verdragen hangt in de eerste plaats af van het constitutionele recht van de betrokken staten. Omdat niet alle partijen in hun constitutionele recht de mogelijkheid van voorlopige toepassing kennen, verkent Nederland met de andere partijen de mogelijkheid van een eenzijdige voorlopige toepassing van de verdragen door Nederland.

Eenzijdige voorlopige toepassing houdt in dat Nederland al voor de inwerkingtreding van de verdragen bepaalde bevoegdheden aan de overige partijen verleent, zonder dat deze partijen deze bevoegdheden ook al aan Nederland verlenen. Door de verdragen eenzijdig voorlopig toe te passen, zouden bijvoorbeeld Britse functionarissen al direct na de ondertekening hun grenscontroles in Nederland kunnen gaan uitvoeren. Een eenzijdige voorlopige toepassing door Nederland zal echter

uitsluitend voldoende zijn om de directe verbinding te realiseren, wanneer Nederlandse functionarissen voor het realiseren van die verbinding niet eerst ook nog nieuwe bevoegdheden van België, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk nodig hebben.

Er zijn daarom voornamelijk twee tijdstippen denkbaar waarop het juridische kader voor een directe verbinding gereed kan zijn: (1) het tijdstip van de ondertekening van de verdragen of (2) het tijdstip van de inwerkingtreding van de verdragen. Indien een eenzijdige voorlopige toepassing van de verdragen door Nederland mogelijk is, dan zal het juridische kader al direct na de ondertekening van de verdragen gereed zijn. Indien een eenzijdige voorlopige toepassing niet mogelijk is, dan zal het juridische kader pas gereed zijn na de inwerkingtreding van de verdragen. Het tijdstip waarop de verdragen in werking kunnen treden zal daarbij hoofdzakelijk afhangen van de snelheid waarmee in de vier betrokken landen de parlementaire goedkeuringsprocedures zullen worden afgerond.

Conclusie

De inzet van de Nederlandse overheid was om samen met alle betrokken landen alle internationale afspraken eind dit jaar gerealiseerd te hebben, met als doel om eind 2019 (per start dienstregeling 2020) een directe Eurostar verbinding tussen Nederland en Londen mogelijk te maken. Zoals hierboven toegelicht, duurt de totstandkoming van de verdragen langer dan gehoopt. We blijven streven naar het zo snel mogelijk realiseren van een directe Eurostar verbinding van Nederland naar Londen.

Brexit

Brexit heeft gevolgen voor de Eurostar verbinding tussen Nederland en Londen. Deze gevolgen liggen op het gebied van vergunningen, grenscontroles en douane.

Vergunningen

Wanneer met het Brexit uittredingsakkoord wordt ingestemd geldt een transitieperiode waarin het EU acquis van kracht blijft tot eind 2020. Daarmee blijven de huidige vergunningen van Eurostar voorlopig geldig in de EU. Bij een «no deal» Brexit vervalt op 29 maart 2019 het principe van de wederzijdse erkenning van vergunningen op spoorgebied. Vergunningen afgegeven in het Verenigd Koninkrijk zijn dan niet meer geldig in de EU. Zoals aangegeven in het VSO over de Kamerbrief m.b.t. de Letter of Intent (Kamerstuk 29 984, nr. 796) zal dit naar verwachting in Nederland voor weinig problemen zorgen, maar mogelijk wel in Frankrijk en België. Deze landen zijn met Eurostar in gesprek om hiervoor praktische oplossingen te vinden.

Grenscontroles

Onderdanen van het Verenigd Koninkrijk zijn na Brexit niet langer EU-onderdanen, maar zogenaamde derdelanders. De Britse burgers worden dan onderworpen aan een grondige controle in plaats van een minimale controle conform de Schengengrenscodes. De duur van de grenscontrole van Britse burgers zal hierdoor toenemen (Kamerstuk 23 987, nr. 261).

Zoals aangegeven in het VSO over de Kamerbrief m.b.t. de Letter of Intent (Kamerstuk 29 984, nr. 796) leidt Brexit er toe dat voor goederen vervoerd met de Eurostar, zoals reizigersbagage, douaneformaliteiten vervuld moeten gaan worden. Dit betekent dat in aanvulling op de grens- en beveiligingscontroles, ook douanecontroles moeten gaan plaatsvinden. Dit vraagstuk van de douaneformaliteiten (en toezicht) is nog niet aan de orde wanneer met het Brexit uittredingsakkoord wordt ingestemd en er een transitieperiode tot eind 2020 geldt. Wanneer er echter sprake is van een «no deal» Brexit op 29 maart 2019, spelen de douaneformaliteiten en toezicht al een rol bij de start van de directe verbinding. Douanetoezicht vindt volgens de douanewetgeving plaats vanaf het moment dat goederen het grondgebied van de EU binnenkomen of tot het moment van uitgaan. Nederland is niet het eerste land waar de Eurostar de EU binnenkomt of het laatste land waar de Eurostar de EU uitgaat. Voor het behouden van een directe verbinding tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk na Brexit zullen aanvullende internationale afspraken moeten worden gemaakt met de betrokken landen, waarbij ook de Europese Commissie zal moeten worden betrokken vanwege de exclusieve bevoegdheid van de Commissie op douanegebied. De Nederlandse inzet ten aanzien van douanetoezicht is gericht op een werkwijze die past binnen de geldende wetgeving en die tegelijkertijd geen afbreuk doet aan de directe verbinding na Brexit waarbij de reiziger zo min mogelijk hinder ondervindt.

Introductie derde Eurostar trein

Eurostar heeft laten weten per juni 2019 een derde trein te willen introduceren tussen Nederland en Londen. Deze derde trein betreft – net als de huidige twee treinen – in eerste instantie een indirecte verbinding van Nederland naar Londen, waarbij reizigers in Brussel de trein moeten verlaten voor de benodigde controles. In de richting van Londen naar Nederland betreft de derde trein – net als de huidige twee treinen – een directe verbinding. Deze derde Eurostar trein zal (met als hoofdvervoerder NS Internationaal) gaan rijden op basis van het recht op open toegang tot de infrastructuur zonder dat sprake is van een vervoerconcessie. Daardoor valt de derde trein niet onder de afspraken met NS in de concessie voor het Hoofdrailnet.

Deze derde trein zal – in tegenstelling tot de huidige twee treinen – na de start van de directe verbinding geen intra-Schengen reizigers meer vervoeren. Dit betekent dat bij de derde Eurostar trein (na de start van de directe verbinding) reizigers vanuit Nederland alleen tickets kunnen kopen naar Londen, maar niet naar Brussel. Reizigers vanuit Nederland kunnen dus niet uitstappen in Brussel. Bij de huidige twee treinen blijft het (ook na de start van de directe verbinding) mogelijk om tickets naar Brussel te kopen.

Daarnaast heeft Eurostar aangegeven om na de realisatie van de directe verbinding mogelijk nog meer treinen tussen Nederland en Londen te willen introduceren. Hierbij geldt een aantal aandachtspunten. Behalve dat er voldoende capaciteit moet zijn op het spoor en op de stations, zowel voor het rijden van de trein als het uitvoeren van de (toekomstige) controles, betekent elke extra Eurostar trein ook iets voor de gevraagde inzet van de KMar, de Nederlandse politie en de UK Border Force. Daarbij is reeds sprake van verhoogde druk op de KMar en politie. Momenteel wordt in overleg met NS, ProRail en Eurostar geanalyseerd wat de aanvullende treinen precies zullen betekenen voor de gevraagde inzet van alle betrokken partijen en de benodigde capaciteit op het spoor en de

stations. Daarna kan beter ingeschat worden wat vanuit alle partijen aanvullend nodig is en op welke termijn dit haalbaar geacht wordt. De inzet van het kabinet is om het voornemen van Eurostar zo veel als mogelijk te accommoderen, omdat het bijdraagt aan de ambitie om de trein een aantrekkelijk en duurzaam alternatief voor een vliegtreks te laten zijn op korte afstanden.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer

De Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid,
M.G.J. Harbers