

Vergaderjaar 2017–2018

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 762

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, 3 april 2018

Zoals is toegezegd in de brief van 2 februari jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 739) informeren we hierbij uw Kamer over wanneer en in welke vorm de Eurostar treindienst tussen Amsterdam en Londen geïntroduceerd wordt. In deze brief schetsen wij ook de stand van zaken over de beveiliging- en grenscontroles¹ voor de Eurostar, inclusief de benodigde (internationale) afspraken en verdragen en het tijdpad (conform toezegging in het AO Spoor van 14 februari jl.)(Kamerstuk 29 984, nr. 760).

Met deze brief informeert de Staatssecretaris van IenW uw Kamer tot slot ook over het voornemen van NS en Thalys om een nieuwe treindienst van Thalys vanuit Amsterdam naar Charles de Gaulle (luchthaven Parijs) en Marne la Vallée (Disneyland Parijs) te gaan rijden. Hiermee wordt een volgende stap gezet in het ontwikkelen van een aantrekkelijk alternatief voor de luchtvaart per spoor, mede in het licht van de motie van het lid Kröger (Kamerstuk 34 775 A, nr. 30).

Introductie Eurostar

Eurostar is voornemens om i.s.m. NS per 4 april 2018 te starten met een service tussen Amsterdam en Londen. Vanuit Londen naar Amsterdam betreft het een directe verbinding, waarbij alle reizigers in Londen door de benodigde beveiliging- en grenscontroles gaan. Vanuit Amsterdam naar Londen betreft het in eerste instantie een indirecte service, waarbij de reizigers in Brussel de trein zullen verlaten om aldaar door de benodigde beveiliging- en grenscontroles te kunnen gaan. Ondertussen wordt gewerkt aan het mogelijk maken van een directe service, zoals hieronder uitgebreider wordt toegelicht. De opzet van de indirecte treindienst met

¹ Tot aan Brexit ziet dit alleen op personencontroles. Na Brexit zullen mogelijk ook goederen (bagage) moeten worden gecontroleerd en douaneformaliteiten moeten worden vervuld. Nadere besluitvorming hierover dient nog plaats te vinden in de onderhandelingen van de Europese Commissie met het Verenigd Koninkrijk en de betrokken lidstaten.

overstap in Brussel lag vast in de oorspronkelijk afspraken met NS en Eurostar, zoals ook is vastgelegd in de vervoerconcessie voor 2015–2025. Vanuit Nederland hebben reizigers de kortste reistijd naar Londen door met de Thalys naar Brussel te reizen en daar over te stappen op de Eurostar naar Londen².

De Eurostar trein zal stoppen in Londen, Brussel, Rotterdam en Amsterdam. Omdat de benodigde faciliteiten voor de beveiliging- en grenscontroles niet inpasbaar zijn op Schiphol, zal de trein daar niet stoppen. NS heeft deze afwijking op de oorspronkelijke afspraken uit de vervoerconcessie besproken met Schiphol en de consumentenorganisaties in het Locov en zij hebben hier positief op gereageerd. De Staatssecretaris van IenW is daarom bereid deze aanpassing mee te nemen in de eerstvolgende concessiewijziging. Reizigers die van Schiphol naar Londen willen reizen, kunnen met de Thalys of de IC Brussel naar Brussel reizen en daar overstappen op de Eurostar naar Londen.

Een directe verbinding

Zoals aangegeven in de brief van 2 februari jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 739) hebben Eurostar en NS vanuit commercieel perspectief in het voorjaar van 2016 kenbaar gemaakt een voorkeur te hebben voor een directe verbinding tussen Nederland en Londen, waarbij de beveiliging- en grenscontroles van de reizigers in Amsterdam en Rotterdam worden uitgevoerd. Hiervoor hebben Eurostar en NS de ondersteuning van de Nederlandse overheid gevraagd. Wij ondersteunen dit streven, want dit betekent een beter product voor de reiziger en een duurzaam alternatief voor de luchtvaart. Maar zoals aangegeven door de Staatssecretaris van IenW in het AO Spoor van 14 februari jl. betreft de directe verbinding een «plus» op de oorspronkelijke afspraken. Het Ministerie van IenW heeft in het najaar van 2016 aan NS en Eurostar aangegeven bereid te zijn om de vervoerders te ondersteunen in hun streven naar een directe verbinding. Vervolgens is het Ministerie van JenV datzelfde jaar gevraagd om dit proces ook te steunen, omdat een directe verbinding niet mogelijk is zonder medewerking van het Ministerie van JenV. Deze medewerking is begin 2017 toegezegd onder voorwaarde van een realistisch tijdsplan, omdat de realisatie van een directe verbinding afhankelijk is van het maken van internationale afspraken met België, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. De doorlooptijden van het maken van deze afspraken (waarvan een deel moet worden vastgelegd in verdragen) zijn substantieel en kunnen niet binnen een kort tijdsbestek worden geregeld. De overheid was van mening dat het streven naar een directe service niet ten koste mocht gaan van een spoedige introductie van de Eurostar service tussen Amsterdam en Londen (direct of indirect). Daarom heeft het Ministerie van IenW destijds ook richting NS en Eurostar aangegeven dat het voor de reiziger in het kader van de bestaande concessieafspraken van belang was dat de Eurostar zo snel als mogelijk zou gaan rijden, onafhankelijk van de timing van de realisatie van de directe service. Zoals is aangegeven in de brief van 2 februari jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 739) zetten wij uiteraard alles op alles om de benodigde internationale afspraken spoedig af te ronden opdat de directe verbinding zo snel mogelijk gerealiseerd kan worden.

² Hierdoor fungeert de Eurostar treindienst vanuit Nederland met name als intra-Schengen-verbinding naar Brussel, in aanvulling op de reeds bestaande verbindingen (Thalys, IC Brussel). De Eurostar treindienst vanuit Londen naar Nederland betreft een directe verbinding, waardoor in die richting een overstap op de Thalys in Brussel geen kortere reistijd oplevert.

Om de gewenste directe service mogelijk te maken worden momenteel op de stations Amsterdam Centraal³ en Rotterdam Centraal de benodigde faciliteiten gebouwd. Daarbij zal de Nederlandse overheid operationele maatregelen nemen, zoals de inrichting van de nieuwe grensdoorlaatposten op de stations en de werving en opleiding van extra personeel voor de Koninklijke Marechaussee (KMar), om de grenscontroles mogelijk te maken. Daarnaast wordt overlegd met de gemeenten Amsterdam en Rotterdam. Beide gemeenten hebben laten weten de realisatie van de directe Eurostar service te ondersteunen en geen bezwaar te hebben tegen de benodigde beveiliging- en grenscontroles op de stations in hun gemeenten. Wel wijzen beide gemeenten op het belang van duidelijke afspraken tussen de KMar en de politie. Deze afspraken worden momenteel vormgegeven in een uitvoeringsovereenkomst⁴. Ook wordt gewerkt aan een uitvoeringsovereenkomst tussen de Nederlandse overheid en de vervoerders (NS en Eurostar) over aspecten als kosten, aansprakelijkheid en de gevolgen van mogelijke toekomstige uitbreidingen in de dienstregeling voor de gevraagde capaciteit van de KMar.

Internationale afspraken

Om de directe verbinding mogelijk te maken zijn internationale afspraken nodig met het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en België. Leidend voor de planning hierbij zijn de benodigde internationale afspraken op het gebied van grenscontroles en de samenwerking tussen politie en justitie. In de motie van de leden Ziengs, Kröger, Amhaouch, Jetten en Van der Graaf (Kamerstuk 29 984, nr. 748) is de regering gevraagd te onderzoeken of een bilaterale overeenkomst tussen het Verenigd Koninkrijk en Nederland op de korte termijn mogelijk is en of Nederland kan aansluiten bij de overeenkomst die tussen België, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk is gesloten.

Het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en België hebben in 1993 een Tripartiet Verdrag gesloten voor de treinverbindingen tussen België en het Verenigd Koninkrijk⁵. In dit Verdrag hebben de landen internationale afspraken gemaakt over de uitvoering van de grenscontroles van de passagiers, informatie-uitwisseling, de bevoegdheden van de landen en de samenwerking op het gebied van politie en justitie ten behoeve van de uitvoering van deze treinverbindingen.

Omdat Nederland op dit moment geen partij is bij het Tripartiet verdrag, zal Nederland ook internationale afspraken over deze onderwerpen moeten maken met het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en België. Het tot stand brengen van deze verdragsrelaties kost tijd. In dit verband moet met name rekening worden gehouden met de tijd die nodig is voor de parlementaire goedkeuringsprocedures van de betrokken verdragspartijen en voor het aannemen van de relevante Nederlandse uitvoeringswetgeving. Gemiddeld duurt het uitdrukkelijk goedkeuren van een verdrag en het aannemen van uitvoeringswetgeving ongeveer 18 maanden, bovenop de tijd die landen nodig hebben om overeenstemming te bereiken over de

³ Op station Amsterdam betreft het tijdelijke voorzieningen i.v.m. de toekomstige aanpassingen aan het station i.h.k.v. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

⁴ De taakverdeling tussen de KMar en politie ligt vast in de Politiewet 2012. De KMar is verantwoordelijk voor het grenstoezicht. De politie heeft de algemene politietaak (openbare orde en veiligheid) op de stations. Die twee taken worden ook onder twee verschillende gezagen uitgevoerd. In de genoemde uitvoeringsovereenkomst wordt vastgelegd hoe de taakverdeling ligt als het gaat om assistentieverlening en het gebruik van de ruimtes.

⁵ Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België, de regering van de Franse Republiek en de regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, met betrekking tot het treinverkeer tussen België en het Verenigd Koninkrijk via de vaste kanaalverbinding; Brussel, 15 december 1993 (UNTS Vol. 2092, I-36320).

inhoud van de verdragen. Eurostar en NS zijn sinds eind 2016 op de hoogte van het tijdsplan dat de overheid nodig heeft voor het maken van de internationale afspraken met de andere landen voor de realisatie van een directe verbinding.

In de brief van 2 februari jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 739) is uw Kamer geïnformeerd over het feit dat de overheid sinds begin 2017 de nodige voorbereidingen heeft getroffen en overleggen voert met de andere landen op verschillende niveaus ten behoeve van de totstandkoming van de internationale afspraken. Voor het sluiten van een bilateraal Verdrag met het Verenigd Koninkrijk wordt reeds gesproken over de uitvoering van de in- en uitreis controles van passagiers op de stations in Rotterdam en Amsterdam. Ook heeft de overheid gesprekken gevoerd over de vorm van de internationale afspraken met de andere landen waarin de eerder genoemde onderwerpen als informatie-uitwisseling, de bevoegdheden van de landen en de samenwerking op het gebied van politie en justitie geregeld moeten worden. In dit verband is ook gekeken naar louter toetreding van Nederland tot het Tripartiet Verdrag van 1993. Dit was echter voor meerdere landen geen wenselijke optie, omdat dit Tripartiet Verdrag gedateerd is en de afspraken uit dit verdrag niet meer voldoen aan de huidige (veiligheids)situatie in de Europese Unie. Het Verenigd Koninkrijk en België hebben in 2013 dan ook nieuwe afspraken gemaakt in aanvulling op dit Tripartiet Verdrag.

Nederland onderzoekt met de andere landen wat de beste en snelst realiseerbare vorm voor de internationale afspraken met de andere landen is, ofwel een wijziging van het huidige Tripartiet Verdrag naar een Vierpartijen Verdrag (waarbij het Verdrag wordt aangepast aan de huidige (veiligheids)situatie in de EU) ofwel separate bilaterale verdragen. Beide opties zoals genoemd in de motie worden dus onderzocht.

Daarnaast zijn afspraken nodig met de betrokken landen op het gebied van veiligheidsvraagstukken met betrekking tot de treinen. Deze afspraken zijn nu vastgelegd in de bestaande bijzondere overeenkomst⁶ op dit gebied tussen het VK, Frankrijk en België en betreffen bijvoorbeeld de uitwisseling van gegevens. Deze overeenkomst dient te worden uitgebreid naar Nederland.

Gelet op de verschillende onderwerpen waarover internationale afspraken moeten worden gemaakt en verschillende nationale belangen van de vier landen is dit niet een eenvoudig en snel realiseerbaar proces. De inzet van de Nederlandse overheid is in ieder geval om samen met alle betrokken landen alle internationale afspraken eind 2019 gerealiseerd te hebben, zodat Eurostar naar verwachting vanaf dienstregeling 2020 een directe verbinding van Nederland naar Londen kan gaan aanbieden.

Brexit

Het Verenigd Koninkrijk heeft te kennen gegeven om bij de Brexit de interne markt en de douane-unie te verlaten, waarbij het ook geen onderdeel meer zal uitmaken van het gemeenschappelijk BTW gebied. Dit zal dan gevolgen hebben voor de Eurostar. Immers, als het Verenigd Koninkrijk daadwerkelijk de interne markt en douane-unie verlaat, moeten voor goederen vervoerd met de Eurostar, zoals reizigersbagage, douane-

⁶ Bijzondere overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België, de regering van de Franse Republiek en de regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland inzake veiligheidsvraagstukken met betrekking tot de treinen tussen België en het Verenigd Koninkrijk via de vaste kanaalverbinding; Brussel, 15 december 1993 (UNTS Vol. 2093, I-36323)«.

formaliteiten vervuld gaan worden. Daarnaast zijn op deze goederen fiscale en niet fiscale bepalingen van toepassing en komen ze onder douanetoezicht te staan. Dit vraagstuk is nu niet aan de orde voor het realiseren van een directe verbinding, maar om na Brexit een directe verbinding in stand te kunnen houden, moeten dus mogelijk douaneformaliteiten ingepast gaan worden en dat vergt nadere besluitvorming.

Douanetoezicht vindt 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. Om een directe verbinding na Brexit in stand te houden, is het dan ook nodig dat Frankrijk, België, het Verenigd Koninkrijk, Nederland en Eurostar afspraken maken over het moment waarop douaneformaliteiten en de controles daarop voor de (reizigers van de) Eurostar plaatsvinden. Daarbij geldt overigens dat afspraken gemaakt moeten worden voor alle reeds bestaande Eurostar diensten van en naar het grondgebied van de EU, en niet alleen voor de diensten van en naar Nederland.

Bij het maken van afspraken moet ook de Europese Commissie worden betrokken aangezien de douanewet- en regelgeving in hoge mate een Europees karakter heeft en deze mogelijk moet worden aangepast. Daarnaast onderhandelt de Europese Commissie namens de EU exclusief met het Verenigd Koninkrijk over het verdrag na Brexit, waarvan de douaneformaliteiten een onderdeel uitmaken.

Thalys

In aanvulling op de introductie van de Eurostar service naar Londen, steunt de Staatssecretaris van IenW het voornemen van NS en Thalys om een nieuwe treindienst van Thalys vanuit Amsterdam naar Charles de Gaulle (luchthaven Parijs) en Marne la Vallée (Disneyland Parijs) te gaan rijden. Dit is een volgende stap in het ontwikkelen van een aantrekkelijk alternatief voor de luchtvaart per spoor, mede in het licht van motie Kröger (Kamerstuk 34 775 A, nr. 30).

Thalys zal vanaf april 2019 twee keer per dag vanuit Amsterdam, via Schiphol, Rotterdam, Antwerpen, Brussel en Charles de Gaulle naar Marne la Vallée gaan rijden en vice versa. Dit betekent dat Thalys niet meer vanuit Amsterdam naar Lille zal rijden. De nieuwe bestemmingen doen volgens de berekeningen van Thalys meer recht aan de huidige wensen van internationale reizigers van en naar Nederland. Daarnaast kunnen deze nieuwe bestemmingen een belangrijke bijdrage leveren aan de duurzame ambities van het kabinet om de trein een aantrekkelijk alternatief te laten zijn voor het vliegtuig. Immers, het traject Schiphol – Charles de Gaulle kan per trein in plaats van per vliegtuig afgelegd worden en daarmee kan een treinreis interessanter worden voor luchtvaartreizigers met overstap. Bovendien bieden de aansluitingen op Charles de Gaulle en Marne la Vallée betere verbindingen met Oost- en Zuid Frankrijk, zoals bijvoorbeeld de steden Lyon en Nice. Waar reizigers vanuit Nederland tot op heden in Parijs Gare du Nord moeten overstappen naar andere stations in Parijs (zoals Parijs Gare de Lyon of Parijs Gare Montparnasse), kunnen reizigers uit Amsterdam met de nieuwe aansluitingen bijvoorbeeld in ongeveer 6 uur via Charles de Gaulle naar Lyon. Dit betekent een reistijdwinst van ongeveer drie kwartier met, nog belangrijker voor de reiziger, een overstap op hetzelfde station.

De consumentenorganisaties in het Locov hebben positief geadviseerd over deze bestemmingswijziging van Thalys. Het betreft een aanpassing

op de afspraken uit de vervoerconcessie (artikel 63, lid 1) die de Staatssecretaris van IenW zal meenemen in de eerstvolgende concessiewijziging. Alternatieve routes voor reizigers naar Lille zullen blijven bestaan, zoals een optie via Brussel met andere vervoerders zoals TGV en Eurostar. Zoals toegezegd informeert de Staatssecretaris van IenW uw Kamer voor de zomer over de analyse van de mogelijkheden die internationale spoorverbindingen bieden ten opzichte van de luchtvaart.

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

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