

Vergaderjaar 2019–2020

23 987

Lidmaatschap van de Europese Unie

Nr. 374

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN
WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 oktober 2019

Hierbij bied ik u, mede namens de Minister van Buitenlandse Zaken en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, de reactie aan op het verzoek van de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat van 2 oktober 2019 om een brief met de stand van zaken van de voorbereidingen op de Brexit op IenW-terrein.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

lenW voorbereidingen op de Brexit

Omdat niet uitgesloten kan worden dat het onverhoopt tot een no deal Brexit komt, blijft het kabinet er hard aan werken om de mogelijk schade voor Nederland en de Nederlanders, in eigen land en in het VK, zo veel als mogelijk te beperken. Disrupties zullen echter onvermijdelijk zijn. Ook op het terrein van lenW zijn de nodige maatregelen genomen om de gevolgen van een *no deal* Brexit zo beperkt mogelijk te houden. Deze maatregelen zijn terug te vinden in het overzicht No Deal Brexit: Gevolgen en Maatregelen («praatplaten») dat de Minister van Buitenlandse Zaken op 4 oktober jl. naar uw Kamer heeft gezonden.¹

Ferryhavens en verkeersmaatregelen

Er komt veel op de Nederlandse havens af, maar ze zijn zo goed als mogelijk voorbereid. Specifiek bij de ferrylocaties zal na de Brexit mogelijk congestie optreden door langer durende grenscontroles voor vrachtwagens die de oversteek vanuit en naar het VK willen maken, in het bijzonder als niet aan de vereiste formaliteiten is voldaan.

Met brede betrokkenheid van Rijksdiensten, provincies, gemeenten en ketenpartners is een Brexit Transport Tafel ingericht en zijn gezamenlijk afgestemde verkeerscirculatieplannen gemaakt om mogelijke congestie bij ferrylocaties na een *no deal* Brexit zoveel mogelijk te voorkomen, of dit zo goed en snel mogelijk op te kunnen lossen. Een onderdeel van de gekozen strategie is inrichting van extra parkeerplekken om opstopping bij de ferryterminals te voorkomen. Vrachtwagenchauffeurs kunnen daar maximaal 24 uur parkeren om alsnog de douaneformaliteiten op orde te brengen. Deze parkeerlocaties worden voorzien van hekken, 24/7 beveiliging, verlichting, porto cabins en sanitaire- en ICT-voorzieningen. Vanaf twee weken voor 31 oktober zullen de verschillende maatregelen zichtbaar zijn.

Om congestie zo veel mogelijk te voorkomen, is het ook belangrijk dat vervoerders aansluiten op het door de ferryterminals verplicht gestelde Port Community Systeem (Portbase), dat de mogelijkheid biedt tot digitale (voor)aanmelding van douaneformaliteiten. Alleen vervoerders die aan de juiste douaneformaliteiten hebben voldaan, mogen het terrein van de ferryterminal op rijden.

Communicatie gericht op transporteurs

Het risico blijft aanwezig dat (met name buitenlandse) transporteurs de douaneformaliteiten niet of niet voldoende op orde hebben. Er vindt momenteel nog een communicatiecampagne plaats om juist deze doelgroep te bereiken. Bij de specifieke communicatie richting de transportbedrijven en vervoerders wordt samengewerkt door de partners in de keten (Rijkswaterstaat, Douane, Portbase, havenbedrijven, ferryterminals, brancheorganisaties). Deze organisaties blijven zich onverminderd inzetten om voor 31 oktober zoveel mogelijk gericht de bedrijven te informeren en te activeren die op dit moment nog niet zijn aangesloten op Portbase. Het blijft echter de verantwoordelijkheid van deze bedrijven en instellingen zelf om tijdig goede voorbereidingen te treffen.

In samenwerking met de Europese Commissie, België en Frankrijk organiseert Nederland een zogenaamde *outreach* naar de EU27 om belanghebbenden te wijzen op het belang van goede voorbereidingen op een *no deal* Brexit voor goederenstromen van en naar het VK (*Gateway-*

¹ Kamerstuk 23 987, nr. 365, Bijlage No Deal Brexit: Gevolgen en Maatregelen.

to-Europe). Van 9 t/m 11 oktober vonden gezamenlijke sessies plaats op locatie in Polen, Roemenië en Tsjechië. Daarnaast heb ik zelf contact opgenomen met mijn collegas in de ons omringende lidstaten om het belang van goede voorbereidingen te benadrukken voor een soepele doorstroom in de Nederlandse ferryhavens.

Lucht- en wegvervoer: EU-noodmaatregelen

De beleidsterreinen van lenW zijn sterk Europees gereguleerd, waaronder luchtvaart en wegtransport. Een aantal voor lenW belangrijke noodmaatregelen zijn daarom op het niveau van de EU genomen.

Luchtvervoer

De EU-verordening Nr. 2019/502 ter waarborging van basisconnectiviteit in het luchtvervoer regelt eenzijdig de verkeersrechten en markttoegang van VK-luchtvaartmaatschappijen richting de EU onder de voorwaarde dat het VK dezelfde verkeersrechten en markttoegang verleent aan EU-luchtvaartmaatschappijen. Op 7 maart jl. heeft het VK *guidance* gepubliceerd waarin vergelijkbare verkeersrechten en markttoegang worden gegund aan EU- luchtvaartmaatschappijen.

Op 1 februari jl. is uw Kamer geïnformeerd over de Nederlandse inzet met betrekking tot de basisconnectiviteit in het luchtvervoer² om tot een tijdelijke maatregel te komen. Aangezien de Brexit-datum verschillende malen is uitgesteld heeft de Europese Commissie op 4 september jl. middels een mededeling³ voorgesteld de periode waarin de verordening van toepassing is te verlengen tot 24 oktober 2020 (het einde van het IATA-zomerseizoen 2020). Op 20 september jl. is uw Kamer geïnformeerd over de Nederlandse steun voor het voorstel om de toepassingsduur van de bovengenoemde verordening met één IATA-seizoen te verlengen⁴, daarbij aantekendend dat ook nu weer een structurele uitoefening van een (gedeelde) bevoegdheid door de Unie op het gebied van verkeersrechten moet worden voorkomen.

De eerder aan uw Kamer gemelde maatregelen voor luchtvaartveiligheid, luchtverkeerbeheer en beveiliging burgerluchtvaart zijn nog steeds actueel.⁵

Wegvervoer

Ook stelde de Commissie in haar mededeling van 4 september jl. een verlenging voor van de toepassingsperiode van de bestaande EU-verordening Nr. 2019/501 voor basisconnectiviteit op het vlak van weg- en personenvervoer tot en met 31 juli 2020. Ook busvervoer blijft door deze verordening mogelijk. Mocht het VK zich zonder akkoord terugtrekken uit de EU op 31 oktober, dan is de aanvankelijk voorziene overgangperiode tot en met einde dit jaar te kort om het beoogde doel te verwezenlijken. Het uitgangspunt was namelijk, zoveel als mogelijk, «*business as usual*» totdat er een andere (communautaire, dan wel bilaterale) oplossing voorhanden is. Nederland steunt het voorstel om de toepassingsduur van de bestaande verordening met een jaar te verlengen. Het Commissievoorstel bevat geen voorstellen om de overige bepalingen, inclusief de uitfasering voor cabotage, te wijzigen. Ook Nederland ziet daar geen aanleiding toe. Als er na 31 juli 2020 nog geen oplossing

² Kamerstuk 22 112, nr. 2766.

³ COM(2019)394 en COM(2019)396.

⁴ Kamerstuk 23 987, nr. 363.

⁵ Kamerstuk 23 987, nr. 365, Bijlage No Deal Brexit: Gevolgen en Maatregelen.

gevonden is, kan worden teruggevallen op CEMT-vergunningen, zoals eerder aan uw Kamer gemeld.⁶

Spoor

Zoals gemeld in de kabinetsappreciatie⁷ van de Commissiemededeling van 12 juni jl. zijn naar het inzicht van de Commissie voor de spoorwegsector afdoende noodmaatregelen getroffen om de ergste effecten op te vangen door de noodverordening betreffende bepaalde aspecten van spoorwegveiligheid en spoorverbindingen. Tegelijkertijd roept de Commissie spoorbedrijven op tijdig alle noodzakelijke maatregelen op het gebied van vergunningen en certificaten te treffen voor het geval van een *no deal* Brexit. Voor wat betreft de spoorverbinding Nederland-Verenigd Koninkrijk geldt dat Eurostar in Nederland al opereert op basis van in Nederland afgegeven certificaten en vergunningen waardoor er op dit punt geen problemen te verwachten zijn bij een *no deal* Brexit.

Maritiem

Voor de zeescheepvaart blijft de mondiale regelgeving van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) ook na Brexit gewoon van toepassing. Op het gebied van veiligheid, milieu en havenstaatcontrole (Paris MoU) in de zeevaart heeft de Brexit geen directe gevolgen. Ook reddingsoperaties op zee en onderlinge bijstandverlening zijn gebaseerd op internationale afspraken in het Bonn Agreement. Een aandachtspunt is wel de participatie van het VK binnen het Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid (EMSA). Na Brexit is het VK geen lid meer van EMSA. In EU-verband moet worden aangestuurd op blijvende samenwerking met of deelname van het VK in EMSA-verband om maritieme informatie-uitwisseling te blijven behouden. Een dergelijke discussie moet onderdeel zijn van de onderhandelingen over de toekomstige relatie tussen het VK en de EU en zal dus op Europees niveau gevoerd moeten worden. Voor de binnenvaart zijn geen Brexit-gevolgen voorzien anders dan effecten op de ladingstromen.

De gevolgen voor de erkenning van Britse zeevarenden op Nederlandse vlagschepen en andersom zullen beperkt zijn, omdat de huidige certificaten en vaarbevoegdheidsbewijzen van zeevarenden hun geldigheids termijn van vijf jaar behouden, ook na de Brexit. Om eventuele problemen te voorkomen heb ik de redersvereniging (KVNR) wel geadviseerd om de certificaten die rond de Brexit datum verlopen voorafgaand aan de Brexit te verlengen. In een *no deal* scenario zal ik na Brexit een verzoek doen aan de Europese Commissie voor een formele erkenning dat het VK voldoet aan het STCW-verdrag⁸ inzake opleiding, diplomering en wachtdienst. Daarna kunnen zowel NL als het VK de formaliteiten behorende bij het erkennen van certificaten en vaarbevoegdheidsbewijzen van zeevarenden afronden, conform de gebruikelijke procedure zoals deze geldt voor derde landen.

Milieu

Voor milieu is het vooral van belang dat er een gelijk speelveld blijft bestaan na de Brexit. In haar Brexit Readiness Report⁹ van 8 oktober jl.

⁶ Kamerstuk 23 987, nr. 313.

⁷ Kamerstuk 23 987, nr. 362.

⁸ Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978, Londen, 07-07-1978.

⁹ <https://www.gov.uk/government/publications/no-deal-readiness-report>.

heeft de Britse regering aangegeven dat de huidige EU-milieunormen niet alleen gehandhaafd zullen blijven, maar zelfs worden verbeterd.

De directe gevolgen van een *no deal* Brexit op milieuterrein zijn gering en liggen vooral op het terrein van de toelating van chemische stoffen tot de Europese markt (REACH-verordening) en op het terrein van afvalverwerking en -transport (EVOA).

Chemische stoffen

In de kabinetsappreciatie van de Commissiemededeling van 4 september jl.¹⁰ is gewezen op het feit dat 52% van de onder de REACH-verordening door Britse bedrijven geregistreerde stoffen is overgezet naar een registratiehouder binnen de EU-27. Dit cijfer heeft alleen betrekking op die stoffen waarvoor slechts één registratiehouder, gevestigd in het VK, bij ECHA bekend is. Nog ongeveer 700 van deze registraties wachten op actie door de registrant, dit is ca. 3% van het totaal aantal onder REACH geregistreerde stoffen. Omdat ECHA vanuit een registratie geen gegevens heeft over waar het eindgebruik van een stof plaatsvindt, is op basis van de constatering van de Commissie geen uitspraak te doen over de mogelijke impact van uitblijvende actie door een Britse registrant. Uit voorzorg heeft ECHA zijn communicatie naar deze groep registratiehouders onlangs weer geïntensiveerd. Alleen de registratiehouder zelf kan actie ondernemen om een registratie over te schrijven naar een bedrijf in de EU-27. Nederlandse bedrijven die een stof uit het VK importeren kunnen bij de REACH-helpdesk nagaan of hun geïmporteerde stof tot de groep behoort waar nog actie van de registrant nodig is.

Afval

Grensoverschrijdend vervoer van afval vindt momenteel veelal plaats vanuit het VK naar Nederland, waar het Britse afval verwerkt wordt. Dit transport zal juridisch geen hinder ondervinden in het geval van een *no deal* Brexit. Waar het afvaltransport nu valt onder het EVOA-regime¹¹, wordt het transport van afval na een *no deal* Brexit gereguleerd door internationaal recht in het verdrag van Bazel¹², waar zowel Nederland als het VK partij bij zijn.

¹⁰ Kamerstuk 23 987, nr. 363.

¹¹ Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA), Verordening (EG) Nr. 1013/2006.

¹² Verdrag van Bazel inzake de beheersing van de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan, Bazel, 22-03-1989.