

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

1993

Vragen van de leden **Kröger** (GroenLinks) en **Ziengs** (VVD) aan de Staatssecretarissen van Infrastructuur en Waterstaat en van Justitie en Veiligheid over *de douane controle EuroStar* (ingezonden 11 april 2018).

Antwoord van Staatssecretaris **Harbers** (Justitie en Veiligheid), mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 4 mei 2018).

Vraag 1

Waarom is, met de aanvraag voor een directe dienst naar Londen, niet direct begonnen met het voorbereiden van de nodige verdragen en overeenkomsten die een grenscontrole op Nederlandse stations mogelijk maakt?

Antwoord 1

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 met NS over de verbinding naar Londen, zoals vastgelegd in de vervoerconcessie voor 2015–2025. Eurostar en NS hebben in het voorjaar van 2016 voor het eerst 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. Het Ministerie van IenW heeft – na een eerste verkenning van (de consequenties van) het verzoek van Eurostar en NS – 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 tijdspad, omdat de realisatie van een directe verbinding afhankelijk is van het maken van internationale afspraken met België, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. Sinds begin 2017 zijn de nodige voorbereidingen getroffen en zijn overleggen gevoerd met de andere landen op verschillende niveaus ten behoeve van de totstandkoming van deze internationale afspraken.

Vraag 2

Welke mogelijkheden zijn er voor Nederland om, net als destijds België, eenvoudige en snelle bilaterale afspraken te maken met het Verenigd Koninkrijk (VK), vooruitlopend op een definitieve overeenkomst tussen alle betrokken landen?

Vraag 3

Welke mogelijkheden zijn er om tot een snellere oplossing te komen dan de huidige verwachting van de directe verbinding in 2020?

Antwoord 2 en 3

Het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en België hebben in 1993 een Tripartiet Verdrag gesloten voor de treinverbindingen tussen België en het Verenigd Koninkrijk.¹ In dit Verdrag hebben de landen afspraken gemaakt over de uitvoering van de grenscontroles van de passagiers, informatie-uitwisseling tussen de landen, de bevoegdheden van de landen en de samenwerking op het gebied van politie en justitie ten behoeve van de uitvoering van deze treinverbindingen. Het Verenigd Koninkrijk en België hebben in 2013 nieuwe bilaterale afspraken gemaakt in aanvulling op dit Tripartiet Verdrag. Dit mede omdat het Tripartiet Verdrag inmiddels gedateerd is. Zoals eerder benoemd zijn sinds begin 2017 de nodige voorbereidingen getroffen en zijn overleggen gevoerd met de andere landen op verschillende niveaus ten behoeve van de totstandkoming van de internationale afspraken. Voor uitvoering van de in- en uitreis controles van passagiers op de stations in Rotterdam en Amsterdam wordt reeds met het Verenigd Koninkrijk gewerkt aan het daartoe te sluiten verdrag. Dit verdrag is echter niet voldoende om de directe service tussen Amsterdam en Londen te realiseren. Daarom zijn ook gesprekken gevoerd met de andere betrokken landen over de eerder genoemde onderwerpen als informatie-uitwisseling, de bevoegdheden van de landen en de samenwerking op het gebied van politie en justitie. In dit verband is ook gekeken naar de mogelijkheid van toetreding van Nederland tot het Tripartiet Verdrag van 1993. Dit was echter voor meerdere landen geen wenselijke optie, omdat dit Verdrag zoals eerder benoemd te gedateerd is. Nederland heeft met de andere landen onderzocht 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 (veiligheid)situatie in de EU) ofwel separate bilaterale verdragen. De vier landen hebben recent besloten het Tripartiet Verdrag te vervangen door een nieuw te sluiten Vierpartijen Verdrag omdat afspraken tussen twee landen in separate bilaterale verdragen ook mogelijk gevolgen hebben voor de andere landen en in de praktijk dus meer afstemming nodig zal zijn. De verwachting is dat een nieuw Vierpartijen Verdrag daarom een snellere optie zal zijn. De uitgangspunten om te komen tot dit Vierpartijen Verdrag worden vastgelegd in een Letter of Intent.

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 overeenkomst² op dit gebied tussen het VK, Frankrijk en België en betreffen bijvoorbeeld de uitwisseling van gegevens. Deze overeenkomst dient te worden aangepast.

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 alle internationale afspraken eind 2019 gerealiseerd te hebben, zodat Eurostar naar verwachting vanaf dienstregeling 2020 een directe verbinding van Amsterdam naar Londen kan gaan aanbieden.

¹ 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).

² 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).

Vraag 4

Hoeveel extra capaciteit van de Koninklijke Marechaussee (KMar) is nodig voor de twee dagelijkse treinen naar Londen en terug? Is deze capaciteit beschikbaar of levert het invullen van deze posten extra uitdagingen op?

Antwoord 4

De KMar gaat ten behoeve van Eurostar de Schengen uitreiscontroles uitvoeren op de stations Amsterdam en Rotterdam Centraal voor twee treinen per dag. De benodigde personele capaciteit voor deze taak is op dit moment nog niet structureel beschikbaar. Daartoe moet extra personeel worden geworven en opgeleid. Hiertoe worden momenteel de benodigde voorbereidingen getroffen. De exacte benodigde aantallen wordt nog bezien door de KMar.

Vraag 5

Kunt u in gesprek gaan met uw Franse en Belgische collega's om te bespreken of een bilaterale overeenkomst tussen Nederland en het VK, die aansluit op de bestaande trilaterale overeenkomst tussen Frankrijk, België en het VK, geaccepteerd wordt door Frankrijk en België, in afwachting van een definitieve overeenkomst?

Antwoord 5

Nederland werkt met het Verenigd Koninkrijk samen voor de totstandkoming van een bilateraal verdrag om de *juxtaposed controles*³ te realiseren in Nederland. Dit verdrag staat los van het Tripartite Verdrag tussen Frankrijk, België en het Verenigd Koninkrijk en heeft tevens geen betrekking op de andere twee landen.

Zoals aangegeven in de beantwoording van vraag 2 en 3 zal Nederland naast deze bilaterale afspraken met het Verenigd Koninkrijk overige zaken als informatie-uitwisseling, de bevoegdheden van de landen en de samenwerking op het gebied van politie en justitie met alle drie de landen in gezamenlijkheid moeten vastleggen. Tot aan Brexit zien de genoemde controles enkel op personencontroles. Zoals aangegeven in de brief van 3 april jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 762) heeft de Brexit waarbij het Verenigd Koninkrijk de interne markt en de douane-unie verlaat, gevolgen voor de Eurostar omdat dan voor goederen vervoerd met de Eurostar, zoals reizigersbagage, douaneformaliteiten vervuld moeten gaan worden. Voor het behouden van een directe verbinding tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk na Brexit zullen aanvullende internationale afspraken moeten worden gemaakt, waarbij ook de Europese Commissie zal moeten worden betrokken vanwege de exclusieve bevoegdheid van de Commissie op douanegebied.

Vraag 6

Waarom is het moeten uit- en overstappen in België beter voor de veiligheid dan een bilateraal verdrag met dezelfde (of betere) fysieke controles van passagiers en bagage in Nederland, aangezien u het heeft over een veranderde veiligheidssituatie?

Antwoord 6

Het moeten uit- en overstappen in België om aldaar door de paspoortcontroles te gaan is niet beter voor de veiligheid dan grenscontroles in Nederland. Maar grenscontroles in Nederland zijn momenteel simpelweg nog niet mogelijk. Zoals uitgelegd in de beantwoording van vraag 2, 3 en 5 dienen met het Verenigd Koninkrijk internationale afspraken gemaakt te worden over de totstandkoming van de *juxtaposed controls* in Nederland. Daarnaast dienen met de drie landen ook afspraken gemaakt te worden over overige

³ «*Juxtaposed controles*» wil zeggen dat reizigers vanuit Nederland richting Engeland na het passeren van de beveiligingscontrole (uitgevoerd door Eurostar op basis van de eisen aan beveiliging van de kanaaltunnel) eerst door de Schengen-exit paspoortcontrole (uitgevoerd door Nederland) en vervolgens door de UK-entry paspoortcontrole (uitgevoerd door het VK) moeten gaan alvorens zij in de trein kunnen stappen. Voor reizigers vanuit Engeland naar de Schengenzone betekent het dat zij, na het passeren van de beveiligingscontrole (uitgevoerd door de vervoerder) door eerst de UK-exit grenscontrole (uitgevoerd door het VK) en vervolgens door de Schengen-entry grenscontrole (uitgevoerd door Frankrijk) gaan alvorens zij in de trein kunnen stappen.

zaken als informatie-uitwisseling, de bevoegdheden van de landen en de samenwerking op het gebied van politie en justitie. In een tijdsgewricht waarin alle landen vanwege terreurdreiging en migratiestromen belangrijke waarde hechten aan grenscontroles en beveiliging, moet dit uiteraard zorgvuldig en in nauw overleg met de betrokken landen en uitvoeringsorganisaties gebeuren.

Totdat alle internationale afspraken zijn afgerond en de *juxtaposed controles* zijn gerealiseerd in Nederland, zal Eurostar rijden van Amsterdam naar Londen met een overstap in Brussel. Voor de reizigers vanuit Nederland betekent dit dat zij in Brussel de trein moeten verlaten en door de beveiliging- en paspoortcontroles moeten, om dan hun reis naar Londen te kunnen vervolgen. Reizigers vanuit Londen naar Nederland gaan in Londen door de beveiliging- en paspoortcontroles en kunnen tot het eindpunt in Nederland in de trein blijven zitten.