

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

1953

Vragen van de leden **Kröger** (GroenLinks) en **Ziengs** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid over *de EuroStar trein naar Londen* (ingezonden 5 februari 2020).

Antwoord van Staatssecretaris **Broekers-Knol** (Justitie en Veiligheid), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 4 maart 2020).

Vraag 1

Kunt u de Kamer informeren over de status van het vierlandenverdrag en het securityverdrag met betrekking tot de EuroStar trein naar Londen?

Antwoord 1

In de brief van 22 januari jl.¹ is de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van het vierlandenverdrag van Frankrijk, Verenigd Koninkrijk (VK), België en Nederland inzake de grenscontroles. In deze brief is aangegeven dat de onderhandelingen zijn afgerond en dat de Ministerraad heeft ingestemd met de ondertekening van dit verdrag. Ook de onderhandelingen van het beveiligingsverdrag zijn afgerond en de ministerraad heeft ingestemd met de ondertekening van dit verdrag. Samen met Frankrijk, het VK en België wordt nu gezocht naar een geschikt moment voor ondertekening van de betreffende verdragen. De inzet is dat de ondertekening van de verdragen in ieder geval voor 30 april 2020 zal plaatsvinden. Ondertekening van beide verdragen zal naar verwachting gelijktijdig plaatsvinden. Daarnaast is recent politieke overeenstemming bereikt over het bilaterale verdrag van Nederland en het VK over de grenscontroles. Op basis van deze overeenstemming worden de ministerraden in Nederland en het VK gevraagd om in te stemmen met de ondertekening van het verdrag.

Vraag 2

Bent u bekend met de berichten dat er geen of onvoldoende Marechaussee beschikbaar zou zijn om een derde dagelijkse EuroStar naar Londen te laten rijden? Klopt dit?

¹ Kamerstuk 32 317, nr. 590

Antwoord 2

De berichten dat er geen of onvoldoende KMar capaciteit beschikbaar zou zijn, zijn bekend. Het rijden van extra rechtstreekse treinen tussen Amsterdam en Londen en daarvoor benodigde grenscontroles vraagt aanvullende inzet van de KMar, de Nederlandse politie en de UK Border Force. Daarbij is reeds sprake van verhoogde druk op de KMar en politie. Op dit moment is er conform het oorspronkelijke uitgangspunt en afspraak met Eurostar en NS voorzien in de benodigde capaciteit voor de twee rechtstreekse verbindingen. Voor de extra treinen zal extra capaciteit van de KMar nodig zijn voor de uitvoering van de grenscontroles. Op dit moment worden de nodige voorbereidingen door de overheid getroffen om de benodigde extra capaciteit voor de grenscontroles van de twee treinen zo spoedig mogelijk te leveren.

Vraag 3

Welke bestuurlijke of praktische obstakels aan de kant van de Nederlandse overheid zijn er nog, die een rechtstreekse dienstregeling tussen Amsterdam en Londen in de weg staan? Wat zou een uitbreiding van de dienstregeling in de weg staan?

Antwoord 3

Als het vierlandenverdrag en het bilaterale verdrag van Nederland en het VK over de grenscontroles en het beveiligingsverdrag zijn ondertekend, zijn er vanuit de Nederlandse overheid geen bestuurlijke obstakels voor de realisatie van de rechtstreekse verbinding Amsterdam-Londen.

Wel zullen de terminals op Amsterdam en Rotterdam Centraal gereed moeten zijn om Schengenconforme grenscontroles uit te voeren. Dit is een verantwoordelijkheid van Eurostar en de NS. Eurostar geeft aan dat de terminal op Amsterdam Centraal op 30 april 2020 gereed zal zijn en de terminal op Rotterdam CS op 18 mei 2020.

Vraag 4

Hoe staat het met de praktische uitvoering van de moties Kröger-Ziengs met betrekking tot de EuroStar?²

Antwoord 4

In de brieven van 3 april 2018³ en van 20 september 2019⁴ bent u over de uitvoering van de moties Kröger-Ziengs geïnformeerd. In de brief van 3 april is aangegeven dat voor de realisatie van de directe treinverbinding de modificatie van het tripartite verdrag van 1993 tot een vierlandenverdrag de gewenste vorm is voor de internationale afspraken tussen de landen. In de brief van 20 september jl. is aangegeven dat Nederland, mede naar aanleiding van de motie Ziengs en Kröger, met de overige landen de vraag heeft onderzocht of het mogelijk is om de verdragen, in afwachting van de uiteindelijke inwerkingtreding, voorlopig toe te passen. Het is daarbij gebleken dat het niet voor alle verdragspartijen mogelijk is om het vierlandenverdrag inzake grenscontroles en het beveiligingsverdrag voorlopig toe te passen. Nederland zal echter zowel het vierlandenverdrag inzake grenscontroles, het beveiligingsverdrag als het bilaterale verdrag met het VK over grenscontroles voorlopig toepassen, met dien verstande dat de bepalingen van de verdragen waar uitvoeringswetgeving voor nodig is, van de eenzijdige voorlopige toepassing worden uitgesloten. Dit zal geen belemmering zijn voor de start van de directe service tussen Nederland en Londen.

Ten aanzien van het beveiligingsverdrag is tussen de verdragspartijen reeds overeenstemming bereikt over het feit dat dit verdrag ook voorlopig zal worden toegepast door België en het VK. Frankrijk zal zich in de tussenliggende periode houden aan de regels van het oude beveiligingsverdrag, dat in 1993 werd gesloten tussen België, het VK en Frankrijk. Daarnaast zal het bilaterale verdrag met het VK ook door het VK voorlopig worden toegepast.

² Kamerstuk 29 984, nr. 748 en nr. 776

³ Kamerstuk 29 984, nr. 762

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 866

Vraag 5

Hoe staat het met de toezeggingen gedaan in de brief van 20 december 2018 en het debat op 6 februari 2019, waarin er is beloofd dat er voldoende capaciteit bij de Koninklijke Marechaussee zou worden gerealiseerd ten behoeve van de EuroStar?⁵

Antwoord 5

In de brief van 20 december jl. en debat van 6 februari jl. is aangegeven dat extra treinen gevolgen hebben voor de capaciteit van de KMar, de Britse grenswachters en de politie. Ook is aangegeven dat de capaciteit van de KMar en de politie vanwege de verschillende taken onder druk staat. In de brief is ook aangegeven dat de overheid het voornemen daar waar mogelijk zal faciliteren. In dat verband zal de overheid ook zorgdragen voor de benodigde extra capaciteit van de KMar om de grenscontroles van de twee extra treinen uit te voeren. Bevordering van internationaal spoorvervoer sluit immers aan bij het kabinetsbeleid om spoorvervoer als volwaardig en duurzaam alternatief te positioneren ten opzichte van het vliegverkeer op de korte afstand.

Vraag 6

Kan er gereserveerde capaciteit van de Koninklijke Marechaussee die tijdelijk elders niet nodig is, niet tijdelijk naar de EuroStar, indien nodig?

Antwoord 6

Zie antwoord 5.

⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 811 (brief d.d. 20-12-2018) en Kamerstuk 29 984, nr 823 (algemeen overleg Internationaal Spoor d.d. 6-2-2019)