

Vergaderjaar 2018–2019

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 796

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 20 november 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid over de brief van 24 augustus 2018 over de Letter of Intent Eurostar (Kamerstuk 29 984, nr. 788).

De vragen en opmerkingen zijn op 10 oktober 2018 aan de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid voorgelegd. Bij brief van 16 november 2018 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Rijkers

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de Letter of Intent, waarin de uitgangspunten om te komen tot het vierlandenverdrag met België, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk en het bilaterale verdrag met het Verenigd Koninkrijk zijn vastgelegd inzake de Eurostar. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de Letter of Intent met betrekking tot de Eurostar. Deze leden zijn verheugd dat hiermee is vastgesteld dat alle betrokken landen hetzelfde doel nastreven en dat de uitvoering snel ter hand kan worden genomen.

De leden van de SP-fractie hebben met interesse de intentieverklaring (Letter of Intent) gelezen. Zij hebben hierbij nog wel enkele vragen.

Algemeen

De leden van de CDA-fractie vragen de Staatssecretaris of tijdig vergelijkbare onderhandelingen met andere buurlanden gestart zouden moeten worden.

De leden van de GroenLinks-fractie maken uit de stukken op dat, zoals eerder bepleit, het bestaande verdrag tussen België, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk, de inhoudelijke basis vormt voor de nieuw te sluiten vierlandenovereenkomst. Deze leden hebben er vertrouwen in dat dit de zaak zal bespoedigen en hopen dat gedurende het proces blijkt dat er nog meer tijdswinst gemaakt kan worden. Hoe eerder de onnodige overstap in Brussel beëindigd kan worden, hoe beter. Deze leden willen bij dezen de Staatssecretaris aanmoedigen om haast te maken waar dat kan.

De leden van de SP-fractie juichen toe dat de Staatssecretaris laat weten dat het opstellen en ondertekenen van de overeenkomst spoedig kan plaatsvinden, maar vragen waarom de Staatssecretaris daarvan overtuigd is, gelet op het moeizame en toch wel enigszins traag verlopen voortraject. Het heeft immers bijna een jaar geduurd om tot de Letter of Intent te komen die op 12 juli 2018 is ondertekend. Voor de daadwerkelijke invulling van de intentieverklaring: het sluiten van de vierpartijenovereenkomst, zou nu nog slechts enkele maanden tijd zijn.

De leden van de SP-fractie vragen hoe de Staatssecretaris van plan is om aan de Kamer te rapporteren op het moment dat er toch vertraging in het proces komt. Is de Staatssecretaris bereid om dit steeds per direct te doen, dat wil zeggen buiten de toezegging om om de Kamer eind 2018 schriftelijk te informeren naar aanleiding van de motie van de leden Kröger en Ziegls (Kamerstuk 29 984, nr. 776)?

De leden van de SP-fractie lezen dat het verdrag eind 2018 gereed zou moeten zijn. Is het waar dat het vanaf dat moment nog ongeveer een jaar zal duren voordat de directe service tussen Amsterdam en Londen daadwerkelijk rijdt? Deze leden vragen de Staatssecretaris toe te lichten waarom deze periode zo lang is, gezien het feit dat de Kamer zich op vele momenten en met breedgedragen steun heeft uitgesproken om zo snel mogelijk tot een directe verbinding te komen. Kan dit versneld worden? Wat heeft de Staatssecretaris nodig om het proces te versnellen?

Gevolgen Brexit

De leden van de CDA-fractie vragen of geschetst kan worden wat de eventuele gevolgen zijn van een «harde» dan wel «zachte» Brexit.

De leden van de GroenLinks-fractie maken zich zorgen over de eventuele gevolgen van een mogelijke Brexit. Deze leden willen graag weten of de nog te sluiten overeenkomst voldoende «Brexit-proof» is of dat er later alsnog weer andere afspraken en procedures nodig zijn.

De leden van de SP-fractie willen van de Staatssecretaris weten hoe hij in de vierpartijenovereenkomst met de onzekerheid rekening zal houden dat op 29 maart 2019 het Verenigd Koninkrijk de Europese Unie zal verlaten. Op dit moment is nog niet bekend onder welke voorwaarden dit vertrek zal plaatsvinden en is dus ook nog niet bekend hoe de grenscontroles met het Verenigd Koninkrijk ingevuld zullen gaan worden. Deze leden vragen de Staatssecretaris toe te lichten hoe met deze onzekerheid omgegaan wordt. Kan de Staatssecretaris garanderen dat een zogeheten «no deal-Brexit» niet tot vertraging zal leiden?

II Reactie van de bewindspersoon

Mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Financiën, volgt mijn reactie op de vragen en opmerkingen van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over de Letter of Intent inzake Eurostar (Kamerstuk 29 984, nr. 788).

De totstandkoming van de Letter of Intent heeft meer tijd in beslag genomen dan werd voorzien omdat de standpunten van België, Frankrijk, Nederland en het Verenigd Koninkrijk ten aanzien van zowel de vorm als de inhoud van de tot stand te brengen verdragen verder uiteen bleken te liggen dan oorspronkelijk werd aangenomen. Zoals de Letter of Intent laat zien, is er over die wezenlijke uitgangspunten inmiddels overeenstemming bereikt. In het licht van deze uitgangspunten wordt er door de partijen sinds enkele maanden intensief onderhandeld over het vierlanden-verdrag. Tegelijkertijd wordt er door Nederland en het Verenigd Koninkrijk gewerkt aan een bilateraal verdrag dat specifiek op de juxtaposed controls ziet. De inspanningen blijven erop gericht de onderhandelingen van beide verdragen einde van dit jaar af te ronden.

Na de ondertekening van deze verdragen zullen in de vier betrokken landen de parlementaire goedkeuringsprocedures worden opgestart. Vanaf dat moment hangt de datum waarop deze verdragen in werking zullen treden hoofdzakelijk af van de snelheid waarmee in de vier betrokken landen de parlementaire goedkeuringsprocedures zullen worden afgerond. In Nederland duurt de stilzwijgende goedkeuringsprocedure gemiddeld zes maanden, de duur van de uitdrukkelijke goedkeuringsprocedure hangt daarentegen hoofdzakelijk af van de agendering door de beide Kamers van de Staten-Generaal. De nog te maken keuze voor de stilzwijgende of de uitdrukkelijke goedkeuringsprocedure zal mede afhangen van de vraag of er ter uitvoering van deze verdragen nog een wet in formele zin zal moeten worden gewijzigd. Dit laatste is afhankelijk van de uitkomst van de onderhandelingen. In het kader van de onderhandelingen wordt er daarnaast nog door de vier partijen onderzocht of de verdragen, in afwachting van de uiteindelijke inwerking-treding, voorlopig zouden kunnen worden toegepast.

Brexit

Douanetoezicht

Het Verenigd Koninkrijk heeft te kennen gegeven om bij de Brexit de interne markt en de douane-unie van de EU 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 van de EU verlaat, moeten voor goederen vervoerd met de Eurostar, zoals reizigersbagage, douaneformaliteiten vervuld gaan worden. Daarnaast zijn op deze goederen fiscale en niet fiscale bepalingen van toepassing en komen ze onder douanetoezicht te staan. Die douaneformaliteiten zijn ook nodig als het VK en de EU voor de situatie na de Brexit een nieuwe douane-unie sluiten; een douane-unie op zich is onvoldoende om douaneformaliteiten en douanetoezicht achterwege te laten. Dit vraagstuk van douaneformaliteiten en -toezicht is nog niet aan de orde voor het realiseren van een directe verbinding tijdens de transitieperiode tot eind 2020 wanneer de EU erin slaagt een uittredingsakkoord met het VK te sluiten. Wanneer er echter sprake is van een no deal Brexit op 29 maart 2019, spelen de douaneformaliteiten al een rol bij de start van de directe verbinding.

Op basis van de geldende douanewetgeving vindt douanetoezicht 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 te bewerkstelligen, of in stand te houden, is het dan ook nodig dat Frankrijk, België, en Nederland met Eurostar afspraken maken over het moment waarop douaneformaliteiten en de controles voor de (reizigers van de) Eurostar plaatsvinden.

De Nederlandse inzet ten aanzien van douanetoezicht is gericht op een oplossing die past binnen de wetgeving en die tegelijkertijd geen afbreuk doet aan de directe verbinding na Brexit waarbij de reiziger zo min mogelijk hinder ondervindt. Overigens geldt 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 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.

Vergunningen

Bij een harde of «no-deal» Brexit vervalt in maart 2019 het principe van de wederzijdse erkenning van vergunningen op spoorgebied: vergunningen afgegeven in het Verenigd Koninkrijk zijn niet meer geldig in de EU. In Nederland zal dit naar verwachting voor weinig problemen zorgen. In Nederland is de operatie door Eurostar uitbesteed aan NS Internationaal en rijdt daarom op basis van vergunningen die in Nederland zijn afgegeven. Verder is het Eurostar materieel in Nederland en België toegelaten op basis van een oorspronkelijke toelating in Frankrijk. De Brexit levert daarom geen problemen op t.a.v. de vergunningen in

Nederland, maar mogelijk wel in Frankrijk en België. Frankrijk en België zijn in gesprek met Eurostar om hiervoor praktische oplossingen te vinden.

Motie van de leden Kröger en Ziengs

Zoals eerder gecommuniceerd in de Kamerbrief van 24 augustus jl.¹ zal u voor het eind van dit jaar geïnformeerd worden over de voortgang van de activiteiten van mijn ministerie en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ten behoeve van de realisatie van de directe Eurostar treinverbinding Amsterdam–Londen en over de mogelijkheid om een voorlopige toepassing van zowel het vierlandenverdrag als het bilaterale verdrag met het Verenigd Koninkrijk te bewerkstelligen voorafgaande aan de inwerkingtreding van deze verdragen, naar aanleiding van de motie van de leden Kröger (GroenLinks) en Ziengs (VVD) die is aangenomen tijdens het Verslag Algemeen Overleg Spoor van 19 juni jl. (Handelingen II 2017/18, nr. 95, item 27). Zodra het proces toch enige vertraging oploopt zal dat nog dit jaar in de toegezegde brief aan uw Kamer gecommuniceerd worden.

¹ Kamerstukken II 2017/2018, 29 984 nr. 788.