

35829 Goedkeuring van de op 7 juli 2020 te Brussel tot stand gekomen Bijzondere Overeenkomst tussen de regering van de Franse Republiek, de regering van het Koninkrijk België, de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland inzake veiligheidsvraagstukken met betrekking tot de treinen via de vaste kanaalverbinding (Trb. 2020, 68).

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Hierbij dank ik de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat voor haar verslag. In deze nota ga ik, mede namens de minister van Buitenlandse Zaken, graag in op de vragen die in het verslag zijn gesteld.

ALGEMEEN

Hoofdpijnen van de Bijzondere Overeenkomst

De leden van de D66-fractie lezen in de memorie van toelichting dat de oude situatie zorgde voor een langere reistijd doordat reizigers uit Nederland in Brussel-Zuid moesten uitstappen voor het ondergaan van de benodigde grens- en beveiligingscontroles. Hoeveel reistijdwinst wordt geboekt door dit voorliggende wetsvoorstel?

Er is met de invoering van de directe dienst Amsterdam-Londen minimaal 40 min tot een uur reistijdwinst geboekt ten opzichte van de oude situatie. De geboekte reistijdwinst is afhankelijk van de mogelijkheid of de trein vanuit Nederland ook een Intra-Schengen stop maakt in Brussel (waarbij in Nederland ingestapte passagiers in Brussel kunnen uitstappen) of niet.

De leden van de D66-fractie vragen zich af waarom de basisprincipes van de beveiligingsmaatregelen voor treinen die door de Kanaaltunnel rijden zijn gelegen in een intentieverklaring in plaats van in de wet. Kan dit worden toegelicht?

De afspraken over beveiligingsmaatregelen in de Kanaaltunnel liggen primair bij het VK en Frankrijk. De uitgangspunten voor deze beveiligingsmaatregelen zijn neergelegd in de intentieverklaring tussen beide landen. In zowel Frankrijk als het VK zijn deze uitgangspunten als basis gebruikt voor hun wetgeving over de beveiligingsmaatregelen voor treinen die door de Kanaaltunnel rijden.

Nederland dient zich ook aan deze uitgangspunten te houden om treinen vanuit Nederland veilig door de Kanaaltunnel te kunnen laten rijden. Deze uitgangspunten worden in Nederland vastgelegd in een nog op te stellen ministeriële regeling. De ministeriële regeling wordt gebaseerd op artikel 27a van de Spoorwegwet (zie artikel V, onderdeel F, van de Verzamelwet IenW 2020, Kamerstukken I 2020/21, 35 664 A). Artikel 27a van de Spoorwegwet bevat de verplichting voor spoorwegondernemingen, die passagiersvervoersdiensten naar het Verenigd Koninkrijk exploiteren, om te voldoen aan de eisen die gelden voor de beveiliging van treinen die door de Kanaaltunnel rijden. In een ministeriële regeling worden in lijn met de uitgangspunten in de intentieverklaring deze eisen inzake de beveiliging van treinen opgenomen. Het is de verwachting dat de ministeriële regeling op 1 januari 2022 in werking treedt. Tot aan de inwerkingtreding van deze wet en regeling wordt NS middels het Vervoerplan hieraan gehouden.

De leden van de D66-fractie lezen dat de niet-bindende intentieverklaring is bedoeld om, ook bij de verdere liberalisering van het personenvervoer per spoor in Europa, de consistentie en effectiviteit van de beveiligingsmaatregelen voor de Kanaaltunnel te waarborgen. Welke mogelijkheden worden gezien voor de verdere liberalisering van internationale spoorlijnen voor Nederland op korte termijn?

Zoals aangegeven in mijn Kamerbrief over het integrale besluit marktordening op het spoor na 2024 (kamerstuk 29 984 nr. 899) onderzoek ik momenteel welke internationale verbindingen in open toegang tot stand kunnen komen. Uw Kamer zal hierover na de zomer worden geïnformeerd.

De leden van de D66-fractie lezen dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op het nationale vlak aangewezen is om toezicht te houden op deze beveiligingsmaatregelen. Op welke manier controleert de ILT de beveiligingsmaatregelen die zijn opgezet en worden uitgevoerd door de NS? Welke afspraken liggen hieraan ten grondslag? Daarnaast vragen deze leden zich af of de buitengewoon opsporingsambtenaren, welke deze beveiligingsmaatregelen uitvoeren of gaan uitvoeren, hiervoor extra worden getraind.

De medewerkers van de ILT zijn aangewezen als ambtenaren belast met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens de Spoorwegwet. Tot aan de inwerkingtreding van artikel 27a van de Spoorwegwet en de daarop gebaseerde ministeriële regeling (zie het antwoord bij vraag 2) kunnen de medewerkers van de ILT toezicht houden op de naleving van het Vervoerplan van NS waarin NS de beveiligingsmaatregelen moet beschrijven die worden genomen voor treinen die door de Kanaaltunnel rijden. De basis zijn de afspraken uit de intentieverklaring. ILT heeft een uitgebreid trainingsprogramma opgezet om inspecteurs voor deze taak op te leiden. Deze opleiding en het toezicht zijn in 2019 al van start gegaan. ILT houdt tweedelijns toezicht. Opsporing van illegale passagiers is een taak van de KMar. Inspecteurs van ILT zijn dan ook geen BOA's. ILT ziet er op toe dat de spoorwondernemingen hun veiligheidszorgtaken, in dit geval op security gebied, naar behoren uitvoeren.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering naar de opgedane ervaringen met de Bijzondere Overeenkomst sinds de voorlopige toepassing van deze overeenkomst.

Sinds oktober 2020 rijdt de directe dienst vanuit Amsterdam en Rotterdam naar Londen. Gegeven het negatieve reisadvies van de afgelopen maanden hebben reizigers nog maar beperkt gebruik kunnen maken van deze dienst. Wij begrijpen van Eurostar en NS dat de reizigers die wel gebruik gemaakt hebben van de dienst positief zijn.

Daarnaast vragen de leden van de CDA-fractie de regering in hoeverre het de NS en Eurostar is gelukt om invulling te geven aan de beveiligingsmaatregelen zoals vastgelegd in de Bijzondere Overeenkomst.

Voordat de directe dienst van start is gegaan, zijn alle maatregelen getroffen door Eurostar en NS en hebben onder andere de Joint Security Committee (JSC) en ILT hierop meegekeken/ getoetst. Er is ook een testprogramma geweest om alle stappen te doorlopen. Voordat de dienst van start is gegaan, is geconcludeerd door de JSC en ILT dat de beveiligingsmaatregelen voldoen aan de standaarden. Sindsdien wordt er door ILT continu toezicht gehouden op de naleving.

Tot slot vragen de leden van de CDA-fractie of de Intergouvernementele Commissie voor de Kanaaltunnel (IGC) en/of het Joint Security Committee (JSC) al feedback hebben gegeven op de Nederlandse naleving van de Bijzondere Overeenkomst.

De JSC en IGC zijn in een vroegtijdig stadium betrokken geweest bij het treffen van maatregelen in Nederland en hebben verschillende werkbezoeken afgelegd. Zij hebben feedback gegeven en dit is vervolgens verwerkt door NS en Eurostar. Met het ondertekenen van de Bijzondere Overeenkomst is Nederland nu verantwoordelijk voor de naleving. In de JSC meetings, waar Nederland nu ook voor wordt uitgenodigd, worden ervaringen met elkaar uitgewisseld.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 3

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Overeenkomstsluitende Partijen relevante gegevens over de veiligheid uitwisselen overeenkomstig hun nationale wetgeving. Deze leden vragen of de wetgeving voor alle landen hetzelfde is of dat de landen hierdoor verschillende gegevens uitwisselen. Indien dit laatste het geval is, vragen deze leden zich af of dit nadelige effecten kan hebben op het handhaven van de veiligheid.

Deze wetgeving zal per land op onderdelen verschillen maar het uitgangspunt waarop deze wetgeving is gebaseerd is voor iedere partij bij het verdrag hetzelfde: het waarborgen van de veiligheid van de treinen die door de Kanaaltunnel rijden. Ondanks de mogelijke verschillen tussen de vier landen in wetgeving ben ik niet bezorgd dat deze verschillen een belemmering zullen zijn bij het uitwisselen van gegevens noodzakelijk voor het waarborgen van de genoemde veiligheid.

Artikel 4

De leden van de VVD-fractie lezen dat de IGC verantwoordelijk is voor het toezicht op de Kanaaltunnel en de autoriteit heeft om treinen de toegang tot deze tunnel te verbieden. Deze leden vragen zich af op basis van welke gronden de IGC treinen de toegang tot de tunnel kan verbieden.

De Britse of Franse autoriteiten kunnen in het uiterste geval de toegang van een trein tot de Kanaaltunnel verbieden wanneer deze autoriteiten constateren dat een noodzakelijke beveiligingsmaatregel niet is toegepast en/of uitgevoerd. De Intergovernmental Commission (IGC) is gebaseerd op de 'Treaty of Canterbury' en 'the Concession Agreement'. Op basis van een aantal Europese regulations en directives heeft de IGC de functie van veiligheidsautoriteit van de Kanaaltunnel.

Artikel 9

De leden van de VVD-fractie lezen dat Nederland als enige verdragspartij van de mogelijkheid gebruik heeft gemaakt om de Bijzondere Overeenkomst voorlopig toe te passen, in afwachting van diens inwerkingtreding. Deze leden vragen waarom andere verdragspartijen hiervoor niet hebben gekozen.

De bepaling die het mogelijk maakt om de Bijzondere Overeenkomst uit 2020 voorlopig toe te passen is op het verzoek van Nederland aan het verdrag toegevoegd. De voorlopige toepassing van het verdrag door het Koninkrijk der Nederlanden maakt het immers mogelijk om reeds voor de inwerkingtreding van het verdrag de directe dienst Amsterdam-Londen te realiseren. Voor de andere overige drie partijen was deze voorlopige toepassing niet noodzakelijk, omdat zij in hun onderlinge relaties reeds worden gebonden door de Bijzondere Overeenkomst uit 1993, die in essentie dezelfde afspraken bevat als de nieuwe Bijzondere Overeenkomst uit 2020. Daarnaast was het niet voor alle verdragspartijen mogelijk om de nieuwe Bijzondere Overeenkomst voorlopig toe te passen, omdat hun nationale rechtssysteem niet in die mogelijkheid voorziet.

De leden van de VVD-fractie lezen ook dat Nederland zich tot aan het moment van inwerkingtreding ten opzichte van de overige verdragspartijen niet op dit verdrag kan beroepen. Naar het oordeel van de Nederlandse regering is dit echter niet bezwaarlijk, aangezien het niet te verwachten valt dat de overige verdragspartijen geen hulp en samenwerking zullen willen verlenen bij het waarborgen van de veiligheid van de treinen die door de Kanaaltunnel rijden. Kan de regering toelichten waarop dit oordeel berust?

Alle verdragspartijen hebben een gezamenlijk belang om de veiligheid van treinen die door de Kanaaltunnel rijden te waarborgen. Ook heeft geen van de partijen er baat bij dat spoordienst door de Kanaaltunnel wordt belemmerd. Daarom is mijn verwachting dat een verzoek om bijstand en samenwerking van Nederland voorafgaand aan inwerkingtreding van het verdrag op een positieve ontvangst bij de overige verdragspartijen kan rekenen.

De leden van de VVD-fractie vragen de regering daarnaast toe te lichten hoe voorspoedig inwerkingtreding in de andere landen verloopt en in hoeverre dit verschil zal maken ten opzichte van de situatie waarin Nederland de Bijzondere Overeenkomst voorlopig toepast en zich dus niet kan beroepen op het verdrag.

In het VK is het verdrag reeds geratificeerd. In Frankrijk en België is dit proces, net zoals in Nederland, nog gaande.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

S. van Veldhoven - Van der Meer