

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

### 983

Vragen van de leden **Swinkels**, **Belhaj** en **Van Veldhoven** (allen D66) aan de Ministers van Veiligheid en Justitie en van Infrastructuur en Milieu en de Staatssecretaris van Economische Zaken over *de berichten «Druk aan de Poort» en «Zelfverrijking normale gang van zaken bij Rotterdams containerbedrijf»* (ingezonden 16 november 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Wiebes** (Financiën), mede namens de Ministers van Veiligheid en Justitie en Infrastructuur en Milieu (ontvangen 20 januari 2017). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 735.

#### Vraag 1

Kent u de uitzending «Druk aan de poort» van Zembla<sup>1</sup>, waaruit blijkt dat veertig procent van de zeecontainers die de Rotterdamse haven binnenkomen en met binnenvaartschepen verder worden vervoerd niet, standaard door een nucleaire detectiepoort gaan?

#### Antwoord 1

Ik ken de uitzending. Op de in de vraag en uitzending opgenomen bewering, wordt ingegaan bij het antwoord op vraag 7.

#### Vraag 2

Klopt het dat van de twaalf miljoen containers die per jaar via de Rotterdamse haven Nederland binnenkomen slechts 1,3 procent wordt gecontroleerd? Deelt u de mening dat het openen van slechts 7.000 containers en het scannen van slechts 14.000 containers per jaar door een gebrek aan mankracht een zorgwekkend aantal is? Zo ja, hoe heeft deze situatie zich kunnen ontwikkelen? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 2

Van de inkomende containers met goederen met een niet-communautaire status zijn 42.900 gecontroleerd met een scan en 7.225 door een fysieke controles. Voor de goede orde, dit gaat niet om de nucleaire controle; daarvoor verwijs ik naar het antwoord op vraag 7. Ik deel niet de mening dat dit zorgwekkend is. De Douane hanteert een risicogerichte aanpak. Dit stelt de

<sup>1</sup> <http://www.zembla.vara.nl/dossier/uitzending/rotterdamse-haven-controleert-niet-standaard-op-nucleair-materiaal>

Douane in staat om verantwoorde keuzes te maken binnen de veelheid van fiscale en niet fiscale taken, het grote volume aan goederen en rekening houdend met de concurrentiepositie van de mainports Rotterdam en Schiphol.

Uitgangspunt van de risicogerichte handhaving is dat alle goederen die de buitengrenzen passeren onder douanetoezicht staan. Dit wil niet zeggen dat de Douane alle goederen controleert, maar dat de Douane over gedegen informatie over deze goederen beschikt. Op basis van deze informatie – die bestaat uit miljoenen aangiftegegevens – en overige risico-informatie voert de Douane met behulp van slimme computertechnologie een risicoanalyse uit en bepaalt welke goederen voor controle in aanmerking komen. De risico's bepalen dus hoe mensen en middelen bij de Douane worden ingezet. De Douane kent daarbij verschillende soorten interventies, zoals scancontroles, inzet van speurhonden, fysiek openen van containers en administratieve controles. Al deze interventies kunnen zowel gezamenlijk als apart worden ingezet en kunnen elkaar aanvullen of versterken. In haar risicoweging houdt de Douane rekening met waarborgen en veiligheidsmaatregelen die bedrijven zelf hebben genomen om risico's te beperken. Het handavingsniveau wordt jaarlijks bepaald mede aan de hand van risicoweging en evaluatie van voorafgaande jaren, waarbij de bevindingen op fiscale en niet-fiscale risico's uiteraard wordt meegenomen.

#### Vraag 3

Klopt het dat er ondanks de uitbreiding van de Maasvlakte niet is geïnvesteerd in meer mensen en meer middelen, waardoor het aantal controles en de bijbehorende capaciteit niet evenredig is toegenomen met de toename van het aantal binnenkomende containers? Zo ja, gaat u investeren in meer mensen en middelen? Zo nee, op welke gronden bestrijdt u deze conclusie?

#### Antwoord 3

Dit is onjuist. De Douane heeft vóór de komst van de Tweede Maasvlakte grondig onderzocht hoe het douanetoezicht daar zo effectief en efficiënt mogelijk kan worden ingericht met gebruikmaking van moderne technologie en door optimaal gebruik te maken van wettelijk toegestane vereenvoudigde douaneprocedures. Berekend is wat daarvoor nodig is aan personele capaciteit en aan middelen. Met het bedrijfsleven is overleg gevoerd om het douanetoezicht zoveel mogelijk in de logistiek van de Tweede Maasvlakte te laten plaatsvinden. Zo is bijvoorbeeld scanapparatuur geplaatst op de terminals. Hierdoor kunnen containers worden gescand zonder dat de logistiek wordt verstoord. De Douane heeft voor de uitvoering van haar toezicht op de Tweede Maasvlakte het benodigde budget gekregen, zodat ook de benodigde personele capaciteit beschikbaar is.

#### Vraag 4

Klopt het dat het een risico is dat schepen van gerenommeerde rederijen met een certificaat juist aantrekkelijker blijken te zijn voor smokkelaars, in acht genomen dat bij een gebrek aan capaciteit deze schepen, ongeacht de mate van risico, niet worden gecontroleerd? Zo ja, wat gaat u eraan doen om deze schepen minder aantrekkelijk te maken voor smokkelaars? Zo nee, op welke gronden bestrijdt u deze conclusie?

#### Antwoord 4

Dit is onjuist. Waarschijnlijk wordt in de vraag bedoeld op het vervoer van goederen in containers door rederijen en op de status van AEO (Authorised Economic Operator). AEO is een status die de Douane op basis van Europese wetgeving aan een bedrijf kan toekennen en die in bepaalde gevallen ertoe kan leiden dat het bedrijf minder door de Douane wordt gecontroleerd. Dat is in die gevallen een afgewogen risico. Deze bedrijven hebben onder andere aangetoond zicht te hebben op hun goederenstromen en hebben zelf veiligheids- en beheersmaatregelen genomen. De Douane kan zo haar capaciteit meer richten op risicovollere bedrijven en goederenstromen. Dat neemt niet weg dat de Douane ook rekening houdt met het risico dat criminelen misbruik kunnen maken van de AEO-status van deze bedrijven. Het recht op verminderde controle voor AEO bedrijven is overigens vastgelegd in Europese wetgeving.

Voor bedrijven (rederijen) die enkel schepen bezitten en goederen in containers voor derden vervoeren, is echter bepaald dat de AEO-status geen recht geeft op verminderde controle.

#### Vraag 5

Bent u van mening dat de ontstane situatie te wijten is aan een gebrek aan middelen en/of inzet? Zo ja, welke maatregelen wilt u in dit verband treffen? Zo nee, wat is naar uw mening de oorzaak van de ontstane situatie?

#### Antwoord 5

Zie het antwoord op de voorgaande vragen.

#### Vraag 6

Deelt u de mening dat uw eerdere investering in techniek, zoals camera's, niet voldoende effectief zijn als er niet voldoende mankracht is om het door techniek gedetecteerde verder uit te zoeken? Zo ja, welke maatregelen gaat u treffen om dit op te lossen? Zo nee, op welke grond bestrijdt u deze conclusie?

#### Antwoord 6

De Douane zet in op slim en gericht toezicht met behulp van moderne technologie. Alleen zo kan de Douane effectief toezicht blijven uitoefenen bij stijgende goederenvolumes, veranderende handelsstromen (e-commerce) en toenemend aantal douanetaken. Douanetoezicht moet ook niet onnodig goederenstromen ophouden. De techniek ondersteunt daarbij de douanier. Het is dus inderdaad zo dat inzet van techniek geen nut heeft als er geen logisch vervolg is. Zo heeft het inzetten van scanners alleen zin als de Douane ook een fysieke controle uitvoert als de beelden daartoe aanleiding geven. Dat geldt ook voor cameratoezicht. Op Schiphol heeft de Douane al ervaring opgedaan hoe gebruik te maken van camerabeelden bij de uitoefening van haar taak.

Momenteel vindt overleg plaats tussen private en publieke partijen over het in gebruik nemen van camera's in de haven van Rotterdam. De Douane neemt deel aan dit overleg. De Douane onderzoekt nog hoe de camerabeelden precies kunnen worden ingezet bij het douanetoezicht in de haven en wat dat voor gevolgen heeft voor de inzet van haar personeel.

#### Vraag 7

Klopt het dat de veertig procent van de containers die wordt overgescheept op binnenvaartschepen niet standaard door een nucleaire detectiepoort gaat en ook verder in het binnenland niet gecontroleerd wordt? Zo ja, wat gaat u doen om te voorkomen dat via deze weg nucleair materiaal ongezien het land in komt? Zo nee, op welke grond bestrijdt u deze conclusie?

#### Antwoord 7

De Douane heeft in de haven van Rotterdam detectiepoorten geplaatst voor de detectie van radioactief en nucleair materiaal. Afhankelijk van de situatie op de desbetreffende terminal worden containers die van een zeeschip worden overgeladen op een binnenvaartschip op radioactiviteit gecontroleerd met behulp van vaste of mobiele detectieapparatuur. Als het vanwege de logistiek niet standaard kan met behulp van vaste apparatuur, kan het geschieden op basis van risicoanalyse of steekproefsgewijs met behulp van mobiele apparatuur.

Daarnaast worden overeenkomstig het besluit «detectie radioactief besmet schroot» schrootladingen van binnenvaartschepen, die via de haven van Rotterdam zijn binnengekomen met als bestemming een Nederlandse schrootverwerker, gecontroleerd met detectieapparatuur bij de schrootverwerker.

#### Vraag 8

Wat is uw reactie op de stelling dat met de ontstane situatie materiaal binnengesmokkeld wordt dat voor terroristische doeleinden kan worden gebruikt? Heeft u aanwijzingen dat dit inderdaad via de haven gebeurt? Zo ja, welke maatregelen bent u voornemens hiertegen te treffen? Zo nee, op welke gronden bestrijdt u deze conclusie?

#### Antwoord 8

Nederland is een goed toegankelijke toegangspoort tot de Europese Unie en de rest van de wereld. Een professioneel handels- en distributiecentrum van goederen en diensten en beschikt over een uitstekend ontwikkelde infrastructuur op logistiek, juridisch, financieel en digitaal gebied. De haven van Rotterdam is cruciaal voor onze economie en het financieel verkeer en levert een belangrijke bijdrage aan de legale handel, maar kan ook zeer aantrekkelijk zijn voor misbruik voor illegale doeleinden. Het is van belang om toezicht en controle op een zodanige manier in te richten dat het illegale activiteiten bestrijdt, maar het normale economische verkeer en de dienstverlening niet onnodig hindert. Voor de handhavings- en opsporingstaak van de overheid wordt daarom continu naar een balans gezocht tussen enerzijds veiligheid en anderzijds het faciliteren van het bonafide bedrijfsleven.

Er zijn thans geen aanwijzingen dat in Nederland aanslagen met nucleair materiaal worden voorbereid. De kans op een aanslag met nucleaire of radiologische middelen (nog los van of deze lukt en de effecten groot zijn) staat niet op gelijke voet met het algemene dreigingsniveau, maar is ook niet geheel uit te sluiten. Daarom wordt wereldwijd en breed gewerkt aan maatregelen om radiologische en nucleaire materialen uit handen van terroristen te houden. Scan-maatregelen in bijvoorbeeld havens is er daar één van, maar het is niet de enige. Het kabinet heeft daarom de afgelopen jaren fors geïnvesteerd in het versterken van beveiliging van instellingen die werken met hoog risico stoffen en het verbeteren van samenwerking tussen nationale en internationale partners. Hierdoor wordt het voor kwaadwillenden moeilijk gemaakt om aan risicovolle materialen te komen. Zo wordt binnen de IAEA intensief samengewerkt en informatie uitgewisseld om de beveiliging van radioactieve stoffen en bronnen te versterken. Ook is er binnen de EU goede samenwerking rondom het onderwerp radiologische en nucleaire beveiliging. Binnen de EU wordt onder andere geïnvesteerd in gezamenlijke trainingen en het stimuleren van de ontwikkeling van preventieve maatregelen.

#### Vraag 9

Kent u het bericht «Zelfverrijking normale gang van zaken bij Rotterdams containerbedrijf» van NU.nl?<sup>2</sup> Zijn er bij u aanwijzingen bekend dat de problematiek wat betreft frauduleuze activiteiten bij Rotterdamse havenbedrijven zoals geschetst in dit bericht breder speelt dan alleen het betreffende bedrijf?

#### Antwoord 9

In het geciteerde artikel wordt ervan melding gemaakt dat bij een Rotterdams havenbedrijf op grote schaal zelfverrijking door voormalig werknemers zou hebben plaatsgevonden. Het Openbaar Ministerie heeft bekend gemaakt dat vier personen als verdachte van onder meer verduistering en oplichting zijn aangemerkt. Deze problematiek beperkt zich echter niet tot Rotterdamse havenbedrijven en is ook niet kenmerkend voor deze bedrijven. De bestrijding van corruptie is een prioriteit van het Openbaar Ministerie en de opsporingsdiensten. Over lopende onderzoeken kan ik echter geen mededeling doen.

#### Vraag 10

Bent u van mening dat de Fiscale Inlichtingen- en Opsporingsdienst (FIOD) voldoende zicht heeft op frauduleuze activiteiten bij bedrijven in de Rotterdamse haven? Zo ja, hoe kan het dat de fraude bij het Rotterdamse containerbedrijf dermate laat is opgemerkt dat er meer dan drie miljoen euro is verduisterd? Zo nee, wat gaat u doen om de controle aan te scherpen?

#### Antwoord 10

Fraudebestrijding in de Rotterdamse haven is een opgave voor alle toezichthouders en opsporingsdiensten in het gebied. Indien de FIOD signalen van fraude ontvangt, worden deze onderzocht en beoordeeld op aanknopingspunten voor strafrechtelijk onderzoek. Deze signalen kunnen afkomstig zijn uit regulier toezicht of uit controles door overheidsinstanties, maar kunnen

<sup>2</sup> <http://www.nu.nl/economie/4349721/zelfverrijking-normale-gang-van-zaken-bij-rotterdams-containerbedrijf.html>

bijvoorbeeld ook bekend worden door een aangifte afkomstig van particulieren of bedrijven. De FIOD acteert aldus voornamelijk op basis van signalen van anderen. Daarnaast hebben toezichthouders en opsporingsdiensten periodiek overleg om fraudesignalen uit te wisselen die de Rotterdamse haven betreffen. Er kunnen geen nadere mededelingen worden gedaan over lopende onderzoeken.

Vraag 11

Bent u bereid deze vragen elk afzonderlijk te beantwoorden?

Antwoord 11

Ja.