

Vergaderjaar 2003–2004

29 468

Uitvoering van Verordening (EG) nr. [...] van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van [...] betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (Havenbeveiligingswet)

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 18 mei 2004

Ondergetekende heeft met veel belangstelling kennis genomen van de beschouwingen en de vragen van een groot aantal leden van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat. Het verheugt haar dat de noodzaak van een adequate beveiliging van de Nederlandse havens, ter uitvoering van mondiale en Europese regels, door deze leden wordt onderschreven. Zij vertrouwt er op, nu de datum van de internationale inwerkingtreding en het begin van het Nederlandse voorzitterschap met rasse schreden nadert, dat de beantwoording bijdraagt aan een spoedige behandeling van het wetsvoorstel.

ALGEMEEN DEEL

Inleiding

De leden van de fractie van de PvdA gaven aan dat het opstellen van het wetsvoorstel ter uitvoering van de verordening een omvangrijke en tijdrovende procedure is, die veel ambtelijke capaciteit vergt. Zij vroegen of er procedures denkbaar zijn waarbij de implementatie van toekomstige, vergelijkbare verordeningen op een simpelere wijze kunnen geschieden, bijvoorbeeld door gebruikmaking van een raamwet.

Vooropgesteld zij dat de regering uiteraard veel belang hecht aan een goede en tijdige implementatie van communautaire regelgeving. In de afgelopen jaren is al vaak gezien in welke mate ruimere delegatie van wetgevende bevoegdheid daaraan kan bijdragen, zonder afbreuk te doen aan het uitgangspunt van het primaat van de wetgever. Mede in dat licht is in 1999 het kabinetsstandpunt «versnelde implementatie van EG- en andere internationale besluiten» opgesteld (Kamerstukken II 1998/99, 26 200 VI, nr. 65 en Kamerstukken II 1999/2000, 26 800 VI, nr. 78). In dat standpunt is ingegaan op de mogelijkheden om de wetgevende bevoegdheid ruimer te delegeren binnen hetgeen rechtstatelijk aanvaardbaar is. In het bijzonder de Eerste Kamer heeft tot dusverre nogal afwijzend gereageerd op de voorstellen tot simpelere implementatie. Bij de behandeling van, onder meer, een wetsvoorstel tot wijziging van de Mediawet (Kamerstukken I 2002/03 28 476, nr. 189b) heeft de Eerste Kamer bezwaren geuit tegen het daarin, overeenkomstig het kabinetsstandpunt, opgenomen

implementatiemodel; die bezwaren betroffen met name de mogelijkheid om – tijdelijk – bij lagere regelgeving af te wijken van hogere regelgeving. Naar aanleiding daarvan is tot heroverweging van het kabinetsstandpunt besloten (Kamerstukken I 2003/04 28 476 A). Het nieuwe kabinetsstandpunt is voor advies aan de Raad van State voorgelegd. Het advies van de Raad van State en het gewijzigde kabinetsstandpunt zullen te zijner tijd aan beide kamers der Staten-Generaal worden aangeboden. Het nu voorliggende wetsvoorstel is noodzakelijk voor een goede toepassing van de verordening betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten. Het feit dat verordeningen rechtstreekse werking hebben, neemt niet weg dat er in de nationale regelgeving voorzieningen moeten getroffen inzake uitvoerings- en handhavingsregels. De in het wetsvoorstel geregelde onderwerpen zijn van dien aard dat zij, mede bij gebreke van een reeds bestaand wettelijk kader, op het niveau van de formele wet geregeld moeten worden. Door de Europese Commissie wordt momenteel een voorstel voor een richtlijn inzake de verhoging van de veiligheid van de havens voorbereid. Ten behoeve van de implementatie van dergelijke toekomstige communautaire regelgeving, heb ik, bij nota van wijziging die deze nota naar aanleiding van het verslag vergezelt, onder meer een gewijzigd artikel 15 voorgesteld, dat ertoe strekt de implementatie van dergelijke Europese voorschriften op een lager niveau van regelgeving dan bij wet mogelijk te maken.

De leden van de SP-fractie verzochten om een beschouwing van de regering over de reeds enige tijd levende wens bij de havenarbeiders van een Nationale Havenwet, die regels stelt over de toelating van havenwerkers bij havenbedrijven. Ook wilden de leden van deze fractie vernemen waarom wel tegemoet wordt gekomen aan de wens van de EU en de VS en niet aan de wens van onze eigen havenarbeiders.

De wens van de havenarbeiders om te komen tot een Nationale Havenwet is mij goed bekend. Ik heb in het kader van de Europese ontwerp-Richtlijn Havendiensten meerdere malen met afvaardigingen van de havenarbeiders gesproken. In mijn beantwoording van vragen van de SP-fractie tijdens het Algemeen Overleg van 19 februari 2004¹ heb ik echter al gemotiveerd waarom het kabinet geen Havenwet wil opstellen, nu de ontwerp-Richtlijn Havendiensten door het EP is verworpen. De wijziging van het SOLAS-Verdrag is inderdaad in de IMO door de Verenigde Staten voorgesteld (begin 2002), maar pas na uitgebreide behandeling en amendering op belangrijke onderdelen, in december 2002 unaniem aanvaard door de Maritieme Beveiligingsconferentie van de IMO te Londen. De koninkrijksdelegatie heeft een actieve rol gespeeld op deze conferentie en de Koninkrijksregering heeft volmondig ingestemd met het resultaat hiervan. Wat de EU-Verordening betreft kan hetzelfde worden gezegd voor Nederland. Daarnaast is Nederland hoe dan ook verplicht om EU-voorschriften te implementeren.

De leden van de SP-fractie meenden verder een sterke samenhang te zien tussen de beveiliging van de havens en een Nationale Havenwet en waren van mening dat al die maatregelen elkaar kunnen versterken. Zij vroegen zich dan ook af of de Havenbeveiligingswet hiermee kan worden uitgebreid en of het anders te verwachten is dat er binnenkort toch een echte Nationale Havenwet komt.

Uit mijn antwoord op de eerdere vraag van deze leden moge zijn gebleken dat het kabinet geen reden ziet voor een nationale havenwet waarin regels worden gegeven over opleiding en werkzekerheid van havenarbeiders, zoals deze leden hebben bepleit.

¹ Kamerstukken II 2003–2004, 21 501–33, nr. 52.

Internationale ontwikkelingen op het gebied van de beveiliging van zeescheepvaart en havens

De leden van de VVD-fractie constateerden dat de Europese Unie door middel van een ontwerp-Verordening van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten, de wijzigingen in het SOLAS-verdrag en de nieuwe ISPS-code overgenomen heeft. Op bepaalde onderdelen gaat de Europese Unie echter zelfs verder dan de wijzigingen in het SOLAS-verdrag. Deze leden vroegen wat daarvoor de overwegingen zijn geweest. Een aantal aanbevelingen uit de ISPS-Code is door de EU aangevuld of verplicht gesteld met als doel om op geharmoniseerde wijze bij te dragen aan de verwezenlijking van de beveiligingsdoelstelling voor het zeevervoer van en naar havenfaciliteiten in de Europese Unie. Dit om de burgers die daarvan gebruik maken, alsook het milieu te allen tijde zoveel mogelijk te beveiligen tegen het gevaar van opzettelijke ongeoorloofde acties met een ernstig karakter, zoals terrorisme, piraterij of andere hiermee vergelijkbare acties. Niet alleen de beveiliging van voor internationaal gebruikte schepen en de havenfaciliteiten van afhandeling moet worden verbeterd, maar ook de in de Gemeenschap op nationale routes (dus niet van of naar andere staten) varende schepen en de bijbehorende havenfaciliteiten moeten beter worden beveiligd; dit geldt dan vooral passagiersschepen vanwege het aantal mensenlevens dat hier potentieel op het spel staat. De doelstelling van de Verordening gaat dus verder dan de doelstelling van het SOLAS-verdrag en de daarmee samenhangende ISPS-Code.

Deze leden vroegen verder of deze nieuwe regelgeving tot extra kosten heeft geleid en of dit kan leiden tot een verslechtering van de concurrentiepositie van de EU-lidstaten ten opzichte van andere niet EU-havens. Er zijn voor de zeescheepvaart en de havenfaciliteiten door de zwaardere EU-regelgeving *ten opzichte van* het SOLAS-verdrag en ISPS-code geen duidelijk aanwijsbare extra kosten veroorzaakt; evenmin is er sprake van verzwakking van de Europese concurrentiepositie. Niet EU-havens vormen niet echt een concurrent voor de havens van de EU-lidstaten. De Europese Verordening betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten werkt intra-Europees. Door het feit dat voor een verordening is gekozen die weinig ruimte voor interpretatie overlaat, wordt binnen Europa het *level playing field* gewaarborgd.

Nationale implementatie

De leden van de fracties van het CDA en de VVD vernamen graag in hoeverre met ingang van 1 juli voldaan wordt aan alle eisen en voorschriften uit het wetsvoorstel.

Eind april had meer dan 98% van alle relevante Nederlandse havenfaciliteiten de verplichte risicobeoordeling doorlopen. Voor wat betreft de zeeschepen lag dat percentage iets onder de 70%. Met medewerking van alle betrokken partijen is het streven er op gericht dat er per 1 juli a.s. sprake zal zijn van 100% implementatie bij de Nederlandse havenfaciliteiten en de Nederlandse zeeschepen. Vanzelfsprekend is niet uit te sluiten dat enkele havenfaciliteiten of zeeschepen buiten de boot zullen vallen.

Verder merkten de leden van de CDA-fractie op dat het hun niet duidelijk is of het desbetreffende personeel per 1 juli 2004 de cursus havenbeveiliging ook daadwerkelijk zal hebben genoten.

Ter verduidelijking merk ik op dat naar verwachting tegen 1 juli 2004 een aanzienlijk deel van het personeel bij havenfaciliteiten dat beveiligingswerkzaamheden verricht, de aanvullende opleidingsmodule met goed

gevolg zal hebben afgerond. Gezien de aantallen personen om wie het gaat en de korte spanne tijds, is het onontkoombaar dat een ander deel na die datum alsnog de opleiding volgt. Met het oog op deze omstandigheden en om een effectieve controle mogelijk te maken, wordt bij nota van wijziging een koppeling aangebracht met de eerstvolgende periodieke verlenging van de wettelijk vereiste toestemming om beveiligingswerkzaamheden te mogen verrichten.

De leden van de CDA-fractie vroegen de regering aan te geven welke aanknopingspunten het wetsvoorstel biedt om mensen- en drugsmokkel via havens tegen te gaan.

Hoewel het wetsvoorstel zich richt op de beveiliging van havenfaciliteiten en de interactie met zeeschepen, ligt het voor de hand dat het mes hier aan twee kanten snijdt. Doordat zeeschepen en havenfaciliteiten beveiligingsmaatregelen treffen ter voorkoming van terroristische acties wordt tegelijkertijd de uitoefening van andere criminele activiteiten via of op de schepen en de havenfaciliteiten bemoeilijkt.

De leden van de PvdA-fractie informeerden naar de fase waarin de wijziging van bestaande wetten, voor implementatie van de verordening voor wat betreft de Nederlandse zeeschepen en de controle op buitenlandse zeeschepen in de wateren onder Nederlandse jurisdictie, zich bevindt. In antwoord daarop kan ik deze leden meedelen dat de Raad van State zeer recentelijk het advies inzake het ontwerp-Schepenbesluit 2004, waarin de implementatie voor Nederlandse zeeschepen is opgenomen, heeft vastgesteld. Het – nieuwe – Schepenbesluit 2004 zal in elk geval ten aanzien van het onderdeel beveiliging (*security*) met ingang van 1 juli 2004 van kracht zijn. Aangezien de Wet havenstaatcontrole, onder meer, het SOLAS-Verdrag reeds noemt als bestanddeel van de wettelijke grondslag voor het uitvoeren van havenstaatcontrole in Nederlandse havens, behoeft deze wet niet te worden gewijzigd. Wel zal een bestaande ministeriële regeling ter uitvoering van genoemde wet worden aangepast. Teneinde te verzekeren dat alle regelgeving ten aanzien van «security» op hetzelfde tijdstip van kracht worden, stel ik bij nota van wijziging voor de benodigde wijziging van de Scheepvaartverkeerswet, die de doelstellingen van deze wet uitbreidt met het voorkomen of beperken van externe veiligheidsrisico's in verband met schepen¹, naar dit wetsvoorstel over te hevelen. De leden van de VVD-fractie constateerden dat in het wetsvoorstel geregeld staat dat «personen die bij een havenfaciliteit beveiligingswerkzaamheden in het kader van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus verrichten in het bezit moeten zijn van een certificaat ten bewijze dat zij met goed gevolg een door Onze Minister erkende cursus voor de beveiliging van havenfaciliteiten hebben gevolgd (artikel 14 lid 1)». Samen met de Raad van State en de leden van de CDA-fractie, vonden de leden van de VVD-fractie dat het onvoldoende duidelijk is of deze cursus door de beveiligingsfunctionarissen daadwerkelijk voor 1 juli 2004 is gevolgd.

Voor de beantwoording van deze vraag moge worden verwezen naar het antwoord op een soortgelijke vraag van de leden, behorende tot de fractie van het CDA.

Daarnaast was het deze leden niet duidelijk of de Ship Security Officer (beveiligingsfunctionaris op een zeeschip onder Nederlandse vlag) ook deze cursus moet volgen.

In antwoord op die vraag merk ik op dat er voor de scheepsofficieren die aan boord van Nederlandse zeeschepen met de beveiliging worden belast, een cursus is ontwikkeld die specifiek is toegesneden op de taken en verantwoordelijkheden van de scheepsbeveiligingsofficier. De EU-Verordening noch de ISPS-Code stellen echter het volgen van een dergelijke cursus verplicht.

¹ Kamerstukken II 2003/04, 29 394, nr. 2, artikel 13, ingediend bij koninklijke boodschap van 8 januari 2004.

In het wetsvoorstel, zo merkten de leden van de VVD-fractie op, wordt er vanuit gegaan dat de beveiliging van de havens voor de Nederlandse Antillen en Aruba geen Koninkrijksaangelegenheid is. Samen met de Raad van State zijn deze leden het daar niet mee eens. In het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden staat aangegeven dat «zaken, betrekking hebbende op de handhaving van de onafhankelijkheid en de verdediging van het Koninkrijk» (artikel 3, eerste lid, onder a, van het Statuut) en «de regeling van de nationaliteit van schepen en het stellen van eisen met betrekking tot de veiligheid en de navigatie van zeeschepen, die de vlag van het Koninkrijk voeren, met uitzondering van zeilschepen» (artikel 3, eerste lid, onder e, van het Statuut), aangelegenheden zijn voor het Koninkrijk». Zij vroegen of de regering kan aangeven wat haar overwegingen zijn geweest.

Door de Raad van State is gesteld dat de uitwerking van het SOLAS-verdrag als zodanig een koninkrijksaangelegenheid zou zijn. In het nader rapport is echter uiteengezet dat de uitwerking van een verdrag slechts een koninkrijksaangelegenheid is, voorzover de materie van het desbetreffende verdrag ingevolge artikel 3 van het Statuut als aangelegenheid van het Koninkrijk geldt. De vraag is dus of de beveiliging van zeehavens op grond van genoemd artikel – in het bijzonder het eerste lid, onderdelen a en e, van dat artikel – als een koninkrijksaangelegenheid moet worden aangemerkt. Door de Koninkrijksregering en de landsregeringen van de afzonderlijke landen is deze vraag ontkennend beantwoord. Artikel 3, eerste lid, onderdeel a, ziet op de defensietaken van het Koninkrijk; daaronder valt naar haar aard niet – hoe belangrijk ook – de preventieve beveiliging van zeehavens of andere (al dan niet vitale) infrastructuur tegen terroristische acties. Voorts kan de beveiliging van zeehavens niet als een aangelegenheid als bedoeld in artikel 3, eerste lid, onderdeel e, van het Statuut worden aangemerkt. Onderdeel e ziet immers uitsluitend op het object «zeeschip», terwijl dit wetsvoorstel betrekking heeft op de beveiliging van havens. Bovendien gaat het in onderdeel e om de «veiligheid» van schepen (in het Engels aangeduid met het woord «*safety*») en niet om de «beveiliging» (in het Engels aangeduid met «*security*»).

De leden, behorende tot de fractie van de VVD vroegen naar de consequenties als de termijn van 1 juli 2004 niet wordt gehaald.

Voor niet gecertificeerde Nederlandse schepen bestaat het economisch risico dat zij geen toestemming zullen krijgen te laden en of te lossen bij gecertificeerde Nederlandse of buitenlandse havenfaciliteiten. Niet gecertificeerde Nederlandse havenfaciliteiten lopen op hun beurt het risico dat ze door de internationale scheepvaart zullen worden gemeden.

De nationale autoriteit voor de maritieme beveiliging en de Havenbeveiligingsautoriteit

De leden van de fractie van het CDA vroegen de regering aan te geven in hoeverre de noodzakelijke deskundigheid op decentraal niveau aanwezig is als het gaat om de beoordeling van veiligheidsanalyses en plannen die gericht zijn op het voorkomen van een terroristische aanslag. Ook wilden deze leden vernemen of hiertoe van regeringszijde expertise en faciliteiten ter beschikking zijn gesteld.

In antwoord hierop merk ik op dat er, op initiatief van de burgemeesters van de havengemeenten, regionale toetsingsteams zijn gevormd. Deze teams, in totaal zes over heel Nederland, zijn actief in alle 17 haven-gemeenten en beschikken over een brede deskundigheid. De teams bestaan namelijk veelal uit vertegenwoordigers van de regionale politie, de brandweer en de havendienst, aangevuld met expertise van het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD), de Koninklijke Marechaussee en de Douane. Deze teams beoordelen de risicoanalyses en vervolgens de beveiligingsplannen van de havenfaciliteiten. Mijn ambtgenoten van BZK,

Financiën en Defensie – in ieder geval tot 1 juli wanneer alle havenfaciliteiten gecertificeerd moeten zijn – hebben expertise van de KLPD, de Douane en de Koninklijke Marechaussee ter beschikking gesteld voor deze verschillende toetsingteams. Tevens vindt periodiek landelijk overleg plaats tussen de toetsingteams om informatie uit te wisselen en specifieke aangelegenheden te bespreken. Aan dit landelijk overleg wordt ook door de AIVD deelgenomen.

Daarnaast is met financiële steun van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, door de Gemeente Rotterdam een web-based programma (*port facility toolkit*) ontwikkeld en geschikt gemaakt voor alle Nederlandse havens. Dit digitale programma genereert, na invoer van de gegevens van het individuele bedrijf, de risicobeoordeling, een actieplan voor de eventueel ontbrekende beveiligingsmaatregelen en het ontwerp-beveiligingsplan voor elke afzonderlijke havenfaciliteit; het programma zorgt ervoor dat deze producten geheel aan de eisen van de Verordening en de ISPS-Code voldoen. Voor de betrokken havenfaciliteiten zijn diverse voorlichtingsbijeenkomsten over de toolkit-methodiek georganiseerd. Bovendien is in nauwe samenwerking tussen mijn ministerie en het maritieme bedrijfsleven een «Leidraad voor havenbeveiliging» ontwikkeld. Dit handboek verschaft op overzichtelijke wijze aan alle betrokken partijen in de havens inzicht – zowel inhoudelijk als organisatorisch – in de diverse aspecten van de EU-Verordening en ISPS-Code. Op soortgelijke wijze werd een «Handboek voor scheepsbeveiliging» opgesteld.

De leden van de CDA-fractie vroegen voorts hoe wordt voorkomen dat de eisen die aan havenfaciliteiten worden gesteld, in verschillende delen van Nederland uiteen gaan lopen.

De al genoemde *port facility toolkit* die in alle Nederlandse havens wordt gebruikt, zorgt ervoor dat de risicobeoordeling van havenfaciliteiten, met inachtneming van de karakteristieken van een havenfaciliteit (bijvoorbeeld een olieterminal, een passagiersterminal of een bedrijf voor zandoverslag) en lokale bijzonderheden, op uniforme wijze wordt uitgevoerd en dat de plannen die er (automatisch) door worden gegenereerd, eveneens een uniforme vorm krijgen. Daarnaast vindt er, ter afstemming van de beoordelingen, een Landelijk Overleg Toetsingteams plaats.

Tenslotte informeerden deze leden of en hoe de informatie-uitwisseling en internationale samenwerking op dit terrein wordt bevorderd.

Door middel van internationale samenwerking in de EU, de IMO, de IAPH (International Association for Ports and Harbours) en andere relevante organisaties wordt gestreefd naar het verder verbeteren van de informatie-uitwisseling tussen Europese en havens elders in de wereld waar het gaat om het proactief handelen ten aanzien van mogelijk verdachte lading of personen aan boord van zeeschepen die bepaalde havenfaciliteiten aan (zullen) doen. Op ambtelijk niveau vindt bilaterale afstemming plaats met de buurlanden België, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk. Momenteel wordt de routing van informatie-uitwisseling, zowel internationaal als nationaal, verder in kaart gebracht.

De EU-Verordening verplicht lidstaten te beschikken over een instantie voor maritieme beveiliging, die als contactpunt dient voor de Commissie en de andere lidstaten en dat onder meer zorg draagt voor het aanleveren van informatie voor databases die thans zowel door de IMO als door de EU worden aangelegd. Onze nationale instantie voor maritieme beveiliging wordt bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ingesteld.

De Kustwacht behandelt in de rol van «*first point of contact*» de berichten, met inbegrip van noodsignalen afkomstig van schepen en verzorgt eventuele opsporings- en reddingsacties in de territoriale zee en in het Nederlandse deel van het Continentale Plat. Zij wisselt ook informatie uit met kustwachtstations elders in de wereld.

De leden van de PvdA-fractie refereerden aan het feit dat de eerstelijns uitvoering wordt neergelegd bij een lokaal bestuursorgaan (te weten de burgemeester). Zij vroegen naar de inspanning die naar verwachting is gemoeid met de uitvoering van de voorschriften en naar een eventuele financiële bijdrage door het Rijk aan de ambtelijke capaciteit die gemeenten hiervoor moeten aantrekken.

Wat betreft de inspanning om tegen 1 juli 2004 in de havengemeenten gereed te zijn met de uitvoering van de EU-Verordening en de ISPS-Code, merk ik op dat deze inspanning aanzienlijk is.

De overige bijdragen van het Rijk bestaan enerzijds, zoals ik eerder in deze nota heb uiteengezet in mijn antwoord op de vragen van de leden van de CDA-fractie, uit het ter beschikking stellen van deskundigen van een aantal nationale diensten, en anderzijds uit een eenmalige specifieke uitkering aan de havengemeenten ten laste van de begroting van Verkeer en Waterstaat. Deze eenmalige uitkering bestaat uit twee componenten: ten eerste een bijdrage van 5 000 Euro aan de apparaatskosten voor het opzetten van de functie van havenbeveiligingsautoriteit, die voor elke havengemeente gelijk is. Daarnaast zal elke havengemeente een bedrag van 500 Euro ontvangen per gecertificeerde havenfaciliteit. Tenslotte zij opgemerkt dat een havengemeente desgewenst leges in rekening kan brengen voor een havenbeveiligingscertificaat als vergoeding van de kosten van de behandeling van de aanvraag en de afgifte, voorzover deze kosten per saldo ten laste van de betrokken gemeente zijn gebleven.

Toezicht en verdere handhaving

De leden van de CDA-fractie wilden graag vernemen op welke wijze de regering invulling geeft aan haar coördinerende en toezichhoudende rol, alsook hoe de uitvoerbaarheid en de handhaafbaarheid van het voorstel zijn beoordeeld door de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Voorts informeerden de leden van de PvdA-fractie naar de wijze waarop de tweedelijns uitvoering, neergelegd bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat, in de begroting is opgenomen.

De coördinerende rol, zoals voorzien in artikel 2, zevende lid, van de EU-Verordening, zal voor de Nederlandse havens worden vervuld door de Minister van Verkeer en Waterstaat in zijn nieuwe hoedanigheid van Nationale autoriteit voor de maritieme beveiliging. De toezichhoudende rol zal op rijksniveau worden ingevuld door middel van het uitoefenen van tweedelijns toezicht. De uitvoerings- en handhavingstoets (UHT) wordt op dit moment uitgevoerd door de Inspectie Verkeer en Waterstaat, maar zal pas eind mei 2004 zijn voltooid. Uiteraard is van meet af aan met de IVW overleg gevoerd over de handhaafbaarheid van de havenbeveiligingswet. De IVW is al wel tot de slotsom gekomen dat het onderhavige wetsvoorstel op zichzelf voldoende regelt en ook duidelijk genoeg is geformuleerd voor de uitvoering en de handhaving. Aangezien de toets nog niet is afgerond, is er op dit moment nog geen zicht op de precieze invulling van de begrotingspost voor het tweedelijns toezicht. Ik heb echter geen reden te veronderstellen dat de daarmee gemoeide kosten niet uit de begroting van Verkeer en Waterstaat kunnen worden gedekt.

Administratieve lasten voor het bedrijfsleven

De leden, behorende tot de fractie van het CDA achtten het van belang dat Nederland zich in economisch opzicht verzekerd weet van een *«level playing field»* en dus van de inspanningen in andere Europese landen. Zij informeerden naar de voortgang van de implementatie in andere Europese lidstaten.

De Europese Commissie heeft op 31 maart jl. door middel van een vergadering van een zogenaamde Groep van Experts een eerste inventarisatie gehouden van de stand van zaken van de implementatie van de

EU-Verordening betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten. Op Oostenrijk na waren alle EU-lidstaten vertegenwoordigd. Ook Cyprus, Malta, Polen, de drie Baltische Staten en Noorwegen waren vertegenwoordigd. Alle aanwezige landen gaven aan, ondanks de hoge tijdsdruk, de implementatiedatum van 1 juli 2004 te zullen halen.

Deze leden vroegen verder op welke wijze wordt de implementatie van de regelgeving zal worden gemonitord.

Voor Nederland zal nationaal gezien toezicht op de implementatie worden gehouden via het eerstelijns toezicht door de havengemeenten en het tweedelijns toezicht door de IVW. Op Europees niveau heeft de Commissie aangekondigd te zullen komen met een beschrijving van de rol van het in 2002 opgerichte *European Maritime Safety Agency* (EMSA), dat de Europese Commissie ook op beveiligingsgebied zal gaan ondersteunen bij o.a. controles op de naleving van de verordening in de lidstaten. De lidstaten vormen daarnaast samen het *Committee for Maritime Security* dat de implementatie en handhaving van de Verordening betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten in de verschillende lidstaten monitord. Bovendien dient een opgave te worden gedaan te worden van gecertificeerde schepen en haventerminals aan de IMO en aan de Europese Commissie.

De leden van de CDA-fractie constateerden dat een haven als Rotterdam fors heeft geïnvesteerd in apparatuur om bedreigingen te signaleren, zoals een containerscan en nucleaire poortjes. Zij wilden graag weten in hoeverre naar het oordeel van de regering dergelijke voorzieningen ook bij andere containerterminals in andere havens nuttig kunnen zijn en of de regering voornemens is de beschikking over deze voorzieningen ook in andere havens te stimuleren.

De Douane beschikt thans over een vaste containerscanner en een mobiele. De aanschaf van een tweede mobiele containerscanner wordt thans voorbereid door mijn ambtgenoot van Financiën. Een mobiele scanner kan ook worden ingezet bij andere containerterminals. Tevens beschikt de Douane over nucleaire detectiepoorten. Deze zijn niet verplaatsbaar. De poorten zijn sinds kort aanwezig bij één containerterminal in Rotterdam. Ook bij andere containerterminals in Rotterdam zullen zij worden geplaatst. Aangezien deze poorten nog maar heel kort operationeel zijn, is het te vroeg om uitspraken te doen over plaatsing bij containerterminals buiten Rotterdam.

De leden, behorende tot de fractie van de PvdA informeerden naar de betrokkenheid van sectorpartijen bij de totstandkoming van het wetsvoorstel voor de Havenbeveiligingswet en hoe partijen, zoals het Havenbedrijf Rotterdam N.V., tegen het voorstel aankijken.

Zowel om een in de praktijk voor alle partijen, zo efficiënt mogelijk werkend, beveiligingssysteem voor de zeescheepvaart en havens op te zetten, als om de administratieve lasten die de EU-Verordening met zich mee brengt zo beperkt mogelijk te houden, is voor de implementatie van de Verordening van het begin af aan een publiek-private aanpak gekozen. Onder de paraplu van een speciaal ingestelde VenW Task Force Security, heeft een viertal werkgroepen met vertegenwoordigers van grote en kleine havens, het havenbedrijfsleven, reders(vereniging) en relevante overheidsdiensten (VenW, IVW, AIVD, KLPD) diverse nieuwe producten ontwikkeld voor een efficiënte implementatie van de EU-Verordening in Nederland. Voorbeelden zijn de al genoemde toolkit, het Handboek voor schepen en de Leidraad voor havenbeveiliging. De voor de Nederlandse feitelijke uitvoering van de Verordening gekozen aanpak is dan ook in hoge mate mede tot stand gekomen dankzij de waardevolle inbreng van de

haven- en scheepvaartsector en wordt derhalve door deze partijen onderschreven.

De leden van de VVD-fractie constateerden dat er wordt gestreefd naar uniformiteit in de uitvoering van de ISPS-code. Door de Gemeente Rotterdam is een «port facility toolkit» ontwikkeld en geschikt gemaakt voor alle andere Nederlandse zeehavens. Dit digitale programma zorgt voor de invoering van bedrijfsgegevens en de beoordeling van de bedrijfsrisico's. Vervolgens wordt een actieplan voor de ontbrekende beveiligingsmaatregelen en het ontwerp-beveiligingsplan, conform de eisen van de ISPS-code, opgesteld. Bij deze leden bestond de indruk dat het Havenbedrijf Rotterdam voor de rest zijn eigen koers vaart en dat het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam voor de andere zeehavens van Nederland de regie in handen heeft. De reden hiervoor zou de voorsprong van de Rotterdamse haven zijn op het gebied van beveiliging (zie het artikel in Nieuwsblad Transport van 9 april 2004). Zij wilden weten of de regering het met de VVD-fractie eens is dat er gestreefd moet worden naar uniformering en zo ja, op welke termijn.

Er wordt inderdaad gestreefd naar uniformiteit in de uitvoering van de ISPS-code. De «port facility toolkit» staat zoals eerder gezegd voor alle Nederlandse havens ter beschikking. Voor de duidelijkheid merk ik op dat er geen sprake is van enige regiekwestie. Uitsluitend om financiële, economische en praktische redenen is door de havengemeenten, in onderling overleg, besloten te werken met twee servers voor het beveiligd opslaan en bewaren van de door de deelnemende havens ingevoerde gegevens (risicoanalyses en beveiligingsplannen van havenfaciliteiten). De Rotterdamse server bedient het gehele Rijnmondgebied met circa 170 havenfaciliteiten en de Amsterdamse server alle andere havens, met in totaal ruim 180 havenfaciliteiten.

Artikel 10

De leden van de VVD-fractie zetten vraagtekens bij artikel 10 lid 2 dat luidt: «Goederen worden alleen overgeslagen van een schip in een ankerplaats of een redegebied, gelegen binnen het gebied van een gemeente, met vergunning van de burgemeester. Aan een vergunning kunnen voorschriften worden verbonden». Dit leek de leden van de VVD-fractie in de praktijk een zeer onwerkbaar situatie. Zij vroegen of de regering wil aangeven of deze vergunningsverplichting in de toekomst problemen kan geven en zo ja, op welke manier deze dan kunnen worden opgelost. Allereerst merk ik op dat de bewuste bepaling bij nader rapport is opgenomen naar aanleiding van een specifieke vraag van de havengemeenten in het Rijnmond- en het Noordzeekanaalgebied. De achterliggende overweging is dat voorkomen moet worden dat er lading wordt overgeslagen op plaatsen in het havengebied waar geen kade is, waarvoor geen risico-beoordeling is gemaakt en evenmin instemming is verleend door de overheid met een beveiligingsplan. Het gaat hier naar zijn aard om betrekkelijk incidentele overslag op uiteenlopende plaatsen in de wateren die tot een havengebied behoren. In artikel 10, vierde lid, van het wetsvoorstel wordt de toestemming (vergunning) daarvoor aangemerkt als een gelijkwaardige regeling (*Equivalent Security Arrangement, ESA*) in de zin van de ISPS-Code. De havenbeveiligingsautoriteiten verwachten met de regeling in artikel 10 van het wetsvoorstel in de praktijk goed te kunnen werken.

Volledigheidshalve voeg ik hier aan toe dat de toestemming in spoedeisende gevallen ook mondeling kan worden verleend, mits de genomen

beslissing en de eventuele voorwaarden aansluitend schriftelijk worden vastgelegd. Bij nota van wijziging is de tekst van het tweede en vierde lid van artikel 10 vereenvoudigd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs