

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

### 2218

Vragen van de leden **Jetten**, **Groothuizen** en **Bouali** (allen D66) aan de Ministers van Infrastructuur en Milieu, van Veiligheid en Justitie en van Buitenlandse Zaken over *het bericht dat verdachte schepen niet worden gecontroleerd* (ingezonden 11 mei 2017).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) mede namens de ministers van Veiligheid en Justitie, voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking en van Buitenlandse Zaken (ontvangen 28 juni 2017). Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 1979

#### Vraag 1

Bent u bekend met de artikelen «Honderden zeeschepen «van de radar»»<sup>1</sup> en «Honderden verdachte schepen niet gecontroleerd in Nederlandse havens»?<sup>2</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2, 3, 6, 10 en 15

Klopt de informatie dat elke maand honderden verdachte schepen de Nederlandse wateren binnenvaren, terwijl deze in de dagen en weken daarvoor plotseling hun identificatienummer gewijzigd of tijdelijk hun gps-signaal hebben uitgezet in gebieden die bekendstaan om de aanwezigheid van terroristen of drugsmokkelaars? Zo ja, hoe duidt u dit gegeven? Zo nee, waarom niet?

Is bekend wie en/of wat er Nederland is binnengekomen via schepen die voor een bepaalde tijdsperiode «van de radar zijn geweest»? Zo ja, welke verantwoordelijke autoriteiten zijn op de hoogte van deze informatie en wat gebeurt daarmee?

Hoe groot schat u de kans in dat het uitzetten van Automatic Identification System (AIS) door schepen wordt gebruikt voor onder andere wapenhandel, drugs- en mensensmokkel? Wat kunnen daarvan volgens u de consequenties zijn voor de veiligheid in Nederlandse havens en daarbuiten? Welke stappen

<sup>1</sup> <http://www.ad.nl/binnenland/honderden-zeeschepen-en-quot-van-de-radar-en-quot-aaa8e84c/>

<sup>2</sup> <http://www.nu.nl/binnenland/4666845/honderden-verdachte-schepen-niet-gecontroleerd-in-nederlandse-havens.html>

bent u voornemens te zetten om de mogelijke risico's tot een minimum te beperken?

Zo ja, hoe verklaart u vervolgens dat de afgelopen twee maanden toch zeker 75 zeeschepen met ondeugdelijke registratie Nederlandse havens aandeden, en dat het in totaal zou gaan om meer dan 480 schepen die Nederlandse wateren in zijn gevaren terwijl ze in de periode daarvoor om onverklaarbare reden langer dan een dag hun gps-signaal uit hadden staan, waardoor niet duidelijk is waar ze precies zijn geweest?<sup>3</sup>

Kunt u de Kamer voorzien van een uitgebreide reactie op de data-analyse van het maritieme informatiebedrijf Winward?<sup>4</sup> Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2, 3, 6, 10 en 15

Het bericht klopt dat meerdere schepen de Nederlandse wateren binnen varen, die gedurende een deel van hun reis hebben gevaren zonder dat het signaal van hun Automatic Identification System is ontvangen. Er zijn meerdere legitieme redenen waarom het signaal van een AIS-systeem, uitgezonden door een schip, niet kan worden ontvangen door de nabijgelegen kuststaten. Bijvoorbeeld omdat het schip zich op een te grote afstand van de kust bevindt om het Very High Frequency (VHF) signalen op te kunnen pikken, of door meteorologische omstandigheden, maar ook als het schip zich in de haven onder kranen bevindt. Ook kan een AIS tijdelijk geen signaal uitzenden, omdat tijdens een test de AIS bewust is uitgezet of omdat tijdens het installeren van een software update de AIS tijdelijk met het uitzenden staakt.

De kustwacht kan alleen AIS gegevens ontvangen die binnen het bereik van haar ontvangers liggen. Het doel van het AIS systeem is dan ook niet het permanent volgen van schepen op afstand (vessel tracking systeem), maar het bevorderen van de nautische veiligheid doordat schepen elkaar kunnen herkennen op hun scheepsradar aan boord. Het AIS is gebaseerd op transponder-technologie (=VHF zender) waarmee onder andere informatie over de identiteit, de positie, de snelheid en op de reis betrekking hebbende scheepsgegevens wordt uitgezonden. Locatie en snelheidsgegevens worden bepaald via een GPS ontvanger die aan de AIS installatie is gekoppeld. Op basis van de AIS gegevens kunnen schippers tijdig bepalen of ze elkaars route gaan kruisen en eventueel hun koers daarop moeten aanpassen.

Toezicht op een goede werking van het AIS wordt door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) uitgevoerd op Nederlandse schepen en in het kader van Port State Control ook op zeeschepen met een buitenlandse vlag. Tijdens zo'n controle door de ILT wordt nagegaan of het AIS aanstaat, de juiste gegevens worden uitgezonden en of er periodieke controles door de klassenbureaus zijn uitgevoerd.

Indien de Kustwacht een overtreding constateert, bijvoorbeeld het niet voeren van AIS, dan wordt op basis van toezicht of opsporing, risicoafweging versus beschikbare capaciteit al dan niet opgetreden.

De Noordzee wordt permanent gemonitord door de Nederlandse Kustwacht en maakt daarbij gebruik van het AIS alsmede van de radarinstallatie. Doordat de radarinstallatie voorwerpen detecteert aan de hand van terugkaatsende radiogolven, zijn schepen ook als zij hun AIS-systeem uitzetten detecteerbaar. Echter de radarinstallatie zal niet elk schip waarnemen en er vinden aanvullende waarnemingen plaats met de eigen schepen en vliegtuig. Desondanks is het systeem niet 100% waterdicht.

Elk schip dat in Nederland aankomt, zeker als Nederland als Europese buitengrens wordt aangedaan, biedt de Nederlandse autoriteiten de mogelijkheid om passagiers, bemanning en goederen te controleren. Het Maritiem Informatie Knooppunt (MIK) van de Kustwacht beoordeelt op basis van risicoprofilering of schepen die de Nederlandse wateren binnenvaren een risico vormen.

Bij het MIK van de Kustwacht werken de informatieambtenaren van de Koninklijke Marechaussee, de Douane, de politie, Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit en de Koninklijke Marine samen, zodat een zo compleet mogelijk maritiem beeld opgebouwd kan worden van de schepen die over de

<sup>3</sup> Volgens de data-analyse van het maritieme informatiebedrijf Winward.

<sup>4</sup> De informatie in de AD-artikelen is gebaseerd op de inhoud van een data-analyse van het maritieme informatiebedrijf Winward.

Noordzee varen. De informatieambtenaren beschikken daarbij over openbare bronnen, zoals het AIS systeem, alsmede over niet openbare bronnen. Als veiligheidsautoriteiten aanwijzingen hebben dat een schip daadwerkelijk een veiligheidsrisico vormt, dan zal hier opvolging aan worden gegeven en kan aan boord een inspectie plaatsvinden. De wettelijke mogelijkheden alsmede de technische mogelijkheden worden dus niet beperkt of vergroot al naar gelang een schip wel of niet gedurende zijn reis het GPS/AIS-signaal aan heeft gehad.

De Kustwacht beschikt niet over de onderzoekgegevens waarop Winward haar conclusies heeft gebaseerd en kan derhalve de door Winward genoemde aantallen niet bevestigen. Op basis van de berichten in de media heeft de Kustwacht de twee specifieke genoemde casussen onderzocht. In één van de gevallen bleek de verkeerde uitzending te worden veroorzaakt doordat het AIS-systeem een software-update had gemist. Het onderzoek naar de andere casus is nog niet afgerond.

Vraag 4 en 5

Kunt u aangeven welke (illegale) goederen door deze schepen worden vervoerd en in opdracht van wie? Zo nee, waarom is daar geen compleet beeld van?

Klopt het dat schepen door de douane weliswaar gevraagd wordt in welke haven ze het laatst hebben aangelegd, maar dat gps-gegevens überhaupt niet gecontroleerd worden? Zo nee, waarom niet? Wat is uw reactie hierop?

Antwoord 4 en 5

Voor goederen die de Nederlandse havens binnenkomen moet door het bedrijfsleven vooraf een aangifte gedaan worden bij de Douane en moet de aankomst van de goederen en het schip gemeld worden. De Douane werkt risicogericht en analyseert de gegevens van deze aangiften en maakt daarbij gebruik van informatie uit open en gesloten bronnen. De Douane selecteert de te controleren schepen en scheepsladingen op basis van een risico-analyse. Een signaal van verandering van een koers of een onjuiste of onvolledige opgave van de aangedane havens of een signaal van het uitzetten van de AIS-installatie is voor de Douane een risico-indicator. Schepen die van buiten het Schengengebied komen en een Nederlandse haven willen aandoen, moeten tevens conform de Schengengrenscore vooraf de gegevens van hun bemanningsleden en eventuele passagiers aan de Nederlandse autoriteiten doorgeven. Op basis hiervan vinden vervolgens controles plaats in de datasystemen door de Koninklijke Marechaussee, en waar nodig fysieke controles.

Vraag 7 en 8

Deelt u voorts de conclusie van de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) dat het niet noodzakelijk is om dit fenomeen op te nemen in het driemaandelijke «dreigingsbeeld» van de NCTV? Zo ja, kunt u beargumenteren waarom dit klaarblijkelijk laag op de agenda staat bij de betrokken diensten en wat voorts de betekenis is van de uitspraak dat de NCTV «het probleem herkent»? Welke feiten en cijfers zijn bij de NCTV bekend en kunt u deze aan de Kamer doen toekomen?

Zo nee, kunt u aangeven of u hieraan verhoogde prioriteit gaat geven en op welke manier dat vormgegeven wordt?

Antwoord 7 en 8

Zoals aangegeven is het AIS bedoeld ter verhoging van de nautische veiligheid.

Tezamen met de eerder genoemde oorzaken waarom tijdelijk een AIS signaal niet is te ontvangen, zorgt dit ervoor dat op basis van het AIS geen sluitend informatiebeeld ten behoeve van «vessel tracking» kan worden bepaald. Daarmee is het AIS niet de bron, maar wel een indicator voor de Kustwacht om afwijkingen te constateren.

Het Dreigingsbeeld Terrorisme Nederland (DTN) is een globale analyse (trends en ontwikkelingen) van de aard en omvang van de terroristische dreiging tegen Nederland en Nederlandse belangen. Het gaat daarbij dus niet om risico's. Het DTN is het algemene ankerpunt voor het Nederlandse contra terrorisme beleid. Er zijn tal van risico's die bestaan doch niet worden opgenomen in een DTN, maar waar de overheid wel op acteert. Graag

verwijs ik u hier tevens naar de beantwoording van de vragen van de leden Tellegen en Ten Broeke (beiden VVD) aan de ministers van Veiligheid en Justitie en van Buitenlandse Zaken over het bericht «honderden zeeschepen van de radar» (ingezonden 11 mei 2017 met kenmerk 2017Z0152)

#### Vraag 9

Beschikken Kustwacht, Douane en Nederlandse havenbedrijven wel over adequate technische middelen en/of personele inzetbaarheid om adequaat met dit probleem om te gaan? Zo nee, bent u bereid om hier extra inzet op te plegen en welke vorm neemt dit dan aan?

#### Antwoord 9

Het Communicatie en Coördinatie Centrum (CCC) van de Kustwacht wordt de komende jaren omgevormd en gemoderniseerd naar een Maritiem Operatie Centrum teneinde een betere invulling te kunnen geven aan informatie gestuurd optreden. Dit project gaat de huidige systemen vervangen en moderniseren waardoor o.a. betere risicoprofilering plaats kan vinden. Daarnaast vindt momenteel onderzoek plaats om taken en personele middelen in balans te brengen. Het is de verwachting dat dit onderzoek eind dit jaar is afgerond.

#### Vraag 11, 12 en 13

Wat is voorts de consequentie hiervan voor de handhaving van bijvoorbeeld Europese sancties en exportcontrolewetgeving voor wapens of strategische goederen of voor de handhaving van productstandaarden en afspraken in (internationale) handelsverdragen? Is dit wel voldoende gewaarborgd? Kunt u aangeven welke oplossingen er liggen op Europees en internationaal vlak om deze praktijken tegen te gaan, wat wordt er vervolgens op Europees en internationaal niveau daadwerkelijk gedaan om de controlemogelijkheden van zeeschepen op illegale praktijken te verbeteren en/of te intensiveren? Wat is hierbij de laatste stand van zaken?

Bent u bereid om dit probleem hoger op de Europese en/of internationale agenda te zetten, gezien het grote belang van Nederland bij deze kwestie? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 11, 12 en 13

Het onderwerp staat nadrukkelijk op de Europese en internationale agenda. De Kustwacht werkt namelijk al samen op (inter)nationaal niveau om tot een completere beeldopbouw en risicoprofilering te komen. Met de nieuwe EU verordening «Europese Grens- en Kustwacht Agentschap (COM (2015) 0310)» wordt daarbij voortgebouwd op de fundamenten van Frontex. In de verordening zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van samenwerking op het gebied van kustwachttaken. De agentschappen Frontex, European Fisheries Control Agency en European Maritime Safety Agency worden geacht meer met elkaar samen te werken, bijvoorbeeld op het gebied van gezamenlijke operaties, uitwisseling van informatie en best practices en trainingen om lidstaten beter te kunnen ondersteunen bij het uitvoeren van de (nationale) kustwachttaken. De agentschappen zullen in een samenwerkingsovereenkomst de vorm van de samenwerking verder uitwerken. Nadere samenwerking in de vorm van gezamenlijke activiteiten en informatie-uitwisseling zal ook gevolgen hebben voor de rol die het Maritiem Operatie Centrum hierin zal vervullen.

De Douane werkt risicogericht. Dat geldt voor alle vervoersbewegingen (in-, uit- en doorvoer) en voor alle wet- en regelgeving waarvan de handhaving aan de Douane is opgedragen, waaronder internationale sanctiemaatregelen en regelgeving inzake in-, uit- en doorvoer van militaire goederen. Als de Douane een signaal krijgt dat de opgave van de bestemmingshavens onjuist of onvolledig is, de koers van een schip wijzigt of de AIS-installatie is uitgezet, dan is dat voor de Douane een risico-indicator. Dergelijke signalen kunnen meegenomen worden in de risico-afweging en kunnen aanleiding zijn voor een interventie. Overigens wordt bij export vóór het vertrek van de goederen uit de haven de uitvoeraangifte gecontroleerd waarbij wordt nagaan of de goederen de EU mogen verlaten en of bijvoorbeeld een vergunning nodig en aanwezig is.

Vraag 14

Bent u bekend met de kritiek dat AIS erg kwetsbaar is voor hackers omdat het geen vorm van authenticatie of encryptie kent<sup>5</sup>? Zo ja, wat is hierop uw beleid? Wat kan er volgens u gedaan worden om digitaal misbruik van AIS tegen te gaan, op nationaal en op internationaal niveau? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 14

Ja, ik ben bekend met de kwetsbaarheid van AIS. Daarom maakt de Kustwacht gebruik van meerdere sensoren zoals radar en waarnemingen met de eigen eenheden (Kustwachtvliegtuig en Kustwachtschepen). AIS is een systeem dat de veiligheid verhoogt van de scheepvaart. Het doel van AIS is om een goede communicatie tussen schepen onderling en tussen schepen en verkeerscentrales mogelijk te maken (safety). Het systeem is niet ontworpen om te fungeren als een vessel tracking systeem.

Vraag 16

Kunt u deze vragen afzonderlijk beantwoorden?

Antwoord 16

Voor zover relevant is dat verwerkt in de antwoorden 1 tot en met 15.

---

<sup>5</sup> <https://www.bloomberg.com/news/articles/2013-10-29/phantom-ships-expose-weakness-in-vessel-tracking-system-freight>