

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

1979

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).

Mededeling van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 31 mei 2017).

Vraag 1

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

Vraag 2

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?

Vraag 3

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?

Vraag 4

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?

¹ <http://www.ad.nl/binnenland/honderden-zeeschepen-enlsquo-van-de-radarenrsquo~aaa8e84c/>

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

Vraag 5

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?

Vraag 6

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

Vraag 7

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 driemaandelijkse «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?

Vraag 8

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

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?

Vraag 10

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 redenen langer dan een dag hun gps-signaal uit hadden staan, waardoor niet duidelijk is waar ze precies zijn geweest?³

Vraag 11

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?

Vraag 12

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?

Vraag 13

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?

³ Volgens de data-analyse van het maritieme informatiebedrijf Winward.

Vraag 14

Bent u bekend met de kritiek dat AIS erg kwetsbaar is voor hackers omdat het geen vorm van authenticatie of encryptie kent⁴? 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?

Vraag 15

Kunt u de Kamer voorzien van een uitgebreide reactie op de data-analyse van het maritieme informatiebedrijf Winward?⁵ Zo nee, waarom niet?

Vraag 16

Kunt u deze vragen afzonderlijk beantwoorden?

Mededeling

Op 11 mei jl. werden 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 ingezonden over het bericht dat verdachte schepen niet worden gecontroleerd.

Deze vragen sluiten aan op de eerdere 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» van welke eveneens op 11 mei jl. zijn ingezonden.

Op deze termijn is het vanwege de onderlinge afstemming tussen de betrokken organisaties niet mogelijk om alle vragen binnen de gestelde standaard termijn van drie weken de vragen te beantwoorden.

Ik zal de Kamervragen zo spoedig mogelijk beantwoorden.

⁴ <https://www.bloomberg.com/news/articles/2013-10-29/phantom-ships-expose-weakness-in-vessel-tracking-system-freight>

⁵ De informatie in de AD-artikelen is gebaseerd op de inhoud van een data-analyse van het maritieme informatiebedrijf Winward.