

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

3138

Vragen van het lid **Bashir** (SP) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *de problemen rondom de AIS-transponders* (ingezonden 21 juni 2010).

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 19 augustus 2010) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2009–2010, nr. 2862.

Vraag 1

Bent u bekend met de (privacy-)problemen rondom de Automatic Identification System (AIS)-transponders?¹

Antwoord 1

Het is mij bekend dat er schippers zijn die in relatie tot hun privacy ongerust zijn over de uitwisseling van gegevens via AIS transponders.

Vraag 2

Is het waar dat u in 2006 een convenant hebt gesloten met de Nederlandse binnenvaart over het invoeren van AIS, waarin duidelijke afspraken zijn gemaakt over AIS en privacy? Kunt u uiteenzetten welke afspraken hierin zijn gemaakt?

Antwoord 2

In het Convenant Binnenvaart, dat mijn ambtsvoorganger in 2006 heeft afgesloten met de sectororganisaties Koninklijke Schuttevaer, Kantoor Binnenvaart, Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart en de Vereniging van sleep- en duwbooteigenaren Rijn en IJssel, is in Hoofdstuk 6 onder artikel 8 lid 2, onder b, vastgelegd dat het AIS bericht dat de schepen uitzenden, om redenen van privacy beperkt zal blijven tot informatie over de naam van het schip en de positie van het schip.

Het desbetreffende artikel luidt als volgt:

1. *Na het onafhankelijke onderzoek naar de mogelijkheden van AIS (Automatic Identification System van UN/IMO) en AI-IP (Automatische Identificatie met Internet Protocol) kiest de Staat, om redenen van vergroting van de veiligheid, voor de invoering van AIS zoals bedoeld in de RIS-Directive 2005/44/EU voor de binnenwateren. Een verplichting tot het aan boord hebben van AIS is niet vòòr 2009 voorzien.*

¹ Schuttevaer, 2 juni 2010: «Bedenkelijke rol «Gele Politie»»
<http://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/nid13973-bedenkelijke-rol-gele-politie.html>

2. *De branchepartijen respecteren vanuit het perspectief van grotere veiligheid deze keuze. Het is voor hen daarbij essentieel dat:*
 - a. *de Staat bereid is om gedurende de periode van vrijwillige invoering, voor een nader te bepalen deel van de kosten van de aanschaf en installatie van AIS aan boord van binnenschepen, een rol te spelen in de financiering. Hierbij geldt als aanname dat de Europese Commissie hiermee akkoord gaat.*
 - b. *uit privacy-overwegingen het uit te zenden AIS bericht beperkt zal blijven tot de positie van het schip en identificatie.*
3. *Indien partijen over de in artikel 2 genoemde punten tot overeenstemming geraken, zijn de branchepartijen, onder de huidige waarborgen van de privacy, bereid loyaal mee te werken aan de vrijwillige invoering van AIS.*

Vraag 3

Bent u bereid om de tekst van het convenant mee te leveren met de antwoorden op deze vragen?

Antwoord 3

Ja. De integrale tekst van het Convenant Binnenvaart treft u als bijlage aan.² Overigens heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat het Convenant ook gepubliceerd via de internetsite van het ministerie.

Vraag 4

Wat zijn de gemaakte afspraken met de Nederlandse binnenvaartsector over de kosten die verbonden zijn met het invoeren van het AIS systeem?

Antwoord 4

Na overleg met de sector is op de volgende wijze invulling gegeven aan de afspraak, zoals opgenomen in artikel 8, lid 2 van het convenant: In 2009 heeft Rijkswaterstaat (RWS) tests met transponders uitgevoerd waar 1 000 schepen aan hebben deelgenomen. De deelnemende schippers is daartoe een gratis transponder ter beschikking gesteld, die na installatie aan boord hun eigendom is geworden. Daarnaast is voor de periode 2 december 2009 tot 31 december 2012 de «Tijdelijke subsidieregeling Inland AIS-apparaten binnenvaart» (Staatscourant 18283) ingesteld. De schipper die gebruik maakt van de regeling ontvangt een vast bedrag van 2 100 euro. Met dit bedrag worden nagenoeg alle kosten gedekt voor aanschaf en installatie van de AIS transponder aan boord van het schip. Uw Kamer is reeds eerder van deze regeling op de hoogte gebracht (Kamerstukken 30 523, nr. 26 en 30 523, nr. 37).

Vraag 5

Is het waar dat het AIS systeem voor meer doelen gebruikt gaat worden dan eerder afgesproken is met de Nederlandse binnenvaartsector? Welke doelen zijn dit precies en waarom is hiervoor gekozen?

Antwoord 5

De AIS gegevens, zijnde de naam van het schip en positie van het schip, worden door RWS enkel gebruikt voor het zorg dragen voor een veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de vaarwegen. Dankzij deze AIS gegevens beschikken overigens ook de vaarweggebruikers over een extra hulpmiddel bij de veilige navigatie. De informatie die schepen elkaar toezenden via AIS-transponders draagt bij aan een verhoging van de veiligheid van het scheepvaartverkeer. Met het oog op de veiligheid in de zogeheten menggebieden, wateren waar zee- en binnenschepen navigeren, zijn zee- en binnenschepen in staat om elkaar, dankzij AIS direct te identificeren. Ondernemingen kunnen zelf beslissen of en welke gegevens zij aan het AIS bericht willen toevoegen aan de naam en positie van het schip, om daarmee hun logistieke processen te stroomlijnen.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Vraag 6

Kunt u nogmaals de garantie geven dat het gebruik van een AIS-transponder nooit verplicht gesteld zal worden? Bent u bereid te garanderen dat bijvoorbeeld de Rotterdamse haven nooit schepen zal gaan weren die geen gebruik maken van het AIS-systeem?

Antwoord 6

Een dergelijke garantie is nooit door mij afgegeven. Ik merk op dat overheid en sectororganisaties van meet af aan voor ogen stond dat de AIS transponder zo breed mogelijk ingevoerd moest worden met het oog op de toenemende diversiteit, intensiteit en complexiteit van het scheepvaartverkeer. Als verkeersmanagementsysteem krijgt AIS het hoogste rendement indien sprake is van een nagenoeg complete dekking van de scheepvaart op de vaarwegen. Het is daarom altijd al voorzien dat op een nader vast te stellen datum AIS zal worden verplicht op de binnenwateren. Het heeft mijn voorkeur om afspraken over de verplichte invoering van AIS op de binnenwateren in internationaal verband te maken, dat wil zeggen binnen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Ook de andere CCR lidstaten hebben die intentie. Bij de voorbereiding van een verplichte invoering van AIS zal uiteraard de binnenvaartsector nauw betrokken worden. Overigens hebben de CCR lidstaten afgesproken, dat een verplichtstelling van de AIS transponder niet voor 2013 zal plaatsvinden.

Ik heb van het Havenbedrijf Rotterdam vernomen dat Rotterdam geen plannen heeft om een dergelijke verplichting lokaal in te voeren.

Vraag 7

Bent u bereid op te treden wanneer er waar dan ook in Nederland de AIS-transponders verplicht worden gesteld?

Antwoord 7

Zie mijn antwoord op vraag 6.

Vraag 8

Bent u bekend met de website van Marine Traffic³ waar alle schepen met een werkende AIS-transponder te volgen zijn? Deelt u de mening dat een dergelijke website een ernstige aantasting is van de privacy van (binnen)vaart)schippers? Zo ja, welke mogelijkheden heeft u om handhavend op te treden tegen dit soort websites? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

De website van Marine Traffic is mij bekend. Of deze website een ongeoorloofde inbreuk maakt op de privacy van binnenvaartschippers, is niet aan mij ter beoordeling. Het is de wettelijke taak van het College bescherming persoonsgegevens om toe te zien op de naleving van regels omtrent gegevensverwerkingen. Ik heb de Minister van Justitie verzocht het College bescherming persoonsgegevens terzake om advies te vragen en uw Kamer over de uitkomsten van het advies te berichten.

Vraag 9

In hoeverre deelt u de kritiek dat er sprake zou zijn van een «dubbele pet» van Rijkswaterstaat nu deze zowel verantwoordelijk is voor het bevorderen van vlot en veilig scheepvaartverkeer, alsmede de handhavende taak die de «Gele Politie» sinds begin dit jaar heeft? Is het waar dat ook medewerkers van Rijkswaterstaat aangeven dat er sprake is van een «spagaat», die veroorzaakt is door politieke keuzes? Bent u van plan om hier iets aan te gaan doen? Zo ja, wat dan precies, en op welke termijn?

Antwoord 9

Deze kritiek deel ik niet, aangezien Rijkswaterstaat op het water sinds jaar en dag naast het verkeersmanagement tevens handhavende taken uitvoert in het kader van de Scheepvaartverkeerswet en de milieuwetgeving. Binnen dit kader treedt RWS op tegen schippers die de veiligheid van het verkeer op de vaarweg in gevaar brengen. Daarmee bevordert RWS een veilige en vlotte afhandeling van het vaarwegverkeer. De recente uitbreiding van handhavende

³ Live Ships Map <http://www.marinetraffic.com>

taken volgens de Binnenvaartwet verandert niets aan de rol die RWS reeds jaren heeft. Over de handhaving van de Binnenvaartwet is uw Kamer op 21 december 2009 geïnformeerd (Kamerstuk 30 523, nr. 41). Digitale gegevens afkomstig uit verkeersmanagementsystemen worden door RWS niet benut voor handhavingstaken.

Voor de toekomst is het gebruik van digitale informatie van belang om daar waar mogelijk tot vermindering van toezichtslasten te komen en efficiënter toezicht te houden. Op basis van digitale informatie kan het toezicht daarmee meer worden gericht op degenen die de wet- en regelgeving niet naleven en daarmee de veiligheid van het scheepvaartverkeer in het gedrang brengen. Uiteraard dienen daarbij de persoonlijke levenssfeer en de bescherming van de persoonsgegevens in acht te worden genomen. De mogelijkheden van het gebruik van digitale informatie om in de toekomst te komen tot doelmatiger toezicht worden op dit moment nader bezien. Hierover zal vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat met de binnenvaartsector op korte termijn het gesprek worden aangegaan.