
Vergaderjaar 2024-2025

36 287

**Parlementaire Vergadering van de
Benelux Interparlementaire Assemblée**

Nr. 6
2024

Verslag van de tweede plenaire zitting

Vastgesteld 27 september 2024

1. Inleiding

Veertien Nederlandse Kamerleden namen deel aan de tweede plenaire zitting in 2024 van het Benelux Parlement onder Nederlands voorzitterschap in de Eerste Kamer der Staten-Generaal op 14 en 15 juni 2024. Dit waren de Tweede Kamerleden **Van Campen** (VVD), **Kamminga** (VVD), **Van Dijk** (NSC) en de Eerste Kamerleden **Van Ballekom** (voorzitter Benelux Parlement, VVD), **Van Wijk** (BBB), **Ramsodit** (GroenLinks-PvdA), **Kluit** (GroenLinks-PvdA), **Bovens** (CDA), **Belhirsch** (D66), **Van Hattem** (PVV), **Van Kesteren** (PVV), **Janssen** (SP), **Talsma** (delegatieleider, ChristenUnie) en **Van der Goot** (OPNL). In totaal waren 26 parlementsleden uit de Benelux-landen aanwezig evenals een delegatie namens de Baltische Assemblée en de Noordse Raad. Het themadebat op vrijdag was gewijd aan veiligheid in de haven en de logistieke keten met bijdragen van en namens bewindspersonen uit Nederland, België en Luxemburg. Ook waren er inbrengen van diverse experts uit de havensector en de logistieke keten. Op vrijdagmiddag werden de aanbevelingen over het fietsbeleid, de spoorwegagenda en de toekomst van de landbouw aangenomen en werd tussentijds verslag gedaan uit de

verschillende commissies. Op zaterdag werd een werkbezoek afgelegd aan de Rotterdamse haven. Senator Pim van Ballekom zat de vergadering voor. Nederland is momenteel twee jaar lang voorzitter van het Benelux Parlement.

2. Nederlandse interventies in plenaire debatten

De plenaire zitting werd op vrijdag 14 juni 2024 geopend door **Van Ballekom**, voorzitter van het Benelux Parlement, met dankzegging aan de Voorzitter van de Eerste Kamer, Jan Anthonie Bruijn, voor de gastvrijheid voor de ontvangst in de Eerste Kamer. Het eerste deel van het themadebat over veiligheid van de fysieke infrastructuur opende met een toelichting van de staatssecretaris voor Toeslagen en Douane, Aukje de Vries. Zij pleitte voor samenwerking en dialoog om de ondermijnende criminaliteit in de havens verder aan te pakken en deze problematiek niet te onderschatten. "Hier in Nederland werden de afgelopen jaren zelfs een advocaat en een journalist op klaarlichte dag vermoord. Het ondermijnt de rechtsstaat en destabiliseert de samenleving," zei staatssecretaris De Vries. Volgens haar zijn we op de goede weg, maar is er meer nodig. 'Upstream disruption', het aanpakken van drugscriminaliteit in de landen van oorsprong, verdient meer aandacht en kan spanningen in onze havens verder voorkomen. Daarnaast stelde De Vries dat de opkomst van E-commerce een steeds groter probleem vormt voor onze havens. "Al die goederen die online worden besteld, komen voor een groot deel ook via onze havens binnen. Dit drukt op het toezicht, met alle risico's van dien," aldus De Vries. Het is zoeken naar een goede balans.

De Vries sloot haar toespraak af met een oproep aan de Benelux-landen: “We kunnen onze havens alleen veiliger maken als we effectief samenwerken. Die samenwerking begint hier, door erover van gedachten te wisselen en goede voorbeelden te delen”. De Luxemburgse Minister Backes van Mobiliteit en Openbare Werken gaf haar bijdrage via een videoboodschap. Zij prees de samenwerking tussen de Benelux-landen om te zorgen voor duurzame welvaart en economische ontwikkeling. Als vlaggenstaat moet Luxemburg aandacht hebben voor de veiligheid in de (binnen-) havens en bij de beveiliging van de logistieke keten voor Luxemburg en de Grande Région, of het nu gaat om de veiligheid van de infrastructuur of van de data, sprak zij. Backes pleitte voor een geharmoniseerd internationaal regelgevend kader en een versterkte samenwerking tussen schepen en havens de garantie voor een effectief beveiligingssysteem voor de havens. Namens België sprak Geert Vandervelden van het Nationaal Drugscommissariaat over zijn taak inzake de complexe strijd tegen de drugscriminaliteit. Het European Drug Report 2024 toont aan dat ongeveer 70 procent van de drugsvangsten in de EU in de havens plaatsvinden en zijn deze ook kritieke toegangspoorten voor illegale stoffen, aldus VanderVelden. De drukke Belgische havens van Antwerpen, Zeebrugge en Gent zijn niet alleen de poorten naar Europa maar ook belangrijke knooppunten voor internationale handel en zijn essentieel voor de economische welvaart.

Rijkshavenmeester van Rotterdam, René De Vries, gaf een toelichting over de Havenbeveiligingswet uit 2004 waarin nog hoofdzakelijk veiligheid als anti-terrorisemaatregelen werd gezien. Ondertussen wordt beveiliging veel breder gezien: drugsgelateerde misdaad, cyberaanvallen, sabotage van kritieke infrastructuur, interne corruptie, activisme en witwasactiviteiten sprak hij en zit twintig jaar later de Havenbeveiligingswet tegen haar grenzen aan. De Vries verwees naar de recentere Belgische wet Maritieme

Beveiliging uit 2020, met veel uitgebreidere mogelijkheden en riep op om de Nederlandse Havenwet grondig te herzien. De havenmeester van Antwerpen/Brugge, Niels Vanlaer, sprak over de aanpak ter bevordering van de veiligheid in de haven. Een haven neemt een tussenpositie in, tussen de private bedrijven en de overheid: zij is zelf immers een commerciële speler, maar ook een officiële autoriteit, lichtte hij toe. Daarom is de Antwerpse haven goed geplaatst om verbindingen te leggen tussen allerlei spelers: douanediensden, milieudiensten, politiediensten, de Europese Commissie en dergelijke, plus alle commerciële spelers, want die moet men zeker meehebben in een beveiligingsplan aldus Vanlaer. Vanuit Luxemburg gaf Daniel Kohl, directeur van Cluster for Logistics, een toelichting over de ontwikkelingen in de bevoorradingketen, de gevolgen van de digitalisering en het gebrek aan zichtbaarheid van het vrachtvervoer, zo wordt al 40 jaar dezelfde vrachtbrief gebruikt, moeten vervoerders alle dagen van de week hun afnemers tevreden stellen en vergt verduurzaming enorme investeringen terwijl de marges klein zijn. “De aankoop van een vrachtwagen die op diesel rijdt, kost een derde van de prijs van een elektrische vrachtwagen, terwijl de marge in de sector 3 tot 5 procent bedraagt,” aldus Kohl. Ook het personeel in de vervoerssector loopt tegen obstakels op zoals de veiligheid van de chauffeurs, die soms beter kunnen doorrijden dan stoppen om te voorkomen dat criminele bendes ladingen stelen en het verschil tussen werknemers in de luchtvaart, varend personeel en treinvervoerders en werknemers in het goederenvervoer als het gaat om de betalingsplicht voor sociale lasten als zij meer dan 25% van de tijd in dat land rijden. De heer Kohl zou willen dat de Europese Commissie daar opnieuw naar kijkt. De directeur van het programma Port Implementation Agenda, Rien van der Steenhoven, lichtte de Uitvoeringsagenda toe. De agenda is bedoeld als een offensief tegen drugscriminaliteit met de focus op de haven van Rotterdam, maar een regionale,

nationale en internationale verantwoordelijkheid kan niet worden uitgesloten, aldus Van der Steenhoven en voegde er aan toe dat het echt een paraplu is voor publieke en private samenwerking waarbij private partijen echt serieus worden genomen. Deltalinqs is de private partner die alle havenbedrijven, maar ook haven gelieerde bedrijven, vertegenwoordigt en er wordt ook direct samengewerkt met rederijen. Van der Steenhoven benadrukte dat criminaliteit in en rond de haven ook te maken heeft met corruptie, ambtelijk en niet-ambtelijk, en daarom veiligheid verder gaat dan alleen fysieke veiligheid, ook mentale weerbaarheid en digitale veiligheid zijn van belang in dit kader.

Het tweede deel van themadebat ging over de veiligheid van de digitale infrastructuur. De heer Marijn van Schoote, Chief Information Security Officer van het Havenbedrijf Rotterdam, gaf een inkijk in de wereld van de digitale veiligheid van de zeehavens. Het gaat om belangen, dreigingen en weerbaarheid. Nederlandse en Belgische havens zijn veel meer gedigitaliseerd dan andere Europese havens en kennen dus een grotere dreiging. Cyberaanvallen worden steeds gericht, er zijn ongeautoriseerde toegang tot informatie, ransomware, DDoS-aanvallen. Sinds 2016 is men in Rotterdam bezig met weerbaarheid en worden al veel maatregelen getroffen, maar het kan altijd beter. Ook de samenwerking tussen de verschillende havens in Nederland en België kan nog verder geoptimaliseerd worden sloot hij af. Mevrouw Jolijn Delissen ging in op de grensoverschrijdende problemen van Nort Sea Port, een fusiehaven van Vlissingen/Borsele-Terneuzen en het havenbedrijf van Gent, een ongeveer 66 kilometer strekkend havengebied van Vlissingen tot Gent met de daarbij behorende uitdagingen onder meer als gevolg van het verschillend implementeren van de Europese richtlijnen. Vaak moeten de Belgische bedrijven door de nieuwe wet op de Maritieme Beveiliging aan strengere

eisen voldoen dan de Nederlandse. Dat is een uitdaging voor de harmonisering van het interne beleid van North Sea Port. Er is ook een verschil in bevoegdheden en verantwoordelijkheden in de verschillende landen: zo heeft een Belgische havenkapitein politionele bevoegdheden, een Nederlandse havenmeester niet, gaf zij als voorbeeld. Mevrouw Delissen sloot af met een oproep om ervoor te zorgen dat de grenzen vervagen en om de verschillende wet- en regelgeving beter op elkaar af te stemmen.

Aansluitend was er een panelbijeenkomst met alle sprekers waarbij er gelegenheid was voor het stellen van vragen door de leden van het Benelux Parlement. Mevrouw **Artie Ramsodit** constateerde dat het duidelijk een hele uitdaging is om van vrij verkeer van goederen ook veilig verkeer van goederen te maken. “De geopolitieke realiteit, spionage, ondermijnende criminaliteit drukken op dat vrije verkeer, dit vergt een grote fysieke en digitale weerbaarheid,” zei zij. Ze wilde daarom weten van de beide havenmeesters wat het Benelux Parlement kan doen voor de harmonisering en vereenvoudiging van de verschillende richtlijnen. Ook vroeg Ramsodit naar de impact van de corruptie de havens. “Ligt daar een gezamenlijke taak voor onze landen op het vlak van scholing, kan dat beter worden geüniformeerd en is daar een rol voor de vakbonden weggelegd.” De sprekers bevestigden dat een harmonisatie van de wetgeving de beste optie is, waarbij niet alleen een harmonisatie in Benelux-verband, maar ook in breder EU-verband bekeken zou moeten worden. Niet alleen liggen Rotterdam en Antwerpen op amper honderd kilometer van elkaar, ook Le Havre, Hamburg en de Baltische havens zouden betrokken moeten worden. De heer **Hendrik-Jan Talsma** wilde weten hoe het zichtbaar maken van transport en goederenstromen concreet kan gebeuren, en of er verbeteringen mogelijk zijn op het vlak van screening in het kader van samenwerking tussen de veiligheidsdiensten. Over de zichtbaarheid

van het vrachtvervoer en tracering antwoordde de heer Kohl dat dat het bij vrachtvervoer om een uitgebreid netwerk gaat waarbij in tegenstelling tot een geïntegreerd netwerk als een postbedrijf waar een volledig zicht is, er heel wat zaken in het vrachtvervoer worden uitbesteed. Men is er dus afhankelijk van de data die men ontvangt, aldus Kohl en dat kon niet gedeeld worden, vanuit concurrentieoverwegingen. “We moeten dus bekijken hoe de data kan worden beveiligd, gedeeld en gestandaardiseerd op verschillende platformen, en hoe het staat met de bereidheid om de digitalisering te implementeren, besloot hij. Over de screening antwoordde de heer Van Schoote dat op Schiphol iedere medewerker gescreend wordt, maar dat dat niet gebeurt in de haven van Rotterdam en het aanwijzen van vertrouwensfuncties in de bedrijven en die screenen, zou de samenwerking met inlichtingendiensten en Defensie verbeteren.

3. Overige

Tijdens deze plenaire zitting namen de leden de aanbeveling aan over het fietsbeleid. Rapporteur **Kluit** gaf aan dat het thema vanuit verschillende perspectieven is bekeken: economisch, technisch en vanuit de regelgeving. In de aanbeveling stellen de leden vast dat het een maatschappelijk belangrijk onderwerp is en dat fietsen verschillende positieve effecten heeft voor leefmilieu, gezondheid, mobiliteit en economie. In de aanbeveling worden de regeringen van de drie Benelux-lidstaten verzocht om daarom nog meer aandacht te besteden aan het fietsbeleid en om binnen onze regio na te gaan wat er beter op elkaar kan worden afgestemd, zoals meer onderzoek naar de infrastructuur en het verbeteren van de beveiligen van fietsen, met name tegen diefstal. Ook de huidige beperkte inzet van Europese middelen door de drie overheden en het ontbreken van een strategische inzet van de EU voor de fietsindustrie komen in de aanbeveling aan

de orde. Mevrouw Eva Wildöer, dankt namens het Benelux Jongerenparlement de rapporteur voor de aanbeveling wat in het najaar van 2023 tijdens het Benelux Youth Forum ook op de agenda stond. Voor jongeren is de fiets niet alleen belangrijk voor klimaat en gemak, ook is de fiets essentieel voor hun mobiliteit en integratie. De aanbeveling werd unaniem aangenomen.

Ook de aanbeveling van rapporteur Van den Bergh (België) over de spoorwegagenda van de Benelux, werd unaniem aangenomen. Deze aanbeveling verzoekt de drie regeringen de spoornetten van de drie landen van de Benelux, zowel qua infrastructuur als qua aanbod, met elkaar te verbinden, hetgeen onder meer impliceert dat extra toeslagen voor grenspassages wegvallen, binnenlandse spoortarieven op landsgrensoverschrijdende verbindingen worden toegepast en ook andere reizigersvoorwaarden op één lijn worden gebracht.

Tot slot werd gesproken over de aanbeveling De Toekomst van de landbouw, het thema van de plenaire zitting in Zwolle met de rapporteurs **Van Campen** en Rombouts (België). Het pakket van aanbevelingen bevat zes hoofdstukken: het erkennen van de landbouw als strategische sector voor voedselproductie; de economische veerkracht van de agrarische sector; nieuwe verdienmodellen binnen nieuwe ecosysteemmodellen; innovatie en kennisoverdracht; de relatie tussen maatschappij en landbouw en tot slot het zesde hoofdstuk waarin men vraagt om een inclusieve benadering, een constructieve dialoog tussen de landbouwers en hun organisaties enerzijds en de beleidsmakers, onderzoekers en maatschappelijke organisaties anderzijds. Na een uitgebreide behandeling tijdens de plenaire vergadering werd deze aanbeveling unaniem aangenomen.

Op zaterdag 15 juni brachten de leden van het Benelux Parlement een bezoek aan de

Tweede Maasvlakte. Tijdens een rondvaart door de haven van Rotterdam gaf Mark Dijk van het Havenbedrijf een presentatie over de uitdagingen waar zij voor staan. Er wordt sterk ingezet op de energie- en grondstoffentransitie met de benodigde infrastructuur. Het Havenbedrijf werkt samen met de vele bedrijven in het havengebied en met andere havens aan een sterke, CO2-neutrale toekomst voor de haven. De Rotterdamse haven levert een belangrijke bijdrage aan het behalen van de nationale en Europese klimaatdoelstellingen. Daarvoor is wel duidelijke richting en heldere regelgeving nodig, was de boodschap van Dijk aan de leden.

De voorzitter van de delegatie,
Talsma

De griffiers van de delegatie,
Monique Christiaanse
Bakker-de Jong