

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat  
Hare Excellentie Mevrouw C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga  
Postbus 20901  
2500 EX. Den Haag

Datum: 24 augustus 2020  
Betreft: Internetconsultatie Havenbeveiligingswet

Hooggeachte mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga,

Port Security Center heeft met belangstelling kennis genomen van het wijzigingsvoorstel van de Havenbeveiligingswet. Hierbij maakt Port Security Center graag gebruik van de mogelijkheid om mede namens haar achterban<sup>1</sup> te reageren op de voorgestelde wijzigingen.

Port Security Center is groot voorstander van wijziging van de erkende opleidingen Havenbeveiligers in een centraal afgenomen examen, als daarmee een uniforme en onafhankelijke toetsing van het kwaliteitsniveau van Havenbeveiligers en een landelijke administratie van certificaathouders wordt bereikt.

Door de koppeling van de Havenbeveiligingswet (hierna Hbw) aan de Wet Particuliere Beveiligingsorganisaties en Recherchebureaus (hierna Wpbr) moeten medewerkers die beveiligingswerkzaamheden uitvoeren die vallen onder artikel 1 lid c van de Wpbr echter niet alleen beschikken over het certificaat Havenbeveiligers, maar ook voldoen aan de opleidings- en overige eisen uit hoofde van de Wpbr. Hierbij is onvoldoende duidelijk welke werkzaamheden onder deze definitie vallen. Tevens is het onzes inziens niet voor alle medewerkers die (deels) werkzaamheden uitvoeren die mogelijk onder deze definitie vallen, wenselijk, realistisch en nodig om volledig aan deze eisen te voldoen. Daarnaast maken we ons - mede gezien de capaciteitsuitdagingen waarvoor de gehele beveiligingsbranche zich de komende jaren gesteld ziet - ernstig zorgen of het bestaande bestand aan Havenbeveiligers en de verwachte aanwas hiervan voldoende is, om in de behoefte te voldoen.

Wij pleiten er dan ook in het belang van de continuïteit en veiligheid van onze havens nadrukkelijk voor in de overgangperiode voor zittende medewerkers ontheffings-, uitzonderings- en erkenningsmogelijkheden te bieden die een ruimere beoordeling van de gewenste kennis en vaardigheden mogelijk maken.

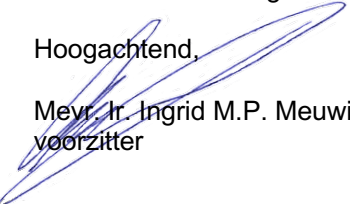
Hierna gaan we onder I eerst artikelsgewijs in op de verschillende voorstellen tot wijziging van de Havenbeveiligingswet. Vervolgens lichten we onder II onze zorgen en bezwaren nader toe met betrekking tot de:

1. ten gevolge van de wetswijziging te verwachten lastenverzwaring voor onze achterban,
2. de koppeling tussen de Wpbr en de Hbw en in het bijzonder
3. de daarbij gestelde opleidingseisen.

Onder II.4 stellen wij voor in het kader van permanente educatie de bestaande wettelijke oefenverplichting van havenfaciliteiten te benutten in plaats van (of om te voldoen aan) de in de wetswijziging voorgestelde herhaalplicht. Onder II.5 doen we tenslotte nog een aantal voorstellen voor de verdere praktische uitwerking.

De wetswijziging is één, de gevolgen daarvan goed onderkennen en de implementatie ervan in goede banen leiden is twee. Onder punt 6 stellen wij derhalve voor de implementatie van de wetswijziging en de nadere uitwerking daarvan in breder verband te bespreken. Wij denken hier graag in mee.

Hoogachtend,

  
Mevr. Ir. Ingrid M.P. Meuwissen  
voorzitter

<sup>1</sup> PFSO's van ISPS-gecertificeerde havenfaciliteiten en andere bij Port Security Center aangesloten bij de beveiliging van onze havens betrokken publieke en private partijen.

## **I Artikelsgewijze behandeling voorstellen tot wijziging van de Havenbeveiligingswet**

### **Artikel I A**

Geen bezwaar tegen wijziging Hbw artikel 2 1e lid onderdeel a.

### **Artikel I B**

Geen bezwaar tegen wijziging Hbw artikel 4 1e lid.

### **Artikel I C**

Geen bezwaar tegen wijziging Hbw artikel 6.

### **Artikel I D**

Onze reactie m.b.t. de voorgestelde wijzigingen m.b.t. Hbw artikel 14:

#### **a. Artikel 14 lid 1: geldig certificaat Examen Havenbeveiligiger**

Port Security Center is groot voorstander van wijziging van de erkende opleidingen Havenbeveiligiger in een centraal afgenomen examen met als doel een uniforme en onafhankelijke toetsing van het kwaliteitsniveau van Havenbeveiligers en een landelijke administratie van certificaathouders.

In artikel 14 lid 1 wordt gesproken over 'het examen Havenbeveiligiger'. In de IAK onder 7 en Memorie van Toelichting wordt duidelijk dat het examen Havenbeveiligiger van de Stichting Vakbekwaamheid Particuliere Beveiligingsorganisaties (hierna: SVPB) bedoeld wordt. Om verwarring te voorkomen, lijkt het ons verstandig dit in artikel 14 lid 1 nader te specificeren.

Wij stellen voor de tekst te wijzigen in:

*'1. Onverminderd artikel 7 van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus zijn personen die bij havenfaciliteiten beveiligingswerkzaamheden verrichten als bedoeld in artikel 1, onder c, van die wet in het bezit van een op naam gesteld en geldig certificaat Havenbeveiligiger als bewijs dat zij met goed gevolg het examen Havenbeveiligiger van de Stichting Vakbekwaamheid Particuliere Beveiligingsorganisaties (SVPB) hebben afgelegd.*

*Zie ook onze overige opmerkingen onder II.2 en II.3 met betrekking tot de koppeling tussen de Hbw en de Wpbr en de opleidingseisen uit hoofde van de Wpbr.*

#### **b. Artikel 14 lid 2:**

Geen bezwaar tegen de voorgestelde wijziging.

#### **c. Artikel 14 lid 3: Erkenning gelijkwaardige certificaten**

Dit artikel geeft uitwerking aan de term 'gelijkwaardigheid' met betrekking tot het SVPB certificaat Havenbeveiligiger. Een dergelijke clausule lijkt ons - zeker gezien het internationale karakter van de werkzaamheden - wenselijk.

Door de koppeling van de Hbw aan de Wpbr moet een medewerker die beveiligingswerkzaamheden uitvoert die vallen onder artikel 1 lid c van de Wpbr echter niet alleen beschikken over het certificaat Havenbeveiligiger, maar ook voldoen aan de opleidings- en overige eisen uit hoofde van de Wpbr.

De voorgestelde tekst ziet op dit moment alleen op buitenlandse certificaten op grond van de Algemene wet erkenning EU-beroepskwalificaties als alternatief voor het Havenbeveiligercertificaat en niet op alternatieve (combinaties van) Nederlandse certificaten, diploma's en erkenningen voor de combinatie van het MBO/SVPB diploma Beveiligiger én het Havenbeveiligercertificaat. Dit heeft een uitsluitende werking voor mogelijke (combinaties van) diploma's, certificaten of erkenningen die als gelijkwaardig aan de combinatie van het MBO/SVPB diploma Beveiligiger en het Havenbeveiligercertificaat kunnen worden beschouwd.

Wij pleiten dan ook - zeker voor zittende medewerkers - voor een ruimere beoordeling van de benodigde kennis en vaardigheden. We verwijzen hierbij ook graag naar onze opmerkingen onder II.2 en II.3. Wij stellen in dit kader voor aan te sluiten bij bestaande ontheffings-, uitzonderings- en erkenningsmogelijkheden en lichten dit nader toe onder II.3.4.

Wij stellen voor artikel 14 lid 3 in dit kader als volgt (of in elk geval rekening houdend met bovenstaande strekking) te wijzigen:

*'3. Op aanvraag kan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat – waar nodig in samenspraak met de Minister van Veiligheid & Justitie – een certificaat, diploma, erkenning of een combinatie van certificaten, diploma's en/of erkenningen erkennen, die een beroepsniveau waarborgen dat ten minste gelijkwaardig is aan het niveau dat in het eerste lid wordt nagestreefd.'*

**d. Artikel 14 lid 4: Erkenning gelijkwaardige certificaten**

In artikel 14 lid 4 wordt vervolgens vermeld dat de erkenning van gelijkwaardige certificaten bij Ministeriële regeling zal worden vastgesteld. Port Security Center wordt graag betrokken bij het bepalen van de inhoud van deze Ministeriële regeling. *Zie ook ons voorstel onder II.3.4*

**e. Artikel 14 lid 4: Geldigheidstermijn certificaat**

In artikel 14 lid 4 wordt gesteld dat de geldigheidsduur van het certificaat bij Ministeriële regeling zal worden vastgesteld. In het IAK onder 4 en de memorie van toelichting op blz. 7 3<sup>e</sup> alinea wordt gesproken over een herhaalplicht van vijf jaar. Wij gaan er dus van uit dat er wordt gestreefd naar een geldigheidstermijn van vijf jaar. SVPB hanteert op dit moment in haar [examenprogramma](#)<sup>2</sup> ook een geldigheidsduur van 5 jaar voor het Havenbeveiligercertificaat.

In de IAK wordt onder 3 aangegeven dat 'vaardigheden alleen worden gewaarborgd wanneer deze worden onderhouden en regelmatig worden getoetst'. Wanneer elke 5 jaar hetzelfde examen gedaan wordt, vragen we ons ten zeerste af wat de toegevoegde waarde is van de herhaalplicht. Wanneer het examen elke 5 jaar wordt aangepast op de actualiteit, zullen er ook aanvullende opleidingskosten zijn om het examen te kunnen halen. Dat leidt tot een aanzienlijke grotere lastenverzwaring, dan in de Memorie van Toelichting onder Regeldruk is voorzien<sup>3</sup>. Bovendien is het maar de vraag of de ontwikkeling van de opleidingen en het examen dermate snel gaan, dat veranderingen in bijv. dreigingen en fenomenen voldoende snel in de opleiding kunnen worden verwerkt en daarbij tevens voldoende aansluiten op de specifieke situatie op de havenfaciliteit. De EU-Verordening kent een wettelijke oefenverplichting<sup>4</sup>, die in onze ogen reeds voorziet in de gewenste borging van kennis en vaardigheden, en die tevens rekening houdt met de specifieke situatie op de havenfaciliteit.

Omdat het certificaat van de erkende opleiding in het verleden onbeperkt geldig was, leidt de invoering van een beperkte geldigheid tot een lastenverzwaring. Port Security Center is van mening dat de herhaalplicht daardoor kan leiden tot een ongewenst concurrentienadeel van Nederlandse havens en havenfaciliteiten ten opzichte van het buitenland. Wij zijn dan ook geen voorstander van een beperkte geldigheidstermijn. Wij adviseren de geldigheidstermijn dan ook niet op te nemen in het wetsvoorstel. Wanneer men toch een herhaalplicht wenst in te voeren, adviseren wij deze in het belang van de flexibiliteit te koppelen aan de Ministeriële Regeling of het examenprogramma. Dit biedt tevens de mogelijkheid om ons voorstel onder II.4 inzake permanente educatie door middel van oefeningen in overweging te nemen<sup>5</sup>. Omdat er in artikel 14 lid 1 al gesproken wordt over een 'geldig certificaat Havenbeveiligers' zou onzes inziens in lid 4 kunnen worden volstaan met de tekst:

*'4. Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld met betrekking tot het in het eerste lid bedoelde examen Havenbeveiligers en de in het derde lid bedoelde aanvraag om erkenning.'*

Port Security Center wordt graag betrokken bij het bepalen van de inhoud van de Ministeriële regeling.

**f. Artikel 14 lid 5: Overgangstermijn**

De certificaten die in het verleden door erkende opleidingsinstanties<sup>6</sup> zijn afgegeven, waren onbeperkt geldig. De wetswijziging voorziet in een overgangsregeling, waarin bestaande certificaten die tot het moment van inwerkingtreding van de gewijzigde Havenbeveiligingswet door erkende opleidingen zijn afgegeven, geldig blijven tot uiterlijk 1 juli 2026.

<sup>2</sup> <https://www.svpb.nl/wp-content/uploads/2020/06/Examenprogramma-Havenbeveiligers-2020-2021-06.pdf>

<sup>3</sup> Zie in dit kader ook onze opmerkingen over de Regeldruk onder II.1.

<sup>4</sup> EU-Verordening Bijlage II onderdeel 18.3 en 18.4 resp. Bijlage III onderdeel 18.5 en 18.6 zoals verplicht gesteld in artikel 3 lid 5 van de Verordening.

<sup>5</sup> Zie in dit kader ook ons voorstel voor Permanente educatie door middel van oefeningen onder II.4.

<sup>6</sup> Zie het overzicht van erkende opleidingen d.d. april 2020 via <https://www.ilent.nl/binaries/ilt/documenten/publicaties/2017/06-/26/overzicht-erkende-opleidingen-havenbeveiligers/Overzicht+erkende+opleidingen+Havenbeveiligers+april+2020.pdf>

Uitgaande van inwerkingtreding van de gewijzigde Hbw op of rond 1 juli 2021 impliceert dit een overgangstermijn van 5 jaar. Een dergelijke overgangstermijn is wenselijk om capaciteitsproblemen bij opleidingsinstituten en SVPB te voorkomen en bedrijven de tijd te geven aan alle eisen te voldoen.

Dit betekent dat tijdens de overgangstermijn gecontroleerd en gehandhaafd zal moeten worden op geldige Havenbeveiligercertificaten zowel afgegeven door erkende opleidingen (waarvan geen volledige registratie bestaat) als door de SVPB.

Wij voorzien hierin een aantal problemen, die we hebben samengevat onder onze opmerkingen onder I Artikel II met betrekking tot de centrale registratie en onder II.2.6 met betrekking tot toezicht en handhaving.

## **Artikel I E**

Onze reactie m.b.t. de voorgestelde wijzigingen m.b.t. Hbw artikel 14a luidt als volgt:

### **a. Artikel 14a: Opleiding PFSO**

In het wijzigingsvoorstel van de Hbw wordt op grond van artikel 18.1 van Bijlage II van de Verordening een PFSO opleiding verplicht gesteld. Daarbij wordt in artikel 14a verwezen naar onderdeel 18.1 bijlage III van de Verordening. Onderdeel 18.1 van bijlage III van de Verordening is daarbij door de EU niet verplichtend voorgeschreven<sup>7</sup>, maar geldt als aanbeveling. De vraag is wat nut en noodzaak van invoering van deze opleidingsverplichting is, nu deze ook al onderdeel uitmaakt van de EU-Verordening.

#### *Inhoud opleiding afhankelijk van Ministeriële regeling*

In artikel 14a wordt aangegeven dat een Ministeriële regeling zal bepalen of de PFSO een opleiding gevolgd dient te hebben in 'alle of slechts een aantal van de in onderdeel 18.1 van Bijlage III genoemde onderdelen'. Dit creëert voorsnog onduidelijkheid over de gewenste inhoud van de opleiding. In de memorie van toelichting is aangegeven dat de invulling in overleg met de autoriteiten voor havenveiligheid nader zal worden bepaald.

De meeste PFSO's hebben voor zover bij ons bekend reeds een (tot op heden niet-verplichte) PFSO opleiding gevolgd bij de particuliere opleidingsinstanties die deze nu aanbieden. Zij geven daarbij regelmatig aan dat de kwaliteit van deze opleidingen te wensen overlaat en niet geheel voldoet aan hun opleidingsbehoefte.

Port Security Center adviseert nadrukkelijk bij doorvoering van deze wetswijziging bij het bepalen van de inhoudelijke eisen die aan de opleiding gesteld worden ook (een vertegenwoordiging van) de ISPS gecertificeerde havenfaciliteiten te betrekken. Wij adviseren hiervoor een Commissie van Deskundigen in het leven te roepen, waarin ook (vertegenwoordigers van) PFSO's zitting hebben. Zij kennen immers als geen ander de werkelijke opleidingsbehoefte. Port Security Center stelt zich graag beschikbaar voor deze Commissie van Deskundigen.

#### *Opleidingseis in plaats van Centrale toetsing*

Het bevreemd Port Security Center dat er voor de PFSO wordt gekozen voor een opleidingseis, in plaats van centrale toetsing, ook al sluit deze opleidingseis aan bij artikel 18.1 van Bijlage II van de Verordening. Voorsnog blijkt uit de tekst niet duidelijk of er daarbij kwaliteitseisen aan de opleiding worden gesteld.

Voor de Havenbeveiliging wordt in het belang van een uniforme en onafhankelijke toetsing van het kwaliteitsniveau en een landelijke administratie van certificaathouders met de voorgestelde wetswijziging juist afgestapt van (erkende) opleidingen, ten faveure van centrale examinering. Wij vernemen graag wat de overwegingen zijn om dan niet ook voor PFSO's te kiezen voor centrale examinering.

#### *Geldigheidstermijn*

Verder rijst de vraag of er aan de opleiding voor de PFSO in de Ministeriële regeling een beperkte geldigheidstermijn wordt gekoppeld, zoals voor het SVPB Havenbeveiligercertificaat het geval is. In dat geval gelden dezelfde bezwaren als voor het SVPB Havenbeveiligercertificaat.

---

<sup>7</sup> EU-Verordening artikel 3 lid 5

*Zie in dit kader ook onze opmerkingen onder I Artikel I D / artikel 14 lid 4 met betrekking tot de geldigheid van het certificaat voor de Havenbeveiliging en ons voorstel onder II.4 voor Permanente educatie door middel van oefeningen.*

## **Artikel I F**

Onze reactie m.b.t. de voorgestelde invoeging van Hbw artikel 16b:

### **a. Artikel 16b : Bevoegde ambtenaren**

Dit artikel ziet op de aanwijzing van bevoegde ambtenaren inzake Bijlage I Voorschrift 9, onderdelen 2.1 t/m 2.5 van de Verordening. Het betreft daarbij de ontvangst en controle van ISPS-gerelateerde pre-arrival informatie zoals opgenomen in onderdeel 2.1 en de daarbij behorende eisen uit onderdeel 2.2 en 2.3, het verzoek tot rechtzetting zoals bedoeld in artikel 2.4 en de werkwijze naar aanleiding van geconstateerde afwijkingen zoals bedoeld in onderdeel 2.5.

De pre-arrival informatie wordt in de praktijk (al dan niet via geautomatiseerde systemen) aan de Havenmeester verstrekt en waarschijnlijk ook gebruikt door Kustwacht, Douane, Marechaussee en andere autoriteiten. Voor wat betreft de mogelijke stappen zoals vermeld in onderdeel 2.5 zouden in dit kader meerdere/verschillende autoriteiten bevoegd kunnen zijn.

In de toelichting wordt niet nader ingegaan op bij welke autoriteiten welke bevoegdheden (ontvangst/controle van de informatie, verzoek tot rechtzetting resp. vervolgstappen) worden neergelegd. Om deze wijziging goed te kunnen beoordelen, ontvangen we graag meer informatie over de (voorgenomen) Ministeriële aanwijzing en de wijze waarop deze bevoegdheden en zo nodig de onderlinge communicatie tussen bevoegde autoriteiten zal worden ingeregeld.

## **Artikel II**

Onze reactie m.b.t. het vervallen van de erkenningsregeling opleidingen Havenbeveiliging:

### *Opleidingseisen (cursusinhoud/eindtermen)*

In de erkenningsregeling wordt in artikel 3 lid 1 verwezen naar een bijlage met eindtermen, cursusinhoud, kwalificaties van docenten en een kwaliteitsborgingssysteem. In deze bijlage wordt onder II een koppeling gelegd naar de opleidingseisen voor personeel van de havenfaciliteit met specifieke beveiligingstaken zoals opgenomen in onderdeel 18.2 van bijlage II resp. III van de Verordening. Met het vervallen van de erkenningsregeling, is deze directe koppeling met de Verordening/ISPS-Code niet meer opgenomen.

In het voorgestelde artikel 14a Hbw wordt wel rechtstreeks verwezen naar de opleidingseisen voor de PFSO (onderdeel 18.1 bijlage III van de Verordening).

Wij adviseren de verwoording in artikel 14 voor de havenbeveiliging en 14a voor de PFSO gelijk te houden en dus in beide óf wel óf niet een koppeling naar de Verordening bijlage II en/of III onderdeel 18.2 resp. 18.1 te leggen. De verwijzing naar de Verordening bijlage II en III onderdeel 18.2 resp. 18.1 kan daarbij ook (en misschien beter) via de Ministeriële regeling en/of exameneisen gelegd worden.

Onderdeel 18.1 en 18.2 van bijlage III van de Verordening zijn door de EU overigens niet verplichtend voorgeschreven, maar gelden als aanbeveling. Verwijzing hiernaar kan leiden tot een ongewenst concurrentienadeel van Nederlandse havenfaciliteiten ten opzichte van buitenlandse havenfaciliteiten.  
*Zie hiervoor ook onze bezwaren onder II.1 over de Regeldruk.*

### *Kwaliteitsborging*

Met het vervallen van de erkenningsregeling vervallen ook de criteria m.b.t. de kwalificaties van docenten en het kwaliteitsborgingssysteem. Hoe wordt deze kwaliteitsborging in de toekomst geregeld?

In de IAK is onder 4 aangegeven dat het beperken van de uitvoeringslasten (het toezicht op de opleidingsinstituten door ILT) één van de doelen van de wetwijziging is. Is daarbij als alternatief ook overwogen het toezicht op de opleidingskwaliteit elders te beleggen, bijvoorbeeld bij de Onderwijsinspectie op grond van de Wet Educatie Beroepsonderwijs (WEB) of bij één of meerdere certificerende instellingen?

### *Centrale registratie*

In de Erkenningsregeling opleidingen Havenbeveiligers was onder Artikel 4 tevens geregeld dat 'Het bevoegd gezag van een instelling beschikt over een systeem van registratie van alle studenten die met goed gevolg opleidingen aan de instelling hebben afgerond.' Tevens was in artikel 8 geregeld dat de betreffende registratie na overdracht aan de Minister van Infrastructuur & Waterstaat gedurende ten minste vijftig jaar bewaard wordt.

Een centrale registratie is in onze ogen wenselijk, omdat hiermee beter kan worden ingeschat of (en zo ja waar) er in geval van een landelijke opschaling naar veiligheidsniveau 2 of 3<sup>8</sup> voldoende havenbeveiligers beschikbaar zijn.

In de praktijk blijkt deze registratie in het verleden niet of onvolledig te zijn bijgehouden (zie ook Memorie van Toelichting onder 1. Algemeen, 2<sup>e</sup> blz.). Hierdoor is er op dit moment geen gedegen inzicht in het aantal personen dat over het Havenbeveiligerscertificaat beschikt. Dit bemoeilijkt tevens de controle op de geldigheid van getoonde certificaten.

Voor het landelijk examen havenbeveiligers zal de SVPB het landelijke registratiesysteem (V-Base) gebruiken, zodat er in één systeem een koppeling wordt gemaakt met de opleiding tot particulier beveiligers (Wpbr) en het certificaat havenbeveiligers (Hbw). Hiermee wordt registratie in de toekomst gegarandeerd. Pas na het verlopen van de overgangstermijn zal iedereen als het goed is in het SVPB-register staan.

In de memorie van toelichting wordt aangegeven dat in aanloop naar de inwerkingtreding van het nieuwe systeem de branche benaderd zal worden om de (bestaande) havenbeveiligers via de SVPB aan te melden in het landelijk registratiesysteem op basis van op naam gestelde certificaten uitgegeven door erkende opleidingsinstellingen. Onzes inziens ontbreekt het belang voor de branche om hieraan mee te werken.

Ook is het onduidelijk of aan registratie kosten verbonden zijn, hetgeen een extra reden zou kunnen zijn om niet eerder dan aan het einde van de overgangstermijn te registreren.

Doordat er wordt uitgegaan van 'certificaten die tot het moment van inwerkingtreding van de gewijzigde Hbw door erkende opleidingen zijn afgegeven', kan dit voorafgaand aan de invoering van de wetwijziging tevens leiden tot een 'run' op (goedkopere) certificaten van erkende opleidingen.

Onze zorg is dat bestaande havenbeveiligers die in het bezit zijn van een certificaat afgegeven door een erkende opleiding hun certificaat pas gaan vernieuwen – en zich daarbij dan ook pas laten registreren –, als het einde van de overgangstermijn in zicht is en er dan alsnog capaciteitsproblemen ontstaan. Dat betekent dat toezicht en handhaving op basis van een register gedurende de overgangstermijn lastig gaat worden. *Zie in dit kader onze opmerkingen m.b.t. toezicht en handhaving onder II.2.6.*

Hoe denkt het Ministerie onze zorgen met betrekking tot toezicht, handhaving en capaciteitsproblemen te ondervangen?

### *Communicatie*

Om voldoende kenbaarheid te geven aan de registratieverplichting is in de Memorie van Toelichting onder D aangegeven dat in samenwerking met de beveiligingsbranche een communicatietraject zal worden ingericht.

In het verleden zijn er volgens onze informatie ook Havenbeveiligerscertificaten afgegeven aan personen die niet werkzaam zijn in de beveiligingsbranche. Hoe wordt er omgegaan met deze certificaten? *Zie ook onze opmerkingen onder II.3 over de opleidingseisen.*

Port Security Center pleit er in dit kader in elk geval voor in het communicatietraject nadrukkelijk ook de ISPS-gecertificeerde havenfaciliteiten te betrekken, evenals de relevante ondernemers- en brancheverenigingen<sup>9</sup> die hen vertegenwoordigen en de havenautoriteiten waaronder zij vallen.

<sup>8</sup> De ISPS-code kent 3 veiligheidsniveau's als bedoeld in artikel 1 h van de Hbw en als gedefinieerd in onderdeel 2.1 onder 9 t/m 11 van de EU-Verordening Bijlage II. Normaliter geldt veiligheidsniveau 1. Bij hogere dreigingen kan conform artikel 12 van de Hbw worden opgeschaald.

<sup>9</sup> Bijvoorbeeld: Deltalinqs, VRC, ORAM, Port Security Center, MKB-Nederland, VNO-NCW e.a.

### **Artikel III**

Geen bezwaar tegen inwerkingtreding bij Koninklijk Besluit, mits rekening is gehouden met de door ons aangegeven opmerkingen, bezwaren en voorstellen.

## **II Overige in het kader van de wetswijziging relevante opmerkingen/ bezwaren / voorstellen**

### **1. Regeldruk**

In de memorie van toelichting onder 1.4 (Regeldruk) wordt gesproken over een lastenverlichting voor ILT (geen controle op opleidingskwaliteit). Voor opleidingsinstellingen wordt in de memorie van toelichting onder 1.4 (Regeldruk) gesproken over een lastenverlichting (geen erkenningsaanvraag), terwijl in de IAK onder 7 wordt gesproken over 'geen noemenswaardige kostenverhoging'. Welke kostenverhoging dit dan zou zijn, is onduidelijk. Voor beveiligingsorganisaties leidt de wetswijziging tot een lastenverzwaring.

Een aantal erkende opleidingsinstellingen zijn tevens beveiligingsorganisatie. Zij kunnen daarmee mogelijk (een deel van) de lastenverzwaring voor de branche opvangen met (een deel van) de lastenverlichting voor de opleiding. Dit geldt echter niet voor alle beveiligingsorganisaties. Dit kan leiden tot een (in elk geval tijdelijke) concurrentievervalsing in de beveiligingsbranche.

In de Memorie van Toelichting wordt een berekening van de aanvullende kosten per havenbeveiliging gemaakt. Bij deze berekening wordt gesproken over 'eenieder die in de branche havenbeveiligingswerkzaamheden aanbiedt'. Deze berekening laat onzes inziens sterk te wensen over. Bij de berekening wordt uitgegaan van een eenmalig examen waarbij geen rekening wordt gehouden met slaag/zakpercentages, wijzigende tarieven (die volgens de Memorie van Toelichting wel worden verwacht) en andere aanvullende kosten (waaronder die van registratie van certificaten van erkende opleidingen).

In de berekening wordt uitgegaan van 4 uur verletkosten ad € 18,- voor het examen. Hierbij wordt geen rekening gehouden met opleidingsuren, die – zeker wanneer ook de 2-jarige MBO opleiding met het SVPB examen Beveiliging volledig afgerond moet worden vanwege de vooropleidingseis voor het SVPB Havenbeveiligingsexamen<sup>10</sup> – aardig kunnen oplopen. Tevens is het uurtarief waarschijnlijk gebaseerd op uitvoerende beveiligingsmedewerkers werkzaam bij beveiligingsorganisaties met een ND-vergunning. Het is de vraag hoe deze verletkosten zich verhouden tot de kosten van medewerkers werkzaam bij bedrijfsbeveiligingsorganisaties (met een BD-vergunning) en eventuele meewerkende leidinggevenden die eveneens aan de opleidingseisen moeten voldoen. In de berekening wordt tenslotte ook voorbij gegaan aan de kosten van de opleiding(en) zelf, die nodig zijn om het examen te kunnen halen.

In de berekening wordt daarnaast volledig voorbij gegaan aan de lastenverzwaring die de wetswijziging ook zal opleveren voor de klanten van beveiligingsorganisaties – de ISPS-gecertificeerde havenfaciliteiten, onze achterban. De lastenverzwaring van de beveiligingsorganisaties zal immers naar verwachting worden doorberekend in de uurtarieven die zij aan hun klant in rekening brengen. Dit heeft een kostenverhogende werking voor de havenfaciliteit. Ter indicatie: bij een verhoging van het uurtarief met € 0,05 betekent dit voor een havenfaciliteit al een jaarlijkse kostenverhoging van € 436,80 bij 24/7 inzet van 1 havenbeveiliging.

Tenslotte wordt er in de berekening van uit gegaan dat alle havenfaciliteiten / beveiligers reeds aan de gestelde eisen voldoen en dat alle beveiligingswerkzaamheden reeds worden uitgevoerd door gecertificeerde en gediplomeerde havenbeveiligers. In de brief aan de Port Security Officers met betrekking tot de Vergunningplicht havenbeveiliging d.d. 7 januari 2019 is door het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat en het Ministerie van Justitie en Veiligheid aangegeven dat er signalen zijn dat dat niet altijd het geval is.

Voor havenfaciliteiten die nog niet voldoen aan deze eisen, geldt dat zij hiervoor havenbeveiligers kunnen inhuren. Bij 24/7 inzet van 1 havenbeveiliging tegen een gemiddeld uurtarief van € 33,- komt dit

---

<sup>10</sup> Zie II.3.1: In het examenprogramma voor het SVPB Examen Havenbeveiliging is het Diploma Beveiliging of een hieraan in de Regeling particuliere beveiligingsorganisaties en Recherchebureaus gelijkgesteld diploma als vooropleidingseis opgenomen.

neer op een kostenverhoging van maar liefst € 288.288 per jaar! Zeker voor kleine havenfaciliteiten en openbare kades is dat een aanzienlijke lastenverhoging, die vaak niet is goed te maken met verhoging van omzet of kadegelden. Tevens rijst hierbij de vraag of er hiervoor voldoende Havenbeveiligers beschikbaar zijn en of dit daadwerkelijk de veiligheid van onze havens evenredig ten goede komt. *Zie in dit kader ook onze opmerkingen onder II.3.*

Wanneer zij geen havenbeveiligers wensen/kunnen in (te) huren, maar deze zelf willen opleiden en inzetten, zullen er - aanvullend aan de kosten van opleiding, examinering en verlet - ook kosten verbonden zullen zijn aan:

- het aanvragen van een vergunning (€ 600,-/5 jaar),
- het laten goedkeuren en aanschaffen van een uniform en
- het aanvragen van toestemming voor
  - o leidinggevenden (€ 92,-/5 jaar) en
  - o medewerkers (€ 60,-/3 jaar) en
- de afgifte van een legitimatiebewijs (€ 26,-/3 jaar)
- de hieraan verbonden (administratieve) werkzaamheden.

Uiteraard kan men hierbij betogen, dat deze kosten reeds gemaakt zouden moeten zijn, omdat men moet voldoen aan de wet (Wpbr én Hbw). Deze situatie is echter ontstaan doordat er onduidelijkheid bestaat over welke werkzaamheden wel/niet onder de definitie beveiligingswerkzaamheden zoals bedoeld in artikel 1 onder c van de Wpbr vallen. Hierop wordt bij de afgifte van het Havenbeveiligingscertificaat ook niet getoetst. Deze toets valt immers onder de verantwoordelijkheid van de Politie (of Koninklijke Marechaussee)<sup>11</sup> en niet onder die van de op grond van artikel 17 van de Hbw aangewezen personen<sup>12</sup>. *Zie in dit kader ook onze opmerkingen onder II.2.1 over de koppeling tussen de Wpbr en de Hbw hieronder.*

De wetswijziging leidt naar verwachting tot significant hogere beveiligingskosten en veel meer 'papierwerk'. Uitgaande van deze naar verwachting aanzienlijke lastenverzwaring voor (kleine) havens en havenfaciliteiten rijzen er vragen over de praktische uitvoerbaarheid en financiering van de maatregelen. Daarbij vragen wij ons tevens af hoe er op zal worden toegezien dat bedrijven die netjes aan de wet voldoen geen oneerlijke concurrentie ondervinden van bedrijven die dit niet doen. *Zie in dit kader ook onze opmerkingen over toezicht en handhaving onder II.2.6.*

Wij zouden de gevolgen van de wetswijziging dan ook graag voorafgaand aan invoering nader onderzocht willen zien in relatie tot de kostenstructuur in andere landen. Indien uit dit onderzoek blijkt, dat het concurrentienadeel aanzienlijk is, verwachten wij nadrukkelijk dat dit nadeel teniet wordt gedaan op grond van overweging 15 van de Verordening: *'De doeltreffende en uniforme toepassing van de maatregelen in het kader van dit beleid roept belangrijke vragen op die verband houden met de financiering ervan. Financiering van een aantal extra beveiligingsmaatregelen mag geen concurrentievervalsing in de hand werken. ...'*

## **2. Opmerkingen m.b.t. de koppeling tussen de Wpbr en de Havenbeveiligingswet**

### **2.1 Ad Artikel 14 lid 1: Specificatie Beveiligingswerkzaamheden**

In artikel 14 lid 1 wordt een koppeling gelegd naar de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus (hierna Wpbr). Hierbij wordt verwezen naar 'beveiligingswerkzaamheden als bedoeld in artikel 1 lid c van de Wpbr'.

In het kader van de ISPS-Code worden er bepaalde toezicht- en controlewerkzaamheden uitgevoerd door medewerkers, waarvan niet altijd duidelijk is of deze werkzaamheden onder de Wpbr vallen. Zo hebben bijvoorbeeld heftruckchauffeurs en kraanmachinisten een belangrijke rol bij het controleren van lading en het houden van (signaal)toezicht. Een receptioniste of portier houdt veelal de bezoekersregistratie bij en geeft toegangspasjes uit. Ook voor PFSO's is het momenteel niet duidelijk of de werkzaamheden die zij uit hoofde van de ISPS-Code uitvoeren onder de Wpbr-definitie van beveiligingswerkzaamheden vallen. Als dit wel het geval is, rijst vervolgens de vraag of de PFSO vanuit zijn veelal eindverantwoordelijke rol dan ook als 'Leidinggevende' van een Beveiligingsorganisatie wordt gezien.

<sup>11</sup> op grond van artikel 11 lid 1 Wpbr juncto artikel 141 lid b en c Wetboek van Strafvordering

<sup>12</sup> door de Minister van Infrastructuur & Waterstaat (Hbw artikel 17 lid 1) en door de voor de betreffende havenfaciliteit bevoegde Burgemeester en wethouders (Hbw artikel 17 lid 2)



Dit is onzes inziens van invloed op de vraag of er – naast de opleidings-/certificeringseis op grond van de Hbw – al dan niet ook eisen gelden op grond van de Wpbr.

Medewerkers die beveiligingswerkzaamheden uitvoeren die onder de Wpbr vallen, moeten uit hoofde van de Wpbr immers ook voldoen aan bepaalde opleidingseisen (MBO 2 / SVPB- diploma Beveiligiger) en andere eisen (toestemming, legitimatiebewijs, uniform). Als leidinggevend alleen leiding geven, geldt er op grond van de Wpbr geen opleidingseis. Als ze naast hun leidinggevende taken tevens beveiligingswerkzaamheden uitvoeren die onder de Wpbr vallen, dan moeten ze naast de opleidingseisen die in artikel 14 gesteld worden, ook aan de opleidings- en overige eisen uit hoofde van de Wpbr voldoen.

In het kader van de rechtszekerheid is het dan ook bijzonder wenselijk - zo niet absoluut noodzakelijk! - meer duidelijkheid te verschaffen over welke werkzaamheden/functies onder de Wpbr vallen en welke eisen daarbij gesteld worden.

In onze ogen is de veiligheid van onze havens – zeker gezien de specifieke problematiek in de havens en de fysieke omvang ervan – gebaat bij zoveel mogelijk ogen en oren die goed op de hoogte zijn van de 'risico's', 'dreigingen' en 'norm' op de betreffende havenfaciliteit en afwijkingen van de norm goed op waarde kunnen inschatten. Elke medewerker op de havenfaciliteit zou daarbij werkzaamheden kunnen en moeten uitoefenen, die in meer of mindere mate onder de definitie van beveiligingswerkzaamheden zouden kunnen vallen. Wij uiten daarbij nadrukkelijk onze zorg dat het belang van een veilige haven in onze ogen niet gediend is bij een te ruime uitleg van de definitie van 'beveiligingswerkzaamheden'. Zeker niet wanneer daarbij tevens strikt wordt vastgehouden aan de eisen die uit hoofde van de Wpbr gesteld worden aan medewerkers die deze werkzaamheden uitvoeren. We halen hierbij nogmaals het voorbeeld van bijv. de heftruckchauffeur en de kraanmachinist aan, waarvan wij van mening zijn dat deze een belangrijke rol spelen in het veilig houden van onze havens, maar waarvan wij het niet wenselijk achten dat deze volledig moeten voldoen aan de eisen uit hoofde van de Wpbr. Voor deze medewerkers is een MBO opleiding/SVPB diploma Beveiligiger vaak te hoog gegrepen en het dragen van een uniform onwenselijk. Mogelijk hoeven zij zelfs niet in het bezit te zijn van het (volledige) Havenbeveiligercertificaat, maar kan ook volstaan worden met één of meerdere specifieke - voor de uitoefening van hun functie relevante - onderdelen daaruit. De EU-Verordening bijlage III onderdeel 18.2 geeft hiervoor ook de ruimte<sup>13</sup> en ook de Wpbr kent een dergelijke werkwijze voor bepaalde functies<sup>14</sup>. Daarentegen zou een screening en instructie met betrekking tot de beveiligingswerkzaamheden die zij uit hoofde van hun functie moeten uitvoeren in sommige gevallen mogelijk wel gewenst zijn. *We verwijzen hierbij nadrukkelijk ook naar onze opmerkingen onder II.2.2-2.6 hierna en over het wenselijk/realistisch/noodzakelijk zijn van de opleidingseisen in het kader van de Wpbr en de Hbw onder II.3.*

## **2.2 Vergunning in het kader van de Wpbr**

Voor zover ons bekend beschikt elke havenfaciliteit over een waakvlamovereenkomst met een op grond van de Wpbr vergunningsplichtige beveiligingsorganisatie (ND of BD) voor de inzet van havenbeveiligers voor de uitvoering van beveiligingswerkzaamheden op veiligheidsniveau 2 en 3. In veel gevallen zal deze vergunningsplichtige beveiligingsorganisatie ook gediplomeerde en gecertificeerde Havenbeveiligers leveren op veiligheidsniveau 1<sup>15</sup>. Dat is mogelijk echter niet altijd het geval.

Door de hierboven omschreven onduidelijkheid over de definitie van beveiligingswerkzaamheden<sup>16</sup> en het ontbreken van een gedegen toets daarop, kan het voor komen dat er werkzaamheden worden verricht die mogelijk vallen onder de definitie 'beveiligingswerkzaamheden' als bedoeld in artikel 1 lid c van de Wpbr maar worden uitgevoerd door medewerkers van de havenfaciliteit die niet voldoen aan de eisen uit hoofde van de Wpbr en/of Hbw. In de brief aan de Port Security Officers met betrekking tot de Vergunningplicht havenbeveiliging d.d. 7 januari 2019 wordt dit door het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat en het Ministerie van Justitie en Veiligheid ook onderkend.

In de betreffende brief wordt gewezen op de vergunningplicht van bedrijven die beveiligingswerkzaamheden verrichten die onder de definitie 'beveiligingswerkzaamheden' vallen. Beveiligingswerk-

<sup>13</sup> Artikel 18.2 Bijlage III luidt: 'Het personeel van de havenfaciliteit met specifieke beveiligingstaken dient, al naar gelang van toepassing, bekend te zijn met en getraind te worden in alle of een aantal van de volgende onderdelen: ...'

<sup>14</sup> Vergelijk bijvoorbeeld de werkwijze voor horecaportiers, evenementenbeveiligers, voetbalstewards en alarmcentralisten zoals omschreven in de Rpbr artikel 7 t/m 11a.

<sup>15</sup> Bijv. als portier, voor het uitvoeren van visitaties of voor het lopen van surveillancerondes en opvolgen van alarmen buiten openingstijden.

<sup>16</sup> als bedoeld in artikel 1 lid c van de Wpbr

zaamheden worden hierbij gespecificeerd als 'het bewaken van de veiligheid van personen en goederen of het waken tegen verstoring van de orde en rust op terreinen en in gebouwen'.

Hierbij rijst de vraag of – en zo ja waarvoor – een havenfaciliteit kan volstaan met het inhuren van een beveiligingsorganisatie met vergunning of dat deze – in elk geval voor bepaalde werkzaamheden – zelf een bedrijfsbeveiligingsdienst met BD-vergunning zou moeten zijn.

Wanneer de koppeling tussen de Wpbr en de Hbw en de daarbij opgeworpen vergunnings- en aanvullende verplichtingen strikt gehandhaafd worden, zullen havenfaciliteiten die geen eigen bedrijfsbeveiligingsdienst kunnen of willen inrichten, PFSO's en Havenbeveiligers extern inhuren bij beveiligingsorganisaties met vergunning. Wij maken ons daarbij ernstig zorgen over de borging van de continuïteit en kwaliteit van kennis en vaardigheden, aangezien in onze ogen juist de (regelmatige) aanwezigheid van de personen op de betreffende havenfaciliteit ervoor zorgt, dat men afwijkingen van de norm op de juiste waarde kan schatten. Dit wordt in onze ervaring minder goed geborgd met externe inhuur, dan wanneer de werkzaamheden worden uitgevoerd door eigen personeel.

### **2.3 Ad Artikel 14 lid 2: Toestemming**

Beveiligingsorganisaties en recherchebureaus moeten op grond van de Wpbr artikel 7 lid 2 bij de korpschef voor elke medewerker toestemming aanvragen<sup>17</sup>. Als de PFSO werkzaamheden uitvoert die onder de definitie van beveiligingswerkzaamheden als bedoeld onder artikel 1 lid c van de Wpbr vallen, zou deze hiervoor dus ook toestemming van de korpschef nodig hebben.

De politie screent volgens de website van Dienst Justis 'alle medewerkers, dus ook de medewerkers die geen beveiligings- of recherchewerk doen'<sup>16</sup>.

Port Security Center heeft naar aanleiding van het schrijven van het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat d.d. 7 januari 2019 m.b.t. de Vergunningplicht havenbeveiliging<sup>18</sup> aan het Ministerie van Justitie & Veiligheid de vraag voorgelegd of een bedrijfsbeveiligingsdienst al haar personeel moet laten screenen, wanneer er slechts een klein aantal beveiligingswerkzaamheden verrichten. De uitkomst hiervan was dat 'enkel het personeel dat zich bezighoudt met beveiligingswerkzaamheden gescreend hoeft te worden. Dit personeel zou duidelijk af te bakenen moeten zijn van de rest van het personeel'<sup>19</sup>.

Daarnaast rijst de vraag of de PFSO die vanuit zijn functie veelal eindverantwoordelijk is bij de implementatie van de ISPS-Code / EU-Verordening / Hbw op zijn havenfaciliteit dan ook als 'Leidinggevende' van een Beveiligingsorganisatie wordt gezien. Voor leidinggevend is immers toestemming van de minister van Justitie en Veiligheid vereist om hun werk te mogen doen<sup>20</sup>.

In februari 2019 heeft Port Security Center bij Justis navraag gedaan over screeningseisen (in het bijzonder met betrekking tot de aanvraag van een VOG) t.a.v. PFSO's. Justis heeft hierover na overleg met COVOG op 7 mei 2019 geantwoord dat 'het aan de werkgever/organisatie is of een VOG wordt verlangd, tenzij dit wettelijk verplicht is. Ook is het aan de werkgever/organisatie de functieaspecten [te bepalen] die relevant zijn voor de specifieke functie/het functieprofiel van Port Facility Security Officer.'<sup>21</sup>

Het is in dit kader dus onduidelijk welke screeningseisen er ten aanzien van medewerkers en PFSO's met (al dan niet beperkte) beveiligingstaken gelden. Port Security Center pleit ervoor hierover expliciet duidelijkheid te scheppen.

### **2.4 Uniform<sup>22</sup>**

In de IAK staat onder 6 dat in de Havenbeveiligingsregeling een kader zal worden geschetst voor de herkenbaarheid van de Havenbeveiligers.

Wij informeren u hierbij over het feit dat Dienst Justis op 26 februari 2020 op verzoek van Port Security Center officiële goedkeuring<sup>23</sup> heeft gegeven aan een standaard (modulair) uniform voor haven-

<sup>17</sup> <https://www.justis.nl/producten/particuliere-beveiliging-en-recherche/toestemming-medewerkers/index.aspx>

<sup>18</sup> Zie het schrijven d.d. 7 januari 2019 van het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat en het Ministerie van Justitie & Veiligheid (bijlage 1)

<sup>19</sup> Zie de email d.d. 11 februari 2019 van mr. M. Hasanian van het Ministerie van Veiligheid & Justitie (bijlage 2)

<sup>20</sup> <https://www.justis.nl/producten/particuliere-beveiliging-en-recherche/toestemming-leidinggevend/index.aspx>

<sup>21</sup> Zie de email d.d. 7-5-2019 van mevr. J.D. Wagemans, Dienst Justis (bijlage 3)

<sup>22</sup> <https://www.justis.nl/producten/particuliere-beveiliging-en-recherche/uniform/index.aspx>

<sup>23</sup> Meer informatie over het standaard uniform en de goedkeuring hierop is verkrijgbaar bij Port Security Center

beveiligers, dat specifiek door gediplomeerde beveiligers in het bezit van een geldig Havenbeveiligercertificaat gedragen mag worden. Het uniform moet worden voorzien van een bedrijfslogo en ter goedkeuring worden voorgelegd aan Dienst Justis. Bij juist gebruik van het standaard uniform is deze goedkeuring een formaliteit.

Het uniform bestaat naast de uniformen die (grotere) beveiligingsbedrijven zelf kunnen laten goedkeuren en is vooral bedoeld voor zelfstandige havenbeveiligers en kleine havenbeveiligingsorganisaties en bedrijfsbeveiligingsdiensten werkzaam in de haven. Doel hiervan is door het vereenvoudigen van de selectie- en goedkeuringsprocedure en het bieden van mogelijkheden voor gezamenlijke inkoop de tijdsbesteding en kosten met betrekking tot het uniform voor kleinere beveiligingsorganisaties en zelfstandige Havenbeveiligers te drukken.

Het standaard uniform kan – in combinatie met het legitimatiebewijs – bijdragen aan de herkenbaarheid en daarmee de controleerbaarheid van havenbeveiligers. Meer informatie over het standaard uniform is verkrijgbaar bij Port Security Center ([info@portsecuritycenter.eu](mailto:info@portsecuritycenter.eu)).

## **2.5 Legitimatiebewijs**

Op dit moment is er geen koppeling van het havenbeveiligercertificaat aan het legitimatiebewijs voor beveiligers (de grijze of groene pas) meegenomen. Wij zijn hier wel voorstander van.

De geldigheidstermijn van het grijze legitimatiebewijs is op dit moment 3 jaar; die van het groene legitimatiebewijs voor beveiligers in opleiding 12 maanden. De voorgestelde geldigheidstermijn voor het Havenbeveiligercertificaat is 5 jaar. Dit betekent dat de verschillende geldigheidstermijnen niet met elkaar in de pas lopen. Dit is in het belang van kostenbeheersing en handhaving een belangrijk aandachtspunt.

Port Security Center is daarnaast voorstander van een persoonsgebonden pas i.p.v. een pas gesteld op bedrijf in het belang van de flexibele inzetbaarheid van havenbeveiligers over verschillende havenfaciliteiten heen, wat zeker bij opschaling van het veiligheidsniveau wenselijk zal zijn.

## **2.6 Toezicht en Handhaving**

Tijdens de overgangstermijn zal op grond van de Hbw gecontroleerd moeten worden op het geldig Havenbeveiligercertificaat van SVPB of een andere erkende opleiding. *Zie ook onze opmerkingen onder I artikel II over centrale registratie.*

Naast het Havenbeveiligercertificaat moet de Havenbeveiligers vanwege de koppeling met de Wpbr in artikel 14 lid 1 ook in het bezit zijn van een MBO 2/ SVPB diploma Beveiligers, goedgekeurd uniform, legitimatiebewijs en toestemming van de Korpschef (en/of Minister in geval van leidinggevend). Tevens moet hij werken voor een beveiligingsorganisatie met vergunning (ND of BD). Uit hoofde van de Wpbr zal daarnaast dus ook op deze eisen gecontroleerd moeten worden (zie ook Memorie van Toelichting onder 1.3).

Het lastige hieraan is, dat de controle op grond van de Wpbr gebeurt door Politie (of Koninklijke Marechaussee)<sup>24</sup> en de controle van het geldige Havenbeveiligercertificaat op grond van de Hbw door ISPS-toezichthouders<sup>25</sup>. Dit leidt mogelijk tot praktische problemen.

Het zou onzes inziens vanuit handhavingsoogpunt wenselijk zijn een betere koppeling te maken tussen de controle op de Hbw en de controle op de Wpbr. In de toekomst zou dit kunnen door het certificaat Havenbeveiligers te koppelen aan het legitimatiebewijs (groene/grijze pas, *zie ook II.2.5*) en niet alleen aan de toestemming, zoals nu is opgenomen in artikel 14 lid 2 van de Hbw.

Overwogen zou ook kunnen worden de opleidingseisen voor Havenbeveiligers vanuit de Hbw over te hevelen naar de Wpbr/Rpbr<sup>26</sup>, aangezien daarmee alle opleidingseisen met betrekking tot beveiligingswerkzaamheden die onder de Wpbr vallen bij elkaar gebracht worden. Daarmee zou de controle- en handhavingsbevoegdheid hierop ook volledig onder de Wpbr gebracht worden. Het lijkt ons wel verstandig hierover nauw overleg te voeren met de betrokken en belanghebbende partijen!

<sup>24</sup> artikel 11 lid 1 Wpbr juncto artikel 141 lid b en c Wetboek van Strafvordering

<sup>25</sup> op grond van artikel 17 zijn dit door de Minister van Infrastructuur & Waterstaat (lid 1) en door de voor de betreffende havenfaciliteit bevoegde Burgemeester en wethouders (lid 2) aangewezen personen

<sup>26</sup> Regeling Particuliere Beveiligingsorganisaties en Recherchebureaus

### **3. Opleidingseis in het kader van de Hbw in combinatie met de opleidingseisen uit hoofde van de Wpbr**

#### **3.1 Vooropleidingseis niet altijd wenselijk**

In het [examenprogramma Havenbeveiligers](#)<sup>27</sup> van SVPB wordt als vooropleidingseis gesteld: 'Diploma Beveiligers of een hieraan in de Regeling particuliere beveiligingsorganisaties en Recherchebureaus gelijkgesteld diploma'. Om het examen Havenbeveiligers te kunnen behalen moet een medewerker dus eerst in het bezit zijn van (of in opleiding zijn voor) een MBO/SVPB-diploma Beveiligers.

Dit beperkt onze inziens de mogelijkheid voor MBO-studenten om het examen als onderdeel van hun studie te behalen en zo hun kansen op de arbeidsmarkt te vergroten. *Zie in dit kader ook onze opmerkingen t.a.v. het keuzedeel Port Safety & Security en het praktijkwerkboek onder de overige voorstellen onder II.5.2-II.5.4 hierna.*

Omdat het Havenbeveiligerscertificaat wellicht ook interessant zou kunnen zijn voor medewerkers van havenfaciliteiten, die niet direct werkzaamheden uitvoeren die vallen onder de definitie beveiligingswerkzaamheden als bedoeld in artikel 1 lid c van de Wpbr, zijn wij voorstander van loskoppeling van de vooropleidingseis.

Wij stellen in dit kader aanpassing voor van de vooropleidingseis in het SVPB examenprogramma<sup>28</sup> (weghalen van de vooropleidingseis of in elk geval toevoegen van de tekst 'of in opleiding daarvoor').

*NB: Deze actie is ter uitvoering door SVPB.*

#### **3.2 Opleidingseis niet altijd realistisch en nodig**

In het verleden zijn er volgens onze informatie ook Havenbeveiligerscertificaten afgegeven aan personen die niet werkzaam zijn in de beveiligingsbranche. Hoe gaan we om met deze medewerkers die wel in het bezit zijn van een havenbeveiligerscertificaat, maar mogelijk niet in het bezit zijn van een MBO 2 / SVPB-diploma Beveiligers en die ook anderszins (nog) niet aan de Wpbr-eisen voldoen (vergunning, uniform, toestemming, pas)? Mogen zij hun werkzaamheden niet meer verrichten, wanneer zij op grond van artikel 14 lid 1 Hbw wel aan de eisen uit hoofde van de Wpbr zouden moeten voldoen? Hebben we er zicht op om hoeveel medewerkers het daarbij gaat? Moeten ze alsnog deze diploma's gaan halen en aan alle overige eisen voldoen? Of moeten ze vervangen worden door (bestaande of nieuwe) gediplomeerde en gecertificeerde Havenbeveiligers?

Vaak hebben deze medewerkers al een ander MBO-diploma (bijv. administratief of logistiek) of zelfs een HBO-diploma (bijv. Integrale Veiligheidskunde). Ook zijn er gevallen bekend van oud politie- of defensie-medewerkers die als portier worden ingezet. Of het betreft medewerkers waarvan het maar de vraag is of van hen een MBO-niveau verwacht kan worden en waarbij zeker gereede twijfel bestaat over de wenselijkheid van een uniformplicht. Denk bijvoorbeeld aan heftruckchauffeurs met alleen een heftruckcertificaat.

Deze medewerkers werken vaak al geruime tijd op de havenfaciliteit en weten daardoor als geen ander wat de 'norm' is op de havenfaciliteit waar zij werken. Ze zullen dan ook als geen ander 'afwijkingen' van die norm kunnen herkennen; een vaardigheid die van levensbelang is bij het veilig houden van onze havens. Het is waarschijnlijk niet realistisch te denken dat deze medewerkers alsnog een MBO/SVPB diploma Beveiligers zullen gaan halen. Het betreft hierbij immers een (al dan niet verkorte) 2-jarige MBO opleiding met Nederlands, Rekenen, keuzedelen en een praktijkstage, afgesloten met het SVPB Examen Beveiligers. Hieraan zijn dus aanzienlijke tijd en kosten verbonden.

Opgemerkt zij tevens dat in onderdeel 18.1 van bijlage II ook voor het personeel van de havenfaciliteit bepaalde kennis en een bepaalde opleiding worden voorgeschreven onder verwijzing naar onderdeel 18.3 van bijlage III van de Verordening. De opleidingsonderdelen voor de PFSO zoals opgenomen in onderdeel 18.1, die voor personeel van de havenfaciliteit met specifieke beveiligingstaken in onderdeel 18.2 en die voor het overige personeel in onderdeel 18.3 van bijlage III van de Verordening vertonen een gedeeltelijke overlap. Mogelijk dat er hiertussen een koppeling gemaakt kan worden (via één of meer gelijke modules).

<sup>27</sup> <https://www.svpb.nl/wp-content/uploads/2020/06/Examenprogramma-Havenbeveiligers-2020-2021-06.pdf>

<sup>28</sup> <https://www.svpb.nl/wp-content/uploads/2020/06/Examenprogramma-Havenbeveiligers-2020-2021-06.pdf>

In onze ogen kunnen deze mensen ook zonder beveiligingsopleiding bekwaam zijn voor de werkzaamheden die ze verrichten. Onzes inziens is het daarom niet altijd noodzakelijk om volledig te voldoen aan de opleidingseisen uit hoofde van de Hbw en Wpbr en andere eisen uit hoofde van de Wpbr om een goede havenbeveiligster te zijn of een specifieke beveiligingstaak (zoals de controle van lading) goed uit te voeren. Wij achten de opleidingseisen derhalve ook lang niet altijd (volledig) nodig.

### **3.3 Tekorten in de beveiligingsbranche verwacht**

Als we vasthouden aan de opleidingseisen, moeten we deze medewerkers mogelijk op korte termijn vervangen door bestaande havenbeveiligsters of schoolverlaters die wel aan de eisen voldoen.

Het is maar de vraag of het huidige bestand aan havenbeveiligsters voldoende is om de vraag in te vullen<sup>29</sup>. Ook betwijfelen wij sterk of er wel voldoende aanwas vanuit het MBO om in de overgangperiode in de behoefte te voldoen. We maken ons dan ook ernstig zorgen over mogelijke capaciteitstekorten. Deze zorg wordt versterkt doordat er komende jaren in de particuliere beveiligingsbranche, maar ook bij Politie, Defensie, Douane en Koninklijke Marechaussee al een aanzienlijk tekort aan kandidaten wordt verwacht<sup>30</sup>. Al deze partijen vissen in dezelfde MBO-vijver. Een vijver die al niet zo groot is (+/- 2.500 studenten) en ook nog eens steeds kleiner lijkt te worden.

Bij de schatting op blz. 7 in de Memorie van Toelichting dat 200 beveiligsters zich jaarlijks zullen aanmelden voor een examen ('nieuwe plicht' en herhaalplicht) lijkt alleen te zijn uitgegaan van het reeds bestaande bestand aan Havenbeveiligsters. Er lijkt geen rekening te zijn gehouden met een mogelijke toestroom van medewerkers die nog niet aan de eisen voldoen, die op grond van het schrijven d.d. 7 februari 2019 (*bijlage 1*) wellicht wel verwacht zou mogen worden. Stel de PFSO's worden aangemerkt als uitvoerend leidinggevende in het kader van de Wpbr. Dan praten we waarschijnlijk over ongeveer 800 PFSO's, uitgaande van gemiddeld minimaal 2 PFSO's op de ruim 400 ISPS-gecertificeerde havenfaciliteiten<sup>31</sup> verspreid over +/- 35 ISPS-gecertificeerde havens.

We vragen ons daarbij ook ten eerste af of de screeningscapaciteit bij Korpscheftaken en Justis voldoende is, om de hierbij behorende toestemmingsaanvragen te behandelen.

Raken we daarmee niet tevens een enorme berg bruikbare ervaring kwijt?

### **3.4 Voorstel: Ontheffing, uitzondering van de opleidingseisen of erkenning van alternatieven**

Port Security Center is van mening dat we er sterk voor moeten waken dat we het kind niet met het badwater weggooien. Het zou in onze ogen zonde zijn zittende medewerkers met de juiste kwaliteiten uit het werkveld te verliezen vanwege het feit dat zij niet beschikken over het juiste diploma. Port Security Center pleit er dan ook ten eerste voor zittende medewerkers te behouden en niet direct te diskwalificeren wegens een gebrek aan de juiste papieren. We hebben ze immers hard nodig!

Port Security Center ziet in dit kader mogelijkheden voor:

1. het verlenen van ontheffing voor de opleidingseisen op grond van artikel 8 lid 3 van de Wpbr en uitgewerkt in de Rpbr artikel 3.4.1, eventueel in combinatie met beperking van de werkzaamheden<sup>32</sup> (analoog aan de werkwijze voor bijv. horecaportiers of Event Security Officers<sup>33</sup>);
2. het uitwerken van een uitzonderingsclausule analoog aan artikel 5 lid 5 van de Rpbr;
3. erkenning van diploma's/certificaten op grond artikel 14 lid 3 Hbw juncto artikel 5 lid 6 Rpbr;
4. erkenning van Verworven Competenties via een EVC-traject.

Port Security Center adviseert in het belang van het behoud van gekwalificeerde zittende medewerkers te bepalen voor welke werkzaamheden/functies er aan welke eisen moet worden voldaan (opleiding, uniform, toestemming, legitimatiebewijs) en welke ontheffings-, uitzonderings- en erkenningsmogelijkheden er hiervoor bestaan. Tevens adviseert Port Security Center een EVC-traject (4) te ontwikkelen, bijv. analoog aan de Politiestandaard<sup>34</sup>, waarbij aan de hand van diploma's, certificaten en werkervaring

<sup>29</sup> Het totaal aantal beveiligsters in Nederland bedraagt volgens de Memorie van Toelichting +/- 30.000. Volgens cijfers van de branche in combinatie met registers van opleidingsinstituten wordt geschat dat er 2.100 havenbeveiligsters zijn opgeleid en dat er 1.500 personen werkzaam zijn als havenbeveiligster.

<sup>30</sup> Bron: <https://www.uvw.nl/overuww/Images/factsheet-beveiligingsberoepen-2020.pdf>

<sup>31</sup> Waarvan +/- 25 met een BD-vergunning

<sup>32</sup> Beperking van de werkzaamheden zou bijvoorbeeld kunnen voor bepaalde beveiligingswerkzaamheden (bijvoorbeeld 'ladingcontrole en toezicht op laden en lossen'), een betreffende ladingstroom (alleen droge bulk of containers) of een bepaalde locatie (bijvoorbeeld de betreffende havenfaciliteit)

<sup>33</sup> Zie artikel 4.1 van de Rpbr onder blauw legitimatiebewijs

<sup>34</sup> <https://www.ervaringscertificaat.nl/standaarden/branche>

wordt bekeken in hoeverre deze medewerkers via beschikbare kennis en vaardigheden voldoen aan de opleidingseisen. Hierbij kan ook beoordeeld worden of er voldaan wordt aan mogelijkheden voor ontheffing (1), uitzondering (2) of erkenning van (combinaties van) diploma's/certificaten (3).

Als de medewerker op grond van het EVC-traject niet direct in aanmerking komt voor ontheffing, uitzondering of erkenning, kan bij het traject in kaart worden gebracht wat er nodig is om de betreffende medewerker wél aan de opleidingseisen te laten voldoen. Waar mogelijk kunnen zij vervolgens - bij voorkeur verkort of modulair - worden opgeleid tot het gewenste niveau, mits zij (naar verwachting) wel in aanmerking komen voor toestemming.

De Wpbr beoogt met het verlenen van toestemming dat medewerkers die beveiligingswerkzaamheden uitvoeren, voldoen aan bepaalde integriteitseisen. In het belang van de efficiëntie en effectiviteit pleit Port Security Center ervoor een dergelijke integriteitstoets al aan het begin van het EVC-traject (en anders in elk geval voorafgaand aan verdere opleiding) te doen. Deze werkwijze zorgt ervoor dat we het kaf al snel van het koren scheiden.

Een positieve uitkomst van het EVC-traject (bestaande uit (een combinatie van) ontheffing/uitzondering/erkenning) en de hierop aanvullende opleiding zou vervolgens gelijkwaardig moeten zijn aan het MBO-Diploma Beveiliging i.c.m. het Certificaat Havenbeveiliging (op grond van artikel 14 lid 3 Hbw juncto artikel 5 lid 6 Rpbr).

Bij een negatieve uitkomst van het EVC-traject betekent het dat de medewerkers niet op grond van bestaande kennis en vaardigheden aan de opleidings- resp. integriteitseisen kunnen voldoen. Deze medewerkers dienen dan alsnog opgeleid, dan wel vervangen, te worden.

Hiermee voorkomen we dat we in de overgangstermijn onnodig voor tekorten komen te staan. Port Security Center denkt graag in samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, het Ministerie van Justitie en Veiligheid, Korpschef-taken, dienst Justis, SVPB, SBB, en andere belanghebbende partijen mee over het inrichten van een dergelijk EVC-traject i.c.m. met een pre-screening.

#### **4. Voorstel voor permanente educatie door middel van oefeningen**

In de IAK wordt onder 3 aangegeven dat 'vaardigheden alleen worden gewaarborgd wanneer deze worden onderhouden en regelmatig worden getoetst'. De afgelopen jaren is de wereld aanzienlijk veranderd door technologische ontwikkelingen maar ook door toegenomen en veranderde dreigingen. Deze veranderingen zijn onzes inziens ook van belang voor de Havenbeveiliging, de PFSO en het overig personeel van de havenfaciliteit. Zowel voor de PFSO als de Havenbeveiliging, maar ook voor het overige personeel van de havenfaciliteit is een continue ontwikkeling van kennis en vaardigheden dus wenselijk.

Voor de Havenbeveiliging is nu voorgesteld elke vijf jaar het certificaat te vernieuwen. Voor de PFSO is het vooralsnog onduidelijk of er een beperkte geldigheid aan het certificaat komt te hangen. Aan het overige personeel van de havenfaciliteit worden in het geheel geen eisen gesteld, terwijl in de EU-Verordening in bijlage II onderdeel 18.1 ook voor hen bepaalde kennis en een bepaalde opleiding vereist worden en er in bijlage III onderdeel 18.3 ook aanbevelingen worden gedaan voor de inhoud daarvan. De oog & oorfunctie van het voltallig personeel kan immers bijdragen aan een veilige haven.

ISPS-gecertificeerde havenfaciliteiten moeten op grond van onderdeel 18.3 van bijlage II van de Verordening regelmatig oefeningen houden. Op grond van onderdeel 18.4 van bijlage II van de Verordening is de PFSO verplicht de coördinatie en uitvoering van deze oefeningen te verzorgen en er regelmatig aan deel te nemen. Daarnaast zijn door de EU onderdelen 18.5 en 18.6 van bijlage III van de Verordening verplicht gesteld<sup>35</sup>.

Dit betekent dat er jaarlijks vijf wettelijk verplichte oefeningen gedaan moeten worden:

- 4 kwartaal-oefeningen, waarbij de afzonderlijke onderdelen van het PFSP worden getest

---

<sup>35</sup> EU-Verordening artikel 3 lid 5

- jaarlijks een oefening waarbij - zo mogelijk vanuit publiek-private samenwerking - de communicatie, coördinatie, beschikbaarheid van hulpmiddelen en de reacties worden getest (met een maximale tussenpoze van 18 maanden).

Port Security Center is van mening dat deze – wettelijke – oefenverplichting voldoende mogelijkheden biedt om de kennis en vaardigheden van PFSO's, Havenbeveiligers én overig personeel van de Havenfaciliteit te toetsen en onderhouden. Deze oefeningen kunnen immers beschouwd worden als een vorm van permanente educatie. Voordeel daarbij is tevens dat hierbij kan worden aangesloten bij de voor de betreffende havenfaciliteit relevante dreigingen en procedures, in plaats van algemene kennis en vaardigheden te toetsen, zoals gebeurt bij een centraal examen.

Aangezien deze oefenverplichting binnen de gehele EU wettelijk is voorgeschreven, leidt dit niet tot extra kosten, zodat hier geen concurrentievervalsende werking van uit gaat, zoals bij het invoeren van een herhaalplicht voor het certificaat waarschijnlijk wél het geval zou zijn.

Wanneer toch wordt vastgehouden aan een herhaalplicht, zouden wij in ieder geval in overweging willen geven te onderzoeken of het aantoonbaar vervullen van de oefenverplichting kan leiden tot een vrijstelling van (een deel van) deze herhaalplicht.

## **5. Overige praktische voorstellen m.b.t. de verdere uitwerking**

### **5.1 Examenen SVPB**

Als lid van de Commissie van Deskundigen voor het Havenbeveiligers-examen van SVPB is ons bekend dat de [examenen](#)<sup>36</sup> van SVPB voor het Havenbeveiligerscertificaat reeds gebaseerd zijn op de eindtermen en cursusinhoud zoals vermeld in de bijlage bij de erkenningsregeling. Het SVPB-certificaat kan derhalve in beginsel goed ter toetsing van de kennis over de in onderdeel 18.2 van bijlage II resp. III van de Verordening genoemde onderwerpen dienen.

Sinds de introductie van de SVPB examenen heeft Port Security Center uit het MBO-veld regelmatig vernomen dat de huidige examenen vrij zwaar zijn, niet altijd even duidelijk en taalkundig niet goed aansluiten op MBO-2/3 niveau. Port Security Center pleit er dan ook voor de examenen nog een keer opnieuw te laten beoordelen door vakspecialisten, onderwijsdeskundigen en taaldeskundigen. Port Security Center heeft reeds een overzicht van gewenste aanpassingen opgesteld, dat op aanvraag verkrijgbaar is. Zij werkt desgewenst graag mee aan de herbeoordeling.

*NB: Deze actie is ter uitvoering door SVPB i.s.m. een Commissie van Deskundigen. Zie in dit kader ook onze opmerking met betrekking tot de vooropleidingseis zoals opgenomen in het Examenprogramma van de SVPB onder II.3.1.*

### **5.2 Keuzedeel 'Port Safety & Security' certificeerbaar maken**

De in de bijlage bij de Erkenningsregeling onder I opgenomen Eindtermen vormen de basis voor het MBO keuzedeel Port Safety & Security (K0743), dat onderdeel is van het MBO-curriculum. Dit keuzedeel wordt (o.a.) reeds geëxamineerd door SVPB, waarbij het examen gelijk is aan het examen Havenbeveiligers<sup>37</sup>.

Om de arbeidsmarktkansen van MBO-studenten die de beveiligersopleiding niveau 2 of 3<sup>38</sup> volgen, te vergroten, zou Port Security Center er voorstander van zijn als het MBO-keuzedeel Port Safety & Security certificeerbaar wordt, zodat MBO-studenten die de MBO-opleiding tot Beveiligers volgen al tijdens hun studie het SVPB examen Havenbeveiligers kunnen behalen.

*NB: Deze actie is ter uitvoering door SBB.*

### **5.3 Keuzedeel 'Port Safety & Security' omnoemen naar 'Havenbeveiligers'**

Port Security Center geeft er in het belang van de eenduidigheid tevens de voorkeur aan als het keuzedeel Port Safety & Security wordt omgenoemd naar 'Havenbeveiligers'.

*NB: Deze actie is ter uitvoering door SBB.*

<sup>36</sup> <https://www.svpb.nl/wp-content/uploads/2020/06/Exameneisen-Basiskennis-havenbeveiliging-062020.pdf>

<sup>37</sup> <https://www.svpb.nl/examen/keuzedelen-mbo/>

<sup>38</sup> Gebaseerd op het concept gewijzigde Kwalificatiedossier Particuliere Beveiliging (versie 2021)

#### **5.4 Praktijkwerkboek**

Bij de opleiding tot Beveiligger wordt gebruik gemaakt van een praktijkwerkboek. Het praktijkwerkboek dient ter voorbereiding op het praktijkexamen van de SVPB en wordt uitgebracht door Smart Educational Tools van Stichting Ex:plain. Voor dit praktijkwerkboek bestaan er op dit moment 6 verschillende versies:

- Objectbeveiliging
- Mobiele surveillance
- Luchthavenbeveiliging
- Winkelsurveillance
- Geld- en waardetransport
- Detentietoezicht

Port Security Center is er voorstander van dat er ook een specifiek praktijkwerkboek voor de Havenbeveiligger wordt ontwikkeld, dat aansluit op de beveiligingsopleiding in combinatie met het certificaat Havenbeveiliging en tevens gebruikt kan worden in het kader van het EVC-traject. Port Security Center is gaarne bereid mee te denken over de inhoud en opzet van een dergelijk praktijkwerkboek en hierin samen met de overige betrokken partijen (SBB, SVPB en Stichting Ex:plain) het initiatief te nemen.

### **6. Voorstel vervolg**

Onzes inziens zouden een aantal onderdelen van de Hbw, en dan met name de implementatie daarvan, in overleg met belanghebbenden nader uitgewerkt moeten worden. Port Security Center stelt derhalve voor voor de verdere uitwerking/implementatie van de Hbw een overleg in te stellen tussen:

- Het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
- Het Ministerie van Justitie & Veiligheid
- Het Landelijk Overleg Port Security (bestaande uit een vertegenwoordiging van de bevoegde autoriteiten/Port Security Officers in Nederland)
- Relevante ondernemers- en brancheverenigingen in de havens, zoals Port Security Center, Deltalinqs (Haven Rotterdam), ORAM (Amsterdam Noordzeekanaalgebied), VNO-NCW, MKB-Nederland, e.a.
- De beveiligingsbranche
- S-BB
- SVPB
- Eventuele andere belanghebbende partijen, zoals bijv.
  - Het Ministerie van Onderwijs, Cultuur & Wetenschappen
  - De Onderwijsinspectie
  - De MBO-Raad

De aandachtspunten m.b.t. exameneisen en keuzedeel/praktijkwerkboek zal Port Security Center als lid van de Examencommissie van SVPB, als lid van het Marktsegment Orde & Veiligheid van SBB en als auteur bij Stichting Ex:plain tevens bij de betreffende organisaties aan de orde stellen.

Vragen over onze reactie beantwoorden we uiteraard graag.