

Vergaderjaar 2021–2022

**32 317**

**JBZ-Raad**

**26 643**

**Informatie- en communicatietechnologie (ICT)**

**Nr. 762**

**BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN JUSTITIE EN VEILIGHEID**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 juni 2022

In uw brief van 14 april heeft u mij gevraagd u te informeren over een tweetal onderwerpen naar aanleiding van het BIT-advies Realisatie JBZ-systemen Ketenvoorzieningen. Het betreft 1) het beperken van het risico op verdere uitloop van het project realisatie JBZ-systemen en 2) de stand van zaken rondom de implementatie van de JBZ-systemen op EU-niveau en de bestaande knelpunten daarbij. Ik beantwoord uw vragen samen met de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid, onder wiens verantwoordelijkheid de implementatie van een aantal van de Europese JBZ-systemen valt.

### **1. De aanbevelingen van het Adviescollege ICT-toetsing om op nationaal niveau het risico op verdere uitloop van het project realisatie JBZ-systemen te beperken**

De context waarbinnen het project JBZ-systemen zich afspeelt is complex en kent diverse Europese- en nationale afhankelijkheden. Zo is de Europese planning zoals deze in de JBZ-Raad wordt besproken taakstellend en dient elke lidstaat zich te conformeren aan deze planning. De Europese detailplanning, waarbinnen mijlpaalproducten worden opgeleverd voor lidstaten, is echter voortdurend aan veranderingen onderhevig [*zie hiervoor ook onze verdere toelichting bij vraag 2*].

De realisatie en voortgang van nationale projecten, waaronder het Europoloket (het IT-systeem dat door het project JBZ-systemen wordt gemaakt), is mede afhankelijk van de oplevering van Europese mijlpaalproducten.

In reactie op de adviezen van het Adviescollege omtrent het beperken van het risico op uitloop van de nationale implementatie wordt projectbeheersing toegepast in alle stadia van het project. Wij zullen dat kort toelichten.

Het Europoloket draagt zorg voor het berichtenverkeer tussen ketenpartners en de Europese systemen in het kader van de SIS-TKB en de EES verordening<sup>1</sup>. De ketenpartners hebben de specificaties beschreven voor het Europoloket die nodig zijn om berichten met de Europese systemen te kunnen uitwisselen. Deze functionele en niet-functionele eisen, zoals performance, beschikbaarheid en continuïteit, zijn vastgelegd in scope-documenten en bekrachtigd door de stuurgroep. Er is daarop een planning gemaakt met de verwachte oplevertijd van de functionaliteiten en deze wordt continu gemonitord en indien nodig herijkt.

Het project levert na elke bouwfase (sprint) software op die getest kan worden in samenhang met de nationale systemen van de betrokken ketenpartners. Het voordeel is dat gereed zijnde delen direct getest kunnen worden en dat eventuele bevindingen snel kunnen worden hersteld. Het project kan deze testen uitvoeren ondanks het feit dat de centrale Europese systemen op dit moment nog immer niet beschikbaar zijn. Wij hebben in Europa aangegeven dat Nederland nog 5 tot 7 maanden de tijd moet hebben *na oplevering van het EES door eu-LISA* om zorgvuldig te kunnen implementeren.

Een volgende maatregel in het kader van projectbeheersing is dat de projectactiviteiten worden bestuurd op basis van een mijlpalenplanning. De belangrijke data van de Europese planningen staan centraal en zijn taakstellend. Op basis van planningsregels wordt bepaald wanneer de projectmijlpalen gereed moeten zijn om de implementatiedatum te kunnen halen. De mijlpalenplanning van het project wordt scherp gemonitord met alle projectmanagers van de keten. Er worden mitigerende maatregelen genomen om de consequenties van een eventuele uitloop bij te sturen.

Belangrijk in dit kader is dat vanwege de complexiteit van de verordeningen en de onderlinge afhankelijkheden tussen zowel het project en de uitvoerende ketenpartners, als tussen de EU en de lidstaten, er in Nederland wordt gewerkt in een programmastructuur waarin de uitvoering een belangrijke rol speelt. Het programma Grenzen en Veiligheid coördineert de implementatie van de verordeningen in brede zin. Daarbinnen zijn diverse overlegstructuren waarin de ketenpartners, die voor de uitvoering van de verordeningen aan de lat staan, zijn vertegenwoordigd. In deze overleggen worden voortgang en onderlinge afhankelijkheden besproken en is er tevens ruimte voor het bespreken van uitvoeringsvraagstukken.

Wij zijn van mening dat het risico op uitloop in het nationale project met deze en andere maatregelen voldoende beperkt is. Er is sprake van een accurate planning, afgeleid van de Europese planning. De werkzaamheden worden steeds nauwkeurig gemonitord en er wordt gerapporteerd over de geplande werkzaamheden. Detectie en correctie van eventuele afwijkingen om de planning weer op koers te krijgen, is op orde. Al blijft er natuurlijk een afhankelijkheid van de voortgang in de realisatie van de Europese systemen bij eu-LISA.

De status is op dit moment dat de software van het Europoloket v1.0, die benodigd is voor de verordening SIS-TKB, gereed is. Alle testwerkzaamheden zijn medio juli 2022 gereed. Het project zal daarmee tijdig gereed zijn voor de invoeringsdatum van de SIS-recast in september 2022.

De software van het Europoloket v2.0, die benodigd is voor de verordening EES, zal eind juli 2022 gereed zijn. De nationale testwerkzaam-

---

<sup>1</sup> Schengen Informatie Systeem-Terug Keer Besluiten en Entry-en Exit Systeem

heden zullen in Q3 2022 zijn voltooid. Al eerder hebben wij aangegeven dat de centrale Europese systemen niet beschikbaar zijn en de planning van eu-LISA opnieuw moet worden herijkt. Voor de nationale implementatie is het nu wachten op het beschikbaar komen van het EES-systeem zodat ook de end-to-end testen kunnen gaan plaatsvinden tegen het systeem dat uiteindelijk in productie moet worden genomen. De voortgang in Europa wordt nauwgezet gevolgd en de nationale projecten proberen mee te bewegen met de Europese planning. Daar waar mogelijk wordt de projectplanning aangepast of worden mitigerende maatregelen genomen.

Het grootste risico voor de implementatie van het Europoloket voor het EES is echter de stagnerende voortgang bij eu-LISA van de oplevering van een kwalitatief goed Europees EES-systeem.

## **2. De stand van zaken rondom de implementatie van de JBZ-systemen op EU-niveau en de bestaande knelpunten daarbij.**

In onze brief van 28 maart<sup>2</sup> hebben wij u laten weten dat de implementatie van het SIS (Schengeninformatiesysteem) voorzien was voor juni 2022 en dat de implementatie van het EES (Entry-en Exit-Systeem) in september/oktober 2022 plaats zou vinden. Op dit moment is duidelijk dat de eerder afgegeven Europese planning voor de implementatie van het SIS en het EES op EU-niveau niet gehaald kan worden.

De implementatie van het SIS is uitgesteld naar eind september 2022 omdat twee lidstaten aangegeven hebben niet tijdig gereed te kunnen zijn. Daarnaast was ook het door eu-LISA ontwikkelde centrale SIS niet tijdig gereed om lidstaten voldoende tijd te geven om nationale aansluitingstesten uit te voeren. Met het uitstellen van de implementatiedatum naar eind september 2022 zijn deze knelpunten inmiddels opgelost. Nederland is tijdig gereed voor de implementatie van het SIS.

Met betrekking tot de implementatie van het EES is de stand van zaken op dit moment dat het centrale Europese EES nog niet beschikbaar is voor lidstaten. Dat betekent onder andere dat lidstaten hun nationale aansluitingstesten aan het Europese centrale systeem nog niet kunnen afronden en nog niet kunnen beginnen met het opleiden van medewerkers. Hiervoor is een werkend volledig geïntegreerd Europees systeem randvoorwaardelijk.

Daarnaast is gebleken dat hardware die eu-LISA nodig heeft voor een goede werking van het systeem dat gemaakt wordt voor vervoerders – de «carrier-interface» – met enige maanden vertraging, namelijk pas in november 2022, geleverd wordt.

Bovenstaande betekent dat de Europese Commissie, eu-LISA en de lidstaten gezamenlijk moeten komen tot een nieuwe realistische planning voor het EES. Op dit moment is eu-LISA bezig met de uitwerking daarvan. Eind mei staat deze uitwerking geagendeerd binnen de governance-structuur van eu-LISA, ter bespreking met de lidstaten. Wij zullen in de gesprekken over een nieuwe planning blijven benadrukken dat Nederland achter een spoedige implementatie staat, maar ook blijven herhalen dat er voldoende tijd moet zijn om alle nationale systemen en processen in combinatie met de Europese systemen goed te kunnen testen. De Nederlandse planning staat namelijk in functie van die Europese aanpak. Voor Nederland geldt concreet dat deze periode minimaal 7 maanden moet zijn, ná oplevering van het Europese centrale systeem. Het is onze

<sup>2</sup> Kamerstuk 32 317 en 26 643, nr. 754

verwachting dat eu-LISA de JBZ-Raad op korte termijn zal informeren over de voortgang. Sowieso blijft Nederland nadrukkelijk aandacht vragen voor een kwalitatief goede implementatie.

Het is tevens belangrijk dat operationele processen, ook na de invoering van het EES, efficiënt verlopen. Daarom zijn wij blij met de toezegging van de Europese Commissie om te onderzoeken welke tijdelijke mitigerende maatregelen – passend binnen de regelgeving – mogelijk zijn om de doorstroming van passagiers als gevolg van de invoering van EES – daar waar nodig – te versnellen.

Deze maatregelen zullen mogelijk noodzakelijk zijn op een aantal Nederlandse grensposten in de eerste periode na invoering. In die eerste periode geldt namelijk voor alle passagiers dat zij een eerste registratie in het EES moeten doen. Dit heeft gevolgen voor de doorlooptijden aan de balies. Na verloop van tijd zullen steeds meer frequente reizigers in het EES geregistreerd staan en zal voor hen de doorlooptijd in het grensproces afnemen.

Een verschuiving in de planning van het EES kan ook gevolgen hebben voor de implementatie van andere Europese systemen in het JBZ-domein, namelijk het ETIAS (European Travel Information and Authorisation System), de recast van het VIS (Visum Informatie Systeem) en de interoperabiliteit tussen alle systemen in het JBZ-domein. Dit heeft te maken met de technische koppelingen tussen deze systemen. In de gesprekken over een nieuwe planning voor het EES zullen ook de gevolgen voor de planning van deze systemen meegenomen worden.

De Minister van Justitie en Veiligheid,  
D. Yeşilgöz-Zegerius

De Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid,  
E. van der Burg