

Voorzitter

De heer **Weekers** (VVD): Voorzitter. Ik wijs erop dat collega Irrgang en ik op 11 mei 22 vragen hebben gesteld over deze back-upfaciliteit bij ING. Er ligt ook nog een motie van mij die in februari jongstleden Kamerbreed is aanvaard. In die motie wordt de minister verzocht, de Kamer halfjaarlijks op de hoogte te stellen van de waardeontwikkeling, de risico's enzovoort. Wij hebben van minister Bos nog niet gehoord hoe hij deze motie gaat uitvoeren. Dat zou gekoppeld kunnen worden aan de brief die mevrouw Koşer Kaya vraagt. Als wij die brief hebben ontvangen en als de vragen van de heer Irrgang en mij zijn beantwoord, kunnen we besluiten op welke wijze wij hierover het gesprek gaan voeren met de regering.

De **voorzitter**: Het was niet mevrouw Koşer Kaya die om een brief vroeg, maar de heer De Nerée tot Babberich. Maar u steunt evenmin het verzoek om een debat op dit moment.

De heer **Tony van Dijk** (PVV): Ik steun dat verzoek wel, maar ik sluit mij ook aan bij het verzoek om een brief en het overzicht van de waardeontwikkeling.

De **voorzitter**: Dan constateer ik dat mevrouw Koşer Kaya niet voldoende steun heeft voor een debat, maar wel voor een brief.

Mevrouw **Koşer Kaya** (D66): Dan wil ik graag die brief, het overzicht van de waardeontwikkeling en een reactie op het bericht in de Volkskrant voor volgende week dinsdag krijgen.

De **voorzitter**: Prima. Wij zullen het stenogram van dit deel van de vergadering doorgeleiden naar het kabinet. Het woord is aan mevrouw Van Velzen.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Wij hebben morgenochtend een algemeen overleg over een aantal tbs-onderwerpen. Voor die tijd wil ik graag een tweetal sets Kamervragen beantwoord zien. De nummers heb ik al aan u doorgegeven. Die antwoorden wil ik gebruiken voor het debat, dus het zou fijn zijn als ze vandaag op een redelijk tijdstip binnenkomen.

Ik heb ook vragen gesteld over de totstandkoming van het masterplan detentiewezen justitie. Dat masterplan komt aanstaande maandag naar buiten. Ik heb verzocht of die vragen voor die tijd kunnen worden beantwoord. Ik rappelleer nu alvast, maar als het vandaag of morgen kan, ben ik erg blij.

De **voorzitter**: Wij zullen beide sets vragen inclusief de juiste stuknummers doorgeleiden naar het kabinet ter spoedige beantwoording.

Het woord is aan de heer Van Gerven.

De heer **Van Gerven** (SP): Ik verzoek u met steun van de meerderheid van de Kamer, het spoeddebat over het Erfocentrum dat voor morgenavond staat gepland, van de agenda af te voeren.

De **voorzitter**: Het lijkt mij dat daartegen nauwelijks bezwaar kan bestaan. Dank voor deze geste. Aldus is besloten.

Het woord is aan de heer Brinkman.

De heer **Brinkman** (PVV): Voorzitter. Naar aanleiding van het bericht in de Volkskrant over het opgeven van 3000 opleidingsplaatsen bij de politie wil ik een spoeddebat aanvragen. Voor dat spoeddebat wil ik graag de notitie van de minister waar in de Volkskrant sprake van is en een toelichtende brief. Ook wil ik graag een reactie van het Korpsbeheerdersberaad. Ik heb begrepen dat dit punt eerder voor een regeling was aangemeld, maar weer is ingetrokken. Ik vind dit zo opportuun dat wij het er direct over moeten hebben. Ik vind het raar dat het weer is teruggetrokken, terwijl dezelfde persoon gisteren een debat heeft aangevraagd over een of andere zendmast in Rotterdam. Ik begrijp die lijn niet helemaal. Dit is een zeer belangrijk punt en wij moeten nu meteen beslissen.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Ik steun dit verzoek van harte. Ik begrijp ook niet hoe dit bij de regeling is gegaan. Misschien kan de voorzitter daarover iets meer zeggen. Ik wil zeker weten dat wij goede stukken krijgen en daarom stel ik voor om tussen nu en een week een debat te voeren.

De **voorzitter**: Degene die het oorspronkelijke verzoek heeft gedaan, heeft zijn verzoek teruggetrokken. Het wordt voor een AO geagendeerd dat vandaag of morgen wordt gehouden. Ik constateer dat er niet voldoende steun is voor een spoeddebat.

De heer **Brinkman** (PVV): Ik constateer ook met spijt dat sommige partijen grote woorden spreken over het nut en het welzijn van de politie, maar dat hier in de Kamer niet doen. Helaas.

Aan de orde is het **spoeddebat** over **de kaping van een Nederlands schip**.

□

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Het Nederlandse schip MV Marathon is aangevallen en gekaapt. Dat is geen losstaand incident, integendeel. Schepen in de Golf van Aden en de Indische Oceaan worden tot 600 mijl uit de kust van Somalië en Kenia rond de Seychellen aangevallen en gekaapt. Nederlandse schepen worden aangevallen. Een Nederlands schip is Nederlands grondgebied. Een aanval op een Nederlands schip is dus een aanval op Nederlands grondgebied. Nederland wordt aangevallen en dat kan nooit worden geaccepteerd. Bescherming van onze Nederlandse schepen is als bescherming van Nederland. Bescherming van de Nederlandse koopvaardijvloot is de reden van Nederlands vanouds goede zeemacht. De huidige bescherming door zes NAVO-schepen, waaronder een Nederlands schip, is niet voldoende. De inzet van deze zes schepen is overigens verlengd tot 28 juni van dit jaar. Daarna is het onzeker. De VVD wil dat nu per direct goede effectieve beveiliging van onze koopvaardij schepen wordt geregeld. Die bescherming moet verzekerd zijn zolang dat noodzakelijk blijkt te zijn. VN-resolutie 1851 geeft ons de mogelijkheid om alle nodige maatregelen te nemen tegen piraterij en bewapende roverij op zee. De VVD wil dan ook dat dat gebeurt.

Wat verwachten wij van de regering? Ten eerste dat wij nu afspreken dat de NAVO-missie ook na 28 juni 2009 wordt voortgezet, zolang dat nodig is. Ten tweede willen

Aptroot

wij versterking van de inzet van Nederlandse marine-schepen en schepen van onze NAVO-bondgenoten in het gebied, onder andere ter begeleiding van konvooien. Ten derde willen wij de mogelijkheid bieden dat bewapende mariniers op de schepen meevaren voor de schepen waarvoor extra inzet geen oplossing is. Het gaat hierbij vaak om kleinere schepen met een laag vrijboord die niet snel varen. Daarmee verzekeren wij overigens dat het geweldsmonopolie bij de overheid blijft en zorgen wij voor adequate bescherming van elk schip dat bescherming nodig heeft. Ten vierde willen wij, naast de inzet van schepen, dat er meer inzet komt van helikopters en vliegtuigen om snel te kunnen reageren. Het gaat uiteindelijk om een gigantisch groot gebied. Ten vijfde vinden wij dat piraten die opgepakt worden bij acties tegen onze schepen, in hechtenis moeten worden genomen en in Nederland worden berecht. Zij kunnen hun straf dan hier uitzitten. Na het beëindigen van die straf kunnen zij het land worden uitgezet. Wij vinden het niet acceptabel dat zij vrolijk worden vrijgelaten na een al dan niet geslaagde kapingpoging waarna zij weer aan een volgende actie kunnen beginnen.

De **voorzitter**: Ik laat de heer Aptroot eerst zijn termijn afmaken. Daarna is er gelegenheid om vragen te stellen.

De heer **Aptroot** (VVD): Eenieder moet weten dat het aanvallen van een Nederlands schip niet onbestraft blijft. De VVD-fractie is van mening dat er keihard moet worden opgetreden. Wie Nederland aanvalt, zal de gevolgen dragen.

Overigens is het goed om te bezien of er een financiële bijdrage van de reders kan komen, bijvoorbeeld voor de beveiliging die mariniers kunnen bieden als zij op hun schepen meevaren.

Wij vinden dit belangrijk, niet alleen om de economische schade. Het gaat om vijf à tien schepen per week en om zeker 5000 zeevarenden per jaar. Er moet nu actie worden ondernomen. De regering is slap geweest. Het kan zo geen dag langer.

De heer **Madlener** (PVV): Ik schrok toen de heer Aptroot zei dat de kapers in Nederland moeten worden berecht. Het lijkt mij wel heel dom om de piraten te belonen met een verblijf in een Nederlandse cel met koffie en dure advocaten. Is het niet beter om ze in de regio te berechten?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp die opmerking van de heer Madlener, maar in Somalië functioneert de staat niet zodanig dat wij ervan uit kunnen gaan dat er fatsoenlijk wordt berecht. Als wij twee of drie keer piraten oppakken, in Nederland berechten en in de gevangenis stoppen, dan kost dat ons belastinggeld, maar dan is het daarna ook voor iedereen duidelijk dat een actie tegen een Nederlands schip erg onverstandig is. Het zijn grote organisaties, ze hebben zelfs moederschepen. Wij moeten nu hard optreden en als ons dit wat belastinggeld kost, maar wij kunnen er daarmee voor zorgen dat het probleem zich in de toekomst niet meer voordoet, dan vinden wij dat noodzakelijk.

De heer **Madlener** (PVV): Nu heb ik begrepen dat er al piraten zijn berecht in de regio. Zij hebben zware straffen gekregen. Bovendien heeft minister Verhagen gezegd dat Kenia een optie zou zijn. Waarom gaat de heer Aptroot

nu al overstag en pleit hij ervoor om de piraten naar Nederland te halen, terwijl hij eigenlijk moet pleiten voor berechting in de regio waar wel degelijk mogelijkheden zijn? Waarom zegt hij dat niet?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik zeg dat niet, omdat dit misschien wel een enkele keer goed zal gaan, maar ik wil dat Nederland ervoor zorgt dat iemand die een onrechtmatige actie onderneemt tegen een Nederlands schip, zo zwaar mogelijk wordt bestraft opdat de Nederlandse schepen in de toekomst van dergelijke acties gevrijwaard zijn.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): De heer Aptroot trekt nu een heel leger open om onze schepen te beschermen. Ik hoor hem spreken over vliegtuigen, helikopters en meer schepen uit Nederland in de regio. Ik kan mij nog goed herinneren dat hij heel kritisch was over de verlenging van de operatie in Afghanistan en dat zijn collega's eerder hebben gezegd dat er naast deze missie, geen andere missies meer mogelijk zijn. Is het niet verstandiger, nu de EU en de NAVO er niet bij kunnen, alleen naar die schepen te kijken bij het plaatsen van mariniers op koopvaardij-schepen? Dat wil zeggen dat er veel selectiever wordt bezien wat er nu echt nodig is. Ik zal daar straks een motie over indienen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb gezegd dat uitbreiding van het aantal schepen een mogelijkheid is. Nederland kan daar een bijdrage aan leveren, maar ook onze NAVO-partners en andere Europese landen. Wij doen al wat met elkaar maar dat is niet voldoende. Daarnaast is het laten meevaren van volop bewapende mariniers op de schepen ook goed. Er is niet een oplossing goed; wij moeten nu het hele pakket oppakken om ervoor te zorgen dat onze koopvaardij-schepen worden beveiligd.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): De heer Aptroot zegt niet welk onderscheid hij aanbrengt tussen het zenden van marinefregatten naar de regio en het plaatsen van militairen op koopvaardij-schepen. Wat is het onderscheid?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb mij goed laten informeren door betrokkenen, zoals de reders. Een fregat kan heel goed in een konvooi meevaren, maar de schepen die kleiner zijn en langzaam varen, kunnen niet met zo'n konvooi mee. Wij moeten ervoor zorgen dat die beveiligd worden. In dergelijke situaties moet je de schepen beveiligen en dat kan alleen door mariniers aan boord te laten meevaren en ervoor te zorgen dat zij voldoende bewapend zijn.

De heer **Van Dam** (PvdA): Toen wij over deze NAVO-missie debatteerden, heb ik al deze punten niet van de VVD-fractie gehoord. Toch was de situatie toen hetzelfde als nu. Het enige verschil is dat er toen nog geen schip onder Nederlandse vlag was gekaapt, maar wij wisten allemaal dat het slechts een kwestie van tijd zou zijn voordat dit zou gebeuren. Hoe kan de heer Aptroot dit verklaren? Kan hij verklaren dat hij geen enkel voorstel doet als wij over een mogelijke uitzending praten en dat hij twee maanden later een waslijst met voorstellen en vragen aan de minister voorlegt? Over incidentenpolitiek gesproken. Zo kunnen wij toch niet met elkaar werken?



De heer Van Dam (PvdA)

© M. Sablerolle – Gouda

De heer **Aptroot** (VVD): Het is juist heel sterk om onder ogen te zien hoe een besluit uitpakt. Je moet achteraf durven beoordelen hoe het uitpakt: kan het minder of moet het juist meer. Ik vind het zelf heel bijzonder dat de PvdA en het CDA nu al hebben laten weten dat ze geen mariniers willen laten meevaren. De huidige maatregelen zijn onvoldoende en dan moet je er één, twee of misschien wel tien tandjes bijzetten. Het blijkt dat wij met de huidige inzet de Nederlandse schepen niet afdoende kunnen beveiligen. Wij moeten onze inzet dus uitbreiden en het lijkt mij verstandig als politici een dergelijke conclusie uit de feiten durven te trekken.

De heer **Van Dam** (PvdA): Natuurlijk, maar voor een uitzending van Nederlandse militairen is het nu juist belangrijk dat je vooraf de risico's goed inschat en beoordeelt of de maatregelen die je wilt gaan nemen, proportioneel en verstandig zijn. In het debat over die vraag heb ik u helemaal niet gehoord, terwijl de situatie nu echt niet wezenlijk anders is.

De heer **Aptroot** (VVD): Het is onjuist dat u ons niet heeft gehoord. Wij vinden nu echter wel dat er een flinke schep bovenop moet. Collega Boekestijn was al voor de inzet van de marine. Collega Teeven heeft al eerder gezegd dat wij piraten niet mogen laten lopen en ze voor berechting naar Nederland moeten halen. Ik noem nu het totale pakket. Het is volgens mij niet het een of het ander, want je moet al deze mogelijkheden benutten. Onze koopvaardijvloot moet worden beschermd!

De heer **Haverkamp** (CDA): U zegt terecht dat de situatie is veranderd. Het kabinet heeft immers besloten om het schip langer in de regio te houden. Ik denk dat u het mij eens bent dat dit een verstandig besluit is.

Het bevreedt mij dat de reders volgens u moeten gaan betalen als er beveiliging aan boord komt. Wilt u soms een uitzendbureau voor mariniers beginnen? Als wij overgaan tot bescherming, dan is dat toch zeker een taak van de Nederlandse overheid? Zo ja, dan kunnen wij toch zeker geen uurtarief in rekening brengen? Ik denk dat het een verspreking was. Klopt dat?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb niet over een uurtarief

gesproken. Uit de krant begrijp ik dat het CDA geen extra inzet wil, maar als je doet wat de VVD-fractie wil, dan kost dat extra geld. Die veel grotere inzet van Defensie moet linksom of rechtsom worden betaald. Ik kan mij indenken dat het kabinet in overleg met de reders besluit tot een reële bijdrage van de reders. Dat is immers in beider belang. Het kabinet heeft dan extra geld nodig om ervoor te zorgen dat Defensie niet elders klem komt te zitten. Voor de reders is het ook gunstig want zij lijden minder schade waardoor de verzekeringspremies wellicht omlaag kunnen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Het is een principiële punt. U vindt dat mensen moeten betalen voor de inzet van Defensie. Stel dat een reder weigert te betalen, mag de marine volgens u dan nog wel worden ingezet?

De heer **Aptroot** (VVD): Wij vinden dat de koopvaardijvloot hoe dan ook moet worden beschermd. Omdat het wel eens om een lange periode van intensieve inzet zou kunnen gaan, moet je bereid zijn om te praten over de verdeling van de kosten.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Ik ben blij dat de VVD het eens is met de lijn die Trots Op Nederland heeft uitgezet! Op één punt verschillen wij nog van mening en dat is over de berechting in Nederland. Vanmorgen hebben uw collega De Krom en ik gesproken met de staatssecretaris voor Vreemdelingenzaken over Somalische asielzoekers. De kans is groot dat Somaliërs die voor berechting naar Nederland worden gebracht, na het uitzitten van hun straf asiel aanvragen. Het is onmogelijk om die mensen terug te sturen, omdat zij zich erop zullen beroepen dat het onveilig is in hun land van herkomst. Het komt erop neer dat wij hun een asielvergunning zullen geven, zeker onder het beleid van deze staatssecretaris. Erkent u dat risico?

De **voorzitter**: Voordat u gaat antwoorden: dit is een spoeddebat over de kaping. Ik begrijp uw vraag en u krijgt dan ook ruimte om te antwoorden, maar wij gaan nu niet uitgebreid spreken over de asielprocedure.

De heer **Aptroot** (VVD): Wij spreken over mensen die een strafbaar feit hebben gepleegd tegen Nederlandse ingezetenen. Volgens mijn fractie kun je die mensen naar Nederland halen, berechten en vervolgens onmiddellijk over de grens zetten. Ze hebben dan immers nog geen asielstatus of wat dan ook. Het ligt echt heel anders dan bij mensen met een Nederlands paspoort of met een asielstatus. Volgens mij is het probleem oplosbaar en daarom heeft collega Teeven dit punt al eerder aan de orde gesteld. Ik ben benieuwd of de regering mijn standpunt onderschrijft en of zij het met mij eens is dat het het effectiefst is om duidelijk te maken dat een handeling tegen een Nederlands schip altijd zo zwaar mogelijk wordt bestraft.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Over dat straffen zijn wij het eens, maar dat moet niet hier in Nederland gebeuren. De heer Aptroot weet volgens mij ook niet precies hoe het werkt, want iedere Somaliër zal asiel aanvragen en die aanvraag zal in behandeling worden genomen. Dat kan betekenen dat Somaliërs met veel interesse naar Nederlandse schepen gaan kijken omdat zij in Nederland

Aptroot

berecht willen worden en in Nederland asiel willen aanvragen. Ziet hij dat risico?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik denk dat mevrouw Verdonk spoken ziet. Naar mijn informatie zal dat niet gebeuren omdat die piraten wel degelijk kunnen worden opgepakt, in hechtenis kunnen worden genomen, voor de Nederlandse rechter kunnen worden gebracht, de gevangenis in kunnen worden gegooid en na de straf linea recta het land uit kunnen worden gezet. Zo zou het volgens ons in elk geval moeten. Zij moeten hoe dan ook niet de rest van hun leventje vrolijk in Nederland kunnen blijven.

□

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. De piraterij loopt helemaal uit de hand. Onze koopvaardij schepen worden geteisterd door piraten. Die piraten zijn tot de tanden gewapend, vallen onze vloot aan en eisen losgeld. Door de zwakke houding van onze regering tot nu toe is de piraterij uitgegroeid tot een zeer groot probleem en zal het niet lang meer duren voordat er veel slachtoffers kunnen vallen. Ik vraag de regering dan ook om nu echt maatregelen te nemen en onze koopvaardij schepen onmiddellijk te bewapenen met onze eigen, goed getrainde mariniers. Als de piraten door hebben dat onder Nederlandse vlag varende koopvaardij schepen keihard terugslaan, dan is het snel over met de piraterij. Als de piraten een Nederlandse vlag zien, zullen zij wegvlugten. Het is veel te gemakkelijk geweest om weerloze bemanningen te gijzelen en losgeld te eisen. Ons motto moet dan ook zijn: als Nederlandse schepen worden aangevallen, zullen wij ons verdedigen. Niet met onderhandelen en losgeld, maar met vuurkracht en kogels.

Als piraten daarna nog gevangen worden genomen, wat ik niet hoop, dan moeten zij berecht worden in de regio. Het is waanzin dat de VVD-fractie zegt: breng ze maar naar Nederland. Ten eerste zijn de kosten daarvan enorm hoog. Ten tweede schrikt het niet af dat zij hier op koffie, een luxe cel en dure advocaten, die door de Nederlandse belastingbetalers worden betaald, worden getraakteerd. Wij moeten hen in de regio houden. Het risico dat zij vrij komen, als gevolg van de moeilijke bewijsgeving, en asiel aanvragen, is levensgroot. Wij moeten absoluut niet doen wat de VVD-fractie zonet voorstelde. Dat zou echt waanzin zijn. Wij moeten overgaan op een goede bewapening van de schepen; mariniers beschikbaar stellen voor onze eigen koopvaardij en als onze schepen worden aangevallen, dan moet er meteen worden teruggeschoten.

Als de staatssecretaris haar zin krijgt en de piraten naar Nederland worden gebracht, dan zal dat alleen als een beloning worden gezien. Ik heb net in de krant gelezen dat dat de inzet wordt van de Nederlandse regering: haal ze naar Nederland. Berechten in de regio schijnt echter al succesvol te hebben plaatsgevonden. Ik vraag de regering of dat bericht juist is: zijn er al piraten berecht in de regio en welke straffen hebben zij gekregen?

Als wij onze schepen beveiligen met mariniers, zal het snel afgelopen zijn. Ik vraag daarom van de regering de toezegging dat met onmiddellijke ingang zwaar bewapende mariniers klaar worden gezet voor onze handelsschepen. Als deze toezegging er niet komt, dan

dien ik een motie in en vraag ik de Kamer om een uitspraak.

De heer **Aptroot** (VVD): De heer Madlener en ik zijn het in elk geval eens over het bewapenen van schepen. Als daarvoor mariniers worden ingezet, wordt het geweldsmonopolie bij de overheid gelaten. Ik heb begrip voor de gedachte om het in de regio te laten gebeuren, maar een land als Somalië is daar helemaal niet toe in staat. Wij hebben de keuze tussen het er gemakkelijk vanaf laten komen van piraten en het naar Nederland halen van piraten en daarmee een of twee keer een voorbeeld stellen door snoeihard te straffen. Na het uitzetten van de straf, worden zij het land uitgezet. Iedereen weet dan: je blijft van een Nederlands schip af. Is het niet beter om voor die harde aanpak te kiezen, ook als die een paar centen kost? De PVV is ook voorstander van meer politie op straat en dergelijke. Is het niet slap om het probleem daar te willen laten?

De heer **Madlener** (PVV): De PVV-lijn is helder: eerst terugschieten. Als je wordt aangevallen, dan schiet je terug. Dan laten ze het wel uit hun hoofd om nog langer onder Nederlandse vlag varende schepen aan te vallen. Laten wij het daarover eens zijn. Zodra we terugschieten, laten ze het wel. Het naar Nederland halen van piraten zal als een lachertje worden gezien. Ze zullen erom lachen. Ze krijgen hier koffie, een batterij aan advocaten en daarna nog een asielstatus ook. Denkt u echt dat dat afschrikt? Dat moedigt ze juist aan. Als je er niet in slaagt om miljoenen losgeld te krijgen, dan krijg je een comfortabele Nederlandse cel. Fantastisch toch? U belooft de piraten terwijl u zich hard zou moeten maken voor berechting in de regio. Ik heb al begrepen dat dit eventueel wel zou kunnen.

De heer **Aptroot** (VVD): De heer Madlener weet toch dat er piraten zijn die schepen hebben gekaapt, en uiteindelijk beginnen aan een tweede of derde kaping? Bewapening kan dat wellicht voorkomen. Als ze dan toch een schip aanvallen, mag je ze in het licht van het internationaal recht niet zomaar naar de zeebodem laten gaan. Laten wij er in ieder geval voor zorgen dat zij nooit hun straf ontlopen. Als de PVV-fractie ons voorstel niet steunt, is de kans daarop groot. Dat lokt uit tot doorgaan.

De heer **Madlener** (PVV): Ik herhaal dat wij eerst moeten inzetten op de beste oplossing. Wij zijn het eens over dat terugschieten; dan hoeven ze helemaal niet meer te worden berecht. Als er dan alsnog piraten in gevangenschap worden genomen, moeten wij ons ervoor inzetten om ze daar te laten berechten. De heer Aptroot vraagt dat niet eens! Hij zegt nu al: kom maar naar Nederland. Dat zal niet afschrikken. Ik deel dus absoluut niet de mening van de VVD-fractie. Laten wij ze daar berechten. Daarom heb ik de volgende vragen aan de regering. Zijn er al piraten berecht? Zo ja, wat voor straf hebben ze gekregen? Welke mogelijkheden zijn er om ze in de regio te berechten, bijvoorbeeld in Kenia?

De heer **Van Dam** (PvdA): Vanmorgen hebben wij een ander debat over dit onderwerp gevoerd. Daarin ging het over de EU-missie die in de tweede helft van het jaar de (Nederlandse) scheepvaart in de Golf van Aden gaat beschermen. De PVV-fractie is tegen die missie en dus

Madlener

tegen het beschermen van Nederlandse schepen. Waarom?

De heer **Madlener** (PVV): De lopende NAVO-missie in volgens ons de beste manier om schepen te beschermen. De NAVO is een sterk bondgenootschap, dat bedoeld is voor dit soort missies. Daarnaast pleit ik ervoor om mariniers op onze koopvaardij schepen te zetten, zodat die zichzelf kunnen verdedigen. Dat is een veel betere aanpak dan de zoveelste missie van zo'n EU. De NAVO is er al, dus laten wij die gebruiken om dit door te zetten.

De **voorzitter**: De heer Van Dam, afrondend.

De heer **Van Dam** (PvdA): Dat is niet zo, want de NAVO is er niet in de tweede helft van het jaar. Dan is de EU daar. De PVV is er echter op tegen dat de EU dit soort dingen doet. De PVV-woordvoerder zei in dat debat: elk land moet zichzelf maar beschermen. Dat werkt dus niet. Duitsland, Frankrijk en andere landen bieden aan om Nederlandse schepen te beschermen. De PVV wijst dat af op basis van haar antipathie tegen de EU. Dat is een dom standpunt.

De heer **Madlener** (PVV): Het naast de NAVO optuigen van een andere organisatie is helemaal niet verstandig. De NAVO is daar nu en kan daar blijven; dat vragen wij. Het is helemaal niet erg dat wij daar zijn – daar zijn wij niet tegen – maar als wij verzuimen om onze eigen schepen te beschermen, dan bereiken wij niets. Het is prima dat een Nederlands schip daar een bijdrage levert aan de NAVO-missie, maar daarnaast moeten we de Nederlandse schepen beschermen; dat moeten wij niet vergeten. Wij kunnen ons niet verschuilen achter de EU of achter welke administratieve moloch dan ook. Wij moeten onze eigen schepen beschermen; daar staan wij voor in.

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Van Dam. Ik had gezegd: "afrondend". En als ik dat zeg, dan ben ik daar heel serieus in.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Voorzitter. Vorige week werd een Antilliaans schip voor de Somalische kust door piraten gekaapt. Deze gebeurtenis staat helaas niet op zichzelf maar volgt in een lange reeks eerdere kapingen en pogingen daartoe. De vraag die nu voorligt, is of de maatregelen die worden genomen, wel effectief genoeg zijn en of er nog aanvullende maatregelen nodig zijn.

Drie weken geleden heb ik tijdens het vragenuurtje voorgesteld om mariniers te plaatsen op Nederlandse koopvaardij schepen, om die beter te beschermen tegen kapingen en gijzelingen. Uit de antwoorden van de regering op mijn vragen heb ik begrepen dat er militaire, strategische en juridische bezwaren zijn. Welke bezwaren zijn dat nu precies? Zwitserland, België en mogelijk ook Frankrijk plaatsen namelijk wel militairen op hun schepen. Kan de minister of de staatssecretaris daarop ingaan? Ik roep de regering op om alsnog serieus de mogelijkheid te onderzoeken om mariniers op schepen te laten meevaren indien deze koopvaardij schepen niet in staat zijn om mee te varen met EU- of NAVO-konvoien.

Uiteraard moeten mariniers dan goed toegerust en beveiligd zijn en moeten de kosten redelijkerwijs worden verhaald op de rederijen, zoals ook in het Belgische plan wordt voorgesteld.

De ChristenUniefractie staat niet alleen. De Volkskrant meldde vanmorgen dat heel veel reders de geboden protectie onvoldoende vinden. Ze omzeilen het verbod op wapens aan boord door bewapende volgboten te huren om zo hun schepen tegen piraten te beschermen. De Zeven Provinciën was te ver weg. Hoe zit het met andere fregatten die in het kader van de NAVO- en EU-operaties actief zijn in het gebied? De kracht van de operatie zou juist gelegen moeten zijn in een gemeenschappelijke aanpak. Maakt het schip Marathon nu wel of niet deel uit van de Atalantakonvoien van de EU? Indien dit wel het geval was, hoe kan het dan dat dit schip alsnog werd gekaapt? Melden alle schepen zich voor de EU groep transit en houden schepen zich aan de best practices? Hoe effectief zijn deze missies? Volgens de reders is er in de praktijk amper sprake van een effectieve bescherming van de koopvaardij schepen onder Nederlandse vlag en zijn verreweg de meeste bijstandsverzoeken afgewezen met een beroep op het niet beschikbaar zijn van het Nederlandse marinefregat. Kan de minister dit beamen? Zo ja, waarom zijn de bijstand en de informatievoorziening zo beperkt?

Wie is er eerstverantwoordelijk voor verdere acties en handelingen, het Nederlands-Antilliaanse ministerie van Verkeer en Waterstaat of het Nederlandse? Ik neem aan het Antilliaanse, omdat het schip staat ingeschreven in het Antilliaanse scheepsregister. Wat is op dit moment dan nog de rol van Nederland en wat is de rol van het Nederlandse fregat de Zeven Provinciën? Ik heb begrepen dat dit op weg is naar de Marathon. Wat vindt het kabinet van de suggestie om een liaison van de reders bij het hoofdkwartier van de NAVO te plaatsen?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ziet u een rol voor de Nederlandse marine in het kader van dit schip, dat onder Antilliaanse vlag vaart?

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Ik zie wel degelijk een rol, maar ik vraag aan het kabinet, die rol precies in te vullen.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Voorzitter. De kaping van een Nederlands schip is een ernstige zaak en staat gelijk aan een aanval op Nederlands grondgebied. Hoewel deze kaping niet ernstiger is dan de kaping van andere schepen, is het verschil in deze zaak dat wij nu gedwongen worden om iets te doen, want tot op heden wordt er veel te weinig gedaan. De actuele gang van zaken rond de piraterij, met name bij Somalië, is kenmerkend voor de zwakte van onze huidige samenleving. De aanpak is een lachertje. De opvarenden en reders van onze schepen hebben gewoon recht op bescherming. Wij sturen als vlagvertoon grote fregatten, die bijna een week nodig hebben om een gekaapt schip te bereiken. Dit betekent dat de realiteit is dat de bemanningsleden die zich bevinden op schepen in de Golf van Aden en voor de Somalische kust, zich alleen maar met brandslangen en vuurpijlen kunnen verdedigen tegen zwaar bewapende zeerovers. Te gek voor woorden!

Verdonk

Als er dan een paar piraten worden opgepakt, dan pakken wij ze de wapens af en sturen ze naar huis. Dat is in de ogen van die Somalische zeerovers een lachwekkende vertoning en een vertoning van gebrek aan daadkracht en van zwakte. Het is een regelrechte uitnodiging om vooral ook door te gaan en dat is dan ook precies wat er gebeurt. Onschuldige mensen worden gegijzeld en vermoord, reders worden voor miljoenen euro's afgeperst en handelswegen worden deels geblokkeerd, waardoor de economie schade lijdt. In het eerste kwartaal van dit jaar zijn er 102 aanvallen op schepen geweest, tegen 53 in hetzelfde kwartaal van 2008. Deze stijging komt bijna helemaal voor rekening van Somalische piraten. Het zijn georganiseerde bendes, waarvan de leden zich vermaken in luxe hotels en villa's. Als ik het dan heb over leden, bedoel ik natuurlijk vooral de leiders.

Als zeevarende natie kunnen wij dit niet over onze kant laten gaan. Het internationale zeerecht moet zodanig worden aangepast dat er ook kan worden opgetreden. Het gebruik van geweld moet daarbij zeker een optie zijn. Ook moet het mogelijk worden piraten internationaal te berechten, maar niet in Nederland.

Wat er op korte termijn moet gebeuren is helder: of wij zorgen voor bewapende mariniers aan boord van de schepen, in combinatie met snelle, bewapende escorteschepen, of er komt een door de VN-veiligheidsraad goedgekeurde internationale schoonmaakactie om de roversnesten uit te ruimen. Het kan niet zo zijn dat reders bewapende escorteboten moeten huren tegen een bedrag van € 75.000 om veilig door de Golf van Aden te kunnen varen. Op dit moment gebeurt dat wel, al dan niet in het geheim. Het probleem moet letterlijk opgeruimd of de grond in geboord worden; geen softe aanpak meer.

Onze premier heeft altijd de mond vol van de gewenste VOC-mentaliteit. In die tijd hadden onze VOC-schepen, zoals de Batavia, 340 man aan boord, van wie de helft soldaten waren. Ik heb een aantal vragen aan de minister.

Kan de minister op korte termijn per brief melden welk beleid er ontwikkeld gaat worden ten aanzien van de piraterij?

Is de minister bereid om via de VN-Veiligheidsraad aan te dringen op internationaal optreden tegen de piraten rond de Golf van Aden?

Wil de minister, in afwachting hiervan, direct maatregelen nemen door het plaatsen van bewapende mariniers aan boord van schepen en/of door begeleiding met snelle escorteschepen?

Wat gaat de minister doen om het gekaapte schip en zijn bemanning op korte termijn vrij te krijgen?

Voorzitter. Ik heb begrepen dat de Russen hun schepen altijd al hebben bewapend en dat zij helemaal geen last hebben van kapingen. Klopt dat? Wat mijn fractie betreft: geen woorden, maar daden.

□

De heer **Van Dam** (PvdA): Voorzitter. Wij hebben helaas al vaker in deze Kamer over piraterij gesproken. Volgens mij spreken wij ook al sinds een jaar of anderhalf over het uitzenden van Nederlandse schepen. Ik herinner mij nog goed een van de eerste debatten die wij met deze minister hadden. De minister zei toen: dat wij daadwerkelijk geconfronteerd worden met piraten en die

eventueel zouden moeten oppakken, is zo'n theoretische discussie dat wij daar niet te veel woorden aan vuil hoeven te maken.

De situatie is nogal veranderd in een jaar tijd. Helaas hebben wij op dit moment te maken met verschillende gegijzelde schepen. Op een van die schepen – het betreft een Belgisch schip – bevindt zich een Nederlander die in gijzeling is. Een van de betrokken schepen voert de Nederlandse vlag. De bemanning is Oekraïens en eveneens in gijzeling. Daarmee is ook Nederland rechtstreeks betrokken bij de kapingen die bij de Somalische kust plaatsvinden. De kapingen kunnen daar alleen maar plaatsvinden door de verschrikkelijke toestanden in Somalië zelf en door de enorme wetteloosheid die daar al jaren heerst. Ik zou de collega's daar graag even betrokken bij zien als bij de kapingen voor de kust.

Nederland zet zich al sinds vorig jaar in om schepen te beschermen voor de kust. Nederland was een van de eerste landen dat zijn nek uitstak, in eerste instantie om de schepen van het Wereldvoedselprogramma te beschermen. Later, eigenlijk pas zeer recent, is daar nog bijgekomen dat wij de koopvaardij beschermen die daar in toenemende mate risico's loopt. Dat doen wij samen met andere landen, in NAVO-verband of in EU-verband. Dat werkt verreweg het beste. Sterker nog: de EU heeft een verdrag met Kenia over de uitlevering van opgepakte piraten die daar berecht kunnen worden. De NAVO heeft dat niet. De EU is dus in dit geval een betere optie ter bescherming van de internationale scheepvaart dan de NAVO. Daarom is het ook dom en onverstandig – ik kom even terug op het interruptiedebat van zonet – om tegen de EU-missie te zijn die in dat gebied in de tweede helft van dit jaar zal plaatsvinden. Met het oog op het debat dat wij daar nog over zullen hebben, kondig ik nu alvast aan dat mijn fractie daar zeer positief tegenover staat, omdat hieruit duidelijk blijkt hoe de EU ook onze eigen belangen kan verdedigen. Wij kunnen dat het beste gezamenlijk doen. Tien EU-schepen kunnen immers veel meer in dat gebied dan een of twee Nederlandse schepen.

Doordat Nederland nu ook rechtstreeks geraakt wordt door de kapingen, is er recent ineens discussie ontstaan over de vraag of je niet Nederlandse mariniers aan boord van de koopvaardijsschepen zou moeten plaatsen. Ik heb daar mijn twijfels bij, maar hoor graag hoe de minister er tegenaan kijkt. Het lijkt mij dat mariniers een stuk effectiever kunnen zijn op het moment dat zij aan boord zitten van Nederlandse fregatten die zijn uitgerust met alerhande apparatuur en geavanceerde wapenning. Ik hoor graag van de minister of het niet riskant is, ook voor Nederlandse mariniers, om aan boord van koopvaardijsschepen te zijn en of dat dit niet ook juist leidt tot een toename van het geweld.

Mijn laatste vraag betreft de gijzeling van de Marathon. Ik dacht dat er duidelijke afspraken zijn over de bescherming waarop schepen aanspraak kunnen maken. Zij kunnen een-op-eenbescherming aanvragen, of zij kunnen meevaren in konvooiën. Is dat in dit geval gebeurd? Heeft de Marathon op die manier bijstand gevraagd? Heeft de Marathon meegevaren in konvooiën of is zij daar op eigen houtje rond gaan varen en is de kaping mogelijk daar een gevolg van? Ik hoor graag van de minister wat meer achtergrond voordat wij kunnen beoordelen wat hier precies aan de hand is.

Van Dam

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. De Marathon is de aanleiding dat wij nu extra met het probleem worden geconfronteerd. Door het nu echter alleen op de Marathon toe te spitsen, wordt het probleem enigszins gebagatelliseerd. Ik wil graag weten wat de heer Van Dam vindt van het feit dat inmiddels vanuit Nederlandse schepen en reders in totaal zo'n 110 aanvragen voor bijstand zijn gedaan en dat dit maar twee keer heeft geleid tot daadwerkelijke beveiliging en hulp. Dat is toch eigenlijk schandalig?

De heer **Van Dam** (PvdA): Voorzitter. Ik heb die cijfers eveneens gezien en hoor graag van de minister ook daarover wat meer achtergrondinformatie. Het gaat daarbij om een-op-eenbegeleiding, waarbij een Nederlands fregat een Nederlands schip begeleidt. De heer Aptroot kent de cijfers net zo goed als ik en weet dat een paar honderd schepen per jaar – ik heb het alleen al over Nederlandse schepen – door de Golf van Aden varen. Het zou ondoenlijk zijn als Nederland elk schip dat daar doorheen vaart een op een gaat begeleiden. Dat kan simpelweg niet. Het punt is natuurlijk of al die schepen een op een begeleiding nodig hadden, of ook in konvooi kunnen varen. Dat is natuurlijk de bescherming die in principe wordt geboden: je vaart in een groep en er is marine ter plaatse om dat konvooi te beschermen. In dit geval vaart de marine onder de vlag van de NAVO, later in het jaar weer onder de vlag van de EU. Dat is de bescherming die wordt geboden. Die is niet waterdicht, dat weten wij en dat wisten wij op het moment dat wij aan deze missie begonnen. Helaas is het gebied zo groot dat je geen waterdichte bescherming kunt bieden. De vraag is alleen of alle schepen die beveiligd willen worden, beveiligd kunnen worden als ze in konvooi kunnen meevaren. Is dit mogelijk een verklaring voor de cijfers die de heer Aptroot heeft gegeven? Wij zullen dan nog moeten bekijken of die werkwijze effectief is en of er niet meer middelen noodzakelijk zijn.

□

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. De Tweede Kamer heeft zeer recent een hoorzitting gehouden rondom dit probleem. Naast juristen sprak ook een aantal veiligheidsdeskundigen, evenals de voorzitter van de vakbond voor opvarenden. Die schetste dat het nu anders is als je vader of moeder naar zee gaat en zeker als hij of zij door de Golf van Aden moet varen. Dit betekent voor het thuisfront heel wat. Het is een onveilige situatie. Wat ons betreft kan en mag dat niet. Daarom steunen wij de inzet van de Nederlandse regering om Nederlandse fregatten in te zetten. Een compliment voor deze minister dat hij het reguliere vaarprogramma van dit fregat heeft afgebroken en heeft gezegd dat de urgentie nu zo groot is dat het in het gebied blijft.

Mijn fractie zal niet ingaan op de concrete opties rondom het al dan niet bevrijden van de Marathon. Wij wensen de regering buitengewoon veel wijsheid bij het maken van die afweging. Wij zullen de minister later beoordelen op de afweging die hij heeft gemaakt. Ik wil wel duidelijkheid over de opties die hem eventueel ter beschikking staan. Laten wij heel nuchter zijn; in het mandaat dat nu voorligt, mag niet overgegaan worden tot bevrijding. Wij hebben daar uitgebreid bij stil gestaan in de artikel 100-procedure. De minister heeft toen

gezegd dat het eventueel een optie zou kunnen zijn om het schip te onttrekken aan het NAVO-vlootverband, zodat alle opties ter beschikking staan die de Nederlandse regering prettig zou vinden. Wij gaan ervan uit dat wij niet te horen krijgen dat wij niets konden doen vanwege het NAVO-mandaat, als wij straks over de afwikkeling van de situatie praten. Die toezegging vraag ik van de minister.

De problematiek ligt breder dan alleen de Marathon. Wij steunen evenals de PvdA-fractie de aanpak in internationaal verband. Het kan niet zo zijn dat elk land op individuele basis zijn schepen gaat beschermen. Het is daarom goed dat er straks een Europese operatie komt, maar het is wel van belang dat er coördinatie plaatsvindt, zodat het voor reders duidelijk is waar zij zich kunnen aanmelden en dat er volgens iets gebeurt met die aanmelding. Daarover zijn eerder vragen gesteld. Ik hoor graag een bevestiging.

Wij vinden dat de reders niet gedreven moeten worden in de handen van de commerciële dienstverleners. Wij verwachten daarom dat onze regering pal staat dat dit niet de uitkomst kan zijn van internationaal overleg. Wij vinden het ook geen oplossing dat mensen moeten betalen voor mariniers. De veiligheid moet gegarandeerd worden.

Over de mariniers zijn al een uitgebreid debat en een aantal interruptiedebatten gevoerd. Mijn fractie is er niet voor om bij elk schip mariniers aan boord te plaatsen. Wij kunnen ons een situatie voorstellen, zoals die zich misschien ook heeft voorgedaan bij het World Food Programme, dat een schip zo kwetsbaar is dat er maatwerk nodig is. Kan de regering zich de situatie voorstellen dat een schip kwetsbaar is en zich aanmeldt, dat men met elkaar tot een assessment komt en dat er dan wellicht in individuele gevallen wordt overgegaan tot de inzet van mariniers? Wij horen graag een reactie of zien graag een voorstel van de regering op dit punt.

Wij hebben ook uitgebreid gesproken over het draaiboek piraterij. De Kamer heeft om een actualisatie gevraagd. Hoe staat het daarmee? Ook vraag ik of de regering ter voorbereiding van het debat op 29 juni een analyse kan geven van de voorstellen die door Duitsland en Rusland zijn gedaan over de berechting.

De heer **Madlener** (PVV): Ik hoorde de heer Haverkamp zeggen dat het niet zo kan zijn dat Nederland zijn eigen schepen gaat beschermen. Vindt hij het geen kerntaak van de regering om Nederlandse schepen te beschermen?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik heb gezegd dat het een taak van de Nederlandse regering is om te zorgen dat het gebied veilig is. Maar dat geldt voor alle schepen in dat gebied, dus op het moment dat wij er toevallig varen als er een Portugees schip wordt aangevallen, ligt er een taak voor de Nederlandse marine om dat Portugees schip te verdedigen. Zo verwachten wij van de Portugezen dat zij ons beschermen. Daarom zijn wij, anders dan de fractie van de heer Madlener, voorstander van een EU-missie. Dan kun je het gebied wel goed beveiligen. Dan kun je het gebied wel goed beveiligen. Wat ik heb aangegeven, ging over de specifieke inzet van mariniers. Er zijn fracties die zeggen: je vaart door het Suezkanaal. Dan stapst daar een peloton mariniers aan boord. Zij varen keurig met u mee en aan het eind stappen zij weer af en gaan zij weer terug met de bus om op het

Haverkamp

volgende schip te stappen. Mijn fractie vindt dat niet de aanpak. Wij moeten gewoon zorgen dat de zee veilig is. Daarvoor zijn afspraken gemaakt. Je kunt je echter voorstellen dat in een concreet geval maatwerk nodig is, als het gaat om een kwetsbaar schip. Dat hebben wij gezien bij het World Food Programme. Daarover heb ik aan de regering gevraagd hoe zij staat tegenover de optie van maatwerk.

De heer **Madlener** (PVV): De huidige bescherming is tekortgeschoten. Dat is ook duidelijk. Vindt u dat het dan nu tijd is om een andere weg in te slaan en om onze eigen schepen te gaan beschermen als die internationale missie tekort blijkt te schieten? Vindt u dat er nu een nieuwe situatie is? Vindt u dat nu Nederlandse koopvaardij schepen in gevaar zijn en vindt u dat de regering nu die schepen moet beschermen met mariniers aan boord? Vindt u dat nu wel of niet?

De heer **Haverkamp** (CDA): Nee, ik heb heel duidelijk aangegeven dat het wat ons betreft verstandig is dat de regering nu ook heeft gekozen om het fregat in het inzetgebied te houden. Vergelijk het eens met de situatie op straat. Wij moeten gewoon zorgen dat de situatie in een wijk veilig is. Het is geen optie met om elke inwoner van een bepaalde wijk een politieagent te laten meelopen om te zorgen dat hij daar veilig is. Nee, de straat moet veilig zijn. De straat maak je veilig met fregatten. Daarom zal dat de inzet moeten zijn. Alleen, je kunt je voorstellen dat er een keer een kwetsbare situatie is. Daarover hebben wij de regering gevraagd om een reactie.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Is het niet een beetje naïef om te menen dat je dat gebied veilig kunt maken, alleen al gezien de oppervlakte?

De heer **Haverkamp** (CDA): Er zijn afspraken gemaakt, maar dat weet u ook, dat is ook bij de hoorzitting duidelijk aangegeven, over de manier van werken. Ik denk dat die afspraken op dit moment afdoende zijn.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Zij zijn niet afdoende, want er worden nog steeds schepen gekaapt. De enige manier om dat op te lossen, is gewoon de mariniers aan boord bewapenen, niet alleen in uitzonderingssituaties, maar gewoon standaard.

De heer **Haverkamp** (CDA): In het interruptiedebat met de heer Madlener heb ik de situatie vergeleken met die op het land. Helaas komt het hier in Den Haag ook voor dat iemand een keer wordt overvallen. Dan is het geen optie om iedereen in Den Haag een eigen politieagent mee te geven om dat te voorkomen. Wij moeten gewoon zorgen dat de stad veilig is. Zo moeten wij ook zorgen dat de zee veilig is. Het is inderdaad een groot gebied. U weet ook dat de inzet is te zorgen dat er een soort snelwegen komen waarbinnen zo veilig mogelijk kan worden gevaren. Daarom is het ook goed dat wij dat samen met andere landen doen, want dit kan Nederland niet alleen. Wij hebben negen fregatten; daarvoor is het gebied inderdaad te groot. Al zouden wij de volledige Nederlandse marine daar inzetten, dan nog kunnen wij het gebied niet beveiligen. Daarom moet inderdaad met de EU en bijvoorbeeld met China en Rusland worden

samengewerkt om te zorgen voor corridors waarbinnen de Nederlandse koopvaardij veilig kan varen.

□

De heer **Irrgang** (SP): Voorzitter. Een structurele oplossing van het piraterijprobleem voor de kust van Somalië zal alleen aan land worden gevonden door middel van een einde aan de eindeloze burgeroorlog in Somalië. Vandaag spreken wij naar aanleiding van de kaping van een Nederlands schip. Vandaag lezen wij ook in de Volkskrant dat Nederlandse reders al bewapende volgboten zouden huren om hun schepen te beschermen.

Ik vraag de minister of hij deze praktijk kent en of dit slechts incidenteel voorkomt, of misschien al een breder gebruik is. Misschien moet ik het ook aan de staatssecretaris vragen.

De SP-fractie heeft veel vragen over de beveiliging van en op koopvaardij schepen. Kan het kabinet bijvoorbeeld aangeven welke bewapening van schepen überhaupt voldoende zou zijn? Deze piraten werken met grof geschut, zoals raketwerpers. Het lijkt ons dat een eenvoudige mitrailleur aan boord dan ook niet maar even een oplossing kan zijn als bescherming. Graag krijg ik daarop een reactie.

Het probleem van bewapening op koopvaardij schepen is natuurlijk ook dat het grote risico in zich heeft van een wapenwedloop tussen de piraten en de beveiliging op de schepen. Want de beveiligingsmaatregelen die tot nu toe zijn genomen – onder stroom zetten, hekken en dergelijke – hebben allemaal niet geholpen. Graag een reactie van de minister. Ziet hij het risico van zo'n wapenwedloop, waarvan Nederlandse schepen het slachtoffer zouden worden?

Kan de minister of het kabinet aangeven of er op dit moment voldoende marine beschikbaar is en of het überhaupt denkbaar is dat er voldoende marineschepen beschikbaar kunnen komen van de internationale gemeenschap? Het gaat hier om een gigantisch gebied. Er zijn routes in de Golf van Aden, maar is het juist dat daarvan ook door heel veel schepen wordt afgeweken, die niet luisteren naar de adviezen die door de verschillende marines worden gegeven om bepaalde routes te volgen? Is het varen in konvooien een mogelijkheid? Er wordt gesproken over de inzet van marineschepen en zelfs over het aan boord nemen van mariniers. Hoeveel belastingcenten gaan deze maatregelen de "hardwerkende Nederlander" kosten?

Behalve de Somalische piraterij speelt ook het grote probleem van de westerse piraterij. Alleen al in 2007 is voor de kust van Somalië illegaal vis gevangen ter waarde van 94 mln. dollar, onder meer door Europese schepen. Dit kustgebied wordt bovendien al jarenlang gebruikt voor het dumpen van nucleair en chemisch afval. De SP wil dat de internationale contactgroep voor piraterij in Somalische wateren actief aanspoort tot optreden, tot onderzoek naar de wantoestanden en tot berechting van de daders. Kan de minister ingaan op de mogelijkheid om ook deze Europese piraten te berechten voor een eventueel internationaal tribunaal voor de berechting van piraten, waarover wordt gesproken?

Tot slot meld ik dat ik mogelijk iets voor het einde van dit debat de zaal zal verlaten. Ik zal ervoor zorgen dat mijn medewerkers de beantwoording goed volgen.

□

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Voorzitter. Nu ook een Nederlands koopvaardijchip is gekaapt in de verschrikkelijk gevaarlijke zee bij Somalië, ondervinden wij aan den lijve het probleem waarmee de internationale gemeenschap al langere tijd in haar maag zit, namelijk dat de piraterij maar niet minder wordt, hoeveel soorten militaire missies er ook op worden afgestuurd. De reactie in de Kamer is een voorspelbare. In de begrijpelijke en ook door mijn fractie gedeelde wens om te proberen deze piraten aan te pakken, roepen sommige fracties in het wilde weg om bewapening van de Nederlandse schepen door de marine. Dat is nogal wat en kan met reden helemaal niet. Een veelheid van juridische, principiële, financiële, personele en praktische bezwaren verzet zich daartegen met klem. Het is ook de vraag welke zogenaamd Nederlandse schepen bewaakt moeten worden. Gaat het om de schepen die toevallig onder Nederlandse vlag varen of om schepen met een Nederlandse lading? Of gaat het juist om schepen die van en naar Nederland varen, wellicht onder de vlag van een heel ander land? Dit is een onuitvoerbaar voorstel dat parlementariërs niet zouden moeten doen. Gelukkig is de Nederlandse regering ook niet van plan dit voorstel uit te voeren. Zij geeft er de voorkeur aan om in internationaal verband op te treden. Die lijn steunt mijn fractie van harte.

Inmiddels zijn sommige reders ertoe overgegaan om dan maar gewapende private beveiligers in volgboten in te huren. Verzekeringsmaatschappijen moedigen dit aan. Mijn fractie plaatst hierbij afkeurende vraagtekens. Het geweldsmonopolie ligt bij de staat, punt uit! Wij kunnen niet Jan en alleman op volle zee in het rond laten schieten. Dat leidt tot escalatie van geweld, meer chaos en, in de termen van de VVD, tot oorlog. De piraten gaan hier gretig op in, getuige hun recente oorlogsverklaring aan alle Amerikanen nu de Amerikaanse marine drie piraten heeft moeten doodschieten. Volgens mij zijn deze praktijken die verzekeringsmaatschappijen nu financieren juridisch onmogelijk, maar ik hoor hierover graag de opvatting van de minister.

Wat kunnen wij wél doen? Volgens mij heeft minister Clinton met haar voorstellen de spijker op zijn kop geslagen. In plaats van de individuele antipiratenmissies en het optreden van elk landje of bondgenootschap apart moet de internationale gemeenschap volgens haar eensgezind optreden. Er moet serieus werk worden gemaakt van de actieve internationale vervolging en berechting van piraten, ook van de piraten die nu het Nederlandse schip hebben buitgemaakt. Het mandaat van de NAVO-missie schiet hier tekort. In het debat dat wij eerder vandaag voerden over de Razeb sprak de staatssecretaris zijn steun al uit voor een internationaal tribunaal. GroenLinks steunt dat ook. Hiervan moet zo snel mogelijk werk worden gemaakt. Hoe gaat de regering dit bewerkstelligen?

Wij moeten ook de oorzaken van de piraterij aanpakken, zei Hillary Clinton. De piraten zijn zware criminelen, maar hun criminaliteit is wel een symptoom van de aanhoudende conflicten, straffeloosheid en alle ellende die daarmee gepaard gaat op het vasteland van Somalië. Er heeft recent een donorconferentie voor Somalië plaatsgevonden. De internationale gemeenschap trekt 200 mln. uit om de veiligheid in Somalië te verbeteren. Daaraan, en aan de prestaties die de nieuwe Somalische

regering, moeten harde eisen gesteld worden. Somalië moet zelf actief achter piraten aan, zelf actief vervolgen en berechten, zelf het veiligheidsapparaat ontdoen van de notoire mensenrechtenschenders en krijgsheren die belang hebben bij de straffeloosheid en die dik verdienen aan de piraterij. Wat is de inzet van de Nederlandse regering hierbij? Hoe wordt ook de Somalische regering op dit punt bij de les gehouden?

De heer **Aptroot** (VVD): Mevrouw Peters stelt dat de Somalische regering dit allemaal zou moeten doen, maar wij weten dat dat niet gebeurt. Er is daar helemaal geen goed functionerende overheid of regering. Welke maatregelen steunt mevrouw Peters, behalve wat betreft het berechten, als het gaat om het beschermen van de Nederlandse koopvaardij schepen en de schepen in NATO- en EU-verband?

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Wij steunen internationale missies, al is de NAVO-missie gebrekkig, want er is onvoldoende goed geregeld hoe je moet omgaan met vervolging, detentie en berechting van gevangenen. Wij staan de VVD-oplossing niet voor. Wij zijn voor berechting in de regio. Daarnaast moet je de oorzaken van piraterij aanpakken. Als Nederland als onderdeel van de internationale gemeenschap de veiligheidsapparatuur van de Somalische regering spekt, dan moeten daar eisen aan worden gesteld. De apparatuur moet worden ingezet tegen de piraten. Krijgsheren die de rechtsgang bemoeilijken en steekpenningen van piraten aannemen en op die manier de piraterij laten voortbestaan, moeten worden aangepakt. Zij mogen niet profiteren van internationale steun. Kortom, vetting van de steun die die kant opgaat.

De heer **Aptroot** (VVD): Denkt mevrouw Peters dat dit de komende weken en maanden of de komende twee, drie jaar echt een oplossing biedt voor de Nederlandse koopvaardijvloot?

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Het is de vraag of heel snelle oplossingen mogelijk zijn, want wij hebben slechts schaarse middelen tot onze beschikking. Het is de vraag of je daarmee dat effect kunt sorteren. Het is voorts zeer de vraag of wij voldoende mariniers en überhaupt juridische mogelijkheden hebben om ieder schip met een Nederlandse vlag of een Nederlandse lading te bewaken. Ik geloof meer in het aanpakken van de grondoorzaak, zodat de piraten uit zee verdwijnen.

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Wat moet je doen om de minister van Defensie in vak K te krijgen, samen met de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat? Kennelijk een Nederlands schip kapen! Op deze keuze is nog wel wat af te dingen, omdat de minister van Justitie een belangrijke rol speelt bij de berechting van de piraten en omdat de minister van Buitenlandse Zaken een rol speelt bij de internationale samenwerking bij de bestrijding van piraterij en bij de verbetering van de situatie in Somalië zelf.

Dat brengt mij bij mijn eerste praktische punt. Hierbij zijn allerlei ministeries betrokken, maar ook bij reders leeft de vraag of een bepaald ministerie de leiding heeft, zodat wij snel antwoord kunnen krijgen op de vragen die

Van der Staaij

bij ons leven en zodat wij niet van het kastje naar de muur worden gestuurd. Is er dus een ministerie dat hierbij de leiding heeft?

Is er sprake van iets nieuws? In ieder geval valt het niet mee, eerder tegen, als wij kijken naar de ontwikkeling van de piraterij. Deze lijkt eerder toe te nemen. Het komt ook dichterbij als het een Nederlands schip betreft. De kernvraag blijft, ook in dit debat, of wij alles op alles zetten om te voorkomen dat zeepiraten straffeloos verder kunnen gaan met hun activiteiten of dat wij nog meer kunnen doen om kapingen te voorkomen en te bestrijden. De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders heeft kritiek op de afwikkeling van bijstandsverzoeken door het NAVO-commandocentrum. De vereniging pleit voor een loket voor alleen de Nederlandse reders, ondergebracht bij bijvoorbeeld de Nederlandse kustwacht. Graag een reactie op die suggestie. Er zijn eerder vandaag ook andere suggesties naar voren gebracht, onder andere over gewapende bescherming van mariniers op de Nederlandse schepen. Mijn eerste reflex is dat dit geen normale structurele maatregel zou moeten zijn. Ik val collega Haverkamp wat dat betreft bij. In de discussie of je politieagenten op de bussen in bijvoorbeeld Gouda wilt hebben als zich daar problemen voordoen, heb ik aangegeven dat dit niet is wat wij willen. Wij willen die omgeving veiliger maken. Wij willen degenen die vervoer hebben ook aanspreken op hun verantwoordelijkheid. Dat neemt niet weg, zolang daar geen structureel veiliger situatie is, dat ook bij mij de vraag leeft of dit als tijdelijke overbruggingsmaatregel niet mogelijk is. Collega Voordewind gaf aan dat andere landen dat kennelijk wel doen. Graag een nadere reactie op die suggestie.

Ook kwam mij de suggestie van geluidskanonnen nog ter ore: geluidsexplosies die zo heftig zijn dat ze kapers kunnen afschrikken. Ik ga daar nu niet op in, maar dit brengt mij weer terug bij mijn beginvraag. Kennelijk roept de vraag wat wij ter voorkoming en bestrijding kunnen doen de nodige creativiteit op. Kan er voor dit soort suggesties die behalve technische ook financiële en juridische vragen kunnen oproepen, een loket komen opdat er snel uitsluitel komt? Met de groene zeep van Michiel de Ruyter – zelfs deze suggestie kwam ik tegen – zijn in het verleden naar het schijnt goede effecten geboekt. Ik vraag te betwijfelen of dit in de huidige tijd nog opgaat.

De **voorzitter**: Geluidskanonnen op zee doen mij denken aan een soort zeewaardige ganzenjacht.

Minister **Van Middelkoop**: Voorzitter. Laat er geen enkel misverstand over bestaan: de ontwikkelingen in de Golf van Aden baren de regering in toenemende mate zorg. Het ligt dan ook voor de hand dat wij hierover regelmatig met elkaar debatteren. Zoals de heer Van Dam en anderen aan hun collega's hebben uitgelegd, hebben wij hierover al vaker gesproken. De Zeven Provinciën is niet het eerste fregat dat vaart in de Golf van Aden. Vorig jaar hebben wij twee voortreffelijke operaties gehad in het kader van de escortering van World Food Programme-schepen. Ik denk dat in het debat hierover – ik kijk even naar de heer Van Dam – de minister van Defensie de opmerking heeft gemaakt dat het aanhouden van piraten een wat theoretische kwestie was. Met de wijsheid van

nu bleek dat ook het geval te zijn. De heer Van Dam heeft mij echter nooit horen zeggen dat het theorie blijft in het geval van koopvaardijsschepen. Dat is de kern van het huidige debat.

Als ik het goed zie, doen zich drie vragen voor. Ten eerste zijn er vragen gesteld over de Marathon. Ten tweede is gevraagd naar de lopende missie. Tegen de heer Madlener zeg ik dat de EU er eerder was dan de NAVO. Ten derde zijn er vragen gesteld over de mogelijkheid van extra beveiliging door middel van mariniers op schepen en dergelijke. Ik voeg hier nog aan toe – de heer Van der Staaij wees hier terecht op – dat er enkele vragen zijn gesteld die op het terrein van de minister van Justitie liggen. Ik waag mij er niet aan om deze te beantwoorden. Dat is immers mijn bevoegdheid niet. De Kamer heeft om haar moverende redenen de minister van Justitie niet uitgenodigd. Ik zal geen vragen beantwoorden over berechting van piraten et cetera. Dit geldt ook voor vragen over particuliere beveiliging. Dit is niet iets wat onder de bevoegdheid van de minister van Defensie valt.

Ik begin bij de Marathon. Op donderdag 7 mei is het vrachtschip Marathon met acht Oekraïense opvarenden in de Golf van Aden gekaapt door piraten. Het schip behoort toe aan een Nederlandse reder, is formeel eigendom van een Antilliaanse firma en is op de Nederlandse Antillen geregistreerd. De reder had het schip volgens de gangbare procedure aangemeld bij het Maritime Security Centre - Horn of Africa. Het schip had toestemming gekregen om mee te varen in een zogenaamde groep transit, waarbij een groep schepen geëscorteerd wordt op de gevaarlijkste trajecten van de vaartroute, op de gevaarlijkste tijdstippen van de dag. Het probleem ontstond toen het schip zich niet volledig hield aan de adviezen omtrent het meevaren in groep transit. De heren Voordewind en Van Dam vroegen hiernaar. Ik kan hun vraag aldus beantwoorden. Het schip is zelfstandig begonnen aan de doorvaart zonder te wachten op de juiste groep transit. Op het moment van de aanval op de Marathon was het dichtstbijzijnde marineschip 75 km verwijderd. Weliswaar is nog een helikopter van een Italiaans fregat naar de Marathon gevlogen, maar deze constateerde dat het schip al was gekaapt.

Het gekaapte schip ligt momenteel in de nabijheid van de Somalische haven Eyl, een echt kapersnest, om het wat archaisch te zeggen. De Nederlandse regering stelt alles in het werk om de kaping van het schip Marathon zonder geweld te beëindigen met het oog op de veiligheid van de bemanning. De regering onderhoudt intensief contact met de autoriteiten van de Oekraïne, van de Nederlandse Antillen en met de NAVO over de vervolgstappen. Daarbij is niet alleen het OM betrokken, maar ook de ministeries van Justitie, van Defensie, van Verkeer en Waterstaat en van Buitenlandse Zaken. Natuurlijk is er ook contact met de reder.

De heer **Van Dam** (PvdA): Dit maakt de situatie voor de bemanning niet minder ernstig, maar het is toch goed om de geschiedschrijving enigszins te kennen. Als ik de minister goed begrijp, heeft het schip de kaping deels aan zichzelf te wijten. Kan ik de woorden van de minister zo interpreteren dat de kans op kaping aanzienlijk kleiner zou zijn geweest als het schip zich wel aan de afspraken had gehouden?

Van Middelkoop

Minister **Van Middelkoop**: Als de formulering “de kans op kaping” wordt gebruikt, is het antwoord “ja”. De groep transit is een vrij effectieve maatregel. Dat laat onverlet dat de kapitein geheel vrij is om op eigen houtje te gaan varen. Ik neem aan dat dit na een risico-inschatting gebeurt. Het is echter zo gegaan als ik zojuist in het feitenrelaas heb aangegeven. Ik blijf liever uit de buurt van termen in de zin van verwijten en eigen schuld. De feiten spreken voldoende voor zichzelf.

De heer **Van Dam** (PvdA): Wij weten dat de groep transit niet 100% waterdicht is, maar de kans op kaping was echt aanzienlijk kleiner geweest als men zich gewoon aan de afspraken had gehouden en in de groep was meegevaren.

Minister **Van Middelkoop**: Dan ga ik akkoord met uw terminologie dat de kans kleiner wordt.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Ik heb begrepen dat het schip te langzaam was voor het konvooi, omdat het slechts tien knopen kon varen. Daarom zou het zijn achtergebleven.

Minister **Van Middelkoop**: Ik blijf helemaal buiten verwijten, want voor de zaak doet dat er niet zo veel toe of en het doet er ook niet zo veel aan af. Het schip is in de Golf van Aden op eigen houtje gaan varen. Je loopt dan een grotere kans op kaping – om nog maar een keer deze term te gebruiken – dan wanneer je aan de groep transit meedoet. Dat zijn de feiten. Er is geen 100%-garantie dat je geen risico loopt bij het meevaren in een groep transit en er is ook geen 100% kans dat je wordt gekaapt wanneer je op eigen houtje vaart.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Nu word ik helemaal in verwarring gebracht. Ik wil mijn informatie checken bij de minister en het gaat mij daarbij niet om verwijten, maar om feiten. De feiten zijn dat dit schip wel degelijk met het konvooi is meegevaren, maar dat het schip te langzaam was voor het konvooi, waardoor het is achtergebleven. Het schip heeft dus wel degelijk deel uitgemaakt van het konvooi. Heel langzame schepen blijven alleen achter, omdat men niet kan wachten op heel langzame schepen. Zo is het volgens mij gegaan.

Minister **Van Middelkoop**: Ik weerspreek dat. Laten wij alleen een debat over de feiten hebben. Het is niet zo dat het schip is gaan meevaren, zich heeft aangemeld en is achtergebleven, omdat het te langzaam zou zijn. Het schip heeft een eigen initiatief genomen en is los van de groep transit, waarbij het wel eerst was aangemeld, gaan varen. Dat zijn de feiten.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Poppe, die de heer Irrgang vervangt.

De heer **Poppe** (SP): Het schip heeft zelf besloten om te gaan varen. Is dat een besluit van de kapitein geweest of een opdracht van de rederij? De kapitein moet namelijk opdrachten van de rederij uitvoeren, omdat hij daaraan ondergeschikt is.

Minister **Van Middelkoop**: Dat weet ik niet en dat is voor mij ook niet relevant, want daar gaat een minister van Defensie niet over. Het is een particulier besluit

geweest en of de rederij of de kapitein dit besluit heeft genomen, maakt voor de gevolgen geen verschil.

De heer **Poppe** (SP): Daar heeft de minister natuurlijk gelijk in. Als het een opdracht van de rederij betreft, kunnen wij vaststellen dat een rederij haar zeelieden opdracht geeft om zich in gevaarlijke omstandigheden te begeven. Dat is toch iets anders dan wanneer de kapitein zelf het besluit heeft genomen.

Minister **Van Middelkoop**: De heer Poppe poneert iets, maar ik voel niet de neiging, hem tegen te spreken.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik wil dit even los zien van het schip Marathon. Het varen in konvooi beperkt natuurlijk de risico's, waardoor het soms een oplossing is. Sommige schepen kunnen gewoon niet meekomen in een konvooi, omdat ze te langzaam zijn. Daardoor zijn ze onbeveiligd.

Minister **Van Middelkoop**: Zoals ik in het begin heb aangekondigd, kom ik nu bij een algemener gedeelte over de groep transit. Ik zal dit soort vragen daarbij betrekken. De Kamer zal begrijpen dat er op dit moment niet meer valt te melden en dat er uiteraard de mogelijkheid is om achteraf te controleren.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik had een vraag gesteld over de specifieke situatie rondom de Marathon omdat in het kader van de artikel 100-procedure is besproken dat het NAVO-mandaat niet voorziet in bevrijding van dit schip. De minister van Defensie heeft toen samen met de minister van Justitie aangegeven dat er altijd de optie is dat wij ons schip onttrekken aan het NAVO-mandaat zodat wij een zelfstandige afwikkeling kunnen maken. Ik ga ervan uit dat die optie nog steeds op tafel ligt.

Minister **Van Middelkoop**: Dat is juridisch zeker het geval. Ik kan op dit moment niet zeggen of die optie wordt toegepast, los van de vraag of dit een vraag is die exclusief door de minister van Defensie moet worden beantwoord. Dat is niet zo, dat weet de heer Haverkamp.

Nog een laatste opmerking over de Marathon. De Hr. Ms. De Zeven Provinciën, varende onder NAVO-vlag, houdt zich beschikbaar. Ondertussen voert De Zeven Provinciën taken uit binnen de operatie Allied Protector. In verband met een zorgvuldige afwikkeling van de zaak kunnen er op dit moment geen nadere mededelingen worden gedaan, zoals ik al een paar keer eerder heb opgemerkt.

Dan kom ik bij het systeem van de groep transits. Dat is in de Golf van Aden al met al effectief gebleken voor het overgrote deel van het scheepvaartverkeer. De kaping van de Marathon in de Golf van Aden laat zien – en dat heeft de heer Van Dam in dezelfde bewoordingen gezegd – dat een waterdichte beveiliging van een corridor van 1100 km lengte helaas niet mogelijk is. Wij hebben het dan over een gebied met ongeveer 20.000 à 30.000 scheepvaartbewegingen per jaar. Eerder is gememoreerd in deze Kamer – en ook nu hebben de heer Irrgang en mevrouw Peters erop gewezen – dat een duurzame oplossing voor het piraterijprobleem niet op zee ligt maar aan land. Dat is geen gratuite opmerking. Ik doe er nu even niets mee, maar daar ligt wel de oplossing. Zolang Somalische piraten ongestraft vanaf het vasteland de Golf van Aden en het Somalisch bassin

Van Middelkoop

onveilig maken, zal met de beschikbare marine-capaciteiten getracht worden een zo goed mogelijke beveiliging te bieden aan het internationale scheepvaartverkeer. De afgelopen twee maanden hebben aange- toond dat er een stijging is van het aantal aanvallen door Somalische piraten. Ook hebben de piraten hun operatiegebied gedeeltelijk verlegd naar de Indische Oceaan. Dat is een zorgelijke ontwikkeling. Daarbij vallen zij koopvaardij schepen aan op steeds grotere afstanden van de kust, inmiddels soms zelfs tot bijna 1500 km. Dat is de reden waarom de Nederlandse regering heeft besloten de missie van het fregat De Zeven Provinciën als onderdeel van de operatie Allied Protector te verlengen. Ik dank de heer Haverkamp voor zijn instemming daarmee. De Kamer is daarover bij brief van 29 april geïnformeerd.

Ik wil nog iets zeggen over de praktijk die de NAVO en de Europese Unie hebben ontwikkeld met de reders en de kapiteins. Vooropstaat dat de reders en de kapiteins van koopvaardij schepen zich aanmelden volgens de procedures van het Maritime Security Centre Horn Of Africa in Northwood in het Verenigd Koninkrijk en dat zij de verstrekte adviezen ook daadwerkelijk dienen op te volgen. In reactie op het verzoek van een reder wordt door het centre eerst gekeken of het koopvaardij schip kan aansluiten bij een groep transit door de Golf van Aden. Indien dat niet mogelijk is en de kwetsbaarheid van het koopvaardij schip groot is, kan de Europese Unie of de NAVO besluiten een fregat aan te wijzen om het schip te escorteren. Hierbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheden van begeleiding door fregatten van derde landen. Niet alleen de NAVO en de Europese Unie zijn daar present, maar ook China, Rusland, Japan, India en Zuid-Korea. Met die landen is in ieder geval een vorm van afstemming bereikt. Indien bescherming door een groep transit of individuele begeleiding niet mogelijk is, wordt de reder geadviseerd zijn vaarplan aan te passen in tijd en plaats. Dit betekent bijvoorbeeld wachten op een geschikte groep transit voor zijn schip of het aanpassen van zijn route om Kaap de Goede Hoop.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Kan die kwetsbaarheid er ook uit bestaan dat het schip te langzaam vaart?

Minister **Van Middelkoop**: Dat denk ik wel, maar dat betekent niet een op een dat je dan een fregat meekrijgt. Mevrouw Verdonk kent ook de bescheiden capaciteit die wij in dat enorme gebied hebben. Ik heb nog een tweede mogelijkheid genoemd, namelijk dat je op een volgende groep transit wacht. In tweede termijn zal ik aangeven wat moet gebeuren met een schip dat veel te langzaam vaart. Je kunt natuurlijk altijd zeggen dat zo'n schip om moet varen of uit dat gebied moet blijven. Dat vind ik nog altijd een zeer serieuze optie. Geen enkele zelfstandige ondernemer is verplicht om dat gebied te benutten. Het zijn risico's die je primair neemt als zelfstandig ondernemer. Natuurlijk volstaan wij daar niet mee. Daarom voeren wij dit debat en leveren wij fregatten. Maar er zijn reders die zelf het besluit hebben genomen niet de risico's te nemen. Die zijn gewoon omgevaren rond Kaap de Goede Hoop of varen wellicht helemaal niet meer in dat gebied. Is dat een wenselijke situatie? In het geheel niet, maar wij hebben nu juist met de NAVO en de EU en andere landen al die schepen daar om in elk geval een begin van beveiliging te garanderen.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Dat vind ik wel heel gemakkelijk. Leg het maar weer bij de ondernemers neer. Dan gaan zij maar via Kaap de Goede Hoop. Dat is natuurlijk te gek voor woorden. De Nederlandse Staat moet zorgen voor de veiligheid van de mensen aan boord van Nederlandse schepen. De minister heeft net gezegd dat een waterdichte beveiliging niet mogelijk is, maar volgens mij is dat wel mogelijk. Dat kan door gewapende mariniers aan boord.

Minister **Van Middelkoop**: Dat komt in mijn derde blokje. Mevrouw Verdonk was niet de enige die daar vragen over heeft gesteld.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik ben nu enigszins verward. De minister heeft gezegd dat hij in tweede termijn ingaat op de kwetsbare schepen. Ik heb gevraagd of het een optie is om mariniers aan boord van kwetsbare schepen te plaatsen. Gaat u daarop in tijdens het blokje dat nu komt?

Minister **Van Middelkoop**: Ja.

De heer **Madlener** (PVV): Ik ben geschokt door uw uitspraak dat ze maar moeten omvaren. Het zijn Nederlandse schepen. Stel dat mensen een groot risico lopen om beroofd te worden in de metro. Zegt u dan ook dat ze maar met de auto moeten gaan of dat ze moeten verhuizen uit die onveilige buurt? U bent natuurlijk wel verantwoordelijk voor de veiligheid van Nederlandse schepen. Het lijkt nu wel of u helemaal nergens meer verantwoordelijk voor bent. Nederland doet mee aan allerlei missies in het buitenland. Wij moeten Afghaanse burgers beschermen, maar Nederlandse schepen worden in de steek gelaten.

De **voorzitter**: Uw vraag is helder.

Minister **Van Middelkoop**: De Nederlandse marine is al anderhalf jaar present in dat gebied. Eerst waren er twee schepen voor het World Food Programme en nu zijn wij er met De Zeven Provinciën. Na de zomer zullen wij zelfs voor een zekere periode het commando voeren van een EU-missie. Daarover komt nog een debat met de Kamer. Zeg nu dus niet tegen de minister van Defensie van het Koninkrijk der Nederlanden dat wij onvoldoende doen aan de veiligheid op zee. Wij doen met een aantal andere landen alles wat wij kunnen met de beschikbare capaciteit in dat enorme gebied. Ik dank mevrouw Verdonk voor haar geografische bijdrage. Wij weten allemaal dat er desondanks nog altijd risico's zijn. Wij kunnen geen 100% garantie afgeven. Dat weten de reders en de kapiteins. Dan kan het een rationele beslissing zijn om het gebied te vermijden. Die beslissing wordt soms ook genomen. Ik zal niet tegen een reder zeggen dat een schip moet omvaren. Ik begrijp best dat het voor een vrije ondernemer economisch gezien een lastige beslissing is. Wij doen er alles aan om de scheepvaart daar te beveiligen, maar wij kunnen geen 100% garantie geven. Het lijkt mij fair om dat zo te formuleren. Dan weten de reder en de kapitein wat de resterende verantwoordelijkheden zijn.

De heer **Madlener** (PVV): Of u er alles aan doet, zullen wij zo horen. Bent u bereid om mariniers in te zetten?

Van Middelkoop

Eén fregat in zo'n enorm gebied heeft natuurlijk weinig zin.

De heer **Aptroot** (VVD): Is het de inzet van deze regering om veiligheid voorop te stellen en dan, zoals wij voorstellen, de inzet te verhogen? Of zegt u dat die inzet er nu eenmaal is en dat die schepen maar moeten omvaren? Dat begrijp ik uit uw woorden. Er waren 110 verzoeken om beveiliging en er is in twee gevallen daadwerkelijk hulp geboden. Dan kunt u toch niet zeggen dat onze inzet effectief is, hoe goed bedoeld ook.

Minister **Van Middelkoop**: Wij hebben hier al eerder een debat over gevoerd en toen heb ik de steun van de VVD-fractie gekregen. Wij hebben een risico-inschatting gemaakt en besproken wat de effectiviteit van de operatie kan zijn. De inzet van de Nederlandse regering is internationaal gezien groot. Dat heb ik zo-even al gezegd. Ik heb indertijd de warme steun gekregen van de VVD-fractie, maar ik word nu geconfronteerd met een nieuwe, aanvullende wens. Ik neem aan dat die intern goed is afgestemd. De Nederlandse regering is altijd bereid om na te denken over wat zij meer zou kunnen doen. Ik wil echter ook eens kijken wat anderen kunnen doen. Gelukkig gebeurt dat ook. Ik ben blij dat de Europese Unie en de NAVO zich in een vrij rap tempo hebben ingezet in dat gebied. Ik ben altijd bereid om na te denken over meer inzet, maar ik kan nu geen uitspraken doen over wat dat eventueel kan betekenen. Er wordt namelijk vrij veel gevraagd van de Nederlandse marine. Vanmorgen had ik nog een debat over Frontex, een organisatie die verantwoordelijk is voor de beveiliging van het Middellandse Zeegebied, bijvoorbeeld tegen mensen die uit Afrika naar Europa willen komen. Ook dan wordt er weer een beroep gedaan op Nederlandse fregatten. Het houdt gewoon een keer op, dus ik moet voorzichtig zijn. Maar onze inzet mag duidelijk zijn: wij proberen zo veel mogelijk te doen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben blij dat de minister bereid is om na te denken. Als hij dat niet wil, zou hij ook geen minister zijn. Wij verwachten echter meer. Er moeten maatregelen worden genomen. Daarom ook heb ik dit spoeddebat aangevraagd. Ik hoop dat de minister meer wil doen dan nadenken. Anders zouden we kunnen zeggen: we leveren onze inbreng en vervolgens wachten we een tijdje op acties van de regering. Dat is voor ons echter niet acceptabel. Aan het einde van dit debat moeten wij met elkaar hebben vastgesteld wat nodig is om de Nederlandse koopvaardijvloot te beschermen.

Minister **Van Middelkoop**: Voorzitter. Er worden al anderhalf jaar maatregelen genomen. De heer Aptroot moet niet doen alsof wij nu het eerste debat voeren over piraterij.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): De minister zei dat group transit voor het overgrote deel van de schepen succesvol is. Voor een kleine minderheid kennelijk niet. Hoeveel schepen die meevaren met de group transit zijn toch gekaapt?

Minister **Van Middelkoop**: Ik weet niet of wij dat cijfer hebben, maar indien mogelijk zal ik dat graag vertellen in tweede termijn.

De heer **Poppe** (SP): Goed zeemanschap is safety first voor schip en bemanning. De kapitein en de eerste stuurman dragen de eerste verantwoordelijkheid. Bij een tyfoondreiging moet worden besloten of er wordt gewacht om omgevaren om het drukgebied heen. Er is ook hier sprake van een gevaarlijk drukgebied, hopelijk net zo tijdelijk als een tyfoon. De regering heeft te kennen gegeven dat zij zo veel mogelijk doet voor de veiligheid van schepen en bemanning, maar dat zij niet alles kan doen. Hoe reageren de rederijen op de houding van de regering? Wachten of omvaren? Of gaan de rederijen voor het economisch belang en niet voor de belangen van bemanning en schip?

Minister **Van Middelkoop**: Ik heb hier geen antwoord op, want dit valt niet onder mijn bevoegdheid. Ik erken de relevantie van de vraag, maar het antwoord laat ik graag aan de staatssecretaris over.

Voorzitter. Ik begrijp heel goed dat sommigen pleiten voor het inzetten van mariniers. De gekozen oplossingsrichting in de vorm van group transit is echter de allereerste keuze. Gegeven de omstandigheden is die oplossing redelijk effectief en ook daarom kom ik niet snel toe aan een geheel andere oplossing. Bovendien zijn er enkele argumenten op grond waarvan ik zeer terughoudend ben om naast de group transit die optie te kiezen. Er zijn zekere nadelen aan verbonden. Zo is bij afwezigheid van een fregat – daar heb je het over bij mariniers of andere militairen op een schip – de waarschuwingstijd minimaal. Een fregat beschikt over een enorme inlichtingencapaciteit om te waarschuwen, maar individuele militairen niet. Er ontbreekt dan een gelaagde verdediging. Daarom zal een beveiligingsteam aan boord moeten beschikken over robuuste geweldsinstructies. En dat vergroot weer de kans op escalatie van geweldgebruik. Verder kan een team tijdens een piraterijactie niet terugvallen op steun van het fregat, waardoor de risico's voor de mariniers ook weer groter zijn.

Een andere afweging betreft de logistieke uitdaging. De beveiligingsdienst moet worden ingevlogen op zee of in een haven om aan boord te kunnen gaan van een koopvaardijship. Aan het einde van de transit moeten de militairen weer van boord. Het vervoer en opslag van wapens en munitie bij civiel transport is buitengewoon ingewikkeld. Ik beseft het belang van een goede beveiliging van koopvaardijships en zeg toe de inzet van militaire beveiligingsteams te onderzoeken, ook in internationaal verband. Vooralsnog hebben vertegenwoordigers van de internationale civiele scheepvaart op een bijeenkomst van de Contact Group on Piracy in Londen zeer terughoudend gereageerd op de optie van inzet van bewapend personeel. En dan heb ik nog niet eens gewezen op de verantwoordelijkheid van de kapitein en de reder. Zij moeten het nog maar willen ook. Maar ik ben echt nog niet uitgedacht. De heer Haverkamp heeft erover gesproken, evenals de heren Voordewind en Van Dam en anderen, maar ik beloof dat ik een brief zal opstellen. Ik hoop erin te slagen dat zo tijdig te doen dat wij die wellicht kunnen meenemen bij het AO dat nog zal volgen, maar ik moet hierover voorzichtig zijn. Ik moet echt even de tijd hebben om dat verantwoord te doen. Ik draag ook de verantwoordelijkheid voor de mariniers die mogelijkterwijs in een gevaarlijke situatie terechtkomen dan de heer Haverkamp en ik op dit moment wenselijk achten.

Van Middelkoop

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Ik vraag de minister om ook het Belgische kabinetsbesluit om mariniers op de schepen te zetten daarbij te betrekken. De Zwitsers hebben daartoe besloten en de Fransen overwegen dat. Wellicht levert navraag bij deze landen nog extra informatie op.

Minister **Van Middelkoop**: Ik heb dat inbegrepen in mijn opmerking dat ik het internationaal wil aanpakken. Nogmaals, wij staan hier in de Nederlandse Tweede Kamer, maar zijn wel bezig met internationale operaties. Ik ga niets doen op eigen houtje. Dat doe je in NAVO-verband en in EU-verband. Het operationele hoofdkwartier heeft hierover ook nog iets te vinden.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik hoor de minister zeggen dat het moeilijk is en dat hij nog dingen moet uitzoeken, want er zitten wat haken en ogen aan. Maar hoor ik hem zeggen dat het in principe mogelijk is om bewapende mariniers mee te sturen, waartoe andere landen inmiddels ook hebben besloten?

Minister **Van Middelkoop**: De heer Aptroot heeft mij geen enkele zin horen gebruiken die lijkt op een conclusie. Daarmee moet hij ook niet het gebouw willen verlaten. Ik zal erover nadenken. Dat zou ik niet doen als ik het een idiote optie zou vinden, maar ik loop niet vooruit op welke conclusie dan ook. Ik heb een paar pro's en contra's genoemd, vooral contra's, en dat is het voor dit moment.

De heer **Aptroot** (VVD): Zijn er hindernissen die niet genomen kunnen worden? Zijn er internationaal gerechtelijk juridische belemmeringen? Ik denk het niet, want andere landen doen het. Het kan zijn dat het niet makkelijk is. Maar wij zijn ervoor om moeilijke problemen op te lossen. Mijn concrete vraag is: zijn er belemmeringen die je niet kunt wegnemen?

Minister **Van Middelkoop**: Dit is nu het type vraag dat wij in die brief zullen beantwoorden. Ik ga hier niet improviseren. Dat is onverantwoord en zo ga ik niet om met militairen. Ik moet een risicoafweging maken en moet het internationaal afstemmen. Ik begrijp de vragen van de heer Aptroot en waardeer en deel zijn zorgen. Wij hebben echter de afgelopen anderhalf jaar goed geopereerd en ik wil graag goed blijven opereren. Dat betekent een zorgvuldige risicoafweging, wat overigens een van de onderdelen is van het zogenaamde toetsingskader.

De heer **Madlener** (PVV): Als andere landen wel mariniers aan boord zetten en Nederland niet, is het dan niet waarschijnlijk dat piraten op een gegeven moment bedenken dat Nederlandse schepen veel makkelijker te kapen zijn? Zijn zij dan niet sneller geneigd om Nederlandse schepen aan te vallen? Is de minister het met mij eens dat dit het geval kan zijn?

Minister **Van Middelkoop**: Ik kan mij hier vanaf maken door te stellen dat ik geen alsvragen beantwoord. Maar hierin zit wel een element van relevantie. Dat is ook de reden dat ik hier geen internationale antwoorden geef. Ik moet dit echt internationaal afstemmen. De Zeven Provinciën is onderdeel van de NAVO-missie. De De Ruyter gaat leiding geven in EU-vlootverband. Het wordt

een rommeltje als elk land op eigen houtje varianten van beveiliging invoert. Ik vind het geweldig belangrijk dat extra maatregelen internationaal worden afgestemd.

De heer **Madlener** (PVV): Dit is zeer relevant. Ik wil er dan ook een helder antwoord van de minister op hebben: lopen Nederlandse schepen meer gevaar als andere landen wel mariniers aan boord zetten en Nederland dat nalaat? Ik wil een helder antwoord want het gaat om mensenlevens.

Minister **Van Middelkoop**: Ik heb toegezegd dat ik hierover nadenk en dat ik een brief aan de Kamer zal sturen. De heer Madlener moet niet van mij vragen om overnacht onverantwoorde antwoorden te geven. Dat doe ik niet.

De heer **Madlener** (PVV): Wanneer krijgen wij die brief?

De **voorzitter**: Daarop heeft de minister al antwoord gegeven: zo mogelijk voor het AO.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Daar staat weer een minister van Defensie voor de zoveelste keer te hakkelen, op zijn papier te kijken en geen adequate antwoorden te geven. "Er kunnen geen mariniers op schepen zitten want dan moet er een robuuste geweldsinstructie gemaakt worden." Nou en? Waarom is die er nog niet? "Opslag van wapens op een koopvaardijchip is een probleem." Waarom? Je kunt overal wapens opslaan, ook op een koopvaardijchip! Dan moet je dat gewoon goed regelen. Waar een wil is, is een weg. En wat zegt de minister tot slot? "Ik ga erover nadenken." Waarom gaat de minister er nu pas over nadenken?

Minister **Van Middelkoop**: Ik zal al die vragen, voor zover relevant, beantwoorden in de toegezegde brief. Ik sta hier niet in mijn eentje. De NAVO en de EU zijn de laatste jaren heel snel gestart met dit soort missies. Het is voor de EU sowieso de eerste maritieme missie. Dit type nieuwe vragen die heel snel zijn opgekomen, zullen wij beantwoorden in EU- en NAVO-verband en wij zullen dit snel doen.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Er is sprake van een verdubbeling van het aantal piratenovervallen in het afgelopen jaar en de minister gaat nu pas nadenken. Volgens mij is het heel simpel. Als je een Nederlands schip aanvalt, val je Nederlands grondgebied aan. Dit betekent dat wij terugvechten. Ik weet niet of de minister mij hoort?

Minister **Van Middelkoop**: Ja zeker.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Ik kijk mensen graag in de ogen, ook de minister. Wij moeten dan toch terugvechten, er is dan toch sprake van staat van oorlog? Daar zijn geweldsinstructies voor en daar is alles al voor gereed. De minister hoeft alleen maar te zeggen: zo is het en zo gaan wij het doen.

De **voorzitter**: Het woord is aan de minister.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Voorzitter. Ik wil graag een antwoord op mijn vraag.

Van Middelkoop

De **voorzitter**: Ik gaf het woord aan de minister.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Ja, maar ik zie de heer Poppe naar voren komen.

De **voorzitter**: Ik zei niet dat ik het woord aan de heer Poppe geef. Ik gaf het woord aan de minister.

Minister **Van Middelkoop**: Ik vraag heel voorzichtig of mevrouw Verdonk misschien ook in overweging wil nemen wat het scenario dat zij zo krachtdadig schetst, betekent voor de opvarenden, de reders en de kapitein. Ik houd het niet voor onmogelijk dat geen enkele kapitein behoefte heeft aan dit soort scenario's.

Ik keek op het papier naar een vraag die mevrouw Verdonk in eerste termijn heeft gesteld. Zij heeft mij gevraagd om bij de Veiligheidsraad aan te dringen op passende maatregelen. De Veiligheidsraad heeft resoluties aangenomen. Wij praten al ik weet niet hoelang over dit onderwerp in de Kamer. Ik zie mevrouw Verdonk voor het eerst bij een bespreking over dit onderwerp. Ik herhaal dat er resoluties zijn die de EU- en de NAVO-operatie effectief mandateren.

De heer **Poppe** (SP): De roep om mariniers aan boord en terugvechten doet mij denken aan de zeventiende-eeuwse maatregelen voor de zeilende koopvaardij.

Ik heb nog een vraag over de brief die de minister heeft toegezegd. Dreigt er niet het risico van een escalatie van geweld? De kapers zullen niet bang zijn van de mariniers aan boord. Dat is gewoon een soort extra bemanning; ze zien dan wat meer hoofden boven de verschansing. Het gaat er natuurlijk om welke middelen de mariniers meekrijgen om het schip te verdedigen. Een .50 mitrailleur lijkt mij niet voldoende. Wat dan wel? Daar moeten wij toch meer informatie over krijgen.

Minister **Van Middelkoop**: Wij moeten ervoor oppassen dat wij uitglijden. De heer Poppe stelt mij vragen over een situatie die zich op dit moment niet voordoet. Ik heb gezegd dat wij met elkaar nadenken over de vraag of dit een optie is naast de grouptransit. Ik beantwoord nu geen vragen waarmee die optie als het ware al wordt ingevuld. Dit zou echt onverantwoord zijn.

De heer **Poppe** (SP): De vraag was ook gericht op de brief. Ik vraag de minister om na te denken over de vraag wat er nodig is en wat een marinier zou moeten meenemen. Dit alles in het kader van de vraag of dit een dreiging van escalatie van geweld is.

De **voorzitter**: Het was een motiverende opmerking.

De heer **Poppe** (SP): Ja. Ik vraag of de minister de Kamer daarover in de toegezegde brief wil informeren.

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Ik ben benieuwd of het kabinet toch een beetje is opgeschoven in zijn standpunt. Bij monde van staatssecretaris De Vries luidde het eerst: nee, Nederland doet dat met fregatten en patrouilleschepen, aparte schepen en geen bewapende militairen aan boord. Nu zegt de minister: wij gaan het onderzoeken. Hij staat er dus niet principieel afwijzend tegenover. Is dit inderdaad een verschuiving van het standpunt?

Minister **Van Middelkoop**: Je kunt spreken over

voortschrijdend inzicht. De staatssecretaris heeft toen heel correct een uitleg gegeven van de stand van zaken. Nogmaals, ik houd het niet voor onmogelijk dat dit ook de stand van zaken in de internationale inzet blijft. Wij moeten dit debat niet afsluiten met de verwachting dat hierna de tweede optie, mariniers op de schepen, eraan komt. Wij gaan die optie onderzoeken en ook niet meer dan dat. Ik beloof echt niet dat dit zal gebeuren, dat belooft de NAVO niet en dat belooft de Europese Unie ook niet.

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Ik vind dit onvoldoende. Wij zijn toch politici onder elkaar. Het is één ding om de technische mogelijkheden te onderzoeken. Het is een ander ding om een politieke voorkeur voor een mogelijkheid te hebben. Het heeft niet de voorkeur van mijn fractie om de kant van die optie op te gaan. Wat is de voorkeur van de minister? Ik zou graag horen dat het zijn voorkeur niet heeft.

Minister **Van Middelkoop**: De praktijk bewijst dat de voorkeur van het operationeel hoofdkwartier, onder de politieke verantwoordelijkheid van alle ministers van Defensie, uitgaat naar group transit. Daarnaast staat het denken niet stil.

De heer **Haverkamp** (CDA): Het is goed dat het denken niet stilstaat. Het zou echter niet de eerste keer zijn, want sommige schepen van het World Food Programme waren zo kwetsbaar dat er besloten is om mariniers aan boord te stationeren. Het zou dus niet iets nieuws zijn. Wij moeten natuurlijk nog wel goed nadenken over de consequenties.

Minister **Van Middelkoop**: U vroeg meer dan u zichzelf wellicht realiseert. Bij het World Food Programme was er sprake van een fregat dat naast het schip van het World Food Programme voer en een beveiligingsteam aan boord van het schip. De vraag die nu op tafel ligt, is of het mogelijk is om koopvaardij schepen met mariniers te beveiligen, ook als er geen fregat in de buurt is. Ik wees er niet voor niets op dat je minder waarnemingscapaciteit hebt als er geen fregat in de buurt is. Op al dit soort vragen gaan wij antwoord proberen te geven.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik doel op de situatie dat een schip te langzaam of te kwetsbaar is om deel te nemen aan een group transit. Is het dan een optie om mariniers aan boord te plaatsen, net zoals wij dat hebben gedaan voor het World Food Programme? Ik vraag dat, omdat ik net als u niet zit te wachten op een zeeslag waarbij een Nederlands schip een aantal dagen wordt belegerd.

Minister **Van Middelkoop**: Wij weten nu wel zo'n beetje wat de probleemanalyse is. Geef mij de tijd om daarop in een brief in te gaan.

De heer **Van Dam** (PvdA): De eerste vraag is natuurlijk wat eigenlijk een Nederlands schip is, want een schip dat om fiscale redenen op de Antillen is geregistreerd en een Oekraïense bemanning heeft, noemen wij ook een Nederlands schip.

Een risico-inschatting moet u nu al wel kunnen maken, want die is ook gemaakt voor de huidige missie. Die inschatting was dat er vanwege het islamitische

Van Middelkoop

extremisme in Somalië ook een risico bestaat op gerichte aanslagen op westerse militairen. Lopen die mariniers geen extra gevaar als ze zonder al die geavanceerde apparatuur op een koopvaardijship zitten met enkel een paar mitrailleurs, terwijl er piraten rondvaren met raketwerpers? Gaat het niet te ver om Nederlandse mariniers aan dergelijke gevaren bloot te stellen?

Minister **Van Middelkoop**: De heer Van Dam weet dat het de gebruikelijke gang van zaken is dat ik de Commandant der Strijdkrachten een advies vraag als het kabinet militaire inzet overweegt. Op basis daarvan neem ik mijn politieke verantwoordelijkheid. Hij stelt een relevante vraag, maar ik wil die vraag, voordat ik hem beantwoord, toch echt eerst laten toetsen binnen de militaire lijn. De Handelingen van dit debat worden natuurlijk wel meegenomen naar het ministerie.

Voorzitter. Ik heb inmiddels een antwoord van mevrouw Verdonk en anderen ontvangen op de vraag over snelheid als factor. Een groep transit houdt rekening met de vaarsnelheid van het traagste schip. Tragere schepen worden dus niet genegeerd. Wellicht moet wel het vaarschema worden gereguleerd. Voor zeer trage objecten, zoals olieplatforms, die een à twee knopen halen, werkt een groep transit natuurlijk niet. Hiernaar gaat natuurlijk niet mijn eerste zorg uit, maar ik kan mij voorstellen dat je in zo'n geval kiest voor de klassieke beveiliging van een escorterend fregat. Dat is de manier waarop het operationeel hoofdkwartier werkt met het gegeven dat schepen verschillende snelheden hebben.

De heer Haverkamp vroeg naar een liaison van de reders bij het operationeel hoofdkwartier. Ik denk niet dat dit nodig is, nog los van het feit dat dit echt een militair hoofdkwartier is dat niet bemand moet worden met civiele personen. Civiele reders zouden dan ook in plaats daarvan een loket of een telefoonnummer moeten kunnen benutten. Ik heb echter niet gehoord dat hierover klachten zijn binnengekomen.

De heer Van der Staaij vroeg of zich niet te veel ministeries met dit onderwerp bemoeien en wie nu precies de leiding heeft. De heer Van der Staaij weet dat verschillende ministers hierover verantwoording afleggen tegenover de Kamer. Zo liggen er nog vragen voor, waarop de minister van Justitie een antwoord zou kunnen geven. Voor de reders is het natuurlijk veel belangrijker dat zij geen keuze hoeven te maken tussen ministers maar contact kunnen opnemen met het Maritime Center met vragen over de Golf van Aden. Daar kunnen zij ook een vaarschema aan overleggen.

Het punt van de geluidskanonnen wordt voor zover relevant meegenomen in de brief.

De **voorzitter**: Voor alle duidelijkheid: twee knopen is iets meer dan drie km per uur. Daarmee zijn wij weer gewoon in autosnelheden beland.

Minister **Van Middelkoop**: Ik wist het, maar ik vond het zo'n wijsneuzerige opmerking.

De **voorzitter**: Sorry. Dan heb ik die wijsneuzerige opmerking gemaakt. Dank u wel minister.

□

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. In de afgelopen weken lijkt het aantal kapingen toe te nemen,

ondanks de toegenomen internationale marine-inzet, met name bij Somalië en de Golf van Aden. Piraten opereren op vrij grote afstand van Somalië, tot bij de Seychellen. Dat is een buitengewoon trieste ontwikkeling die naast de economische schade enorm traumatische ervaringen voor de bemanningen tot gevolg heeft. De regering neemt deze zaak zeker serieus, wat ook al is gebleken uit de beantwoording van de minister van Defensie. Een en ander leidt ook tot de nodige aandacht in de pers. Voor de Kamer is de kaping van de Marathon, een schip onder Nederlandse vlag dat in het Antilliaanse register is ingeschreven, de directe aanleiding van dit debat. Dat brengt mij direct bij de vragen van de heer Voordewind. Hij vraagt welk ministerie actie moet ondernemen en moet gaan handelen in deze situatie. Op dit moment doet het ministerie van Justitie dat met het OM. Omdat het om een strafbaar feit gaat, hebben die bij de overheid het voortouw.

De heer Voordewind vraagt ook naar de rol van Verkeer en Waterstaat. Verkeer en Waterstaat speelt in dezen maar een heel beperkte rol. Deze beperkt zich tot het draaiboek. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat kijkt of een reder die een beroep doet op bescherming, bij het Nederlandse register hoort en maatregelen genomen heeft om zichzelf te beveiligen. Als de reder zich op die punten kwalificeert, kijkt het ministerie van Buitenlandse Zaken ernaar. Mogelijkheden voor bescherming worden door het ministerie van Defensie bezien. Vervolgens komt er een aanbeveling van die drie ministeries. Uiteindelijk wordt door vijf ministeries besloten of tot beveiliging overgegaan kan worden.

In het geval van de Marathon is daar geen sprake van geweest. De Marathon heeft geen aanspraak gemaakt in het kader van het draaiboek maar heeft zich gewend tot het Europees coördinatiecentrum dat actief is in de Golf van Aden. Daar is om bijstand gevraagd.

De heer **Haverkamp** (CDA): De betrokkenheid van vijf ministeries klinkt buitengewoon zorgvuldig. Ik ga ervan uit dat er een aantal protocollen is waardoor u ondertussen heeft kunnen zeggen: als wij dit afvinken, dan kan er uiteindelijk één persoon aftekenen. Dit gebeurt dan alleen in uitzonderingssituaties.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Wat ik zo-even heel kort beschreef, is de procedure rond het draaiboek. Dat draaiboek is vorig jaar opgesteld en vertrouwelijk aangeboden aan de Kamer. Wij hebben daarover gesproken. Situaties van piraterij zijn complex. Daar zijn nu eenmaal veel verschillende ministeries bij betrokken, wat nu ook weer blijkt. Het draaiboek is opgesteld om zorgvuldig te kunnen kijken. Daarmee wordt ervoor gezorgd dat ondanks de betrokkenheid van de verschillende ministeries, op een goede en vlotte manier een antwoord komt op de vraag van een reder: ik ben hier, ik moet daar naartoe, het is een gevaarlijk gebied, kan ik bescherming krijgen? Zonder de verantwoordelijkheden van de verschillende ministeries tekort te doen, biedt het draaiboek de kans om in een vaak heel korte tijd een verantwoord antwoord op die vraag te geven. Er zijn vijf ministeries bij betrokken, maar het gaat zeer zorgvuldig.

De heer **Haverkamp** (CDA): Het draaiboek piraterij gaat over de hele wereld terwijl wij ons nu even op dit gebied concentreren. Ik kan mij voorstellen dat de procedure vrij

Huizinga-Heringa

snel gaat vanwege de rules of engagement die wij al hebben afgesproken.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De procedure gaat op zich vrij snel. Ik ga nu direct even in op de vraag die u gesteld hebt over de stand van zaken met betrekking tot de actualisatie van het draaiboek. Deze maand ontvangt de Kamer hierover een brief, maar ik kan er al iets over zeggen. Het draaiboek blijkt een goede, gestroomlijnde procedure in gang te zetten. Maar juist voor de Golf van Aden, met het Europese coördinatiecentrum, vragen wij ons af of we niet met de reders tot een andere invulling moeten komen; het lijkt daar namelijk dubbel werk om zowel aan Nederland als aan de Europese coördinatiecommissie om bijstand te vragen. Ons voorstel aan de reders is om meteen naar de Europese coördinatiecommissie te gaan, die heel actief is in de Golf van Aden. Voor de rest van de wereld blijkt het draaiboek echter goed te werken.

Verschillende leden vroegen naar de 110 aanvragen die voor Nederlandse bijstand kwalificeerden, maar waarbij uiteindelijk slechts in twee gevallen daadwerkelijk bijstand werd verleend. Dat is een groot verschil, maar het heeft te maken met de enorm grote wereld, waarin toch maar weinig Nederlandse schepen zijn. In de praktijk blijkt het daarom vaak niet mogelijk om beveiliging te bieden. Het internationale en Europese initiatief lijkt me dan ook buitengewoon goed om in de Golf van Aden met landen samen te werken voor een betere beveiliging.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik heb daar begrip voor; één schip is op dit moment beperkt. Wij vroegen echter ook waarom wij om veel informatie vragen bij het ministerie, maar zo goed als geen antwoorden krijgen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Eerlijk gezegd sta ik daar een beetje van te kijken. In het draaiboek blijkt dit goed te werken. Er is ook een Platform piraterij, waarin betrokken ministeries en reders en allerlei andere betrokkenen spreken over alle aspecten die met piraterij te maken hebben: wat kan een reder doen om zichzelf te beveiligen, hoe kunnen schepen zo goed mogelijk worden ingericht, wat zijn de eventuele mogelijkheden om te wachten op konvooien, of om een andere route te kiezen zonder al te veel economische verliezen? Ik denk dat de regering zich zeer inzet om de reders goed toe te rusten met voldoende informatie.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. De staatssecretaris heeft het over veel inzet van de regering om de reders te helpen, maar ik word niet blij van de cijfers waaruit blijkt dat van 110 vragen om bijstand en beveiliging er twee werden ingewilligd; dat is eigenlijk nihil en bijna standaard wordt er dus nee gezegd. Juist de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, het ministerie dat er is voor onze koopvaardijvloot, zou moeten zeggen dat dit een ramp is en dat alles op alles wordt gezet om die beveiliging te bieden. De staatssecretaris zegt: ik vind het allemaal heel vervelend en erg, maar het is wel zo. Ik meen toch niet dat dit de houding van de staatssecretaris zal zijn na afloop van dit debat.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik begon met erop te wijzen hoe traumatisch zo'n kaping kan zijn voor de

bemanning, ongeacht de economische schade. Het is buitengewoon zorgwekkend dat we in plaats van een afname een toename zien. Ik refereerde eraan dat de procedure van het draaiboek op zichzelf goed en snel werkt, maar het is triest om te constateren dat in de 110 gevallen waarin de regering graag veiligheid zou willen bieden, zij daar niet de mogelijkheden voor heeft. Ik dacht dat dat juist de reden voor dit debat was. Volgens mij hoorde ik de minister van Defensie juist daarom zeggen dat hij zich bijzonder inzet voor het vinden van antwoorden, zowel internationaal als anderszins. De regering is dus met zeer veel inzet bezig om dit grote kwaad enigszins in te dammen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik wil toch echt een actieve houding zien bij de staatssecretaris. Zij heeft de koopvaardij in haar portefeuille. Wat gaat zij, wat gaat de regering doen? De minister heeft een aantal bedenkingen en moet bepaalde zaken nog uitzoeken. Daar ben ik absoluut niet gelukkig mee, maar een deel begrijp ik in het licht van zijn positie. Wij gaan hem straks echter middels een motie opporren om heel snel actie te ondernemen. Van de staatssecretaris verwachten wij echter dat zij zich actief inzet en zegt: ik zet alles op alles, wij maken middelen vrij en zorgen ervoor dat de Nederlandse koopvaardijvloot wordt beschermd.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat is een bewindspersoon van Verkeer en Waterstaat en niet van Defensie, niet van Justitie en niet van Buitenlandse Zaken.

De heer **Aptroot** (VVD): Maar wel de bewindspersoon voor de koopvaardijvloot.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Als kabinet hebben wij met elkaar een goede inzet. Juist omdat piraterij zo'n enorm probleem is, hebben wij met vijf ministeries een goede procedure gemaakt. Wij zijn bezig in het platform piraterij om te doen wat wij kunnen doen. De minister van Defensie heeft hier toegezegd dat hij zijn uiterste best zal doen om te onderzoeken wat wij nog meer kunnen doen. De heer Aptroot kan niet verwachten dat één enkel bewindspersoon er als Don Quichot op uit trekt om de koopvaardij te verdedigen. Zo werkt het niet in het kabinet, dus dat zou hij niet moeten vragen. Bij wat valt onder mijn verantwoordelijkheid en ligt binnen mijn mogelijkheden, werk ik met grote inzet om de koopvaardij te ondersteunen. Wat ik niet kan, dat kan ik niet.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Van de kant van de Nederlands reders heb ik als kritiekpunt gehoord dat er zo weinig informatie is over de afwikkeling van de bijstandsverzoeken. Het gaat er dus niet alleen om dat de capaciteit beperkt is. Het idee bestaat dat verzoeken op een berg van aanvragen komen, waarbij onduidelijk is wanneer er een beslissing wordt genomen. Kortom, de informatievoorziening over de beslissing op die bijstandsverzoeken laat veel te wensen over.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dit kan ik niet direct linken aan iets wat ik heb gehoord. De actualisatie van het draaiboek gaat komende maand naar de Kamer. Daarin komt ook aan de orde hoe het draaiboek tot nu toe werkt. Ik zeg de Kamer toe dat wij daar nog eens met

Huizinga-Heringa

extra aandacht naar zullen kijken in het licht van de opmerkingen die de heer Van der Staaij nu aan mij doorgeeft.

Ik heb al een heel aantal van de aan mij gestelde vragen beantwoord, zoals de actualisatie waar de heer Haverkamp naar vroeg, en de aanvragen. De heer Voordewind en de heer Poppe hebben gevraagd: hebt u inzicht in hoe de reders omgaan met hun eigen veiligheid? Veel reders doen vanzelfsprekend het uiterste. Bij een aanvraag voor begeleiding wordt standaard gevraagd wat de reder zelf heeft gedaan aan zijn veiligheid, of hij de mogelijkheid heeft overwogen om het gevaar te ontlopen en hoe hij zijn schip heeft ingericht. Wij stimuleren dat dus, maar de reders nemen daarin ook zelf hun verantwoordelijkheid. Helaas zijn er ook reders die niet altijd de best practices volgen en zich niet aanmelden voor de group transits, terwijl dat in onze ogen toch wel een verantwoorde daad zou zijn.

De heer **Poppe** (SP): Mijn vraag ging over het goed zeemanschap: de kapitein is verantwoordelijkheid voor de veiligheid van schip en bemanning. Hij moet de meest veilige koers uitzetten: niet over stenen, niet door lagedrukgebieden waar tyfoons dreigen enzovoorts. Ook dit is een gevaarlijk gebied. Hebben de kapiteins van de Nederlandse rederijen de vrijheid om zelf de veiligste koers of het veiligste moment van varen te bepalen, bijvoorbeeld door te wachten op een konvooi? Of is het economische belang van rederijen belangrijker? Zolang dit een gevaarlijk gebied is – in tweede termijn zal ik nog iets zeggen over het wegnemen van de bron van het probleem – moet de Nederlandse koopvaardij uitgaan van goed zeemanschap en de veiligste koers varen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik kan u geen helderheid geven over de verhouding tussen reder en kapitein. Als er bij Verkeer en Waterstaat een aanvraag binnenkomt in het kader van het draaiboek, wordt serieus bezien of het mogelijk is om een andere route te nemen of om nog even te wachten. Ook wordt bezien of het schip dat om bijstand vraagt, hier zelf naar heeft gekeken. Als de overtuiging bestaat dat er een mogelijkheid is om het gevaar te ontlopen, wordt de aanvraag om bijstand niet gehonoreerd.

De heer **Poppe** (SP): Het gaat niet zo goed met de scheepvaart, er is minder traffic als gevolg van de economische crisis. Daardoor bestaat het gevaar dat er een soort concurrentievervalsing ontstaat tussen rederijen die hun schepen de snelste, kortste weg laten varen en de rederijen die goed zeemanschap in acht nemen en de veiligste koers varen. Is de regering in staat om in elk geval tegen de Nederlandse rederijen te zeggen: u dient die en die koers te varen? Toen ik als zeeman begon, mocht je door de Duitse Bocht alleen maar langs de boeitjes varen, want daarnaast lagen zeemijnen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik ben het met u eens dat het een heel slechte ontwikkeling zou zijn als dit zo was. Nogmaals: als er een aanvraag wordt ingediend, wordt steeds bezien of het mogelijk is om een andere route te varen of door even wachten het gevaar te ontlopen. In sommige gevallen is het heel erg moeilijk om een andere route te volgen. De Golf van Aden is daar wel een voorbeeld van. Maar het is absoluut zo dat,

wanneer door goed zeemanschap – zoals u het uitdrukt – het gevaar kan worden ontlopen, een vraag om bijstand niet zal worden gehonoreerd.

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Ik wil graag van de staatssecretaris horen wat zij vindt van de praktijk van Nederlandse reders – en verzekeringsmaatschappijen financieren dat – om private beveiligers, ex-militairen, in te huren en mee te laten varen in bewapende volgboten.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Met die vraag begeef ik mij helemaal op het terrein van justitie. Ik wilde het eigenlijk maar overlaten aan de minister van Justitie om die vragen te beantwoorden.

De **voorzitter**: Wij zullen de minister van Justitie vragen, hierop schriftelijk te antwoorden.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): De staatssecretaris dient de belangen van de koopvaardij schepen te behartigen. Is zij in dat kader ook wel eens naar haar collega van Defensie gegaan en heeft zij wel eens een gesprek met hem gehad met als insteek: de koopvaardij schepen dienen gewoon beveiligd te worden?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Wij zien elkaar heel regelmatig, dat begrijpt u. Ook over deze zaken hebben wij regelmatig met elkaar gesproken.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Maar niet met de insteek die ik zojuist noemde, begrijp ik.

U zei dat bepaalde reders of schepen zich niet aanmelden voor een konvooi. Wat zouden de redenen daarvoor kunnen zijn?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het is altijd het beste om dat aan de reders zelf te vragen. Op een vraag die mij gesteld wordt, constateer ik dat het helaas de praktijk is.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Ik mag toch aannemen dat de belangenbehartiger van de koopvaardij schepen ook weet waarom schepen zich niet aanmelden voor een konvooi en dat ook zou moeten willen weten. Moeten zij te lang wachten? Moeten zij een week blijven liggen totdat zij behoren tot de groep die een bepaalde snelheid heeft? Zou dat de reden kunnen zijn?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik stel voor dat wij eens bij de reders uitzetten waarom zij zich niet melden. Aan de andere kant is het natuurlijk heel raar dat een reder er geen gebruik van maakt als het kabinet zegt: als je een gevaarlijk gebied moet passeren, meld je aan en wij gaan kijken of we er op een of andere manier voor kunnen zorgen dat je er veilig langs kunt. Je moet wel heel goede redenen hebben om dan te zeggen: laat mij daar maar buiten. Ik kan ze eerlijk gezegd niet bedenken, maar ik begrijp dat mevrouw Verdonk daar wel een idee over heeft. Nogmaals, wanneer er tussen kabinetsleden geen overleg was geweest met de inzet om het uiterste te doen om de piraterij terug te dringen, zou dit draaiboek er niet hebben gelegen en dan zou de minister van Defensie niet zo hebben geantwoord als hij heeft gedaan. Dan was heel veel van wat wij nu doen niet van stapel gelopen.



De heer Voordewind (ChristenUnie)

© M. Sablerolle – Gouda

De **voorzitter**: Ik neem aan dat er behoefte is aan een tweede termijn. Een aantal sprekers heeft dat aangekondigd. Ik sta in tweede termijn geen interrupties meer toe. Hebt u een motie, dan vraag ik u om die in te dienen. U krijgt een minuut spreektijd. Bent u door uw tijd heen, dan kap ik u af.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Mijn fractie is niet tevreden met de beantwoording, maar wel met het feit dat de mogelijkheid om mariniers op de schepen te plaatsen wordt onderzocht. De houding dat het allemaal erg moeilijk is wekt bij mijn fractie niet de indruk dat alles uit de kast wordt gehaald om de koopvaardij-schepen te beveiligen. Mijn fractie vindt dat dat wel moet, dat daar middelen voor zijn en dat de Kamer daarvoor eigenlijk binnen twee weken een plan toegestuurd moet krijgen. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat piraterij een grote bedreiging vormt voor de Nederlandse koopvaardij-schepen;

overwegende dat er verschillende goede mogelijkheden zijn om piraterij aan te pakken, zoals het verlengen van de NAVO- of EU-missie, versterking van de inzet van marineschepen en/of luchtsteun van Nederland of van bondgenoten en het mee laten varen van bewapende mariniers;

verzoekt de regering om binnen twee weken met een voorstel te komen waarbij alle middelen worden ingezet om effectief piraterij aan te pakken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Aptroot, Verdonk en Boekestijn. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 102 (29521).

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Wat een regering is dit toch: wij zetten ons in voor de veiligheid van allerlei volkeren in de wereld, maar onze eigen koopvaardij laten wij in de steek. Ik heb twee moties. De eerste luidt:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Nederlandse koopvaardij-schepen adequate bescherming verdienen tegen piraterij;

verzoekt de regering om in de wateren rond Somalië, waar zeer veel piraten actief zijn, zwaarbewapende mariniers te plaatsen op Nederlandse koopvaardij-schepen die daar om verzoeken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 103 (29521).

De heer **Madlener** (PVV): Mijn tweede motie gaat over de berechting. Wij willen absoluut niet dat er Somaliërs naar Nederland komen die vervolgens allerlei bijstand gaan genieten, in luxe cellen gaan verkeren en na detentie niet meer teruggaan. Wij willen alles op alles zetten om die daar te laten berechten. Daartoe dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Somalische piraten beter in de regio van herkomst berecht kunnen worden;

verzoekt de regering om af te zien van het berechten van Somalische piraten in Nederland en om alles op alles te zetten om berechting in de regio mogelijk te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 104 (29521).

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank

Voordewind

de minister voor zijn beantwoording en toezegging dat hij bereid is om na te denken over de suggestie die ik in eerste termijn heb gedaan. Hij zegt er wel bij dat hij daar bezwaren en overwegingen tegen heeft en terughoudend is. Bovendien zegt hij dat hij de Kamer daarover voor het volgende algemeen overleg over Atalanta zal informeren. Ik heb het gecheckt: op 29 juni aanstaande vindt het plaats, dus over zes à zeven weken. Dat vindt mijn fractie echt te laat. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat schepen voor de kust van Somalië in toenemende mate ten prooi vallen aan piraterij;

constaterende dat de militaire konvooien van de EU en de NAVO voorlopig nog niet toereikend zijn en de uitgestrektheid van het gebied en de frequentie van de kapingpogingen om aanvullende maatregelen vragen;

overwegende dat Zwitserland, Frankrijk en België inmiddels serieus overwogen om mariniers aan boord van schepen te plaatsen;

verzoekt de regering, de mogelijkheden te onderzoeken om gewapende militairen aan boord van koopvaardij-schepen te plaatsen, wanneer er geen EU- of NAVO-konvooi beschikbaar is dat deze schepen bescherming kan bieden;

verzoekt de regering tevens, de Kamer te informeren over de eventuele bijdrage aan de beveiliging die in redelijkheid van de reders kan worden gevraagd;

verzoekt de regering, de Kamer hierover binnen twee weken te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Voordewind. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 105 (29521).

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Voorzitter. Wat weer een debat! De minister van Defensie staat te stotteren en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat kan niet bedenken waarom reders niet willen meevaren in een konvooi. Het lijkt wel een komisch duo.

Ik kreeg net een berichtje door. Staatssecretaris Timmermans heeft gezegd dat Somalische kapers berecht moeten worden voor het gerechtshof in Den Haag. Ik hoor graag de reactie van de bewindspersonen op deze uitspraak.

De heer **Van Dam** (PvdA): Voorzitter. Misschien moet mevrouw Verdonk gewoon eens naar debatten komen.

Staatssecretaris Timmermans deed de door haar aangehaalde uitspraak namelijk gewoon in een debat over piraterij vanmorgen. Als mevrouw Verdonk dit onderwerp zo belangrijk vindt, moet zij eens naar de debatten gaan.

De **voorzitter**: Mevrouw Verdonk wordt persoonlijk aangesproken.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Ik heb vanmorgen vanaf tien uur in deze zaal gezeten, bij een debat over asielzaken. Allerlei onderwerpen vind ik belangrijk, maar ik heb maar één lijf. Ik stel voor dat dit soort opmerkingen eens stoppen. Ze getuigen van een bijzonder grote kinderachtigheid.

De heer **Van Dam** (PvdA): Daar ben ik het niet mee eens. Als je onderwerpen belangrijk vindt, maak je keuzes. Dan ga je niet de regering verwijten dat zij iets gezegd heeft in een debat waarbij je zelf niet aanwezig was. Je moet bij een debat aanwezig zijn of het debat niet voeren.

Over een komisch duo gesproken, er is een aantal opmerkingen gemaakt over het Nederlandse belang, namelijk het beschermen van Nederlandse schepen. Dat is precies de angel van dit debat. Wat is het werkelijke Nederlandse belang? Nederland heeft een open economie, met een grote internationale haven, waar olie en andere grondstoffen geïmporteerd worden die voor onze economie van levensbelang zijn. Deze grondstoffen komen voor het grootste deel via niet-Nederlandse schepen ons land binnen. Het echte Nederlandse belang is dus niet het beschermen van Nederlandse schepen, maar van de internationale scheepvaart. Dit betekent dat wij internationaal moeten werken.

De PVV zei vanmorgen tijdens het debat dat ieder land zichzelf maar moet beschermen. Onze marine kan onze schepen niet beschermen. We zullen dit internationaal moeten aanpakken. Daarom gaat het volgens mij. We horen van de minister nog wel welke instrumenten naast de bestaande missies kunnen worden ingezet.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Ik dank het kabinet hartelijk voor de beantwoording, ook voor de duidelijkheid die gecreëerd is met betrekking tot het mandaat. Ook is er goed bekeken of maatwerk mogelijk is. Ik heb de minister zo begrepen dat wij de brief tenminste krijgen vóór het debat over Atalanta. Maar als het mogelijk is om de brief eerder te sturen, zal de minister dit niet nalaten. Ik dank de staatssecretaris voor de actualisatie van het draaiboek over piraterij. Het is goed dat zij aandacht heeft voor bureaucratie. Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van de heer Van Dam over het belang van een veilige zee.

Ik sluit af met de constatering dat het mij goed doet dat de PVV zich zorgen maakt over een schip dat vaart onder Antilliaanse vlag. In het verleden was het standpunt van de PVV dat de Antillen op Marktplaats mochten worden gezet. Nu gaat de PVV zo ver dat ze Nederlandse mariniers inzet voor de beveiliging van Antilliaanse schepen.

De **voorzitter**: De heer Madlener vraagt mij of hij hierop mag reageren, maar de heer Haverkamp reageerde en

Haverkamp

sprak de heer Madlener niet direct aan. Dit in tegenstelling tot wat bij mevrouw Verdonk gebeurde.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter. Ik sta voor de veiligheid van het schip en zijn bemanning. Dit geldt voor Nederlandse schepen en voor andere schepen. Piraterij is een gevaar voor schip en bemanning. De bron van de piraterij is het leegvissen van de visgronden van de Somaliërs. Dit gebeurde nog niet zo lang geleden. De Somaliërs gingen als goede zeelui aan de piraterij. Zij worden door maffia aan de wal nu gesteund. Dat probleem moet worden aangepakt. De vraag is of deze regering het illegaal vissen door Europese vissers voor de kust van Somalië wil verbieden of tegengaan.

Er worden beveiligde routes aangewezen, waarop schepen al dan niet in konvooi varen. Is de regering bereid om met verzekeringsmaatschappijen af te spreken dat, als een reder afwijkt van de veilige routes, dit hem een aardige duit gaat kosten?

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Voorzitter. De uitkomst van dit debat bestaat uit nogal een aantal brieven: de brief van de minister van Defensie over de technische mogelijkheden voor en de bezwaren tegen het hebben van mariniers aan boord en de brief van de minister van Justitie met alle ingewikkelde juridische vragen die zijn gerezen. Mag ik verzoeken dat die brief ook ingaat op wat Nederland kan doen ter bevordering van de oprichting van zo'n speciaal internationaal tribunaal dat de piraten kan berechten? Verder verzoek ik de regering om nog een brief, over de Nederlandse inzet bij de bijeenkomst van de internationale contactgroep voor Somalië eind deze maand waar de oorzaken van de piraterij zullen worden besproken. Wij hebben hier vanochtend in het AO over de Rabez gesproken.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik wil graag beide bewindslieden bedanken voor de beantwoording. Ik denk dat er brede eensgezindheid bestaat over het idee dat we alles moeten doen om piraterij zo veel mogelijk te voorkomen en tegen te gaan en om de informatievoorziening aan ook de Nederlandse reders te optimaliseren. Mijn dank voor de gedane toezegging om zowel de mogelijkheden voor bescherming via Nederlandse mariniers nader te onderzoeken als ook de klachten over de afwikkeling van bijstandverzoeken te betrekken bij de draaiboekdiscussie en de evaluatie daarvan. Wij wachten de berichten daarover graag af.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de minister van Defensie. Ik denk dat hij bijna direct over kan gaan tot het geven van zijn oordeel over de moties. Er zijn namelijk niet zo veel vragen gesteld.

Minister **Van Middelkoop**: Voorzitter. Het kan heel kort. Er liggen nog twee puur feitelijke vragen uit de eerste termijn. Er is een vraag gesteld over het aantal gekaapte schepen en of er sprake was van EU group transit. Mij

wordt medegedeeld dat van de 29 gekaapte schepen er 5 in een group transit voeren. Overigens wordt daaraan toegevoegd dat vier van de vijf gevallen speelden in de periode dat een deel van de schepen van de EU-missie Atalanta tijdelijk onder nationale vlag voer. Ik voeg dit maar toe, zonder dat ik er onmiddellijk een intelligente observatie aan kan toevoegen. Het geeft een beetje aan dat de kans inderdaad een stuk kleiner is en de risico's geringer zijn, maar dat ze er nog wel degelijk zijn, zoals ik al zei in het interruptiedebat dat ik met de heer Van Dam had.

Ik kan bevestigen dat er nog altijd een gekaapt Belgisch schip is waarop zich een Nederlander bevindt.

In tweede termijn, met een echo uit eerste termijn, heeft mevrouw Peters een vraag gesteld over een internationaal tribunaal. Ik kan verwijzen naar een van de brieven – zij heeft gelijk, het dossier begint behoorlijk omvangrijk te worden – die naar de Kamer is gestuurd door de ministers van Defensie, BuZa en Justitie. Deze gaat over de internationale berechting, in reactie op de notitie van professor Knoops na de hoorzitting. In deze brief wordt gewezen op de herzieningsconferentie van het Internationaal Strafhof die op gezette tijden plaatsvindt. Daarover zullen naar ik aanneem de ministers van BuZa en Justitie de Kamer nader berichten. Ik voeg er echter dit citaat aan toe: "De internationale Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia staat in beginsel overigens niet positief tegenover het berechten van piraterij door een internationaal tribunaal." Ik geef het maar even door. Een verder debat kan gevoerd worden op een daartoe het meest geëigende moment, in aanwezigheid van de minister van Justitie.

Dan kom ik op de moties. De heer Aptroot was zo welwillend om te erkennen dat er het afgelopen jaar het een en ander is gedaan. Het kostte hem wel moeite. Dank voor deze erkenning. Wat er is gedaan, gebeurde overigens met steun van de VVD-fractie. Ik kan eraan toevoegen dat hier een minister van Defensie staat die trots is op de inzet die de Koninklijke Marine het afgelopen jaar heeft gepleegd voor de VN, in het kader van de NAVO en later ook voor de EU. In zijn motie vraagt de heer Aptroot om stante pede – zo beschouw ik een termijn van twee weken namelijk – met een voorstel te komen om alle middelen, wat die ook verder mogen zijn, in te zetten om effectief de piraterij aan te pakken. Met alle respect, wij zetten middelen in. Wij hebben daarvoor, onder leiding van het hoofdkwartier, bepaalde methodes. Die zijn relatief effectief. Ik heb vervolgens gezegd, ook in antwoord op vragen van de heer Aptroot, dat de Kamer een brief van mij ontvangt over eventuele andere opties naast de geprefereerde en gekozen optie van de group transit. Ik zou het onverantwoord vinden als de Kamer bij motie extra inzet stuurt. Als wij al tot de conclusie zouden komen dat er andere mogelijkheden zijn, dan berichten wij de Kamer daarover op reguliere wijze; ik vermoed zelfs via een artikel 100-brief. De motie is dus onverstandig en ik moet haar echt ontraden.

De heer Madlener heeft een motie ingediend waarbij ik mij, met alle respect, toch afvraag of ik hier vandaag voor niets heb staan praten. Ik dacht dat ik van de Kamer enig begrip had gekregen voor het feit dat ik ga nadenken over andere opties en dat ik daar echt de tijd voor moet hebben, ook omwille van de bescherming van de mensen om wie het gaat. Dat zijn niet alleen de mariniers, maar ook de bemanningsleden van de schepen. En wat doet de heer Madlener? Die vraagt de

Van Middelkoop

Kamer om een uitspraak over het plaatsen van zwaar-bewapende mariniers op Nederlandse koopvaardij-schepen. Ik zou het prettig vinden als niet alleen de minister van Defensie, maar ook de krijgsmacht, en de marine in het bijzonder, serieus worden genomen. Geef mij de tijd om erover na te denken. Ik respecteer de wensen van de heer Madlener, de heer Aptroot en anderen om met antwoorden te komen op al die ingewikkelde vragen. Laten wij daarna in volle verantwoordelijkheid al dan niet een beslissing nemen, maar niet bij motie zo'n optie invoeren. Deze motie moet ik zeer ontraden.

De **voorzitter**: De heer Madlener wil interrumperen. Dat mag als iets onduidelijk is in de beantwoording van de minister, maar ik sta geen debat toe.

De heer **Madlener** (PVV): Dat is ook helemaal niet nodig. Ik vind namelijk dat die mariniers al hadden moeten worden ingezet op schepen. Ik vind de woorden van de minister echter zo hoopvol, dat ik mijn motie aanhoud in afwachting van de brief die hij de Kamer stuurt.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Madlener stel ik voor, zijn motie (29521, nr. 103) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Van Middelkoop**: Dan hoop ik dat de heer Madlener zijn hoop ontleent aan mijn toezegging om na te denken en de brief te sturen, en niet meer dan dat. Nogmaals, ik heb niet beloofd dat het gaat gebeuren.

De heer Madlener heeft ook een motie ingediend over het berechten van Somalische piraten. Ik vind dit een beetje buiten de orde, omdat de Kamer de minister van Justitie niet heeft willen uitnodigen. Of de heer Madlener trekt dus de consequentie hieruit of ik vraag de minister van Justitie om de Kamer schriftelijk hierover te informeren. Ik vind het echter een beetje ongelukkig om deze vraag aan mijn collega van Justitie door te geleiden, want dan licht ik één aspectje uit een vrij complex juridisch probleem, waarvoor hij de verantwoordelijkheid draagt. Ik zie de heer Madlener in elk geval meedenkend kijken. Dat is hoopgevend. Misschien wil hij een ander moment afwachten om deze motie in stemming te brengen. Hij heeft de tijd om de motie eventueel aan te houden.

Ik kom ten slotte bij de motie van de heer Voordewind. Die is echt overbodig. De heer Voordewind heeft eerder hier zijn creativiteit op losgelaten. Dat waardeer ik zeer. Dat is ook anderen overgenomen. Ik heb dat gehonoreerd door te beloven daarover een gefundeerde brief aan de Kamer te sturen. Ik heb overigens gezegd dat ik dat voor het AO EU Atalanta wil proberen. Op dat moment wist ik echter niet dat dit pas geagendeerd is voor 29 juni. Wij hebben tijd zat. Dat lukt echt wel, dat durf ik nog wel te zeggen. Geef mij even de tijd. Bind mij niet aan twee weken. Ik geef de heer Voordewind in overweging om zijn zegeningen te tellen. Ik heb zijn idee opgepakt. Ook anderen hebben dat gedaan. Kortom, ik vind deze motie overbodig.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Mij rest

de beantwoording van één vraag, gesteld door de heer Poppe. Hij vroeg mij of ik bereid ben om met de verzekeraars in overleg te treden om de premie aan te passen aan de routes die de koopvaardij-schepen kiezen. Ik heb in eerste termijn gezegd dat bij een vraag om begeleiding uitdrukkelijk wordt gekeken naar de mogelijkheden van de kapitein om een veilige route te kiezen. Dat is mijn verantwoordelijkheid. Verzekeraars zijn private ondernemingen. Ik denk dat zij zelf heel goed in staat zijn om dit op zich te nemen en om af te wegen of er brood in zit. Ik denk niet dat zij mij daarvoor nodig hebben.

De **voorzitter**: De heer Poppe meldt mij dat een vraag van hem niet beantwoord is. Ik geef hem de gelegenheid om de vraag kort te duiden, waarna de bewindspersoon daar nog antwoord op zal geven.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb gevraagd om te bevorderen dat in Europees verband Europese illegale visserij wordt gestopt. Dat is namelijk een vorm van viszeeroverij.

Minister **Van Middelkoop**: Zonder dat ik onmiddellijk een oordeel heb over de feiten waarover de heer Poppe spreekt, zal ik zijn wens doorgeven aan de eerstverantwoordelijke minister, de minister van LNV, want de minister van Defensie gaat hier niet over. Ik heb er het nodige over gelezen en ik denk dat dit punt de aandacht van de regering mag krijgen. Ik laat het verder graag aan haar over wat zij met deze vraag doet. Ik zal het doorgeven.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Er zijn twee toezeggingen in dit debat gedaan. De minister van Defensie zal de mogelijkheid van militaire beveiligingsteams op schepen, al dan niet in internationaal verband te organiseren, nader onderzoeken en de Kamer daarover zo mogelijk voor het AO over de operatie Atalanta informeren. Hij heeft al gezegd dat dit zal lukken, omdat dit 29 juni zal plaatsvinden.

De tweede toezegging is dat de Kamer deze maand nog een brief zal ontvangen over de actualisatie van het draaiboek piraterij.

Over de moties zal aanstaande dinsdag worden gestemd.

De vergadering wordt enige ogenblikken geschorst.

Aan de orde is het **spede**debat over het **Nationaal Historisch Museum**.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Er is gedoe rondom het Nationaal Historisch Museum en dat is jammer. Het is goed dat zo'n er museum komt, zodat mensen meer kennis krijgen van de ideeën, de mensen en de gebeurtenissen die ons land hebben gevormd. Maar er is dus gedoe. Er is gedoe over de inhoud van het museum; daar zullen wij na de hoorzitting in juni ook wel over spreken. Dit debat gaat wat mij betreft vooral over de locatie.

Arnhem heeft de race voor het Nationaal Historisch Museum gewonnen met hun voorstel om het pal naast