

Vergaderjaar 2008–2009

29 521

Nederlandse deelname aan vredesmissies

Nr. 114

## VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 6 augustus 2009

De vaste commissie voor Buitenlandse Zaken<sup>1</sup>, de vaste commissie voor Defensie<sup>2</sup>, de vaste commissie voor Justitie<sup>3</sup> en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>4</sup> hebben op 29 juni 2009 overleg gevoerd met minister Verhagen van Buitenlandse Zaken, minister Van Middelkoop van Defensie en minister Hirsch Ballin van Justitie over:

- **de brief van de minister van Defensie d.d. 23 juni 2009 inzake het onderzoek naar de inzet van militaire beveiligingsteams aan boord van Nederlandse koopvaardij schepen (29 521, nr. 110);**
- **de brief van de minister van Buitenlandse Zaken d.d. 19 december 2008 inzake de Nederlandse bijdrage aan de maritieme EVDB-operatie Atalanta in de wateren rond Somalië (29 521, nr. 90);**

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Wilders (PVV), Waalkens (PvdA), Çörüz (CDA), Ormel (CDA), voorzitter, Ferrier (CDA), Van Velzen (SP), De Nerée tot Babberich (CDA), Haverkamp (CDA), Blom (PvdA), Eijssink (PvdA), Van Dam (PvdA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Irrgang (SP), Knops (CDA), Boekstijn (VVD), Voordewind (ChristenUnie), Pechtold (D66), ondervoorzitter, Ten Broeke (VVD), Van Raak (SP), Gill'ard (PvdA), Thieme (PvdD) en Peters (GroenLinks).

Plv. leden: De Wit (SP), Van der Vlies (SGP), De Roon (PVV), Vermeij (PvdA), Omtzigt (CDA), Spies (CDA), Aasted Madsen-van Stiphout (CDA), Jasper van Dijk (SP), Ten Hoopen (CDA), Jonker (CDA), Boelhouwer (PvdA), Leerdam (PvdA), Arib (PvdA), Neppéus (VVD), Lempens (SP), Schermers (CDA), Griffith (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Koşer Kaya (D66), Van Beek (VVD), Gesthuizen (SP), Samsom (PvdA), Ouwehand (PvdD), Vendrik (GroenLinks) en Van Miltenburg (VVD).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Haverkamp (CDA), Ferrier (CDA), Van Velzen (SP), Blom (PvdA), ondervoorzitter, Eijssink (PvdA), Van Miltenburg (VVD), voorzitter, Van Dam (PvdA), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Griffith (VVD), Aasted Madsen-van Stiphout (CDA), Irrgang (SP), Knops (CDA), Willemse-van der Ploeg (CDA), Jacobi (PvdA), Boekstijn (VVD), Brinkman (PVV), Voordewind (ChristenUnie), Pechtold (D66), Ten Broeke (VVD), Thieme (PvdD), Bilder (CDA) en Peters (GroenLinks).

Plv. leden: Lempens (SP), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Çörüz (CDA), Ormel (CDA), De Wit (SP), Roefs (PvdA), Wolbert (PvdA),

Van Beek (VVD), Smeets (PvdA), Arib (PvdA), Blok (VVD), Omtzigt (CDA), Roemer (SP), Jonker (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Samsom (PvdA), Van der Burg (VVD), Wilders (PVV), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Van der Ham (D66), Teeven (VVD), Ouwehand (PvdD), Uitslag (CDA) en Vendrik (GroenLinks).

<sup>3</sup> Samenstelling:

Leden: De Wit (SP), Van der Staaij (SGP), Arib (PvdA), ondervoorzitter, De Pater-van der Meer (CDA), voorzitter, Çörüz (CDA), Joldersma (CDA), Gerkens (SP), Van Velzen (SP), Van Vroonhoven-Kok (CDA), De Krom (VVD), Timmer (PvdA), Griffith (VVD), Teeven (VVD), Verdonk (Verdonk), De Roon (PVV), Roemer (SP), Pechtold (D66), Heerts (PvdA), Thieme (PvdD), Kuiken (PvdA), Bouwmeester (PvdA), Van Toerenburg (CDA) en Anker (ChristenUnie).

Plv. leden: Langkamp (SP), Van der Vlies (SGP), Smeets (PvdA), Aasted-Madsen-van Stiphout (CDA), Jager (CDA), Jonker (CDA), Leijten (SP), Ulenbelt (SP), Jan de Vries (CDA), Weekers (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Van Miltenburg (VVD), Zijlstra (VVD), Fritsma (PVV), Karabulut

(SP) Koşer Kaya (D66), Gill'ard (PvdA), Ouwehand (PvdD), Spekman (PvdA), Bouchibti (PvdA), Van Haersma-Buma (CDA), Slob (ChristenUnie), Sterk (CDA) en Van Gent (GroenLinks)

<sup>4</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Sniijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Linhard (PvdA).

Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Sterk (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA) en Agema (PVV).

- de brief van de minister van Justitie d.d. 25 maart 2009 inzake juridische aspecten bij piraterijbestrijdingsoperaties (29 521, nr. 95);
- de brief van de minister van Defensie d.d. 17 april 2009 inzake de reactie op de notitie over internationale bestrijding van piraterij van prof. dr. mr. G.G.J. Knoops (29 521, nr. 99);
- de brief van de minister van Defensie d.d. 20 mei 2009 inzake de aanbieding van de evaluatie van de in december 2008 beëindigde inzet van Hr. Ms. De Ruyter voor escorte van World Food Programmezee-transporten nabij Somalië alsmede de tussentijdse evaluatie van de zogenoemde kleinschalige missies in 2008 (29 521, nr. 107);
- de brief van de minister van Defensie d.d. 29 april 2009 inzake het besluit tot verlenging van de NAVO-operatie Allied Protector (29 521, nr. 100).

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Buitenlandse Zaken,  
Ormel

De voorzitter van de vaste commissie voor Defensie,  
Van Miltenburg

De voorzitter van de vaste commissie voor Justitie,  
De Pater-van der Meer

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Jager

De griffier van de vaste commissie voor Buitenlandse Zaken,  
Van der Kolk-Timmermans

**Voorzitter: Pechtold**  
**Griffier: Van der Kolk-Timmermans**

Aanwezig zijn negen leden, te weten: Haverkamp, Boekestijn, De Roon, Voordewind, Van der Staaij, Irrgang, Van Dam, Peters en Pechtold,

en minister Verhagen van Buitenlandse Zaken, minister Van Middelkoop van Defensie en minister Hirsch Ballin van Justitie, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministeries.

De **voorzitter**: Welkom bij dit algemeen overleg. Wij hebben het overleg in twee delen geknipt. Het eerste deel gaat over de brief van de minister van Defensie over de inzet van militaire beveiligingsteams aan boord van Nederlandse koopvaardij schepen en duurt tot 16.30 uur. Daarna zal het overleg een verbreding krijgen, waarbij ook de artikel 100-brief over de bijdrage aan de EVDB-missie Atlanta in augustus 2009 wordt betrokken. Ik beperk de spreektijd voor het eerste deel tot drie minuten.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Volgens de CDA-fractie is een van de belangrijkste taken van onze Koninklijke Marine, en daarmee ook van de regering, het bieden van veiligheid op zee. Wij worden nu alweer enige tijd geconfronteerd met een grote onveiligheid voor de kust van Somalië en in het bijzonder in de Golf van Aden. Dit werd recentelijk weer zichtbaar door onder andere de kaping van de Marathon, die voer onder de koninkrijksvlag, en van de Pompeï, met een Nederlandse kapitein aan boord. Dit creëert grote onrust in de redersgemeenschap, maar ook bij de opvarenden. Het komt niet vaak voor dat de Kamer een brief ontvangt die zowel door werkgevers als werknemers is ondertekend. Dit laat duidelijk zien dat de huidige situatie problemen oplevert. Los van de emotionele problemen voor mensen hier in Nederland – wij hebben verhalen gehoord dat mensen nu op een heel andere manier afscheid nemen van familie als zij daarheen moeten – is er natuurlijk ook een aantal praktische problemen, zoals goederen die niet meer aankomen, waaronder goederen die van strategisch belang gevonden worden.

Nederland is een van de eerste landen die bijdroeg aan het escorteren van voedseltransporten. Daarmee werd wel een probleem gecreëerd, want de voedseltransporten hadden prioriteit. Daardoor dacht onze commerciële koopvaardij wel eens: hoe kan het dat het ene land heel duidelijk kiest voor de eigen vlag, terwijl Nederland landen voor voedseltransporten kiest? Als het goed is, zijn wij ondertussen in een situatie terechtgekomen waarin het algemene uitgangspunt wordt dat wij niet meer op incidentele basis alleen voedseltransporten begeleiden, maar ook heel duidelijk zorgen voor een algemeen veiligheidsbeeld op zee. Ik hoor graag een bevestiging van de minister en ook hoe hij dit ervaart. Wij maken straks deel uit van een EU-missie. Wij hebben deel uitgemaakt van een NAVO-missie. Hoe gaat dat concreet in zijn werk? Wat betekent het voor de veiligheid?

Aan de hand van de brief stel ik een aantal vragen. Heb ik goed begrepen dat elk schip dat zich heeft aangemeld en zich aan de spelregels heeft gehouden, veilig door het gebied is gekomen? Hebben er ook individuele escortes plaatsgevonden? Hoe vindt deze afweging plaats? Hoe ervaart de minister op dit moment de samenwerking met de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders? Zij heeft ons een brief geschreven waarin zij aangeeft constructief mee te denken. Ik hoop dat de minister dat ook zo ervaart. Er zijn ook situaties denkbaar waarin de algemene maatregelen niet afdoende zijn. In de brief komt de minister tot zeven à acht schepen per jaar. Op basis van welke definitie is dat? Heeft de minister een internationale definitie gevolgd voor welke schepen er wel en niet kunnen meedoen, of is dit vanuit Nederlands perspectief bekeken?

De CDA-fractie hecht eraan dat het laatste schaapje ook veilig bij de kudde is, al realiseer ik mij dat in het kader van nautische termen het woord «schaapjes» misschien wat ongelukkig gekozen is. Het is wel van belang dat wij niet alleen kijken naar de algemene maatregelen, maar ook of maatwerk mogelijk is. Een van de mogelijkheden tot maatwerk is wat ons betreft het hebben van mariniers aan boord. Wij hebben in een eerder debat de minister al gevraagd om met een brief te komen. Wij hebben die brief inmiddels ontvangen. Daarin staat een aantal bezwaren. Is dat een principiële bezwaar tegen mariniers aan boord of geldt hier het spreekwoord «tussen dromen en daden staan wetten in de weg en praktische bezwaren»? Als dat laatste het geval is, wil mijn fractie graag meedenken. De eerste suggestie die ik in mijn beperkte spreektijd wil geven is om te kijken naar het Franse model. Wij hebben het gevoel dat daarmee toch een groot gedeelte van de praktische bezwaren van de minister wordt weggenomen.

De heer **Irrgang** (SP): Misschien heb ik het niet goed begrepen, maar ik dacht uit diverse krantenberichten te hebben opgemaakt dat de CDA-fractie mariniers op de schepen wil. Daarmee is de SP-fractie het overigens niet eens. Nu zegt u dat het een mogelijkheid is waaraan misschien ook problemen vastzitten. De hele brief van de minister staat vol met problemen. Begrijp ik goed dat de CDA-fractie begint te aarzelen of het nu wel zo'n goed idee is om mariniers op schepen te zetten en er een slagveld van te maken?

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij hebben steeds gezegd dat de algemene veiligheid op zee afdoende moet zijn, maar dat er altijd situaties mogelijk zijn waarin het algemene pakket van maatregelen onvoldoende veiligheid geeft voor een bepaald schip, bijvoorbeeld omdat het te langzaam vaart of een te laag gangboord heeft, en dat dan maatwerk mogelijk zou moeten zijn. De suggestie van de Nederlandse redersvereniging is om te werken met mariniers aan boord. In het vorige debat hebben wij dat met de minister gewisseld. De minister zei toen dat er een aantal praktische bezwaren was. Dat vond ik op dat moment op zichzelf ook legitiem. Daarom hebben wij in dat debat ook geen moties ondersteund met de strekking dat er mariniers aan boord moeten en zullen komen. Als ik de brief nu lees, heb ik het gevoel dat er inderdaad een aantal praktische bezwaren is genoemd, maar dat die oplosbaar zijn. Als dat het pad is dat de minister met ons wil bewandelen, dus om samen te kijken hoe wij de praktische bezwaren kunnen oplossen, dan zijn wij eruit. Dan zijn er inderdaad mariniers aan boord. Het kan ook dat de minister er een principiële bezwaar tegen heeft. Dan kan de Kamer niet zomaar mariniers aan boord zetten tegen de wil van de minister in. Daarom vind ik het heel belangrijk om te weten hoe de minister in dit dossier zit. Wij denken dat het praktisch mogelijk is om mariniers aan boord te zetten, maar als de minister principiële nee zegt, hebben wij natuurlijk een andere discussie.

De heer **Irrgang** (SP): Ik begrijp dat de CDA-fractie de minister nu al twee ontsnappingsmogelijkheden biedt: hij kan principiële bezwaren hebben en hij kan onoverkomelijke praktische bezwaren aanvoeren. Dan heeft hij de CDA-fractie weer binnenboord, om even in scheepstermen te blijven.

De heer **Haverkamp** (CDA): Op dit moment zien wij die onoverkomelijke praktische bezwaren niet.

De heer **De Roon** (PVV): U vraagt de minister om expliciet naar het Franse model te kijken. Dat model houdt onder andere in dat er altijd een marineschip in de buurt is van een koopvaardijship waarop militairen zijn gestationeerd. Is dat inderdaad de eis die de CDA-fractie stelt, dus dat er

alleen militairen op koopvaardischepen kunnen als er een marineschip in de buurt is?

De heer **Haverkamp** (CDA): De praktische bezwaren die de minister noemde, betroffen geweldsescalatie, gebrek aan medische bijstand en voor- en natransport van militairen. Wij denken dat die opgelost zijn in het Franse model. Daarom geven wij de suggestie mee om dat model verder uit te werken, want dan zijn die praktische bezwaren opgelost.

De heer **Boekestijn** (VVD): Voorzitter. Onze grote zeehelden waren heel wat doortastender op het gebied van de piraterijbestrijding dan onze huidige regering. Voor Tromp was de strijd tegen de Duinkerker kapers een rode lijn in zijn loopbaan. Die geschiedenis is niet vergeten, getuige het feit dat een van onze LC-fregatten zijn naam draagt. Ook De Ruyter heeft zich niet onbetuigd gelaten in zijn strijd tegen de Barbarijse zeerovers in Noord-Afrika. Evertsen werd net zoals Tromp gevreesd in de kringen van de Duinkerker kapers. Ook de namen van De Ruyter en Evertsen zien wij terug bij onze huidige LC-fregatten. Kortom, het bestrijden van piraterij was vanouds een hoofdtaak van onze marine. Onze eigen mariniers willen niets anders, als wij Rob de Wijk mogen geloven in zijn commentaar afgelopen zaterdag bij de Veteranendag. Onze regering lijkt zich daarbij niet helemaal senang te voelen. Een tijdlang leek het vooral te gaan om de bescherming van VN-voedselkonvoien naar Somalië. Pas in een vrij laat stadium kreeg de regering ook oog voor de noodzakelijke bescherming van de koopvaardij tegen de steeds brutaler optredende piraten.

De minister schrijft in zijn brief geen verantwoordelijkheid te willen nemen voor mariniers op koopvaardischepen zonder escorte door een marineschip. De brief van de minister roept vele vragen op. Hij stelt dat tot nu toe geen enkel schip in de group transit is gekaapt. De Telegraaf bericht echter dat dit wel het geval is, namelijk op 6 april de bulkcarrier Malaspina Castle. Toen bleek ook dat varen in groepsverband zonder begeleidend fregat is gebeurd. Als dit usance is, wat kopen wij dan nog voor de coördinatie vanuit Northwood? De minister spreekt over zeven tot acht langzame schepen per jaar op basis van de registratie van december 2008, toen drie keer bijstand is gevraagd en geen bescherming kon worden geboden door group transit of individuele escortes. De reders schrijven ons echter dat dit getal van zeven tot acht schepen veel te laag is ingeschat. Vanwaar deze discrepantie tussen wat de reders zeggen en wat de minister zegt? Tevens vreest de minister geweldsescalatie indien er beveiligingsteams meegaan zonder escorte van een marineschip. Kan hij dat standpunt technisch toelichten? Zijn zwaarbewapende mariniers met een robuust mandaat inderdaad niet in staat om af te schrikken zonder geweldsescalatie? Het is maar een vraag.

Intussen kiezen de Fransen voor het volgende beleid. Zij willen wel militaire beveiligingsteams plus een marineschip op niet al te grote afstand, echter alleen als de commandant van Atalanta erom vraagt en alleen voor schepen die te traag zijn voor een group transit. Waarom kiezen wij nu, in afwachting van een EU-oplossing, niet voor hetzelfde standpunt? Waarom maken wij geen transits voor langzame schepen, geëscorteerd door een marineschip met een helikopter? Dan hebben wij misschien helemaal geen mariniers aan boord nodig.

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Als de VVD-fractie zo vrolijk de bestrijding van de piraterij tot de hoofdtaken van de marine benoemt in onze Nederlandse zeegeschiedenis, moet zij wel eerlijk zijn. De andere hoofdtaak was om zelf koopvaardischepen te kapen; denk aan Piet Hein en aan privateering, zoals het tot het midden van de negentiende eeuw zo mooi heette. Zij bestreden piraten met bommen en door te koloniseren. Ik neem aan dat de VVD-fractie dat nu niet voorstelt.

De heer **Boekestijn** (VVD): Dat is vragen naar de bekende weg, maar ik wil er wel op wijzen dat er in onze geschiedenis ook een rode lijn is van piraterijbestrijding. Ik heb de Abessijnse zeerovers al genoemd. In de discussie van nu hoor ik Kamerleden heel vaak spreken over hoe wij ze precies moeten detineren. Dan komt er ook een videoconferentie met een raadsman. Ik vind eigenlijk dat wij gewoon moeten praten over afschrikwekkende maatregelen, zodat mensen het uit hun hoofd laten om zo'n schip aan te vallen.

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): De VVD-fractie verwijst naar oorlogen in het midden van de negentiende eeuw in de Middellandse Zee. Toen heeft Nederland samen met de Engelsen heel Algiers platgegooid. Is dat het precedent waarop de VVD-fractie wil terugrijpen?

De heer **Boekestijn** (VVD): Het precedent is de zeventiende en de achttiende eeuw. Er zijn twee patronen in onze geschiedenis; dat kunt u niet ontkennen.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Ik was even verward door het voorstel van de heer Boekestijn. Hij stelt voor om trage schepen in konvooi te laten varen en de snellere schepen met escortes. Dan draait hij de situatie om, want de meeste Nederlandse schepen varen sneller dan tien knopen. Je zou dan meer fregatten nodig hebben om de snellere schepen te begeleiden. Uiteindelijk zouden er dan minder schepen worden begeleid. Ik neem niet aan dat dit de bedoeling is van de VVD-fractie.

De heer **Boekestijn** (VVD): De VVD-fractie staat het volgende voor. De snellere schepen gaan in de group transits. Die moeten begeleid worden. Dan blijven de langzame schepen over, waarvan de reders ons vertellen dat het er meer zijn dan zeven tot acht per jaar. Wij vinden dat daarvoor ook transits moeten worden gevormd, want het is onmogelijk om al die schepen individueel te begeleiden. Daarom is het ook zo belangrijk dat minister Verhagen hierop in internationaal verband blijft hameren. Wij hebben nu vier tot zes schepen in het kader van Atalanta. Dat zijn er natuurlijk veel te weinig voor een kustlijn van niet 1100 km, maar 1500+ km. Wij zullen daar dus veel meer schepen moeten hebben. Dan is het ook mogelijk om transits te vormen voor de kleinere schepen.

De heer **Van Dam** (PvdA): De heer Boekestijn stapte heel gemakkelijk over het punt van geweldsescalatie heen. Als je maar gewoon zo'n team aan boord hebt, zo zei hij, dan schrikt dat wel af. Nu zegt de minister terecht dat je de piraten op een gegeven moment moet laten weten dat er zo'n team aan boord zit. Hoe doe je dat? Door op een bepaald moment een waarschuwingsschot te lossen. Je doet dat dus door zelf als eerste de wapens op te pakken. Gaat de heer Boekestijn niet iets te gemakkelijk voorbij aan de geweldsescalatie die daaruit zou kunnen volgen? Een andere vraag is op welk moment je dat schot lost.

De heer **Boekestijn** (VVD): Ik heb de volgende zinnen uitgesproken: «Waarom maken wij geen transits voor langzame schepen, geëscorteerd door een marineschip met een helikopter? Dan hebben wij misschien helemaal geen mariniers aan boord nodig.» Ik bedoel daarmee te zeggen dat het geweldsescalatieprobleem het allerbeste wordt opgelost door een begeleidend marine-escortschip met helikopter. Ik ben daar dus wel degelijk gevoelig voor. Wel wil ik de minister een vraag voorleggen. Stel dat het begeleidende schip er niet is en er alleen zwaarbewapende mariniers met een robuust mandaat aan boord zijn. Kan dat ook voldoende afschrikwekkend werken? Hoe zit het met de geweldsescalatie? Ik denk dat het sowieso beter is geregeld met een schip er achteraan. Ik sluit mijn ogen echter ook niet voor het feit dat er in EU-verband veel te weinig schepen

daar rond schommelen, zodat wij daar dus wel mee te maken krijgen. Ik hoop op een antwoord op die vraag.

De heer **De Roon** (PVV): Voorzitter. De Nederlandse regering wil geen militaire beveiligingsteams aan boord plaatsen van de meest kwetsbare Nederlandse koopvaardij-schepen. Dat zijn schepen die de snelheid van tien knopen niet kunnen halen en doorgaans ook een laag vrijboord hebben. De minister wil wel in het kader van een EU-operatie voedsel-transporten naar Somalië laten beschermen door onze marine, maar onze eigen koopvaardij-schepen mogen wat de regering betreft blijkbaar het risico lopen om op wrede wijze te worden gekaapt. Bescherming voor die Nederlandse schepen biedt de minister namelijk niet. Er is al een dodelijk slachtoffer gevallen. Wil de regering dit vaker laten gebeuren? Graag een reactie van de minister.

Ik laat de vier bezwaren de revue passeren die de minister heeft uiteengezet tegen de inzet van mariniers op koopvaardij-schepen. In de eerste plaats zijn er juridische bezwaren. De minister verwacht dat het sluiten van agreements met landen waar Nederlandse militairen met hun uitrusting doorheen moeten reizen, lastig zal zijn. Welke landen komen daarvoor in aanmerking? Waaraan ontleent de minister de verwachting dat dit moeilijk wordt? De minister wil dat er afspraken worden gemaakt met reders over de gezagsverhoudingen aan boord van deze schepen. Dat is natuurlijk logisch, maar heeft de minister aanwijzingen dat dit geen haalbare kaart zou zijn? Voor de verzekeringssituatie geldt dezelfde vraag. Heeft de minister al onderhandeld met verzekeraars? Waaruit blijkt dat hun opstelling zodanig is dat daar niet uit te komen is? Zij hebben er toch ook belang bij dat Nederlandse schepen die zij verzekeren, niet worden gekaapt?

Ten tweede zijn er de kosten. De kosten van de optie om beveiligingsteams in te vliegen bedragen € 120 000 per keer. Waarom is dat voor de minister een bezwaar? Kan dat geld er soms niet vanaf, terwijl de regering voor de bescherming van Afghanistan maar liefst 285 mln. uittrok in 2008? Het is die € 120 000 toch zonder meer waard als daarmee een kaping kan worden voorkomen? Een kaping kost nog veel meer, zowel financieel als emotioneel. Waarom is deze kostenpost voor de minister belemmerend? Ten derde het gevaar van escalatie. Het inzetten van militaire beveiligingsteams op koopvaardij-schepen zou volgens de minister resulteren in een grote kans op geweldsescalatie. De PVV-fractie is net zoals de Nederlandse reders, de Nederlandse waterbouwers en de Nederlandse zeevarenden op de koopvaardij van mening dat die inzet juist een afschrikwekkend effect zal hebben. Onze mariniers zijn er om escalaties de kop in te drukken, om escalaties met robuust en effectief geweld te keren. Onze mariniers zijn echter ook in staat om ervoor te zorgen dat het zover helemaal niet hoeft te komen. Kan de minister zijn vrees voor escalatie onderbouwen? Waarom moet de kans op escalatie een reden zijn om dan maar af te zien van de beveiliging van de Nederlandse koopvaardij? Als onze mariniers drie keer een piratenschip naar de kelder jagen, gaan alle piraten met een grote boog om alle schepen met de Nederlandse vlag heen. Het is de taak van de Nederlandse marine om dat beeld neer te zetten in de Golf van Aden en de Indische Oceaan. Als de minister dat niet wil, kan hij wat mijn fractie betreft beter minister van de padvinderij worden.

Ten vierde het tekort aan medische ondersteuning. Het is duidelijk dat gewonden die onder Nederlandse mariniers of anderen op koopvaardij-schepen kunnen vallen, niet binnen twintig minuten in een ziekenhuis kunnen zijn. Nu wil ook de PVV-fractie natuurlijk een optimale medische verzorging voor gewonden die onverhoopt mochten vallen, maar er zijn in het verleden toch wel meer gevallen van inzet van militairen geweest die in dergelijke situaties niet à la minute op optimale medische ondersteuning konden terugvallen? Waarom vindt de minister dat in dit geval wel

een probleem? Voldoet de huidige wettelijk verplichte ziekenboeg op koopvaardij-schepen niet aan de maatstaven die voor militairen gelden als zij moeten worden behandeld in spoedsituaties?

Ik ben dus van mening dat de huidige transitregeling niet voldoende bescherming biedt en dat Nederlandse koopvaardij-schepen die er geen gebruik van kunnen maken, ook moeten worden beschermd door de Nederlandse Staat. Het gaat om zeven à acht schepen volgens de minister. De KNVR spreekt over vijftig. Welk aantal is volgens de minister nu juist? Ongeacht welk aantal ook, heeft ieder Nederlands koopvaardij-schip recht op een behoorlijke bescherming. Daarom is de PVV-fractie, net zoals België, Frankrijk, China en Japan, wel voor het inzetten van beveiligingsteams op de koopvaardij-schepen die dat nodig hebben. Klopt het dat inmiddels ook Duitsland heeft besloten om dit te gaan doen? Ik leid dat af uit een teletextbericht van de NOS vandaag. Heeft de minister ook onderzocht of er mogelijkheden zijn tot samenwerking met bondgenoten als het gaat om het plaatsen van beveiligingsteams op koopvaardij-schepen?

De heer **Van Dam** (PvdA): Al zouden wij het graag willen, dan kunnen wij met de Nederlandse marine volgens mij niet eens alle Nederlandse scheepvaart in de Golf van Aden beschermen. Daarom doen wij dat in internationaal verband, met een EU-missie in het laatste deel van dit jaar. Uw partij is principieel tegen militaire missies in EU-verband. Betekent dit dat u straks ook tegen de bescherming van de internationale scheepvaart in dat gebied door de EU-missie zult stemmen?

De heer **De Roon** (PVV): Wij zijn inderdaad van mening dat de Europese Unie geen rol heeft op het gebied van buitenlands beleid en defensie-aangelegenheden. De EU-missie gaat er toch komen en dan hebben Nederlandse koopvaardij-schepen natuurlijk alle recht om daarvan gebruik te maken. De schepen die daarvan geen gebruik kunnen maken, moeten wat ons betreft bescherming door mariniers aan boord kunnen krijgen. Uiteindelijk zouden wij liever zien dat Nederland bij de bestrijding van piraterij samenwerkt in NAVO-verband of met andere geallieerden.

De heer **Van Dam** (PvdA): Voor alle duidelijkheid: u bent dus straks gewoon tegen de deelname van Nederland aan de EU-missie voor de bescherming van de scheepvaart in dat gebied.

De heer **De Roon** (PVV): Wij zouden er niet tegen zijn als diezelfde werkzaamheden werden verricht binnen een ander internationaal kader. Dan zouden wij er helemaal voor zijn. Nu zullen wij ertegen zijn. Dat neemt niet weg dat, als de missie toch doorgaat, Nederlandse schepen er gewoon gebruik van zullen, kunnen en moeten maken.

De heer **Boekestijn** (VVD): Dit is toch interessant. De Atalantamissie mag weliswaar in EU-verband plaatsvinden, maar zij is op allerlei fronten gewoon beter georganiseerd dan de NAVO-operatie. Dat wordt ook door iedereen erkend. Nu zegt u twee dingen tegelijkertijd. U houdt niet van EU en militair ...

De **voorzitter**: Mijnheer Boekestijn, ik wijs u erop dat dit onderwerp voor het tweede deel van deze vergadering gepland staat. Ik zou het daar dan ook graag plaatsen.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Voorzitter. De piraterij vormt niet alleen een ernstige bedreiging voor de WFP-voedseltransporten, maar ook voor de commerciële scheepvaart. Koopvaardij-schepen die door de Golf van Aden varen, worden in toenemende mate geconfronteerd met piraterij. Een groot aantal schepen is inmiddels in handen van piraten



gevallen, waaronder een Antilliaans vlagvarend schip van een Nederlandse rederij, de Marathon. Gelukkig is dit schip inmiddels weer terecht, maar er is wel een bemanningslid bij om het leven gekomen. Ook andere kapingen kennen een slechte afloop. Er zijn inmiddels doden en talloze gewonden gevallen. In 2009 alleen al zijn 153 personen gegijzeld. Gisteren is bekend geworden dat de Belgen ertoe overgaan om mariniers aan boord van schepen te plaatsen. De fractie van de ChristenUnie heeft hiervoor al eens gepleit. De minister heeft een onderzoek laten uitvoeren naar de haalbaarheid hiervan.

Ik ben blij met de inzet van de minister tot nu toe. Hij was een van de eerste ministers die ervoor pleitte om deel te nemen aan de bescherming van de WFP-schepen vorig jaar. Nederland liep daarin voorop. Inmiddels hebben wij drie fregatten voor de kust van Somalië laten patrouilleren. Hr. Ms. De Zeven Provinciën keert dezer dagen terug. Nederland zet zich dus in; laat dat van tevoren gezegd zijn. Ook ben ik mij er goed van bewust dat een volledig sluitend systeem nooit mogelijk zal zijn in dit enorme gebied. Wij moeten wel doen wat wij kunnen. Nederland kan dit uiteraard niet alleen. Daarom is het goed dat dit in NAVO-verband gebeurt en nu dus ook in EU-verband met de missie-Atalanta. Steun voor het voorstel om daaraan deel te nemen met de Hr. Ms. Evertsen, maar daarover straks meer.

Of er meer mogelijk was, vooral in het kader van de bescherming van de Nederlandse koopvaardij-schepen, was het onderwerp van het laatste spoeddebat. De fractie van de ChristenUnie had hiervoor eerder gepleit; niet als dé oplossing, maar in het kader van de hulp die nog geboden kon worden voor schepen met een verhoogd risico, dus met een laag vrijboord en een snelheid lager dan tien knopen. De minister verwees in zijn brief naar de groep transits en schreef verder wat er niet mogelijk was. Uit de tweede termijn van de minister bleek toch ook wel dat de groep transits niet geheel veilig waren. Vijf van de 29 schepen werden alsnog in transit gekaapt. Verder gaf de brief nog geen richting in hoe dan wel te handelen voor de trage schepen. Daarom kom ik kortheidshalve met drie vragen.

Ten eerste: kan de minister duidelijkheid geven om hoeveel risicoschepen het precies gaat? De minister heeft het over vijf tot zeven schepen; de rederijen over ongeveer vijftig risicoschepen. Waar zit hem nu het verschil in definitie? De minister extrapoleert het aantal aanvragen van schepen die langzamer dan tien knopen varen. Hierbij houdt hij echter geen rekening met de schepen die een laag vrijboord hebben en logistiek gezien niet de aansluiting met het konvooi kunnen maken. Graag krijg ik hierover duidelijkheid van de minister.

Ten tweede: kan de minister binnen de EU-missie Atalanta aandacht vragen voor de schepen die wel met een konvooi meevaren, maar toch een verhoogd risico lopen door bijvoorbeeld een laag vrijboord? Wat zou de EU nog voor hen kunnen betekenen?

Ten derde: welke mogelijkheden ziet de minister concreet om de trage Nederlandse schepen alsnog te beveiligen, hetzij in EU-verband, hetzij in multinationaal verband, hetzij in een escorte of anderszinds? Is hij bereid om nogmaals met concrete oplossingen hiervoor te komen? Ik verwijs net zoals collega's naar het Franse model.

De **voorzitter**: Zojuist verlieten de ministers, behalve die van Defensie, de zaal. Ik heb hen toestemming gegeven om zich het komende uur met iets anders bezig te houden. De brief die nu voorligt is van de minister van Defensie. Wij spreken in het tweede deel van dit overleg over Atalanta. De andere twee ministers zullen er dan ook bij zijn.

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Ik heb wat vragen voor de minister van Justitie, juist over dit aspect van ...

De **voorzitter**: Die nemen wij dan mee in het tweede deel, maar deze brief is alleen van de minister van Defensie. Mochten er vragen zijn, dan geef ik in het tweede deel van het AO alle ruimte om die nog aan de andere ministers te stellen. Als wij nu alle drie de ministers aan het woord laten, redden wij het zeker niet binnen anderhalf uur. De heer Irrgang heeft nog een vraag aan de heer Voordewind.

De heer **Irrgang** (SP): Nog even voor de politieke duidelijkheid: ik kan mij toch echt herinneren dat de heer Voordewind pleitte voor mariniers op het schip. Ik hoor hem dat nu echter niet zeggen. Heb ik niet goed geluisterd? Vraagt hij alleen naar meer mogelijkheden en sluit hij daarmee niets uit, maar noemt hij dit punt ook niet meer expliciet?

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Ik heb twee punten genoemd. Het ene gaat over het varen in group transit, dus het konvoovaren. De minister heeft in het vorige debat gezegd dat vijf van de 29 nog steeds gekeerd zijn, zelfs in die konvoosituatie. Ik heb daar aandacht voor gevraagd. Het tweede punt was dat ik aandacht heb gevraagd voor de schepen die te langzaam varen en een laag vrijboord hebben. Dat vormt een risicofactor. Ik heb daarvan gezegd dat wij extra moeten kijken wat er nog mogelijk is. Ik heb altijd gezegd dat de mariniers een mogelijkheid zijn om deze schepen te beveiligen. Het hoeven voor mij niet per se mariniers te zijn, maar dan hoor ik graag van de minister op welke wijze het anders kan, want ook deze schepen hebben recht op Nederlandse bescherming.

De heer **Irrgang** (SP): Met zoveel woorden zegt de heer Voordewind dus ook dat de uitkomst van dit debat voor zijn fractie niet hoeft te zijn dat er mariniers meegaan op de schepen.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Ik heb het als een optie genoemd in de aanloop naar dit debat en andere debatten. Ik heb de brief van de minister gelezen en heb ook gezien welke bezwaren hij heeft aangekondigd en beschreven. Ik constateer tegelijkertijd dat de Fransen het wel doen. Ik heb in mijn inbreng ook gezegd dat de Belgen het doen. De Zwitsers staan op het punt om het te doen. Kortom, er zijn mogelijkheden om het te doen. Ik constateer ook dat wij het al hebben gedaan met de escortes van de WFP-schepen. Wij hebben daar beveiligingsteams van mariniers op schepen geplaatst, weliswaar in combinatie met escortes. Juridisch schijnt het dus mogelijk te zijn. Ik vraag de minister om specifiek te kijken wat er voor deze risicoschepen zou kunnen, in multilateraal verband of met eigen capaciteit. Ik heb die suggestie een vorige keer al aangereikt als het gaat om de mariniers, maar als het geen mariniers zijn, hoor ik graag van de minister welke andere mogelijkheden hij ziet.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. De inzet van de SGP-fractie is er ook op gericht dat alle Nederlandse schepen een veilige doortocht kunnen maken. Daar zou de inzet op gericht moeten zijn. Vrijwel iedereen is het erover eens dat beveiligde konvoovaart de beste garantie voor veiligheid biedt. Voor het overgrote deel van de schepen is dat ook een goede mogelijkheid. Daarnaast is er sprake van een categorie schepen die erg kwetsbaar zijn voor piraterij, maar die om welke reden dan ook niet kunnen meevaren in een konvooi. Voor hen wordt zo mogelijk een oplossing op maat geboden door een individuele escorte ter beschikking te stellen. Dat gebeurt nu ook al. Dan houden wij nog een restcategorie: schepen die gevoelig zijn voor piraterij, maar die niet kunnen meekomen in een konvooi en die ook niet voor een individuele escorte in aanmerking komen. Wij hebben het dan maar over een beperkt gedeelte. De minister heeft het over rond de zeven schepen, maar er worden ook andere aantallen genoemd. Ik sluit mij aan bij de vragen om meer duidelijkheid te krijgen over hoeveel schepen wij het precies hebben. Ook al gaat het om

een beperkt aantal schepen, onze inzet moet er ook op gericht zijn om voor die schepen een oplossing te vinden en ook die Nederlandse schepen niet te laten ronddobberen.

De suggestie van mariniers aan boord is nader uitgezocht. Ik moet zeggen dat de problemen van deze oplossing ons helder zijn geworden, maar de oplossing voor het probleem van deze restcategorie nog niet. Hoe kunnen wij ook die restcategorie zo goed mogelijk een beveiligde doortocht laten maken? Als de minister het niet ziet zitten om militaire beveiligingsteams op schepen te plaatsen – ik heb op zichzelf begrip voor de beschreven beperkingen en risico's – dan is voor ons de vraag of er nog alternatieven zijn. Wat zou er wel kunnen worden ondernomen om genoemde categorie schepen te beveiligen? Als er geen andere alternatieven beschikbaar zijn, zou er wat mijn fractie betreft toch nader moeten worden gekeken naar de beperkingen en risico's. Zoals ik de brief lees, zijn dat heel serieuze bedenkingen, maar zijn ze niet principieel of onoverkomelijk. Dan is de vraag nogmaals: als er geen andere oplossingen zijn – want mariniers aan boord is ook voor onze fractie absoluut geen doel op zich; wij praten alleen over een middel om de problemen voor deze restcategorie op te lossen – in hoeverre kan er dan aan de genoemde problemen tegemoet gekomen worden? Het kostenplaatje om een team te laten overvliegen vanuit Nederland lijkt niet het grootste probleem te zijn. Je kunt je wel afvragen in hoeverre een van onze aanwezige schepen of een van de schepen van onze bondgenoten als uitvalsbasis kan worden benut. Dan vermijden wij het probleem om vanaf land te opereren.

De heer **Irrgang** (SP): Voorzitter. De SP-fractie heeft zich ook in eerdere debatten geen voorstander betoond van mariniers op koopvaardij-schepen. Ons belangrijkste bezwaar is altijd geweest dat wij het risico om van koopvaardij-schepen een slagveld te maken, dermate groot inschatten dat wij er eigenlijk niets voor voelen. De minister heeft in zijn brief een indrukwekkende rij praktische bezwaren genoemd, die illustreren dat dit idee, dat op het eerste gezicht misschien zo simpel lijkt, in de praktijk toch onpraktisch is. Een groot deel van de schepen kan met de konvooiachtige benadering met transits veilig door de Golf van Aden. Daar speelt nog wel het punt dat reders zelf vaak niet goed meewerken door zich op tijd aan te melden. Daar kan ook enige verbetering van de veiligheid komen, voor zover er sprake is van onveiligheid, want in een enkel geval lijken ook dan schepen nog slachtoffer te worden van piraterij. Voor zover dat geen oplossing is, gaat het volgens de minister om zeven tot acht schepen en volgens de reders om grotere aantallen. Zelfs bij de grootste aantallen gaat het om niet meer dan 10% van het totaal aantal Nederlandse schepen, als ik de getallen goed bestudeer.

De minister noemt ook het probleem dat als mariniers in een buitenlandse haven aan boord gaan, er afspraken zullen moeten worden gemaakt met het land in kwestie omdat je dan toch Nederlandse militairen met bewapening in het desbetreffende land brengt. Dat gaat allemaal niet zo gemakkelijk. Daar zitten ze niet direct te wachten op buitenlandse militairen in hun land. De minister noemt het risico van escalatie en van ontoereikende medische zorg voor militairen die eventueel gewond zouden raken. Ook noemt hij de gezagsverhoudingen op het schip: wie is nu eigenlijk de baas, de kapitein zoals gebruikelijk op zee of de militairen aan boord? Verandert dit op het moment dat er een calamiteit ontstaat zoals een dreigende overval van piraten? Dan zijn er de overige juridische complicaties die kunnen optreden, bijvoorbeeld met verzekeringen.

Mijn fractie wil daaraan de vraag toevoegen of mariniers hiervoor überhaupt beschikbaar zijn. Mariniers worden ook op andere wijzen ingezet. De minister gaat daar eigenlijk niet op in. Kan het überhaupt wel in de zin van schepen en van aantallen beschikbare militairen? De positie van mijn fractie is in dit debat en in eerdere debatten volgens mij altijd duidelijk geweest.

De heer **Boekestijn** (VVD): Ik wil iets vragen over de praktische kanten van uw standpunt. Stel nu eens dat de Fransen gewoon doorgaan met hun oude beleid en wel mariniers op schepen zetten met een escortschip. Stel dat de Duitsers dat ook doen. Als het aan de SP-fractie ligt, doen wij dat niet. Ik zie dan twee Somalische piraten op een duintop staan die zeggen: Hé, ik zie een Nederlandse vlag, dat is kassa! Zou u uw standpuntbepaling ook niet moeten laten afhangen van wat andere landen doen? Anders krijg je het probleem dat wij gepakt worden omdat wij de zwakste schakel zijn.

De heer **Irrgang** (SP): U wekt de hele tijd de suggestie alsof andere landen dit al zouden doen, terwijl dat nog niet is gebeurd. Zij hebben hoogstens plannen. Frankrijk is een bijzonder geval, omdat het schepen heeft met een aantal mariniers aan boord. Ook dan zijn er dus schepen in de buurt van de koopvaardischepen met een extra aantal militairen aan boord. Als dat de oplossing is, is het gewoon een kwestie van een aantal Nederlandse marineschepen extra sturen. Het gebied is echter zo gigantisch groot. Het gaat om een oppervlakte van Noorwegen tot Lissabon. Zo veel Nederlandse marineschepen zijn er niet. Zelfs als de VVD haar zin krijgt en de defensie-uitgaven flink worden verhoogd, zijn er nog niet genoeg schepen om de Nederlandse schepen te beveiligen, laat staan dat er ook nog eens mariniers aan boord kunnen komen.

De heer **Boekestijn** (VVD): Het standpunt van de SP-fractie is dus om maar helemaal niets te doen, noch extra schepen noch militaire beveiligingsteams? Dan ontstaat het probleem dat andere staten verder gaan en dat Nederland de zwakste schakel wordt. Eigenlijk lokt u hier gewoon kapingen mee uit. Ik hoop toch niet dat de Somaliërs nu meeluis-teren!

De heer **Irrgang** (SP): Andere landen doen vooralsnog niets. Zij maken hoogstens plannen daartoe. De Fransen hebben inderdaad meer schepen ingezet. U komt met schijnoplossingen, met oplossingen die niet praktisch haalbaar zijn. U moet niet doen alsof u een oplossing hebt, waar die praktisch niet uitvoerbaar is. Ik denk dat het veel meer zin heeft om de oplossing van de konvooien verder uit te werken en ervoor te zorgen dat de reders meewerken. Ik ben benieuwd of de minister aanvullende mogelijkheden ziet voor die heel kleine restcategorie, maar datgene wat u voorstelt, is een schijnoplossing.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Ook van de SP-fractie horen wij nu dat er een risico is op een slagveld op zee. Waar haalt u die angst vandaan? Wij hebben één schietpartij gezien, op dat Franse zeilschip, maar daar werd de aanval ingezet om de bemanning vrij te krijgen. Dat is niet dezelfde situatie als een situatie waarin je mariniers op schepen plaatst die een preventieve en afschrikwekkende werking hebben. Je hebt het dan over een heel andere situatie. Sterker nog: die situatie had kunnen voorkomen dat het genoemde zeilschip was gekaapt.

De heer **Irrgang** (SP): Een van de grote problemen is dat piraten wel moeten weten dat er militairen aan boord zijn. Dan kom je bij het bekende schot voor de boeg, dat het begin kan zijn van een militaire confrontatie. Je kunt dus van het een in het ander verzeild raken. Mag ik u eraan herinneren dat juist uw eigen minister op het risico van escalatie wijst? Ik ben dus niet de enige die dat risico hoog inschat.

De heer **Van Dam** (PvdA): Voorzitter. De piraterij in de Golf van Aden is een grote bedreiging, niet alleen voor de schepen die er doorheen varen en hun bemanning, maar ook voor Nederland als geheel. Nederland heeft met een van de grootste havens van de wereld een groot belang bij de

ongehinderde doorgang van de internationale scheepvaart. Het belang van een vrije en veilige internationale scheepvaart is voor ons land nog vele malen groter dan het belang van de Nederlandse scheepvaart zelf, oftewel de schepen die varen met een Nederlandse of Antilliaanse vlag. Nederland is in zijn eentje niet in staat om de internationale scheepvaart in de Golf van Aden te beschermen. Het gebied is te groot, er zijn te veel piraten actief en er varen te veel schepen door het gebied. Daarom moeten wij dat in internationaal verband doen, dus met de NAVO of de EU. In het tweede deel van dit debat praten wij verder over de gezamenlijke EU-operatie die daar loopt en over de verlenging van de NAVO-operatie. Beide operaties bieden voor het overgrote deel van de schepen in principe voldoende bescherming tegen kaping.

Ik heb daar nog wel een paar vragen over, maar ik lees in de brief van de minister heel duidelijk dat geen enkel schip dat zich heeft gehouden aan de afspraken van die missies, en dus in een groepstransport heeft meegevoerd en conform de afspraken heeft gehandeld, is gekaapt. Dat zegt volgens mij al veel. De minister zegt ook dat niet alle schepen die door het gebied varen, met de aanwezige missies kunnen worden beschermd. Hij zegt dat er zeven tot acht Nederlandse schepen per jaar overblijven. In een vorig debat heb ik al gezegd dat wij met «Nederlandse schepen» schepen bedoelen waarop de Nederlandse of Antilliaanse vlag wappert. Dat wil niet altijd zeggen dat het om schepen gaat die van of naar Nederland varen, noch dat de bemanning per se Nederlands is. Het gaat slechts om schepen die bij een bedrijf geregistreerd staan dat in Nederland is gevestigd, niet in de laatste plaats soms om fiscale redenen. Laten wij daar ook eerlijk over zijn. Los van die redenen gaat het om schepen met een Nederlandse vlag, en dus om schepen die formeel tot het Nederlandse territorium behoren.

De Kamer heeft de vorige keer aan de minister gevraagd om het plaatsen van mariniers aan boord te onderzoeken, ondanks de bezwaren die er zouden kunnen zijn. De regering heeft dit onderzocht en komt tot de conclusie dat het om verschillende redenen niet verantwoord is. Het is juridisch ingewikkeld, er bestaat een reëel risico op geweldsescalatie en er kan niet tijdig medische hulp ter plekke zijn. Als ik die argumenten op een rij zet, begrijp ik dat het kabinet tot het oordeel is gekomen dat het niet verantwoord is. Ik heb begrip voor dat oordeel, ik snap het ook als ik het lees en ik begrijp niet zo goed waarom enkele collega's de afgelopen dagen in de media zo fel van leer zijn getrokken tegen het onderzoek dat de minister heeft laten uitvoeren. Ik vind het behoorlijk overtuigend. Ik mis in de brief de wat zwaardere juridische aspecten die wij zojuist bespraken. Wij hebben het over het risico op geweldsescalatie, maar juridisch gezien is de grote vraag: als je piraten wilt waarschuwen en als eerste een schot lost, betekent dit dat je als eerste naar de wapens grijpt. Hoe zit dat eigenlijk juridisch? Hoe is dat geregeld? Hoe valt dat binnen de rules of engagement? Dat mis ik in de brief, terwijl dit wel problemen oproept. Het is allemaal niet zo gemakkelijk als soms wordt gesuggereerd onder het roepen van dat wij zo'n rijke historie hebben met Tromp en De Ruyter.

Naar aanleiding van de brief van de minister heb ik nog twee vragen. Ten eerste de vraag waarom de Belgen en de Fransen tot een ander oordeel komen. Ik weet dat het tot nu toe slechts een oordeel op papier is en dat zij niets doen, maar waarom komen zij tot een ander oordeel? Ten tweede de vraag wat er wel kan worden gedaan om de resterende schepen te beveiligen. Het enige wat de minister in zijn brief schrijft, is dat wij een Nederlands schip zouden kunnen onttrekken aan de EU- of NAVO-missie. Daarmee neemt dat Nederlandse schip niet meer deel aan die missie, terwijl het daar ook een belangrijke taak heeft. Zijn er andere mogelijkheden, ook wetende dat Nederland niet als enige met dit probleem kampt? Wij zijn in een internationale missie actief, maar elk land lijkt nu een beetje zijn eigen afwegingen te maken inzake de eigen schepen die

niet kunnen worden beschermd door de gezamenlijke missie. Is er zicht op een gezamenlijke aanpak? Wordt daarover gesproken binnen de NAVO en de EU?

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Voorzitter. Er is een probleem met de onbeveiligde Nederlandse schepen die niet met de group transit van de EU meekunnen door de Somalische wateren. Dat is echt een probleem, maar wij moeten het ook niet groter maken dan het is. Als ik de minister begrijp, gaat het om zeven à acht schepen per jaar. De GroenLinksfractie deelt de conclusie van de regering dat individuele marinebeveiliging op deze schepen ongewenst is. Het is juridisch gecompliceerd, de rules of engagement en de status of forces agreement zullen moeilijk vast te stellen zijn, er is een risico op geweldsescalatie -zie de ervaring van de Amerikanen die al een oorlogsverklaring van de jihadisten aan hun broek hebben – er is geen internationaal draagvlak – lees de verklaringen van IMO en BIMCO – het is disproportioneel, kostbaar en risicovol. Daaraan wil ik een principieel bezwaar toevoegen. Piraterijbestrijding is in de eerste plaats een politietak waarvan de oorzaken aan het land moeten worden bestreden. Als je naar maatregelen zoekt die meer doekjes voor het bloeden zijn zolang de oorzaken nog niet zijn aangepakt, moeten dat proportionele maatregelen zijn. Marine-inzet aan boord lijkt ons geen proportionele maatregel, gegeven het feit dat het maar om zeven à acht schepen per jaar gaat.

Tegelijkertijd voel ik mee met de rederijen die zeggen dat zij hier niet zoveel aan hebben en vragen of de overheid niet alleen maar de problemen wil aanwijzen, maar alsjeblieft ook een beetje oplossend wil meedenken. Zijn er alternatieven voor deze zeven à acht schepen te bieden? Er is nu weinig uitzicht op het bestaan van de EU-escortes op lange termijn. Het duurt nu tot 2010. De NAVO-missie is al afgelopen. Als een schip overweegt om zich alsnog aan te sluiten bij group transits, hoe kan het zijn schema's dan plannen? Hoe vindt de beveiliging van dit soort schepen plaats na 2010? Kan de overheid misschien uitzicht bieden op verbreding van de bestaande beveiligingsinstrumenten in internationaal verband? Kan de NAVO-missie worden voortgezet? Kan de EU-missie worden uitgebreid? Kortom, kunnen er boten bij? Kan er beter worden gecoördineerd met andere missies die in de desbetreffende wateren piraterij bestrijden? Allerlei landen, met name Aziatische landen, voeren er individuele missies uit. Kunnen de group transits met hen worden gecoördineerd?

Kan er betere dienstverlening geschieden door het kustwachtcentrum? Als ik het draaiboek voor piraterij lees dat de staatssecretaris van VWS ons toestuurde, word ik niet heel vrolijk. Er worden allerlei knelpunten gesignaleerd bij het kustwachtcentrum, waartoe de rederijen zich moeten wenden als zij zich willen aanmelden voor beveiliging door de EU-missie. De oplossing die wordt geboden voor die knelpunten is «wij zullen in overleg treden», «wij zullen overleggen of u geen dubbele formulieren hoeft in te vullen» en «wij zullen overleggen hoe wij iets kunnen doen aan het capaciteitstekort». Wat mij betreft, kan de overheid hier daadkrachtiger en meer dienstverlenend optreden. Het is onvoldoende om de rederijen naar een website te verwijzen of ze zelf maar contact te laten opnemen met de Chinezen.

Tegelijkertijd moet het van twee kanten komen. Het is al eerder gezegd: sommige reders die in de gevarezone terechtkomen, houden zich niet aan de regels die gelden voor grouptransitbeveiliging. Zij melden zich niet op tijd aan of zij passen niet de best practices toe voor passieve beveiliging van hun eigen schepen. Wat geen optie is, is het overgaan tot bewapende particuliere beveiligers aan boord of het meenemen van munitie en onbewapende beveiligers die dan naar de wapenen kunnen grijpen zodra het moment daar is. Uit de krant heb ik begrepen dat er al beveiligingsbedrijven zijn die daartoe het initiatief nemen, munitie laten inladen uit

Kenia met een exportvergunning en dan mannen met een wapentraining aan boord laten meevaren als passagier, zodat die naar de wapenen kunnen grijpen. Wat zijn daarbij de juridische complicaties? Dit lijkt mij een onwenselijke ontwikkeling. Ik wil graag dat de regering daarover duidelijkheid schept.

**Voorzitter: Van der Staaij**

De heer **Pechtold** (D66): Voorzitter. Als wij een schip als Nederlands grondgebied beschouwen – de heer Van Dam had het al over territorium – is het dan ook niet een wettelijke verplichting dat de overheid de Nederlandse koopvaardij schepen beschermt? Graag een bespiegeling daarop. Op de website van de marine wordt de bescherming van handel als een van de eerste taken van de marine genoemd. Kan de minister toelichten waarom dit niet verder is toegelicht in zijn brief over de militaire beveiligingsteams? Ziet hij de waarde van de Nederlandse koopvaardij voor de ontwikkeling van het gebied rond de Golf door het gebruik van handel en de kustplaatsen? Nederlandse koopvaardij schepen mogen zelf niet overgaan tot de inhuur van particuliere beveiligers. Ziet de regering een ontwikkeling dat reders gaan varen onder een andere vlag? Hoe wordt voorkomen dat meer en meer zal worden gebruikgemaakt van particuliere beveiligingsteams, waardoor de situatie in de regio alleen maar rechtelozer en chaotischer wordt? Waarom kunnen de operationele obstakels voor het plaatsen van militaire veiligheidsteams niet overwonnen worden door de inzet van andere marineschepen dan fregatten, bijvoorbeeld landingsschepen? Hoeveel individuele aanvragen liggen er op het ministerie van reders voor militaire beveiligingsteams? Opvallend aan de resultaten van het onderzoek van de Nederlandse regering naar de mogelijkheden om militairen op koopvaardij schepen te plaatsen, is dat de verschillende Europese lidstaten binnen de EU hier anders mee omgaan. Een aantal landen heeft wel gekozen voor het plaatsen van beveiligingsteams; graag een reactie van de minister op dit punt. Is er überhaupt overleg geweest? Waar lagen de verschillen in afwijking? Hoe gaan deze landen om met de bezwaren die de regering in haar brief aanhaalt om juist anders te besluiten? Waarom wordt er niet samengewerkt tussen de verschillende landen zodat obstakels ten aanzien van bijvoorbeeld medische capaciteit en reactievermogen kunnen worden opgevangen? De Fransen zitten in Djibouti, de Engelsen in Aden en de Nederlanders in Jemen. De redenen om niet over te gaan tot beveiliging zijn volgens de regering, maar blijkbaar ook volgens de EU en de NAVO, de operationele complexiteit, het risico op escalatie, het gebrek aan een eenduidig juridisch mandaat en het gebrek aan passende medische ondersteuning. Wordt er in multilateraal verband gewerkt om deze zaken te verbeteren? Wat zijn de vorderingen op dit vlak? De regering zegt dat de mogelijkheid kan worden onderzocht om een in de omgeving opererend marineschip aan de EU-missie of de NAVO-missie te onttrekken om een Nederlands koopvaardij schip te ondersteunen. Zal de regering deze mogelijkheid ook daadwerkelijk onderzoeken? Kan dat binnen de afspraken die met de EU- en NAVO-partners zijn gemaakt?

**Voorzitter: Pechtold**

Minister **Van Middelkoop**: Voorzitter. Dankzij uw krachtige interventie zojuist sta ik er alleen voor, maar ik zal mij kranig weren. Ik ga even terug naar het vorige overleg dat wij met elkaar hebben gehad op 13 juni. De aanleiding van dat debat was de situatie rondom de Marathon. In de Kamer is toen de wens naar voren gebracht om te studeren op de optie om mariniers te plaatsen op schepen ter beveiliging. Ook omdat ik dat zelf verstandig vond, heb ik toen gezegd dat ik alle argumenten pro en contra

op een rijtje zou zetten en de Kamer daarover zou informeren. Ik heb er geen enkel misverstand over laten bestaan dat de bestaande procedure van de group transit, waarover ik straks wat meer zal zeggen, redelijk effectief genoemd kan worden en verre mijn voorkeur genoot boven de andere optie die ik nog moest uitzoeken. Zo hebben wij elkaar verlaten, om het zo maar even te zeggen. Ik heb dus geen enkele verwachting willen wekken en ook niet gewekt dat ik op dat moment al een keuze had gemaakt. De brief die de Kamer heeft gekregen, bevatte de afweging en natuurlijk ook de conclusie. Als ik dat niet had gedaan, zou de Kamer mij hebben gevraagd om dat onmiddellijk wel te doen.

Ik heb inmiddels gemerkt, ook in allerlei gesprekken, dat het een vrij ingewikkelde materie is. Daarom is het goed om in elk geval één mogelijk misverstand, waarnaar de heer Haverkamp verwees, weg te nemen. Nederland heeft de afgelopen anderhalf jaar al een behoorlijke inzet gepleegd in het gebied. Dat is een deel van de trots van de minister, maar vooral ook van de Koninklijke Marine. Dat is begonnen in 2008 met het tot twee keer toe sturen van een schip naar de regio voor een periode van een maand of twee, drie, ter escortering van voedselschepen van de Verenigde Naties. Dat was een situatie waarin een voedselschip werd begeleid door een fregat en een team van militairen op een schip van de VN. Over die situatie gaat mijn brief niet. Wij praten dan over een situatie met militairen aan boord van een schip, welk schip dan ook, zonder een begeleidend fregat.

Het hoofdkwartier van de EU-operatie, die vanaf december vorig jaar loopt, heeft duidelijk gemaakt dat er sinds het begin van de registratie van scheepspassages door de Golf van Aden drie keer sprake is geweest van een schip met een verhoogd risico dat onder de Nederlandse koninkrijksvlag voer en waarbij de reder de melding heeft gekregen dat het schip geen bescherming kon worden geboden door een group transit. Ik heb in mijn brief het getal van zeven tot acht genoemd. Dat was op basis van wat oudere getallen. Wij zitten nu halverwege het jaar, dus dan kom je op zes. Het gaat niet om één schip, maar wij hebben het over deze orde van grootte. Hoe kom ik aan dat getal? Het is mij ook niet ontgaan dat de reders andere getallen hanteren. Het is vrij gemakkelijk uit te leggen. Het aantal van zes, zeven of acht Nederlandse schepen, dus schepen onder Nederlandse vlag, vloeit voort uit de toepassing van de criteria van de Europese Unie. Het is dus geen eigen bedenksel. De Europese Unie heeft criteria opgesteld ter bescherming van de schepen die met de group transit meevaren. Pas je die criteria toe, dan vallen er zes, zeven of acht buiten de boot.

De reders komen tot een ander getal, omdat zij ook schepen meetellen waarmee wel een Nederlands belang is gemoeid, maar die niet onder de Nederlandse vlag varen. Ik begrijp dat best vanuit het oogpunt van de reders. Echter, de verantwoordelijkheid van de Nederlandse regering is er natuurlijk primair voor in het Koninkrijk geregistreerde schepen. Dat de reders dat breder zien, begrijp ik best, maar dat zit niet in de criteria van Northwood. Ik onderschrijf die criteria. Er zijn ook reders die in hun berekening schepen meenemen die weliswaar kwetsbaar zijn door bijvoorbeeld hun lage vrijboord, maar die wel tien knopen of harder kunnen varen en dus gewoon meekunnen in een group transit. Die worden door de reders meegeteld, maar volgens onze methode is dat niet nodig, want er is een bescherming voor deze schepen.

Dan nog iets meer over het systeem van de group transit. Dat moet worden beschouwd als een soort corridorbescherming. Het is een enorm gebied. De capaciteit die de EU heeft, tot voor kort een tijdje bijgestaan door de NAVO, is natuurlijk buitengewoon bescheiden. De mensen die er verstand van hebben, hebben daar een systeem voor bedacht. Dat systeem is effectief. Ik kan het woord «redelijk», dat ik in mei gebruikte, wel zo ongeveer laten vallen, want er is nog geen schip gekaapt dat voer onder de bescherming van een group transit. De heer Voordewind wees



er terecht op dat ik in een debat wat andere getallen heb genoemd. Dat waren schepen – 5 van de 29 – die toch waren gekaapt en die zich niet hebben gehouden aan de regels die de groep transits met zich meebrengen, dus bijvoorbeeld om wat voor reden dan ook toch vooruit zijn gaan varen. Hieronder waren geen Nederlandse schepen. Alle schepen die zich hebben gemeld voor een groep transit en die zich hebben gehouden aan alle regels, zijn veilig op de plaats van doorvaart of bestemming aangekomen. In die zin is dit systeem, met dank aan de Europese Unie, een groot succes. Als de heer De Roon van de PVV-fractie dan zegt dat hij tegen de EU-missie is, zijn wij, denk ik, vrij snel uitgepraat. Wil ik effectief de Nederlandse reders kunnen beschermen, dan moet ik dat in internationaal verband doen. Of dat nu de EU of de NAVO is, maakt niet zo veel uit. Ik vraag de heer De Roon dus om hierover wat effectief te denken of om wat pragmatisch te zijn en te constateren dat een EU-missie buitengewoon effectief is en dan zijn knopen te tellen, wil hij een reder tenminste nog recht in de ogen durven kijken. Dat vind ik zelf wel zo belangrijk.

Ik heb ook laten controleren hoeveel aanmeldingen van Nederlands gevlagde schepen er zijn gedaan bij het hoofdkwartier van de EU-operatie sinds het begin van de operatie in december 2008. Dat is niet onbelangrijk. Hiermee richt ik mij ook enigszins tot de reders. In totaal hebben reders voor 98 Nederlands gevlagde schepen bescherming in een groep transit aangevraagd. Op basis van het door de reders aangevoerde aantal van 300 Nederlandse passages door de Golf van Aden per jaar, zou het redelijk zijn om te veronderstellen dat de teller nu, na ruim een half jaar, zo rond de 150 staat. Nee dus; het zijn er 98. Dat betekent dat op dit moment – zij zitten nog in een leerproces – slechts 65% van de schepen wordt aangemeld bij de EU-operatie. Ik wil er dus nogmaals met kracht op wijzen dat de reders er echt verstandig aan doen om zich te houden aan de afspraken die wij met elkaar hebben gemaakt, zich te melden in Northwood – dat is zo simpel als het maar zijn kan – en daarin hun verantwoordelijkheid te nemen. Wij hebben dit systeem niet voor niets. Doet u dat alstublieft, want dat is in uw eigen belang. Houdt het verhaal na een «nee» uit Northwood dan op? Dat beeld is wel ontstaan, maar mijn antwoord is met enige voorzichtigheid ontkennend.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik onderschrijf het pleidooi van de minister. Het is belangrijk dat iedereen zich aanmeldt. Heeft hij actief contact gezocht met de redersvereniging om te vragen hoe het zit? Zo ja, wat was het antwoord?

Minister **Van Middelkoop**: Mijn antwoord op die vraag is tweeledig. Ten eerste kunnen reders in bijna elke krant wel lezen hoe het eraan toegaat. Reders zijn volwassen en zeer ontwikkelde mensen die moeten weten waar zij de weg kunnen vinden. Ten tweede hebben wij bij het opstellen van de brief contact gezocht met de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders. Dat bindt hen niet, dat begrijp ik ook wel, maar wij hebben informatie uitgewisseld. Ik mag er dan toch op vertrouwen dat binnen de organen van die organisatie de individuele reder, voor zover nodig, wordt gewezen op de weg die moet worden gekozen en die ik zo-even heb uitgelegd.

De zes tot acht schepen vormen inderdaad een lastig geval. Ik heb daarover geen misverstand laten bestaan in mijn brief. Is het verhaal daarmee af? Nee. In het debat in de Kamer van een maand of twee geleden heb ik gezegd dat een reder ook zijn eigen afwegingen moet maken. Het is een vrije ondernemer. Ik kan die verantwoordelijkheid niet van hem overnemen. Hij moet zich bijvoorbeeld de vraag stellen of hij het gebied wellicht kan mijden. Er zijn reders die dat doen en die omvaren. Ongetwijfeld kost dat het een en ander, maar zij willen het risico niet nemen. Dat is hun verantwoordelijkheid. Kan de lading niet met een ander, sneller schip,

dat wel met de group transit mee kan, worden getransporteerd? Dat zijn vragen die de reders zelf moeten beantwoorden en waarin ik niet kan treden. Wel bezien wij of de belangen niet zodanig zwaar zijn dat individuele escortering wenselijk is.

De heer **Boekestijn** (VVD): Het is een detail, maar wel een belangrijk detail. Ik heb mij laten vertellen dat niet alle schepen, met name schepen die zeer langzaam varen met een gigantische lading zoals boorinstallaties, langs Kaap de Goede Hoop kunnen. Zij kunnen soms ook geen andere route kiezen die meer ten oosten van de Seychellen ligt. Dat is dan toch een probleem. Zou daar niet een staatstaak liggen?

Minister **Van Middelkoop**: Daar was ik juist mee bezig. De zes tot acht schepen per jaar waarover wij het nu hebben, zijn schepen die het in Northwood niet hebben gehaald, om het zo maar even te zeggen, die weer terug worden gemeld in Nederland en waarover reders wellicht een andere afweging kunnen maken. Die leveren voor mij een soort verlegenheidssituatie op, want wij kunnen ze geen bescherming geven met een group transit. Ik ben dan weer terug bij de vraag die ik aan het beantwoorden was: hebben wij hen misschien toch nog iets te leveren? Wij bezien of de belangen niet zodanig zwaar zijn dat individuele escortering wenselijk is. Een optie is dan om de commandant van EU-Atalanta – of de commandant van een NAVO-missie – te vragen om te bekijken of dat een mogelijkheid is. Een andere optie is dat het Nederlandse fregat, als er een ter plekke is, tijdelijk aan een missie wordt onttrokken en «nationaal gaat». Juridisch bestaat die mogelijkheid. Daarmee heb ik een antwoord gegeven op vragen van de heren Voordewind, Van der Staaij, Van Dam en Pechtold naar alternatieven.

Voor de 3% tot 4% van de Nederlandse koopvaardij schepen waarvoor de group transit geen soelaas biedt, is het verhaal dus nog niet helemaal af. Praat ik nu over een wat academische situatie? Nee, in het geheel niet. Een dergelijk geval heeft zich vorige week voorgedaan toen een hopperzuiger ons meldde graag individuele escortering te willen. De reder kon in dat geval worden geholpen met de methode van de individuele escortering. Het betrof een schip onder Nederlandse vlag. Dezelfde reder heeft ook een aantal schepen gemeld die niet onder de Nederlandse vlag voeren. Ik heb daar begrip voor, maar daarvoor hebben wij geen verantwoordelijkheid. De Zeven Provinciën heeft meegevaren, met toestemming van de NAVO-commandant zodat wij niet nationaal hoefden te gaan. Misschien is het aardig om even te citeren uit de brief die ik van deze reder kreeg: «De begeleiding door De Zeven Provinciën (en eerder door een Russisch fregat) die ons enige tijd geleden ten deel viel bij de overtocht van de onder Nederlandse vlag varende Bravo Costa Blanca, is evenwel als zeer effectief ervaren door zowel bemanning, kantoororganisatie en eigenaren.» Dat kan dus ook, maar het is echt een afweging op zeer individuele basis.

Dan de inzet van de militaire beveiligingsteams, waarover ik in mijn brief heb geschreven en waar ik een afweging heb gemaakt. Er is nog geen enkel land, ook België en Frankrijk niet, dat datgene doet wat sommigen mij als wenselijk voorhouden, te weten beveiligingsteams op schepen plaatsen zonder dat er een fregat in de buurt is. Ik weet dat er plannen zijn. Als dat wat oplevert, ben ik de eerste om de Kamer daarover te informeren. Ik weet dat mijn Franse collega voor deze optie is, maar de Franse reders staan er afwijzend tegenover vanwege het risico van geweldsescalatie. Ook is er een probleem, dat ik ook in mijn brief heb gesignaleerd, dat nog niet is opgelost, namelijk de verdeling van de verantwoordelijkheid over het schip tussen de kapitein en de militair commandant op de cruciale momenten. Zoals uit mijn brief over dit onderwerp kan worden opgemaakt, komen uit het uitgebreide onderzoek dat ik heb gedaan en waarbij ook de reders zijn geconsulteerd, diverse medische, juridische,

logistieke en operationele bezwaren naar voren. Ik dank de heer Irrgang voor zijn begrip voor de afweging die ik heb gemaakt, alsmede voor zijn weging van al die bezwaren.

De heer **Haverkamp** (CDA): Hoe moeten wij het begrip «in de buurt» definiëren? Is dat bijvoorbeeld twintig minuten vliegen met een helikopter? Is dat zichtafstand? Wij hebben de Franse optie als een eventuele oplossingsrichting aangegeven. Het schip hoeft dan niet op zichtafstand te zijn, maar wel op bijvoorbeeld twintig minuten vliegafstand. Beschouwt de minister dat ook nog als «in de buurt»?

Minister **Van Middelkoop**: Over de Franse optie zal ik straks een conclusie trekken. Ik heb niet voldoende informatie om die optie «en detail» te bespreken. Ik kijk ernaar en zal er straks een politieke conclusie aan verbinden.

Dan de geweldsescalatie. In de eerste plaats wordt de dominantie van de aanwezigheid van een oorlogsschip gemist; de eerder beschreven situatie in 2008 toen wij de VN bijstonden. Het plaatsen van militairen aan boord van koopvaardij-schepen kan ertoe leiden dat piraten zich zwaarder gaan bewapenen, waardoor een geweldsspiraal kan ontstaan. Ik weet dat niet zeker, maar ik heb het als risico mee te wegen. Ik neem dat serieus. Dat wil niet zeggen dat militairen zich niet kunnen verdedigen. Ik heb alle vertrouwen in de capaciteiten van de mariniers. Ik heb echter niet alleen rekening te houden met de mariniers, maar met veel meer andere mensen, zoals allereerst de scheepsbemanningen. Wie zegt mij dat de piraten hun tactieken niet zullen aanpassen wanneer zij in de gaten krijgen dat de kapiteins van schepen zich bewapenen? Hoe moet ik dat duidelijk maken? Je kunt een antipiraterijvlag in de mast hangen, nog even los van de problemen die er dan 's nachts zijn, maar wie zegt mij dat een piraat daarin gelooft? Dat soort lastige problemen doet zich voor. Zij zullen mogelijk eerder tot geweld overgaan, nog voordat zij hebben gezien of het schip überhaupt een militair beveiligingsteam aan boord heeft. Ik denk ook aan de gijzelaars die zich op andere gekaapte schepen bevinden. Ik ben waarschijnlijk de eerste minister van Defensie binnen de EU en de NAVO die dit onderwerp zo met het parlement bespreekt. Anderen hebben dat nog niet gedaan. Hoe kan ik uitsluiten dat piraten na het met geweld afslaan van een aanval door een militaire beveiligingsteam, een eventueel gewonde of gedode collega willen vergelden? Dat zijn allemaal elementen van escalatie. Ik ben in elk geval van mening, net zoals de hoofdkwartieren van de EU- en NAVO-operaties, dat er een groot risico is op een dergelijke escalatie. Dat vertellen de deskundigen mij en ik neem dat serieus. Ik ben niet de enige: ook de internationale federaties van bijvoorbeeld olieën bulkvervoerders willen geen enkele vorm van bewapening op hun schepen. Deze vertegenwoordigers van de industrie zeiden begin 2009 in hun best practices om kapingen te voorkomen: «arming of ships and/or ships cruise and the employment of armed private security guards is not recommended». Dat zijn heel reële feiten waarmee ik rekening houd. Zoals ik in mijn brief heb gemeld, staan ook de IMO en de BIMCO uiterst terughoudend tegenover het bewapenen van koopvaardij-schepen vanwege het escalatiegevaar.

Een ander punt is het ontbreken van de vereiste medische faciliteiten. Ik ben verantwoordelijk voor de medische opvang, behandeling en eventueel evacuatie van in elk geval mijn militairen. Ik heb het dan nog niet eens over de bemanning van de schepen. Er is geen back-up van een fregat daarvoor. Het wordt voor mij dan heel moeilijk om medische zorg te garanderen binnen de gestelde richtlijnen. Die plicht rust wel op de minister van Defensie.

Het is heel gemakkelijk gezegd om mariniers op schepen te plaatsen, maar je moet ze wel binnenvliegen, waarvoor je toestemming nodig hebt. Stel je het omgekeerde geval voor, dus dat een aantal militairen uit land X

zwaarbewapend op Schiphol aankomt, omdat zij hier voor de kust een klus te doen hebben. Ik voorspel dat wij op zijn minst een spoeddebat in de Kamer krijgen, maar dat het ook juridisch heel lastig zou zijn om het überhaupt mogelijk te maken, zo wij dat al zouden accepteren. In de betrokken landen doet zich natuurlijk hetzelfde probleem voor. Ik heb daar op dit moment niet direct een antwoord op. Als de Kamer het al zou willen, kan het niet op korte termijn.

Dan nog een klein praktisch puntje. De reders hebben een aantal maal laten weten dat zij vinden dat de capaciteit binnen het operationeel hoofdkwartier van Atalanta tekortschiet. Dat heb ik geaccepteerd. Ik kan toezeggen dat ik heb besloten om een extra Nederlandse stafofficier op het hoofdkantoor van Atalanta te plaatsen. Voor dit soort kritische kanttekeningen ben ik niet ongevoelig.

Ik heb op basis van het onderzoek een zorgvuldige afweging gemaakt van alle risico's en beperkingen in relatie tot het verwachte aantal schepen dat in aanmerking zou komen voor een speciale regeling. Het gaat om een stapeling van deze en andere obstakels die ik in mijn brief heb vermeld. Voordat ik tot mijn conclusie kom, beantwoord ik nog een paar meer gedetailleerde vragen van de woordvoerders.

De heer Boekestijn heeft gevraagd of er mogelijkheden zijn voor een heel langzaam konvooi. Dat is een interessante optie. Wij praten dan over schepen met een snelheid van minder dan tien knopen, waarvoor de group transit niet geldt. Wij hebben hier inderdaad over gesproken, maar de reders wilden zich daaraan niet committeren. De EU heeft daarvoor ook onvoldoende capaciteit. De heer De Roon heeft gevraagd welke landen het ons lastig maken om er naartoe te reizen, voor zover ik daarvoor geen juridisch begrip zou kunnen opbrengen. Het gaat om Djibouti en Oman, precies de landen die aan de uiteinden van de Golf van Aden liggen. Heb ik onderhandeld met de verzekeraars? Nee. Als dat al aan de orde komt, is het niet mijn verantwoordelijkheid maar die van de reders. De heer Voordewind heeft gezegd dat een volledig sluitend systeem niet mogelijk is. Dank voor dit realisme.

De heer Irrgang is met mij van mening dat wij het niet moeten doen. Hij heeft gevraagd of er voldoende capaciteit is als het wel hiertoe mocht komen. Ik denk van wel: twee teams voor zeven à acht keer per jaar zou waarschijnlijk wel te doen zijn, gelet op de beschikbaarheid. Als er weer een missie langskomt van het type Tsjaad, waarbij ook mariniers zijn ingezet, komt er misschien weer een andere weging. De heer Van Dam zal er begrip voor hebben dat ik vragen zoals «wat is de juridische situatie als wij als eerste het schot lossen» op dit moment niet gezaghebbend beantwoord. Ik kom er niet aan toe, gelet op mijn politieke positie ter zake van de beveiligingsteams. Het is echter volstrekt duidelijk dat dit legitieme vragen zijn.

Mevrouw Peters had ook een interessant standpunt: zij noemde het een politietaak. Ook die redenering is best te hanteren. Sterker nog: als wij ertoe zouden overgaan, denkt de Kamer waarschijnlijk dat het een artikel 100-procedure zou zijn vanwege de militaire inzet. Dat is echter helemaal niet noodzakelijk. Een andere optie is ook denkbaar, namelijk dat het een politietaak is, dat de minister van Justitie mij vervolgens om bijstand vraagt en er dan militairen worden ingezet. Dan praat je over een geheel andere constructie. Ik heb er geen finaal antwoord op. Dat geeft ook aan dat wij met een heel nieuw gebied bezig zijn, ook juridisch gezien. Ik vind het een heel zinnige vraag. Hier zit echter een minister van Defensie te antwoorden onder zijn verantwoordelijkheid en ik kom dus niet echt aan het beantwoorden van deze vraag toe, maar de vraag zelf is zeer redelijk. Tot mevrouw Peters zeg ik ook dat de periode na 2010 nog ver weg is. De Europese Unie heeft al het politieke besluit genomen om Atalanta te laten doorvaren tot en met 2010. Vanaf heden gerekend praten wij dus over een periode van zeker anderhalf jaar, wat heel lang is. Wij praten dan over de beschikbaarstelling van schepen. Operation Allied Protector is nu afge-

lopen, maar de NAVO zorgt voor een doorstart per 1 juli. Zoals ik in de brief al schreef, is er nog een aantal andere individuele landen, zoals de VS en China, dat meewerkt aan de corridorbescherming. De vraag naar zelfbewapening van Nederlandse schepen is feitelijk een kwestie van de minister van Justitie. Mevrouw Peters zal hebben gezien dat ik mijn brief heb gestuurd mede namens de minister van Justitie. Helemaal aan het einde staat de keurige zin dat de Nederlandse regering geen voorstander is van die vorm van zelfbewapening en trouwens ook niet van particuliere beveiligers. Als ik het goed begrijp, biedt de Nederlandse wetgeving daartoe formeel wel mogelijkheden, maar is er een vergunningssysteem nodig. De Nederlandse regering – lees: de minister van Justitie – voelt er niets voor om dat te gebruiken.

De heer Pechtold heeft gevraagd of schepen inmiddels onder een andere vlag zijn gaan varen. Dat is mij niet bekend. Met alle respect, ook voor de reders, moge het duidelijk zijn dat mijn verantwoordelijkheid ligt bij de reders die varen onder koninkrijksvlag. Ook heeft hij gevraagd of er landen zijn met beveiligingsteams. Op dit moment zijn die er nog niet. Het is mij niet ontgaan dat in de media is gezegd, in het bijzonder door de voorzitter van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders mevrouw Netelenbos, dat ik de Nederlandse reders in de steek zou laten. Ik werp een dergelijke beschuldiging verre van mij. Ik vind dat echt onfaire kritiek, waar Nederland zo actief heeft meegewerkt aan de EU-missie en aan de NAVO-missie die goed is voor ten minste 95% van de Nederlandse schepen dat om beveiliging vraagt. Dat is dus niet aan de orde. Wij praten nu over de resterende paar procenten.

Ik heb goed naar de Kamer geluisterd en wat mij betreft maken wij de volgende afspraken. Ik herhaal wat ik in mijn brief als belangrijkste conclusie heb gemeld, namelijk dat wij niet overgaan tot het inzetten van militaire beveiligingsteams aan boord van Nederlandse koopvaardij-schepen. Ik voeg daar onmiddellijk aan toe dat ik dat niet doe omdat ik er principieel tegen zou zijn. Dat is niet aan de orde, want dan zou ik de brief met alle bezwaren niet zo hebben geschreven. Doorslaggevend is dat het aantal bedenkingen thans nog zodanig groot en ernstig is, dat ik het onverantwoord vind. Wij zijn bezig met een operatie die zich voortdurend ontwikkelt en nog maar een jaar loopt. Samen met mijn EU-collega's, die grotendeels samenvallen met mijn NAVO-collega's, blijf ik nadenken over andere opties, tussenoorties zo u wilt, zoals de Franse optie. Als die zodanig werkbaar zijn dat mijn belangrijkste bezwaren daardoor zouden kunnen vervallen, is dat een optie die ik in internationaal verband serieus zal verder voeren. Ik zal daarvoor dan contact zoeken met mijn collega's en het zo nodig, zo mogelijk en zo wenselijk inbrengen op de agenda van de Raad in Brussel.

De **voorzitter**: Ik sta in tweede termijn één vraag of opmerking per woordvoerder toe.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Hartelijk dank voor de toezegging van de minister dat maatwerk mogelijk is. Een aantal mensen zal tevreden zijn. Zij krijgen geen elf mariniers, maar een compleet schip. Ook dank ik de minister voor de toezegging dat hij het Franse model verder zal uitwerken. Op een later tijdstip zullen wij daarop terugkomen.

De heer **Van Dam** (PvdA): Wij hebben besloten om dit AO voorafgaand aan het volgende houden, omdat iedereen conclusies zou kunnen trekken die van belang zijn voor het volgende AO. Met name de heer Haverkamp heeft hierom gevraagd. Ik ben dus benieuwd naar de conclusie die hij nu trekt.

De heer **Haverkamp** (CDA): De scheiding was voor mij belangrijk omdat ik de EU-missie een andere kwestie vond dan de discussie over de beveili-

ging door teams aan boord. Die beveiliging zou eventueel ook kunnen plaatsvinden buiten het EU-mandaat. Wij waren niet tevreden met de brief, omdat wij niet wisten of er een principiële bezwaar achter zat of dat het ging om een aantal praktische bezwaren, temeer omdat wij vonden dat schepen in individuele gevallen begeleiding moesten krijgen. Ik begrijp nu van de minister dat hij, waar het systeem in individuele gevallen niet werkt, bereid is om een compleet schip in te zetten om het schip in kwestie te beveiligen. Dat is meer dan de elf mariniers waarom wij hebben gevraagd. Ik ben dus blij met die toezegging. Ik heb ook gezegd dat wij een aantal praktische bezwaren anders wegen dan de minister. Ik heb hem gevraagd of hij bereid is, daar nog eens naar te kijken. Ook die harde toezegging heb ik gekregen, zelfs om dat in Europees verband te doen. Straks hebben wij hopelijk een Europese aanpak om alle schepen de beveiliging te geven die noodzakelijk is. Wat dat betreft, zit hier een tevreden woordvoerder van de CDA-fractie voor dit gedeelte van het debat.

De heer **Van Dam** (PvdA): Voor alle helderheid: er komt dus geen motie die de regering oproept om toch mariniers aan boord te zetten, nu de minister nog eens heeft uitgelegd wat er in de brief stond?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik hoop dat de heer Van Dam begrijpt dat ik niet ga over de andere woordvoerders en de moties die zij indienen.

De heer **Van Dam** (PvdA): Maar niet van de heer Haverkamp?

De heer **Haverkamp** (CDA): Niet van mij.

De heer **Boekestijn** (VVD): Voorzitter. De minister laat nu een klein muizengatje of kattenluikje open. Een schip kan aan een grote groep transit worden onttrokken om individuele schepen te begeleiden op voorstel van de commandant. Is dat voldoende voor de zes tot acht schepen waarover wij spreken?

De heer **De Roon** (PVV): Voorzitter. Kan de minister garanderen dat elk Nederlands koopvaardijship dat niet van de transitmogelijkheid gebruik kan maken en dat vraagt om ondersteuning, ook daadwerkelijk begeleiding van een Nederlands marineschip krijgt?

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn toezegging om serieus te kijken naar het leveren van een persoonlijke escorte als schepen niet in aanmerking komen voor het konvooi. Ik dank hem ook voor het verder ontwikkelen en bestuderen van het Franse model, want dat houdt de mogelijkheid open om te kijken of de mariniers inderdaad noodzakelijk zijn.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn beantwoording. Mijn fractie kan zich goed vinden in het antwoord dat hij heeft gegeven, juist omdat er wordt uitgegaan van de grootst mogelijke inzet om voor alle Nederlandse schepen een oplossing te bieden.

De heer **Irrgang** (SP): Voorzitter. De SP-fractie kan goed leven met de beantwoording van de minister en met de mogelijkheden die hij heeft genoemd. Volgens mij waren die mogelijkheden voor dit debat ook nog niet uitgesloten. Wat ons betreft, is er dus niet heel veel nieuws.

De heer **Van Dam** (PvdA): Voorzitter. Ik heb ook niet veel nieuws gehoord, maar het zal het oordeel niet veranderen dat ik in eerste termijn heb geuit. Ik heb begrip voor de bezwaren die de minister naar voren heeft gebracht. Wel heb ik gevraagd of er juist in internationaal verband niet naar dit soort

uitzonderingen wordt gekeken. Het is nogal «a hell of a job» als ieder land elke keer zijn eigen schip zou moeten onttrekken om de overblijvende schepen te begeleiden.

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dank de minister voor het toelichtende verhaal, dat geen verrassingen inhield maar wat mij betreft de duidelijke boodschap had dat Nederland het maximale doet om de koopvaardij schepen te beschermen. Ik heb nog gevraagd of schepen wapens als lading mogen meenemen en die vervolgens uitpakken bij gevaar. Ook heb ik gevraagd naar de capaciteit van het kustwachtcentrum. Ik heb begrepen dat die onvoldoende zou zijn en dat het centrum zich meer dienstverlenend zou kunnen opstellen.

#### **Voorzitter: Van der Staaij**

De heer **Pechtold** (D66): Voorzitter. Namens mijn fractie dank ik de minister en steun ik hem in de zienswijze die hij zojuist gaf. Het is een verdere oplossingsrichting, maar ik begrijp dat de minister er principieel niet tegen is en dat de capaciteit aanwezig is. Ik wacht dus af wat de minister nu gaat uitwerken, maar ik maak wel de twee kanttekeningen dat de minister er principieel niet tegen is en dat de capaciteit om het te doen, er zou zijn.

#### **Voorzitter: Pechtold**

Minister **Van Middelkoop**: Voorzitter. Ik kan de laatste conclusie van de heer Pechtold onderschrijven. Het is inderdaad een samenvatting van een deel van mijn betoog. Bijna alle vragen gaan over wat in de praktijk kan worden geboden aan de zes tot acht gevallen waarover wij het nu hebben. Het zou inderdaad verkeerd zijn om dit debat te beëindigen met de gedachte dat wij het inmiddels hebben geregeld en dat naast de group transit de zaak voor 100% rond is. Dat is niet zo. De zes tot acht schepen waarover wij het hebben, worden op individuele basis beoordeeld. Er is dus sprake van maatwerk, om de heer Haverkamp te citeren. Als allerlei landen, want wij praten niet alleen over Nederland, met grote regelmaat hun schepen «nationaal doen gaan», dan ontbind je in feite EU-Atalanta. Ik wil dus nog een keer zeggen dat de EU-Atalantamissie met de group transit het belangrijkste instrument is en blijft. Ik wil dat niet ontbinden. Als het geen ondermijning is van de internationale missie, kan in Northwood of eventueel hier in Nederland de afweging worden gemaakt om individueel iets te doen. Het is dus een inspanningsverplichting om intelligent om te gaan met de middelen die wij hebben. Voor de zes tot acht schepen waarover wij het hebben, kan ik dus geen resultaatverplichting op mij nemen. Dan zou dit debat tot een verkeerde conclusie leiden.

De heer Voordewind sprak over het Franse model. Laten wij daar op dit moment niet te massief over spreken alsof er een reëel alternatief zou zijn. Voor zover de Fransen andere ideeën hebben, zal ik daarnaar kijken. Een mogelijke realistische uitvoering daarvan zou naar mijn mening in internationaal verband moeten plaatsvinden. Ik zal dat dan ook bespreken met en inbrengen bij mijn collega's. De openheid waarom de heer Voordewind vroeg, is er echter aan mijn kant.

De heer Irrgang dank ik voor zijn weliswaar impliciet gemaakte opmerking dat ik een goede brief naar de Kamer heb gestuurd. Ik zie hem knikken, dus ik word niet overmoedig.

Mevrouw Peters heeft mij een casus voorgelegd van een schip met wapens. Ik geloof niet dat ik er verstandig aan doe om die casus te bespreken, want dan komen wij in heel ingewikkelde casuïstiek terecht. Daaraan gaat vooraf datgene wat ik eerder heb gezegd, namelijk of de wapens met dat oogmerk zijn meegenomen of toevallig als lading

aanwezig zijn en beschikbaar zijn om te worden ingezet, nog los van de vraag of er mensen zijn die ze kunnen bedienen. Het doet er niet toe. Als het om Nederlandse schepen gaat, zal dat niet gebeuren, maar dan bevind ik mij al op het terrein van de minister van Justitie. Die zou daarvoor vergunningen moeten geven. Zoals in de brief staat, is de Nederlandse regering daar geen voorstander van.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij dit punt eventueel nog behandelen in de aanwezigheid van de minister van Justitie. Mevrouw Peters heeft ook nog een vraag gesteld over het kustwachtcentrum.

Minister **Van Middelkoop**: Naar mijn beste weten bestaat er voldoende capaciteit bij het kustwachtcentrum. Ik zal het echter laten uitzoeken, zodat mevrouw Peters van mij alsnog antwoord krijgt in het tweede gedeelte van dit overleg.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik begrijp dat de minister geen resultaatsverplichting kan afgeven, maar dat hij wel een inspanningsverplichting wil afgeven.

Minister **Van Middelkoop**: Dat lijkt mij een heel juiste conclusie. Een deel van de geloofwaardigheid van dat antwoord is datgene wat vorige week is gebeurd. Toen hebben wij zo'n situatie bij de kop gehad. Ik heb inmiddels een brief van de dankbare reder gekregen, waaruit ik een stukje heb voor-gelezen.

De **voorzitter**: Ik dank de minister van Defensie voor zijn aanwezigheid en zijn bijdrage aan dit debat. Ik schors de vergadering nu enkele minuten. Daarna gaan wij door met de artikel 100-brief inzake de Nederlandse bijdrage aan de EVDB-missie.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

De **voorzitter**: Welkom bij het tweede deel van het algemeen overleg over piraterij bij Somalië, dat gaat over de artikel 100-brief over de Nederlandse bijdrage aan de EVDB-missie Atalanta vanaf augustus 2009. Ik stel een spreektijd van drie minuten per woordvoerder voor.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Voor de vierde keer in korte tijd wordt de Kamer gevraagd, haar goedkeuring te geven aan een uitzending van een Nederlands fregat naar een missie ter bestrijding van piraterij en ter bescherming van voedseltransporten. Ter voorbereiding op dit overleg hebben wij een rondetafelgesprek gehad, waarin zowel door reders en vakbonden voor opvarenden als diverse experts werd aangegeven dat onze kijk op piraterij de afgelopen vijf jaar is veranderd. Via de minister van Defensie wil ik een speciaal woord van dank tot zijn ambtenaren richten. Het is alweer enige tijd geleden, maar wij hebben in een besloten briefing te horen gekregen wat er daadwerkelijk is gebeurd. Wij hebben beeld en geluid gekregen bij de situatie aan boord van de Hr. Ms. De Ruyter. Dank daarvoor. Ondertussen bereiken ons via NOVA allerlei beelden van hoe het aan boord van de Hr. Ms. De Zeven Provinciën is geweest, ook met betrekking tot de opvolging van de Marathon. Ik vraag de minister van Justitie naar het onderzoek dat nu wordt uitgevoerd door het openbaar ministerie.

Dan het mandaat. Tijdens het vorige overleg constateerden wij dat de EU-missie afspraken heeft gemaakt met omliggende landen over de overdracht van gevangenen. Mogen wij uit het gesloten verdrag opmaken dat alle gevangen piraten in Kenia zullen worden berecht? Hoe staat het met het overleg met aan Somalië grenzende landen op dit gebied? Minister Verhagen heeft tijdens de bijeenkomst van de internationale contactgroep



piraterij een concreet voorstel gedaan om piraten internationaal te berechten. Dit zal verder worden uitgewerkt. Hoe staat het daarmee? In de artikel 100-brief gaat de minister in op verschillende landen die deelnemen aan missies in de Golf van Aden. De regering geeft aan dat de Europese Unie uit het oogpunt van piraterijbestrijding contacten onderhoudt met landen en organisaties voor optimale coördinatie en afbakening van bevoegdheden. Wat houdt dat concreet in? Tot welke resultaten heeft het geleid?

Dan de militaire aspecten. In de hoorzitting kwam naar voren dat ondersteuning vanuit de lucht van groot belang is, mede gezien het grote oppervlak van het operatiegebied. Zijn er bijvoorbeeld al contacten geweest met Europese landen die beschikking hebben over luchtmachtcapaciteit op zee, zoals het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk, en zo ja, waartoe heeft dat geleid? De CDA-fractie heeft in eerdere debatten laten weten te hechten aan de stichting van een centre of excellence met betrekking tot piraterij. Hoe staat het met de toezegging die de minister van Defensie op dit punt heeft gedaan tijdens een eerder algemeen overleg? De operatie-Atalanta heeft in principe een mandaat van een jaar. Nu is al aangegeven dat zij wordt verlengd. Is al bekend welke landen deelnemen?

De heer **Boekstijn** (VVD): Voorzitter. Vanwege de spreektijd van drie minuten zal ik mij beperken tot een aantal vragen. Ten eerste de vraag of de bescherming van humanitaire transporten belangrijker is dan de bescherming van de koopvaardij. Op pagina 9 van de artikel 100-brief staat dat dit het geval is. Wat vindt de regering van de gedachte om humanitair transport een onderdeel te maken van de groep transit? Zit daar dan nog een beetje ruimte in?

Ten tweede speelt hier ook het probleem van het losgeld. In elke discussie hierover komen wij tot de conclusie dat het onwenselijk is dat losgeld wordt betaald, omdat dat een perverse prikkel is. Is het mogelijk om met de reders hierover in overleg te gaan, omdat het betalen van losgeld in strijd is met het algemeen belang?

Ten derde een vraag over het Zeerechtverdrag. Artikel 110 van het VN-Zeerechtverdrag biedt de mogelijkheid van een onderzoek door een marineschip aan boord van een schip op volle zee, indien er een redelijke grond voor verdenking bestaat. Wat is dat precies? Wat gebeurt er als er een piratenschip bewapend en al naast een koopvaardijship gaat varen, alleen maar dreigt en verder niets doet? Staan de rules of engagement dan toe dat wij voor de boeg schieten? Hoe zit dat nu precies?

Ten vierde een vraag over de detinerings. Worden piraten nu gedetineerd en zo ja, waar?

Ten vijfde een vraag over de EU-NAVFOR-capaciteit. Die is beperkt tot vier à zes schepen voor een immens gebied. Iedereen kan bedenken dat dit natuurlijk veel te weinig is. Is de minister van Buitenlandse Zaken bereid om erop te blijven hameren dat er meer schepen van EU-lidstaten of van andere landen naartoe gaan?

Ten zesde een vraag over de Marathon. Waarom mochten de kapers van de Marathon ongestraft van boord gaan? De minister van Buitenlandse Zaken was daar buitengewoon geschokt over in zijn reactie. Wat gaan wij daaraan doen? Er bestaat volgens mij een internationaal verdrag tegen het nemen van gijzelaars, dat ook verplicht tot strafbaarstelling. Er zitten nog steeds dertien schepen vast met ruim 200 mensen bemanning. Wat gaan wij daarmee doen?

Tot slot nog twee vragen. Wat gaan wij doen na de EU-bijdrage, die eind 2009 stopt? Gaat er echt een helikopter mee met de Hr. Ms. Evertsen? Wij hebben namelijk een probleem met de Lynxhelikopters.

De heer **De Roon** (PVV): Voorzitter. In Somalië is al sinds enkele decennia sprake van een instabiele situatie, op het land welteverstaan. Er heerst

wetteloosheid en er is sprake van voortdurend geweld, een slechte economische situatie, voedseltekorten en stijgende prijzen. Dat maakt een groot deel van de bevolking hulpbehoevend. Het is ook een situatie die criminaliteit en piraterij in de hand werkt. Somalië valt na achttien jaar burgeroorlog, clanstrijd, islamitisch extremisme en hongersnood te typeren als een totaal mislukte staat. De toenemende piraterij in de Golf van Aden en de Somalische wateren is een probleem dat serieus moet worden genomen. De VS sturen momenteel al wapens naar de regering van Somalië in een poging om daar de stabiliteit ter land te verbeteren. De regering daar loopt namelijk nu het gevaar om omvergeworpen te worden door islamitische guerrillastrijders. Vindt de Nederlandse regering dit een goed initiatief van de Verenigde Staten? Is het een initiatief dat zij wil steunen, mogelijk in breder internationaal verband, zodat de situatie op het land kan worden verbeterd waardoor ook de piraterij uiteindelijk beter kan worden bestreden?

De PVV-fractie is voorstander van een stevige aanpak van piraterij, ook in de wateren waarover wij het nu hebben, als dat gebeurt in het kader van bijvoorbeeld een NAVO-operatie. Gezien het grote aantal schepen dat door deze wateren vaart, is het voor Nederland van groot economisch belang en van veiligheidsbelang om de piraten op te pakken. Dat lukt ook redelijk goed als er een stevige marine-inzet in die wateren is, dus daarmee moet zeker worden doorgedaan.

Uit berichten in de pers heb ik begrepen dat Nederland en Rusland momenteel bezig zijn met het onderhandelen over een tribunaal dat een opvang kan zijn voor piraten die eventueel worden opgepakt. Ik heb begrepen dat er begin juli een internationale bijeenkomst zal worden gehouden in Den Haag om dat tribunaal uit te werken. Kan de regering vertellen hoe ver het met die plannen staat en in hoeverre er al concrete afspraken zijn met Rusland? Kortom: in welke richting ontwikkelt zich dat? De PVV-fractie staat niet achter een EU-operatie. Zij vindt dat de Europese Unie geen buitenlandse politiek, maar slechts economische samenwerking zou moeten betreffen. Uiteraard zijn wij wel voor samenwerking in ander internationaal verband bij de aanpak van de piraten. De NAVO heeft ter opvolging van de Operation Allied Protector de nieuwe missie Ocean Shield in het leven geroepen. De missie is nog wel hetzelfde. Waarom doet Nederland daar eigenlijk niet aan mee?

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Voorzitter. Het is goed dat de EU op deze wijze een bijdrage levert aan het zo veel mogelijk verlichten van de humanitaire crisis van onvoorstelbare omvang die zich momenteel in Somalië voltrekt. Het is belangrijk dat Nederland zich in EU-verband blijft inzetten voor een politieke oplossing, want alleen langs die weg kan een duurzame, stabiele situatie, ook op zee, worden bereikt.

Met de brief in mijn achterhoofd en met het oog op de nieuwe situatie met de group transits vraag ik de ministers hoe ons fregat Hr. Ms. Evertsen zoals beschreven in de artikel 100-brief, zal worden ingezet. De bedoeling was om de WFP-schepen te begeleiden, zoals wij eerder hebben gedaan. Wij zitten nu in een nieuwe positie met de group transits. Wordt dit fregat ingezet om de WFP-schepen te begeleiden, dus voor de oude doelstellingen, of zal ons fregat actief meedraaien met de group transits? Ik krijg graag duidelijkheid over wat de prioriteiten worden. Hoe staat het met de NAVO-operatie als vervolg op Operation Allied Protector in 2009? Wordt nagedacht over een vervolg van de NAVO-missie, misschien na de EU-Atalantamissie? In de brief staat dat men dit onderzoekt. Is hierover al meer te zeggen? Zal de NAVO zich inzetten om in de toekomst ook de Nederlandse koopvaardij schepen te beveiligen? Wat is het huidige aandeel van de schepen die varen in het kader van Operation Enduring Freedom in de Golf van Aden? Hun operatie is, zo begrijp ik, vooral gericht op het tegengaan van internationaal terrorisme, maar participeren zij ook in de group transits?

Het is goed dat het fregat nu is voorzien van een boordhelikopter. Het vorige fregat, Hr. Ms. De Ruyter, beschikte hier niet over. Dat riep in het debat over de uitzending van dit schip nogal wat vragen op en niet geheel ten onrechte, zo blijkt nu uit de evaluatie. Het ontbreken van een boordhelikopter heeft geleid tot verminderde waarnemingscapaciteit voor de lange afstand. Ook was de mogelijkheid om bij medische noodsituaties patiënten af te voeren, beperkter dan nu het geval is met de Lynx. Welke lessen zijn hieruit te trekken? Betekent dit dat voor toekomstige uit te voeren missies altijd een boordhelikopter aanwezig zal zijn? Ten slotte ligt de echte oplossing natuurlijk aan land, door het aanpakken van de kapers op de kust. Wordt daar verder over nagedacht binnen VN- of NAVO-verband?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Al meerdere malen hebben wij gesproken over de Nederlandse bijdrage ten aanzien van het beschermen van WFP-zeetransporten van humanitaire hulpgoederen naar Somalië. Ik zal de overwegingen niet herhalen die ik in eerdere debatten naar voren heb gebracht, maar mijn fractie heeft de inzet van de Nederlandse regering destijds voluit gesteund. Wij zagen dit in het verlengde van de humanitaire hulp die wij al aan Somalië verlenen; die hulp moet immers ongeschonden aankomen. In essentie staat mijn fractie ook nu op dit standpunt en zullen wij een nieuwe inzet steunen. Die inzet is eens te meer nodig nu de omvang van de piraterij in de desbetreffende regio groeit. Wij steunen de aangekondigde inzet zelfs met nog iets meer overtuiging dan eerst. Mijn fractie heeft in eerdere overleggen in kritische zin de vinger gelegd bij de elkaar snel opeenvolgende nationale bijdragen. Frankrijk heeft een paar maandjes geëscorteerd, Denemarken ook een paar maandjes, vervolgens Nederland weer even, daarna Canada twee maandjes en toen weer Nederland voor twee maanden. Wij vroegen ons af of dat wel optimaal en efficiënt was, gelet op de overdracht van taken, de op- en afbouw van de missie et cetera. De nu voorgestelde EU-bijdrage omvat een structurele inzet gedurende een jaar ter bescherming van de genoemde humanitaire transporten. Dat klinkt ons beter in de oren. Ook in het licht van de geschiedenis kun je de vraag stellen of Nederland nu wel weer mee moet doen. Die vraag is op zichzelf gerechtvaardigd. Nederland heeft immers al twee keer een schip geleverd ten behoeve van escortes; ook doen wij mee aan de lopende NAVO-operatie in het gebied. Gelet op het grote belang van de humanitaire transporten alsmede het grote belang dat juist een zeevarende natie als Nederland heeft bij veilige scheepvaartroutes, willen wij die vraag toch positief beantwoorden. Nederland heeft daartoe ook bij uitstek de middelen, de ervaring en expertise. Uit de toegestuurde evaluatie kwam een heel positief beeld naar voren. Ik heb wel een vraag over de termijn. Nu levert Nederland een schip voor vier maanden, namelijk de Hr. Ms. Evertsen. Is dat een optimale termijn? Is dat niet te kort? Waarom is niet voor een langere periode gekozen? Ook tijdens eerdere AO's heb ik gewezen op de noodzaak om het probleem van de piraterij bij de wortel aan te pakken, dat wil zeggen door aanpak van de bekende grote roversnesten langs de Somalische kust. Anders blijft het dweilen met de kraan open. Is op dit vlak enige concrete vooruitgang zichtbaar? De humanitaire toestand in Somalië is kort gezegd om te huilen. Ik wil aandacht vragen voor de problematiek van de vluchtelingen. Een tijdje geleden hebben wij in een andere Kamercommissie een restrictieve beleidslijn in Nederland gesteund inzake een niet-categoriaal beleid voor opvang van Somaliërs in Nederland. Daarbij hoort wat ons betreft echter wel een actieve internationale inzet voor de bescherming van vluchtelingen in de omgeving zelf. Wij begrepen dat dit vanuit de UNHCR nog behoorlijk tekortschiet. Ik zou graag zien dat wij een bijdrage leveren om dit onderwerp internationaal op de agenda te zetten.

De heer **Irrgang** (SP): Voorzitter. De artikel 100-brief over de Nederlandse deelname aan de EU-missie Atalanta ter bescherming van de humanitaire hulptransporten tegen de piraterij voor de kust van Somalië, dateert alweer van december 2008. Sinds die tijd is de situatie in Somalië verder verslechterd. In december was er nog de hoop dat de tot dan toe niet functionerende overgangsregering het wellicht toch in zich had om een functionerende overgangsregering te worden, nadat zij zich had verenigd met de restanten van de islamitische rechtbanken onder leiding van de voormalige voorman Sheik Sharif Sheik Ahmed. Dit zijn dezelfde personen van de islamitische rechtbanken die het Westen, in het bijzonder de Verenigde Staten van Amerika, in 2006 nog als fundamentalisten had gebrandmerkt. Zij werden nu in alle Amerikaanse en Europese hypocrisie als de redders van de overgangsregering binnengehaald. Daarmee erkende het Westen impliciet dat het de grootste kans op vrede in Somalië sinds 1991 heeft laten lopen toen het de islamitische rechtbanken in 2006 afwees en zelfs stilzwijgend toestond aan Ethiopië om het land binnen te vallen.

Het sturen van meer geld en wapens naar de overgangsregering, de TFG, en de Afrikaanse macht ter plekke, AMISOM, is een politiek die de situatie in Somalië niet beter, maar slechter heeft gemaakt. Uit een rapport van afgelopen december van de Monitoring Group on Somalia blijkt dat, als de balans wordt opgemaakt van bijdragen aan de veiligheidssector van de overgangsregering, kan worden geconcludeerd dat deze hebben geresulteerd in een slechtere veiligheidssituatie in Somalië en een obstakel vormen voor pogingen om de situatie in Somalië op het land te stabiliseren. 80% van de buitenlandse hulp aan de overgangsregering wordt immers aangewend voor private doeleinden: de Somalische wapenmarkt, de oorlog daar en oppositiegroeperingen waaronder de fundamentalisten. Overgangsregeringsleden die zich schuldig hebben gemaakt aan oorlogsmisdaden lopen nog steeds vrij rond. De prioriteit die de internationale gemeenschap hecht aan de berechting van piraten, geldt blijkbaar niet voor oorlogsmisdadigers van de overgangsregering.

Het is deze Amerikaanse en Europese politiek die de burgeroorlog in Somalië alleen maar erger maakt en doet voort slepen. Daarmee zal zij ook het probleem van de piraterij op zee alleen maar vergroten in plaats van verkleinen. Het nieuwe hoofdstuk daarin is het Europese plan om milities van de overgangsregering te trainen in het Franse Djibouti. Europa en Amerika moeten deze weg verlaten om ook de situatie op land in Somalië een kans te geven om zich te verbeteren. Minister Verhagen kondigde vorige week aan dat Nederland er alles aan zal doen om een tribunaal tot stand te brengen. Ik krijg graag een update van hoe het daarmee staat. Wat ons betreft moeten ook Somalische oorlogsmisdadigers aan land, van beide partijen, daar worden berecht. Het moet niet alleen gaan over piraten.

De commissie-Meijers, een permanente commissie van deskundigen in het internationaal vreemdelingen-, vluchtelingen- en strafrecht, heeft op 20 mei een brief gestuurd aan de vaste commissie voor Justitie waarin zij regering en parlement oproept om niet in te stemmen met de overdracht van piraten aan Kenia, vanwege wijdverspreide praktijken van marteling. Wat is de reactie van de Nederlandse regering op deze brief?

Zowel in mondelinge vragen op 21 april als tijdens het spoeddebat heeft de SP-fractie aandacht gevraagd voor het probleem van de Europese piraterij. Het gaat dan om westerse schepen die vissen voor de kust van Somalië en zwaar radioactief afval dumpen. De minister van Defensie heeft toen gezegd dat dit punt inderdaad de aandacht van de regering mag krijgen en dat hij het zou doorgeven aan de eerstverantwoordelijke minister, die van LNV. Wij zijn inmiddels een maand verder en ik heb taal noch teken van de regering ontvangen. Er zitten hier nu drie ministers, dus ik zou graag een reactie hierop krijgen. Ik neem aan dat de regering er nu in ieder geval een standpunt over heeft.

De heer **De Roon** (PVV): Is mijn conclusie correct dat u betoogt om Somalië maar onder de voet te laten lopen door de islamitische extremisten, omdat dat de meeste stabiliteit geeft in het land?

De heer **Irrgang** (SP): In Somalië zijn allerlei verschillende boeven met elkaar in gevecht. Daar zitten fundamentalisten tussen van verschillend pluimage. Er zitten ook niet-seculiere boeven bij. Zij vechten allemaal met elkaar en de burgerbevolking van Somalië is daar al heel lang, vanaf 1991, het slachtoffer van. Wat het Westen niet moet doen, is een paar van die boeven militair steunen, waarvan de burgerbevolking vervolgens weer het slachtoffer is. Je kunt je er beter niet mee bemoeien als de bemoeienis van het Westen tot nu toe de situatie alleen maar slechter heeft gemaakt. Dat is namelijk de praktijk.

De heer **Van Dam** (PvdA): Voorzitter. De Somalische bevolking is afhankelijk van voedselhulp. Het is dus letterlijk van levensbelang dat die voedselhulp ongehinderd het Somalische vasteland kan bereiken. Misschien snapt de heer Boekstijn dat die schepen een andere kant uit varen. Zij varen namelijk naar Somalië toe. Piraterij is niet alleen voor onze eigen scheepvaart, maar zeker ook voor de voedselhulp een grote bedreiging. Het is dus goed dat de EU doorgaat met het beschermen van niet alleen de scheepvaart in het gebied, maar ook van de voedselhulp aldaar. Piraterij kan alleen maar bestaan door de wetteloosheid op het vasteland. Dat betekent dat de bestrijding van piraterij ook primair op het land moet plaatsvinden. Zoals de situatie nu is, lijkt alle hoop die er vorig jaar was met het aantreden van de nieuwe regering vervlogen. De tijdelijke regering geeft aan dat zij geen stand meer kan houden tegen de aanvallen van de Al Shabaab en andere milities en heeft twee weken geleden gevraagd om een internationale interventie. Sindsdien gebeuren er vreemde dingen. Er zijn berichten dat de Amerikanen intussen de tijdelijke regering aan het bewapenen zijn. Er zijn berichten dat Ethiopië, dat officieel ontkend militair actief te zijn, toch weer het land binnentrekt. Ik hoor graag een beoordeling van onze minister van Buitenlandse Zaken. Hoe zit het? Wat is er in zijn ogen op dit moment gaande? Wat zou de rol van Europa daarbij moeten en kunnen zijn?

De wetteloosheid in Somalië zal voorlopig voortduren. Piraterij is een blijvend probleem. Wij spreken vandaag slechts over een missie die vier maanden duurt, van medio augustus tot medio december. Wordt er in EU- of in NAVO-verband gesproken over de periode daarna? Piraterij zal ook daarna bestaan, dus wat zal er daarna gebeuren? Het Zeerechtverdrag geeft de mogelijkheid om schepen te onderzoeken die worden verdacht van piraterij. Die mogelijkheid bestaat volgens mij ook binnen de territoriale wateren van Somalië op basis van VN-resoluties 1846 en 1856, als ik die goed interpreteer. Als dat niet het geval is, hoor ik dat graag. De piraten opereren in het algemeen vanaf moederschepen, vanaf waar kleine speedbootjes vertrekken. Ik heb echter tot op heden nog niet gehoord van acties tegen zulke moederschepen, terwijl dat volgens mij wel gelegitimeerd is. Is de indruk juist dat er geen acties plaatsvinden tegen de moederschepen? Als die indruk juist is, waarom gebeurt dat niet? Worden er acties gepland? Piraterij moet daar worden aangepakt waar zij wordt gecoördineerd. Dat werkt beter dan het aanpakken van de kleine speedboten.

De manier van opereren is dat schepen in konvooi varen, de zogenaamde group transits. Ik heb begrepen dat schepen in zo'n group transit de garantie krijgen dat altijd binnen twintig minuten hulp ter plaatse is. Is dat correct? Is het echt een garantie dat die hulp er binnen twintig minuten is? Wordt dit ook altijd gehaald? Reders klagen dat twintig minuten te lang is. De feiten spreken dat tegen. De minister zei al dat van de schepen die zich aan de afspraken hebben gehouden, er geen is gekaapt. Wat is nu juist? Hebben de reders gelijk dat twintig minuten eigenlijk te lang is voor

sommige schepen, bijvoorbeeld die met een laag vrijboord? Er mag worden ingegrepen op het moment dat sprake is van verdenking van piraterij. Op welk moment is er eigenlijk sprake van verdenking van piraterij? Is dat als er een speedboot met bewapende Somaliërs op zee wordt gesignaleerd of moeten daarvoor andere activiteiten worden ondernomen?

Dan het oppakken en berechten van piraten. Zij kunnen worden berecht in Nederland, als zij geweld hebben gebruikt tegen een Nederlands schip of de Nederlandse marine, of zij kunnen worden uitgeleverd aan EU-landen of Kenia. Ik vraag mij af of er met de overgangsregering in Somalië afspraken vallen te maken over berechting. De minister van Buitenlandse Zaken schijnt afspraken te hebben gemaakt met de Russische minister van Buitenlandse Zaken om samen verder te werken aan een internationaal tribunaal. Zal dit op korte termijn resultaat opleveren? Ik weet dat de diplomatie meestal niet zo heel snel is, maar ik heb gezien dat er in de zomer verder wordt gesproken. Levert dat nog dit jaar resultaat op? Is er in EU-verband, in tegenstelling tot in NAVO-verband, wel sprake van een mandaat dat geweldgebruik legitimeert indien sprake is van een gaande kaping? Bij de NAVO-missie was het een issue dat dit ontbrak. Het ontbreekt nog steeds. Het zou nogal onhandig zijn als steeds bij een kaping een schip aan de missie moet worden onttrokken om te kunnen optreden. De missie zou als geheel moeten kunnen optreden.

De heer **Haverkamp** (CDA): U zegt dat de missie als geheel moet optreden. Waar ligt in uw ogen uiteindelijk de bevoegdheid? Die ligt toch nog wel bij de vlaggenstaat, die wel of niet toestaat dat er geweld wordt gebruikt tegen een schip van haar vlag?

De heer **Van Dam** (PvdA): Het gaat volgens mij niet om geweldgebruik tegen een schip van haar vlag. Het gaat om geweldgebruik tegen piraten die een kaping uitvoeren. Wij weten dat het in het verband van de NAVO-missie een probleem was dat er binnen het NAVO-mandaat niet mocht worden ingegrepen. Mijn vraag was of het bij deze EU-missie wel beter is geregeld, omdat er in NAVO-verband nog steeds over wordt gesproken – dat staat ook in de brief van de regering – en dat het ook voor de verlenging van de NAVO-missie nog steeds niet is geregeld. Wij hebben daarover een spoeddebat gehouden.

De heer **Haverkamp** (CDA): Het punt was dat de NAVO ook mocht ingrijpen zo lang de kaping gaande is. De vraag was wanneer een kaping is beëindigd en je de bemanning sterkte wenst, of overgaat tot een bevrijding. De minister heeft toen gezegd dat op het moment dat wij daarin zitten, het eigenlijk een nationale bevoegdheid is en dat onze eigen minister van Justitie dan een besluit moet nemen. U zegt nu eigenlijk dat dit moet worden neergelegd bij de Europese Unie. Begrijp ik u dan goed dat Europees kan worden besloten om eventueel een Nederlands schip te bevrijden?

De heer **Van Dam** (PvdA): Bevrijding is volgens mij een andere situatie. Dan is het een Justitieverantwoordelijkheid en geen militaire verantwoordelijkheid meer. Er waren diverse problemen met het NAVO-mandaat, dat bijvoorbeeld ook niet toeliet dat er piraten werden gearresteerd en vervolgens werden vastgehouden. U herinnert zich vast het debat dat wij daarover hebben gevoerd.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik herinner mij dat debat en ik kwam tot andere conclusies, vandaar mijn verduidelijkende vraag.

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Voorzitter. U zou mij toestaan om nog één vraag uit het vorige debat voor te leggen aan de minister van Justitie,

voordat ik aan mijn termijn over de EU-missie Atalanta begin. Wat is het oordeel van de minister van Justitie over de constructie, waartoe particuliere beveiligingsbedrijven kennelijk al zijn overgegaan, om wapens als lading mee te laten varen? Zij doen dat bijvoorbeeld met een exportvergunning van landen zoals Kenia, die deze wapens dan invliegen in havens waar ze kunnen worden ingescheept. Vervolgens laten ze mannen met wapenervaring, zoals ex-mariniërs, als bemanning of passagier meevaren op een schip, zodat zij naar de wapenen kunnen grijpen als er wordt aangevallen. Ik maak mij zorgen over die constructie. Ik hoor graag het oordeel van de regering erover.

Dan nu de artikel 100-procedure over de EU-missie Atalanta. Die is al een tijdje gaande. Met de Atalantamissie zelf is weinig mis wat mijn fractie betreft. Er is echte behoefte aan. Zij beschermt effectief voedselkonvooien voor Somaliërs in de eerste plaats en commerciële doorvaart in de tweede plaats tegen piraterij, terwijl risico's op geweldsescalatie worden vermeden. Wat er wel mis mee is, is wat er mist. Er mist verschrikkelijk veel. De missie doet alleen aan symptoombestrijding. De ziekte zelf zit op het land. Zonder die aan te pakken, blijft een missie zoals Atalanta een zeer tijdelijk doekje voor het bloeden. De oorzaken worden veel te weinig aangepakt, terwijl de problemen op het land dramatisch verslechteren. Drie miljoen Somaliërs verkeren in hongersnood – dat is de helft van de bevolking – er zijn 1,2 miljoen ontheemden en honderdduizenden vluchtelingen, er is een noodtoestand en een uit elkaar vallende regering die nog op een enkele vierkante kilometer zit, er zijn corruptieschandalen, buitenlandse jihadisten, er is de machtige oppositiemilitie van Al Shabaab, er is een mislukt vredesproces van Djibouti en er is geen perspectief op een nieuwe onderhandelingsronde. Somalië staat niet werkelijk op het prioriteitenlijstje van de diplomaten van landen en organisaties die gezamenlijk verschil zouden kunnen uitmaken, terwijl de gloednieuwe commandant van deze EU-missie zegt dat dit alleen politiek kan worden opgelost en niet op zee.

Steeds weer nieuwe doekjes voor het bloeden wordt uiteindelijk te kostbaar en is uitzichtloos. Maatregelen om de oorzaken aan te pakken zouden kunnen zijn – ik hoor graag een reactie van de regering – het trainen van de kustwachten van Somalië en Puntland en het aanpakken van de illegale visserij, iets waar de Somalische regering keer op keer op terugkomt en klachten over uitspreekt, bijvoorbeeld tijdens de laatste antipiraterij-contactgroep. Ik was blij met de toezegging van de minister van Buitenlandse Zaken dat hij het zou opnemen voor de belangen van de vissers die hun vissen gestolen zien worden, zodat zij niet in piraterij hoeven te vervallen. Hoe is dat verlopen? Het is niet alleen de Somalische regering die klaagt. De speciale VN-rapporteur voor de Hoorn van Afrika klaagt erover. Verschillende ngo's hebben er onderzoek gedaan, het meest recent nog in deze maand, wat uitwijst dat het meestens Europese schepen zijn onder een zogenaamde flag of convenience, een gelegenheidsvlag van bijvoorbeeld Cambodja of Panama, die daar de tonijn illegaal vissen en vervolgens witwassen in de haven van Las Palmas. De EU zou hiernaar eens onderzoek kunnen doen. De Europese Commissie zou deze aanklachten van ngo's zoals Greenpeace, the Environmental Justice Foundation en Oceana kunnen onderzoeken. Als wij beweren dat wij de Somalische regering willen helpen en piraterij willen aanpakken, kunnen wij deze klacht niet ononderzocht op tafel laten liggen. Illegale visserij en witwassen moeten worden beboet.

De kennis van de Somalische politiek, spanningen en lokale belangen is buitengewoon gering. De CIA zegt dat wij er eigenlijk niets over weten. Wij hebben er ook geen ogen en oren; het is dan moeilijk om te helpen een vredesproces nieuw leven in te blazen. Van alle Europese landen heeft alleen Italië een ambassade in Somalië. Het wordt lastig om dan een vredesproces te ondersteunen. Eerder heb ik gepleit voor het instellen van een speciale EU-vertegenwoordiger voor de Hoorn van Afrika. Ook dat

zou de minister eens polsen bij zijn EU-collega's. Ik hoor graag wat daarvan gekomen is; anders pleit ik er opnieuw voor. Ten slotte noem ik een aantal voorbeelden van hoe het niet moet en die mijn fractie zorgen baren. Hoe het niet moet, is dat buurlanden opnieuw met hun troepen naar binnen trekken; graag een oordeel van de regering. Hoe het niet moet, is via UNDP de politie-salarisbetalingen van de TFG hervatten terwijl er keiharde aanklachten van corruptie en mensenrechtenschendingen door diezelfde troepen op tafel liggen. Hoe het niet moet, is Somalische troepen, eigenlijk de privé-militietroepen van de president, trainen in Djibouti. Hoe het niet moet, is dat de VS weer 40 ton wapens en munitie stuurt. Wat is de reactie van de regering daarop? Hoe het niet moet, is alleen maar de piraten willen berechten maar niet tegelijkertijd de mond vol hebben van de mensenrechtenschendingen van AMISOM, de Somalische troepen zelf en de milities. Hoe het niet moet, is dat wij Kenia het putje laten worden waar alles in terecht komt, vluchtelingen – waarvoor de UNHCR eigenlijk een nieuw kamp zou moeten openen – en gevangenen. Iedereen draagt er maar zijn gevangenen aan over. Men zegt dat men het niet meer aan kan. Cellen zitten vol en het loopt vast. Waarom wordt niet ook gekeken naar landen zoals Djibouti en Jemen om gevangenen aan over te dragen en netjes te berechten?

#### **Voorzitter: Van der Staaij**

De heer **Pechtold** (D66): Voorzitter. Ik zal het kabinet alvast uit de spanning halen: in derde termijn zal mijn fractie instemmen met het sturen van deze missie. Ik heb nog wel een aantal vragen. Wat is de stand van zaken ten aanzien van de ontwikkeling van een tribunaal voor piraten? Wordt het voorstel van Nederland en Rusland ondersteund door andere landen? Wat is de samenwerking hieromtrent met het ICC? Waarom komt de EU niet met een gezamenlijk voorstel?

De missie is beperkt in capaciteit en in duur. Wat gebeurt er na 2009? De missie richt zich in de eerste plaats op de schepen van het World Food Programme. Daardoor blijft er weinig capaciteit over voor zaken zoals afschrikking, om het zo maar even te noemen. Wordt er in internationaal verband gesproken over maatregelen en capaciteiten die dit kunnen ondervangen? Wat zijn de ontwikkelingen ten aanzien van het opzetten van bijvoorbeeld blokkades, afmeerplaatsen of transit groups voor de commerciële vaart? Nederlandse reders hebben een aantal suggesties gedaan ter verbetering van de missies. De vraag is ook wat de missie doet nu het gebied waarin piraterijaanvallen plaatsvinden, zich verplaatst in de richting van de Seychellen. Hoe zit het met de coördinatie tussen de NAVO-missie en de EU-missie en eventuele andere zeemachten? Ik denk daarbij aan China, Japan en India. Op welke wijze vindt verbetering en overleg plaats? Wat zijn de verschillen tussen de mandaten die de verschillende zeemachten hanteren? Is het niet beter om deze zo veel mogelijk op elkaar af te stemmen?

Een aantal maanden geleden lagen er forse klachten van reders over de afhandeling van bijstandsvragen en het aanvragen van adviezen. Wat heeft het ministerie gedaan om dit te verbeteren? Is er sprake van één loket? De minister van Defensie zei zojuist bij het vorige overleg dat hij een extra verbindingsofficier die kant op stuurt, maar is er niet meer te doen? In de voorgestelde missie is sprake van één fregat, de Hr. Ms. Evertsen, dat zal bijdragen aan de EVDB-missie. Waarom geen andere schepen?

Reders kunnen zelf natuurlijk ook maatregelen nemen om hun schepen te beveiligen. Zo kunnen zij hun schepen aanpassen en hun bemanning trainen. Ook is het belangrijk dat schepen melden waar ze heen gaan en wat ze meemaken. Gebeurt dit naar het oordeel van de minister voldoende? Biedt de Nederlandse regering ondersteuning bij deze taken? Op welke wijze is de internationale gemeenschap nu bezig met een meer



duurzame oplossing voor het probleem en voor de situatie in Somalië?  
Wat is daarvan de laatste stand van zaken?

**Voorzitter: Pechtold**

Minister **Verhagen**: Voorzitter. Ik dank de Kamer voor de inbreng. De heer Haverkamp wees er terecht op dat de kijk op piraterij de afgelopen vijf jaar is veranderd. Sterker nog, de heer Boekestijn verwees al naar het Nederlandse kapersverleden. Ik kan nog verder teruggaan, waaruit blijkt dat de kijk op piraterij in de afgelopen eeuwen überhaupt is veranderd. Commandant Pompeï, niet te verwarren met de gelukkige bevrijding van het schip met een Nederlandse kapitein, had 120 000 man op zijn 270 schepen en 4000 soldaten te paard, plus een zesduizendtal talenten die hij in zijn achterzak hield om losgeld te betalen voor het geval deze afschrikkende macht niet genoeg was. Ook toen werden ze dus vrijgekocht. Zoals bekend betaalt de Nederlandse regering geen losgeld. Hierover zijn wel vragen gesteld aan de minister van Defensie en de minister van Justitie in relatie tot de reders. Het is evident dat piraterij een hardnekkig probleem is en in verschillende tijden om andere antwoorden vraagt. Ten tijde van Julius Caesar werden de daders gekruisigd; tegenwoordig kijken wij naar ietwat beschaafdere vormen van afschrikking.

Wij hebben de ernst van het piraterijprobleem de afgelopen periode zeer duidelijk kunnen zien. Bij de vrijlating van het gekaapte schip de Marathon bleek een van de bemanningsleden al bij de kaping op 7 mei jongstleden om het leven gekomen te zijn. Het is evident dat piraterij buitengewoon hard in het persoonlijke leven van kapiteins en bemanningen ingrijpt, terwijl zij voorheen veilig langs Somalië konden varen. Verschillende woordvoerders hebben gewezen op de zorgen die er bij Nederlandse bemanningen en families op dit punt zijn. Piraterij vormt een bedreiging voor de wereldhandel, de voedselvoorziening en de veiligheid in de regio. Uiteraard is piraterij ook in strijd met het nationaal en internationaal recht. Daarom zijn de regering en de Europese Unie van mening dat zij de plicht hebben om snel en effectief op te treden. Dat is ook de reden dat de Europese Unie een EU-missie Atalanta heeft gestart ter bestrijding van de piraterij. De afgelopen drie maanden is ook de NAVO actief geweest, ook door middel van de deelname van het Nederlandse fregat De Zeven Provinciën. Ook eerder hebben wij onze verantwoordelijkheid genomen. Wij hebben twee nationale missies uitgevaardigd. De heer Van der Staaij vond het een opeenvolging van verschillende missies. Dat is zo. Eerder waren het puur nationale missies op verzoek van de Wereld Voedsel Organisatie, dus de bescherming van humanitaire transporten van het World Food Programme vormde de enige taak. Na deze missies heb ik mij in Brussel sterk gemaakt voor een missie in multilateraal verband, ook na overleg met de Kamer. Dat is dus de EU-operatie waarover wij vandaag spreken. Die beoogt twee zaken: ten eerste op de lange termijn om de militaire transporten te beschermen en ten tweede om marinecapaciteit te bundelen om koopvaardij schepen te beschermen. Ook de Nederlandse inzet waarover wij vandaag spreken, moet bijdragen aan het realiseren van vrije en veilige scheepvaartroutes met een verminderd risico op piraterij voor de kust van Somalië.

Atalanta heeft, door het bundelen van de capaciteiten, met succes het systeem van de group transits in de Golf van Aden opgezet. De operatie heeft ook een coördinerende rol gekregen ten aanzien van de niet-EU-marineschepen die dit systeem ondersteunen. Dat is een positieve ontwikkeling. Het is overigens duidelijk dat het systeem niet waterdicht is. Reders hebben ook een eigen verantwoordelijkheid. Voorwaarde voor bescherming in de group transit is dat reders hun schepen tijdig aanmelden en de verstrekte adviezen nauwgezet opvolgen. Wel is duidelijk dat door het gekozen systeem effectief kan worden opgetreden. Een van de woordvoerders sprak over de toename van de piraterij in de afge-

lopen periode. Tegelijkertijd zie je dat de verijdeling van kapingen, ook door dit systeem, is gestegen. Terwijl voordien de kans om gekaapt of overvallen te worden door een piraat groot was, is die kans door deze operaties afgenomen.

Door het aanhoudende geweld en de instabiele politieke situatie in Somalië zijn er niet alleen een miljoen ontheemden, maar zijn inmiddels ook miljoenen mensen afhankelijk van humanitaire hulp. Dat aantal is door de recente gewelddadigheden van extremistische groeperingen in en rond Mogadishu alleen maar toegenomen. De begeleiding van de humanitaire transporten verloopt gelukkig volgens plan. Sinds december 2008 zijn meer dan 200 000 ton hulpgoederen veilig aangekomen in de Somalische havens. Dat geeft ook het belang aan van deze operatie. Militaire operaties en bescherming tegen piraterij zijn niet voldoende om het piraterijprobleem op te lossen. De langetermijnoplossing voor piraterij ligt inderdaad op het land. Een deel van de oplossing van het piraterijprobleem ligt bij het opbouwen en verbeteren van regionale capaciteiten bij de bestrijding van piraterij. In tegenstelling tot hetgeen hierover door de Kamer is gezegd, is de contactgroep ter bestrijding van piraterij op dit punt zeer actief. Men werkt bijvoorbeeld aan de versterking van de capaciteiten van Kenia. Ook wordt in de contactgroep, waaraan Nederland actief deelneemt, gesproken over de aanpak van de oorzaken waarnaar met name mevrouw Peters verwees. Naar aanleiding van mijn toezegging aan de Kamer heeft Nederland aandacht gevraagd voor het probleem van de illegale visserij en de afvaldumping. Het is goed om te constateren dat dit onderwerp daardoor breder is opgepikt. Het probleem is niet opgelost, maar is nu wel formeel onderdeel van de discussie. De Rabez heeft onlangs voorgesteld dat de Europese Commissie satellietbeelden van de EU-onderzoekscentra zal gebruiken om meer zicht te krijgen op de illegale visserij. Ik ondersteun dat idee van harte, want het past binnen de toezeggingen die ik de Kamer heb gedaan.

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Ik heb een vraag over de visserij. De Europese Commissie is begonnen met het monitoren van de satellietbeelden van Europese schepen in de desbetreffende wateren. Volgens de EU-commissaris voor visserij heeft dat opgeleverd dat weinig Europese vlaggen zich daaraan schuldig maken, maar dat het probleem ligt bij de schepen met flags of convenience, uit Cambodja of uit Panama. De witwasserij vindt plaats in de haven van Las Palmas. Kan de EU zich ook over dat probleem buigen bij haar onderzoek?

Minister **Verhagen**: Als je monitort, kun je in principe alles monitoren, dus ook deze stromingen. Je zult dan ook de resultaten daarvan moeten gebruiken in de bredere discussie, ook in de contactgroep. Ik ben het daarover eens met mevrouw Peters. Als wij in de contactgroep zeggen dat wij de oorzaken willen aanpakken en die dus willen betrekken in de internationale aanpak van de piraterij, moeten wij daar op ons verzoek ook illegale visserij en afvaldumping bij betrekken. Het zou dan vreemd zijn om de informatie die je beschikbaar hebt door middel van satellietbeelden van de EU-onderzoekscentra, niet te gebruiken. Voorzitter. Er moet een einde komen aan de straffeloosheid op zee. In dat kader ben ik ervoor dat de Europese Unie meer overeenkomsten afsluit om verdachten in de regio te vervolgen en berechten. De huidige afspraken tussen de Europese Unie en Kenia over de overdracht van verdachten zijn helder: de mensenrechtennormen moeten worden gerespecteerd, er worden geen doodvonnissen voltrokken, de EU-lidstaten en het Rode Kruis hebben te allen tijden toegang tot de verdachten en Atalanta monitort ook de procesgang. Ik zal later nog ingaan op een aantal elementen van de internationale berechting. Om een signaal af te geven dat de wereld piraterij niet onbestraft kan laten, heb ik het voorstel gedaan tot de oprichting van een regionaal tribunaal tegen piraterij. Dit kan de

mogelijkheden tot vervolging vergroten en de justitiële en politieke druk verminderen die nu met name op één land, Kenia, is gevestigd. Op 7 juli aanstaande zullen juridische experts naar Nederland te komen om zich te buigen over de details en de mogelijkheden van een dergelijk tribunaal. Verschillende woordvoerders hebben geconstateerd dat wij hierin samen optrekken met de Russen en vroegen hoe de vooruitzichten zijn. Wij hebben op 29 mei jongstleden in de contactgroep een eerste aanzet gegeven door een non-paper te verspreiden dat oproept om een tribunaal in de regio op te richten door middel van een resolutie van de VN-Veiligheidsraad, waarbij gearresteerden en veroordeelden gevangen worden gezet in landen in de regio. Dat tribunaal is enerzijds nodig om duidelijk te maken dat wij piraterij zien als een ernstig vergrijp met grote gevolgen voor de veiligheid en de economie. Anderzijds wordt de druk die nu op bepaalde lidstaten staat, erdoor verminderd. Wij trekken hierin samen op met Duitsland en Rusland. Met Rusland hebben wij dit nader besproken tijdens het recente staatsbezoek. Bij de bijeenkomst op 7 juli aanstaande zullen de juridische experts van de contactgroep bij elkaar komen om te kijken welke voorstellen verder kunnen worden uitgewerkt voor het regionale mechanisme.

Ik moet helaas bekennen dat er wereldwijd tot nu relatief weinig steun is voor dit idee, ook omdat een aantal landen denkt dat het probleem kan worden opgelost door het maken van afspraken met Kenia, bijvoorbeeld in het kader van de NAVO. Je ziet ook dat bepaalde landen afzonderlijk afspraken maken met Kenia, zoals de Europese Unie dat ook heeft gedaan. Wij organiseren de workshop van 7 juli samen met Duitsland en Rusland, om er daarmee wat meer power aan te geven. Het resultaat van deze ontmoeting zal worden meegenomen in de besprekingen van de contactgroep. Die zal eind augustus weer bij elkaar komen, waarna eind september in New York een uitgebreidere bijeenkomst zal plaatsvinden. Wij organiseren de workshop om wat meer internationale consensus te realiseren.

De heer Irrgang heeft gesproken over het erbij halen van de oorlogsmisdadigers op het vasteland. Ik krijg nu al relatief weinig steun, terwijl er eenieder wiens schepen worden aangevallen, evident belang heeft bij de berechting van de piraterij. De voorstellen richten zich nu op het voorkomen van een situatie waarin je een schip beschermt tegen een aanval van piraten en tegelijkertijd de piraten het pistooltje afpakt en ze daarna laat gaan. Dat is natuurlijk een bizarre situatie. Dat staat los van de situatie op het land. Oorlogsmisdadigers op het land moeten in een ander forum worden berecht. Nogmaals, als ik zie wat de huidige reacties zijn ten aanzien van een regionaal tribunaal dat zich specifiek zal richten op de berechting van piraten, zal de steun voor berechting van oorlogsmisdadigers in een piratentribunaal helemaal wegvallen.

Zolang er nog geen regionaal tribunaal is met steun en dekking van de Veiligheidsraad, is er de overeenkomst tussen de Europese Unie en de regering van Kenia. Die bevat, zoals gezegd, waarborgen met betrekking tot de mensenrechten en de toegang van het Rode Kruis. Wij zullen de regelingen die de Europese Unie op dat punt heeft getrokken, benutten om toezicht te houden door op Nederland overgedragen personen. Je ziet dat er wel meer steun is voor en hard gewerkt wordt door de internationale gemeenschap aan het verder opbouwen van capaciteiten van onder andere Kenia om piraterij effectief te bestrijden. Als de Europese Unie iemand overdraagt aan Kenia – dat staat los van stappen die een lidstaat zelf kan zetten – kan daar in principe berechting plaatsvinden. Daarover zijn duidelijke afspraken gemaakt. Wij sluiten niet uit dat er ook afspraken worden gemaakt met andere landen in de regio. Dat is een element waaraan wij aan het werken zijn.

De heer Bokestijn heeft gevraagd of ik wil hameren op meer EU-schepen. Allereerst gaat de commandant van Atalanta daarover. Als hij te kennen geeft meer capaciteit nodig te hebben, moeten de EU-lidstaten zich uiter-

aard inspannen om meer schepen ter beschikking te stellen. Op dit moment is er geen grotere behoefte aan meer grote schepen, maar wel aan meer luchtcapaciteit en wellicht kleinere patrouillevaartuigen. Het gaat om een gezamenlijke EU-missie en Nederland is van mening dat ieder land daaraan adequaat moet bijdragen. Daarop zullen wij uiteraard wel blijven aandringen.

De heer Van der Staaij heeft gevraagd hoe zal worden omgegaan met vluchtelingen. Bij eerdere Nederlandse inzet in de antipiraterijoperaties zijn er geen situaties met vluchtelingen geweest. Eventuele vluchtelingen zullen niet worden teruggestuurd naar Somalië als daardoor sprake zou zijn van non-refoulement, maar in beginsel wordt opvang gezocht in de regio. Zo nodig zal bemiddeling van de UNHCR worden gezocht tot toelating tot vluchtelingenkampen in onder andere Kenia, Djibouti en Jemen. De heer Irrgang vroeg zich af of de Westerse bemoeienis heeft geleid tot een verslechtering van de situatie in Somalië. Eind januari is Sheik Sharif Sheik Ahmed tot president van Somalië gekozen. Hij is de vroegere leider van de Unie van Islamitische Rechtbanken. Met zijn aantreden is, ondanks de kwalificatie van de heer Irrgang van zijn vroegere functie, de toetreding van een gematigd deel van de oppositie tot de overgangsregering bezegeld. De benoeming was in eerste instantie juist hoopgevend voor het politieke proces, omdat het draagvlak onder de Somalische bevolking voor deze regering breder leek dan voor vorige overgangsregeringen. De radicale islamitische beweging Al Shabaab blijft strijden – de heer Van Dam verwees er ook naar – tegen de overgangsregering. Het geweld in en rondom Mogadishu is de afgelopen tijd weer fel opgeblaasd. Dat is de reden geweest dat de president vorige week de noodtoestand heeft uitgeroepen. Door deze recente ontwikkelingen lijkt het draagvlak weer afgenomen te zijn en is de positie van de overgangsregering verder onder druk komen te staan.

Wij blijven ons richten op verzoening van de verschillende groeperingen. Dat doet de overgangsregering ook. Zij blijft groepen benaderen die niet bij het Djiboutiproces zijn betrokken. Er zijn gesprekken gaande met oppositieleiders over machtsdeling. Een voormalige warlord heeft een kabinetspositie gekregen in ruil voor zijn steun. Zoals ik al zei, steunen wij het Djiboutiproces. Berichten over militaire training door de VS kunnen wij niet bevestigen. Ik heb de krantenartikelen ook gezien waarover de woordvoerders het hadden. Uiteraard zullen wij hierover spreken met de VS.

**Minister Van Middelkoop:** Voorzitter. De brief die wij naar de Kamer hebben gestuurd, is van december 2008. Inmiddels is het nodige gebeurd. Eerder vanmiddag hebben wij al een debat gehad over een ander onderwerp. Het gaat nu om het besluit van het kabinet op basis van artikel 100 om van medio augustus tot medio december het luchtverdedigings- en commandofregat Hr. Ms. Evertsen in te zetten en tevens de force commander van deze operatie te leveren. Wij zullen de operatie-Atalanta dus ook leiden. Met die hernieuwde bijdrage benadrukt de Nederlandse regering het belang dat wordt gehecht aan de internationale aanpak van piraterij in de wateren bij Somalië. De heer Van der Staaij wierp bijna retorisch de vragen op of Nederland dit kan en of het een taak van Nederland is. Met dit besluit zeggen wij «ja» op deze vragen.

Over de taken en de missie van deze maritieme operatie bestaan nog altijd misverstanden. Er speelt een aantal zaken. Ten eerste gaat het om de bescherming van schepen met voedseltransporten van het World Food Programme, iets wat wij vorig jaar bilateraal deden. Ten tweede gaat het om de bescherming van andere kwetsbare schepen. Ten derde gaat het om het afschrikken van piraten door zichtbare aanwezigheid in risicogebieden. Ten slotte gaat het om het optreden tegen piraterij en gewapende overvallen op zee. Al deze taken vallen onder Atalanta, zo zeg ik in het bijzonder tot de heer Pechtold en ook tot de heer De Roon, die vroeg

of het allemaal taken waren die ook voor de Hr. Ms. Evertsen golden. Dat is het geval. De commandant van de operatie, die op de Evertsen verblijf houdt, geeft aan wie wat wanneer en waar moet doen.

De heer Boekestijn heeft in dit verband de vraag gesteld wat belangrijker is, de humanitaire taken of de koopvaardijbeschermingstaken. Dat is moeilijk te vergelijken. Het gaat erom dat beide zaken tot het takenpakket behoren. Het verschil is wel dat er een resultaatverplichting is overeengekomen met het WFP om telkens één EU-fregat mee te geven ter escortering van het voedselschip. Dat verschilt van de corridorbescherming die geldt voor de koopvaardij schepen. De heer Boekestijn heeft ook gevraagd of het niet handiger is als het WFP-schip meevaart met de group transit. Dat zou zo kunnen zijn, ware het niet dat het schip dan niet aankomt op de plaats van bestemming, namelijk Somalië. De group transit beoogt nu juist om Somalië zo veel mogelijk te vermijden. Vandaar de bijzondere een-op-eenescortering.

De heer **Boekestijn** (VVD): In de brief staat dat één fregat twee WFP-schepen escorteert.

Minister **Van Middelkoop**: Dat kan. Bij de twee inzetten in 2008, waarbij een Nederlands fregat op basis van de bilaterale overeenkomst met het WFP voedselschepen escorteerde, is het voorkomen dat er twee voedselschepen werden geëscorteerd. Dat kan gewoon. Het fregat heeft dan aan beide kanten een voedselschip en op beide voedselschepen zit een beveiligingsteam. Dat is efficiënt.

In de brief van december vorig jaar wordt nog gesproken van een drietal schepen dat deel zal uitmaken van de operatie. Inmiddels is het proces van force generation gewoon doorgedaan en praten wij over elf schepen, afkomstig uit Spanje, Frankrijk, Italië, Duitsland, Griekenland en Zweden. Op 6 april heeft de Spaanse force commander Juan Garat Caramé de verantwoordelijkheid voor de operatie overgenomen van zijn Griekse voorganger. Hij wordt in augustus opgevolgd door de Nederlandse commandant Pieter Bindt, die dus een belangrijke EU-verantwoordelijkheid zal dragen. Nog een paar aanvullende mededelingen. Duitsland heeft voor de duur van de NAVO-operatie Allied Protector, die een paar dagen geleden is beëindigd, twee schepen uit het NAVO-vlootverband onttrokken en aan de operatie-Atalanta toegevoegd. Sinds 2 mei neemt ook een Grieks fregat deel aan Atalanta. Van augustus tot december, wanneer Nederland de force commander van de operatie levert, zal ook een Noors fregat deelnemen aan Atalanta. De heer Voordewind heeft gevraagd naar de heli. De Hr. Ms. Evertsen is uitgerust met een Lynxhelikopter die kan worden ingezet voor operationele taken, zoals het uitvoeren van surveillance, het verijdelen van een poging tot kaping en medische evacuatie.

Op 15 juni heeft de Radez besloten om de operatie-Atalanta met ingang van 13 december 2009 met een jaar te verlengen. Dat is een politiek besluit. Ook de NAVO heeft besloten om een vervolg te geven aan Operation Allied Protector, zij het dat de operatie dan Ocean Shield zal heten, door de eenheden van de Standing NATO Maritime Group 2 in te zetten ten behoeve van piraterijbestrijding in de regio-Somalië. Daarmee heb ik tevens impliciet de vraag beantwoord waarom Nederland daar niet aan deelneemt. Dat is omdat wij niet in dat vlootverband zitten. De Zeven Provinciën heeft wel aan Operation Allied Protector deelgenomen. Dit was omdat deze operatie onderdeel uitmaakte van de Standing NATO Maritime Group 1, die daar in de buurt kwam en een nieuwe taak kreeg, te weten het bestrijden van piraterij voor een zekere periode. Zo simpel liggen de zaken soms.

Met de inzet van de Hr. Ms. Evertsen van augustus tot december levert Nederland een belangrijke bijdrage aan de internationale inspanningen om een einde te maken aan de dreiging van piraterij in de Hoorn van

Afrika. Het kabinet zal in de tweede helft van dit jaar onderzoeken of Nederland ook in 2010 hieraan zijn steentje kan bijdragen. De heer Pechtold heeft gevraagd of ik al wist om welke andere landen het gaat. Dat weet ik nog niet. Ik weet het zelfs nog niet voor Nederland. Dit zal ongetwijfeld aan het einde van 2009, als Nederland zich hierover buigt, bekend worden gemaakt.

Er zijn vragen gesteld over de afstemming met andere landen. Wij praten niet alleen over de EU-Atalantaschepen; er zijn er meer. In Bahrein worden regelmatig afstemmingsvergaderingen gehouden met alle in het gebied aanwezige actoren. Naast de EU en de NAVO is dat de Combined Task Force 151, een Amerikaanse taskforce. Ook de Amerikanen zitten dus in het gebied. Taken worden afgestemd. Zij zijn ook betrokken bij het beschermen van de corridor. Er zijn ook landen die met een nationaal mandaat optreden in het gebied, namelijk China, India, Rusland, Iran en Japan. Al die landen en de EU stemmen hun activiteiten op elkaar af. Tijdens de laatste vergadering op 25 mei hebben de deelnemers afgesproken om te komen tot een rotatiesysteem bij de bezetting van de corridor in de Golf van Aden. Zoals eerder vanmiddag al is besproken, is die corridor verdeeld in een aantal boxen. Per box kan een marineschip worden geplaatst, hetzij van Atalanta, hetzij van CTF 151, hetzij van een individueel land, dat vervolgens verantwoordelijk is voor dat gebied. Ik heb al eerder gezegd dat, wanneer wij het commando gaan voeren met de Hr. Ms. Evertsen, ik zal proberen om de coördinatie tussen de diverse actoren in de regio nog te verbeteren. Allereerst zal commandant Bindt zich persoonlijk inzetten voor het bevorderen van de coördinatie door contacten te leggen met alle betrokken landen en organisaties. Het stafschip is uitgerust met alle mogelijke communicatie- en commandosystemen, waardoor het mogelijk is om met alle eenheden in het gebied contacten te onderhouden.

Tot de heer Irrgang kan ik eerlijk zeggen dat ik heb gedaan wat hij mij heeft gevraagd. Ik heb aan mevrouw Verburg doorgegeven dat er is gesproken is over de visserij als probleem in het gebied. De heer Irrgang heeft niet aan mij gevraagd om te bevorderen dat zij zou reageren. Als hij dat echt wil, moet hij dat niet op deze manier vragen. Ik adviseer hem om dat gewoon via de vaste commissie voor LNV te laten lopen, want anders wordt het een beetje een rommeltje.

De heer **Irrgang** (SP): Ik heb de minister van Defensie niet gevraagd om als postbode dienst te doen. Ik heb gewoon gevraagd naar het standpunt van de Nederlandse regering inzake de aanpak van de illegale visserij. De minister heeft toen gezegd contact op te nemen met de minister van LNV. Ik hoop toch dat daar ook iets uit gekomen is, want anders wordt het een beetje een flauw spelletje.

Minister **Van Middelkoop**: Ik zal bevorderen dat de heer Irrgang een antwoord krijgt op zijn vraag van de minister van LNV.

De **voorzitter**: Noteren wij dat als een toezegging voor een schriftelijke reactie van het kabinet?

Minister **Van Middelkoop**: Ja, voor zo ver ik over de agenda van mijn collega van LNV kan gaan ...

De **voorzitter**: Minister, ik wijs u erop dat als u deze toezegging doet, het ook om een toezegging gaat. Op wiens briefpapier het komt, gaat de Kamer minder aan, maar wij krijgen schriftelijk een reactie van het kabinet over de illegale visserij.

Minister **Van Middelkoop**: Voorzitter, ik bewonder uw scherpte.

Voorzitter. De heer Van Dam heeft gevraagd of er acties plaatsvinden tegen zogenaamde moederschepen. Dat is het geval. In het jargon heet dat focused operations. Het is al voorgekomen dat een aantal van piraterij verdachte personen daarbij is gearresteerd. Dat past binnen de rules of engagement alsmede binnen de algemene regels van het VN-Zeerechtverdrag. Ook heeft de heer Van Dam gevraagd wat er gebeurt als een schip reeds is overmeesterd. Daarop is mijn antwoord, maar dat is partieel, dat het ontzetten van een overmeesterd schip niet valt onder de taken van EU-Atalanta. Zodra een schip is overmeesterd door piraten, ontstaat een nieuwe situatie, waarin een hoofdrol is weggelegd voor het openbaar ministerie van de betrokken vlaggenstaat. Voor zover dat Nederland is, laat ik vragen hierover over aan mijn collega van Justitie. Ook heeft de heer Van Dam gesproken over een periode van twintig minuten die zou gelden bij de corridorbeveiliging voordat een fregat ter plekke aanwezig is als er een koopvaardijchip in de problemen zit. Dat is bijna waar, maar niet helemaal. Die twintig minuten hebben betrekking op iets anders. Van een schip, ook van een koopvaardijchip, wordt verlangd om eerst zo veel mogelijk zelf te proberen om te ontkomen aan een dergelijke aanval. Ik acht mij niet helemaal gekwalificeerd om daar in detail op in te gaan, maar men kan zich daar vast zaken bij voorstellen zoals ontwijken of het spuiten met waterslangen. Je moet dan wel een taxatie maken van de situatie. Er is dus geen garantie dat er een fregat van zijn algemene bewakingstaken afstapt en naar zo'n schip toegaat om het daadwerkelijk te beveiligen. Natuurlijk zal er actie worden ondernomen als een dergelijke situatie zich voordoet, maar ik herhaal wat ik eerder vandaag heb gezegd, namelijk dat de effectiviteit van de corridorbeveiliging zodanig is dat zich nog nooit een dergelijke situatie heeft voorgedaan. Er is echter wel over nagedacht.

Mevrouw Peters heeft in het vorige debat een vraag gesteld over de capaciteit van het kustwachtcentrum, waarop ik nog niet geantwoord had. Ik heb het nagevraagd. Staatssecretaris Huizinga heeft een brief aan de Kamer gestuurd over de capaciteit van het kustwachtcentrum. In algemene zin heeft zij erop gewezen dat er nog capaciteitstekorten zijn. Daar ga ik niet over. Als het gaat over de bescherming van de Golf van Aden en de operatie-Atalanta, is Northwood het centrum waar reders zich moeten melden. De capaciteit daar is voldoende. Voor zover dat nog niet het geval was – de reders hebben daarover opmerkingen gemaakt aan mijn adres – heb ik daarop gereageerd door een extra liaisonofficier naar het hoofdkwartier te sturen. Voor deze operatie in dat gebied zijn er dus geen tekorten. Het kustwachtcentrum bestrijkt in principe de hele wereld, maar daar ga ik nu niet over.

De heer Pechtold heeft gevraagd naar de zelfbescherming van reders. De beste zelfbescherming is om je zo veel mogelijk te houden aan de regels. De problemen die zijn ontstaan, zijn vaak ontstaan doordat men zich er niet aan heeft gehouden en toch voor de kudde uit is gaan varen, met alle risico's van dien.

De heer **Haverkamp** (CDA): De minister zei dat erover nagedacht is; daar ga ik ook vanuit. Hij stelt terecht dat wij het moeten kunnen oplossen als een reder zich houdt aan de regels. De minister zegt nu zelf dat als je je houdt aan de regels, je je twintig minuten moet kunnen verdedigen. Het is dan handig als men weet dat er binnen twintig minuten bijstand is. Zijn daarover afspraken binnen de EU? Is hierover uitsluitel gegeven?

Minister **Van Middelkoop**: Wij praten hier over situaties die zich lastig in regels laten vangen. Er is een soort best practice dat men moet proberen om het twintig minuten uit te houden – het zijn allemaal gemiddelden – en dan zal Atalanta met een fregat proberen om de bijstand te verlenen die wellicht nodig is. Het algemene verhaal is bekend: het gaat niet om afdwingbare verplichtingen, maar om een inspanning die Atalanta moge-

lijkerwijs kan verrichten om erbij te zijn. Om het heel huiselijk te zeggen: houd het twintig minuten vol op eigen houtje, dan zullen wij proberen om in die tijd voor afschrikking of aanvullende bescherming te zorgen. Dit zijn echter geen afdwingbare regels; dat past helemaal niet bij de aard van de operatie.

De heer **Boekestijn** (VVD): Het gaat hier om een immens gebied. Ik hoorde de minister zeggen dat er nu elf schepen zijn in plaats van vier tot zes. Kan hij een berekening geven? Hij weet om hoeveel kilometers het gaat. Wij hebben nu elf schepen. Wij weten hoeveel helikopters en vliegtuigen wij hebben. Is die periode van twintig minuten waar te maken? Ik wil dat graag inzichtelijk hebben.

Minister **Van Middelkoop**: Ik geef hier door wat binnen het hoofdkwartier van EU-Atalanta in Northwood aan uitwerking is gegeven van de politiek opgelegde beschermingstaak. Daartoe is dit enorme gebied als het ware in een corridor samengevat, in boxen in opgedeeld en is er per box een fregat dat het in de gaten houdt en op een gegeven moment ook groen licht aan schepen geeft om door te varen. Dat is tot op heden goed gegaan. In dat systeem is er nog geen schip door piraten effectief lastig gevallen. Binnen deze afspraken geldt dat er van een reder wordt gevraagd om het twintig minuten vol te houden. Daarna zal Atalanta proberen om erbij te zijn. Ongetwijfeld is die periode van twintig minuten een resultante van optellen en aftrekken van de omvang van het gebied, de beschikbaarheid van schepen et cetera.

De **voorzitter**: Als laatste geef ik het woord aan de minister van Justitie. Ik zou hem willen vragen of het hem lukt om in vijf tot zes minuten te antwoorden. Wij hebben nog twee termijnen te gaan. Kunt u inschatten of dat u zal lukken?

Minister **Hirsch Ballin**: Ik weet niet of de diverse vragen kan beantwoorden als ik zo'n tien seconden per vraag heb, maar ik zal het proberen. Voorzitter. Ik voel mee met de leden van uw commissie dat er zo veel waarde wordt gehecht aan de strafrechtelijke aanpak van het funeste probleem dat zich in dit gebied voordoet. Strafrechtelijk is de zaak juridisch ogenschijnlijk overzienbaar. Als het gaat om piraterij, hebben wij sinds jaar en dag universele rechtsmacht. Dat betekent dat staten die dit hebben geïmplementeerd in hun strafwetgeving, strafrechtelijk kunnen optreden. Wij hebben daarbij uiteraard ook de redelijke verdeling van verantwoordelijkheden, waarbij vooropgaan de staten waar het zich afspeelt, waar er een relatie met de zaak is en waar de verdachten of de slachtoffers vandaan komen. Desalniettemin is het – dat is iets wat ik op het beleidsterrein van Justitie eigenlijk in allerlei opzichten ondervind – een gigantisch probleem als er een gebied is waar geen effectief staatsgezag is. Dat is nog een heel stuk erger dan dat er slecht staatsgezag is. Zoals bij Somalië het geval is, ondervinden wij in allerlei opzichten de problemen daarvan. In dit opzicht geldt dat omdat internationale strafrechtelijke samenwerking per definitie onmogelijk is daar waar geen staatsgezag is. Dat geldt voor terrorisme en voor risico's van trainingskampen voor terrorisme. Als het gaat om illegale vreemdelingen en asielzoekers zijn er enorme problemen bij de terugzending naar een gebied waar geen effectief staatsgezag is. Dat komen wij ook hier tegen. Desalniettemin worden er pogingen gedaan om te komen tot berechting van verdachten, van plegers van deze ernstige misdrijven. Laten wij dat niet onderschatten; bij de Marathon hebben wij te maken gehad met een schip dat vaart onder de vlag van het Koninkrijk der Nederlanden, van een Nederlandse rederij, waarbij een van de bemanningsleden is gedood. Het zijn dus buitengewoon ernstige vormen van criminaliteit. Het is terecht dat door de leden van de commissie om deze inzet wordt gevraagd. Of dat



betekent dat arrestanten kunnen worden overgebracht naar Kenia, zoals de heer Haverkamp vroeg, hangt af van een aantal factoren. Uiteraard is er ook de mogelijkheid dat wij aanleiding zien om tot berechting in Nederland over te gaan. Wij achten het echter zeer van belang dat de Europese Unie een overeenkomst met Kenia heeft die berechting in Kenia, in de nabijheid, mogelijk maakt.

Wij streven zeker naar berechting van degenen die als verdachten van piraterij zichtbaar worden. Ik gebruik bewust het begrip «zichtbaar worden», want daarachter zijn er, naar wij moeten aannemen, de opdrachtgevers en voordeeltrekkers ervan. Die worden tot nu toe bij geen enkel optreden aangehouden, zeker niet wanneer zij zich bevinden in het gebied waar geen effectief staatsgezag wordt uitgeoefend. Mijn collega van Buitenlandse Zaken is bezig met overleg met andere aangrenzende landen, zoals de Seychellen. Er zijn inderdaad enige bescheiden alternatieven voor Kenia. Overdracht van piraten aan Somalië, zoals de heer Van Dam vroeg, is in de praktijk geen mogelijkheid om de redenen die ik al aangaf.

Over de gang van zaken in geval van overdracht aan Kenia heeft de commissie van deskundigen zich uitgesproken die regelmatig opvattingen geeft als wij het hebben over JBZ-onderwerpen. Het gaat dan om de commissie-Meijers. In het kader van de overeenkomst die is gepubliceerd in het publicatieblad van de Europese Unie van 25 maart 2009 is er overdracht mogelijk. Die overdracht is ook met waarborgen omgeven. In onderdeel 3 van de bepalingen betreffende de voorwaarden waaronder overdracht is opgenomen, staat dat overgedragen personen menselijk dienen te worden behandeld en niet onderworpen worden aan foltering of andere wrede of onmenselijke of vernederende behandelingen of bestrafing. Ook zijn voorschriften opgenomen over de detentieomstandigheden en de voorgeleiding aan de rechter. Het is mij bekend dat Duitsland een oogje in het zeil houdt in het geval van een overdracht aan Duitsland en niet tot negatieve conclusies is gekomen op het punt dat hier is bedoeld. Dat is, in antwoord op de vraag van de heer Irrgang, ook de kern van mijn reactie op de wens van de commissie-Meijers om geheel af te zien van de toepassing van deze regeling. Wij zijn dus van oordeel dat de regeling kan worden toegepast. Daarvoor hebben wij haar ook gesloten.

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Ik heb een vraag over de overdracht van gevangenen. Heeft de Nederlandse regering ook overwogen om, zoals Duitsland, overgedragen gevangenen in Kenia te blijven monitoren, zoals wij ook in Afghanistan doen met onze gevangenen? Klopt het dat het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk, los van wat de EU doet, bilaterale overeenkomsten inzake de overdracht van gevangenen hebben gesloten, de een met Kenia en de ander met Puntland? Waarom is dat gebeurd? Ondermijnt dit niet het EU-systeem?

Minister **Hirsch Ballin**: Wij gaan ervan uit dat het EU-systeem moet worden gevolgd. Welke overwegingen hierover eventueel bij andere lidstaten een rol spelen, weet ik niet. Wij hebben tot nu toe geen door ons gearresteerden aan Kenia overgedragen. De overeenkomst was nog niet van kracht op het moment dat eerdere arrestaties zich voordeden ten aanzien van piraten die een onder de vlag van het Koninkrijk varende schip hadden belaagd.

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Stel dat die situatie zich voordoet en Nederland moet overdragen aan Kenia, waar het rechtssysteem niet *pico bello* is, zoals wij allemaal weten. Is het geen goede optie dat Nederland die gevangenen dan monitort?

Minister **Hirsch Ballin**: Ik neem aan dat mijn collega van Buitenlandse Zaken op die vraag wil antwoorden. Overdracht vindt plaats op basis van

de overeenkomst. Wij gaan ervan uit dat die overeenkomst toepasbaar is. De Duitse collega's zijn er in hun situatie tot nu toe van uitgegaan dat de overeenkomst toepasbaar is.

«Tussen dromen en daden staan wetten in de weg en praktische bezwaren» was de bekende literaire vormgeving van iemand die zich bedacht alvorens een levensdelict te begaan. Ik laat alle verdere associaties hierbij even terzijde. De juridische vormgeving van het aan boord plaatsen van mariniers is gecompliceerd. Het doorslaggevende punt is uiteindelijk de praktische bezwaren geweest en al datgene wat mijn collega Van Middelkoop net naar voren heeft gebracht.

De heer Haverkamp vroeg naar artikel 110 van het VN-Zeerechtverdrag. Boarding mag slechts geschieden door een marineschip. Het gaat om de bevoegdheden van een marineschip en niet om bevoegdheden tot optreden vanaf een koopvaardijship. Dit biedt dus niet het gezochte antwoord op de vraag van de heer Haverkamp.

De heer Boekestijn heeft gevraagd of het begrip piraterij gedefinieerd is. Jazeker, onder andere in ons Wetboek van Strafrecht en in de onderliggende internationale verdragen. Aangehouden piraten zullen, wanneer zij zich in de Nederlandse rechtsmacht bevinden, worden berecht op de manier waarop dat inmiddels gaande is ten aanzien van het geval waar gelegenheid door Denemarken werd gegeven tot aanhouding op een moment dat de overeenkomst met Kenia nog niet kon worden ingeroepen.

Er is gevraagd waarom niet op een of andere manier is ingegrepen bij of na overdracht van het losgeld in het geval van de Marathon. Ik kan de Kamer verzekeren dat alle praktische mogelijkheden vooraf, achteraf en gaandeweg zijn overwogen. Het zou mij iets te ver gaan om de operationele aspecten daarvan nu kenbaar te maken, omdat daar misbruik van kan worden gemaakt. Door het bevoegd gezag is geconstateerd – het Openbaar Ministerie is er rechtstreeks bij betrokken geweest – dat er geen mogelijkheid was om tot ingrijpen en aanhouding van de verdachten over te gaan. Het klopt wat de heer Boekestijn zegt over losgeld. Daarom betaalt de Nederlandse overheid ook geen losgeld.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik begrijp dat de minister op dit moment, in deze fase van het onderzoek, nog niet kan zeggen wat er precies heeft plaatsgevonden. Op welke wijze wordt de Kamer op de hoogte gesteld? Wij hebben daar een fregat neergelegd met ik weet niet hoeveel man aan boord. Als wij dan tot de conclusie komen dat het niet lukt om acht tot tien kapers van een schip af te halen, is er misschien een «lessons learned» in de toekomst. Ik zou het toch wel waardevol vinden om hiervan op een of andere manier kennis te nemen.

Minister **Hirsch Ballin**: Ik begrijp die wens. Tegelijkertijd zou het niet verstandig zijn om de operationele bijzonderheden en beperkingen die daarbij worden ondervonden – want daar heb ik het over – aan de openbaarheid toe te vertrouwen zolang dit soort operaties gaande is.

De **voorzitter**: Minister, kunt u langzaam afronden?

Minister **Hirsch Ballin**: Dat ligt eraan hoeveel vragen u onbeantwoord wilt zien.

De **voorzitter**: Ik verwijt u dat niet helemaal, maar ik kijk dan toch meer naar uw collega's die hiervoor kwamen. Wij hebben dit AO gepland tot 18.30 uur. Ik geef u grif toe dat uw collega's veel van de tijd hebben opgesoupeerd. Misschien kunt u wat staccato proberen te spreken.

Minister **Hirsch Ballin**: Dat heb ik niet gezegd, voorzitter. Ik moet met mijn collega's nog langer verder! Voorzitter. De heer Van der Staaij heeft

gevraagd naar de situatie in vluchtelingenkampen. Dat valt een beetje buiten de orde van dit debat. Ik wil er graag bij gelegenheid op ingaan. Ik ken uit eigen waarneming één vluchtelingenkamp in Kenia, dat nu door de UNHCR wordt onderhouden in overeenstemming met de eisen die daaraan worden gesteld. Ik weet echter dat de overbevolking van een ander vluchtelingenkamp en de mogelijkheden van verplaatsing punten van ernstige zorg zijn.

De heer De Roon heeft gevraagd of er afspraken worden gemaakt met landen in de regio over wapens aan boord. Voor zover het gaat om activiteiten van die andere landen is dat denkbaar. Voor zover het gaat om onze eigen schepen moeten wij onze eigen regels in acht nemen.

De verdenking van piraterij vergt inderdaad vaststelling van bewijsmiddelen. Het enkele feit dat iemand zich daar heeft opgehouden ... Ook hiervoor geldt dat je aan de gewone eisen van de strafvorderlijke bewijsvoering moet voldoen. Daarom moet er ook sectie worden gepleegd als iemand is omgekomen om de doodsoorzaak vast te stellen. Daarom moet ook worden vastgesteld wie wapens hebben gehanteerd en dergelijke. Dat is ver weg niet gemakkelijker, maar gecompliceerder dan bij andere situaties van strafrechtelijk bewijs.

Mevrouw Peters heeft gevraagd naar de inzet van militairen met een politietaak. Op grond van de Politiewet uit 1993 heeft de minister van Defensie de bevoegdheid om militaire bijstand te vragen in het kader van de strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde. Daartoe behoort uiteraard alles wat nodig is voor opsporing en vervolging en daartoe behoort ook de strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde, het daadwerkelijke voorkomen van strafbare feiten als die op het punt staan om gepleegd te worden. Een pure beveiligingstaak valt er echter niet onder.

De heer **Van Dam** (PvdA): Ik heb een vraag naar aanleiding van de opmerking van de minister over de verdenking van piraterij. Zowel het Zeerechtverdrag als de VN-resoluties bieden de mogelijkheid om in te grijpen bij verdenking van piraterij, bijvoorbeeld om doorzoeking van een schip uit te voeren. Is dit een bevoegdheid die valt onder de Defensiekant van de operatie of komt daarbij ook de Justitiekant kijken? Wie is aan zet op het moment dat er een schip wordt gesignaleerd dat wordt verdacht van piraterijactiviteiten?

Minister **Hirsch Ballin**: Dat ligt eraan wat wij in dit verband precies moeten verstaan onder «verdenking». Ik sluit niet uit dat dit woord in internationale statements iets breder wordt gebruikt dan als wij het hebben over een verdenking in de zin van het Wetboek van Strafvordering. Op grond van artikel 110 is er een right of visit voor marineschepen, dat een zeker verlengstuk heeft gekregen op grond van de resolutie van de Veiligheidsraad dat meer preventief is in verband met de beveiliging van de internationale zeevaart. Dan is de commandant verantwoordelijk. Op het moment dat het gaat om verdenking van het plegen, inclusief voorbereidingshandelingen, van een strafbaar feit, is er ook een verdachte in de zin van het Wetboek van Strafrecht. Dan is de commandant, de hulpofficier van justitie, bevoegd om te beslissen en staat het onder gezag van het Openbaar Ministerie, dat daartoe op afstand bereikbaar is.

De heer **Van Dam** (PvdA): Daarover ging mijn vraag in eerste termijn. Op welk moment kan actie worden ondernomen? Wat moet iemand ervoor doen dat er kan worden ingegrepen? Het varen met een bootje met wapens aan boord lijkt mij onvoldoende grond voor ingrijpen, maar ik weet niet precies hoe dat zit. Wat is het moment waarop er militair kan worden ingegrepen?

Minister **Hirsch Ballin**: De preventieve taak kan worden vervuld op basis van de veiligheidsresolutie in aanvulling op artikel 110 van UNCLOS.

«When a ship is engaged to piracy», dan is er een bevoegdheid voor de marine om op te treden in het kader van een soort ordetaak op zee. Blijkt vervolgens dat er wapens zijn of dat er bewegingen worden gemaakt in de richting van een koopvaardijship, dan zou de drempel kunnen worden overschreden naar de strafvorderlijke verdenking. Dan gaat het gezag over naar de lijn die van de hulpofficier van justitie naar het Openbaar Ministerie loopt.

Voorzitter. Dan het vergunningensysteem van de Wet wapens en munitie. Het is mogelijk dat er beveiligers worden aangesteld en dat er goedkeuring wordt gegeven op het voeren van wapens en dergelijke. Ik denk echter dat wij op dit punt realistisch moeten zijn en hierin niet een adequaat antwoord moeten zien op de situaties die zich daar voordoen, waarbij grof geweld door de piraten niet wordt geschuwd. De mogelijkheid om onder het mom van goederen aan boord, dus van cargo, mensen toegang te verschaffen tot wapens betekent in feite dat er wel wapens worden meegevoerd, ook al liggen ze in een kist. Het is dan niet echt cargo, maar doen wij iets anders. Dat is dus niet in overeenstemming met de Nederlandse wetgeving. «Doen alsof» behoort niet tot ons repertoire. De heer Pechtold heeft gevraagd of Justitie een rol speelt op het gebied van preventie. Het antwoord is nee, zonder eraan voorbij te gaan dat een goede inrichting van de strafrechtspleging, de afspraken die worden gemaakt met landen zoals Kenia en het ervoor zorgen dat er effectief wordt opgetreden op het punt van het vaststellen van bewijsmateriaal als zich een situatie voordoet, wel degelijk behoren tot datgene wat een preventieve waarde heeft.

De **voorzitter**: Wij hebben nog een tweede en een derde termijn, dus ik stel de leden voor om hun tweede termijn te beperken tot niet veel meer dan een vraag of een opmerking.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Ik wil graag wat meer duidelijkheid hebben van de minister van Defensie over de 20 minutenregel, aangezien het hele concept is gebaseerd op de vraag of het schip traag en/of veilig is.

Dan over de informatievoorziening aan de Kamer. Wij hebben nu een aantal keer een spoeddebat gehad. Wij hebben zeer nieuwswaardige uitzendingen van NOVA gezien, bijvoorbeeld over hoe het is gegaan met de Marathon. Ik hoor graag de toezegging dat als in het vervolgtraject dit soort acties plaatsvindt, de Kamer een brief van het kabinet krijgt met de stand van zaken zodat zij niet alleen afhankelijk is van persberichten.

De heer **Boekstijn** (VVD): Voorzitter. Ik dank de ministers voor hun antwoorden. Ik heb een verhelderende vraag aan de minister van Justitie, die ik zal herformuleren, want ik heb de vraag eigenlijk al een keer gesteld. Stel dat een kaperschip zich naast een koopvaardijship bevindt en het is volstrekt duidelijk dat de kapers over wapens beschikken. Moet er op dat moment worden gebeld met iemand van het OM in Nederland?

De heer **De Roon** (PVV): Voorzitter. Ik heb nog geen duidelijk antwoord van de regering vernomen op mijn vraag of zij het optreden van de Verenigde Staten met betrekking tot Somalië steunt, dus het overeind houden van de regering die daar nu formeel het bewind voert. Of vindt onze regering, net zoals de SP-fractie, kennelijk dat het dan maar moet worden gedoogd dat islamitische extremisten Somalië overlopen? Ik hoorde de minister van Defensie zeggen dat Nederland zal nadenken over de inzet tegen piraterij in 2010. Het was mij niet helemaal duidelijk of dit betrekking heeft op Atalanta of op de operatie Ocean Shield van de NAVO.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik heb een vraag met betrekking tot de voortzetting van deze missie, na Atalanta. Een van de lessen zou zijn geweest dat wij fregatten alleen moeten wegsturen met inzet van een helikopter. Hr. Ms. Evertsen heeft die mogelijkheid; Hr. Ms. De Ruyter niet. Neemt de minister het voor een volgende keer mee dat de De Ruyter in ieder geval een helikopter aan boord zou moeten hebben?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de beantwoording. Op de vluchtelingenproblematiek zal ik in ander verband nog wel eens terugkomen, want het onderwerp valt inderdaad wat buiten deze discussie. Omdat het over de humanitaire aspecten ging en wij recentelijk van de UNHCR nog hoorden over de moeilijke situatie in de opvang, wilde ik het punt toch even genoemd hebben. Ik heb nog een concrete vraag aan de minister van Defensie over de termijn van vier maanden voor de Hr. Ms. Evertsen. Waarop is de keuze voor een termijn van vier maanden precies gebaseerd?

De heer **Irrgang** (SP): Voorzitter. Aan de minister van Buitenlandse Zaken vraag ik of hij, net zoals de PVV-fractie, wil doorgaan op de Amerikaans-Europese weg om de overgangregering van boeven die oorlogsmisdaden plegen, te blijven steunen met wapenleveranties. De Amerikanen doen dat en hebben dat zelf ook toegegeven. Europa wil in Djibouti een missie steunen voor de opleiding van militairen van de overgangsregering. Is nu niet het moment aangebroken om deze heilloze weg te verlaten? De minister heeft gezegd dat er bij andere landen nog geen steun is voor de berechting van oorlogsmisdadigers in een internationaal tribunaal. Vindt hij het wel wenselijk dat oorlogsmisdadigers van beide strijdende partijen uiteindelijk worden berecht, zodat zij hun verdiende loon krijgen?

De heer **Van Dam** (PvdA): Voorzitter. Ik vraag de minister van Buitenlandse Zaken of hij gedurende dit debat bevestiging heeft kunnen krijgen op het punt van de bewapening door de VS. Aangezien het in alle media staat en ook officieel door het State Department naar buiten wordt gebracht, zou het gek zijn als onze mensen op de ambassade er geen bevestiging van hebben. Dan weet ik niet wat zij de afgelopen dagen hebben gedaan.

Een andere vraag betreft de berichten over Ethiopische troepen die het land binnentrekken. Ik heb de minister daarover nog niet gehoord in eerste termijn.

Ik heb ook een vraag aan de minister van Defensie, die min of meer door de minister van Justitie leek te worden beantwoord, maar niet helemaal helder wat mij betreft. Op welk moment mag nu daadwerkelijk militaire actie mag worden ondernomen? Wat voor gedrag is daarvoor nodig? Levert dat ruimte op om tijdig te kunnen ingrijpen?

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Voorzitter. Het is mooi dat de illegale visserij wordt opgepakt door de contactgroep. Mijn vraag aan de minister was echter specifiek of de EU daarin het initiatief kan nemen. Ik had ook vragen gesteld over een speciale EU-vertegenwoordiger voor de Hoorn van Afrika, over het staken van de betaling van politiesalarissen via de UNDP en over het monitoren van de overgedragen gevangenen in de toekomst. Ik sluit mij aan bij de gestelde vragen over Ethiopië en Amerika. Ten slotte heb ik gevraagd of de Keniaanse autoriteiten de UNHCR zouden moeten toestaan om een vierde vluchtelingenkamp te openen. Kan Nederland van zijn bilaterale betrekkingen met Kenia gebruikmaken om dat te bewerkstelligen?

Minister **Verhagen**: Voorzitter. Allereerst de vraag van de heer De Roon en aanvullend daarop die van de heer Irrgang. Ik heb in eerste termijn gezegd dat, hoewel er best vraagtekens te plaatsen zijn bij de huidige

president – de vorige president van de Unie van Islamitische Rechtbanken – door zijn aantreding de toetreding van het gematigde deel van de oppositie tot een overgangsregering werd bezegeld. In het kader van het politieke proces, het Djiboutivredesproces waarop onze hoop is gevestigd, investeren wij daarin. Voor ons is de overgangsregering de regering waarmee wij proberen om eindelijk een einde te maken aan de jarenlange oorlogen en burgeroorlogen. Ik vind het zeer opvallend dat de SP-fractie dit met één beweging van tafel veegt. De heer Irrgang gooit het hele Djiboutivredesproces in wezen gewoon in de prullenbak onder het mom van: u zoekt het maar uit, u moet iets anders gaan steunen, u moet maar een andere islamitische groepering gaan steunen. Ik vind dat nogal wat.

De heer **Irrgang** (SP): Laat ik benadrukken dat Europa en de Verenigde Staten de islamitische rechtbanken steunen. Dat noemde u een paar jaar geleden nog fundamentalisten. Nu steunt u hen met wapens, in Djibouti met de Europese missie, net zoals uw bondgenoot de Verenigde Staten. U bent dus degene die hier fundamentalisten steunt. De vraag is dan of het verstandig is om wapens te geven aan een regime dat door en fout is, net zo fout is als het andere. U gaat daarmee door.

Minister **Verhagen**: Wat Nederland doet – en niet alleen Nederland, maar ook de Europese Unie en de Verenigde Staten – is steun geven aan het Djiboutiproces. Dat is de enige kans om daar eindelijk vrede te realiseren. Steun aan een overgangsregering is geen bewijs van goed gedrag. Als uw alternatief is het steunen van nog fundamentalistischere groeperingen, zoals de radicale islamitische beweging Al Shabaab, en u mij dan verwijt dat ik fundamentalisten steun, vind ik dat onbegrijpelijk. Als dat het alternatief is dat de SP-fractie op tafel legt, wijs ik dat in ieder geval van de hand. Binnen de Nederlandse regering en binnen de Europese Unie wil ik al het mogelijke doen om ervoor te zorgen dat het Djiboutivredesproces een kans van slagen heeft. Daartoe heb ik te werken met een overgangsregering, of ik die mensen nu allemaal even leuk vind of niet. Ik zou ze in ieder geval niet in mijn eigen regering willen hebben, maar dat is een heel ander verhaal.

De **voorzitter**: De minister vervolgt zijn betoog. Als er kabinetswijzigingen zijn, kan hij dat op een andere plek dan in dit AO kenbaar maken.

Minister **Verhagen**: Voorzitter. Mevrouw Peters heeft in eerste termijn gevraagd of Nederland aan Kenia overgedragen gevangenen blijft monitoren, net zoals Duitsland doet. Onder de overeenkomst tussen de EU en Kenia hebben de EU-lidstaten de mogelijkheid om gevangenen in Kenia te monitoren. Duitsland maakt daarvan op dit moment gebruik. Als daartoe aanleiding bestaat, zal Nederland dat dus ook kunnen doen. Op dit moment monitort het Internationale Rode Kruis de situatie van overgedragen gevangenen in Kenia in zijn algemeenheid. Wij hebben zelf geen gevangenen overgedragen. Als dat wel het geval zou zijn, kan dat aanleiding zijn om de monitoring zelfstandig door te voeren. Nu doet het Rode Kruis dat dus. Daarnaast volgt de legal adviser van EU-Atalanta op dit moment de procesgang in Kenia. Op die wijze wordt erop toegezien dat de afspraken worden nagekomen die de Europese Unie eerder heeft gemaakt met Kenia. Wij zullen ook in de toekomst op die wijze opereren. Als daartoe echter aanleiding is, zal Nederland het ook kunnen doen, net zoals Duitsland op dit moment doet.

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Mijn vraag aan de regering was eigenlijk of zij het ook wil doen. Er zijn twee mensen die het in de gaten houden, terwijl de gevangenen van Kenia overlopen. Zij kunnen wel extra handjes gebruiken, mocht ook Nederland gevangenen gaan overdragen.

Minister **Verhagen**: Op dit moment zijn het geen twee mensen. Als ik twee organisaties noem, wil dat niet zeggen dat het twee mensen zijn. Nogmaals, ik heb gezegd dat Nederland het ook kan doen als daartoe aanleiding is. Dat betekent dat ik dat wil. Als ik het niet zou willen, zou ik die toezegging niet doen. Op dit moment zien wij vanuit Nederland echter geen aanleiding om daartoe stappen te zetten, mede gelet op het feit dat wij zelf geen gevangenen hebben overgedragen. De monitoring door het Rode Kruis van de situatie in de gevangenen en door de legal adviser van EU-Atalanta van de procesgang vinden wij op dit moment afdoende om zeker te stellen dat Kenia zich houdt aan de gemaakte afspraken. Voorzitter. De heer Van Dam heeft gevraagd naar de aanwezigheid van andere troepen. Op dit moment is de uitbreiding van AMISOM aan de orde. Onlangs werd nog een Oegandees bataljon toegevoegd aan AMISOM. Tegelijkertijd is het slechts op halve sterkte. Op dit moment wordt een aantal plaatsen beschermd, zoals het internationale vliegveld, de haven en het paleis van de president. Naarmate AMISOM wordt uitgebreid, waarbij wij ook financieel ondersteuning geven, worden de taken ook uitgebreid. Op dit moment is er geen grootschalige Ethiopische inzet in Somalië. Ethiopië heeft zelf publiekelijk verklaard dat er enkele verkenningen door Ethiopische troepen hebben plaatsgevonden op Somalisch grondgebied. Volgens Ethiopië gaat het om kleinschalige verkenningen in het noorden van Somalië. Dat zijn ook de aanwijzingen die wij hebben. Ten aanzien van de aanwezigheid van andere troepen zeggen wij dat het AMISOM hoort te zijn. Daar blijven wij ook op inzetten. Ik zal aan de minister voor Ontwikkelingssamenwerking vragen om de Kamer schriftelijk te informeren over de ondersteuning van de UNHCR en over andere relevante punten die mevrouw Peters aan de orde heeft gesteld.

Minister **Van Middelkoop**: Voorzitter. De heer Haverkamp heeft mij een tweetal vragen gesteld. De eerste ging over de termijn van twintig minuten waarover wij eerder met elkaar spraken. Ik heb daaraan eerlijk gezegd niets meer toe te voegen. Ik krijg ambtelijk ook doorgegeven dat er niet meer betekenis aan moet worden toegekend dan de vuistregels die ik zo-even heb verwoord.

De tweede vraag was een verwijt aan mijn adres dat de heer Haverkamp toch graag een brief had willen krijgen over de Marathon. Ik voel mij daarvoor maar zeer ten dele aangesproken. De heer Haverkamp weet toch dat de afwikkeling van de kaping van de Marathon een zaak is geweest waarbij Defensie niet betrokken was, behalve op het moment dat de zaak rond was, de piraten weg waren en het schip vrij was. Toen heeft De Zeven Provinciën, als onderdeel van zijn taak, een vorm van bijstand verleend door mensen op te vangen en medische bijstand te verlenen. Dat zou ongetwijfeld normaal vermeld zijn in volgende verslagen over de stand van zaken, evaluaties enzovoort. Misschien voelt een van mijn collega's zich aangesproken, maar ik niet meer dan tot dit punt.

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij hebben een spoeddebat gehad over de situatie op de Marathon. De Kamer vond het buitengewoon ernstig. Ik zou het prettig vinden – dat is geen verwijt, hoogstens een constatering – dat als zoiets weer plaatsvindt, wij informatie krijgen van uw kant, zodat wij zeker weten dat het van u komt en niet van de pers. Daarnaast ben ik teleurgesteld over het antwoord inzake de termijn van twintig minuten, maar daar kan ik op dit moment niets mee.

Minister **Van Middelkoop**: Wat het eerste punt betreft, heeft Defensie geen einde gemaakt aan deze kaping. Wij hebben een debat gehad toen die optie nog wel op tafel lag. Ik wil echter niet onredelijk zijn. Mocht zich een vergelijkbare situatie voordoen, dan is het verstandig dat wij binnen het kabinet bekijken wie de eerstverantwoordelijke is om de Kamer van

relevante informatie te voorzien. Ik wil echter niet te veel op mijn bordje leggen, want dan krijg ik weer het verwijt dat ik mij bemoei met zaken die niet van mij zijn. Dat gebeurt ook wel eens.

Als wij doorgaan in 2010, is het dan met Atalanta of met Ocean Shield, zo vroeg de heer De Roon. Hij moet echt even geduld hebben, want die vraag moet nog worden beantwoord. Het gaat eigenlijk om twee vragen: of wij zullen meedoen en zo ja, onder welke operatie.

De heer Voordewind vroeg of wij altijd een helikopter zullen meesturen. Die vraag zal ik niet voor 100% met «ja» beantwoorden. Wij hebben dit debat eerder gehad en de heer Voordewind weet dat Hr. Ms. De Ruyter op een verantwoorde wijze op missie is gegaan zonder dat er een helikopter aan boord was. Ik wil niet met terugwerkende kracht het beeld oproepen dat dit onverantwoord zou zijn geweest. Als het kan en nodig is, doen wij het. Er kunnen zich echter ook situaties voordoen waarin het ook zonder helikopter verantwoord is. Dat was het geval met de De Ruyter. Ik moet even scherp zijn, want ik ken het geheugen van de heer Voordewind. Ik ben daar wel eens jaloers op! De heer Van der Staaij heeft gelijk: ik heb geen antwoord gegeven op de vraag over de rotatie van vier maanden. Dat betreft een puur politiek besluit. Dat wil niet zeggen dat wij daarmee het terrein van de willekeur zijn binnengegaan. Het heeft ook iets te maken met het personeelsbeleid. Wij hanteren een periode van vier maanden bij Afghanistan. Op zee betekenen vier maanden al gauw zes maanden, want je moet er ook nog naartoe gaan en weer terugkomen. De bemanning mag ook wel eens een periode van rust hebben. Als je voor langere periodes kiest, zullen andere landen, die ook wel eens een bijdrage mogen leveren, misschien wat achterover leunen. Ook vanuit een algemene overtuiging van de EU en de NAVO dat zoveel mogelijk landen moeten bijdragen, is een niet al te lange periode van vier maanden aangegeven.

De heer Van Dam heeft een vraag gesteld waarop mijn collega Hirsch Ballin al een begin van een antwoord heeft gegeven. Het gaat over het moment waarop actie moet worden ondernomen ten aanzien van een schip dat wordt verdacht van piraterij. Aanvullend wijs ik erop dat dit van geval tot geval door de commandant van een marineschip moet worden beoordeeld. Het is goed om te beginnen bij wie bevoegd is. Die bevoegdheid bestaat zowel op basis van artikel 110 van het Zeerechtverdrag als op de instructies die hij meekrijgt binnen de rules of engagement die gelden voor de Atalantaoperatie. Zo'n commandant zal dat doen met zijn geschoolde blik op basis van de informatie die hij waarneemt. Gaat het om een schip waarop wapens bespeurd kunnen worden? Zijn er ladders aan boord die wellicht verdenking oproepen? Gaat het om een schip met ongebruikelijke manoeuvres? Wij moeten hier echt vertrouwen op het geschoolde oog van de marine en van de commandant, die op enig moment zelf moet bepalen of hij van een gegeven bevoegdheid wil gebruikmaken. Een andere indicatie is of het gaat om een moederschip waar een aantal heel snelle boten met krachtige motoren op ligt of achter hangt. Zeker in deze regio zul je dan al snel verdacht zijn. Belangrijk is dat het de commandant is die alle afwegingen moet maken.

**Minister Hirsch Ballin:** Voorzitter. De heer Boekestijn heeft gevraagd wat er moet worden gedaan en wie verantwoordelijk is op het moment dat er bij een koopvaardischip een schip langszij komt waarop men wapens waarneemt. De vraag van de heer Boekestijn is zo geformuleerd dat het antwoord wel moet beginnen met «dat ligt eraan». Het moet dus worden beoordeeld. Mijn collega van Defensie had het net al over de geschooldheid van degenen die aan boord zijn. Je moet goed begrijpen dat je op dat moment moet beoordelen wat er aan de hand is. Het ligt er maar aan welke beelden wij hebben bij dat wat de heer Boekestijn verwoordt in zijn vraag. Als er een situatie in zicht is waarvan de commandant oordeelt dat hij moet volstaan met de uitoefening van de bevoegdheden die hij op



grond van de resoluties en artikel 110 van UNCLOS heeft, dan volstaat hij daarmee. De zaak is ook enigszins gecompliceerd doordat het mandaat van EU-Atalanta en van Operation Allied Protector niet precies gelijkliggen, omdat deelnemende schepen van EU-Atalanta in het uiterste geval verdachten kunnen aanhouden, zoals wij op 23 maart hebben geschreven, terwijl voor Allied Protector geldt dat de aanhouding van verdachten een nationale aangelegenheid is.

Hoe dan ook: op het moment dat zich een situatie voordoet die je moet zien als verdenking van misdrijven of van voorbereidingshandelingen daarvoor, heb je te maken met een strafvorderlijke context. Dan is de commandant op grond van artikel 539a van het Wetboek van Strafvordering bevoegd om zelfstandig op te treden als de officier van justitie niet bereikbaar is. In zijn instructie staat echter dat hij dan zo snel mogelijk contact dient op te nemen met de officier van justitie, die daartoe uiteraard ook dag en nacht bereikbaar is. Dat is de manier waarop de bevoegdheden liggen en waarop wij de afspraken hebben gemaakt. Het is de verantwoordelijkheid van de daartoe opgeleide en ervaren commandant om te beoordelen of hij optreedt in de defensiecontext van resoluties en artikel 110 UNCLOS dan wel minstens behoefte heeft aan ruggespraak met de officier van justitie, omdat zich een strafvorderlijke context aandient.

De **voorzitter**: Aangezien het hier een artikel 100-brief betreft van het kabinet aan de Kamer, houden wij nu een derde termijn. De leden worden geacht om hierin de steun of steunonthouding aan deze missie van hun fractie mede te delen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie steunt het besluit van de regering om de Hr. Ms. Evertsen te laten deelnemen aan de operatie Atalanta. Mijn fractie wenst haar en haar bemanning een behouden vaart.

De heer **Boekestijn** (VVD): Voorzitter. Hetzelfde geldt voor de VVD-fractie. Ik zeg er een ding bij: ik hoop heel erg dat de Franse optie niet in de kast blijft liggen, maar er ook weer uit kan vallen. Ik hoop dat er meer kleine schepen en vliegtuigen naartoe gaan. Wij zouden kunnen denken aan de Orionvliegtuigen in Duitsland.

Tot slot ben ik heel blij met de beantwoording van mijn vraag door de minister van Justitie, omdat ik nu heb begrepen dat een geoefende commandant onder bepaalde omstandigheden zelf kan besluiten en dat daar niet voor hoeft te worden gebeld.

De heer **De Roon** (PVV): Voorzitter. De doelen van de operatie-Atalanta worden door mijn fractie van harte ondersteund, maar zij blijft bij haar oordeel dat het gekozen instrument, namelijk samenwerking in EU-verband, hiervoor niet geëigend is. Dat betekent dat mijn fractie deze operatie niet zal steunen. Ik verwacht dat de operatie wel door zal gaan en dat Nederland eraan zal deelnemen. Ik hoop dat dit met succes verloopt. Ik wens onze Nederlandse militairen daarbij veel succes en een veilige terugkeer. Ik hoop ook dat de Nederlandse koopvaardij het allemaal veilig zal doorstaan.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Voorzitter. De fractie van de ChristenUnie steunt de deelname aan de missie-Atalanta. Zij wenst de bemanning een succesvolle missie en een behouden thuiskomst.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ook de SGP-fractie steunt de deelname aan de operatie-Atalanta. Ook zij wenst de betrokken militairen alle goeds toe bij de uitoefening van hun taak.

De heer **Irrgang** (SP): Voorzitter. De SP-fractie steunt niet het verlenen van militaire steun aan de Somalische overgangsregering die als zodanig totaal niet meer functioneert. Wel stemt zij in met het besluit van de regering conform artikel 100 van de Grondwet om deel te nemen aan de operatie-Atalanta. Wij wensen de bemanning een behouden thuiskomst en succes met haar werk.

De heer **Van Dam** (PvdA): Voorzitter. Ook de PvdA-fractie steunt deze operatie. Zij wenst de bemanning uiteraard een behouden vaart toe.

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Voorzitter. Ook de GroenLinksfractie steunt deze missie, maar merkt daarbij wel op dat het een doekje voor het bloeden blijft. Graag ziet mijn fractie een dubbel zo grote inzet van de EU om ook de oorzaken van piraterij aan te pakken. Dat gezegd hebbende, wens ik de bemanning veel succes.

#### **Voorzitter: Van der Staaij**

De heer **Pechtold** (D66): Voorzitter. De D66-fractie steunt de missie en wenst iedereen die daarbij betrokken is alle goeds.

#### **Voorzitter: Pechtold**

De **voorzitter**: Er zijn in dit overleg drie toezeggingen gedaan door de ministers, vooral voor andere ministers.

#### **Toezeggingen**

- De minister van Defensie zal de minister van LNV vragen, de Kamer te informeren over het standpunt van de regering met betrekking tot de illegale visserij voor de kust van Somalië.
- De minister van Buitenlandse Zaken zal de minister voor Ontwikkelingssamenwerking verzoeken, de Kamer nader te informeren over de openstaande vragen van mevrouw Peters op het terrein van ontwikkelingssamenwerking.
- Indien zich een vergelijkbare situatie voordoet als die met de Marathon, zal de regering de Kamer hierover snel informeren.