

Vergaderjaar 2008–2009

30 490

Kustwacht In Nederland

Nr. 10

## VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 5 december 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, de vaste commissie voor Defensie<sup>2</sup> en de vaste commissie voor Buitenlandse Zaken<sup>3</sup> hebben op 30 oktober 2008 overleg gevoerd met staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat en minister Van Middelkoop van Defensie over:

- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 4 september 2008 inzake de vertrouwelijke aanbieding van het «Draaiboek behandeling Bijstandsaanvragen bij Piraterij en Gewapende Overvallen op Zee» (30 490, nr. 9);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 15 februari 2008 inzake de Nota Maritieme Noodhulp (30 490, nr. 5);**
- **de brief van de minister van Buitenlandse Zaken van 4 juni 2008 inzake piraterij (29 521, nr. 74);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 5 juni 2008 inzake het «Draaiboek piraterij na goedkeuring door rijksministerraad» (30 490, nr. 6).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en Neppérus (VVD).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Van Baalen (VVD), voorzitter, Çörüz (CDA), Ferrier (CDA), Van Velzen (SP), Blom (PvdA), ondervoorzitter, Eijnsink (PvdA), 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), Boekestijn (VVD), Brinkman (PVV), Voorde-wind (ChristenUnie), Pechtold (D66), Ten

Broeke (VVD), Thieme (PvdD), Bilder (CDA) en Diks (GroenLinks).

Plv. leden: Lempens (SP), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Van Beek (VVD), Jonker (CDA), Ormel (CDA), De Wit (SP), Roefs (PvdA), Wolbert (PvdA), Smeets (PvdA), Arib (PvdA), Blok (VVD), Omtzigt (CDA), Roemer (SP), Haverkamp (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), Jan de Vries (CDA) en Halsema (GroenLinks).

<sup>3</sup> Samenstelling:

Leden: Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Wilders (PVV), Waalkens (PvdA), Van Baalen (VVD), Çörüz (CDA), Ormel (CDA), voorzitter, Ferrier (CDA), Van Velzen (SP), De Nerée tot Babberich (CDA), Haverkamp (CDA), Blom

(PvdA), Eijnsink (PvdA), Van Dam (PvdA), Dezentjé-Hamming (VVD), Irrgang (SP), Knops (CDA), Boekestijn (VVD), Voordewind (ChristenUnie), Pechtold (D66), ondervoorzitter, Ten Broeke (VVD), Van Raak (SP), Gill'ard (PvdA), Thieme (PvdD) en Diks (GroenLinks).

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

**Voorzitter: Bilder**  
**Griffier: Sneep**

### **Vragen en opmerkingen uit de commissies**

De **voorzitter**: Dames en heren. Ik hoop dat wij een goede vergadering mogen hebben. Het onderwerp piraterij is aan de orde. Er zijn vier fracties vertegenwoordigd. Ik stel voor dat elke fractie ongeveer vijf minuten spreektijd krijgt in eerste termijn.

De heer **Koppejan** (CDA): Voorzitter. Piraterij neemt de afgelopen jaren sterk toe. In 2007 waren er 282 overvallen. De afgelopen maanden lijkt deze trend in de Golf van Aden zich versterkt door te zetten. Iedere week lopen alleen al op Nederlandse schepen zo'n 100 mensen gevaar voor overvallen en gijzelingen door piraten. Voor het CDA is dit een onhoudbare situatie. Als het om eenzelfde aantal vliegtuigkapingen zou gaan, zou de wereld op zijn kop staan, maar wanneer het gaat om piraterij, laat een effectieve internationale aanpak maar steeds op zich wachten. Wij missen een duidelijk gevoel van ambitie en urgentie in de internationale aanpak van piraterij.

Het CDA is tevreden dat er nu een draaiboek piraterij ligt. Maar wil er op een aanvraag van een Nederlandse reder voor ondersteuning positief gereageerd kunnen worden, dan moeten er wel voldoende marine-schepen in de regio aanwezig zijn die ook een duidelijk mandaat en geweldsinstructie hebben om te kunnen optreden. Daaraan ontbreekt het nu juist in de Golf van Aden. Wij vernemen van de redersorganisatie dat in het kader van het draaiboek piraterij al 13 bijstandsverzoeken zijn ingediend, waarvan er nog geen enkele gehonoreerd kon worden. Met de aanwezigheid van het Nederlandse fregat Hr. Ms. De Ruyter levert Nederland weliswaar een substantiële bijdrage in de regio, maar wij begrijpen wel dat je met één Nederlands fregat dat primair bedoeld is voor de beveiliging van voedseltransporten, weinig kunt uitrichten om de Nederlandse schepen in de Golf van Aden te beveiligen. Daarom willen wij op korte termijn internationale actie.

In zijn brief van 4 september geeft de minister aan dat hij piraterij heeft aangekaart in het civiele NAVO-scheepvaartorgaan, alsmede in het Maritime Security Committee van de EU. Kan hij ons vertellen tot welke resultaten dit heeft geleid en wat wij hiervan op korte termijn mogen verwachten?

Wat is de voortgang in VN-verband op dit dossier? Mogen wij binnenkort een verlenging van het huidige VN-mandaat verwachten?

Wij zouden een spoedige toetreding van Nederland tot het Aziatische ReCAAP-verdrag toejuichen. Wat is de laatste stand van zaken? En wat gaat ons dit de komende tijd opleveren in termen van meer veiligheid voor de Nederlandse schepen in dit deel van de wereld? In hoeverre kunnen aanpassingen in het internationaal recht en internationale rechtsinstellingen uitkomst bieden? Piraterij zou opgenomen kunnen worden in de lijst van internationale misdrijven in het Statuut van Rome van het Internationaal Strafhof. Het Statuut wordt herzien tijdens een conferentie in 2010. Hoe staat de regering hier tegenover? Zou Nederland initiatieven kunnen ontplooiën? Ook is misschien een rol weggelegd voor het Tribunaal voor het Recht van de Zee. Hoe ziet de regering dit?

Er ligt nu een draaiboek. Reders hebben echter ook behoefte aan eenduidige voorlichting van de overheid hoe men zich het beste kan voorbereiden als men vaart via een route waarop veel piraterij voorkomt. Het gaat soms om heel basale vragen, bijvoorbeeld welke verlichting een schip het beste kan voeren. Wellicht zijn nog meer praktische tips te geven. Zijn de staatssecretaris en minister bereid om in aanvulling op het draaiboek, voorlichting te geven over de beste voorzorgsmaatregelen die reders kunnen treffen?

De huidige statistieken laten een sterke stijging zien van het aantal door piraten aangevallen schepen. Misschien geven deze statistieken een vertekend beeld en is de problematiek nog veel groter omdat veel rederijen vanwege de administratieve rompslomp en het daarmee gepaarde gaande tijdverlies (en dus hoge kosten), vaak afzien van het doen van aangifte. Welke mogelijkheden zien de bewindslieden om rederijen te stimuleren om toch aangifte te doen?

Het draaiboek is gericht op aanvragen voor preventieve bijstand voor in Nederland geregistreerde schepen, niet op aanvragen tijdens of na een aanval of overval door piraten. Is daar een apart draaiboek voor? Kennen wij in Nederland een standaard werkwijze hiervoor? Wat mogen Nederlandse reders van de Nederlandse overheid verwachten wanneer hun schip in handen komt van piraten? De belangrijkste vraag op dit moment is wanneer internationale marine-eskaders operationeel kunnen zijn in de Golf van Aden, zodat een veilige doorvaart structureel kan worden gewaarborgd en het draaiboek piraterij ook effectief uitgevoerd kan worden.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Het is goed dat wij in de Tweede Kamer spreken over de piraterij. Het is een zeer ernstig en omvangrijk probleem. Het aantal overvallen op schepen is de afgelopen jaren met 75% gestegen. Het gaat allang niet meer over de romantische Captain Hook, maar over echte crooks. Het lijkt wel of wij ons daarvan in Nederland onvoldoende bewust zijn. Als waar ter wereld een vliegtuig wordt gekaapt, krijgt dit volop aandacht in de media, maar kapingen van schepen krijgen niet de aandacht die zij wel verdienen. Dit jaar vonden er wereldwijd bijna 200 kapingen plaats. Het is goed dat de Nederlandse regering hiervoor wel aandacht vraagt. Zij heeft de nodige preventieve maatregelen genomen om piraterij zoveel mogelijk te voorkomen. Het draaiboek piraterij draagt daaraan bij. De reders en de experts die wij tijdens de hoorzitting hebben gesproken, zijn tevreden over het draaiboek. Ik heb nog een paar vragen. Ik sluit mij aan bij de opmerking van mijn collega over het vragen van bijstand door diverse schepen. Ik heb begrepen dat er niet gecommuniceerd wordt over wat er met aanvraag om bijstand gebeurt. Men weet niet of die al dan niet in behandeling is genomen en of er iets verwacht kan worden. Herkent de regering deze klacht en hoe kan een en ander worden verbeterd?

Er is ook vraag naar betere voorlichting. Kan die beter gestructureerd worden en wie kan dat het beste doen? Zou de NCTb die voorlichting kunnen bundelen en een soort expertisecentrum zijn? Het hoeft niet groot te zijn, maar er moet een aanspreekpunt komen waar alle vragen gebundeld aangeleverd en afgehandeld kunnen worden.

Veel van de Nederlandse voornemens en maatregelen zijn preventief van aard. Het bestrijden van piraterij is dan ook geen makkelijk opgave. Piraterij is namelijk geen nationaal maar een mondiaal probleem. De gevraagde aanpak kan Nederland niet alleen realiseren. Inzet van de Europese Unie en VN is gevraagd.

Uit het onlangs gehouden overleg met minister Van Middelkoop bleek dat de NAVO bezig is om de bescherming van de zeevaart meer gestalte te geven. Er is echter onvoldoende concrete informatie over de wijze van inzet. Wie daarvoor benaderd kan worden, is nog niet duidelijk; misschien wel bij de regering maar niet bij de reders of bij ons. Ik vraag de bewindslieden of zij ons hierover kunnen informeren en willen aangeven of en hoe de reders die op deze route varen, op bescherming kunnen rekenen. Een aantal gekaapte schepen is nog in handen van de piraten. Piraten worden slechts in beperkte mate opgepakt en bestraft. Uitlevering aan Somalië heeft geen zin vanwege het ontbreken van een deugdelijk rechtssysteem. Onlangs heeft de Deense marine een tiental piraten opgepakt en weer vrijgelaten omdat zij niet berecht konden worden onder het Deense justitiële systeem. Ook de Britse minister van Defensie had al laten weten

dat het niet verstandig was om de piraten aan te houden omdat Engeland hen niet wil berechten uit angst dat mensen die hun straf hebben uitgezeten om asiel zullen vragen. Somalië is immers bepaald geen veilig land en daarom is het voor Westerse landen moeilijk om Somaliërs terug te sturen.

Herkent de Nederlandse regering dit beeld? Zo ja, zou het daarom niet beter zijn te pleiten voor de oprichting van een internationaal tribunaal voor piraten naar analogie van het Internationale Strafhof in Den Haag? Het betreft immers een zeer ernstige problematiek, mede omdat het buitgemaakte geld gedeeltelijk wordt gebruikt voor de financiering van terroristische activiteiten. Er zijn aanwijzingen dat er banden zijn met Al Qaida. In hoeverre heeft de Nederlandse regering hier inzicht in en wat is de omvang?

Op dit moment gaat terecht veel aandacht uit naar de Golf van Aden en de Straat van Malakka. Ik heb begrepen dat het in de Straat van Malakka nu relatief rustig is. Is deze informatie correct? Maar hoe staat het met de kust voor Nigeria? Deze wordt genoemd als een hotspot wat kapingsgevaar betreft. Welke actie onderneemt Nederland of beter de internationale gemeenschap in dit gebied?

De heer **De Krom** (VVD): Een aantal weken geleden hadden wij hier een hoorzitting waarin de sector ruim vertegenwoordigd was. Toen kwam heel duidelijk naar voren welke enorme consequenties piraterij in met name in de Golf van Aden heeft; niet alleen voor de reders maar ook voor de bemanningen. Deze consequenties zijn eigenlijk onaanvaardbaar. De sector is redelijk tevreden met het draaiboek piraterij; ook wij staan daarachter. Een eventuele aansluiting bij het ReCAAP-verdrag is ook prima. In het draaiboek wordt gesteld dat het soms verstandig kan zijn om geen vracht te aanvaarden als een schip door die vaarroute moet. Dat vind ik hetzelfde als wanneer in Utrecht de radio uit mijn auto wordt gehaald wordt en de politie dan zegt dat ik daar maar niet had moeten parkeren. Het is de omgekeerde wereld, in principe moeten die vaarroutes veilig zijn. Het is van tweeën één: of wij vinden dat schepen zichzelf moet kunnen beschermen met het risico van het ontstaan dat een geweldspiraal ontstaat en dat willen wij niet; óf wij vinden dat de internationale gemeenschap het geweldsmonopolie heeft en dat moet inzetten. Geen van tweeën gebeurt effectief op dit moment. Ik zag overigens dat de heer Abrahamovitz een geweldig mooi nieuw schip geregistreerd heeft als marineschip van de Saudische marine. Omdat hij dat kon doen, heeft hij afweergeschut aan boord. Het kan niet zo zijn dat dergelijke maatregelen alleen voorbehouden zijn aan de rijksten der aarde. Het moet ook mogelijk zijn op koopvaardij-schepen die in ons aller belang handel drijven.

De heer **Roemer** (SP): Pleit de heer De Krom ervoor dat koopvaardij-schepen geweren en munitie aan boord hebben om piraten van het lijf te houden? Dat lijkt mij absoluut geen goede gang van zaken.

De heer **De Krom** (VVD): Nee, absoluut niet. Ik ben er niet voor dat koopvaardij-schepen zichzelf moeten gaan bewapenen. Dan bestaat namelijk het gevaar dat zij in een geweldspiraal terecht komen. Als wij dat niet willen, moet de overheid of de internationale gemeenschap haar machtsmonopolie gebruiken. Dat moet gebeuren. Daarover geen misverstand. Wij lezen nog steeds dat het probleem toeneemt. De zee is enorm groot. Het probleem speelt op veel plaatsen in de wereld. Waarop moet je je concentreren? Het zijn bij uitstek de vaarroutes waarop sprake is van een machtsvacuüm – dat is bij de Golf van Aden en Somalië het geval – en er geen alternatief is. Die vaarroutes moeten prioriteit krijgen. Dit kwam in de hoorzitting ook ter sprake. Ik kon dat verhaal goed volgen. Wij kunnen niet alles tegelijk doen. Vandaag is in die omgeving weer een Turks schip gekaapt. Het probleem neemt hand over hand toe. Ik vind het absoluut

onaanvaardbaar. Het vermoeden bestaat dat de opbrengsten worden gebruikt om terroristische activiteiten te financieren. Dat is een extra argument om ons op die regio te concentreren.

Inderdaad varen er oorlogsschepen in die regio, maar die zijn er met name ter bescherming van de voedselhulp. Dat moet ook gebeuren, geen misverstand daarover. Voor de koopvaardijvaart is echter nog niets structureel geregeld en dat moet wel gebeuren. Als de minister van Defensie daarover nadere informatie heeft, hoor ik dat uiteraard heel graag. Het kan niet zo zijn dat deze ongelooflijk belangrijke handelsroute wordt geblokkeerd door dit soort illegale activiteiten. Ik hoor graag van de minister van Defensie hoe een en ander zo effectief mogelijk wordt bestreden. De Marine moet in ieder geval worden ingezet. Dat moet natuurlijk in internationaal verband gebeuren, maar ik verwacht wel dat Nederland daarin een voortrekkersrol speelt.

Wat doet men precies? Worden die piraten opgepakt? Worden zij geënterd? Het klinkt een beetje als een jongensboek, maar zo is het niet bedoeld. Wat doe je met lui die je aan boord neemt? Ik moet er niet aan denken dat de piraten daar worden opgepakt en vervolgens in Den Haag terechtkomen. Dan zitten wij met het probleem. De Fransen zijn achter de piraten aangegaan, zij hebben hen opgejaagd en opgepakt. Die lui zitten nu in Frankrijk en de Fransen weten eigenlijk niet hoe zij met hen moeten omgaan. Ik ben erg benieuwd naar de visie van de regering in dezen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik suggereer niets, ik constateer alleen dat er piraten zijn die schepen houden en die niet aangepakt en berecht worden. Daarvoor wil ik een oplossing. Het liefst berechten wij hen niet in ons eigen land, want dan hebben wij er last van. Een goede internationale oplossing zie ook ik nog niet. Ik schaar mij achter de vraag van de heer De Krom welke oplossing de regering ziet om dit nijpende probleem op te lossen zonder dat wij naar elkaar blijven wijzen en het probleem afschuiven, want daarbij is niemand gebaat.

De heer **De Krom** (VVD): Dan zijn wij het eens. Ik kan mij daarin vinden. Ik noem de belangrijkste punten. Er moet zo snel mogelijk effectieve bescherming komen voor de koopvaardij, in ieder geval door marine-schepen met een duidelijk mandaat en een geweldsinstructie. In de VN-resolutie die aan het einde van het jaar afloopt, staat dat ook in de Somalische territoriale wateren piraten vervolgd mogen worden. Nederland moet zich via diplomatieke kanalen inzetten voor verlenging van die resolutie. Het kabinet moet duidelijkheid verschaffen over de juridische vervolging en berechting van piraten. De aanvragen om bijstand moeten spoedig behandeld worden en er moet snel uitsluitel komen voor de reders. Er worden verzoeken om bijstand gedaan waarmee niets gebeurt omdat er geen capaciteit in de regio aanwezig is. Daarnaast kan nog veel gedaan worden aan preventie, maar daarover is al het nodige gezegd. Ik concentreer mij op de hoofdzaak: inzetten van het overheidsmonopolie op geweld. Dat is in die regio absoluut noodzakelijk. Wat de VVD betreft gaat het veel en veel te langzaam.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Piraterij is nog steeds een zeer lucratieve business. Dat blijkt wel en dat is een zeer kwalijke zaak. Het is bovendien een moeilijk internationaal probleem. Iedere opmerking die gemaakt wordt en iedere suggestie die gedaan wordt, is voorzien van de kanttekening dat het wellicht een beetje helpt maar dat het probleem levensgroot is. Het gaat om zeer uitgestrekte gebieden en wij kunnen moeilijk met onze vloot de hele wereld beveiligen. Dan wordt het eigenlijk een beetje symptoombestrijding, maar ik wil niet zeggen dat wij niets moeten doen. Het gaat om de vraag hoe wij tot een structurele oplossing van dit probleem kunnen komen. Die piraten wonen niet op zee en ook niet op een onbewoond eiland. Zij varen uit, zij slaan hun slag en komen weer

terug. Zij vertrekken uit bepaalde landen en komen daar weer terug. Het zijn landen waarmee wij contact hebben. Ik vraag de minister wat er wordt gedaan om samen met deze landen veel harder op te treden. Ik krijg signalen dat bepaalde landen bewust niet optreden en een en ander oogluikend toestaan. Dat is de dood in de pot. Als wij er niet van op aan kunnen dat landen dat probleem erkennen en hun verantwoordelijkheid nemen, kunnen wij sturen, vragen en roepen wat wij willen, maar lossen wij het probleem nooit op. Versterking van de kustwacht en van de controles in streken waar piraterij plaatsvindt, is natuurlijk van enorm groot belang. De Nederlandse regering moet internationaal zo veel mogelijk druk uitoefenen op die landen waarvan wij denken dat zij geen constructieve oplossingen willen bieden.

Natuurlijk moeten wij doen wat wij kunnen. Het draaiboek is helder en preventief. Wij spreken over schepen onder Nederlandse vlag. Het probleem is echter dat veel schepen een Nederlandse bemanning hebben maar niet onder de Nederlandse vlag varen. Hoe gaan wij daarmee om? Zijn dat «mindere» Nederlanders? Kan het kabinet hierop reageren? Mevrouw Kuiken sprak over een probleem bij de informatievoorziening. Ik sluit mij daarbij aan. Dat kan natuurlijk nooit de bedoeling zijn.

De ernst van de delicten wordt steeds groter. De ellende die deze piraten veroorzaken, wordt fors groter. Het probleem groeit met de dag.

Ontvreemden van materieel is één, maar het wordt veel erger als er ook schade aangericht wordt en nog veel erger als er sprake is van gijzelingen, gewonden, vermisten en doden. Dat is ontoelaatbaar. De internationale druk op deze landen moet fors worden opgevoerd. Het is goed dat Nederland het voortouw neemt om dit punt hoger op de internationale agenda te krijgen.

### **Antwoord van de bewindslieden**

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Het is goed dat wij met elkaar spreken over de toenemende piraterij. Het is een afschuwelijke zaak met niet alleen ernstige economische gevolgen, maar die ook voor de bemanning van de schepen enorme druk en stress oplevert en hen in gevaar brengt. De regering wil dit serieus aanpakken. Ik ben van mening dat wij met het voorliggende draaiboek op nationaal niveau hebben gedaan wat wij kunnen, maar ook wij zijn ervan overtuigd dat het een mondiaal probleem is dat mondiaal moet worden aangepakt. Daarvoor worden acties ondernomen waarover ik u meer zal vertellen. Nederland kan het niet alleen.

De Nederlandse regering heeft een draaiboek opgesteld om reders de mogelijkheid te geven bijstand te vragen als zij langs gevaarlijke hot spots komen. Verder is er een piraterijplatform waarin het maritieme bedrijfsleven en de overheid informatie uitwisselen over piraterij. Het is de bedoeling dat dit wordt verbreed en dat daarin aan de orde komt welke maatregelen reders kunnen nemen om het gevaar van piraterij zo klein mogelijk te maken. Nederland is ook actief in de Europese Unie, de NAVO, de Verenigde Naties en de Internationale Maritieme Organisatie. In deze fora is de bestrijding van piraterij op de agenda gezet. Minister Van Middelkoop zal ingaan op de activiteiten van de Koninklijke Marine. Nederland zal als eerste niet-Aziatisch land toegetreden tot het ReCAAP-verdrag. Dat verdrag is gericht op de bestrijding van piraterij in Zuidoost-Azië. Dit is een voorbeeld van onze internationale inzet. Als wij informatie hebben over piraterij in de Straat van Malakka, kunnen wij de landen die in die regio meer actief zijn, om bijstand vragen en vice versa kunnen zij ons om bijstand vragen. Hieruit blijkt dat piraterij inderdaad een mondiaal probleem is en geen probleem dat landen afzonderlijk aangaat of afzonderlijk kan worden aangepakt. Internationale samenwerking is in dezen onontbeerlijk.

Het maken van het draaiboek was ingewikkeld omdat daarbij verschil-



lende ministeries betrokken zijn. Het maakt geen einde aan het verschijnsel piraterij, maar eigenaren en beheerders van schepen in het Nederlandse register krijgen hiermee helderheid over hoe de overheid omgaat met bijstandsverzoeken, welke procedures daarvoor gelden en het zorgt voor eenstemmigheid op de diverse ministeries, zodat zo snel mogelijk duidelijkheid gegeven kan worden op een aanvraag tot bijstand. Ik merk wel op dat de reders zelf eerstverantwoordelijk zijn om zich te beschermen tegen piraterij. Het draaiboek is geen verzekering van de overheid.

Ook op het internationale vlak is Nederland actief. In Brussel is piraterij geplaatst op de agenda van het Maritime Security Committee. De Commissie heeft toegezegd voor de komende vergadering van 12 november met een piraterijdocument te zullen komen. Piraterij is ook geplaatst op de agenda van Planning Board for Ocean Shipping van de NAVO. Over ReCAAP heb ik al gesproken. Nogmaals, piraterij is zware criminaliteit. Wij moeten ons inzetten om dit verschijnsel te bestrijden. De heer Koppejan en mevrouw Kuiken vroegen, of een vraag om bijstand al eens gehonoreerd is. Na de goedkeuring van het draaiboek piraterij op 11 juni 2008 is het drie keer gebruikt bij aanvragen. Twee keer is het verzoek afgewezen; in het ene geval omdat de reders voldoende tijd hadden om een andere veilige route te kiezen en in het andere geval omdat het ging om een regio waar Defensie geen mogelijkheden had om bijstand te verlenen. In het derde geval is de Prinsendam escorte verleend.

Sinds 1 oktober lopen de aanvragen via het kustwachtcentrum. Er zijn 12 aanvragen binnengekomen. Alle aanvragen kwalificeerden zich in principe voor bijstand. In acht gevallen kon geen Nederlandse defensiecapaciteit worden ingezet. De aanvragen zijn wel doorgegeven aan de EU. Dat heeft ertoe geleid waar mogelijk dat marineschepen van andere EU-lidstaten zijn ingezet om de Nederlandse schepen te beschermen.

Er liggen nog aanvragen die betrekking hebben op de periode eind november/begin december. Er wordt gekeken of aangesloten kan worden bij de defensiecapaciteit in de regio en of het tijdstip van varen zodanig kan worden aangepast dat een en ander op elkaar aansluit.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Mij bereiken signalen dat het niet altijd duidelijk is hoe de voortgang is bij een bijstandsaanvraag. Is de aanvraag in behandeling genomen? Hoe lang gaat het duren? Men wil weten waar men aan toe is. De staatssecretaris kan deze vraag misschien niet direct beantwoorden, maar ik wil graag dat bekeken wordt hoe dit goed geborgd kan worden in het proces. Het lijkt mij niet meer dan logisch dat men dit belangrijk vindt.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De termijn waarop de reders antwoord krijgen varieert van twee dagen tot een week. Het is duidelijk wat reders moeten doen om een goede aanvraag in te leveren. Vervolgens buigen verschillende departementen zich over die aanvraag. Bij sommige vragen kan het enige tijd vergen om de juiste informatie te krijgen. Er wordt getracht zo snel mogelijk te reageren. Omdat verschillende departementen erbij betrokken zijn, is een vast protocol lastig en kan het niet altijd binnen 36 uur gebeuren.

De heer **Roemer** (SP): Ik snap dat het lastig kan zijn. De theoretische afspraak is dat tussen het antwoord er moeten zijn tussen twee dagen en een week. Ik heb echter de indruk dat de praktijk anders is. Ik kan mij best voorstellen dat het langer duurt als de vraag lastig is, maar het is goed als de mensen daarover geïnformeerd worden. Dan weten zij dat men er mee bezig is. Heeft de staatssecretaris gekeken of de theoretische gang van zaken overeenkomt met de praktijk en of dat niet verbeterd moet worden?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Volgens mijn informatie varieert de termijn waarop de reders antwoord op hun aanvraag krijgen c.q. gekregen hebben van twee dagen tot een week. Het kan zijn dat een aanvraag vertraging oploopt omdat bepaalde zaken nog onduidelijk zijn, maar heel veel aanvragen spelen pas over enkele weken. Er liggen nu aanvragen voor eind november begin december. Die zijn al enige tijd binnen en daarvoor is er alle tijd om ernaar te kijken.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik snap dat dit een miniem puntje is binnen het grote probleem dat wij bespreken, maar anders blijft het doorsudder. Krijgt men bericht van ontvangst en wordt dan tevens gezegd binnen welke termijn een antwoord kan worden verwacht?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ja. Wij zullen ervoor zorgen dat de reders helderheid krijgen op welke termijn zij een antwoord tegemoet kunnen zien.

Ik zeg tegen de heer De Krom dat het inderdaad niet de bedoeling is dat reders geadviseerd worden bepaalde routes niet te varen en vracht die via die routes verscheept moet worden, af te wijzen. De reders wordt wel gevraagd om een risicoafweging of het beslist noodzakelijk is om via die route te varen of het mogelijk is een andere route te nemen, om te varen of op een ander tijdstip te gaan. Men mag verwachten dat de reders dat bekijken om het risico zo klein mogelijk te maken. Het is onmogelijk om 100% veiligheid te garanderen. Met die werkelijkheid hebben de reders te maken. Wij vragen een risicoanalyse, vooral omdat wij willen dat ook de reders kijken hoe het risico zo klein mogelijk gemaakt kan worden en wat zij daar zelf voor kunnen doen. Dat is de achtergrond.

De heer Koppejan vroeg naar de voortgang bij de internationale activiteiten. Ik heb reeds gemeld waar dit onderwerp aan de orde is gesteld. In de IMO is een correspondentiegroep piraterij waaraan ook Nederland deelneemt. De huidige IMO-circulaires over de piraterij worden geëvalueerd; in november komt er een interim-rapport. In NAVO-verband worden op dit moment ontwikkelingen op het gebied van piraterij besproken en informatie uitgewisseld met de diverse landen. Het instellen van een maritime security patrol area in de Golf van Aden is aan de orde geweest. Verder wordt onderzocht of en zo ja militaire informatie ter beschikking gesteld kan worden aan de civiele scheepvaart.

De EU komt op 12 november met een startdocument over piraterij. Verder wordt de mogelijkheid bekeken om bestaande EU-regelgeving inzake maritiem terrorisme ook op piraterij van toepassing te verklaren.

De heer **Koppejan** (CDA): Kort samengevat: er is dus veel overleg en afstemming maar nog geen enkel perspectief op daadwerkelijke inzet van een marine-eskader in de Golf van Aden om die doorvaart veilig te maken?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik heb u de voortgang op het civiele gebied genoemd. Op het niet-civiele terrein zal de minister van Defensie antwoorden.

De heer **Koppejan** (CDA): Het gaat om een internationaal probleem dat internationaal aangepakt moet worden en dus een internationale inzet vraagt. Nederland levert al een bijdrage in het kader van beveiliging van voedseltransporten. Nu gaat het erom dat er een internationaal eskader komt die met name de Golf van Aden veilig maakt. Per wanneer mogen wij die internationale inzet hier verwachten? Misschien kan de minister straks hierop ingaan? De nood is hoog. Elke dag is weer een dag vol gevaren.



Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Die urgentie delen wij allemaal. Ik heb aangegeven wat op civiel gebied gebeurt. Er vindt inderdaad veel overleg plaats, dat is inherent aan internationale samenwerking. De algemene inzet is er wel. Men is zich ervan bewust dat wij dit samen moeten aanpakken.

Mevrouw Kuiken vroeg of het op dit moment inderdaad betrekkelijk rustig is in de Straat van Malakka en wat de situatie is in de Golf van Aden. Medio oktober gepubliceerde cijfers van het Internationale Maritieme Bureau van de IMO bevestigen dat het aantal overvallen in de Straat van Malakka sterk gedaald is. Over de eerste negen maanden van dit jaar werden daar maar twee gevallen gemeld tegenover negen in 2007. De cijfers van de IMO over West-Afrika, met name Nigeria, geven een daling te zien van 40 naar 37 incidenten. Het aantal incidenten blijft redelijk hoog. Het tegengaan van piraterij en overvallen in West-Afrika vindt vooral plaats via het overleg in internationaal verband.

De heer Koppejan vroeg in hoeverre aanpassingen in het internationale recht uitkomst kunnen bieden. Ik wil graag dat de minister van Justitie deze vraag schriftelijk beantwoordt. Het voert erg ver om die vraag nu te beantwoorden.

De heer Roemer heeft gevraagd waarom het draaiboek alleen betrekking heeft op schepen in het Nederlandse register en niet op schepen met Nederlanders aan boord die in andere registers staan ingeschreven. De Nederlandse overheid kan alleen ingrijpen wanneer Nederlandse jurisdictie geldt ten aanzien van een schip. Dat is alleen het geval als een schip in Nederland is geregistreerd. Vandaar dat Nederlandse registratie een van de primaire criteria is. Voor schepen die niet in het Nederlandse register zijn opgenomen, wordt bekeken of er internationale, politieke, strategische of humanitaire belangen zijn om toch de aanvraag in te willigen. Er is wel een probleem met de jurisdictie. Als het niet gaat om een Nederlands schip, moet het altijd gebeuren in overleg met de vlaggenstaat die de jurisdictie heeft. Als een schip niet onder Nederlandse vlag vaart, wordt toch altijd gekeken of er een belang is dat Nederlandse bijstand rechtvaardigt.

Minister **Van Middelkoop**: Voorzitter. Vorige week spraken de minister van Buitenlandse Zaken, de minister voor Ontwikkelingssamenwerking en ik met de commissies voor Buitenlandse Zaken en Defensie over het voor de tweede keer zenden van een fregat naar Somalië. Ik heb het allemaal scherp op het netvlies. Het is prettig om hier nu te mogen zijn samen met de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.

Wij praten in dit huis vaak over de zogenaamde failed states en nu gaat het om de failed seas. Het is niet alleen een woordenspel, het heeft met elkaar te maken. De echte oplossing is dat Somalië een fatsoenlijke rechtsstaat wordt. Waarom is piraterij in dit gebied mogelijk? Omdat je daar te maken hebt met een failed state en niemand de piraten echt kan aanpakken.

De kust van Somalië is ongeveer 3000 km lang; in Europese dimensies is dat ongeveer van Oslo tot Gibraltar. Daar vaart nu één Nederlands schip en twee NAVO-schepen. Ik meld dit om een en ander in perspectief te plaatsen.

De heer Koppejan sprak over gebrek aan urgentie. Ik denk dat hij een tijdje geleden nog gelijk had, maar nu is dat niet meer helemaal waar. Het is heel bijzonder dat de Veiligheidsraad een resolutie heeft aangenomen waarin de klassieke zin staat: «with all necessary means». De wereld wordt gemandateerd om met alle noodzakelijke middelen in te kunnen grijpen in geval van piraterij in de buurt van Somalië en alleen daar. Het antwoord is vrij snel gekomen. De NAVO heeft gereageerd alsmede de Europese Unie. Wij zitten op dit moment midden in het overleg. Het is goed om dat scherp te krijgen. Wat de Hr. Ms. Evertsen in het voorjaar heeft gedaan en de Hr. Ms. De Ruyter op dit moment doet, is een puur

nationale operatie op basis van een afspraak van Nederland met de Verenigde Naties, c.q. het World Food Programme. Die vraag kwam eerst in het voorjaar en later nogmaals. Wij hebben daarop vrij snel kunnen reageren en het met mijn collega's ook financieel mogelijk gemaakt. Daaroverheen is de meer institutionele reactie gekomen van de NAVO en de EU. De NAVO heeft een paar schepen onttrokken aan een vlootverband dat aan het oefenen was in de Middellandse Zee en is als het ware een deel van die resolutie gaan uitvoeren. Voor het uitvoeren van een resolutie «with all necessary means» zijn twee schepen natuurlijk buitengewoon weinig. De NAVO-inzet moet u zien als een overbruggingscapaciteit. Er is afstemming tussen de NAVO en de Europese Unie. De Europese Unie heeft op zich genomen om vanaf eind december/begin volgend jaar daar een maritiem vlootverband te laten varen als een Europese missie. Voor Europa is dat bijzonder. Het is namelijk voor het eerst dat Europa een EU-missie op zee kent. Wij kennen nog niet veel EU-missies. Er staat er een klaar voor Kosovo en een is actief in Tsjaad. Daaraan werken ook Nederlanders mee.

U moet zich geen grote voorstellingen maken van wat deze missie de facto kan betekenen voor dat enorme gebied.

De heer Koppejan heeft gevraagd wat onze bijstand precies voorstelt. Een deel van het antwoord heb ik al gegeven. U moet zich daarvan geen grote voorstellingen maken. De staatssecretaris doet de coördinatie en maakt afspraken met de reders. Ik zeg haar graag na dat de eerste verantwoordelijkheid bij de reders zelf ligt. Zij gaan de vrije zee op en die zee is in een bepaalde gebieden wat crimineel geworden. Ik zeg dit niet om mij ervan af te maken, maar de reders moeten zich afvragen of zij wel naar bepaalde gebieden moeten gaan. Toen bij mij een halfjaar geleden het verzoek binnen kwam of de Prinsendam geëscorteerd mocht worden, was mijn eerste vraag waarom het schip zo nodig in die buurt moest gaan varen. Later begreep ik dat de Marine het fantastisch vond om een tijdje mee te varen. Ik heb er schitterende foto's van gezien. Alle nationale impulsen worden daardoor krachtig gevoed. De Marine had ook even de tijd, dus het ging niet ten koste van de voedseltransporten. Onze schepen zijn daar om te escorteren en af te schrikken zodat een deel van de humanitaire nood in Somalië kan worden gelenigd en ook niet meer dan dat. Combatting piracy is heel lastig. Een van de vragen die ook hier op tafel kwam, hebben wij moeten beantwoorden toen wij in het voorjaar begonnen met Hr. Ms. Evertsen. Wat doe je met gevangenen? Het is inderdaad mogelijk dat zij een asiolverzoek indienen. De Engelse positie dat het beter is om dit te voorkomen, getuigt van enige realiteitszin. Ook juridisch is het lastig. Welke mogelijkheden zijn er? Je kunt de mensen overbrengen naar Nederland met het risico van een asielaanvraag. Je kunt mensen overbrengen naar Nederland en daarna weer uitleveren. Je kunt de strafvervolging ter plekke overdragen. Je kunt de gevangenen vrijlaten en het dossier aan de lokale autoriteiten aanbieden. U hoort dat ik spreek met Somalië op het netvlies. Het is allemaal ontzettend lastig. Wij hebben in het voorjaar 2,5 maand geëscorteerd en niemand gevangen genomen. Dat was ook niet de verwachting. Wij zijn er immers om af te schrikken. Als dat lukt, is dat natuurlijk veel beter dan wanneer je met een echte kaping te maken krijgt, want dan doen zich dezelfde vragen voor als bij treinkapingen, gijzeling van mensen, kaping van een ambassade en dergelijke. Het is ongelooflijk lastig. Je kunt naast een piratenschip varen met een geweldig fregat dat voorzien is van ik weet niet welke militaire middelen, maar het kan wel eens de grootste wijsheid zijn om die niet in te zetten.

Wat gebeurt er als ons om bijstand wordt gevraagd? Als wij in de buurt zijn en er is een mogelijkheid, kunnen er vormen van bijstand worden gegeven. Ik moet het zo formuleren, want de meest eenvoudige en meest efficiënte oplossing is natuurlijk gewoon escorteren zoals wij dat ook met de Prinsendam hebben gedaan, los van de vraag of dat nu wel zo nodig

was. U weet ook dat de Koninklijke Marine over een veelvoud van schepen zou moeten beschikken om voor die regio een Nederlandse verantwoordelijkheid voor Nederlandse schepen te kunnen waarmaken. Het is ongelooflijk lastig. Het kan ook betekenen dat schepen aan een operatie onttrokken moeten worden. Dan moet afgewogen worden of dat wel mogelijk is. Er rust op mij als minister van Defensie geen één op één plicht om te escorteren. Als die verplichting er zou komen, moet deze minister een ongelooflijke grote rekening gaan indienen bij wie dan ook. Met die werkelijkheid hebben wij te maken.

Mevrouw Kuiken vroeg of er een relatie is met Al Qaida. Wij hebben ons die vraag ook gesteld. Ik zou het niet weten. Zij zei ook dat het geen vorm is van romantisch banditisme. Er zitten waarschijnlijk criminele organisaties achter. Je kunt je een voorstelling maken van de vertakkingen van dat type organisaties, maar laat ik die niet beschrijven want ik kan het niet waarmaken. Er is meer dan voldoende reden om het probleem serieus te nemen. Het is ook niet voor niets dat de NAVO en de Europese Unie verantwoordelijkheid willen nemen in dat gebied.

De heer De Krom stelt dat de overheid beschikt over het geweldsmonopolie. Dat is ten principale een heel belangrijk statement. Dat geweldsmonopolie moet echter ook belichaamd worden in fysiek materieel, in dit geval schepen. Ik heb uitgelegd hoe lastig dat is.

Wij moeten niet naar een situatie à la Abrahamovitz. Dat is een beetje wildwest. Ik moet er niet aan denken. Ik zeg dat heel dunnetjes omdat ikzelf weinig capaciteit kan inzetten om militair bij te staan op de manier waarop wij dat misschien echt zouden willen.

De heer **Roemer** (SP): De minister demonstreert een beetje zijn onmacht om effectief te bestrijden. Dat is logisch want het is enorm complex. Natuurlijk snap ik ook dat de minister wil wijzen op de verantwoordelijkheid van de reders zelf. Ik weet echter nog steeds niet wat nu de concrete inzet van de minister is en hoe hij denkt tot een verbetering te kunnen komen.

Minister **Van Middelkoop**: Misschien moet ik nog iets explicieter zijn. De mogelijkheden zijn inderdaad heel gering. Het is voor het eerst dat wij dit soort werkafspraken met elkaar hebben gemaakt. Ik kan altijd gebeld worden, maar iedereen weet nu dat het redelijk toevallig is als er een schip in de buurt is. Maar dit is niet het enige. Nederland functioneert in internationale verbanden. Ik houd het niet voor onmogelijk dat Nederland over een zekere periode in bijvoorbeeld EVDB-verband een bijdrage zal leveren. Ik kan op dit moment niet verdergaan en hoop dat u daarvoor begrip heeft. Ik heb duidelijk geformuleerd dat wij op nationaal niveau operaties uitvoeren om humanitaire redenen. Wij zijn lid van de EU en van de NAVO. Die instituties hebben voor Somalië althans een verantwoordelijkheid op zich genomen om de resolutie van de VN uit te voeren. Dat raakt ons ook, wij denken daarin mee. Vier weken geleden hadden wij een informele bijeenkomst in Deauville van de ministers van Defensie. Ik heb daar gezegd dat ik als het noodzakelijk is en het gevraagd wordt, best wil nadenken over de inzet van Nederlandse militaire middelen, maar wel in de context van bijvoorbeeld een EVDB-missie. Ook daarvoor geldt dat wij niet veel schepen hebben om in te zetten. Er zijn misschien andere opties denkbaar als er werkelijk sprake is van een kaping. Ik vind het heel moeilijk om daarover te filosoferen. Je moet dan nadenken over het invliegen van bepaalde eenheden. Het is vergelijkbaar met de situatie van een ambassade die ergens in de wereld in de problemen komt. Daarvoor bestaan intern schema's, maar die zijn uiteraard zeer vertrouwelijk. Er zijn inderdaad landen die moeite hebben hun verantwoordelijkheid te nemen. Ik zeg dit met een gevoel voor understatement. Er zijn echter ook landen die dat wél doen, zoals Singapore, Maleisië en Indonesië die

samen een verdrag hebben gesloten waarbij Nederland zich zou kunnen aansluiten.

Somalië heeft domweg geen capaciteit om piraterij tegen te gaan, of men dat wil of niet.

Mevrouw Kuiken vroeg of het een verantwoordelijkheid is van de NCTb. Dat geloof ik niet. De NCTb is echt voor terrorisme. Ik heb dat niet nodig; laten wij het eenvoudig en overzichtelijk houden. Dat kan ook gelet op de aard van het vraagstuk.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Het hoeft voor mij niet bij de NCTb, maar ik constateer wel het soms niet duidelijk is waar men terecht moet met vragen over zeer praktische zaken.

Minister **Van Middelkoop**: Het antwoord van de staatssecretaris was heel duidelijk. Die verantwoordelijkheid heeft zij genomen. Dat staat in het draaiboek. Ik vond het draaiboek heel duidelijk. De staatssecretaris heeft ook aangegeven hoeveel tijd het af en toe vergt om een antwoord te vinden. Ik heb uitgelegd dat het vinden van een antwoord één ding is, maar dat het daadwerkelijk iets doen heel lastig is. Als ik iets gemist heb, schuif ik het graag terug naar de staatssecretaris want dat is haar verantwoordelijkheid.

De heer **De Krom** (VVD): Ik heb even gewacht totdat de minister klaar was met zijn betoog. Ik weet dat er wel een gecoördineerde internationale actie is om voedseltransporten te beschermen, maar geen vergelijkbare internationale inspanning om de koopvaardijroutes in de Golf van Aden en bij de Hoorn van Afrika te beschermen.

Minister **Van Middelkoop**: Ik begrijp de vraag, maar de heer De Krom loopt het risico dat hij het wereldbeeld in die contreien enorm versimpelt. Kon het maar zo gemakkelijk worden opgelost. Nogmaals, de Hr. Ms. De Ruyter voert op dit moment een escortetaak uit. Dat is puur nationaal, daaraan komt geen coördinatie te pas, behalve dat wij afspraken moeten maken met de Somalische overheid, ook over eventuele gevangers. Wij moesten toestemming hebben om te kunnen varen in de territoriale wateren. Door de resolutie is dat iets gemakkelijker komen liggen, maar wij hadden het al geregeld. Wij honoreren een verzoek van het World Food Programme. Dat is het hele verhaal.

Inmiddels zijn wij een stap verder gekomen. In dat gebied vaart ook een taskforce van Enduring Freedom. Dat is de grote maritieme missie die begonnen is na 9/11. Die heeft niet als primaire taak piraterij te bestrijden, maar door er te zijn, is er wel degelijk een afschrikwekkende werking. Dat is een aantal keren gebleken. Nieuw is dat de Europese Unie een verantwoordelijkheid neemt op het punt van bijstand of afschrikking. Ik neem aan dat er naar verloop van tijd wel lijntjes komen tussen de Europese Unie en het ministerie van Verkeer en Waterstaat of het Kustwachtcentrum om info uit te wisselen. Daarin is men in de maritieme wereld heel goed.

De heer **De Krom** (VVD): Ik hoor niet wat ik wil horen. Ik begrijp de intenties van het kabinet en ik begrijp ook de onmogelijkheden die er zijn; daarover geen misverstand. Is het kabinet nu van plan om er in internationaal verband voor te pleiten en voor te zorgen dat die belangrijke vaarroute structureel wordt beschermd door de inzet van een internationale marinemacht? Dat is een simpele vraag waarop ik zo graag een antwoord wil krijgen.

Minister **Van Middelkoop**: U moet zich realiseren, mijnheer De Krom, dat wij staan aan het allereerste kleine begin van wat misschien kan uitgroeien tot een situatie die voldoet aan de wensen die u nu formuleert.

Om een geloofwaardige bescherming te kunnen bieden in dat gebied, zijn er op zijn minst 50 schepen nodig. Die kunnen niet zo maar geleverd worden. Ik ga niet van de gelegenheid gebruikmaken om u diep in de ogen te kijken en aan uw fractie te vragen om nog eens wat aandacht te geven aan mijn defensiebudget.

De heer **De Krom** (VVD): Dan bent u bij de VVD aan het goede adres.

Minister **Van Middelkoop**: Ik weet het, maar misschien luisteren ook anderen mee als ik met u daarover praat. Wij staan echt aan het aller-eerste begin. Het is verstandig dat wij geen verwachtingen wekken op het punt van veiligheid en bescherming die wij qua presentie absoluut niet kunnen waarmaken. Onze schepen zijn voor meer zaken nodig.

De heer **De Krom** (VVD): Laat ik de vraag anders formuleren. Hoeveel erger moet het worden voordat het crisisgevoel zo groot is dat er wel iets gaat gebeuren?

In de hoorzitting werd diverse keren een vergelijking gemaakt met een vliegtuigkaping. Daar wordt onmiddellijk ingegrepen. Hoeveel erger moet het worden voordat de internationale gemeenschap en Nederland echt iets gaan doen? Kunt u die vraag beantwoorden, mijnheer de minister?

Minister **Van Middelkoop**: Ik vraag mij af of dit op moment een redelijke vraag is. Omdat het erg is, zitten wij nu hier, is Verkeer en Waterstaat actief geworden en wordt Defensie ingeschakeld om de piraten af te schrikken. Ik heb u ook gewezen op activiteiten in internationaal verband. Ik vraag u, mijnheer De Krom, dat te willen honoreren en ook de fysieke capaciteit waarover wij beschikken, in acht te nemen. Het zou gemakkelijk zijn als de reders daar niet meer varen, maar dat hoort u niet uit mijn mond en dat wilt u ook niet zeggen. Leg echter niet alles op het bordje van de minister van Defensie en honoreer dat wij een verantwoordelijkheid aan het waarmaken zijn. Ik ben trots dat de Nederlandse Marine het World Food Programme in staat stelt om honderdduizenden Somaliërs van voedsel te voorzien. Mag ik dat een keertje zeggen?

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik doe helemaal niets af aan die inspanningen, ook niet aan het draaiboek en alles daaromheen. Dat heb ik uitdrukkelijk gezegd. Ik vraag de minister niet om het onmogelijke te doen, want ik snap heel goed waar de beperkingen en de belemmeringen liggen. Het wordt echter erger en erger tot op de dag van vandaag. De minister heeft gezegd dat er in het kader van Enduring Freedom ook schepen varen, maar dat neemt niet weg dat het probleem met de dag groter wordt. Hoe lang gaan de Nederlandse regering en de internationale gemeenschap nog op hun handen zitten? Hoe erg moet het worden?

De heer **Koppejan** (CDA): Ik wil mij aansluiten bij dit pleidooi van collega De Krom. Wij vragen de minister niet om valse verwachtingen te wekken, want wij begrijpen zijn positie. Nederland is een klein land met een beperkte capaciteit; dat is allemaal waar. Wij begrijpen ook dat dit probleem alleen in internationaal verband aangepakt kan worden. De minister kan toch wel duidelijk zijn over zijn inzet in internationaal verband? Hij kan toch zeggen dat hij zich ervoor zal inzetten dat er uiteindelijk een eskader komt? De minister weet niet of hij dat redt, maar hij kan zijn inzet toch helder maken?

Minister **Van Middelkoop**: Ik ken de heer De Krom als een redelijk man, maar hij formuleert nu wel een beetje onredelijk. Het valt echt niet vol te houden dat de internationale gemeenschap op haar handen zit. Dat verwijt zou een halfjaar geleden misschien van toepassing geweest zijn, maar nu de VN een zeer ingrijpende resolutie hebben gemaakt, de NAVO

heeft gereageerd met een overbruggingscapaciteit en het EVDB reageert op de manier zoals de heer Koppejan dit wil, is dit verwijt onterecht. Maar dan nog is het mijn taak, u uit te leggen dat u geen al te grote verwachtingen moet hebben van de daadwerkelijke bescherming. De Europese Unie is niet zo maar in staat om in de buurt van Somalië 50 schepen te laten varen. Er wordt verantwoordelijkheid genomen en dat gaat heel snel, gelet op de aard van de instituties.

In de beste idealistische traditie van Nederland heeft de heer De Krom ons gevraagd, een voortrekkerspositie in te nemen. Ik ben een realist, maar op dit punt hebben wij het inderdaad gedaan. Nederland is het enige land dat al voor de tweede keer zijn verantwoordelijkheid heeft genomen vanwege die nauw omschreven heel belangrijke reden, te weten humanitair voedseltransport, en piraten heeft afgeschrikt door te varen voor de kust van Somalië. Wij gaan nu in een breder institutioneel verband door.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik snap dat wij qua capaciteit met handen en voeten gebonden zijn. Nederland doet wat het kan doen. De minister zegt dat Nederland een voortrekkersrol speelt in de internationale gemeenschap. Wat zijn de obstakels waar men tegenaan loopt in het onderhandelingsproces? Wat zou de minister graag anders willen zien als hij het voor het zeggen had?

De heer **De Krom** (VVD): De minister zegt dat er 50 schepen nodig zijn. Ik vraag mij af waarop hij dat aantal baseert. Volgens mijn informatie gaat het om een vaarroute van ongeveer 560 mijl. Waarom zijn daarvoor 50 schepen nodig en geen tien?

Minister **Van Middelkoop**: Ik kan het nog veel simpeler zeggen, mijnheer De Krom. Er zijn veel meer schepen nodig dan wij op dit moment kunnen opbrengen. Of er 40, 50 of 60 schepen nodig zijn, maakt niet zoveel uit. Er kan ons of de Europese Unie om bijstand worden gevraagd, maar reken je niet rijk. Dat is boodschap die ik wil afgeven.

U moet niet direct aan obstakels denken, mevrouw Kuiken. De hoge vertegenwoordiger van het GBVB, Javier Solana, is op dit moment in Brussel bezig met het nemen van een Europese taak in dezen. Nederland speelt hierbij een belangrijke rol omdat wij ervaring hebben in dat gebied. Informatie van de Nederlandse Marine is beschikbaar in Brussel. Inmiddels is aan Engeland gevraagd om een operationeel hoofdkwartier beschikbaar te stellen. Dat wordt Northwood. Brussel en de Engelsen die in dezen lead nation worden, zoeken een eskader van schepen bij elkaar dat een verantwoordelijkheid kunnen nemen. Ik vind het geen geringe prestatie van de Europese Unie. U moet daarbij echt niet denken aan grote vlootverbanden. Ik kan moeilijk een inschatting maken van de reactie die dit zal opleveren bij de piraten. Laten wij hen niet onderschatten. Zij zijn echt niet onder de indruk van het feit dat 300 km verder weg een fregat met een geweldige bewapening vaart.

De heer **De Krom** (VVD): Met alle waardering voor wat er allemaal gebeurt, het is gewoon niet genoeg. Ik heb gevraagd hoe erg het moet worden voordat er meer wordt gedaan. De minister doet die vraag een beetje af als paniekzaaijerij. Vraag dat maar eens aan de bemanningen die ermee te maken hebben gehad, zou ik tegen de minister willen zeggen. Ik vraag niet om het onmogelijke.

De minister zegt eerst dat er 50 schepen nodig zijn en daarna dat het niet veel uitmaakt of het om 50, 40, 30, 20 of 10 schepen gaat. Het lijkt mij nogal een verschil of er 10 of 50 schepen nodig zijn. Dat maakt toch uit? Als gevolg van piraterij in territoriale wateren is men ook in internationale wateren gaan varen. Daarop hebben die piraten ook iets gevonden. Zij opereren nu met een moederschip en vanaf daar doen zij met kleine



bootjes overvallen. Het lijkt mij sterk dat men niet weet waar die moederschepen liggen.

**Minister Van Middelkoop:** De eerste vraag heb ik al beantwoord. In antwoord op de tweede vraag merk ik op dat wij niet weten waar die zogeheten moederschepen liggen. Wij spreken nu over afschrikking door er te zijn. Als er daadwerkelijk sprake is van een kaping, komen wij in een kwalitatief totaal andere situatie. Er zijn een paar van die situaties geweest. De vraag is wat je in zo'n geval kunt doen met één fregat. De situatie is dan te vergelijken met een ernstige gijzeling op het land. Ik moet mij een beetje voorzichtig uitdrukken, ik ben geen jurist, maar je kunt een schip niet zomaar identificeren als een piratenschip en daarop all necessary means inzetten, zelfs niet, om maar even romantisch te worden, als er een vlag met een doodskop in de mast hangt en een man met een houten been en een lapje voor zijn oog achter het roer staat. Er moet werkelijk sprake zijn van een overtreding. Het moet al gauw gaan om een daadwerkelijke kapingsituatie, wil je iets kunnen doen. Het belangrijkste is dat je afschrikt en daarvoor zijn heel veel middelen nodig.

De heer **De Krom** (VVD): Ik ben ook geen jurist, maar ik weet wel dat voorbereidingshandelingen voor terroristische activiteiten wettelijk strafbaar zijn. De minister zegt dat hij niet weet waar die moederschepen liggen, maar ik hoor vanuit de koopvaardij dat men het daar wel weet; dat de informatie aan elkaar wordt doorgegeven. Stel je voor dat je zeker weet dat je te maken hebt met een schip van waaruit die zware criminelen opereren, dan ga je toch niet zitten wachten totdat zij weer een schip aanvallen en bemanningen kapen? Dan kan ik mij niet voorstellen. Dat kan niet waar zijn! **Minister Van Middelkoop:** Ik begrijp de oppositionele stem van de heer De Krom.

De heer **De Krom** (VVD): Het heeft niets met oppositie te maken.

**Minister Van Middelkoop:** De voorbereidingshandelingen bij terroristische activiteiten hebben niets te maken met de situatie waarover wij nu spreken. Die voorbereidingshandelingen zijn opgenomen in nationale wetgeving en zijn hier in Nederland van toepassing. De heer De Krom moet niet het ene delict met het andere vermengen. Wij praten nu over de zogenaamde vrije zee en over piraterij. Wellicht komt er ooit nog een situatie dat wij er zoveel greep op krijgen dat het zin heeft om voorbereidingshandelingen strafbaar te stellen en dat men de capaciteit heeft om daadwerkelijk tot opsporing en vervolging over te gaan. Laten wij het debat van vandaag daarmee niet belasten, want dan spreken wij over een Utopia.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): De minister schetste de mogelijkheden van opsporen en bestraffen van piraterij. Ik ben mij ervan bewust dat om een groot dilemma gaat. Wij willen de piraten eigenlijk niet hebben, want dan zitten wij ermee en uitlevering heeft ook niet zoveel zin. Wat kan wel een oplossing zijn? Of is het antwoord: wij doen wat wij doen en daarmee is het klaar? Dan kan wel het geval zijn, maar wij vertrouwen op de denkkraft van de minister en op zijn vermogen om een beetje vooruit te kijken.

De heer **De Krom** (VVD): Mevrouw Kuiken is geen lid van de oppositie.

**Minister Van Middelkoop:** Dit is een typische coalitieopmerking, vertrouwen op de denkkraft van de minister. Dat waardeer ik, mevrouw Kuiken.

De heer **Koppejan** (CDA): Misschien kan de minister ingaan op het idee om piraterij te definiëren als een van de misdaden in het kader van het Internationaal Strafhof. Wil de minister die mogelijkheid onderzoeken in overleg met zijn collega van Justitie? Kan Nederland initiatieven in dezen ontplooiën? Dat maakt de mogelijkheden om piraten te straffen natuurlijk een stuk beter.

Minister **Van Middelkoop**: Ik heb de staatssecretaris horen zeggen dat zij bepaalde zaken wil voorleggen aan de minister van Justitie. Puur toevallig omdat ik als Kamerlid de wetsvoorstellen inzake goedkeuring voor het Internationaal Strafhof heb gedaan, weet ik dat het Strafhof op drie delicten mag berechten: genocide, misdrijven tegen de menselijkheid en oorlogsmisdrijven. In de voorbereidingsbesprekingen zijn nog een paar andere mogelijke delictomschrijvingen aan de orde geweest. Piraterij is daar inderdaad één van; ook terrorisme is aan de orde geweest. Die hebben het echter niet gehaald. Ik denk ook dat het Strafhof niet belast moet worden met allerlei andere zaken. Er zijn af en toe herzieningsconferenties waar opnieuw gekeken wordt of het statuut verbreed moet worden met een ander delict. Juristen moeten dan voor een goede omschrijving zorgen. Wellicht dat de minister van Justitie daarover nog iets te melden heeft. Ik herinner mij wel dat het erg lastig is.

Mevrouw Kuiken, het is geen kwestie van mijn denkkracht maar van de middelen die ik kan aanbieden aan de reders en aan de staatssecretaris als er bijstand gevraagd wordt. Nogmaals, omdat het aan land een chaos is, er nauwelijks een staat bestaat en het om pure bandieterij gaat, kan de piraterij zich professionaliseren op die zee. De echte oplossingen moeten beginnen op het land, bij de Afrikaanse Unie en bij de opbouw van iets van een rule of law in Somalië. Dat behoort tot het domein van mijn zeer gewaarde collega minister Koenders. Daar kunnen wij echter niet op wachten. Wij hebben nu te maken met onze belangen op zee. Daar spreken wij nu over. Wat de oplossingen betreft staan wij nog aan het begin.

De **voorzitter**: Ik zie dat verschillende leden nog een opmerking willen maken. Ik kijk ook met een scheef oog naar de klok. Ik sta nog twee interrupties toe en kijk daarna of er nog behoefte is aan een tweede termijn.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): De conclusie is dan toch dat piraten die gevangen genomen worden, weer worden vrijgelaten en dat het probleem verergert. Piraten kunnen over meer middelen beschikken, de opbrengsten worden waarschijnlijk ook voor terroristische doeleinden aangewend en het gaat van kwaad tot erger als wij niet in staat zijn om een aantal van deze lui te stoppen. Dat sluit ook aan op de vraag over de moederschepen.

De heer **De Krom** (VVD): Ik vraag de minister om in een brief te motiveren wat er nodig is om die vaarroute van 560 mijl effectief te beveiligen. Als er zaken zijn die het kabinet met de Kamer zou kunnen delen maar niet met de openbaarheid, wil ik dat ook graag weten. Dan is nu de gelegenheid om daarover iets te zeggen.

Minister **Van Middelkoop**: Ik dacht dat wij over het draaiboek spraken. Ik ben een groot voorstander van dingen in het openbaar zeggen. Ik begreep dat de commissie voor Verkeer en Waterstaat eerder heeft overwogen om dit een besloten overleg te maken. Dat is veranderd en dat begrijp ik wel. Ik praat niet met meel in de mond. Ik heb geen behoefte aan besloten briefings. Dit is ongeveer het verhaal. Er is niets wat ik u nog vertrouwelijk zou kunnen mededelen en zeker niet dat het een stuk beter en een stuk anders ligt. Was het maar waar! Ik denk niet dat het sturen van een brief toegevoegde waarde heeft. Dit onderwerp blijft ons voorlopig wel achter-

volgen, is het niet via de staatssecretaris dan wel in mijn verantwoordelijkheid als minister van Defensie van een Europese lidstaat. Ik verwijs naar de EVDB-operaties. Als wij nadat Hr. Ms. De Ruyter de missie heeft voltooid, wel of niet gaan participeren in een EVDB-missie, belof ik u dat ik een inschatting zal geven van wat aan capaciteit nodig is om adequaat te kunnen afschrikken. Op die manier wil ik het verzoek van de heer De Krom bejegenen.

De **voorzitter**: Ik zie dat er behoefte is aan een tweede termijn. Er is niet veel tijd meer. Ik stel een spreektijd van maximaal twee minuten voor.

### **Nadere gedachtewisseling**

De heer **Koppejan** (CDA): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de antwoorden. Ik blijf met een heel onbehaaglijk gevoel zitten. Voor een deel kunnen de bewindslieden dat niet helpen. Het betreft immers een internationaal probleem dat wij hier niet kunnen oplossen. Ik vind het wel heel reëel dat een inschatting gemaakt wordt van wat nodig is om de Golf van Aden te beveiligen. Ik weet dat Nederland dit probleem niet alleen kan oplossen, maar wij weten wel wat de doelstelling moet zijn in internationaal verband en waar de minister naar moet streven. De minister moet de vaart erin houden. Dat antwoord kan toch binnen een paar weken gegeven worden. Wij willen ook graag op de hoogte gehouden worden van de internationale inzet van de minister om een en ander te bewerkstelligen. Wij weten dat de minister het niet alleen kan oplossen. Ik heb het draaiboek gelezen. In de sector is behoefte aan praktische tips en aanbevelingen hoe daarmee moet worden omgegaan. Moet een schip wel of niet met verlichting varen? Het gaat om simpele tips en die staan niet in het draaiboek. Is de staatssecretaris bereid om het draaiboek daarmee aan te vullen of een en ander in een andere vorm van voorlichting te gieten?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Ik weet ook niet precies wat ik van dit overleg moet vinden. Ik kan mij niet aan het idee onttrekken dat men aan de andere kant van de tafel dacht dat het alleen over het draaiboek ging, terwijl het ons gaat om de aanpak van piraterij waarvan het draaiboek slechts een onderdeel is. Het is goed dat wij hierover binnenkort verder praten. Wij willen dan een inschatting krijgen van wat nodig is om meer te kunnen doen dan nu het geval is om de piraterij tegen te gaan. Ik weet dat Nederland het niet alleen kan, maar het zou handig zijn als wij weten wat nodig is, wat Nederland kan doen, wat reëel is dat Nederland doet en wat de internationale gemeenschap kan doen.

Ik wil graag een brief van de minister over hoe het internationaal strafrecht omgaat met piraterij. Daarbij hoort ook de vraag hoe berechting kan plaatsvinden.

Bij wie kunnen de reders terecht met praktische vragen? Waar is een en ander gebundeld?

Ik heb begrepen dat de staatssecretaris zal nagaan of over bijstandsaanvragen, met name als het verder weg is in de tijd, goed gecommuniceerd wordt.

De heer **De Krom** (VVD): Dat was een stevig geluid vanuit de coalitie, voorzitter. Ik heb niet het gevoel dat wij iets dichterbij zijn gekomen bij wat wij graag zouden zien. Als lid van Hare Majesteits loyale oppositie zeg ik met alle waardering voor wat er tot nu toe is gebeurd, dat het niet genoeg is. Piraterij wordt erger. Ik heb de minister van Defensie een verhaal horen houden met 100 argumenten waarom het allemaal niet kan en niet één argument waarom het wel zou kunnen. Als ik dan vraag om een brief waarin geschetst wordt wat er feitelijk nodig is om te komen tot effectieve beveiliging van die vaarroutes, krijg ik als antwoord: volgend jaar.

Als de minister bijvoorbeeld een financieel probleem heeft, hoor ik het ook graag. Daarover kunnen wij in alle openheid debatteren. Als de minister die brief niet toezegt, overweeg ik een uitspraak van de Kamer te vragen. Ik vind het een teleurstellende vertoning. Dat is geen oppositio-  
neel geluid, zo zeg ik tegen de minister van Defensie, maar vanuit oprechte bezorgdheid en met boosheid over wat daar gebeurt en over het feit dat de internationale gemeenschap het op deze manier laat escaleren, met alle begrip voor de moeilijkheden die er zijn.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik dank beide bewindspersonen voor de beantwoording. Ik denk dat bij velen een gevoel van onmacht blijft bestaan. Het kabinet ontkent dat ook niet. Het heeft te maken met het feit dat het probleem dermate groot en internationaal is, dat wij dat in deze zaal niet vandaag of morgen kunnen oplossen.

De minister schetst terecht heel reëel de mogelijkheden en onmogelijkheden van het kabinet voor een inzet. Wij moeten ons vooral focussen op de vraag hoe wij internationaal meer structurele oplossingen voor elkaar kunnen krijgen, welke rol Nederland daarin kan spelen en of het kabinet mogelijkheden ziet om een sterkere rol te spelen en krachten te bundelen die daarin een goede rol kunnen spelen. Als ik de debatten en de verhalen hoor, vraag ik het kabinet of het mogelijk is efficiënter te werken met het beschikbare materieel. Als koopvaardij schepen eerder in de gaten hebben waar de moederschepen liggen, kan de samenwerking dan dermate verstevigd worden dat eerder en gericht kan worden ingegrepen zonder dat dit meer capaciteit vraagt? Dat zijn eenvoudige vragen van een leek. Als efficiënter werken mogelijk is, moet dat zeker niet worden nagelaten. Tot slot heb ik nog een vraag over structurele aanpassingen. Terecht werd gesteld dat bepaalde landen zich beter gaan gedragen en afspraken maken. De staatssecretaris gaf als voorbeeld Maleisië. Wat kan Nederland betekenen om deze landen te helpen? Kan Nederland een bijdrage leveren aan landen die wellicht op het punt staan om die stap te zetten? Uiteindelijk moet samen met landen uit de regio tot structurele maatregelen gekomen worden.

De heer **De Krom** (VVD): In Somalië ben ik nog nooit geweest, in Jemen wel. Het is daar totale anarchie. Daar kunnen wij niet opwachten. In wat voor wereld leef je als je daarop gaat zitten wachten? Dat kan niet! De tijd is er niet.

De heer **Roemer** (SP): De heer De Krom geeft een goede schets van de situatie. Hij heeft volkomen gelijk. Het is echter niet reëel om te denken dat wij zoveel materieel de hele wereld over kunnen sturen dat het probleem morgen is opgelost. Dat kan niet. Wij ontkomen er niet aan structurele oplossingen te zoeken. Wij moeten dat doen samen met de landen in de regio die wél medewerking willen verlenen. Het is terecht dat het kabinet zich daarop focust. Ik hoop dat daar stappen te maken zijn. Dat leidt op termijn tot oplossingen, incidentenpolitiek doet dat niet.

De **voorzitter**: Ik geef nu het woord aan de staatssecretaris voor haar beantwoording in tweede termijn. Ik vraag de leden, hun interrupties te beperken omdat wij anders vastlopen in de tijd.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Er zijn nog enkele vragen gesteld over de praktische aanbevelingen die reders nodig hebben. In dat verband werd gesproken over het wel of niet varen met verlichting. Er zijn al stappen in die richting gezet. Wij zullen vaart maken. In het Platform piraterij zitten de overheid en verenigingen uit het maritieme bedrijfsleven. Tot nu toe wordt dat platform gebruikt voor informatie-uitwisseling. Ik kan mij voorstellen dat het platform steeds meer gebruikt wordt voor de uitwisseling van aanbevelingen en infor-

matie, zodat reders van elkaar en van de overheid horen wat de beste manier is. De reders zelf hebben een werkgroep security ingesteld, waarin wordt bekeken hoe de voorlichting over de voorzorgsmaatregelen verbeterd kan worden. Dat is een belangrijk instrument. Samenwerking met de overheid is van groot belang om van elkaar te weten wat de beste manier van beveiligen is. Die afweging is niet altijd simpel en bij tijden zelfs lastig. Wij zijn zeker bereid hierin extra energie te steken. Als blijkt dat een aanvraag meer tijd vergt, zullen wij de reder daarover informeren. Dat hoort bij de hoffelijkheid waarmee je met elkaar omgaat.

**Minister Van Middelkoop:** Voorzitter. Ik voel mij beter thuis bij het realisme van de heer Roemer dan bij de enigszins onredelijke spits van het betoog van de heer De Krom. Wij moeten goed in de gaten houden welk onderwerp vandaag op de agenda staat: namelijk een draaiboek waarbij informatie kan worden uitgewisseld en mogelijkerwijs bijstand kan worden gevraagd.

Het debat met de heer De Krom verschoof naar een heel andere onderwerp, namelijk hoe krijgen wij op zee een internationale rechtsorde met handhaafbare regels. Als dat de vraag is, zit hier een minister die moet erkennen dat het ongelooflijk lastig is als gedacht wordt in termen van capaciteit. Ik vind het een onredelijk vraag. Wil ik dat verder uitwerken, dan val ik in herhaling. Ik vind echt dat er een stap vooruit gezet is onder leiding van de staatssecretaris. De reders hebben ook een eigen verantwoordelijkheid.

De heer Roemer sprak over efficiënter werken. Ik wil daarover nadenken maar preludeer niet op een eventueel antwoord. Nog niet eens zo lang geleden heeft een van mijn voorgangers gezegd: «Wat moet ik nog met de Marine?» Ik kon mij die vraag best voorstellen. Wij waren met allerlei taken bezig in Afghanistan en Joegoslavië. Inmiddels weten wij wat wij eventueel met de Marine kunnen doen. Misschien kunnen wij naast alles wat wij al doen een efficiëncyslag maken in de richting van dit vraagstuk. Ik neem die vraag graag mee.

De Kamer wordt geïnformeerd over elke stap die wordt gezet bij de verdere implementatie van het verzoek van de Verenigde Naties binnen het verband van de Europese Unie. Ik doe dat samen met de minister van Buitenlandse Zaken en de minister voor Ontwikkelingssamenwerking. Het lijkt mij verstandig om dat traject gewoon verder te bewandelen. Misschien kan de heer De Krom dit nog eens opnemen met zijn collega Boekestijn die woordvoerder is op het defensie terrein? Hij zal hem dan overtuigen van de redelijkheid van mijn positie.

**De heer De Krom (VVD):** Ik heb er buitengewoon veel bezwaar tegen dat de minister blijft steken in opmerkingen als dat ik alleen oppositie zit te voeren, dat ik onredelijk ben en dat ik mij moet verstaan met mijn collega. Ik heb honderdduizend keer gezegd dat ik begrip heb voor alle moeilijkheden en belemmeringen die er zijn. Ik begrijp echter niet hoe de internationale gemeenschap kan accepteren dat koopvaardij schepen en hun bemanningen aan steeds meer gevaren blootgesteld worden. Dat is een principe kwestie en de vraag is dan hoe wij dat praktisch oplossen en wat daarvoor nodig is. Als ik de minister dan vraag wat daar voor nodig is en hij zegt dat ik dat antwoord volgend jaar een keer krijg, miskent hij de urgentie van het probleem. De minister glimlacht een beetje, maar ik zit hier niet te schreeuwen of onredelijke eisen te stellen. Ik heb echt moeite met de manier waarop de minister de VVD hier wegzet! Dat kan hij zo toch niet zeggen? Ik vind dat onredelijk.

**Mevrouw Kuiken (PvdA):** Wij zijn erkentelijk voor wat Nederland al heeft gedaan. Wij hebben ook alle begrip voor het feit dat dit is wat Nederland nu kan doen. Wat internationaal gebeurt, is echter niet voldoende. Wij willen een stip op de horizon. Wat zou je doen in een ideale wereld? Wat

is nodig, wat is praktisch mogelijk en haalbaar? Die informatie willen wij graag op een redelijke termijn ontvangen per brief of anderszins, gelijktijdig met de informatie over andere stappen in het overlegcircuit. Ik zie niet goed in waarom dat niet kan.

De heer **Koppejan** (CDA): Korthedshalve sluit ik mij aan bij het betoog van mijn collega Kuiken.

Minister **Van Middelkoop**: Er is een stip op de horizon, te weten een Europees initiatief in de vorm van een EVDB-missie. Daar wordt aan gewerkt. U kunt er zeker van zijn dat die er komt, in welke vorm dan ook. De Engelsen zijn op dit moment bezig om een maritieme taskgroup samen te stellen. De NAVO is met een bescheiden capaciteit door het gebied gevaren vanuit de Middellandse Zee. Dit gebeurt allemaal omdat de Veiligheidsraad een resolutie heeft aangenomen om iets te doen aan de problemen aldaar. Ik handhaaf mijn opmerking aan het adres van de heer De Krom dat hij onredelijk is als hij zegt dat de internationale wereld niets doet. De internationale wereld doet voor het eerst wel iets! Wat het is, heb ik uitgelegd. Ik weet niet wat de vervolgstappen zouden kunnen zijn, maar gelet op de mogelijkheden van de Europese Unie en wat zij tot op heden heeft gedaan, vind ik het niet niks wat er gebeurt.

De **voorzitter**: Wij zijn gekomen aan het eind van dit algemeen overleg. Ik memoreer waarover de Kamer op een later moment schriftelijk zal worden geïnformeerd.

- De staatssecretaris zal de minister van Justitie vragen, nader in te gaan op de juridische mogelijkheden voor vervolging en berechting van piraten, ook in internationaal verband.
- De minister van Defensie zal de Kamer na de evaluatie van de inzet van de Hr. Ms. De Ruyter en van het besluit over het al dan niet deelnemen aan een EVDB-missie, een inschatting geven van de voor de beveiliging van de vaarroutes benodigde capaciteit.

Minister **Van Middelkoop**: Het is standaard dat bij een missie de minister van Defensie al dan niet samen met de minister van Buitenlandse Zaken, de Kamer een evaluatie stuurt. Dat is geen bijzondere toezegging, dat gebeurt altijd.

In antwoord op het verzoek van de heer De Krom merk ik op dat er een vaste informatiestroom is over wat de Europese Unie doet, ook op defensiegebied. Als er een nieuwe missie komt, zal ik in het bijzonder de vraag van de heer De Krom adresseren, namelijk welke capaciteit je moet bieden om de veiligheid van de Golf van Aden te garanderen.

De **voorzitter**: Ik begrijp dat de heer De Krom overweegt een VAO aan te vragen.

Ik dank een ieder voor de inbreng en wens hun een goede voortzetting van deze dag toe.

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Defensie,  
Van Baalen

De voorzitter van de vaste commissie voor Buitenlandse Zaken,  
Ormel

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Sneep