

Vergaderjaar 2014–2015

**31 516**

**Beleidsdoorlichting Defensie**

**Nr. 8**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 16 december 2014

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Defensie over de brief van 16 juli 2014 inzake de Beleidsdoorlichting «Bescherming kwetsbare scheepvaart nabij Somalië» (Kamerstuk 31 516, nr. 6).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 15 december 2014. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Ten Broeke

De adjunct-griffier van de commissie,  
Mittendorff

### **Vraag 1**

**Zijn er buiten Somalië andere gebieden in de wereld waar de afgelopen jaren sprake is geweest van een toegenomen dreiging van piraterij voor scheepvaart? Zo ja, waar en wat is die dreiging(stoename)?**

### **Antwoord**

In de wateren nabij Somalië is sprake van een dalende trend van het aantal piraterij-incidenten. Behalve in het gebied nabij Somalië, waaronder de Golf van Aden en de West-Indische Oceaan, doen piraterij en gewapende overvallen op zee zich voor in West-Afrika en Zuidoost-Azië, en in mindere mate in Zuid-Amerika en rondom India. Vooral in West-Afrika was de afgelopen jaren volgens data van onder andere de *International Chamber of Shipping*, het *International Maritime Bureau* en de *International Maritime Organization*, sprake van een toename van het aantal overvallen op schepen, waaronder kapingen.

Volgens het *Information Sharing Center* van het *Regional Cooperative Agreement against Piracy in Asia* (ReCAAP) zijn gewapende overvallen op zee in Zuidoost-Azië in vergelijking met een aantal jaren geleden afgenomen. De situatie lijkt zich te stabiliseren.

### **Vraag 2**

**Welke EU-landen staan private beveiligers toe en wat is de actuele stand van zaken?**

### **Vraag 10**

**Welke Europese landen staan het gebruik van gewapende particuliere beveiligers op hun koopvaardij-schepen toe en welke landen niet?**

### **Antwoord vraag 2 en 10**

In Europa is de inzet van gewapende particuliere beveiligers aan boord van koopvaardij-schepen wettelijk mogelijk gemaakt in België, Cyprus, Denemarken, Duitsland, Finland, Griekenland, Italië, Kroatië, Luxemburg, Malta, Noorwegen, Portugal, Spanje, het Verenigd Koninkrijk en Zweden. Italië beschikt over een duaal systeem; de inzet van gewapende particuliere beveiligers is hier een aanvulling op de inzet van *vessel protection detachments* (VPD's). Ook in Frankrijk is medio 2014 wetgeving aangenomen die de inzet van gewapende particuliere beveiligers naast VPD's mogelijk maakt. Naar verwachting zijn de hiervoor benodigde uitvoeringsregelingen voor het einde van het jaar voltooid en kunnen Franse reders vanaf 2015 gebruik maken van gewapende particuliere beveiliging aan boord van hun schepen.

### **Vraag 3**

**Kunt u een actuele appreciatie geven van de veiligheidsrisico's die Koninkrijk gevlagde koopvaardij-schepen lopen in andere regio's dan de Somalische maritieme regio, zoals bijvoorbeeld de Straat van Malakka en de Golf van Guinee?**

### **Antwoord**

Naast de veiligheidsrisico's die schepen en hun bemanningen onder Koninkrijksvlag lopen in de wateren nabij Somalië lijken de veiligheidsrisico's in de Golf van Guinee het meest reëel. De veiligheidsincidenten in de Golf van Guinee zijn echter slecht vergelijkbaar met piraterij in de wateren nabij Somalië. Zo zijn er in de Golf van Guinee vooral incidenten binnen de territoriale wateren en is vaker sprake van overvallen dan van gijzelingen van bemanningsleden.

**Vraag 4**

**Kunt u een inschatting geven van het aantal koopvaardij schepen dat sinds de start van de piraterijbestrijding in 2006 is omgevlagd, omdat Nederland gewapende particuliere beveiligers niet toestaat aan boord van Koninkrijk gevlagde schepen?**

**Antwoord**

De Inspectie Leefomgeving en Transport/Scheepvaart registreert het in- en uitvlaggen voor het Nederlandse scheepsregister. De redenen waarom reders in- of uitvlaggen worden niet geregistreerd en zijn daarom niet bekend en niet te achterhalen.

Op basis van gesprekken van het Ministerie van Infrastructuur & Milieu met de redersvereniging kan worden afgeleid dat van de schepen die jaarlijks door het risicogebied nabij Somalië varen tussen de vijftien en twintig Nederlandse schepen, al dan niet tijdelijk, uitvlaggen om onder andere vlag legaal particuliere beveiligers in te huren. Uit informatie van de redersvereniging blijkt dat er buitenlandse reders zijn die overwegen een schip in Nederland te registreren, maar dit uiteindelijk niet doen omdat in Nederland het gebruik van private gewapende beveiligers aan boord van schepen niet wordt toegestaan.

**Vraag 5**

**Hoeveel onbemande vliegtuigjes zijn er gebruikt in de periode 2006–2012?**

**Antwoord**

In de periode van 11 juli tot 22 december 2012 is een onbemand vliegtuigstelsel (*Scan Eagle*) vanaf Hr.Ms. Rotterdam ingezet.

**Vraag 6**

**Hoe lang schat u dat inzet ten behoeve van antipiraterijoperaties rondom Somalië vereist zal blijven, om ongehinderde scheepvaart mogelijk te houden?**

**Antwoord**

De mandaten van EU-Atalanta, waaraan Nederland in 2015 opnieuw zal deelnemen, en NAVO-*Ocean Shield* zijn verlengd tot eind 2016. De internationale gemeenschap beseft dat de onderliggende oorzaken van piraterij moeten worden aangepakt, zodat piraterij uiteindelijk een minder lucratieve bezigheid zal vormen dan deelneming aan de reguliere economie.

Het is nu nog niet mogelijk een goede inschatting te maken van de situatie na 2016 en of de inzet van antipiraterijoperaties na die tijd nog is vereist. Tot die tijd is het van belang in internationaal verband prioriteiten te stellen in de aanpak van de onderliggende oorzaken en de voortgang in de capaciteitsopbouw goed te monitoren. Voor Nederland heeft maritieme capaciteitsopbouw de prioriteit, zodat de Somalische overheid eigenstandig kan optreden tegen piraterijactiviteiten.

**Vraag 7**

**Klopt het dat uitgebreid gebruik wordt gemaakt van particuliere beveiligers aan boord van een groot deel van de schepen die in het gebied varen? Kunt u hierover gedetailleerde data leveren?**

**Vraag 8**

**Waarom zijn deze data niet meegenomen in het onderzoek?**

### **Vraag 11**

**Zijn er in het verleden geslaagde aanvallen geweest van piraten op koopvaardij schepen met gewapende particuliere beveiligers aan boord?**

### **Antwoord op vraag 7, 8 en 11**

Defensie beschikt zelf niet over gegevens over het gebruik van private beveiligers. Er bestaan in open bronnen wel schattingen en deze zijn gebruikt voor de beleidsdoorlichting. Zo werd het aantal schepen dat gebruik maakt van een privaat beveiligingsteam in 2012 geschat op 50 procent<sup>1</sup>. Daarnaast zijn er meldingen van aanvallen op schepen. In 2012 zijn 28 aanvallen succesvol afgeslagen, waarvan 23 door een privaat gewapend beveiligingsteam. Dit betekent dat van de aangevallen schepen 80 procent particulier is beveiligd<sup>2</sup>. In 2011 was dit 35 procent<sup>3</sup>. Zie ook de beleidsdoorlichting, paragraaf 4.5.3 (pagina 54).

### **Vraag 9**

**Kunt u, gelet op uw stelling dat de behaalde veilige toestand alleen te handhaven is met een voortzetting van de internationale maritieme aanwezigheid, een indicatie geven van het relatieve belang van de verschillende soorten operaties dan wel methoden, zoals Vessel Protection Detachments (VPD's), konvoovaart, patrouilles in beperkte zones en onderzeebootoperaties?**

### **Antwoord**

Nee, de verschillende instrumenten uit de beleidsdoorlichting zijn in samenhang gezien en zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de behaalde resultaten. De reders zijn verantwoordelijk voor het gebruik van zelfbeschermingsmaatregelen en kunnen hiertoe gebruik maken van door Defensie ter beschikking gestelde VPD-capaciteit. De aanwezigheid van militaire eenheden in het kader van de operaties *Ocean Shield* en *Atalanta* is een verantwoordelijkheid van de Navo en de EU. Konvoovaart wordt vooral door *independent deployers*, zoals bijvoorbeeld India, uitgevoerd.

### **Vraag 12**

**Kunt u met betrekking tot de inzet van militaire en private beveiligers aangeven hoe de verhouding is tussen private en militaire beveiligers? Hoe verschillend zijn de ervaringen met deze groepen?**

### **Antwoord**

De ervaringen van Nederlandse reders die VPD's gebruiken zijn goed. Dit blijkt uit contacten met de reders en het feit dat deze reders VPD's blijven gebruiken. Defensie beschikt niet over gegevens omtrent ervaringen met private beveiligers.

### **Vraag 13**

**Is er, vanwege de verschillende internationale samenwerkingsverbanden en uiteenlopende operaties, geen sprake van duplicatie, bijvoorbeeld bij het patrouilleren van bepaalde zeezones?**

### **Antwoord**

Duplicatie wordt zo goed als mogelijk vermeden door de onderlinge afstemming tussen de verschillende *taskforces* (zie beleidsdoorlichting, paragraaf 3.1.4, pagina 41). Bovendien bieden de verschillende samenwer-

<sup>1</sup> J.W. Kuzmick, Testimony to the U.S. Congress on efforts to combat piracy (2013), 4–5.

<sup>2</sup> *Ibid*, 5.

<sup>3</sup> F.I. Gomez en M.A.E. Navarro, Analysis of the Somali pirate attacks in the Indian Ocean 2005–2011 (2011), 228.

kingsverbanden ook voordelen vanwege de grotere flexibiliteit (zie beleidsdoorlichting, conclusie 11 op pagina 70).

#### **Vraag 14**

**Kunt u aangeven of independent deployers zoals China, India, Japan, Pakistan en Rusland het gebruik van gewapende particuliere beveiligers toestaan op de koopvaardij schepen die onder hun vlag varen?**

#### **Antwoord**

India staat het gebruik van gewapende particuliere beveiligers op Indiase koopvaardij schepen niet toe. Pakistan, Japan en China staan gewapende particuliere beveiliging aan boord van koopvaardij schepen, varende onder respectievelijke nationale vlag, wel toe. In Rusland is een wetstraject ter regulering van het gebruik van gewapende particuliere beveiligers ingezet.

#### **Vraag 15**

**Kunt u aangeven welke independent deployers in 2015 actief marineschepen gaan inzetten voor de bestrijding van piraterij in de nabijheid van Somalië?**

#### **Antwoord**

Tijdens de *Shared Awareness & Deconfliction Conference* (SHADE) heeft een aantal landen aangegeven in principe deel te gaan nemen aan de bestrijding van piraterij nabij Somalië. India en China gaan door met het leveren van bijdragen evenals Rusland, Saoedi-Arabië en Jemen.

#### **Vraag 16**

**Welke nieuwe sensor- en wapensystemen worden voor het eerst operationeel ingezet tijdens de EU-Atalanta missie in 2015?**

#### **Antwoord**

Van eind augustus tot eind november 2015 wordt voor het eerst een *Oceangoing Patrol Vessel* (OPV) ingezet in een antipiraterij operatie. Het schip, met de daarbij behorende instrumenten, kan als nieuw materiaal in dit type operatie worden beschouwd. De OPV's zijn de afgelopen jaren meerdere malen succesvol ingezet in operaties in het Caribisch gebied.

#### **Vraag 17**

**Met welke en met hoeveel independent deployers werkt Nederland op dit moment samen en/of wisselt Nederland informatie mee uit?**

#### **Antwoord**

Nederland werkt altijd samen met *independent deployers* die in het operatiegebied aanwezig zijn. Als de gelegenheid zich voordoet worden over en weer bezoeken aan boord gebracht. Ook bij de *Shared Awareness & Deconfliction Conference* (SHADE) zijn alle *independent deployers* vertegenwoordigd. Momenteel hebben China, India, Japan en Zuid-Korea eenheden in het gebied.

#### **Vraag 18**

**Kunt u een overzicht geven wat Nederland tot nu toe precies heeft bijgedragen aan de EU-trainingsmis­sie EUTM (European Union Training Mission) in Mali, Somalië en EUCAP Nestor?**

#### **Antwoord**

Defensie heeft vanaf midden 2013 tot heden met één onderofficier bijgedragen aan de EUTM Mali. Defensie heeft vanaf maart 2013 met

ongeveer tien militairen (stafofficieren en militaire trainers) bijgedragen aan de EUTM Somalië. Defensie heeft in de periode maart tot mei 2014 met een militaire trainer bijgedragen aan EUCAP Nestor. Vanaf juli 2013 heeft Nederland met civiele experts bijgedragen aan EUCAP Nestor. Gaandeweg is deze bijdrage gegroeid van twee civiele experts naar vijf civiele experts in 2014, waaronder één civiele politiefunctionaris.

#### **Vraag 19**

**Wat zijn de tot nu toe de geboekte resultaten van de missies EUTM Somalië en de civiele EU Regional Maritime Capacity Building (EUCAP Nestor) op het gebied van diplomatie, defensie en ontwikkelingssamenwerking?**

#### **Vraag 24**

**Hoe wordt via de geïntegreerde benadering van diplomatie, defensie en ontwikkelingssamenwerking vorm gegeven aan defensie en aan ontwikkelingssamenwerking? Welke verhouding hebben ontwikkelingssamenwerking en diplomatie in de EU trainingsmissie EUTM?**

#### **Antwoord vraag 19 en 24**

De EU heeft een geïntegreerde benadering voor de Hoorn van Afrika. Op defensiegebied zijn de EU trainingsmissie (EUTM) Somalië en de maritieme operatie Atalanta actief. De EUTM werkt aan de opbouw van de Somalische veiligheidssector door Somalische militairen te trainen. Inmiddels zijn circa 5000 militairen getraind.

EUCAP Nestor ondersteunt regionale overheden, met de nadruk op Somalië, bij de opbouw van maritieme veiligheidsstructuren. EUCAP Nestor heeft vooral in de Seychellen en Djibouti veel activiteiten succesvol uitgevoerd, waaronder de opbouw van de kustwacht, trainingen van maritiem personeel en advisering aan de overheid. EUCAP Nestor is daarnaast actief in Kenia, Tanzania en Somalië. In Kenia en Tanzania is het niet gekomen tot een vruchtbare samenwerking met de overheid, aangezien deze overheden geen blijvende samenwerkingsovereenkomst met EUCAP Nestor wilden aangaan. Wel zijn in Tanzania in 2014 enkele succesvolle activiteiten uitgevoerd, waaronder de training van maritiem personeel. In 2014 is de nadruk van EUCAP Nestor op Somalië komen te liggen.

EUCAP Nestor heeft in Somalië de eerste trainingen verzorgd voor delen van de kustwacht. De recente ontplooiing van de missie in Somalië zelf moet ervoor zorgen dat verdere resultaten worden geboekt. Samenwerking met de Somalische federale regering blijft hierbij een uitdaging. De EU speciaal vertegenwoordiger voor de Hoorn van Afrika is actief op het gebied van diplomatie. Daarnaast kent de EU een ontwikkelingssamenwerkingsprogramma in de Hoorn van Afrika, met specifieke activiteiten in Somalië.

#### **Vraag 20**

**Worden de geleerde lessen, met name die op het gebied van de samenhang van piraterijbestrijding met lokale politiek en maatschappelijke en economische ontwikkelingen, schriftelijk verwerkt?**

#### **Vraag 22**

**Welke lessen zijn er geleerd wat betreft lokale politieke, maatschappelijke en economische ontwikkelingen vanuit andere maritieme veiligheidsoperaties in het algemeen en meer specifiek voor Somalië?**

### **Antwoord vraag 20 en 22**

De geleerde lessen op het gebied van piraterijbestrijding, inclusief de samenhang met lokale politiek, maatschappelijke en economische ontwikkelingen, worden in de jaarlijkse evaluaties van de Nederlandse inzet in antipiraterijoperaties verwerkt. De geleerde lessen zijn ook verwerkt in de beleidsdoorlichting «Bescherming kwetsbare scheepvaart nabij Somalië».

Een algemeen geleerde les is dat maritieme operaties alleen kunnen slagen als oorzaken op land ook worden aangepakt. De inzet op zee, van onder meer antipiraterijoperaties, heeft ervoor gezorgd dat het aantal incidenten sterk is gedaald. Echter, in een Somalië dat nog steeds wordt gekenmerkt door armoede en een gebrek aan economische kansen, in combinatie met een overheid die nog niet in staat is effectief tegen piraterij op te treden, blijft piraterij een aantrekkelijk verdienmodel. In Somalië is de samenwerking van de maritieme operaties met andere missies en activiteiten op land van groot belang.

### **Vraag 21**

**Ligt het in de lijn der verwachting dat de Nederlandse bijdrage aan EUCAP Nestor en EUTM Somalië zal worden verlengd?**

### **Antwoord**

De huidige Nederlandse bijdrage aan EUTM Somalië loopt tot 31 maart 2015, de bijdrage aan EUCAP Nestor loopt tot januari 2015. Voor die tijd wordt uw Kamer geïnformeerd over het al dan niet verlengen van de bijdrage aan respectievelijk EUTM Somalië en EUCAP Nestor.

### **Vraag 23**

**Welke combinatie van instrumenten zet u via verschillende internationale organisaties in bij de aanpak van de oorzaken van piraterij op land? Kunt u hier meer duidelijkheid over geven?**

### **Antwoord**

Nederland kiest ervoor een groot deel van de middelen in piraterijbestrijding, zowel op zee als op land, in te zetten in EU-kader. Zo draagt Nederland naast Atalanta bij aan de EU-trainingsmissie Somalië en de regionale capaciteitsopbouwmissie EUCAP Nestor op land. Daarnaast is Nederland actief in de *Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia* en draagt Nederland bij aan projecten van het *United Nations Office on Drugs and Crime* (UNODC) die zich richten op de opbouw van vervolgings-, berechtings- en detentiecapaciteit in de regio. Daarnaast levert Nederland een financiële bijdrage aan REFLECS3, een initiatief van het Verenigd Koninkrijk gericht op het versterken van de rechtsstaat in de Hoorn van Afrika, in het kader van piraterijbestrijding. Ook de ontwikkelingssamenwerkingsbijdragen van Nederland in Somalië, als onderdeel van het Meerjaren Strategisch Plan (MJSP), zijn gericht op de aanpak van de oorzaken van piraterij.

### **Vraag 25**

**Wat zijn de totale Nederlandse uitgaven aangaande de bestrijding van piraterij in de nabijheid van Somalië voor het jaar 2015, voor wat betreft de missies (EU-Atalanta, EUTM Somalië, EUCAP Nestor) en ontwikkelingsgelden, die in het kader van de geïntegreerde benadering worden besteed om de oorzaken van piraterij op het land aan te pakken en de internationale rechtsorde daarmee te bevorderen?**

**Antwoord**

De additionele kosten in 2015 voor de operatie Atalanta zijn geraamd op € 13,9 miljoen, EUTM Somalië op € 0,3 miljoen (Nederlands mandaat tot 31 maart 2015) en voor EUCAP Nestor is nog geen raming (Nederlands mandaat tot januari 2015). EUCAP Nestor is een civiele missie waarvan het grootste gedeelte van de kosten door de EU worden gedragen.

**Vraag 26**

**Naar welke nichecapaciteiten verwijst u in het bijzonder, waar u spreekt over het belang van het in stand houden van nichecapaciteiten?**

**Antwoord**

Tijdens de piraterijbestrijdingsoperaties heeft Nederland met versterkte marinierseenheden, onbemande vliegtuigsystemen en onderzeeboten een belangrijke onderscheidende bijdrage kunnen leveren. Zie ook de beleidsdoorlichting, paragraaf 3.1.4 (pagina 35), alsmede conclusie 11 en aanbeveling 3.

**Vraag 27**

**Hoe wordt de «dreiging van piraterij » gemeten?**

**Antwoord**

De dreiging van piraterij wordt omschreven als de verwachting van gerichte piraterijactiviteit jegens een individueel schip. Aan de dreiging van piraterij kan geen numerieke waarde worden toegekend. Deze dreiging is samengesteld uit mensen, middelen en intenties.

In specifieke gebieden zoals de Indische Oceaan en Golf van Aden zijn geografische en meteorologische/klimatologische factoren ook van invloed. Zo heeft de moessonperiode in de zomer- en winterperiode in de Indische Oceaan een directe impact op de operaties van kleine schepen in dit gebied en daarmee een directe impact op de dreiging van piraterij.

**Vraag 28**

**Waarom is de geactualiseerde interdepartementale notitie met de zes beleidslijnen van een geïntegreerde benadering niet met de Kamer gedeeld?**

**Antwoord**

De notitie was een document dat in een ambtelijk overlegorgaan werd gebruikt voor de ontwikkeling van de Nederlandse inzetopties. Uw Kamer is op grond van de afspraken in het toetsingskader met artikel 100-brieven geïnformeerd over de voorgenomen inzet. Deze brieven bevatten de meest geactualiseerde weergave van de gevolgde beleidslijnen, toegepast op die specifieke inzet.

**Vraag 29**

**Waarom is de beleidsnotitie na 2006 niet formeel geactualiseerd?**

**Vraag 30**

**Waarom is de beleidsnotitie sinds 2006 niet meer aangepast?**

**Antwoord op vraag 29 en 30**

Na het aanbieden van de genoemde beleidsnotitie zijn er tot eind 2012, naast de artikel 100-brieven, 26 kamerbrieven verstuurd die ieder deelaspecten van het beleid voor piraterijbestrijding behandelen. Zie bijlage 1 van de beleidsdoorlichting voor een overzicht. Met iedere brief werd het beleid weer een stapje verder ontwikkeld. Door de gevolgde geleidelijke aanpak ontstond een kort cyclisch leerproces dat de samen-



werking tussen de vele betrokken actoren steeds verbeterde. Een actualisering van de beleidsnotitie zou de beleidsontwikkeling niet hebben versneld. Zie ook de conclusies 16 -18 uit de beleidsdoorlichting.

### **Vraag 31**

**Waarom waren de Ministers van Veiligheid en Justitie en Infrastructuur en Milieu niet betrokken bij de beleidsvorming binnen de Stuurgroep Missies en Operaties?**

### **Vraag 32**

**Waarom was de Minister van Economische Zaken niet betrokken bij de beleidsontwikkeling?**

### **Antwoord op vraag 31 en 32**

Interdepartementale coördinatie van het beleid voor de bestrijding van piraterij gebeurt hoofdzakelijk in het genoemde ambtelijke overlegorgaan, waarin op dat moment de Ministeries van Algemene Zaken, Buitenlandse Zaken en Defensie waren vertegenwoordigd. De inbreng van de Ministeries van V&J, EZ en I&M was hierdoor beperkt.

### **Vraag 33**

**Wordt voor de aankomende jaren op het gebied van piraterijbestrijding wel een «grand design» ontwikkeld?**

### **Antwoord**

Het beleid op het gebied van piraterijbestrijding wordt in de jaarlijkse artikel 100- brieven uiteengezet. In de brief van 14 november 2014 over de Nederlandse bijdrage aan antipiraterijmissies bent u geïnformeerd over het Nederlandse beleid voor piraterijbestrijding voor 2015 (Kamerstuk 29 521, nr. 267). Daarbij komt niet alleen de maritieme inzet aan bod; deze inzet wordt in een breder kader geplaatst, waarbij ook de Nederlandse inzet in de aanpak van de oorzaken van piraterij op land wordt toegelicht. Zie ook het antwoord op vraag 29 en 30.

### **Vraag 34**

**Verwacht u een toename van het aantal VPD aanvragen?**

### **Antwoord**

De afgelopen jaren blijft het aantal aanvragen ongeveer gelijk. Er is de afgelopen jaren wel een stijging in het aantal toegewezen VPD's geconstateerd. Met een aantrekkende economie en betere bekendheid bij de reders is te verwachten dat deze trend doorzet.

### **Vraag 35**

**Is/was het gebruik van individuele bescherming van Nederlandse schepen noodzakelijk?**

### **Antwoord**

Het blijft, ondanks de militaire operaties van de Navo, EU, *Combined Maritime Forces* (CMF) en *independent deployers*, onmogelijk om in een zeegebied van een dergelijke omvang de kans op een aanval door piraten op een schip geheel uit te sluiten. Individuele bescherming was en is derhalve nog steeds noodzakelijk.

### **Vraag 36**

**Was het beleid, met het oog op het Wereldbankrapport, doelmatig?**

**Antwoord**

Het Wereldbankrapport richt zich niet specifiek op de doelmatigheid van het tot op heden gevoerde beleid. Het rapport propageert een beleid dat zich meer richt op het wegnemen van de oorzaken (*incentives*) van piraterij door middel van *statebuilding*. Daarnaast brengt het rapport de wereldwijde economische schade als gevolg van Somalische piraterij kwantitatief in kaart. Deze gegevens zijn in de beleidsdoorlichting (paragraaf 4.2.2) gebruikt bij een van de methoden om vast te stellen dat Nederland een doelmatige bijdrage heeft geleverd.

**Vraag 37**

**Levert Nederland, anno 2014, nog steeds één militair en een civiele adviseur voor het Counter Piracy Programme (CPP) van het United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC)?**

**Antwoord**

De bijdrage van één militair adviseur aan UNODC is in 2012 beëindigd. Nederland draagt momenteel met één civiele expert bij aan het CPP van UNODC.

**Vraag 38**

**Welke landen, naast Nederland, delen nog meer mee aan de drie taskforces (de zogenaamde big three)?**

Aan Taskforce 465 van de EU zijn schepen geleverd door België, Duitsland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Italië, Noorwegen, Oekraïne, Portugal, Roemenië, Spanje, het Verenigd Koninkrijk en Zweden.

Aan Taskforce 508 van de Navo zijn schepen geleverd door Canada, Denemarken, Griekenland, Italië, Japan, Nieuw Zeeland, Noorwegen, Oekraïne, Polen, Portugal, Spanje, Turkije, het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten en Zuid-Korea.

Aan Taskforce 151 van CMF zijn schepen geleverd door Australië, Canada, Denemarken, Frankrijk, Japan, Nieuw Zeeland, Pakistan, Singapore, Turkije, het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten en Zuid-Korea.

**Vraag 39**

**Veroorzaken de huidige verhoudingen tussen Rusland en Europa beperkingen in de samenwerking op het gebied van piraterijbestrijding?**

**Antwoord**

Sinds het ontstaan van de spanningen laat Rusland schepen geen konvooi-operaties meer uitvoeren. Wel is het overleg in de *Shared Awareness & Deconfliction Conference* (SHADE) normaal voortgezet.

**Vraag 40**

**Welke recente observaties in 2013 laten zien dat BMP maatregelen minder frequent worden uitgevoerd?**

**Antwoord**

Schepen varen langzamer om brandstof te besparen. Hierdoor varen schepen langer door de *High Risk Area*. Ook varen schepen dichters langs de kust van Somalië, teneinde de af te leggen afstand te reduceren.

**Vraag 41**

**Wat bedoelt u met «het gebruik van enablers is vanwege de doelmatigheid aan te raden»?**

**Antwoord**

De kosten van een maritieme operatie bestaan vooral uit de kosten voor de brandstof en de kosten die samenhangen met de vaste bemanning van het schip. Door marineschepen uit te rusten met aanvullende capaciteiten (*enablers*) stegen de uitgaven. De kosten van deze aanvullende capaciteiten, die eenvoudig zijn te installeren, zijn in verhouding tot de exploitatiekosten van het schip relatief laag. Hierdoor steeg de doelmatigheid. Zie ook figuur 11 op pagina 47 in het rapport.

**Vraag 42**

**Kunt u nader toelichten wat er complex is aan de inzet van een VPD?**

**Antwoord**

In 2009 kende VPD-inzet nog te veel beperkingen en risico's. Het vervoer van de militairen en hun wapens via de landen in de Hoorn van Afrika vereiste een overeenkomst met deze landen. Ervaringen destijds wezen uit dat deze landen niet of nauwelijks bereid waren tot dit soort overeenkomsten. Het was lastig om een medische afvoerketen voor calamiteiten te organiseren die voldeed aan de Nederlandse militaire eisen. Er bestonden juridische en verzekeringstechnische complicaties. Deze knelpunten zijn tijdens de onderzoeksperiode van de beleidsdoorlichting geadresseerd. Anno 2014 worden in de praktische uitvoering en samenstelling van een VPD-missie, binnen de beschikbare mogelijkheden, geen knelpunten ervaren.

**Vraag 43**

**Gaat u het bestaande beleid voor technologieontwikkeling en innovatie voortzetten?**

**Antwoord**

Ja.