

Vergaderjaar 2010–2011

32 706

Beveiliging zeevaartroutes tegen piraterij

Nr. 6

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 18 april 2011

De vaste commissie voor Defensie¹, de vaste commissie voor Buitenlandse Zaken² en de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu³ hebben op 22 maart 2011 overleg gevoerd met minister Hillen van Defensie over:

- **de brief van de minister van Defensie d.d. 21 maart 2011 in reactie op het verzoek van de commissie om nadere informatie met betrekking tot de inzet van Vessel Protection Detachments (VPD's) op maritieme transporten ter bescherming tegen piraterij (32 706, nr. 3);**
- **de brief van de minister van Defensie d.d. 16 maart 2011 met een addendum inzake de inzet van Vessel Protection Detachments (VPD's) op maritieme transporten ter bescherming tegen piraterij (32 706, nr. 2);**
- **de brief van de minister van Defensie d.d. 15 maart 2011 inzake de inzet van Vessel Protection Detachments (VPD's) op maritieme transporten ter bescherming tegen piraterij (32 706, nr. 1).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Defensie,
Van Beek

De voorzitter van de vaste commissie voor Buitenlandse Zaken,
Albayrak

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de vaste commissie voor Defensie,
De Lange

Voorzitter: De Rouwe
Griffier: Lemaier

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: De Rouwe, Knops, Hernandez, Voordewind, Ten Broeke, Hachchi, Klaver en Eijnsink

en minister Hillen van Defensie, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Welkom bij dit algemeen overleg waarin de inzet van VPD's op maritieme transporten ter bescherming van piraterij op de agenda staat. Ik verwelkom ook de minister en zijn staf. Dit AO kent een tijdsbestek van twee uur. Aangezien er een grote animo is vanuit de Kamer, zeven sprekers, stel ik een spreektijd van drie minuten en twee interrupties voor. Ik zie dat niet iedereen heel blij kijkt, maar ook dat u zich realiseert dat het anders niet mogelijk is.

De heer **Knops** (CDA): Voorzitter. Het is eindelijk zo ver: na jaren van touwtrekken tussen regering en Kamer komen er mariniers aan boord van Nederlandse koopvaardij schepen. Dat is goed nieuws voor de bemanningen van deze schepen die hun leven in de omstandigheden die wij to nu toe kennen, niet meer zeker zijn. In inmiddels de gehele Arabische Zee zijn zij «sitting ducks» voor de steeds brutaler opererende zeeschuimers. Gijzelingen en kapingen zijn aan de orde van de dag en piraterij vormt een wezenlijke bedreiging voor de belangen van de Nederlandse bedrijven en ook van de rest van de wereld die handel drijft overzee. De economische schade is opgelopen tot ruim 5 mld. per jaar. Het is niet minder dan een plicht voor de Nederlandse overheid om onze schepen en bemanningen te beschermen. De Koninklijke Marine, ons oudste krijgsmachtdeel, is daar niet voor niets zo ongeveer voor opgericht. Het CDA pleit samen met andere fracties in dit huis al jaren voor een VOC-benadering. Het doet ons dan ook deugd dat deze minister de trossen eindelijk losgooit. Vessel Protection Detachments zullen deze maand nog schepen gaan beschermen van Mumbai naar Dubai en van Singapore naar Djibouti. Vooral nog, zo schrijft de minister, heeft hij hiertoe bij wijze van uitzondering besloten. Wij waarderen dat. Zonder vooruit te willen lopen op de kabinetsreactie op het AIV-advies, dat wij binnenkort verwachten, en het fundamentele debat dat wij moeten voeren over de inzet van mariniers, maar mogelijk ook over de inzet van civiele beveiligers, is het goed om te zien dat deze minister de noden van de Nederlandse bedrijven serieus neemt.

Intussen is al wel sprake van inzet van militairen in het kader van de bescherming van de belangen van het Koninkrijk onder artikel 97 van de Grondwet. Formeel is artikel 100 niet van toepassing en dus is het toetsingskader niet van toepassing. Dat neemt niet weg dat er met deze missie risico's zijn gemoeid en dat zorgvuldigheid op zijn plaats is. Het is daarom goed dat de Kamer vooraf geïnformeerd is, zodat zij nog een debat kan voeren voordat de schepen met mariniers uitvaren. De Kamer heeft daar overigens ook zelf om gevraagd. Mijn fractie ziet graag nog meer relevante elementen uit het toetsingskader betrokken bij de besluitvorming.

Hoewel mijn fractie verheugd is over de moedige stap van de minister, heeft zij nog enkele vragen. Zo ontbreekt een dreigings- en risicoanalyse in de brief. Waarom? Natuurlijk is de Kamer hierover eerder geïnformeerd in het kader van de operaties van de EU en de NAVO, maar dat betrof de inzet van marineschepen. Een sleepboot, een kraan of een hefschip is van een andere orde dan een luchtverdedigings- en commandofregat, zeker als dat te traag vaart voor konvoobegeleiding en een makkelijke prooi voor piraten is. De vraag is dan ook welke bewapening, toerusting en communicatiemiddelen de mariniers meekrijgen. Kan de minister

aangeven binnen welke termijn hulp beschikbaar is in geval van nood? Wij realiseren ons heel goed dat er gewonden kunnen vallen, ultimo, en dat medische evacuatie wellicht niet kan plaatsvinden binnen de aanrijtijden die wij in Nederland voor ambulances kennen. Zelfs het golden hour zal niet altijd waar te maken zijn. Wij geloven heel sterk in het afschrikwekkende effect van mariniers aan boord van schepen, waardoor kapingen voorkomen worden. Maar toch, wij staan ook voor de veiligheid van de mensen die wij uitzenden. Zijn er afspraken gemaakt met de NAVO en de EU over eventuele hulp aan onze VPD's? Staan zij in direct contact met de schepen in het gebied? Kan Nederlandse marinecapaciteit desnoods tijdelijk aan de operatie Ocean Shield onttrokken worden? Graag een reactie van de minister.

Deze inzet kost heel veel geld. Het is goed om deze stap te zetten en wij zullen die van harte ondersteunen, maar als wij op de lange termijn kijken naar de noden die er zijn, zal er een oplossing gevonden moeten worden voor het financieringsvraagstuk. Wat ons betreft zou dat buiten de Defensiebegroting moeten gebeuren. Het is een algemene Nederlandse verantwoordelijkheid. Kan de financiering ten laste komen van de HGIS-begroting? Dat zou de voorkeur van mijn fractie hebben, al dan niet in combinatie met funding vanuit het bedrijfsleven.

Voorzitter, om u niet nodeloos in de problemen te brengen met deze kick-off – want ik begrijp dat als ik over de tijd ga, de anderen dat ook zullen doen – laat ik het hierbij.

De heer **Hernandez** (PVV): Voorzitter. De PVV is blij dat er op de valreep nog een overleg met de minister kon worden gepland voordat de militaire teams daadwerkelijk worden ingezet op de twee kwetsbare Nederlandse schepen. Dat lijkt ons de logische gang van zaken.

Minder blij is de PVV met de verlate kabinetsreactie op het AIV-advies. De Kamer wordt in toenemende mate in haar hemd gezet en informatie moeten wij uit de media vernemen. De PVV vindt dat de minister door bewapende mariniers aan boord van Nederlandse schepen toe te laten, de goede kant op beweegt. Eindelijk mariniers op Nederlandse schepen. De Nederlandse handelsbelangen dienen door de Staat te worden beschermd en deze minister maakt daar serieus werk van. Deze minister toont hier ballen, terwijl zijn voorganger enkel zwakke knieën had op dit dossier. Naast de daadwerkelijke beveiliging van Nederlandse schepen heeft de inzet van mariniers ook een afschrikwekkend effect. Alibaba en zijn rovers zijn minder geneigd Nederlandse schepen aan te vallen.

De PVV heeft een aantal aanvullende vragen over het operationele draaiboek van de inzet van de VPD's, het kostenaspect, de verantwoordelijkheden van de Staat en de rederijen en een aantal juridische elementen. De minister geeft aan dat voor het eerste transport van India naar de VAE, bestaande uit drie schepen, circa 30 militairen beschikbaar zijn. Het tweede transport van China naar Nederland zal door ongeveer twintig militairen worden beveiligd. Welke contacten onderhouden deze teams met de NAVO en eventuele bondgenoten? Op welke termijn kunnen zij eventueel hulp ontvangen als zij in een zwaar gevecht verwickeld raken met groepen piraten? Blijven de militairen nadat zij hun taak hebben volbracht, in het gebied om eventueel andere schepen te beveiligen? Graag een reactie.

Dan het kostenaspect. Naar schatting passeren jaarlijks 450 schepen onder Nederlandse vlag de Golf van Aden bij Somalië. Defensie moet voor bovenstaande inzet nu, in een tijd van krimpende budgetten, € 800 000 betalen. Dit zijn de kosten voor de bewapening van twee schepen. Kan de minister aangeven hoeveel van die 450 schepen op jaarbasis in aanmerking komen voor bescherming door de Staat nadat zij aan alle vereisten hebben voldaan, zoals registratie en adequate zelfbeschermingsmaatregelen, en hoeveel dat de Staat der Nederlanden kan gaan kosten? Graag een reactie van de minister.

Kan de minister een inschatting geven van de verzekeringstechnische aspecten van deze beveiliging? Daarmee doel ik op de mogelijkheid dat de reders minder verzekeringspremie betalen vanwege de bescherming door de krijgsmacht. Kan de minister ons inlichten of het risico bestaat dat verzekeringsmaatschappijen gaan eisen dat Nederlandse schepen in het operatiegebied over Nederlandse militaire bescherming beschikken, omdat misschien de schijn kan zijn gewekt dat hierop onbeperkt aanspraak kan worden gemaakt?

Over de verantwoordelijkheidsverdeling tussen de kapitein van het schip en de commandant van het militaire beveiligingsteam is afgesproken dat de kapitein verantwoordelijk is voor de navigatie en het opereren op het schip, terwijl de commandant van het beveiligingsteam verantwoordelijk is voor het geweldsgebruik. Ik kan me voorstellen dat deze verantwoordelijkheidsverdeling in de praktijk tot problemen leidt, met name bij een geweldshandeling. Is de minister dit met mij eens?

De minister geeft aan dat deze inzet valt onder de eerste hoofdtaak van Defensie, bescherming van de belangen van het Koninkrijk zoals vermeld in artikel 97 van de Grondwet. Deze inzet valt echter niet onder de artikel 100-procedure. Hoe is dit juridisch dan geregeld? Wat gebeurt er als de Nederlandse militairen geweld uitoefenen? Welk mandaat hebben zij specifiek in de internationale wateren en in de territoriale wateren? Welke rechtspositie hebben onze militairen als zij in andere territoriale wateren in gevecht komen? Graag een reactie.

Wellicht ben ik met het voorgaande vooruitgelopen op de reactie van het kabinet op het AIV-advies. Wij hebben dan ook nog vele vragen over de grotere inzet van militaire teams op schepen en de vervolging en berechting van piraten. Deze vraag zullen wij over een aantal weken aan de orde stellen.

Voorzitter, de deur voor gewapende militairen aan boord van schepen staat nu open, maar moet wat de PVV betreft nog iets verder worden geopend om Nederlandse handelsschepen te beschermen. Wij zijn ook erg benieuwd naar de integrale reactie van het kabinet op het AIV-advies.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Voorzitter. Het is bijzonder dat wij na zo veel jaren discussie over dit onderwerp nu toch een doorbraak mogen meemaken. Natuurlijk blijft het pleisters plakken als het gaat om piraterij en de oorzaken van piraterij. Wij spreken daar met de vaste commissie voor Buitenlandse Zaken veelvuldig over. De oorzaken liggen natuurlijk bij de bendes op het land en de internationale netwerken, zo mogelijk, en dan hebben wij nog niet gesproken over de moederschepen die de kleinere schepen aansturen. Wij zullen daarover verder praten in de breedte als wij de reactie van de minister op het AIV-advies krijgen. De eerste tekenen zijn in elk geval positief. Ik kan mij herinneren dat in de Kamer ongeveer drie jaar geleden de eerste motie is ingediend. Nu zien wij het dan toch uiteindelijk gebeuren.

Ik vraag mij wel af hoe het Defensieapparaat nu tot een volledig tegengesteld advies komt in vergelijking met drie jaar geleden. Ik begrijp best dat er nu een andere minister zit, maar de ambtenaren en de juridische adviseurs et cetera zullen misschien nog steeds die kritische vragen hebben gesteld. Ik heb daarom nog eens teruggebladerd naar de brief van 24 juni 2009, toen de Kamer vroeg welke belemmeringen er precies waren. Ik noem er nog maar een paar op om zeker te weten dat de risico's nu goed zijn afgedekt. Een van de risico's waar de minister toen op wees, was dat van voldoende evacuatiemogelijkheden voor de mariniers. Er werd toen een aanvliegroute van een uur genoemd. Dat zou in dit geval onmogelijk zijn, vooral als je spreekt over ernstige slachtoffers onder onze mensen. Hoe kijkt de minister daartegen aan? Het risico op geweldsescalatie werd toen ook als argument in die brief genoemd. Dat zou kunnen worden afgedekt als er een marineschip in de buurt ligt om voor afschrikking en rugdekking te zorgen. Dat zal in deze situatie ook niet zo

zijn. Hoe denkt de minister daarover? Indertijd werden de aansprakelijkheid en militaire beveiligingsteams genoemd. Dat kan consequenties hebben voor het niet uitbetalen van schadeclaims door de verzekeraars, werd ons toen verteld. Hoe is dit inmiddels geregeld?

Ondanks dat ik blij ben dat nu in ieder geval op twee schepen mariniers geplaatst kunnen worden, vraag ik mij wel af wat er gebeurt als zich volgende week twee soortgelijke schepen aandienen met misschien wel dezelfde soort condities als de schepen die nu wel beveiligd worden. Kortom: welke criteria zijn nu aangelegd voor de twee koopvaardij-schepen? De minister zegt wel dat er geen precedentwerking is, maar als zich soortgelijke situaties aandienen, welke argumenten zal de minister dan gebruiken om even een pas op de plaats te maken? Graag opheldering over die criteria.

De minister schrijft ook dat het stand beleid is. Dat verbaast mij een beetje, omdat wij eigenlijk van deze situatie niet eerder hebben gehoord, buiten het feit dat Defensie wel eerder mariniers op schepen heeft geplaatst als het ging om WFP-schepen. Dat is een aantal jaren geleden het geval geweest. Ook toen lag er echter een marineschip in de buurt, zodat evacuatie kon plaatsvinden. Maar los plaatsen van mariniers op koopvaardij-schepen is volgens mij een unicum. Ik vraag mij dus af waar dit «stand beleid» van de minister vandaan komt.

Tot slot het kostenaspect. De minister noemt een bedrag van acht ton. Dat komt bovenop de massale bezuiniging. Ik ondersteun het pleidooi van collega Knops om vooral eens naar de HGIS-begroting te kijken, ook in het licht van de aanstaande Afghanistanmissie. Het zijn natuurlijk relatief kleine bedragen, maar als dit een voorbode is van de uitgaven voor volgende schepen, kan dit bedrag flink oplopen, zeker als de verdeling het zelfde blijft.

Ik lees niets over de reiskosten van de mariniers en een eventuele buitenlandtoelage. Onder wie vallen die kosten? Dekkt Defensie dit af of zullen die kosten doorberekend worden aan de rederijen?

De heer **Ten Broeke** (VVD): Voorzitter. Ik deel in de vreugde van de vorige drie sprekers. Dat mag geen verrassing zijn, want met de drie vorige sprekers hebben wij de afgelopen drie jaar hiervoor gepleit. Het is misschien nog maar een teen in het water, maar ik ben ervan overtuigd dat het kan gaan zoals het ooit met de commerciële omroepen ging: je begint met een klein beetje commercie en uiteindelijk kom je uit op het juiste resultaat. Dus hulde aan de minister voor deze eerste stap. De heer Voordewind vroeg zich af hoe het kan dat Defensie ineens andere adviezen overneemt. Dat is het verschil dat één verkiezing en een wisseling aan de wacht aan de top van het ministerie kunnen maken. Wij zijn daar vanzelfsprekend buitengewoon gelukkig mee. Ik hoop dat ik met de heer Voordewind ook in de toekomst, net zoals wij dat bij de begrotingsbehandeling in november of december hebben gedaan, kunnen aandringen op verdere inzet van militairen op de schepen. Zij horen daar namelijk te zitten.

Waarom horen militairen daar te zitten en waarom is de VVD zo blij? Wij zijn tevreden omdat wij van mening zijn dat de overheid hierin een taak heeft. Wij moeten er ook van uitgaan dat de antipiraterijoperatie een blijvende operatie zal zijn. Het valt niet te verwachten dat dit probleem van piraterij zich op korte termijn zal oplossen. Integendeel: er zijn nu 30 moederschepen, er zijn grote geldstromen mee gemoeid en er zit zware criminaliteit achter. Het begint alle trekken te krijgen van een antiterroristische operatie. Als de VOC-benadering nu eindelijk het leitmotiv van dit kabinet wordt, anders dan bij de vorige minister-president die het woord wel noemde maar er verder geen invulling aan gaf, zou «VOC» wat mij betreft moeten staan voor vrijheid, ondernemerschap en counter piracy. Dat betekent niet dat wij geen vragen hebben. Wij willen nog wel wat van de regering weten. Misschien lezen wij het straks in het overzicht dat ons

naar aanleiding van de motie-Voordewind/Ten Broeke was toegezegd als reactie op het AIV-rapport. Er is afgelopen vrijdag een seminar op Buitenlandse Zaken geweest, waarbij een aantal van de mensen hier ook aanwezig is geweest en waarin in een heel heldere discussie werd aangegeven waarom dit zo noodzakelijk was. Ook werd aangegeven dat er nog aanpassingen nodig zijn, bijvoorbeeld in de wapen- en munitiewet, al was het maar om het mogelijk te maken dat er straks op de schepen particuliere beveiligers komen. Ik weet dat de minister uitgaat van de zwaardmacht van de overheid. Dat is het klassieke argument. Ik snap dat argument en ik snap ook dat de minister op dit moment deze lijn kiest, maar ik wens toch dat hij in de notitie ingaat op de voors en tegens ervan, al was het maar voor de gedachtevorming. Die toezegging vraag ik van de minister. De VVD-fractie vindt dat daar in ieder geval over nagedacht moet worden. Het is heel simpel: de schepen varen onder Nederlandse vlag, maar in internationale wateren. Als internationale bescherming niet kan worden geboden, zal ook Nederland zijn reders de mogelijkheid moeten geven om tot zelfverdediging over te gaan. Dat is namelijk ook het argument waarom er geen artikel 100-brief wordt gevraagd. Ik vind het nog altijd gek dat wij op Schiphol wel particuliere beveiliging mogelijk maken, ook gewapend maar dan onder politieleiding, maar dat wij dat hier niet doen. Ik hoop niet dat wij moeten wachten totdat een passagierschip wordt gekaapt voordat wij zover komen.

De kosten zijn erg hoog en de reders willen meebetalen. Ik zou zeggen: kom snel tot afspraken met de reders dat het geld dat zij anders aan particulieren kwijt zouden zijn geweest, ook hier kan worden ingezet. Ik doe ook nog twee suggesties. Je kunt bemanningen ook invliegen; dat past ook bij een permanente operatie. Als die OPV's er straks komen, lijken mij dat ook de goedkopere schepen om in te zetten. Dat zouden er wat ons betreft ook twee kunnen zijn; wij krijgen er immers vier. De minister kan dus vast een voorschot nemen op de maartbrief, die nu een aprilbrief schijnt te worden. Ik heb mij laten vertellen dat het invliegen van bemanningen goedkoper is dan het invliegen van één helikopter. Maar daar weet de minister ongetwijfeld alles van!

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

De heer **Ten Broeke** (VVD): Bij het seminar van afgelopen vrijdag sprak de heer Voorhoeve mij na dat het noodzakelijk is dat je, als je kijkt naar mariniers op Nederlandse koopvaardischepen, ook kijkt naar de andere zaken die te maken hebben met het ondersteunen van de rechtsstaat, regionale gevangenschappen en regionale berechting. Ik vind het onbestaanbaar dat Nederland in 2011 nog altijd 20 mln. algemene begrotingssteun geeft aan Kenia en Tanzania. Tanzania krijgt in totaal van de Europese Unie zelfs 389 mln. Dat zijn indrukwekkende bedragen.

De **voorzitter**: Wilt u gaan afronden?

De heer **Ten Broeke** (VVD): Ik snap dat u daarvan onder de indruk bent. De heer Voorhoeve ook. U weet: een prominent lid van D66. Dat kan dus geen slecht advies zijn. Laat ik het zo zeggen: gebruik de OS-relatie om af te dwingen dat die andere zaken, namelijk gevangenschappen en berechting, ook een keer van de grond komen. Ik zie op dat punt graag een toezegging tegemoet.

Een Kamermeerderheid is al voor de overige kosten onder HGIS. Dus daar hoeven wij straks geen motie over in te dienen.

De **voorzitter**: Ik was vooral onder de indruk van u tijdsoverschrijding. Vandaar dat ik u tot twee keer toe heb gevraagd om af te ronden.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Er ligt een advies van de Adviesraad Internationale Vraagstukken over piraterijbestrijding op zee. Wij hebben nog geen kabinetsreactie op het advies mogen ontvangen. Tegelijkertijd kiest het kabinet er wel voor om twee beveiligingsteams van samen 50 man in te zetten voor de twee transporten. Mijn fractie vindt het spijtig dat dit de volgorde is. Natuurlijk is de piraterij voor veel reders een enorm probleem. Ik heb kunnen lezen dat het besluit past binnen de huidige mogelijkheden, maar wij hadden liever eerst een kabinetsreactie gezien, ook gezien de ferme uitleg van sommige collega's dat dit nieuw is en dat het kabinet nieuwe stappen zet.

De eerste vraag van D66 aan de minister is of hij dit besluit ook ziet als een voorbode van in de toekomst vaker militairen aan boord plaatsen en zelfs van private beveiliging. In een artikel in Trouw van afgelopen zaterdag stond dat een aantal reders voor riskante transporten al bewapende beveiligers aan boord neemt. Ik krijg hierop graag een reactie van de minister.

Mijn fractie wil meer uitleg over de verantwoordelijkheden. In de brief lees ik een grijs gebied tussen de kapitein en de commandant van de mariniers. Hoe wordt het advies van de commandant meegewogen? Wat is de uiterste consequentie als een kapitein dat blijft negeren? Gaan de militairen dan van boord? Wat is de gang van zaken tussen het moment van dreiging tot het moment van geweld? Wie doet wat? De reder kan de Staat niet aansprakelijk stellen voor eventuele schade door het optreden van het beveiligingsteam. Tot hoever strekt deze afspraak?

Het kabinet denkt nog na hoe reders in de kosten kunnen en moeten delen. Er is nu gekozen voor een ad-hocoplossing. De reder neemt de verblijfskosten van het team en de kosten voor medische faciliteiten voor zijn rekening. De additionele kosten worden geraamd op € 800 000. D66 wil graag weten wat de daadwerkelijke kosten zijn. Kan ik daarover een toezegging van de minister krijgen?

Mijn fractie heeft nooit de deur dichtgedaan voor militairen aan boord van uitzonderlijke transporten. Wij dachten dan bijvoorbeeld aan schepen die voedsel voor ontwikkelingslanden moeten beschermen. Het kabinet geeft voor mij nu niet genoeg aan dat hiervan sprake is. Het schip kan geen alternatieve route varen, maar dat geldt voor meer schepen. Het type schip geeft risico op kaping, maar ook dat geldt voor meer schepen. Ik vraag de minister om hierover iets meer uit te weiden.

D66 blijft kritisch over deze oplossing, omdat het kabinet vooral symptomen bestrijdt. Uiteindelijk moet op de lange termijn de bron van piraterij op het land tegengegaan worden door de Somalische bevolking te helpen in haar autonome ontwikkeling. Somalië is geen partnerland, maar als wij echt de ambitie hebben om piraterij tegen te gaan vindt D66 het belangrijk om dit niet alleen kenbaar te maken via krachtig optreden van militairen, maar ook door een krachtige opbouw van de rechtsstaat en het maatschappelijk middenveld, zodat het kabinet het probleem niet eenzijdig blijft aanpakken.

De heer **Ten Broeke** (VVD): De fractie van D66 stelt ontzettend veel vragen en geeft zoals gebruikelijk zelf geen standpunt of een antwoord. Daarom maar een vraag van mij aan D66. Wat is D66 bereid te doen als het gaat om het opbouwen van een rechtsstaat in deze gebieden?

Mevrouw Hachchi is het ongetwijfeld met mij eens dat als je het geweldsmonopolie van de staat inzet om koopvaardij schepen te beschermen, ook de andere aspecten van de rechtsstaat erbij horen, zoals prof. Voorhoeve in haar aanwezigheid afgelopen vrijdag nog wist te melden op het ministerie van Buitenlandse Zaken. Europa zet heel veel geld hiervoor in. Kan ik de steun van mevrouw Hachchi tegemoetzien om ook de rechtsstaat in die omgeving mogelijk te maken ter bestrijding van dit probleem?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Het antwoord is heel kort: ja. Naast de rechtsstaat om in de regio te kunnen berechten, doel ik ook op de ontwikkeling van Somalië als land. Wij weten allemaal dat het steeds verder de verkeerde kant opgaat. Een aantal collega's sprak al over terroristische richtingen. Als wij allen aandacht hebben voor wat daar op het land gebeurt, dus ook in de vorm van ontwikkelingssamenwerking waarover ik de heer Ten Broeke niet hoor, wordt daarmee ook steun gegeven. Ik heb vrijdag ook voorbeelden gehoord van economische ontwikkelingen in de vorm van het stimuleren van visserij en andere mogelijkheden om de mensen daar perspectieven te bieden. Ik praat dan maar even niet over de energie die wij er nog in moeten steken om organisaties zoals de NAVO, de EU en de VN hun taak daar goed te laten uitvoeren. Ik denk dat wij het en-en moeten doen, niet alleen militairen aan boord maar ook dergelijke initiatieven.

De heer **Ten Broeke** (VVD): De reden waarom de VVD zegt dat wij het in de regio moeten zoeken, is dat er in Somalië geen bestaande overheid is. Het lijkt mij niet zo snugger om aan ontwikkelingssamenwerking te doen, bijvoorbeeld in de vorm van begrotingssteun, waarvan D66 een groot voorstander is, aan een overheid die niet bestaat. Maar goed, als D66 wil meegaan in het inzetten voor de rechtsstaat van de bestaande hulpstromen vanuit Europa naar de regio, hebben wij dat punt gewonnen. Wat vindt mevrouw Hachchi van de oplossing die de minister heeft gekozen? Hij zet nu in ieder geval een voorzichtig stapje. Is dat wat D66 betreft akkoord of is dit eigenlijk ook al een stap te ver?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Als de heer Ten Broeke invult wat D66 vindt, moet hij wel de feiten goed op een rij hebben. Wij zijn heel kritisch over begrotingssteun. Somalië is een land waar de overheid niet functioneert zoals wij zouden willen, maar dat neemt niet weg dat je het land niet de rug moet toekeren en daaraan geen aandacht moet besteden. Er kan zeker hulp geboden worden.

Ik kom bij de acties van de minister. Zoals ik vrijdag al tijdens het symposium heb aangegeven, vormen de zorg en de problemen waarmee de reders te kampen hebben, een van de belangen die ertoe leiden dat wij ons hier ook weer over moeten buigen. Ik vind het goed dat de minister met een reactie op het AIV-advies komt, want daarin staan vele adviezen. Wij moeten daarover zeker discussiëren en daarin een keuze maken. Dat neemt echter niet weg dat ik nog steeds bepleit dat het en-en moet zijn, met een oplossing op het land.

De heer **Klaver** (GroenLinks): Voorzitter. Er liggen op dit moment vele tientallen schepen van verschillende landen in de Golf van Aden en ver daarbuiten om de wereldhandelsroutes te beschermen. Dat is ooit gepresenteerd als tijdelijke oplossing, maar inmiddels is het een langdurige realiteit met een permanent karakter. Het is symptoombestrijding. De echte bron wordt niet aangepakt. De Somalische bevolking wordt niet geholpen met democratie, werkgelegenheid en bovenal vrede. Daarop zou de focus moeten liggen.

De marineschepen bieden verschillende opties voor de handelsschepen om veilig door de Golf van Aden te komen, ook voor langzame schepen. Mogelijk is dat nu het geval. Het is voor de Kamer onmogelijk om dat te beoordelen vanwege de gebrekkige informatievoorziening door de minister. Deze discussie dient ordentelijk gevoerd te worden met de Kamer en wel voordat er onomkeerbare stappen worden genomen. Het gaat niet om een nieuw, leuk en kleinschalig diversiteitsexperiment zoals een boot bij de Gay Parade, het gaat hier om bewapende mariniers aan boord van schepen met burgeropvarenden in internationale wateren. De beslissing lijkt er snel doorheen gejaagd te zijn, zonder dat de consequenties kunnen worden overzien. Ik wil graag van de minister weten

waarom hierover niet eerst een discussie met de Kamer is gevoerd. Waarom is niet gewacht op of haast gemaakt met de kabinetsreactie op het AIV-rapport? Wat was de haast om toch nog deze week een oplossing te bieden voor deze schepen?

De heer **Knops** (CDA): De heer Klaver schept onbedoeld een romantisch beeld van piraten die je misschien beter hun gang kunt laten gaan en van symptoombestrijding als niet de beste oplossing. Ik heb twee vragen aan hem. Is hij het ermee eens dat de politie in Nederland ook symptoombestrijding is, dat wij die ook zouden kunnen afschaffen? Is hij zich ervan bewust dat deze Kamer in verschillende moties al drie jaar op rij continu heeft gevraagd om nu eindelijk te leveren en dat hij nu in ieder geval niet kan zeggen dat wij er nog eens over moeten gaan praten? Het gaat om belangrijke problemen. Er staan mensenlevens op het spel. Het gaat om grote belangen van Nederland. Hoe beoordeelt de heer Klaver dat? Ik hoor hem daar niet over spreken.

De heer **Klaver** (GroenLinks): Ten eerste, de politie in Nederland doet nuttig werk. Als je echter de politie alleen inzet om bijvoorbeeld criminele hangjongeren aan te pakken, denk ik dat je aan symptoombestrijding doet. Ten tweede, dat de Kamer hier al jaren op aandringt, wil niet zeggen dat de beslissing die nu is genomen, de juiste beslissing is. Je moet altijd zorgvuldig blijven en kijken of de ingezette middelen proportioneel zijn en passen in het plaatje.

De heer **Knops** (CDA): Er zijn onderwerpen waarvan je zou kunnen zeggen dat daarover in deze Kamer heel snel wordt besloten. Dit is nu juist een onderwerp waaraan al vele debatten gewijd zijn en waarbij fors over de inhoud is gesproken. Natuurlijk is het een novum, natuurlijk wordt geprobeerd de zaak aan te pakken. Het laatste wat je echt moet willen, is dat je drie jaar praat en niets doet. Dat willen wij niet. Deze minister wil dat ook niet. Hij komt nu met een voorstel en dan zegt u dat wij er nog eens naar moeten kijken. Ik vind het volstrekt ongepast dat u deze opmerking maakt over dit onderwerp, waarover zo vaak gesproken is en waarover ook tot in details gesproken is. Bij andere onderwerpen zou ik het me kunnen voorstellen.

De **voorzitter**: Ik heb geen vraag gehoord.

De heer **Klaver** (GroenLinks): Ik vind het fantastisch. Politici zeggen heel vaak: laat ik nu eens eerlijk zijn. Zij zeggen ook vaak: er is eindelijk eens fors over de inhoud gesproken. Dat zou betekenen dat wij dat normaal niet doen. Het kan best zijn dat hier de afgelopen jaren uitvoerig en uitdrukkelijk over de inhoud is gesproken, maar ik zeg dat op dit moment moeilijk is te overzien op basis van welke overwegingen wordt besloten om deze middelen in te zetten om deze schepen te beschermen.

De heer **Hernandez** (PVV): Uw voorganger, de heer Van den Berge, riep onlangs dat jullie niet zo heel erg van Defensie hielden, maar jullie stellen wel voor dat de minister met een integrale oplossing komt. Wat is dan de tweede stap van jullie integrale oplossing? Is dat dan een tweede politietrainingsmissie naar Somalië sturen? Daar ben ik dan ook wel benieuwd naar.

De **voorzitter**: Ik vraag u om via de voorzitter te spreken.

De heer **Hernandez** (PVV): Mijn excuus, voorzitter.

De heer **Klaver** (GroenLinks): De heer Van den Berge was niet mijn voorganger, maar de persoon die Mariko Peters verving tijdens haar

zwangerschapsverlof. Ik begrijp de vraag echter niet helemaal. Misschien kan de heer Hernandez die nog een keer stellen?

De heer **Hernandez** (PVV): De heer Van den Berge zei dat zijn partij niet echt gesteld is op Defensie. Deze collega van de heer Van den Berge, de heer Klaver, geeft aan dat hij liever een integrale oplossing van het ministerie ziet. De eerste stap is directe aanpak van piraten met op koopvaardijsschepen te plaatsen mariniers. Wat is dan de tweede stap? Misschien een tweede politietrainingsmissie in Somalië?

De heer **Klaver** (GroenLinks): Als ik het goed heb begrepen, is uw vraag hoe wij denken een rechtsstaat te kunnen opbouwen in Somalië. Ik geloof niet dat een politietrainingsmissie zoals in Kunduz daarvoor direct een oplossing zou zijn. Ik heb op dit moment geen concreet antwoord op die vraag.

Voorzitter. Zoals gewoonlijk ligt er nu wel een militair plan, maar over de consequenties nog geen woord. Bijvoorbeeld wat te doen met de aangehouden piraten? Het betreft hier de veiligheid van Nederlandse mariniers en burgerbevolking. Het is niet ondenkbaar dat de piraten heel wat agressiever zullen optreden. Waar is de veiligheidsanalyse? Een ander voorbeeld is de ad-hocbeslissing over de kostenverdeling. Wellicht scheidt dit geen precedent, maar wel verwachtingen. Hoe gaat de minister dit in het vervolg doen? Afhankelijk van zijn humeur meer of minder bijdrage vragen aan een privaat bedrijf? De Kamer wacht nog steeds op een herijking van de privaat-publieke verantwoordelijkheden in dit kader. Zou het niet zorgvuldiger zijn om dit eerst met de Kamer te bespreken, alvorens hierover een besluit te nemen?

Zoals de AIV aangeeft, kan alleen in zeer uitzonderlijke gevallen waarin preventie niet mogelijk is, besloten worden tot militairen aan boord van een schip. Ook dan moet terughoudend worden opgetreden. Een beslissing als deze verdient een helder afwegingskader met heldere criteria over in welke gevallen wel en in welke gevallen niet. Ik vraag de minister dan ook om het volgende en ik overweeg hierover een motie in te dienen. Is de minister bereid een lijst met heldere criteria op te stellen voor het beoordelen van verzoeken om beveiliging, wanneer wel en wanneer niet?

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Voorzitter. Als deze minister mij op andere onderwerpen voor een voldongen feit zou stellen, zou ik dat helemaal niet zo erg vinden, maar het is weer verrassend. Wij krijgen een brief op 15 maart. Vervolgens begrijpen wij op maandag 21 maart dat de inzet van het beveiligingsteam al morgenochtend voor dag en dauw zal plaatsvinden. Dat is eigenlijk de reden dat wij hier nu zitten. De minister heeft ons min of meer voor een voldongen feit geplaatst, zonder dat wij over een aantal randvoorwaarden antwoorden hebben. De minister spreekt zelf ook van een ad-hocoplossing. Wellicht kan de minister mij vertellen wat in dezen de definitie van «ad hoc» is en van «geen precedentwerking»? Dat zijn termen die politiek gezien niet zomaar gebruikt worden, in ieder geval «geen precedentwerking». Ik wil graag dat de minister daar nader op ingaat.

Wat de PvdA-fractie betreft spitst dit overleg zich toe op twee vragen: is de inzet van Vessel Protection Detachments verantwoord en hoe zit het met de verantwoordelijkheden? Ik splits het in taken, bevoegdheden, verantwoordelijkheden en middelen. Volgens dat rijtje stel ik een aantal vragen. Mijn fractie heeft altijd ingezet op garanties op het gebied van voorkomen van geweldsescalatie, garanties op ontzetting en goede medische zorg. Dat blijft zij ook doen, want het is van belang dat de veiligheid van de bemanning, van de militairen, uitgangspunt blijft bij de inzet. Tot dusverre was de conclusie altijd dat er juist op deze punten te weinig waarborgen waren. Dat stond ook in de verslagen waarnaar de heer Voordewind altijd

verwijst. Ik bemerk heel veel enthousiasme, maar mijn voorgangers hebben ook ongelooflijk veel vragen gesteld. Wij zitten dus eigenlijk op het punt dat een besluit is gevallen, precedentwerking, morgenochtend vaart men uit, maar er zijn nog ongelooflijk veel vragen. Het AIV-advies en de reactie daarop moeten nog binnenkomen. Het oordeel van Defensie is altijd van groot belang en cruciaal geweest, juist op het punt van het AIV-rapport. Het is dus wel verrassend, zeg ik met de collega's, dat wij hier vanavond ineens zitten en dit in snelheid moeten bespreken. Het heet nog steeds «precedentwerking».

Welke garanties zijn er verder als het gaat om de inzet van onze militairen? Het is geen artikel 100-brief, zoals de heer Knops al zei, maar wij hebben wel te maken met de zorg voor onze militairen als er wat gebeurt. Als sprake is van een dreigende geweldsescalatie waarbij niet juist en voldoende ingegrepen kan worden, is de Kamer ook daarvoor verantwoordelijk. Bij een artikel 100-brief hebben wij daarover afspraken. Ik wil hierop graag een reactie van de minister, want dit betreft gewoon de nazorg en de zorg voor onze militairen. De inzet valt natuurlijk onder de eerste hoofdtaak van Defensie, bescherming van het belang van het Koninkrijk, artikel 97 van de Grondwet. Het gaat over afspraken met de reder, maar ook over afspraken met de overheid.

Het is opmerkelijk dat deze brief alleen door de minister van Defensie is ondertekend. Het draaiboek piraterij wordt ondersteund door vijf ministeries en uiteindelijk is de minister van Verkeer en Waterstaat, nu de minister van Infrastructuur en Milieu, verantwoordelijk. Wat is de precedentwerking? Ik verwacht bij een volgend overleg dat de minister van Infrastructuur en Milieu en de minister van Justitie aanwezig te zijn. Er zijn hier heel veel vragen gesteld, ook door de voorgangers, die niet alleen door de minister van Defensie beantwoord kunnen worden. Ik wil heel graag weten waarom de brief alleen door deze minister ondertekend is, met name op het punt van de precedentwerking. In het draaiboek van 2008 staat dat de minister van Verkeer en Waterstaat de eerstverantwoordelijke is. Ik krijg hierover graag een nadere uitleg.

Dan de juridische aspecten. Mevrouw Netelenbos sprak afgelopen vrijdag – het was overigens een uitstekend symposium – over juridische oplossingen voor juridische onmogelijkheden. Daarbij hebben wij toch wel met de minister van Justitie te maken. Voor de situatie die wij hier bespreken, wil ik toch weten wat de juridische implicaties van deze proef kunnen zijn. Wij hebben het eigenlijk over een proef. Hoe gaat de minister deze proef evalueren? In hoeverre worden de uitkomsten meegenomen voor het advies, als het gaat om het AIV-advies?

Het is ook opmerkelijk dat er in de brief niets staat over de verantwoordelijkheidsverdeling tussen de verschillende departementen.

De kosten van € 800 000 komen uit de lucht vallen. Waarom zijn die niet uitgesplitst? Ik hoef het niet tot achter de komma te weten, maar ik wil wel graag weten waar die € 800 000 voor is. De collega's hebben al gezegd dat het een groot bedrag is. Dat vinden wij ook. Wellicht zeggen wij na uitsplitsing dat het wel meevalt als het zo wordt gedaan. Laat de minister een uitsplitsing geven. Die had eigenlijk in de brief moeten staan, zodat ik dat hier niet had hoeven te vragen. Ik vind dat een omissie in de brief. Ik ben het eens met de opmerking over HGIS. Ook mijn fractie kan dat zeer steunen. Ook daarvoor geldt: uitwerken. De Partij van de Arbeid is altijd voor HGIS geweest. Wij waren drie jaar geleden de eersten die al gingen over revisie van HGIS. Dus wat ons betreft HGIS hierin meenemen.

De heer **Van Dijk** (SP): Voorzitter. Het besluit om militairen in te zetten voor twee koopvaardij schepen roept vragen op. De oorzaak van de antipiraterijmissie zijn natuurlijk de problemen in met name Somalië. Het is een failed state en uiteindelijk is het symptoombestrijding. Ik denk dat dit voor iedereen helder is. De vraag is dus hoe ver je hierin kunt gaan. De bedreiging op zee neemt ook eerder toe. Gaan wij dan steeds vaker

militairen uitsturen om Nederlandse werknemers en bedrijven te beveiligen?

Levert de aanwezigheid van Nederlandse militairen aan boord van deze schepen geen problemen op als het schip door buitenlandse territoriale wateren vaart of is de afspraak dat dit niet zal gebeuren? Anders moeten daarover toch afspraken worden gemaakt met die landen. Als dat niet mogelijk is, hebben wij dan niet te maken met de inzet van militairen buiten het eigen grondgebied?

Over de kosten is al veel gezegd. Er wordt acht ton betaald. Dat zou geen precedent zijn. Waarom niet? Welke afweging is er gemaakt om de reder niet zelf voor de beveiliging en de kosten te laten opdraaien? Krijgt Nederland nu ook iets te zeggen over de wijze waarop deze schepen varen? In eerdere debatten is al gesuggereerd om in konvooien te varen, maar dat willen de reders niet vanwege de hogere kosten. De reders willen niet in konvooi varen en Nederland draait vervolgens op voor de kosten. Dat vind ik nogal heftig. Dat men niet in konvooi wil varen zou een argument kunnen zijn om te zeggen dat men ook zelf voor de kosten moet opdraaien.

Wat de effectiviteit betreft maken wij ons ernstig zorgen over de grenzen van de beveiliging. De minister schrijft dat door de uitbreiding van de piraterijzone schepen in een steeds groter gebied gevaar lopen. Het wordt steeds moeilijker om ze te beveiligen. Waar loopt dit nu op uit? Blijft dit een uitzondering of niet? Wordt de behoefte voor beveiliging steeds groter en daarmee de druk om over te schakelen op de inzet van beveiligingsbedrijven? Is de minister het ermee eens dat dit een aanzet kan zijn tot privatisering van de bewaking? Is het mogelijk om alternatieve wegen te bewandelen, zoals grootschalig gebruik van konvooien? Het besluit om dit zo te doen, roept veel vragen op. Die zijn al gesteld. Mijn hoofdvraag is eigenlijk of het niet overhaast is om het op deze manier te doen. Zijn er geen alternatieven mogelijk? Bovendien zal op 1 april nog over de AIV-notitie worden gesproken.

Minister Hillen: Voorzitter. Ik dank de Kamer voor de inbreng in eerste termijn. Ik vond het woord «overhaast», dat ik hier en daar heb gehoord, wel interessant gezien de druk die is uitgeoefend om mij tot spoed te manen.

Allereerst het precedent, waarom het nu gebeurt en zo snel en met die datum. Het advies van de AIV lag er, wij dachten er zelf ook over na en er was druk vanuit de Kamer. Dat waren de gegevens. Aan de orde was dat er twee bijzondere transporten op stapel staan, waarmee Nederlandse belangen gediend zijn en die heel moeilijk te beschermen zijn. De heer Van Dijk vroeg of het niet in een konvooi kan. Het kan niet in een konvooi omdat het langzaam varende transporten zijn, met lage boorden. Die zijn heel kwetsbaar. Zij zijn dus makkelijk van buitenaf veroverbaar. Voor die twee transporten die beide op een gegeven moment moeten vertrekken, was er vanuit de rederswereld uiteraard enige dringendheid en urgentie richting het kabinet om erover te beslissen en om ervoor te zorgen dat die transporten veilig kunnen vertrekken.

Tegelijkertijd zijn wij in het kabinet, dit los van het AIV-advies, nog niet uit het vraagstuk van de zwaarmacht. Dat verklaart ook het woord «precedent». Voor ons ligt dat heel principiële. Defensie is drager van de zwaarmacht als het gaat om de externe veiligheid. Wij proberen het op een zorgvuldige manier te doen. Als de zwaarmacht wordt ingezet of als daarop inbreuk wordt gemaakt door bijvoorbeeld de inzet van particuliere beveiliging, hechten wij er zeer aan dat wij, het gehele kabinet in een gedachtewisseling met de volksvertegenwoordiging, weten wat wij beslissen, waarom wij dat beslissen en welke consequenties dat heeft. Het gaat voor ons om een heel principiële zaak.

Daaraan gekoppeld is de vraag van de betaling. Er zijn in het binnenland heel veel particuliere beveiligers. Schept dit een precedent voor de externe

veiligheid? Dat hoeft helemaal niet. Het zijn twee verschillende begrippen. Je kunt bovendien de vraag stellen of er voor de binnenlandse veiligheid niet te veel particuliere beveiligers zijn en te weinig overheidsbeveiligers, omdat uiteindelijk ook op de binnenlandse markt de zwaarmacht bij de overheid ligt. Op het moment dat particuliere beveiligers geweld gebruiken, komen zij toch in andere omstandigheden, met andere bevoegdheden en met andere omschrijvingen die weer direct gekoppeld moeten zijn aan het Openbaar Ministerie of aan de politie. Voor het binnenland is de vraag de afgelopen jaren praktisch opgelost. Ik denk dat de binnenlandse markt voor 50% geprivatiseerd is. Ik denk echter ook dat wij vroeger of later een maatschappelijk debat krijgen of dat precies is wat wij gewild hebben en of wij op dat punt niet wat terughoudender hadden moeten zijn.

Voor de externe veiligheid moeten wij de eerste stappen nog zetten. Dat willen wij in grote zorgvuldigheid doen. Niettemin wilden wij niet wachten, omdat ook wij de druk vanuit de Kamer goed begrepen en ook zelf tot de conclusie waren gekomen dat het de moeite waard is om te onderzoeken of een dergelijke beveiliging op transporten mogelijk is. Wij zien de belangen van de koopvaardij ook heel goed. In dit geval hebben wij ook met heel bijzondere transporten te maken, maar tegelijkertijd wilden wij ook niet, als het bijvoorbeeld gaat om de betaling, vastleggen dat je op het moment dat je A zegt, ook B moet zeggen en dat je een pad bent opgegaan. Ook binnen het kabinet moet hierover nog besluitvorming plaatsvinden. Er bestaan verschillende opvattingen over. Daarover moeten wij nog eenduidig worden.

Natuurlijk zullen rederijen lagere verzekeringspremies zien als een transport afdoende beveiligd is. Natuurlijk kun je dan vragen of dat geld niet toevalt aan de Staat en of überhaupt voor de moeite die de Staat doet, niet meer betaald kan worden. Dat is een kant.

Als beveiliging wordt geboden, is ook een vraag of die dan in de aanbieding is. Dat wil zeggen: degenen die willen betalen, kunnen die krijgen en degenen die het niet kunnen betalen, bijvoorbeeld marginale bedrijven, zouden die daardoor niet kunnen krijgen. Die vraag moet de overheid gesteld hebben. Men weet het antwoord natuurlijk ook: op dat punt kun je niet het geld de doorslag laten geven. Die vraag laat zich dus ook stellen als het om betalingen gaat.

Er zitten dus nogal wat haken en ogen aan. Wij proberen de discussie zorgvuldig te voeren. Ik kan de laatste argumenten daarin nog niet laten horen en de Kamer waarschijnlijk ook niet, omdat de gedachtewisseling nog niet is afgerond. Het is er echter één die van groot belang is en die heel serieus genomen moet worden, omdat het verklaart waarom wij bij deze activiteit nu zeggen dat het geen precedent is. Defensie neemt het nu voor haar rekening, omdat wij geen eendeloze discussie willen over waar wel en waar niet. De opmerkingen over HGIS begrijp ik heel goed. Een zekere mate van doorbelasting naar de bedrijven begrijp ik ook heel goed. Wij moeten werken aan een formule die recht doet aan de inspanningen van de overheid, aan de belangen van de koopvaardij en aan de belangen van de gemeenschap. Ik hoop dat wij daar op korte termijn uitkomen. Het regeringsstandpunt over het AIV-advies zal de Kamer zo spoedig mogelijk bereiken. Ik ga ervan uit dat wij los van het concrete geval dat dan niet zal spelen, een goede gedachtewisseling aangaan om de voors en tegens grondig af te wegen.

In dit geval gaat het om twee transporten. Zijn er meer transporten in aanvraag, hoeveel zijn het er per jaar en hoeveel zouden het er kunnen zijn waar Nederland beveiliging voor levert? Dat zijn er natuurlijk niet zo verschrikkelijk veel. Het aantal mensen dat inzetbaar is, is niet zo groot. Het vergt nogal wat. Ga ervan uit dat het aantal op jaarbasis op de vingers van twee handen te tellen is en niet in de tientallen loopt. De inzet is heel beperkt en moet ook steeds zorgvuldig worden afgewogen. Dat betekent overigens niet dat er morgen een reder aan de deur staat. De transporten

zijn meestal ruim van tevoren bekend en worden ruim van tevoren aangemeld.

Er moeten heel wat procedures doorlopen worden. De reders moeten wel wat investeren als zij mariniers aan boord nemen. Zij moeten niet alleen zorgen voor onderdak, wat misschien nog het gemakkelijkst is, maar zij moeten ook zorgen voor voldoende medische zorg aan boord. Er moeten ook afspraken worden gemaakt, steeds opnieuw, bijvoorbeeld over de aansprakelijkheid. Als mariniers op een gegeven moment geweld gebruiken en vernielingen aanrichten op het schip of op een of andere manier daarmee te maken hebben, moeten zij vrijgesteld zijn van de impact daarvan. Daarover moeten ook afspraken worden gemaakt. Er komt dus nogal wat bij kijken.

De heer **Hernandez** (PVV): Waarover gaat het bij geneeskundige ondersteuning? Praten wij dan over een scheepsdokter of een chirurgisch team? Wat is in deze casus het geval?

Minister **Hillen**: Het gaat over geneeskundige verzorging zodat iemand die gewond raakt, verzorgd kan worden. Dus een dokter, verpleegkundige en voldoende geneeskundige middelen, maar geen chirurgisch team. Het is geen role 3- of role 4-ziekenhuis of iets dergelijks. Het is een kwestie van eerste hulp en vervolgens proberen om iemand zo snel mogelijk in een ziekenhuis te krijgen. Het golden hour zal niet gehaald kunnen worden, maar wij gaan ervan uit dat de kans dat goed getrainde mariniers hierbij gewond raken, niet zo groot is. Niettemin moet je daarop wel voorbereid zijn. Wij vragen dus van de reders om dat soort zaken op orde te hebben. Het bedrag van € 800 000 is voor de twee transporten samen. De reder maakt zelf ongeveer een ton kosten per schip, hij brengt die zelf op. Vier ton per schip komt voor rekening van de overheid. Dat is samen acht ton. De hoogte heeft te maken met het feit dat mariniers met hun wapens ergens heen moeten worden gevlogen en dat dit niet met een particuliere luchtvaartmaatschappij kan. Er moet dus militair transport geregeld worden. Daarin zitten de kosten en daarom is het ook zo duur.

Mevrouw **Hachchi** (D66): De minister sprak over de beperkte inzetbaarheid vanuit Defensie. Hij komt 1 april ook met de brief over de invulling van de bezuinigingen. Dan komt ook de kabinetsreactie op het AIV-advies. Wordt in de aprilbrief over de bezuinigingen daarmee al rekening gehouden in de vorm van capaciteit bij de mariniers of welke eenheden hiervoor ook gebruikt worden?

Minister **Hillen**: Het antwoord brandt mij op de lippen, maar ik probeer niet vooruit te lopen op elk onderdeel dat bekend wordt gemaakt. Ik kan niet zeggen welk onderdeel ontzien wordt of waarop extra bezuinigd wordt. Mevrouw Hachchi zal echter merken dat het een evenwichtige brief is.

De heren Knops en Ten Broeke noemden de VOC. Ik wijs erop dat de VOC aanvankelijk met piratenbrieven werkte. Die piratenbrieven waren erop gericht om zonder verantwoordelijkheid van de staat geteisem, zelf zeeschuimers, het recht te geven om schepen te beroven en rapalje na te jagen en op die manier de Nederlandse Staat via een omweg te dienen. De heer Piet Hein is daar wereldberoemd mee geworden. Hij was een zeeschuimer die met een piratenbrief voer. Hij was geen admiraal van de admiraliteit. Hij heeft de zilvervloot binnengevaren, waarvoor prins Maurits hem hartelijk heeft bedankt. De helft van de opbrengst was voor de Staat en de andere helft voor de heer Hein. De prins heeft de opbrengst gebruikt om 's-Hertogenbosch te veroveren. Ik kan u aanraden om wanneer u in 's-Hertogenbosch bent, niet over Piet Hein te praten, want daar is nog steeds een zekere herinnering aan. De VOC was later. De Koninklijke Marine is vervolgens opgericht om de koopvaardij te

beschermen. Toen is het in wat meer geordend vaarwater gekomen. Michiel de Ruyter was een van degenen die de marine op dat punt echt heeft ingericht. Als wij de geschiedenis afmaken, dan weet u dat het Cornelis de Witt was die de mariniers heeft opgericht van wie wij nu zo dankbaar gebruik maken. Er zit dus een ontwikkeling in het denken bij de VOC.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Ik dank de minister voor deze geschiedenisles. Ik wil even terug naar het bedrag. Waarschijnlijk heb ik het verkeerd begrepen en is het nodig dat de minister het nog een keer zegt. Hij sprak over een ton per schip en kwam vervolgens met de rekensom van twee maal vier, dus acht ton. Kan de minister dit toelichten? Ik begrijp het gewoon niet. Waar gaat die acht ton nu naartoe? Waar wordt die aan besteed?

Minister **Hillen**: Neem mij niet kwalijk als ik te snel ging. Het is twee keer vier ton voor vervoer van militairen door de lucht naar de plaats van inschepping en twee keer één ton voor de inrichting door de reders van de accommodatie van de mariniers op de twee transporten. Bij elkaar is het een miljoen.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Dat optelsommetje begrijp ik nu. Maar kan die twee keer vier ton gespecificeerd worden? Dat had ook wel in de brief gemogen.

Minister **Hillen**: Dat zijn de kosten voor het militaire vliegtuig. Het probleem is dat men niet op een KLM-vliegtuig kan stappen met de karabijn op de schouder. Het moet met een militair transport omdat er wapens worden vervoerd en men wapens bij zich heeft. Daarvoor moet een apart vliegtuig vliegen naar de opstapplaats. Dat zijn de kosten.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Ik raad de minister aan om dit een volgende keer echt in een brief op te nemen. Hij huurt dus zelf een ander militair vliegtuig in. Het gebeurt niet met onze vliegtuigen. Waarmee wordt vervoerd? Welk militair vliegtuig huurt de minister in? Wat maakt het zo duur? Vier ton klinkt mij erg duur in de oren.

Minister **Hillen**: Het zijn onze eigen vliegtuigen.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Het is een raming. Ik heb gevraagd om een toezegging over de kosten.

Minister **Hillen**: Voorlopig gaat het om inschattingen vooraf wat het gaat kosten. Ik ben best bereid om na afloop een specificatie te geven en aan te geven wat het daadwerkelijk gekost heeft.

De heer **Hernandez** (PVV): Wat levert het de reders op aan een eventuele verlaging van de verzekeringspremie?

Minister **Hillen**: Geen idee. Dat is iets wat wij in de evaluatie bekijken en wat ook in het overleg met de verzekeraars moet worden bekeken. Ook voor de verzekeraars is het een nieuwe ontwikkeling. Het veld is optimaal in beweging. Het is een kwestie van een goede analyse en goed overleg met elkaar. De reders zijn gemotiveerd om maximaal mee te werken, de assuradeuren waarschijnlijk ook en wij ook. Wij zouden er met elkaar best uit kunnen komen, maar de getallen veranderen nog te veel. Dat heeft te maken met het soort, de duur en de waarde van het transport. Ik kan er dus geen vingeroefeningen voor doen.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Ik ben benieuwd naar de verdeling van de kosten. De minister zegt: één ton voor de rederijen en vier ton per schip voor Defensie. Wij weten dat er met dit soort transporten veel geld gemoeid is. Er is veel omzet voor het bedrijfsleven. Vindt de minister het een reële verdeling dat de Staat het merendeel betaalt en de rederijen er eigenlijk voor een prijke van afkomen? In de motie-Voordewind/Ten Broeke roepen wij op om tot een evenwichtige verdeling van de kosten te komen. Ik zie dat de overheid, en dus de belastingbetaler, een heel groot bedrag betaalt.

Minister **Hillen**: Ik ben dat met u eens, maar dat is dezelfde discussie die gevoerd wordt als voetbalclubs extra politiebegeleiding nodig hebben in verband met een risicowedstrijd. Wie betaalt dat dan? Is hier een rekening voor in te dienen? Wat behoort tot de taak van de overheid? Wat kan doorbelast worden aan de gebruikers? Ik denk aan het profijtbeginsel. Wij staan aan het begin van iets nieuws. De vragen zijn belangrijk voor de Kamer, maar ook voor ons. Ze zullen allemaal nog gesteld worden en wij zullen proberen om ze allemaal te beantwoorden. Wij komen hierop terug als wij toegaan naar een definitieve standpuntbepaling.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Dit speelt al jaren. Wij hebben hierover eerder gesprekken gehad met de rederijen. De rederijen zeiden: als wij die weg opgaan, kunnen wij kijken naar een grotere bijdrage, met name vanwege de verzekeringspremie die een heel stuk lager zal uitvallen. Deze informatie moet toch bekend zijn, zowel bij de rederijen als bij het ministerie van Defensie? Dat moet toch een verlaging van de kosten inhouden?

Minister **Hillen**: Defensie is van mening geweest dat zij dat nu niet wil. Voordat wij gaan doorbelasten, willen wij eerst vaststellen dat de zwaarmacht bij de overheid hoort en vervolgens de vraag beantwoorden op welke manier wij omgaan met de kosten die ermee gemoeid gaan. Bij de reders brengen wij hetgeen ze zelf uitgeven in rekening. Dat betreft de zorg voor de accommodatie aan boord en de zorg voor gewonden. Dat zijn de kosten die de reders maken. De kosten die wij maken, nemen wij voor onze rekening. Ik ben het met de Kamer eens dat het om grote bedragen gaat. Het was voor ons ook helemaal niet makkelijk om te zeggen «dat doen wij wel efkes». Voor ons was het een groot bedrag, gegeven de nood waarin wij zitten. Wij vinden de principiële vraag met betrekking tot de zwaarmacht zeer belangrijk. Wij wilden enerzijds de reders met hun transport niet in de kou laten staan. Anderzijds wilden wij niet zeggen: wij gaan een bepaalde formule gebruiken om de kosten in rekening te brengen. Vandaar dat wij in de brief nadrukkelijk schrijven dat het geen precedent is.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Misschien kunnen wij de zwaarmacht ook uitdagen om deze gordiaanse knoop vanavond door te hakken. Kunnen wij vaststellen dat de minister, aangezien hij een beslissing heeft genomen voor twee schepen, de Kamer nog een exacte specificatie doet toekomen? Wij weten nu wat de bedragen zijn. Wij kunnen dat meewegen in ons oordeel. Kunnen wij straks bij de notitie die ons is toegezegd, de principiële keus vernemen ten aanzien van de vraag tot waar de zwaarmacht reikt? Is de minister bereid om, met het oog op een nieuwe inzet in de toekomst, een kostenverdelingsmodel af te spreken met de sector, die hiertoe al de nodige handreikingen heeft gedaan? Als wij het op die manier oplossen, hebben wij in ieder geval voor vanavond helderheid op het punt van die acht ton en kunnen wij uitzien naar een meer integrale benadering bij de notitie die de minister ons nog doet toekomen.

Minister **Hillen**: Ik heb een notitie toegezegd. Deze gaat over de evaluatie achteraf. De heer Ten Broeke doelt nu op het kabinetsstandpunt. Andere ministers zijn medeverantwoordelijk. Mevrouw Eijsink vroeg waarom hun handtekeningen er niet onder stonden. Zoals in de brief vermeld, is de brief mede namens hen geschreven. Ze zijn dus akkoord gegaan met de inhoud. Dat is omwille van het tempo gebeurd. Het standpunt waar nu op bedoeld wordt, betreft een standpunt dat door het hele kabinet zal worden ingenomen. Dat zal zeer zorgvuldig moeten gebeuren.

De heer **Klaver** (GroenLinks): Ik vind de toon van de minister typisch. De Kamer vraagt om informatie naar aanleiding van een briefje dat, op zijn zachtst gezegd, onvolledig is. De minister maakt de Kamer tamelijk belachelijk. Mevrouw Eijsink stelde zojuist een heel simpele vraag. Als wij zelf vliegtuigen en manschappen hebben, waarom kost het dan toch in totaal acht ton om deze mensen in te vliegen? Dat was haar vraag. Kan de minister een specificatie geven, waarom zijn de kosten zo hoog?

Minister **Hillen**: Een vliegtuig laten vliegen is heel duur. Een C-130 laten vliegen naar India, heen en terug, is heel kostbaar. Denk maar aan de brandstof. De kosten worden per vlieguur berekend.

De heer **Klaver** (GroenLinks): Dat vliegen duur is, snap ik zelf ook nog wel. Ik vroeg om een specificatie van de kosten. Waarom zijn de kosten zo hoog? Ik vind het bedrag nogal aan de hoge kant. Als het de minister nu niet lukt om een specificatie te geven, kan hij een en ander dan in een briefje zetten dat de Kamer morgen voor 12.00 uur krijgt?

Minister **Hillen**: Zeker niet voor morgen 12.00 uur, denk ik. Ik wil het wel proberen als de Kamer het zo urgent vindt. Ik zal even vragen of dat voor morgen 12.00 uur kan. Eén vlieguur kost € 11 000, hoor ik. Je moet heen en je moet terug. Je moet er ook blijven. De Kamer krijgt morgen voor 12.00 uur een briefje met het precieze antwoord.

De heer **Klaver** (GroenLinks): Ik stel gewoon een vraag.

Minister **Hillen**: Nee, u stelt geen gewone vraag.

De **voorzitter**: De heer Klaver heeft het woord.

De heer **Klaver** (GroenLinks): Ik stel een vraag. Al zou ik vragen wat een rol toiletpapier in zo'n vliegtuig kost! De Kamer heeft recht op informatie. Ik vind het dan niet normaal dat de minister zit te zuchten omdat hij de vraag buiten de orde vindt of omdat hij het niet nodig vindt om informatie te geven. De Kamer heeft een vraag. Dan hoeft de minister daar niet over te gaan zuchten. Ik vind dat onbehoorlijk.

De **voorzitter**: Er is geen vraag gesteld. Ik vraag de minister om zijn betoeg te vervolgen.

Minister **Hillen**: Ik ga naar de vraag hoe snel er hulp kan komen mocht het transport in gevaar komen. De mariniers die aan boord zijn, hebben dagelijks contact met de Tromp die momenteel ter plekke is in verband met de missie. Voortdurend worden kennis en inzichten uitgewisseld met betrekking tot gevaren of bedreigingen in de omgeving. De Tromp heeft zicht op andere schepen van de NAVO of de EU die ergens in de buurt zijn en zich dichterbij bevinden. Als er iets aan de orde is, wordt het schip ingeschakeld dat het snelst ter plekke kan komen. Er kan echter niet gegarandeerd worden dat er binnen een uur hulp kan zijn. Wij zullen uiteraard proberen om zo snel mogelijk ter plekke te zijn. Natuurlijk is er

voortdurend contact. Er kunnen zich echter situaties voordoen dat men verder weg is.

De heer **Knops** (CDA): Met de voorganger van de minister hebben wij een discussie gehad over de vraag of helikopters tot de standaarduitrusting van fregatten behoren. Is het bij dit soort missies een voorwaarde dat er altijd Nederlandse schepen aanwezig zijn met helikoptercapaciteit die in geval van nood kan worden ingezet? Of is de minister zo ver dat hij afspraken heeft met andere landen over hulp?

Minister **Hillen**: Dat laatste. Anders ben je bijna met bescherming op afstand bezig, met positiedekking. Dat kun je net zo goed in escorte gaan varen. Het hele conglomeraat van schepen van zowel de NAVO als de EU is hiervoor beschikbaar. De schepen bevinden zich op verschillende plekken in die heel grote waterplas.

De heer **Knops** (CDA): De minister kiest voor een optie waarbij hij niet primair terugvalt op Nederlandse capaciteiten. Er kunnen black holes zijn, gebieden waar nauwelijks schepen zijn. De termijn waarbinnen hulp beschikbaar is kan dan wellicht oplopen tot twee of drie uur. Wordt dit gecheckt voordat de missie van start gaat? De minister heeft niet de vaarroutes van alle landen in beeld.

Minister **Hillen**: Als er werkelijk gevaar opduikt, worden de Tromp en andere schepen daarvan op de hoogte gesteld. Dan treedt de machinerie in werking. Als er geholpen moet worden, start er iets. Dat kan gaan om een helikopter van een dichtbij zijnd schip. Het kan gaan om een schip. Het kan ook zijn dat de hulp komt van de wal. Het hangt ervan af welke hulp het dichtstbijzijnd is. In principe moeten de aanwezige militairen van de NAVO en de EU helpen, binnen afdoende tijd. Dat zijn de afspraken. Wij gaan ervan uit dat dit afdoende is. Dit is de eerste keer dat wij dit doen. Dit is een van de punten die gemeten zal worden tijdens de route. Wij moeten bezien of er black holes zijn en hoe lang het duurt voordat er hulp geboden wordt.

De inzet betreft artikel 97. De inzet heeft te maken met het beschermen van de belangen van het Koninkrijk. De militairen handelen in principe uit zelfverdediging. Elke geweldshandeling die de militairen verrichten, moet worden gemeld aan het Openbaar Ministerie. Er wordt gehandeld binnen de Nederlandse rechtsstatelijkheid.

De heer Voorde wind vraagt hoe het kan dat wij om zijn gegaan. Hij wil weten wat er precies veranderd is. Er is niet alleen een andere minister – dat is ook niet altijd doorslaggevend – maar er zijn ook andere omstandigheden. De piraten bewegen zich steeds verder van land af. Aanvankelijk hield men zich voornamelijk op in het Somalië Bassin, maar tegenwoordig zit men in de Arabische Zee tot voor de kust van India. Ook opereert men steeds meer vanaf moederschepen, waar men vroeger van land af werkte. De ontwikkeling sindsdien is enorm. Hier en daar is ook geweld gebruikt. De ontwikkelingen maken een robuustere aanpak nodig. De problemen waar de Nederlandse koopvaardij zich voor gesteld ziet, zijn ten opzichte van een aantal jaren geleden groter geworden. In die zin is er sprake van ontwikkeling en is er reden om te overwegen en te heroverwegen.

Naar ik meen de heer Knops noemde een bedrag van 5 mld. Het gaat echter niet alleen om schade voor de koopvaardij. Momenteel worden 26 schepen inclusief bemanningen gegijzeld. Heel veel mensen zijn dus van hun vrijheid beroofd. Vaak worden ze slecht behandeld. Ik denk dat als het om Nederlanders zou gaan, er geweldig veel aandacht voor zou zijn. Het gaat om mensen. Het feit dat de internationale wereld zo veel moeite heeft om hen los te krijgen – dit lukt eigenlijk alleen tegen betaling – geeft aan dat wij nog heel veel werelden te winnen hebben en dat er nog veel moet worden opgetreden. Wil dit zeggen dat je alleen maar aan

symptoombestrijding doet? Nee, terwijl de kraan openstaat, probeer je de eigenbelangen van je eigen koopvaardij zo goed mogelijk te beschermen en de zee zo vrij mogelijk te houden. Tegelijkertijd zijn wij ons er zeer van bewust dat de ontwikkeling van Somalië zelf tot een staat waar rechtsstatelijkheid ver te zoeken is en economische kansen niet aanwezig zijn, de ideale voedingsbodem is voor dit soort praktijken. Dat is echter niet iets wat je snel herstelt, zeker niet in een omgeving waar de structuur ontbreekt om structureel te kunnen opbouwen. Tegelijkertijd moet je wel iets doen tegen de uitwassen die daarvan het gevolg zijn. Piraterij is er een van. Ik ben het volledig eens met degenen die zeggen dat zolang deze staten hun inwoners niet meer te bieden hebben dan wat ze nu te bieden hebben, je kunt verwachten dat er extern veel criminaliteit ontstaat. Ik wil hieraan toevoegen dat de initiators van de piraterij niet per se Somaliërs zijn, maar mensen van buiten, gangsters, internationale criminelen die dit met grote geldsommen voorfinancieren en er nog ontzettend veel meer aan verdienen. Criminelen strijken neer op een plaats waar ze hun handel neer kunnen zetten, waar ze moeilijk vervolgd kunnen worden en waar hun soelaas geboden wordt, helaas voor mensen die geen andere kans hebben. Het is dus twee keer mis. Dat is ontzettend. Ik ben het met iedereen eens dat een aanpak van opbouw minstens zo hard geboden is. Er is ook een derde element, namelijk het opsporen en berechten in de regio, dat enorm veel kan helpen. Op dat punt moeten wij ook nog steeds veel doen. Ik word er niet moe van om op dat punt aan andere landen te vragen om dat te doen. Andere landen zijn er ook mee bezig, dus wat dat betreft zijn de problemen wel degelijk in samenhang in beeld.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Er is bijna geen speld tussen te krijgen als de minister enthousiast aan het vertellen is. Juist die samenhang vind ik interessant. Deze brief is van vorige week. Vrijdag kregen wij een focusbrief over ontwikkelingssamenwerking, het 3D-gebeuren, de verkenningen: kunnen wij de wereld nog groter maken? Ik heb deze brief nog eens nagelezen, maar er staat geen woord in over piraterij. De uitgangspunten van de focusbrief sluiten niet aan bij wat de minister nu allemaal vertelt, tenzij ik eroverheen gelezen heb. Wij kunnen het er lang en breed over hebben, maar de vraag is wat wij kunnen verwachten van het kabinet. Wat de minister nu vertelt, daar kan niemand tegen zijn. Wat is de daadkracht behalve de zwaardkracht van deze regering als het gaat om de 3D-benadering?

Minister **Hillen**: Op zich ben ik het met mevrouw Eijsink eens. Bij ontwikkelingssamenwerking staan wij echter voor het probleem dat wij niet alle problemen kunnen oplossen. Wij kiezen er een aantal uit, net zoals andere landen hun keuzes maken. Bij heel veel ontwikkelingslanden is een probleem op te lossen. Wij hebben gekozen voor een bepaalde focus. Ik geef toe dat deze focus er niet bij zat. Bij andere landen is dat wel het geval. Vaak gaat het om landen in de regio. De landen zijn niet zonder hulp. Ze krijgen inderdaad geen hulp van Nederland. In plaats daarvan is Nederland betrokken bij het bestrijden van de piraterij. Wij proberen de buurlanden te motiveren tot berechting en bieden daarbij hulp.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Ik vind dat niet echt een bevredigend antwoord. In de notitie staat dat bepaalde sectoren, zoals onderwijs, gedeeld worden met counterparts. Dat is prima, maar waarom is dat niet onderzocht op deze punten? Ik trek het nog breder. Over het initiatief van mevrouw Clinton van inmiddels anderhalf jaar geleden vinden wij niets terug. Nederland hoeft niet alles te doen. Op heel veel onderwerpen kan samengewerkt worden met counterparts. Dat staat ook in de focusbrief. Dit punt is daarin echter niet aan de orde gesteld. Ik kan mij voorstellen dat dit in samenwerking met andere landen kan, maar vind daarover nog niets terug.

Minister **Hillen**: Het enige wat ik kan toezeggen, is dat ik dit punt opneem met mijn collega voor Ontwikkelingssamenwerking. Ik zal hem vragen of hij er, gegeven de samenhang van de problemen, wat meer aandacht aan kan geven. Ik hoop dat wij er op een, zeker voor dat land, goede manier uitkomen.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Als de ene minister tegen de andere zegt «geef er nog eens wat meer aandacht aan», dan valt het tussen wal en schip, dat weten wij. Zegt de minister toe dat hij hierop terugkomt in reactie op de AIV-notitie? Die gaat immers over 3D en deze problematiek. Een en ander moet uiteraard aansluiten bij de focusbrief.

Minister **Hillen**: Is mevrouw Eijsink tevreden als ik op dit punt terugkom naar aanleiding van de evaluatie van deze missie? Het AIV-advies is vooral juridisch, het gaat over de zwaarmacht en dergelijke. Wij evalueren deze missie. Ik kan mij voorstellen dat ik het daarbij meeneem. Ik zal ervoor zorgen dat de Kamer via een brief verneemt of mijn demarche naar mijn collega voor Ontwikkelingssamenwerking iets heeft opgeleverd en, zo ja, wat dan.

De **voorzitter**: U vervolgt uw betoog.

Minister **Hillen**: Een aantal sprekers heeft een vraag gesteld over de dreigingsanalyse. Deze is onderdeel van het militaire advies dat nooit openbaar wordt gemaakt. Er is wel degelijk een gedegen veiligheidsanalyse gemaakt. Deze duidt erop dat deze missie verantwoord is in de manier waarop wij haar opzetten en dat deze verantwoordelijkheid gedragen kan worden.

Mevrouw Hachchi heeft gezegd dat de volgorde verkeerd was. Ik kan dat met haar eens zijn, maar ik hoop dat ik voldoende heb uitgelegd dat de reders op spoed aandrongen.

Mevrouw Eijsink sprak over de snelheid waarmee de Kamer werd geïnformeerd. Wij hebben geprobeerd om het zo snel mogelijk te doen. Ik las in een briefje van de Kamer dat de televisie het eerder wist dan de Kamer. Dat was mij ook opgevallen. Sterker nog, men wist het bijna eerder dan ik. Men was hierover al aan het communiceren – kennelijk kwam dit van de reders af – nog voordat ik de brief naar de Kamer kon sturen. Ik heb geprobeerd om sneller te zijn dan het televisieprogramma, maar helaas haal ik de snelheid van Lucky Luke niet, ik kan niet sneller schieten dan mijn schaduw.

Tegen de heer Klaver wil ik zeggen dat dit besluit zeker niet snel genomen is. Er wordt al jaren over gesproken. Wij hebben geprobeerd om dit op een verantwoorde manier af te wegen. Dit doen wij als eerste pilot. Ik hoop dat ik heb verduidelijkt waarom het een ad-hocoplossing is. Het is ad hoc in de zin dat het geen precedent is. Hopelijk gaat het een vervolg krijgen. Wij zijn dit nog aan het afwegen. Misschien zullen er meer van dergelijke missies komen.

Mevrouw Eijsink vroeg naar de juridische implicaties. Hierover zijn lange onderhandelingen geweest. Deze beperken zich tot de aansprakelijkheid. Als het om nazorg gaat, gelden de normale regels die voor militairen gelden. Mevrouw Eijsink sprak over taken, verantwoordelijkheden, bevoegdheden en middelen. De taken zijn duidelijk. Het is zelfverdediging, dus proberen het schip te beveiligen tegen aanvallen. Het is niet de bedoeling dat men zelf op jacht gaat. Het is ook niet de bedoeling dat piraten worden gearresteerd of aangehouden. De aanval moet worden afgeslagen, dat is in principe de bedoeling als er een aanval komt.

Ik meen dat in de brief staat hoe de verantwoordelijkheden verdeeld zijn. De kapitein is verantwoordelijk voor de navigatie en alles wat verder aan boord moet gebeuren, dus het huishouden van het schip en het transport. De commandant van het militaire detachement is verantwoordelijk voor

het aanwenden van geweld en de beslissingen die genomen moeten worden als men onder aanval komt te liggen. De bevoegdheden vallen onder artikel 97. Het gaat om zelfverdediging. Dat wil zeggen, men mag geweld gebruiken, maar na afloop moet hierover verantwoording worden afgelegd aan het Openbaar Ministerie. Achteraf wordt het dus juridisch bekeken. Ik zal niet precies zeggen welke middelen er aan boord zijn. Dat valt namelijk onder de vertrouwelijkheid. Het gaat om militaire middelen die afdoende zijn om aanvallen af te slaan.

De voorzitter: Ik kan mij voorstellen dat de minister bijna aan het einde van zijn betoog is. Ik wil de leden vragen om hun opmerkingen in de tweede termijn te maken.
Hoever bent u, minister?

Minister Hillen: Ik ben bijna klaar.
Waarom heb ik als enige ondertekend? De brief is mede namens de anderen gestuurd. Dit hing samen met het tempo. De volgende keer kan de Kamer een brief verwachten met een heleboel handtekeningen eronder. Wij gaan eerst in het kabinet proberen om het met elkaar eens te worden over de verschillende aspecten die te maken hebben met betaling, zwaarmacht en dergelijke.

De voorzitter: Ik dank de minister. Volgens mij zijn er nog een paar kleine vragen overgebleven, maar de leden zullen deze zelf wel memoreren. Gezien de tijd wil ik iedereen vragen om een spreektijd van maximaal twee minuten in acht te nemen, opdat de minister tijd heeft om te reageren.
Er is een mogelijk VAO aangekondigd. Alle leden zijn nog in huis.

De heer Knops (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn beantwoording. De minister wil niet ingaan op mijn vraag welke middelen aan boord gaan. Ik kan dat op zich wel begrijpen. De minister had het over mariniers met karabijnen aan boord. Ik neem aan dat dit een slip of the tongue was. Zoals men immers weet, hebben wij deze allang niet meer binnen defensie. Het zal ongetwijfeld om andere wapens gaan. Dat hoop ik tenminste.

Ik heb een vraag over de registratie van Nederlandse schepen die in aanmerking kunnen komen voor beveiliging. Ons bereikte het bericht dat Nederlandse schepen, schepen die in Nederland belastingplichtig zijn maar geregistreerd staan op Curaçao, niet in aanmerking komen voor beveiliging. Volgens het draaiboek is de eerste vraag namelijk: bent u geregistreerd in Nederland? Als het antwoord nee is, hoeven de overige vragen niet meer ingevuld te worden. Is de minister bereid om hiernaar te kijken en, als de berichten kloppen, de draaiboeken aan te pakken en bedrijven die in Nederland belasting betalen – dit lijkt mij een redelijk criterium – ook in aanmerking te laten komen voor beveiliging? Uiteraard gelden ook kwalitatieve criteria voor bescherming.

Ik ben blij met deze stappen. Het is allemaal wat snel gegaan volgens sommigen. Het glas is halfvol. De discussie zal nog gevoerd worden in het kader van het AIV-advies. Wat onze fractie betreft wordt dit een stevige discussie. Het gaat immers wel ergens over. Het reikt veel verder dan alleen de inzet van mariniers in dit voorbeeld. Het raakt allerlei principes van de rechtsstaat en de zwaarmacht. Waar willen wij de krijgsmacht voor inzetten? Ook als het gaat om bekostiging in deze tijd waarin de krijgsmacht forse verlen moet laten, is het terecht om de discussie stevig te voeren. Met reders, HGIS en Defensie moet bezien worden wat een redelijke kostenverdeling is.

Ik ben blij met de toezeggingen. Ik begrijp dat de minister op dit moment met aannames moet werken. De eerste evaluatie kan ook voor de Kamer een manier zijn om daar waar mogelijk bij te sturen.

Wat ons betreft kan morgenvroeg het licht op groen en kunnen onze mariniers vanuit Mumbai met het eerste transport mee. Wij wensen hun en degenen die zij moeten begeleiden op dit avontuur een behouden vaart. Wij hopen vooral dat deze missie ertoe kan leiden dat wij op korte termijn een evaluatie kunnen houden, opdat wij uiteindelijk een beleid kunnen neerzetten dat recht doet aan gelijkheid en rechtvaardigheid.

De heer **Hernandez** (PVV): Voorzitter. Ook ik wil de minister bedanken voor zijn antwoorden. Zoals ik eerder gememoreerd heb, is de PVV blij met de inzet van Nederlandse mariniers op koopvaardij schepen. Graag wil ik van de minister iets meer horen over de nadere invulling van het mandaat dat onze militairen hebben meegekregen, zeker zodra zij in de territoriale wateren van een andere mogendheid moeten optreden. Wij zouden het niet zo leuk vinden als zij daarbij toevallig ingerekend worden. Verder zien wij uit naar de reactie van de minister op het AIV-rapport. Mogelijk kan deze inzet een vervolg krijgen in de nabije toekomst.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Voorzitter. Dank aan de minister voor de beantwoording en voor de verduidelijking van de brief die wij eerder toegestuurd hebben gekregen. Ik zit nog even met de kwalificatie in de brief volgens welke de operatie plaatsvindt binnen bestaand beleid. Volgens mij hebben wij het hier over een mijlpaal, over een nieuwe stap in de ontwikkeling als het gaat om het beschermen van de eigen koopvaardij schepen.

De minister zegt dat dit geen precedent zal kunnen scheppen, «want wij gaan straks nadenken over beleid». Wij zitten pas na 1 april weer met elkaar aan tafel. Mogelijk presenteren de reders in de tussentijd soortgelijke gevallen aan de minister. De vraag is wat de minister dan gaat zeggen. Krijgen wij dan weer een ad-hocbesluit? Of zegt de minister: tot en met half april doen wij even niets? Ik vraag de minister om duidelijkheid voor de rederijen. Anders scheppen wij verwachtingen die de minister niet gaat waarmaken.

Wat de kostenverdeling betreft, wil ik ervoor pleiten om de kosten evenredig te verdelen. Nu is de verdeling onevenredig. De minister wil de zwaarmacht en de kosten die daaraan vastzitten voorlopig bij de overheid laten. Ik begrijp zijn argument. Ik ga er echter van uit dat wij straks tot een meer evenredige verdeling van de kosten komen. Tot slot spreek ik mijn steun uit voor de missie zoals deze nu wordt voorgesteld. Wij hadden liever een wat uitgebreidere brief gezien. Misschien moeten wij kijken naar een bredere analyse, een toetsingskader met een risicoanalyse et cetera, net als in een artikel 100-brief, opdat wij via een brief meer informatie ontvangen dan wij nu in een debat moeten loskrijgen van de minister. De minister heeft misschien ook niet direct een antwoord op de vragen, met name als het gaat om de onderverdeling van de kosten.

Wij wensen de mariniers een veilige reis toe en een behouden thuiskomst.

Minister **Hillen**: Mag ik de vraag zo verstaan, dat u voor elk transport een artikel 97-brief met uitgebreide toelichting verlangt?

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Als wij mariniers – nu spreken wij over 50 mariniers – op schepen zetten in risicogebieden, ligt het wat mij betreft wel voor de hand dat wij een risicoanalyse krijgen. De geweldsinstructie moet duidelijk zijn. Ik moet even zien of alle dingen relevant zijn. Laten wij het toetsingskader erbij nemen en bezien welke dingen relevant zijn voor het uitzenden van mariniers – ze gaan immers wel gewapend naar risicogebieden – opdat wij de volgende keer een uitgebreidere brief kunnen krijgen.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Voorzitter. Waar Piet Hein nog aan piratenbrieven deed, lijkt het er sterk op dat de minister straks in allerlei artikel 97-brieven verzeild raakt. Dat noemt men misschien vooruitgang, maar wat ons betreft moet de minister zich deze moeite besparen en kan hij doorschakelen. Wij verwachten een reactie op het AIV-advies. Refererend aan alle debatten die wij gehad hebben, inclusief dit debat waarin ik helaas nog niet op alle punten een antwoord heb gekregen, vragen wij de minister ook om in te gaan op de OS-relatie in de regio. De minister van Buitenlandse Zaken heeft daar ook al eens iets over gezegd. In drie jaar tijd gaat er bijna 0,5 mld. van de Europese Unie naartoe. Wij kunnen niet alleen kijken naar de geweldskant, wij moeten ook kijken naar de vraag wat wij doen met eventueel opgepakte piraten. Daar zit een geweldige geldstroom. Nagenoeg iedereen is het erover eens dat die ook voor de rechtsstaat moet worden ingezet.

Het volgende punt betreft de zelfverdediging. Hierover willen wij helderheid bij de evaluatie. Het AIV-advies gaat daar natuurlijk wel over. Ik vind dat het kabinet goede sier heeft gemaakt met de uitspraak dat als er een inbreker in huis komt, sprake is van noodweer. Dan mag je jezelf verdedigen. Die redenering gaat ook in dit geval op. Ik daag de minister uit om hierover na te denken als hij zijn eigen klassieke redenering van de zwaarmacht serieus neemt.

Ik hoor graag de erkenning – dit mag ook in de brede context van het AIV-advies en de maartbrief, die nu een aprilbrief wordt – dat piraterij niet langer «bandieterij» is. Het gaat om georganiseerde internationale criminaliteit, zoals de minister zei, grenzend aan terrorisme. Er zijn linken met Al-Shabaab. Wij moeten rekening houden met een permanente inzet. De minister zal dan ook keuzes moeten maken in het kader van de bezuinigingen. Als hij de zwaarmacht serieus neemt en er geen schilmesje van wil maken, moet hij de reders ook laten meebetalen. Ik daag de minister uit om zo snel mogelijk met de reders om de tafel te gaan zitten om tot een akkoord te komen over de vraag hoe een en ander eruit moet zien.

Tot slot haak ik aan op een punt van de heer Knops. Een bedrijf onder de naam Dockwise vaart onder de Nederlandse vlag, maar staat om historische redenen juridisch op Curaçao genoteerd. Het bedrijf heeft al veertien keer een bijstandsverzoek afgewezen zien worden omdat er domweg een fout zit in het draaiboek voor preventieve bijstand. In de voorwaarden staat namelijk dat het schip in Nederland geregistreerd moet zijn. Om te voorkomen dat Dockwise straks geadviseerd wordt, particuliere bewakers in te zetten om te zien of de minister dan wel reageert, wil ik de minister aanraden om deze fout zo snel mogelijk uit de wereld te helpen.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Dank aan de minister voor zijn antwoorden. Het is goed dat de minister een specificatie van de kosten heeft toegezegd. Wij hebben allemaal vraagtekens. Ik denk dat Defensie deze ook heeft.

De scheiding van verantwoordelijkheden tussen kapitein en commandant is op papier duidelijk, maar ik vraag mij af hoe het in de praktijk werkt. Worden in het uiterste geval de militairen van boord gehaald? Ik hoor graag een praktische benadering van de vraag over scheiding van verantwoordelijkheden.

De minister heeft toegezegd, met staatssecretaris Knapen te praten over ontwikkelingssamenwerking. Ik vraag de minister niet alleen om weer te geven wat er besproken is, maar ook om samen met staatssecretaris Knapen een toelichting te geven over de inzet van het Nederlandse kabinet als het gaat om wat er op het land gebeurt. Dit betreft het punt van de heer Ten Broeke over de rechtsstaat in de regio en het geld dat hiernaartoe gaat in het kader van ontwikkelingssamenwerking. Ik wil graag een integraal verhaal horen van het kabinet.

De heer **Klaver** (GroenLinks): Voorzitter. Als de media eerder geïnformeerd zijn dan de Kamer, siert het een bewindspersoon om te zeggen dat dit hem bijzonder spijt. Hij hoeft dan niet te zeggen dat dit aan de rederijen ligt.

De minister vraagt veel van deze Kamer. Vandaag moeten wij weer met spoed bij elkaar komen omdat er iets staat te gebeuren waarover de Kamer onvoldoende is geïnformeerd. Niet de minister zou moeten zuchten, maar wij.

Ik heb over de Nederlandse belangen een vraag gesteld die naar mijn idee onvoldoende is beantwoord. De heer Knops en de minister hebben mij inmiddels duidelijk gemaakt dat er al drie jaar over gesproken wordt. Waarom kunnen wij dan niet nog een week wachten met het konvooi, opdat wij goed kunnen overleggen alvorens tot een beslissing over te gaan? Konden wij niet wachten op de reactie op het AIV-advies? Waar ligt de urgentie? De minister gaf in het begin van zijn eerste termijn een begin van een antwoord, toen hij zei dat de Nederlandse belangen op het spel stonden. Wat zijn die Nederlandse belangen in dit geval in het geding zijn? In mijn eerste termijn heb ik gevraagd om een lijst van heldere criteria, teneinde verzoeken om beveiliging te beoordelen. Kan de minister dit punt meenemen in zijn kabinetsreactie op het AIV-rapport?

De heer **Ten Broeke** (VVD): Ik maak er bezwaar tegen dat de heer Klaver opnieuw om excuses vraagt. De heer Klaver had in eerste termijn een punt toen hij zei: als ik een vraag stel, wil ik graag dat die beantwoord wordt. Het is aan de Kamer om hem hierin te steunen. Als de heer Klaver voortdurend om excuses vraagt, doet hij dat ofwel omdat er excuses aangeboden moeten worden aan de Nederlandse bevolking die wij hier vertegenwoordigen, ofwel omdat de informatievoorziening al dan niet bewust niet goed is geweest. De heer Klaver heeft daar echter geen bewijzen voor en heeft geen bewijs op tafel gelegd. Wij moeten een beetje oppassen dat wij het instrument niet gaan uithollen. Excuses vragen is niet eenvoudig. Dat doen wij niet zomaar voor de vuist weg.

De heer **Klaver** (GroenLinks): Ik vroeg niet om excuses. Ik zei: het siert een bewindspersoon om excuses aan te bieden en zich niet te verschuilen achter rederijen die iets de wereld in geslingerd hebben. Ik heb niet om een excuus gevraagd. Dat doe ik inderdaad op het geëigende moment. Ik vond het belangrijk om dit op te merken.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Ik vind het belangrijk om hier op te merken dat de heer Klaver wel refereerde aan een excuus, maar daar niemand bij op het oog had, in elk geval deze minister niet. Dan vind ik het interessant om te horen wie hij dan wel op het oog had. Kennelijk is het niet de minister. Waarvoor moet dan wel een excuus worden aangeboden?

De heer **Klaver** (GroenLinks): De minister wijst beschuldigend naar de sector. Door toedoen van de sector zou het bericht eerder in de media zijn verschenen. Ik vind het nooit sterk als een bewindspersoon naar anderen wijst, of het nu zijn ambtenaren zijn of een sector. Als hij er al iets over wil zeggen – van mij had het niet gehoeven – siert het een bewindspersoon als hij het bij zichzelf houdt en zegt: wat er ook is voorgevallen, dit had niet mogen gebeuren.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Voorzitter. Ik heb afgelopen week met de vakbond van de bemanningen gesproken. Het is goed om stil te staan bij het feit dat bemanningen in steeds gevaarlijker wordend gebied komen, een gebied dat zich bovendien uitbreidt. Ik heb gesproken met wat wij het thuisfront noemen. De militairen hebben een thuisfront, maar de

bemannings ook. Ik heb heel vervelende en verdrietige verhalen gehoord over mensen die nog steeds vastzitten. Dat beroert en raakt ook. Desalniettemin blijven wij verantwoordelijk voor de besluiten die genomen worden. Ik ga niet zeggen wat de minister allemaal zou sieren. Daar heb ik af en toe wel een mening over, zoals de minister zal begrijpen. Er is veel wat hem zou sieren, bijvoorbeeld het eerder versturen van brieven aan de Kamer.

Er is een reactie op het AIV-advies toegezegd. Net als mijn collega's wil ik een «AIV-plus». Daaronder versta ik behalve het AIV-rapport ook een evaluatie van de «proef», een verwijzing naar de focusbrief en integraal kabinetsbeleid in samenhang met het beleid van partnerlanden. Ook in dit geval werkt Nederland niet alleen. De aanvragen worden ingediend bij onze kustwacht, daar komen de bijstandsverzoeken binnen. Het gaat echter veel verder dan onze eigen kustwacht, het is veel internationaler. Mijn fractie wil een punt op de horizon zien. Wat gaat Italië of Duitsland doen? Iedereen roept wel dat de hele wereld het doet, maar Nederland is een van de weinige landen met een draaiboek piraterij. Laten wij dus niet doen alsof wij helemaal achteraan lopen.

Wij hebben de afgelopen jaren een vruchtbare discussie gehad. Volgens mij slaan wij nu een piketpaal. Echter, als je één vinger geeft aan deze regering, dan is de hele hand misschien ook wel weer aantrekkelijk. De Kamer is er zelf bij om daar piketpalen te slaan waar zij dat van belang vindt. Ook ik wens net als de heer Klaver niet op deze manier geïnformeerd te worden. In tegenstelling tot wat de heer Ten Broeke vraagt, wil ik vanaf nu graag artikel 97-brieven. Wij kennen artikel 100-brieven. Als de regering dit wenst, stel ik voor dat zij in het kader van «AIV-plus» kijkt naar de manier waarop zij de Kamer de volgende keer gaat informeren. Mijn fractie staat hiervoor open. Wij willen het debat graag aangaan, ook indachtig mijn eerste opmerking over de mensen die op deze koopvaardij-schepen hun werk moeten doen. Het wordt alleen maar vervelender.

Voor mij ligt het Protocol inzake dienstdoen in gevarengedieden liggen. Dat is niet niks, als je het leest schrik je van de gegevens over wat wel en wat niet voorhanden is. Dit protocol is geldig tot 30 september 2011. Dan moet het weer verlengd worden. Dit soort zaken wil mijn fractie meege-nomen hebben. Dat appelleert aan de mensen thuis. Als de Kamer spreekt over missies of uitzendingen, is dit een van de zaken die de PvdA-fractie zich aantrekt en waarvan zij zegt: dit moet op tafel komen, wij moeten het uitspreken.

Ik ontvang dus graag een «AIV-plus»-reactie en morgen een brief over de verantwoording van de middelen. Dat zou goed zijn. Wij moeten daar niet badinerend over doen. Het gaat om acht ton. Maak aan de Kamer duidelijk waar het geld naartoe gaat. Dat is van belang voor mijn fractie, ook met het oog op een spoedige discussie teneinde positief te kunnen blijven.

De heer **Van Dijk** (SP): Voorzitter. Dit tamelijk grote besluit heeft te maken met het feit dat er onvoldoende capaciteit is om alle schepen te beschermen. Dat staat ook in de brief. Gezien de toename van de dreiging, is de vraag of dit niet veel vaker gaat gebeuren en of dit geen precedent is voor een nieuwe werkwijze met tamelijk hevige gevolgen, terwijl er nog grote vragen openstaan. Het is onduidelijk wat precies de taken zijn en hoe het gaat met de geweldsinstructie. Er zijn verschillende scenario's voorgelegd. De minister zegt wel dat er een veiligheidsanalyse is, maar daar kan dan weer niet op ingegaan worden.

Het is dus nog ongewis. Ik vind het nogal heftig om hiervoor vandaag akkoord te moeten geven. Wat mij betreft doe ik dat niet. Van mij hoeven wij niet te stemmen, want ik kan ook tellen, ik zie ook wel dat er een meerderheid is. Ik wil echter wel dat er een aantekening gemaakt wordt. Misschien kan de voorzitter hiertoe gelegenheid geven? Het besluit is wat de SP-fractie betreft dus niet akkoord. Daarvan wens ik een aantekening.

De **voorzitter**: U hebt het bij dezen uitgesproken. U bent er duidelijk over.

Minister **Hillen**: Voorzitter. De heer Knops en de heer Ten Broeke vroegen naar Nederlandse schepen die varen onder de vlag van een van de andere Koninkrijkslanden. Inderdaad geldt tot nu toe de Nederlandse vlag. Ik zal dit punt oppakken en bezien wat er nodig is om dit te veranderen. Je moet uiteraard kunnen uitgaan van het Koninkrijk.

De heer **Knops** (CDA): Het lijkt mij een redelijk eenvoudig op te lossen probleem. Het is bijna common sense. Is de minister bereid om op zeer korte termijn de Kamer hierover te berichten?

Minister **Hillen**: Ja. Zodra ik iets weet, zal ik de Kamer onmiddellijk hierover berichten.

De heer Hernandez vroeg hoe het met geweld zit als je in de territoriale wateren van een ander land komt. De enige territoriale wateren die aan de orde zullen zijn, zijn de plaats van aankomst en de plaats van vertrek. Met de desbetreffende landen zijn afspraken gemaakt. Stel dat de militairen daar worden aangevallen door piraten. Dan kunnen ze gewoon hun mandaat uitoefenen zoals zij dat ook op zee kunnen doen. De kans dat dit gebeurt is natuurlijk niet zo verschrikkelijk groot.

De heer Voordewind wil een mijlpaal gezet hebben. Dan doen wij dat samen, en dan staat die nu. Hij vroeg verder of er tot half april niets gebeurt. In eerste termijn heb ik al gezegd dat de aanvragen niet binnen de termijn van een week worden ingediend. Je hoeft er ook niet binnen een of twee weken over te besluiten. De transporten zijn al langer aan de orde. Op het moment dat ze daadwerkelijk worden uitgevoerd, is hierover goed overleg.

Er is geen sprake van een precedent. Wij wilden een knoop doorhakken, wij wilden dat er gehandeld werd. Tegelijkertijd wilden wij niet alle rechten op voorhand verspelen. Wij zullen zo snel mogelijk met een evaluatie komen en met een standpunt over het AIV-advies.

Het standpunt over het AIV-advies zal een «AIV-plus»-advies zijn, zeg ik tegen mevrouw Eijsink. Wij zullen proberen om aan alle vragen in dit verband aandacht te besteden.

In het advies zullen de kosten aan de orde zijn. De heer Voordewind heeft erop aangedrongen om de rederijen een rekening te geven. Ik neem dit mee in het debat dat wij hierover zullen voeren in het kabinet.

De risicoanalyse is voor deze opdrachten relatief beperkt. Het gaat immers om overzienbare risico's. Dergelijke analyses worden met het militaire advies gemaakt. Deze worden niet openbaar gemaakt. Ze worden echter wel gemaakt, dat wil zeggen dat je de uitrusting en de spelregels erop ent.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Mij ging het om het hanteren van een bepaalde structuur in de toekomst ten aanzien van het informeren van de Kamer bij uitzendingen van mariniers op schepen. Misschien kunnen wij hiervoor een bepaald stramien afspreken. Wij kunnen dat natuurlijk doen als wij de reactie op het AIV-advies bespreken.

Minister **Hillen**: Dat kan ik mij voorstellen.

De heer Ten Broeke sprak over de OS-relatie, over berechting, zelfverdediging, piraterij en internationale criminaliteit. Dat zijn punten die in de orde kunnen komen in de allesomvattende analyse die de Kamer binnenkort zal bereiken.

Mevrouw Hachchi vroeg om een brede visie op ontwikkelingssamenwerking. Die heb ik toegezegd.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik heb nog een vraag gesteld over de scheiding van de verantwoordelijkheden tussen kapitein en commandant in de praktijk.

Minister **Hillen**: De verantwoordelijkheden zijn van tevoren heel goed afgesproken. Zou het zo zijn – ik kan mij dat niet voorstellen – dat de verhoudingen verstoord raken en er onduidelijkheden komen, dan gaan de mariniers van boord. De mariniers nemen het schip niet over, de kapitein gaat niet van boord. In dat geval gaan de mariniers dus elders emplooi zoeken.

De heer Klaver heeft gevraagd om een lijst van heldere criteria. Deze criteria komen in de evaluatie, dat is logisch.

De vragen van mevrouw Eijsink heb ik volgens mij beantwoord. De heer Van Dijk is tegen.

De heer **Klaver** (GroenLinks): De minister zegt dat criteria in de evaluatie komen. Kunnen ze worden meegenomen in de kabinetsreactie op het AIV-rapport? Volgens mij sluit dat heel goed aan bij de toezegging die de minister aan de heer Voordewind heeft gedaan.

Minister **Hillen**: Dat bedoel ik ook. Sorry, ik heb mij vergist. Ik bedoelde inderdaad de reactie op het AIV-advies. Ik heb twee brieven toegezegd over de kosten, een evaluerende brief over de vraag wat het precies gekost heeft en een over de kosten van het vliegen. Deze laatste brief krijgt de Kamer morgen voor 12.00 uur.

De heer **Klaver** (GroenLinks): Een vraag is nog niet beantwoord. Ik heb namelijk gevraagd waarom het zo urgent was dat nog deze week schepen begeleid zouden worden. Er is immers jarenlang discussie gevoerd. De minister sprak over het Nederlandse belang. Ik vraag mij af op basis waarvan de minister heeft vastgesteld dat er een Nederlands belang in het geding is.

Minister **Hillen**: Deze twee transporten moesten vertrekken. Wij wilden de reders niet in de weg zitten, wetend dat wij de knoop wilden doorhakken. Wij hebben daarop besloten zoals wij gedaan hebben. Wij hebben een en ander op de hand gewogen en wij hebben het belang van de reders zwaar laten wegen. Bovendien was er druk vanuit de Kamer. De heer Ten Broeke, de heer Knops en de heer Hernandez hebben met een zekere stevigheid de druk verhoogd. Daar was ik ook wel gevoelig voor.

De heer **Klaver** (GroenLinks): Dank voor het heldere antwoord. Ik vind het jammer dat de druk van de reders zwaarder heeft gewogen dan de wens van de Kamer om goed en vooraf geïnformeerd te worden. Ik vind dit erg spijtig. Ik hoop dat het in de toekomst anders gaat.

De **voorzitter**: Dat punt is duidelijk.

De volgende toezeggingen zijn genoteerd. De minister zegt toe, de Kamer na afloop van de missie waarbij mariniers ingezet worden op maritieme transporten, een evaluatie te sturen en daarbij ook in te gaan op de specifieke kosten voor zowel de reders als Defensie. De minister zegt toe, de Kamer uiterlijk woensdag 23 maart 12.00 uur te informeren over de vraag uit welke posten het bedrag van € 400 000 voor vlieggasten bestaat. De minister zegt toe, contact op te nemen met de staatssecretaris voor OS en hem aan te sporen in zijn OS-beleid ook de bestrijding van piraterij ter hand te nemen en de Kamer hierover per brief te informeren. De minister zegt toe, de Kamer te informeren over de vraag of op Curaçao, Aruba en Sint-Maarten geregistreerde Nederlandse schepen in aanmerking komen voor bescherming door mariniers.

De heer **Ten Broeke** (VVD): De toezegging dat de minister zich zal verstaan met de staatssecretaris voor OS, lijkt nu beperkt te zijn tot het bestrijden van piraterij via OS. Dat zou zich dan kunnen beperken tot die tien vierkante kilometer in Somalië waar nog wel iets van gezag is. Ik wil

hier graag bij opgenomen zien – volgens mij is dat ook toegezegd – dat bij die 0,5 mld. aan uitkeringen, die via de Europese Unie en rechtstreeks via Nederland lopen als OS-gelden voor de regio, ook de justitiële kant betrokken moet worden.

De **voorzitter**: Ik kijk even naar de minister, want hij gaat over de toezeggingen.

Minister **Hillen**: Misschien kan de heer Ten Broeke nog een toelichting geven?

De heer **Ten Broeke** (VVD): Het betreft niet alleen een toezegging aan mij, maar ook aan mevrouw Hachchi, die zich bij mij aansloot door te zeggen dat het niet alleen om piraterijbestrijding gaat, maar ook om de justitiële kant: gevangenis, opsporing, vervolging, berechting en dergelijke.

Minister **Hillen**: Volgens mij heb ik dat ook gezegd in eerste termijn.

De **voorzitter**: Waarvan akte.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): De tweede toezegging gaat niet over vier ton, maar over acht ton.

De **voorzitter**: U hebt gelijk. Het gaat inderdaad om twee keer € 400 000. Dank daarvoor.

De heer **Klaver** (GroenLinks): Bij de toezeggingen hoorde ik niets over de toezegging aan de heer Voordewind en mij.

De **voorzitter**: In de brief is een briefing aangekondigd. Ik snap dat u even verduidelijking wilt. Misschien kan de heer Klaver of de heer Voordewind aangeven of er een specifieke toezegging gedaan is die nog niet is aangekondigd in een brief?

De heer **Voordewind** (ChristenUnie): Mij ging het erom dat wij niet een artikel 100-procedure gaan volgen bij dit soort uitzendingen. Wel willen wij bij de reactie op het AIV-advies een set heldere criteria ontvangen, opdat wij een artikel 97-brief krijgen als de mariniers een volgende keer uitgezonden worden.

Minister **Hillen**: Ik begrijp de vraag wel, maar ik wil eerst een discussie voeren over de vraag of er steeds artikel 97-brieven moeten of dat wij dit bijvoorbeeld op jaarbasis moeten doen.

De **voorzitter**: Wij nemen in de toezeggingen mee wat de heer Voordewind heeft gezegd.

Er is geen VAO aangevraagd.

Ik dank u allen, ook de mensen op de publieke tribune.

¹ Samenstelling:

Leden: Van Beek (VVD), voorzitter, Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Timmermans (PvdA), Eijnsink (PvdA), Van Miltenburg (VVD), Knops (CDA), Jacobi (PvdA), Brinkman (PVV), Ten Broeke (VVD), Jasper van Dijk (SP), Thieme (PvdD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), De Rouwe (CDA), ondervoorzitter, Berndsen (D66), Kortenoeven (PVV), Monasch (PvdA), Bosman (VVD), El Fassed (GroenLinks), Hernandez (PVV), Bruins Slot (CDA), Hachchi (D66) en Grashoff (GroenLinks).
Plv. leden: Taverne (VVD), Van Raak (SP), Dijkgraaf (SGP), Smeets (PvdA), Wolbert (PvdA), Dijkhoff (VVD), Ferrier (CDA), Samsom (PvdA), Helder (PVV), Nicolai (VVD), Irrgang (SP), Ouwehand (PvdD), Voordewind (ChristenUnie), Ormel (CDA), Schouw (D66), Bontes (PVV), Heijnen (PvdA), Mulder (VVD), Peters (GroenLinks), De Roon (PVV), Haverkamp (CDA), Pechtold (D66) en Braakhuis (GroenLinks).

² Samenstelling:

Leden: Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Albayrak (PvdA), voorzitter, Timmermans (PvdA), Ormel (CDA), Ferrier (CDA), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), Eijnsink (PvdA), Irrgang (SP), De Roon (PVV), Voordewind (ChristenUnie), Pechtold (D66), ondervoorzitter, Ten Broeke (VVD), Thieme (PvdD), Peters (GroenLinks), Kortenoeven (PVV), Bosman (VVD), Dijkers (PvdA), El Fassed (GroenLinks), Hachchi (D66), Dijkhoff (VVD) en Driessen (PVV).

Plv. leden: Van Raak (SP), Dijkgraaf (SGP), Recourt (PvdA), Samsom (PvdA), Bruins Slot (CDA), Çörüz (CDA), Mulder (VVD), Knops (CDA), Arib (PvdA), Jasper van Dijk (SP), De Mos (PVV), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Schouw (D66), Hennis-Plasschaert (VVD), Ouwehand (PvdD), Sap (GroenLinks), Wilders (PVV), Leegte (VVD), Heijnen (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Van Veldhoven (D66), Taverne (VVD) en Bontes (PVV).

³ Samenstelling:

Leden: Dijksma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), ondervoorzitter, De Jong (PVV), Huizing (VVD), Leegte (VVD) en Van der Werf (CDA).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Haverkamp (CDA), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Agema (PVV), Grashoff (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), Van Bommel (PVV), De Boer (VVD), Lodders (VVD) en Koopmans (CDA).