

Vergaderjaar 2015–2016

32 706

Beveiliging zeevaartroutes tegen piraterij

Nr. 79

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 31 augustus 2016

De vaste commissie voor Defensie, de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie en de vaste commissie voor Buitenlandse Zaken hebben op 23 juni 2016 overleg gevoerd met mevrouw Hennis-Plasschaert, Minister van Defensie, mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu, en de heer Van der Steur, Minister van Veiligheid en Justitie, over:

- **de brief van de Minister van Veiligheid en Justitie d.d. 4 december 2015 inzake aanbieding van het beleidsstandpunt «Bescherming Nederlandse schepen tegen piraterij», aangaande de inzet van gewapende particuliere beveiligers aan boord van Nederlandse koopvaardij schepen (Kamerstuk 32 706, nr. 74);**
- **de brief van de Minister van Veiligheid en Justitie d.d. 26 mei 2016 inzake beantwoording vragen van de commissie over de aanbieding van het beleidsstandpunt «Bescherming Nederlandse schepen tegen piraterij», aangaande de inzet van gewapende particuliere beveiligers aan boord van Nederlandse koopvaardij schepen (Kamerstuk 32 706, nr. 75);**
- **de brief van de Minister van Defensie d.d. 4 april 2014 inzake uitstel toezending beleidsstandpunt «inzet gewapende particuliere beveiligers aan boord van Nederlandse koopvaardij schepen» (Kamerstuk 32 706, nr. 65);**
- **de brief van de Minister van Defensie d.d. 16 mei 2014 inzake antwoorden op vragen van de commissie over het uitstel van toezending van het beleidsstandpunt «inzet gewapende particuliere beveiligers aan boord van Nederlandse koopvaardij schepen» (Kamerstuk 32 706, nr. 66);**
- **de brief van de Minister van Defensie d.d. 13 maart 2014 inzake antwoorden op vragen van de commissie over de stand van zaken vessel protection detachments (Kamerstuk 32 706, nr. 63);**
- **de brief van de Minister van Defensie d.d. 3 oktober 2013 inzake stand van zaken Vessel Protection Detachements (VPD's) (Kamerstuk 32 706, nr. 57);**

- **de brief van de Minister van Defensie d.d. 20 januari 2014 inzake antwoorden op vragen van de commissie over de stand van zaken Vessel Protection Detachements (VPD's) (Kamerstuk 32 706, nr. 61).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Defensie,
Ten Broeke

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Dekken

De voorzitter van de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie,
Ypma

De voorzitter van de vaste commissie voor Buitenlandse Zaken,
Eijssink

De griffier van de vaste commissie voor Defensie,
Van Leiden

Voorzitter: Ten Broeke
Griffier: Van Eck

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Belhaj, Ten Broeke, Jasper van Dijk, Eijsink, Houwers, Knops, De Roon, Teeven en Voordewind,

en mevrouw Hennis-Plasschaert, Minister van Defensie, mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu, en de heer Van der Steur, Minister van Veiligheid en Justitie.

Aanvang 18.31 uur.

De voorzitter:

Ik heet drie Ministers welkom: Minister Schultz van Haegen, die vandaag in haar capaciteit als Minister van Infrastructuur en Milieu optreedt maar ook namens de Minister van Buitenlandse Zaken, Minister Hennis van Defensie en Minister van der Steur van Veiligheid en Justitie. Er zijn op dit moment vijf woordvoerders. Ik heb een spreektijd van zeven minuten afgesproken. Ik denk dat wij met twee interrupties zouden moeten toe kunnen.

De heer Voordewind (ChristenUnie):

In zeven minuten ga ik het makkelijk redden.

Voorzitter. Het is goed dat wij spreken over private beveiligers voor de kust van Somalië. Wij hebben daar een technische briefing en een hoorzitting over gehad. Het is voor ons ook een principiële zaak. Wij hebben er lang over gesproken hier in de Kamer. Ik geloof dat ik nu tien jaar in de Kamer zit en dat dit al zo lang speelt. Hier is ook op aangedrongen toen de ChristenUnie nog in het kabinet zat. De VPD's (Vessel Protection Detachments) zijn er uiteindelijk gekomen. Nu is de vraag in welke combinatie ze kunnen worden ingezet, bijvoorbeeld in combinatie met private beveiligers. Na acht uitstelbriefjes hebben wij uiteindelijk een voorstel van het kabinet gekregen. Mijn fractie heeft nog aardig wat (juridische) vragen over de houdbaarheid en werkbaarheid in de praktijk. Ten eerste blijft het voor onze fractie onduidelijk hoe de juridische functie en de juridische positie van de kapitein gewaarborgd zijn in het kabinetsvoorstel. Hij blijft immers verantwoordelijk voor alles wat er op zijn schip gebeurt. Bij de VPD's is dat niet het geval. De verantwoordelijkheid voor de veiligheid is in ieder geval overgedragen aan degene die daar leiding aan geeft. Maar bij private beveiligers geldt het «nee, tenzij»-principe en zal de kapitein verantwoordelijk zijn. Hoe ondervangt het kabinet de grote verantwoordelijkheid die de kapitein in zo'n geval heeft voor geweldsincidenten? Hoe is dat juridisch te waarborgen?

Voor de certificering van de bedrijven zijn vanuit de sector, vanuit de markt, ISO-richtlijnen (ISO: International Standardization Organization) opgesteld, maar er is nog steeds geen internationale wetgeving. Er is dus sprake geweest van zelfregulering. In hoeverre geeft die de overheid nu de garantie dat zij hiermee geen rabiate private ondernemers binnenhaalt?

Ik heb ook grote vragen over het toezicht. Waar je anders toezicht zou kunnen hebben met camera's, zoals bij de geweldsincidenten rond F-16's het geval is, zou je dat hier eventueel niet hebben. Dan moet de kapitein een rapport opmaken in samenwerking met het privaat beveiligingsbedrijf. Het toezicht is dan heel erg subjectief, want zij maken het rapport op. Er kijkt dan geen externe toezichthouder over de schouder mee. Hoe wil het kabinet garanderen dat er objectief toezicht is bij geweldsincidenten? Moet er niet op z'n minst allerlei cameratoezicht aanwezig zijn, zodat het Openbaar Ministerie de beelden terug kan kijken?

Ik heb al een vraag gesteld over de uitwassen van private beveiligers. Het kabinet kan zeggen dat het die met certificering wil ondervangen, maar dan nog is de vraag of dat wenselijk is. Wij hebben een onderzoek bekeken van professor Liss van de universiteit van Frankfurt, die constateert dat de internationale druk heel hoog is om tot private beveiliging over te gaan, maar dat je daarmee wel een kritische grens overgaat, omdat het geweldsmonopolie dan niet meer bij de overheid ligt. Zij maakt ook kritische kanttekeningen bij het toezicht.

Dan kom ik op de spotmarkt. Mijn fractie blijft vragen houden over de totale grootte van het veiligheidsprobleem. Ik heb begrepen dat er jaarlijks 240 schepen op die route varen, maar wij weten niet hoe vaak die 240 schepen daar varen. Voor ons is dus niet precies te overzien hoeveel keren er beveiligd moet worden. De rederijen zeggen dat de VPD's te duur, te groot en te weinig dekkend zijn. Wat kan er gedaan worden om aan die vragen tegemoet te komen?

Wij weten dat er in Frankrijk en Italië met beide systemen gewerkt wordt, hoewel in de schriftelijke beantwoording stond dat beide landen nu overgaan naar particuliere beveiligers. Wordt met deze trend het «nee, tenzij»-principe geen hele grote «ja», omdat de spotmarkt daarom vraagt? Gaan wij via deze sluiproute niet over tot bijna volledig private bescherming? In de schriftelijke beantwoording staat ook dat de veiligheid via een AMvB niet alleen op deze route met particuliere beveiligers gegarandeerd kan worden maar ook op andere routes.

Ik heb nog een concrete suggestie. Ik hoop dat het kabinet daar heel zorgvuldig en gedegen op wil reageren. Waarom kan het niet met kleinere VPD's? Dat was ook de belangrijkste vraag op de hoorzitting. Nu zijn VPD's gemaximeerd op elf mensen. Daar hebben de rederijen praktische bezwaren tegen, want sommige schepen hebben maar een bemanning van vier, vijf of zes personen. Als er dan elf man bij komt, is dat een groot probleem. De kosten zijn een probleem. Het duurt te lang voordat ze aan kunnen vliegen, vooral voor de spotmarkt. Het voorstel van de ChristenUnie is om te bekijken of je de VPD's flexibeler zou kunnen inzetten.

Dit is geen nieuw voorstel. Het is eerder geopperd én afgeschoten, maar ik blijf het een heel reële optie vinden, die ik wil voorleggen aan het kabinet. Dan moet er inderdaad samengewerkt worden met de bemanning, maar op die manier zouden wij veel flexibeler kunnen zijn. Als wij in de regio toch wapens opslaan in depots, zouden wij de VPD's misschien ook in de regio kunnen stationeren. Als er toch zo veel aanbod is, kunnen wij dat afstemmen op de vraag om mensen in de regio te plaatsen. Dan zouden zij fulltime aan de gang kunnen. Flexibiliseren moet een antwoord kunnen zijn op de principiële vraag of wij het geweldsmonopolie definitief gaan overdragen aan de private bescherming. Ik wacht met grote interesse en belangstelling de reactie van het kabinet af.

De voorzitter:

Mijnheer Voordewind, u gelooft het misschien niet, maar u hebt er precies zeven minuten over gedaan. Na uw aankondiging vind ik dat een knappe prestatie.

De heer Knops (CDA):

Voorzitter. Ik kan de heer Voordewind napraten: ook ik ben vanuit de Kamer al een aantal jaren bij dit dossier betrokken. Eindelijk kunnen wij dan nu over het beleidsstandpunt spreken. Het ging niet vanzelf. Het was een zware bevalling. In 2013 kondigde het kabinet al aan wetgeving te willen voorbereiden die de inzet van gewapende particuliere beveiliging mogelijk maakt. Sinds die tijd hebben wij, zoals de heer Voordewind al zei, acht uitstelbrieven gekregen. Vijf eerder geplande debatten moesten worden verplaatst. Nu is de zesde keer. Dat is in dit geval scheepsrecht. Als wij het spreekwoord iets veranderen, komt het uiteindelijk toch goed.

Ondanks dat wij in de Kamer lange tijd niet hebben gesproken over dit onderwerp, is er toch een hoop gebeurd. Een aantal ontwikkelingen in het internationale veiligheidsbeleid, maar ook heel specifiek in de piraterij, nopen tot dit debat. De piraterij bij Somalië is gelukkig fors teruggedrongen, maar de dreiging blijft en kan elk moment weer de kop op steken. In de briefing van afgelopen week, waarvoor dank overigens, kwam weer naar voren dat uit onderzoek blijkt dat piraten hun activiteiten onmiddellijk weer oppakken als de frequentie van fregatten en VPD's afneemt of stopt. Dat zijn enquêtes waarvan je je afvraagt hoe Maurice de Hond ze in dat gebied zou doen, maar dit zijn in ieder geval de conclusies. Dat betekent dat wij niet achterover kunnen leunen en kunnen denken: het is nu veilig; wij kunnen ons terugtrekken. Dat betekent dat de grondoorzaken van piraterij aangepakt zullen moeten blijven worden. Klopt het dat er in april en mei van dit jaar weer schepen zijn aangevallen en dat deze aanvallen zijn afgeslagen door waarschuwingsschoten van particuliere beveiligers?

De inzet van de Koninklijke Marine is de afgelopen jaren cruciaal geweest in onze bijdrage aan de antipiraterijmissies en die zal nodig blijven. Tegelijkertijd kunnen wij niet voorbijgaan aan het feit dat er sindsdien steeds meer dreigingen, zo u wilt vragen, in de richting van de marine zijn bij gekomen, bijvoorbeeld rondom de vluchtelingencrisis, maar ook rondom NAVO-vlootverbanden in verband met de toegenomen dreiging uit het oosten. Die veranderende omstandigheden, ook bij onze krijgsmacht, zullen wij ook moeten betrekken bij de wijze waarop wij naar dit dossier kijken. Dat is met name zo omdat het aantal fregatten waarmee wij gestart zijn, niet vol te houden is. Dat leidt ertoe dat er nu nog één fregat actief is. Datzelfde geldt voor andere landen. De vraag is hoe wij dat gaan oplossen.

Het VPD-concept heeft vanaf het begin centraal in de belangstelling gestaan. De Kamer is daar buitengewoon kritisch over geweest, niet omdat het niet zou functioneren – het functioneerde prima – maar omdat de vraag was in hoeverre wij het slimmer, kleiner en goedkoper kunnen maken, lean and mean, om daarmee een alternatief te bieden voor private beveiliging. Reders zeggen immers terecht: als wij aan gedwongen winkelnering moeten doen en VPD's moeten inhuren, zijn wij duurder uit. Dus op zichzelf ben ik tevreden over die VPD's. Ik heb zelf ook vaak gevraagd of het anders en beter kan. Wij hebben daar ook briefings over gehad, volgens mij zelfs ook een besloten briefing, waarin werd aangegeven dat de elf waar de heer Voordewind over sprak, het minimum is waar je mee te maken hebt.

Wat ook veranderd is, is dat de afgelopen jaren de vaste vrachten ten opzichte van de spot market gewijzigd zijn, waardoor VPD's op dit moment feitelijk maar 30% van de vraag kunnen dekken, tenzij je allerlei flankerende maatregelen neemt, bijvoorbeeld door een basis in te richten in Djibouti. Die VPD's zijn immers nauwelijks op de spot market in te zetten. Dat vormt een behoorlijk dilemma, want dat betekent dat je een oplossing hebt die voor 30% naar tevredenheid functioneert, al kan het misschien goedkoper, maar die voor 70%, 75% geen soelaas biedt. Dan denk ik toch terug aan de briefings en de hoorzittingen die wij gehad hebben, waarin met name de vereniging van nautisch personeel en de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij aandacht hebben gevraagd voor de blinde vlekken. In die gebieden kan de Staat geen bescherming bieden maar is er wel degelijk een dreiging.

In 2011 is het rapport van de commissie-De Wijckerslooth gepresenteerd. Daarin werd gesteld: als de overheid zelf niet kan beschermen, dan moet zij particuliere beveiliging onder strikte voorwaarden en toezicht mogelijk maken. Ook dat valt nog steeds, zeg ik tegen de heer Voordewind, onder het geweldsmonopolie van de Staat. De Kamer en onze fractie zijn zeer terughoudend geweest om die grens over te gaan, want het is toch een soort principiële grens. Als je het geweldsmonopolie bij de Staat wilt

houden en je dat goed wilt reguleren en daar toezicht op wilt houden, zul je heel veel zaken moeten regelen.

Wat ook veranderd is de afgelopen jaren is dat alle landen om ons heen inmiddels besloten hebben particuliere beveiliging toe te staan, dan wel om artikel 5 toe te passen en die oogluikend toe te staan. Daardoor is er voor de reders in Nederland een ongelijk speelveld ontstaan. Ik hoef weinigen hier uit te leggen dat het maritieme cluster van reders in Nederland van gigantische waarde is voor de Nederlandse economie. De vraag is dan ook hoeveel schepen er sinds 2013 zijn uitgevlagd. Ook de KVNR (Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders) heeft de waarschuwing gegeven dat er massaal wordt uitgevlagd als er nu niet snel iets gebeurt. Wat betekent dat voor de bv Nederland? Wat betekent dat voor de staat van onze reders in Nederland?

Onze fractie heeft geconstateerd dat er de afgelopen twee jaar een aantal dingen veranderd is. Ten eerste blijft het VPD-concept zijn beperkingen houden, ondanks dat het doorontwikkeld is. De landen om ons heen hebben in grote mate, bijna allemaal, besloten om het al dan niet oogluikend toe te staan. Inmiddels zitten alle belanghebbenden die wij gesproken hebben in de Kamer op één lijn. Dan denk ik aan het nautisch personeel, de kapiteinsvereniging en de KVNR. Zij zeggen: beste Kamerleden, doe iets, help ons en zorg ervoor dat dit onder voorwaarden mogelijk wordt.

Mijn laatste punt is dat onze marine steeds zwaarder belast wordt. Er wordt steeds meer gevraagd van deze relatief dure capaciteit. Dan kun je twee dingen doen. Dan kun je zeggen: wij houden vast aan ons principe en we laten 70% voor wat het is. Of je kunt in het belang van de reders, van Nederland en van het heel belangrijke principe dat het geweldsmonopolie bij de Staat moet blijven, tegen het kabinet zeggen: ontwikkel iets waarbij er onder voorwaarden particuliere beveiliging zou kunnen worden toegestaan. Als je wilt dat het geweldsmonopolie bij de Staat blijft, is de Staat ook verantwoordelijk en kan de Staat het slechts onder voorwaarden en streng toezicht delegeren.

Ik kom bijna tot een conclusie, maar ik heb nog wat vragen aan de Ministers, met name over de VPD's en de kosten. Is het kabinet bereid om de «onrendabele top» van de VPD's concurrerend te maken in prijs met particuliere beveiliging en dat bijvoorbeeld uit het budget voor internationale veiligheid te financieren om zo de reders tegemoet te komen? Dat zorgt voor een level playing field. Andere reders in andere landen kunnen immers onder een andere vlag tegen andere condities inhuren, terwijl je in Nederland eerst naar Defensie moet gaan om te kijken of je VPD's kunt krijgen. Wij zijn daar hartstikke voor; laat ik dat heel helder zeggen. Overigens blijft het zo dat die VPD's in een aantal gevallen niet ingezet kunnen worden.

Ik heb ook nog een vraag aan de Minister van Defensie over de Djibouti-platforms. Dat kan ook op andere plekken, maar zou je daar nog iets mee kunnen doen? Als besloten wordt om dat traject in te zetten, hoe snel kan wetgeving dan tot stand worden gebracht? Aan wat voor termijnen moeten wij dan denken? Welke voorwaarden of welke beperkingen in tijd of inhoud ziet het kabinet daarbij die voor vertraging of juist voor versnelling zouden kunnen zorgen?

De heer **Jasper van Dijk** (SP):

Misschien kan de heer Knops zijn standpunt over de motie van 10 april 2014 (32 706, nr. 64) waar zijn handtekening ook onder staat, voor mij verduidelijken, want dat kon ik niet heel goed uit zijn verhaal opmaken. In die motie wordt de regering verzocht geen verdere stappen te zetten om de inzet van gewapende particuliere beveiligers op koopvaardij schepen mogelijk te maken. Staat het CDA nog steeds op dat standpunt?

De heer **Knops** (CDA):

De motie waar de heer Van Dijk aan refereert, is ingediend maar niet in stemming gebracht. Die heeft geen status, maar daar staat mijn naam onder. Dat klopt, maar dat is meer dan twee jaar geleden. Ik heb toentertijd, ook vanuit de idee dat het hele VPD-concept niet doorontwikkeld was, gezegd: het lijkt ons nu te snel om met wetgeving te komen. Maar mij is in het laatste rondetafelgesprek duidelijk geworden dat alle mogelijkheden om alleen met VPD's de zaken op te lossen uiteindelijk uitgeput lijken te zijn. Ik heb daar ook een vraag over gesteld aan het kabinet. Op dit moment kan ik niet bedenken hoe je dat heel snel zou kunnen oplossen. Je kunt nog wat aan de prijs doen. Ik hoop dat daar een positief antwoord op komt, maar als je die lijn blijft volgen, zul je uiteindelijk moeten accepteren dat je 70% niet kunt bedienen. Als je dan ook nog in ogenschouw neemt dat een aantal landen de afgelopen twee jaar stappen heeft gezet die Nederland niet gezet heeft, dan gaan wij dat isolement, waar wij nu zo'n beetje in zitten, het level playing field en het belang van de reders voor de bv Nederland ook meewegen. Dus ja, de heer Van Dijk proeft in mijn inbreng een positieve houding ten opzichte van het doorontwikkelen van de beleidsvisie. Ik heb daar een aantal vragen over gesteld. Misschien kunnen wij in tweede termijn tot conclusies komen – zo gaat dat meestal in debatten – maar zo zit ik erin.

De heer **Jasper van Dijk** (SP):

Dat verbaast me wel een beetje. Minister Hillen, ook van het CDA, was hier heel principieel in. Hij wilde de stap naar private beveiliging juist niet zetten. Er zijn heel veel alternatieven genoemd, ook in de hoorzitting: kleinere VPD's en meer middelen inzetten vanuit Defensie. Volgens mij is de heer Knops daar een groot voorstander van. Geweldloze bestrijding van piraterij is voorbijgekomen. Daarnaast is er nog het bezwaar van de kapiteins, die zeggen dat ze een probleem krijgen als dit traject wordt ingezet. Hoe gaat het CDA daarmee om?

De heer **Knops** (CDA):

De heer Van Dijk refereert aan oud-Minister Hillen, die indertijd inderdaad gezegd heeft dat het geweldsmonopolie, de zwaardmacht, een heel belangrijk aspect is. Dat hebben overigens meer bewindslieden in dat kabinet gezegd. Dat is ook zo. Dat maakt dit voor meerderen van ons ook ongemakkelijk, maar zeker als je lang bij het dossier betrokken bent, allerlei pogingen ondernomen hebt samen met anderen om te zoeken naar andere mogelijkheden, en ziet dat er uiteindelijk een aantal blinde vlekken blijft bestaan, dan is helemaal op het einde de vraag wat je gaat doen. Daar zou het debat vandaag over moeten gaan. Ik zou in principe wel meer middelen van Defensie willen inzetten, maar ik zie dat Defensie nu al piept en kraakt. Er is nu al meer ambitie en vraag dan aanbod. Dus dat is geen optie die je morgen aan de reders kunt aanbieden. Je zou kunnen zeggen dat wij dat over een aantal jaren gaan doen, dat wij daarnaar gaan toegroeien, maar dan zal er eerst meer geld naar Defensie moeten of je zult moeten besluiten om niet mee te doen aan de missie in de Middellandse Zee en de NAVO-vlootverbanden. Dat zijn allemaal keuzes, maar die keuzes zou ik graag niet willen maken. Ook kan niemand tegen geweldloze middelen zijn, maar ik ben er niet van overtuigd dat die middelen uiteindelijk voldoende zijn om piraten af te slaan. Die zullen in een aantal situaties wel degelijk kunnen helpen. Die moet je dan ook toepassen. Je moet het onder gezag van de Staat laten toepassen van geweld door private beveiligers tot een minimum beperken. Vandaar ook dat je begint met VPD's en allerlei andere maatregelen, maar wij moeten ook dat andere aspect durven te benoemen. De afgelopen jaren is een aantal variabelen veranderd, ook de opstelling van de kapiteinsvereniging. Ik heb ook goed naar ze geluisterd in eerdere sessies. Zij zijn niet heel enthousiast in die zin dat ze zeggen: dit

is hartstikke mooi; als wij dit gaan doen, is alles opgelost. Zij concluderen dat er weinig andere mogelijkheden meer zijn. Die dingen zijn nu veranderd ten opzichte van twee jaar geleden.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie):

Ik zie ook de ontwikkeling die het CDA de afgelopen twee jaar heeft doorgemaakt, maar het lijkt erop dat het CDA de VPD's een beetje opgeeft. Het zegt: die 30% bereiken wij, maar die 70% gaan wij niet meer redden; zelfs met voldoende middelen zou je de obstakels die de rederijen aangeven niet weg kunnen nemen, want dan moet je nog snelheid maken en dan heb je nog de praktische bezwaren van elf man zetten op een klein bootje voor wie je geen slaappleatsen et cetera hebt. Waarom zet het CDA niet in op de optie van kleinere VPD's? Ik weet dat er bezwaren zijn bij Defensie, maar elders in Europa zijn ze al ingezet. Waarom zouden wij geen pilot starten om te kijken of het toch mogelijk is? Als je kleinere teams inzet, zou je alle bezwaren tegen particuliere beveiligers toch kunnen ondervangen door flexibel te werken met wapendepots in de regio et cetera?

De heer **Knops** (CDA):

Ik begrijp helemaal wat de heer Voordewind zegt. Ik zou die lijn, «VPD, tenzij», ook graag willen volgen. Dat VPD-deel zou zo groot mogelijk moeten zijn, maar laten wij eerlijk zijn: niet in alle situaties zal het uiteindelijk soelaas bieden. En als je overal blijvende platforms moet inrichten, dan zitten daar ook kosten aan verbonden. Daar hangt een prijskaartje aan. Daarom heb ik de vraag gesteld of die rekening een-op-een bij de reders wordt neergelegd. Dan is er dus geen level playing field. Daarmee ontstaat het risico van uitvlaggen. Doe je dat niet, bied je een concurrerende prijs, dan zal iemand die moeten betalen: de overheid, Defensie of andere ministeries. Dat is een reële vraag. Die heb ik gesteld. Ik hoor daar hopelijk zo het antwoord op. Het is een kwestie van snelheid en capaciteit. Maar de capaciteit van mariniers kun je, wetende dat er ook nog andere verplichtingen en missies zijn, niet op stel en sprong zodanig uitbreiden dat je daar op korte termijn een antwoord op kunt bieden. Dat is niet mijn verwachting. Maar ik onderschrijf de stelling van de heer Voordewind: zo veel mogelijk met VPD's, zo min mogelijk met particuliere beveiliging. Maar dat moet wel onder de voorwaarde dat het level playing field, dat zo zwaar onder druk staat, in acht wordt genomen.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie):

Dat level playing field zou je ook heel goed kunnen krijgen als je kleinere teams zou inzetten. Dan betaalt een rederij minder en houdt die geld over. Als je het prijsverschil gaat bijplussen vanuit missies of andere potten, zoals de heer Knops dat zegt, en wapendepots in de regio's installeert, kun je flexibiliteit creëren en krijg je die snelheid alsnog. Dus ik denk graag met de heer Knops mee om te kijken hoe die VPD's beter en meer inzetbaar worden.

De heer **Knops** (CDA):

Ik heb dat de afgelopen jaren gesteund. Ik blijf dat steunen; elke mogelijkheid die er is. Ik hoor graag het antwoord van het kabinet, maar het zit hem ook in capaciteit, want die 70% spot market zul je dan wel moeten bedienen. Er zit ook een soort van zorg. Dat heeft De Wijkerslooth ook gezegd. De overheid heeft de taak haar onderdanen te beschermen tot een bepaalde hoogte. Er zijn blinde vlekken waar dat niet kan, bijvoorbeeld als je midden op de oceaan zit, in die spotmarktomgeving. Je moet wel goed nadenken over de vraag hoe je dat kunt doen, maar het is zoals ik al eerder zei: zo veel mogelijk VPD.

De voorzitter:

Ik herinner u eraan dat ik net twee interrupties heb afgesproken. U hebt een erg ruime spreektijd. Er zitten nu veel fracties aan tafel. Ik sta maximaal twee interrupties toe.
Het woord is aan mevrouw Belhaj.

Mevrouw Belhaj (D66):

Voorzitter. Het is eindelijk zover, na een aantal technische sessies. Het voordeel als je nieuw bent, is dat je de mogelijkheid hebt om met veel enthousiasme te kijken naar hoe de collega's deze discussie de afgelopen jaren hebben gevoerd. Het is een moeilijke discussie. D66 heeft een motie ondertekend, maar ik ben ook eigenwijs genoeg om nog een keer met iedereen te praten over de essentie van het probleem en de geboden oplossingen. Een van de opvallende elementen was de vraag: hoe groot is het probleem gelet op het loslaten van een belangrijk principe, namelijk de zwaarmacht van de overheid? Ik vond de laatste debatten een beetje onbevredigend, want waarom is het echt niet mogelijk om kleinere teams in te zetten? Waarom kan niet veel meer worden ingezet op preventieve instrumenten die allerlei andere landen ook inzetten om mensen weg te houden, zodat je niet per se particuliere beveiligers aan boord hoeft te hebben? En wat is precies de werkelijke schade voor de Nederlandse economie? Wellicht kan een van de Ministers die vraag beantwoorden. D66 heeft besloten om bij haar oude standpunt te blijven, maar wel met het verzoek om zo snel mogelijk te kijken naar alternatieven. Als die alternatieven er volgens het kabinet niet zijn, dan is het goed om een wetstraject in gang te zetten. Ik heb van de verschillende belanghebbenden aan tafel namelijk het gevoel ervaren dat geen besluit nog veel erger is dan wel een besluit. Dus misschien is het, ondanks mijn standpunt, een goed idee om die wetsvoorbereiding te realiseren en daar een klap op te geven.

Wel hecht ik waarde aan een advies van de Raad van State. Veel mensen zitten niet te wachten op weer nieuwe verkiezingen, weer een nieuwe coalitie, weer twee jaar discussies. Dat zou ik heel erg onbevredigend vinden. Wij hechten eraan om dat te doen, ondanks dat ons standpunt niet is veranderd en wij er nog steeds belang aan hechten om de verantwoordelijkheid bij de overheid te houden. Maar de kosten moeten niet leiden tot een verslechterde concurrentiepositie voor onze rederijen. Toch denk ik, gelet op de opmerking van het CDA – ik kan wel tellen – dat je bijna uitkomt op een meerderheid in deze Kamer.

Mevrouw Eijssink (PvdA):

Voorzitter. Ik vervang vanavond mijn collega Sultan Günal-Gezer wegens familieomstandigheden. Ik wil haar veel dankzeggen voor de voorbereidingen die zij getroffen heeft met de rondetafelgesprekken en cetera. Voor 2012 heb ik jarenlang zelf dit debat zelf mogen voeren. Het klopt dat in deze discussie heel veel ontwikkeling zit. Er is geen stilstand. Er is (door)ontwikkeling geweest, want VPD's hadden wij in 2008, 2009 of 2010 nog niet. VPD's zijn pas ontstaan in 2011. Zo heel lang geleden is dat niet. Die doorontwikkeling is te danken aan vele Ministers en anderen. Het is goed om dat ook op te merken. Dat zijn positieve ontwikkelingen in de tijd.

Ik zie natuurlijk het belang van de veiligheid van onze zeevarenden, maar de vraag die wederom voorligt, is wie die het beste kan waarborgen. In het verlengde daarvan ligt weer de vraag of wij bewapende particuliere beveiligers op onze koopvaardij schepen moeten toestaan. De PvdA heeft zich daar bij monde van mijn collega Sultan Günal-Gezer steeds tegen uitgesproken. In december vorig jaar heeft het kabinet een beleidsstandpunt naar de Kamer gestuurd en het voornemen uitgesproken om wetgeving te gaan voorbereiden die bewapende particuliere beveiligers onder voorwaarden moet gaan toestaan. De brief en de schriftelijke

antwoorden op onze vragen waren op zich verhelderend. Heel veel dank voor de genomen moeite en die verheldering.

Is dat genoeg om de Partij van de Arbeid over de streep te trekken? Nee, dat is het niet. Ik wil dat graag als volgt toelichten. Eerst ga ik in op het veel genoemde geweldsmonopolie. Wat de Partij van de Arbeid betreft is het alleenrecht van de Staat om geweld te mogen gebruiken een van de belangrijkste pijlers van een moderne staat. Door de Staat het exclusieve recht op het gebruik van geweld te geven, wordt eigenrichting voorkomen en de rechtsorde gewaarborgd. Daarom komt alleen aan de politie en de krijgsmacht het gelimiteerd gebruik van geweld toe. Toestaan dat particulieren die niet direct onder de verantwoordelijkheid van de Staat opereren, geweld mogen gebruiken, ondermijnt het gezag van de Staat. Bovendien moet gelegitimeerd gebruik van geweld onder democratische controle staan en dat is niet het geval als het niet door de politie of de krijgsmacht wordt toegepast. De Minister van Veiligheid en Justitie noch die van Defensie gaat op grond van het beleidsvoorstel straks de volle politieke verantwoordelijkheid dragen voor de particuliere beveiligers die zij wel voor politie of krijgsmacht dragen.

Dat zou anders zijn als het kabinet het voorstel van De Wijkerslooth – ik heb die hele discussie zelf toen gedaan, ook het rondetafelgesprek met De Wijkerslooth – zou hebben gevolgd om gewapende particuliere beveiligers door de overheid te laten inlenen, zodat zij – ik citeer uit het rapport – «hun beveiligde taak als militair uitvoeren onder het volledige gezag van Defensie». Dat advies wil het kabinet niet opvolgen, ook niet nadat wij daar eerder om hebben gevraagd. Dat vinden wij nog steeds jammer. Het beleidsvoorstel probeert het uit handen geven van het geweldsmonopolie zo goed als mogelijk met waarborgen te omkleden en dat waardeer ik. Er zijn stappen gezet, er is nagedacht en er is niet stilgestaan. Het stellen van regels en vergunningsvoorwaarden is voor mij echter niet afdoende, want daarmee zou de controle op het gebruik van het geweld op volle zee buiten het zicht van andere autoriteiten dan de kapitein tekortschieten.

Een ander belangrijk argument van de Partij van de Arbeid om afwijzend te staan ten opzichte van gewapende particuliere beveiligers is het gebrek aan noodzaak daartoe. Uiteraard vinden wij ook dat de koopvaardij moet worden beschermd en niet te vergeten de mensen thuis, de naasten van onze zeevarenden. Dat is niet onbelangrijk. Er ligt echter een plicht voor de overheid en die is opgepakt. Ook de regering erkent dat VPD's van belang zijn en vrijwel alle aanvragen voor VPD's door reders worden gehonoreerd. De dreiging van piraterij bij de kust van Somalië is mede daardoor sterk teruggebracht. Er zijn geen recente overvallen op schepen bekend. De grootste dreiging van piraten is er op dit moment voor de kust van West-Afrikaanse staten. De betreffende kuststaten staan gewapende particuliere beveiligers in hun kustwateren niet toe, tenzij het beveiligers uit eigen land betreft. Dat geldt ook voor andere landen waar een dreiging van piraten bestaat, zoals in Zuidoost-Azië. De oplossing die het kabinet voorstelt, is daar dus praktisch gezien niet mogelijk.

Het feit dat het geweldsmonopolie bij de Staat ligt, betekent niet dat daarmee de eigen verantwoordelijkheid van burgers en bedrijven én de overheid niet bestaat. Dat geldt voor burgers die hun huis moeten beschermen evenzeer. Het geldt ook voor de koopvaardij. Reders nemen zelf al preventieve maatregelen, zoals varen in konvooi met begeleiding van patrouilleschepen. Er is veel aan preventie gedaan, maar wellicht zijn er mogelijkheden om nog meer te doen. Deze opmerking maak ik mede naar aanleiding van eerdere rondetafelgesprekken die mijn collega heeft gedaan. De mogelijkheden voor geweldloze beschermingsmiddelen die kunnen voorkomen dat piraten aan boord komen, zijn nog niet uitgeput. Wellicht kan de overheid een rol spelen in het stimuleren hiervan, eventueel zelfs via een fiscale weg.

Dat het voor reders goedkoper en mogelijk eenvoudiger is om zichzelf met gewapende particuliere beveiligers te beschermen, is voor mij geen doorslaggevend argument om dit toe te staan.

De heer **Knops** (CDA):

Zoals verschillende woordvoerders al hebben gezegd, is dit een ingewikkelde kwestie. Het gaat immers ook over een principiële zaak. Althans als je het van een afstandje bekijkt, want uiteindelijk zijn er misschien wel praktische mogelijkheden. Ik heb een vraag aan mevrouw Eijsink. Ik doe dat maar even in haar hoedanigheid van een paar jaar geleden, toen we nog samen op dit dossier zaten. We hebben een aantal hoorzittingen gehad en we hebben rapporten ontvangen. De Kamer heeft eensgezind geprobeerd, toen en nu, om samen met het kabinet te kijken naar mogelijkheden om de onveilige situaties aan te pakken. Volgens mij is dat ook hetgeen waarvoor we ons hier verantwoordelijk voelen. Als we militairen uitzenden, willen we dat op een zo veilig mogelijk wijze doen, ook in dit geval. Denkt mevrouw Eijsink dat er ten aanzien van de 70% spotmarkt waar in de huidige situatie zo ongeveer sprake van is en waar nu geen voorziening voor is, op basis van doorontwikkelingen na tien jaar een reële optie is om het gat te dichten en die veiligheidsparaplu te creëren?

Mevrouw **Eijsink** (PvdA):

Ik waardeer het zeer dat collega Knops begint over een gezamenlijk gedragen verantwoordelijkheid en een gezamenlijke discussie hier. Ik denk dat we op dat punt als partijen heel respectvol met elkaar omgaan. Over de doorontwikkeling van de Vessel Protection Detachments hebben we lang gedaan. Die is in 2011 ingezet en ze zijn nog niet helemaal uitgeput. Ik ken de regelgeving. Ik heb alle stukken daarover toentertijd ook doorgenomen. Die stukken gaan natuurlijk over de procedures. In de brief van 15 december wordt een procedure voorgesteld ten aanzien van de wijze waarop de toekenning moet plaatsvinden. Ik zie daarin niet veel verschillen met de wijze waarop de toekenning eerder plaatsvond. Wat betreft snelheid en bedragen, is het nog maar de vraag of dat de oplossing is. Het gaat de reders natuurlijk om snelheid. Ook hier staat dat binnen 72 uur een besluit genomen zal worden over de vergunningen. Het is heel moeilijk. Zowel de zeevarenden als hun thuis hebben terecht een punt waar het gaat om de verantwoordelijkheid van de overheid. Nu is het voorstel om die zwaardmacht in één keer uit handen te geven. Stel dat je kapitein op een schip bent en er gebeurt iets op volle zee. Dan is de overheid op dat moment niet verantwoordelijk. Wie is dan verantwoordelijk en aansprakelijk? Wie kan aangesproken worden? Dat is de kapitein. Dat blijft. In de brief gaat het over het overdragen van een vergunning. De Minister van Defensie neemt het besluit en vervolgens wordt het overgedragen. Via een vergunning draag je echter niet de politieke verantwoordelijkheid over. Dat werkt niet alleen niet zo in mijn beleving, maar ook niet in de praktijk. We kennen allemaal voorbeelden – er was er onlangs nog een in Italië – van situaties waarin mensen jaren vast hebben gezeten en niet kunnen aantonen waar de verantwoordelijkheid lag.

Ik ben niet naar problemen aan het zoeken, maar naar oplossingen. Laat dat duidelijk zijn. Die verantwoordelijkheid voelt de Partij van de Arbeid evenzeer. Daarom komen wij terug op optie twee uit het rapport van De Wijkerslooth, een van de adviezen, namelijk om te kijken hoe je particuliere beveiligers kunt inlenen en militariseren, om het maar zo te noemen. Dat hoeft niet ten koste te gaan van de mogelijkheden die de krijgsmacht heeft. Ik ben het eens met de heer Knops dat dat niet nodig is. Als we die particuliere beveiligers hebben, zou dat ook een mogelijkheid kunnen zijn. We zouden voor een mogelijkheid op dat terrein kunnen kiezen. Dan blijft

het een verantwoordelijkheid van de overheid. Dat staat voor ons toch wel heel erg centraal hierin.

De heer **Knops** (CDA):

Het dilemma is volstrekt herkenbaar. Dat hebben we zelf in onze fractie ook zo besproken. Het punt is dat we worden geconfronteerd met een probleem dat niet statisch is, maar dat zich ontwikkelt. De ontwikkeling is dat landen om ons heen het gaan toestaan of gedogen, waardoor de competitiviteit van de Nederlandse reders ten opzichte die van andere landen, het gebrek aan level playing field, er uiteindelijk voor kan zorgen dat reders uitvlaggen. Dat probleem wordt niet opgelost met de lijn zoals mevrouw Eijnsink die nu inzet. Ik ben aan het zoeken naar een manier waarop je dat kunt aanpakken. Is mevrouw Eijnsink zich ervan bewust dat die lijn geen oplossing biedt?

Mevrouw **Eijnsink** (PvdA):

Wederom een terecht punt van collega Knops. Ik ben me daar zeker van bewust. Ik probeer me echter ook aan feiten te houden. Ik verwijs even naar de beantwoording van de Minister van 27 mei. De vraag was met hoeveel schepen de totale omvang van de Nederlandse vloot was afgenomen in respectievelijk 2012, 2013, 2014 en 2014. Ik kijk gewoon naar het tabelletje op pagina 6 van de antwoorden. Daaruit blijkt dus dat er geen afname is, maar juist een toename. Op 31 december 2015 ging het over 1.236 schepen, terwijl het er in 2012 1.216 waren. Ik probeer me dus echt op de feiten te baseren en te zien wat nodig en mogelijk is. Dat is wat ik in handen heb. Nogmaals, zeevarenden en hun thuis hebben volgens ons bescherming nodig. Dat kan en moet. Ik baseer me echter graag op feiten. Feit is ook dat de VPD's nog mogelijkheden bieden. De regelgeving daarvoor kan nog opgerekt worden. De zwaardmacht moet echter bij de overheid berusten.

De **voorzitter**:

Oké. Dan gaan we door naar de inbreng van de heer Teeven.

De heer **Teeven** (VVD):

Voorzitter. Ik dank de Ministers voor de beantwoording van de feitelijke vragen en de briefing die wij hebben mogen ontvangen. Ook veel dank aan velen hier in de zaal voor de hoorzitting die we hebben gehad, want daar is veel feitelijke informatie uit gekomen. Dat is een goede zaak. Voor de VVD staat voorop – voor iemand die hier wordt overvallen in zijn huis is dat niet anders dan voor iemand die wordt overvallen op zijn schip voor de kust van Somalië – dat mensen het recht van zelfverdediging hebben. Daarbij komen de leerstukken van noodweer en noodweerecces naar voren. Ik hoor graag van de Minister van Veiligheid en Justitie een reflectie hierop. Worden in het kader van het wetsvoorstel, waarvan ik hoop dat het al in voorbereiding is, die leerstukken meegenomen? Als iemand hier in zijn supermarkt wordt overvallen, is dat eigenlijk niet anders dan als iemand op een schip wordt overvallen door gewapende personen. Die lijn kun je wel trekken.

Het was goed om te merken in de hoorzitting die we hebben gehad dat de stakeholders op één lijn zitten. Dat was eerder niet zo. De heer Knops sprak daar al over. Ik zal niet alles herhalen wat hij al goed geadresseerd. De stakeholders zaten eerder niet op één lijn en nu wel. Ook de kapiteins denken er op dit moment anders over. Ik heb altijd mogen volgen – niet altijd vanuit de Kamer, maar ook vanuit een andere positie – hoe dit dossier zich heeft ontwikkeld. Ik heb waardering voor de wijze waarop deze Ministers, maar ook eerdere bewindspersonen, hierin hebben gewerkt. Dat ben ik met mevrouw Eijnsink eens. Het is inderdaad moeilijke materie.

Ik dank – dat moet ook uitgesproken worden – het personeel van de marine en de mariniers die de VPD's inhoud hebben gegeven. Dat is op een heel goede wijze gebeurd, met accuratesse. We hebben echter ook te horen gekregen – volgens mij is dat ook een antwoord op vragen die hier vandaag al zijn gesteld – dat die VPD's eigenlijk niet kleiner kunnen dan het aantal mensen dat er nu inzit. De heer Voordewind stelde dat aan de orde. Volgens mij is dat wel een beetje helder geworden. Als wij op werkbezoek zijn bij de marine en bij de mariniers, horen we dat ook. Die mensen zeggen dat ook zelf. Ik heb veel waardering voor de wijze waarop zij invulling hebben gegeven aan die Vessel Protection Detachments. Ik heb allereerst een vraag aan de Minister van I en M, namelijk over het uitvlaggen en invlaggen. Op pagina 6 – mevrouw Eijnsink haalde dat al aan – staat een mooie tabel, waaruit blijkt dat er eigenlijk geen terugloop is van het aantal schepen dat onder Nederlandse vlag vaart. Het is echter niet helemaal een antwoord op een vraag die sommige leden hebben gesteld in de feitelijke vragen. De vraag was eigenlijk een beetje of er niet ook niet is ingevlagd. Hoeveel reders hebben er nu voor gekozen om niet Nederland te nemen, maar een ander land? Ik heb het antwoord gelezen, maar ik zou er toch graag wat meer duidelijkheid over hebben. Dat is immers precies wat de reders zeggen. Het gaat niet alleen om het uitvlaggen, maar ook om wat niet naar Nederland komt. Die vraag is natuurlijk minstens zo interessant.

Ik heb ook een feitelijke vraag aan de Minister van Veiligheid en Justitie. In het rapport van de commissie-De Wijkerslooth lees ik toch goed dat private beveiliging mogelijk moet zijn: «Vessel Protection Detachments, tenzij»? In die zin heb ik ook veel waardering voor het standpunt van het kabinet. De commissie-De Wijkerslooth is daar helemaal niet zo afwijzend over. Die zegt dat het wel degelijk mogelijk moet zijn om jezelf te verdedigen. Dat schrijft zij wel degelijk op en dat zie ik ook. In die zin heb ik ook waardering voor de uitgangspunten van het kabinet en voor wat er gebeurt.

Ik heb ook nog een vraag aan alle Ministers, maar misschien nog wel het meest aan de Minister van Defensie. Het is de Minister van Defensie natuurlijk ook opgevallen dat eigenlijk heel veel landen blijkbaar niet met dat enorme dilemma worstelen waar wij hier wel mee zitten. Ik noem het lijstje maar even: België, Cyprus, Denemarken, Duitsland, Estland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Italië, Japan, Kroatië, Luxemburg, Noorwegen, Malta, Portugal, Spanje, Verenigd Koninkrijk, Verenigde Staten en Zweden. Die zetten allemaal particuliere beveiligers in. Dan denk ik bij mezelf: zijn wij nu slim, als klein Gallisch dorpje in Noordwest-Europa, omdat wij standhouden of zijn die landen net iets slimmer dan wij? Dat is dan een beetje vraag. Mijn vraag aan de Minister van Defensie en de Minister van Veiligheid en Justitie is of zij eigenlijk hun licht al hebben opgestoken in andere landen. Ik kijk ook een beetje naar de Minister van Veiligheid en Justitie. Als ik met zo'n wetsvoorstel zou moeten beginnen, zou ik eens kijken hoe het in die andere achttien landen – het zijn een heleboel lidstaten van de Europese Unie – is opgelost. Kan de Minister van Defensie ons misschien vertellen hoe het in die lidstaten werkt? Hoe werkt defensie daar samen met de private beveiligers? Gebeurt dat wel of helemaal niet? Zijn daar slechte ervaringen mee? In de beantwoording van de feitelijke vragen zeggen beide Ministers dat het eigenlijk best kan en dat het misschien mogelijk is om het net zo te doen als in een aantal van die landen. Ik hoor graag van de Ministers van interne en externe veiligheid hoe zij daartegenaan kijken.

De Kamer heeft een tijdje moeten wachten op dit overleg, dat klopt. Laat ik het maar gewoon zeggen. De vraag daarover is beantwoord, onder punt 4. Er is acht maal een bericht van uitstel geweest. Soms zijn het moeilijke discussies. Ik vraag de Minister aan Veiligheid en Justitie wat hij heeft gedaan na het uitbrengen van het beleidsstandpunt van het kabinet. Wat is er nu in de voorbereiding van dat wetsvoorstel inmiddels aan onder-

hands werk verricht? Ik hoor daar graag een reactie op, want ik denk dat dat een belangrijk punt is. Anders overleven we nog wel een volgende kabinetsformatie voordat hier iets van komt. Dat zou – dat ben ik met mevrouw Eijnsink eens – zeker niet moeten.

De heer **Houwers** (Houwers):

Ik heb even zitten kauwen en even zitten nadenken. De heer Teeven begon zijn betoog met het maken van een vergelijking tussen de bescherming van huis en haard en de bescherming op een schip. Eerlijk gezegd vind ik die vergelijking eigenlijk niet opgaan. Dat is een zorg die ik heb. Als de heer Teeven die vergelijking maakt, acht hij het dan ook denkbaar dat mensen huis en haard met particuliere beveiligers gaan beveiligen? Waar legt hij de grens? Waarom maakt hij die vergelijking? Die brengt mij namelijk eerlijk gezegd weer aan het twijfelen.

De heer **Teeven** (VVD):

Huis en haard worden natuurlijk al verdedigd door particuliere beveiligers. Dat is helemaal niets nieuws. Bedrijven en ook particulieren schakelen al particuliere beveiligers in en soms hebben die ook een vergunning om een vuurwapen te dragen. Zelfs dat komt voor. Dat is dus niet anders. Zo'n schip is ook een huis. Voor de bemanningsleden van dat schip en de mensen die hier in de zaal zitten en die verantwoordelijkheid dragen voor die bemanningsleden op dat schip, is het ook huis en haard. Waarom zouden die mensen nu geen recht hebben op zelfverdediging, terwijl mensen in hun eigen huis dat wel hebben? Dit is gewoon het leerstuk van noodweer en noodweerexces. Je komt in een noodtoestand. Die moet je goed beschrijven. Dat gaat de Minister van Veiligheid en Justitie doen in zijn wetsvoorstel. Als er in die noodtoestand wordt doorgeschoten in de verdediging, krijg je noodweerexces. Onder sommige omstandigheden is dat niet toelaatbaar en onder sommige omstandigheden wel. Dat gaan we natuurlijk teruglezen in dat wetsvoorstel. Daar gaat de Raad van State zeker iets van zeggen. Vandaar ook mijn vraag hoe dat nu zit.

De heer **Houwers** (Houwers):

Mijn zorg zit hem erin dat je noodweer niet moet opzoeken. Ik wil toch proberen om te voorkomen dat er een soort geweldsescalatie kan ontstaan. In die zin wil ik de inzet van deze mogelijkheden beperken. Ik ben er ten principale niet tegen, maar ik vind dat de heer Teeven het wat te makkelijk verbreedt. Ik vraag de Ministers om te reflecteren op de vraag of het noodweerexces zoals de heer Teeven het neerzet zo breed toegepast zou moeten worden.

De heer **Teeven** (VVD):

Dat is geen vraag aan mij, dus die geleid ik graag door naar de Minister van Veiligheid en Justitie. Hij gaat immers dat leerstuk bespreken. Ik heb nog wel een vraag aan de Minister van I en M over de beschermingsmaatregelen. Tijdens de briefing en vooral tijdens de hoorzitting is veel gesproken over de beschermingsmaatregelen die niet gewapenderhand gaan. Acht de Minister van I en M dat een werkbaar model? Ik neem aan dat daar weleens met de reders over is gesproken en ook met de kapiteins. Zijn die technische middelen om een schip te beschermen een beetje uitgenut of ontbreekt het daaraan? Ik heb tijdens de hoorzitting sterk te indruk gekregen – sterker, ik ben ervan overtuigd geraakt – dat de technische beschermingsmaatregelen wel een beetje zijn uitgeput en dat je daar lang niet alles mee afdekt. Ik zou graag horen wat de Minister van I en M daarvan vindt en wellicht ook de Minister van Defensie. Hebben zij vanuit de praktijk gehoord wat er al is gebeurd en waar het niet werkt? Laat helder zijn dat de VVD ook hecht aan het geweldsmonopolie van de overheid. Je moet echter niet denken dat achttien andere landen dat niet goed kunnen organiseren en dat wij het alleenrecht hebben en alle

wetenschap in huis hebben. Ik denk dat het heel goed is om dit te organiseren. Ik ben het met de heer Voordewind, de heer Knops en mevrouw Belhaj eens dat je dat buitengewoon goed moet afwegen. Ik ben het daar zeker mee eens, maar ik ga ervan uit dat de Minister van Veiligheid en Justitie, de Minister van Defensie en het hele kabinet dat buitengewoon goed gaan doen en ook zeker hun licht gaan opsteken in andere landen. Nogmaals, ik hoor graag of dat al is gebeurd door het Ministerie van Veiligheid en Justitie.

De voorzitter:

Dank u wel. We gaan nog even naar de heer Voordewind, want die heeft een vraag.

De heer Voordewind (ChristenUnie):

De heer Teeven en ik hebben beiden bij het rondetafelgesprek gezeten. Daar zijn inderdaad de mogelijkheden en misschien wel onmogelijkheden van kleinere VPD's genoemd. Er werd echter ook verwezen naar Frankrijk, waar met kleinere VPD's wordt gewerkt. Er werd geopperd om in elk geval een pilot te starten in Nederland. Is de VVD bereid om eens te kijken of het een optie is om met kleinere VPD's te werken, wat mogelijk ook de spotmarkt van de rederijen zou kunnen helpen? Is de VVD bereid om dat eens te proberen?

De heer Teeven (VVD):

De heer Voordewind vraagt een beetje naar de bekende weg. Ik zeg nogmaals, maar dan voor de hele zaal, dat de VVD daar geen voorstander van is. Tijdens de hoorzitting en ook tijdens de werkbezoeken aan de marine en de mariniers hebben we duidelijk gehoord dat dit geen werkbaar model is. Dat heeft puur te maken met de manier waarop de mariniers het proces op dit moment inrichten met de marine. Wij denken dus dat zo'n pilot geen goede weg is. We moeten echt een keuze maken. We zetten VPD's in langs het model dat we nu kennen, met elf mensen – dat achten de Koninklijke Marine en het Korps Mariniers op dit moment verantwoord – of we doen dat niet en organiseren het op een andere manier. Dan horen we naar aanleiding van het wetsvoorstel hoe het kabinet dat ziet. Ik ben het met de heer Voordewind en anderen eens. Dat geweldsmonopolie drukt bij mij ook zwaar, maar dat maakt het niet onmogelijk om dit te realiseren. Volgens mij moeten we dat als uitgangspunt nemen.

De heer Voordewind (ChristenUnie):

Het was niet echt vragen naar de bekende weg. Ik wil werkelijk bekijken of ook de VVD, die ook heel erg op het geweldsmonopolie van de overheid zit, bereid is om tot het uiterste te gaan om dat monopolie bij de overheid te laten liggen. Er zijn ook ervaringen met die kleine teams, misschien met vier mensen, en inzet van de bemanning om beveiligingsrondjes te lopen om het schip. Daar zijn allerlei onderzoeken naar gedaan. Het was niet vragen naar de bekende weg. Het was echt een serieuze oprechte vraag aan de VVD. Misschien komt de VVD uiteindelijk wel op haar particuliere beveiligers uit. Laten we er echter alles aan doen en bekijken of inzet van kleinere VPD's mogelijk is.

De heer Teeven (VVD):

Ik heb het antwoord op die vraag gehoord van de mensen die daar verstand van hebben. Ik geleid echter de opmerking, de vraag, van de heer Voordewind gelijk door naar de Minister van Defensie. Zij kan daar dan over zeggen wat zij daarover wil zeggen. Ik heb echt begrepen dat de marine en de mariniers zeggen dat dat geen begaanbare weg is.

De **voorzitter**:
Mijnheer Van Dijk, uw tweede interruptie.

De heer **Jasper van Dijk** (SP):

De heer Teeven moet mij zijn woorden ook nog even beter toelichten. Hij zegt steeds dat hij veel waarde hecht aan het geweldsmonopolie van de Staat, maar vervolgens heeft hij allemaal voorbeelden waaruit blijkt dat we ons daar eigenlijk niet aan hoeven te houden. Als iemand in huis wordt lastiggevallen, is het noodweer. Bedrijven zijn tegenwoordig ook bewapend, zegt de heer Teeven. Wat bedoelt hij nu eigenlijk met het geweldsmonopolie van de Staat? Hoe ver reikt dat volgens hem?

De heer **Teeven** (VVD):

De vraag in deze discussie is waar je begint. Begin je bij het geweldsmonopolie van de Staat, daal je dan af en kijk je wat mogelijk is of zeg je dat schepen worden aangevallen door kapers, door gewelddadige lieden, dat we de bemanningen op die schepen moeten beschermen en begin je dus bij het recht op zelfbescherming? Vandaag ben ik daarbij begonnen. Ik heb totaal geen probleem met het standpunt van het kabinet, dus VPD's tenzij. Het moet echter wel mogelijk worden gemaakt om je ook te beschermen als die VPD's om wat voor reden dan ook – de heer Knops is daar uitgebreid op ingegaan – niet beschikbaar zijn. Het is dus maar waar je de discussie begint. Ik ben er eigenlijk altijd van uitgegaan dat de SP-fractie ook voor het recht op recht op zelfverdediging was. Ook door de SP-fractie is als het om overvallen op woningen ging heel consequent met wetsvoorstellen meegedacht. Het verbaast me dus een beetje. Wat is nu het verschil tussen een huis dat wordt overvallen en een schip dat wordt overvallen? Daar zie ik echt geen enkel verschil in. Zo'n schip is trouwens ook een huis volgens de wet.

De heer **Jasper van Dijk** (SP):

Het trucje dat de heer Teeven hier uithaalt, is het verwijzen naar een noodweersituatie. Het gaat hier natuurlijk om het gebruik van geweldsmiddelen op een formele manier, in dit geval door particuliere beveiligers. Daar beslissen we vandaag politiek over. Daarom is het zo'n principiële debat. De heer Teeven vraagt heel terecht waarom we hier zo'n groot debat van maken. Nou, precies om deze reden. Dat achttien andere landen daar anders in zitten, mag allemaal waar zijn. Hij haalde de Galliërs in dat dorpje aan. Daar hebben we allemaal groot respect voor. Die pakken het steeds net wat slimmer aan dan die Romeinen eromheen. Ik zou zeggen: kijk naar die achttien landen, maar kijk vooral naar je eigen beginselen. Het geweldsmonopolie van de Staat stelt in de redenering van de heer Teeven, als hij zegt dat bedrijven tegenwoordig ook bewapend mogen worden voor particuliere beveiliging van bedrijventerreinen et cetera, wat de VVD betreft nog weinig voor, zo stel ik vast.

De heer **Teeven** (VVD):

Nu haalt de heer Van Dijk een trucje uit. Zoals gezegd, is het maar waar je de discussie begint. Begint je de discussie bij de wens om de koopvaardij te beschermen, om de kapiteins en de bemanningsleden te beschermen, of begin je die bij het principe dat het geweldsmonopolie bij de Staat ligt en ben je niet bereid om een stap verder te denken? Dat doet de VVD niet, maar we hechten wel aan het geweldsmonopolie. Ik kan wel begrijpen dat de Minister van Veiligheid en Justitie daar voorzichtig mee is. Tegelijkertijd vraag ik hem wel zijn licht op te steken bij achttien andere landen die dat blijkbaar wel hebben kunnen regelen in hun wetgeving. Dat is toch niet zo'n rare vraag? Het verbaast met toch een beetje van de SP. Dat is een partij die altijd zegt op te komen voor slachtoffers, maar vandaag even niet.

De voorzitter:

Ik zou niets liever willen dan de heer Van Dijk het woord te geven voor zijn inbreng in eerste termijn, waarmee hij ook een kans heeft om hier nog even op te reageren. Er bereiken mij echter van verschillende kanten signalen dat deze zaal erg warm begint te worden. Ik heb zojuist laten organiseren dat we naar de zaal hiernaast kunnen. Daar is het aanmerkelijk koeler, heb ik me laten vertellen. Ik wil dus heel even een changement doorvoeren. Dat is mogelijk met dit grote aantal mensen op de publieke tribune, maar dan moeten we dat wel geven gedisciplineerd doen. Ik schors de vergadering. We proberen over ongeveer vijf minuten weer te openen. De griffier zal het publiek naar de andere zaal begeleiden. Ik vraag de Kamerleden, de bewindspersonen en de ambtenaren mij te volgen naar de zaal hiernaast.

De vergadering wordt van 19.26 uur tot 19.34 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen dit algemeen overleg. Voor de schorsing had de heer Teeven zijn inbreng in eerste termijn afgerond. We gaan nu door naar de inbreng van de heer Jasper van Dijk van de SP-fractie.

De heer Jasper van Dijk (SP):

Voorzitter. We zijn om heel precies te zijn geëindigd met wat holle frasen van de heer Teeven. Hij had wat ideeën over mijn partij en over hoe wij denken over de omgang met slachtoffers. Ik neem aan dat die nu allemaal gewist zijn bij de Stenografische Dienst. Dan kunnen we nu beginnen met het debat.

We spreken over een belangrijke kwestie, namelijk of we wel of geen particuliere beveiligers toestaan voor de bescherming van onze schepen en daarmee het geweldsmonopolie van de Staat loslaten. Voor mijn partij zijn er twee belangrijke uitgangspunten. Het eerste is dat de veiligheid van alle zeevaarders van groot belang is en dat de overheid er dus alles aan moet doen om die te waarborgen en het tweede is dat de zwaardmacht bij de overheid ligt. Het kabinet meent deze veiligheid het beste kunnen waarborgen met nieuwe wetgeving, uitgaande van het beleidsprincipe «VPD, tenzij». Het is daarbij niet over één nacht ijs gegaan, to put it mildly. Het concept zal nu wel juridisch afgedekt zijn. Ik heb daar wel wat vragen over.

De eerste betreft de kapiteins. Wat is nu precies hun positie? Als er in het model met particuliere beveiligers op een schip een geweldsincident plaatsvindt en de zaken lopen uit de hand, wat is dan de verantwoordelijkheid van de kapitein? Kan de Minister dat met een voorbeeld toelichten?

De spotmarkt zou vragen om een flexibelere inzet en daar zou een VPD niet in kunnen voorzien. Wij missen daar nog een goede onderbouwing voor. Het Franse model werd al genoemd, met kleinere VPD's. Ik vind dat buitengewoon interessant. Ik hoor graag een reactie van de regering. Uit de antwoorden op de vragen maken wij op dat in 2015 slechts één aanvraag voor de spotmarkt is ingediend en dat deze is gehonoreerd. Ook hield Defensie in 2015 rekening met de inzet van 175 VPD's, terwijl er maar 53 ingezet zijn. Ik hoor ook graag een reactie op een artikel dat is verschenen op de website Follow the Money. De Minister van Defensie zei in een vorig debat dat zij dat een typische werkwijze van mij vond. Ik zou willen zeggen dat heel veel Kamerleden zich baseren op berichten. Wij hebben informatie nodig. Ik geef de Minister alle ruimte en tijd op erop te reageren. Het is artikel uit april van mevrouw Dieuwertje Kuijpers, met de titel «Private piratenjagers drijven steeds verder af van Defensie». Het is een heel interessant verhaal, waarin met name het commerciële aspect naar voren wordt gehaald dat om de hoek komt kijken op het moment dat

je overgaat tot particuliere beveiliging. In hoeverre zien bedrijven hun kans schoon om hier lucratieve opdrachten binnen te halen?
Op pagina 23 van de evaluatie van missies en operaties 2015 staat een lijst met kapingen en aanvalspogingen. Deze zijn van 75 in 2012 naar 0 in 2015 teruggebracht. Nul kapingen dus. Onderstreept dat niet juist het succes van het beleid? Klopt het dat de kosten zoals Oceans Beyond Piracy die heeft berekend in 2015 nog verder zijn teruggelopen? Klopt het dat de High Risk Area, het gebied waarin vaartuigen een hoog risico lopen, wederom kleiner is geworden? Klopt het dat er daardoor ook weer sneller gevaren kan worden, waardoor VPD's minder lang nodig zijn? Zetten deze cijfers geen druk op het besluit uit 2013?
Draait het niet vooral om kosten, zo vraag ik de regering. Is de inzet van VPD's via Defensie niet veel kostbaarder dan de particuliere inzet? Klopt dat? Is deze economische benadering niet veel te beperkt voor zo'n belangrijk vraagstuk? Waarom zoekt het kabinet niet verder? In de feitelijke vragenronde is al gevraagd of Defensie een inschatting kan maken van wat het kost als zij zelf alle kosten op zich zou nemen. Daarop geeft het kabinet geen antwoord. Toch vragen wij het kabinet wat het daarvan vindt. Heeft bijvoorbeeld FNV Veiligheid geen gelijk als zij zegt dat dit uit de algemene middelen moet worden betaald, omdat het van zo'n groot belang is voor onze economie?
Zijn er andere alternatieven, bijvoorbeeld geweldloze piratenbestrijding? Ik noem hier een geluidkanon dat de geluidsterkte van F-16 met naverbrander produceert, desoriënterende zoeklichten, verblindende lasers en anti-inklimsystemen. Ik vraag een reactie. Ik heb overigens een JSF gehoord van de week. Die kunnen daarvoor gebruikt worden, net als F-16's.

De voorzitter:

Er zijn interrupties voor u, mijnheer Van Dijk. Eerst van de heer Knops en daarna van de heer De Roon.

De heer Knops (CDA):

Ik moet even schakelen hoor, want in het vorige debat pleitte de heer Van Dijk nog voor geluidsarme JSF's, F-35's, om mensen geen gehoorschade te laten oplopen en nu zet hij dat middel in. Maar goed, het kan verkeren. Vroeg de heer Van Dijk nu echt of het klopt dat VPD's duurder zijn dan particuliere beveiligers?

De heer Jasper van Dijk (SP):

Ik heb zeker in vorige debatten een groot punt gemaakt van de geluids-overlast in Leeuwarden en ik hoop ook op steun van het CDA.

De voorzitter:

Dat debat gaan we niet overdoen. U hebt uw punt gemaakt. Geeft u nu uw antwoord op de vraag.

De heer Jasper van Dijk (SP):

De Knops had dat punt ook gemaakt, maar volgens mij gaat het hier om een heel andere inzet van geluidsoverlast. Ik zou ook op dat punt aan het CDA willen vragen om net even wat creatiever kijken in plaats van direct zijn standpunt te verlaten, want dat doet hij in dit debat, om vast te houden aan het geweldsmonopolie van de Staat. Dan de andere vraag van de heer Knops. Ik heb hier staan: € 70.000 per VPD-inzet vanuit Defensie terwijl een gemiddelde particuliere inzet € 10.000 kost.

De heer Knops (CDA):

Dan vraagt de heer Van Dijk toch naar de bekende weg? Dit is immers een feit dat al heel lang in allerlei hoorzittingen en debatten aan de orde is geweest. Het is dus een beetje een gratis vraag van de heer Van Dijk.

Wil hij hiermee aangeven dat hij mijn voorstel of verzoek aan de Minister steunt om eventueel de onrendabele top van die VPD's af te financieren? Is hij vatbaar voor het argument van een level playing field, juist omdat het een veel duurder is dan het ander? Dat is het probleem waar reders tegenaan lopen. Is de heer Van Dijk bereid om vanuit de overheid te bekijken hoe die VPD's goedkoper gemaakt kunnen worden? Dat kan niet. Je kunt ze nauwelijks goedkoper maken. Je zou echter de kosten niet volledig kunnen doorberekenen. Is dat wat hij zegt?

De heer **Jasper van Dijk** (SP):

Nee, dat is niet wat ik zeg. Ik zeg wel dat ik geen voorstander ben van particuliere beveiligers vanwege reeds genoemde bezwaren. Dan komt dus de volgende vraag, namelijk of wij bereid zijn om voldoende middelen in te zetten om de bescherming van deze schepen te waarborgen. Ik vind dat we daar dan serieus naar moeten kijken. Dat betekent dat je bijvoorbeeld middelen kunt vinden door te snijden in andere zaken. Daar heb ik ook al heel veel voorstellen over gedaan, bijvoorbeeld ten aanzien van missies. De SP steunt de antipiraterijmissie nabij Somalië, zoals bekend. Als wij vinden dat het door Defensie geregeld zou moeten worden, moeten we inderdaad zorgen voor voldoende middelen. Een andere oplossing is dat we het uit de algemene middelen betalen. Daarmee voorkomen we dat we die Rubicon overgaan en dat we het geweldsmonopolie van de Staat uit handen geven. Dat geef ik de heer Knops dan weer ter overweging.

De **voorzitter**:

Dan heeft de heer De Roon nog een vraag.

De heer **De Roon** (PVV):

Ik hoor de woordvoerder van de SP zeggen dat hij denkt dat een geluidskanon een afdoende afschrikkend middel is tegen piraten. Ik herinner me dat we nog niet zo lang geleden een hoorzitting hadden, waarbij dat ideeetje ook ter tafel kwam. Ik heb toen aan de vertegenwoordigers van het Korps Mariniers gevraagd: als je op zo'n schip ter beveiliging zit en je zou worden uitgerust met een geluidskanon, zou je dan tevreden zijn en zou je vinden dat je voldoende beveiliging zou bieden of niet? Het antwoord was natuurlijk evident. Ze vonden dat dat onvoldoende beveiliging inhield. Dat wilde ik de heer Van Dijk nog even voorhouden. Ik vraag hem of hij dat standpunt begrijpt en deelt.

De heer **Jasper van Dijk** (SP):

Ik vraag de heer De Roon ten eerste of hij erbij was in Leeuwarden. Het schrok mij heel erg af, toen de JSF over kwam vliegen. Ik heb ten tweede een reeks van maatregelen genoemd die in die hoorzitting ter tafel zijn gekomen, namelijk verblindende lasers, anti-inklimsystemen, prikkel-draad, lasergeweren en bepantsering tegen inkomende projectielen. Kortom, een reeks van geweldloze maatregelen. Hij mag er lacherig over doen, maar ik wil serieus van het kabinet horen of deze opties zijn overwogen.

De **voorzitter**:

De heer Van Dijk vervolgt zijn betoog. Daarvoor heeft hij nog anderhalve minuut.

De heer **Jasper van Dijk** (SP):

Ik ben er bijna, voorzitter. Er ligt een aangehouden motie van mevrouw Günal-Gezer. Hierin wordt opgeroepen om de bescherming een hoge prioriteit te blijven geven, met concrete maatregelen te komen en hierbij verder geen stappen te ondernemen om inzet van gewapende particuliere beveiligers mogelijk te maken. Wat ons betreft staat deze motie overeind.

Er zijn goede alternatieven die het kabinet verder kan uitwerken. Voorop moet staan dat betrokken partijen gerust kunnen uitvaren, naar welke bestemming dan ook. De echte vraag – die is volgens mij nog niet aan de orde gekomen – is of we de oorzaak van de piraterij gaan aanpakken. Dan heb je te maken met de aanpak van de armoede en de ellende in de landen van waaruit de piraten deze weg bewandelen.

De heer **Teeven** (VVD):

Ik begreep toch goed dat de heer Van Dijk sprak over een aangehouden motie, geen aangenomen motie?

De heer **Jasper van Dijk** (SP):

Dat begreep u goed, mijnheer Teeven.

De heer **Teeven** (VVD):

Dan is de tweede vraag aan de heer Van Dijk wat we dan moeten met die motie, als die aangehouden is. Die moet toch eerst in stemming komen om te weten wat de Kamer ervan vindt?

De heer **Jasper van Dijk** (SP):

Dit is een beetje een formalistische vraag. We hebben een motie en we hebben een politieke situatie. Ik heb een voorstel. Als de heer Teeven graag wil weten waar hij aan toe is, kan hij een motie indienen. Dan zullen we zien hoe het ervoor staat.

De **voorzitter**:

De heer Van Dijk is klaar. Dan gaan we naar de heer De Roon.

De heer **De Roon** (PVV):

Voorzitter. We hebben een beleidsstandpunt van de regering ontvangen. Het is weliswaar jaren te laat, maar het ligt er nu. Ik ben blij met dat beleidsstandpunt en ook met de inhoud ervan. Jammer dat het nog meer dan een halfjaar heeft moeten duren voordat we er eindelijk over konden praten. Maar dat het nu zover is, ook daar ben ik vandaag blij mee. De Nederlandse koopvaardij schepen hadden de wereldzeeën al jaren geleden moeten kunnen trotseren met gewapende particuliere beveiligers aan boord. Dat die mogelijkheid er nog steeds niet is, is natuurlijk een schande. Dat heeft niet alleen voor heel veel frustratie gezorgd bij de reders, bij opvarenden en bij hun thuisfront, maar ook bij de Partij voor de Vrijheid. Vooral dankzij de Partij van de Arbeid – het is echter niet haar exclusieve resultaat – vertoont de bescherming van Nederlandse schepen tegen piraterij al jarenlang zwakke plekken. Doordat de Partij van de Arbeid het idee van haar fractie over wat het geweldsmonopolie nu eigenlijk inhoudt heilig heeft verklaard, werd maar geen vooruitgang geboekt op dit punt. Het resultaat daarvan was dat de toezending van het beleidsstandpunt talloze malen door het kabinet is uitgesteld. Een met waarborgen omklede mandatering van een geweldsbevoegdheid van de overheid is geen uitholling van het geweldsmonopolie. Mijn fractie, die van de PVV, is het getreuzel meer dan zat, maar dat is niet het enige. De vrees bestaat nu dat het wetgevingsproces dat hopelijk zal volgen ook tergend langzaam zal verlopen. Concreet wil ik van de bewindslieden weten wanneer het wetsvoorstel over de inzet van particuliere beveiligers naar de Raad van State wordt gestuurd. Ik hoop dat ik daar een hoopgevende reactie op mag krijgen. Wat de PVV betreft wordt de benodigde wetgeving met spoed door het hele wetgevingsproces heen geloodst, want particuliere beveiligers moeten zo snel mogelijk een wettelijke basis krijgen om onze koopvaardij schepen te kunnen beschermen. Dan pas worden schepen en hun bemanning optimaal beveiligd en worden piraten adequaat afgeschrikt. Ik hoor graag een reactie van de bewindslieden op dit punt. Ik zou het liefste zien dat die

wetgeving er nu als een noodwet of een spoedwet doorheen geijast wordt. Is het kabinet daartoe bereid?

Veel koopvaardijfchepen zijn inmiddels uitgevlagd om toch met gewapende particuliere beveiligers te kunnen varen, maar dan dus onder de vlag van een ander land. Naast reders die uitvlaggen, zijn er ook reders die niet invlaggen. Beide ontwikkelingen zijn zorgelijk. Volgens de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders betreft het een aanzienlijk aantal, namelijk bijna 30 fchepen per jaar. De Nederlandse fchatkist loopt daardoor jaarlijks miljoenen mis. Volgens een fchatting loopt de jaarlijkse fchade zelfs op tot zo'n 24 miljoen euro. Delen de aanwezige bewindslieden deze inschatting van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders?

Door het verbod op de inzet van particuliere beveiligers neemt het aantal fchepen dat uitvlagt nog steeds toe. Dat is geen wonder. De inzet van mariniers is in sommige gevallen nu eenmaal niet toereikend. Tijd, geld en een verplichte minimale omvang van mariniersteams vormen soms een niet te nemen horde voor de Nederlandse koopvaardijsector. De inzet van particuliere beveiligers is daardoor gewoon noodzakelijk. De opmerkingen van mijn collega – en ook ex-collega, in onze vorige betrekkingen – Teeven over de begrippen «noodweer» en «noodweereces» en de toepasselijkheid daarvan op dit soort situaties deel ik volledig. Ik heb begrepen dat een aantal van de hier aanwezige Kamerleden toch bang is dat met die begrippen niet op de juiste wijze zal worden omgegaan zodra er particuliere beveiligers aan boord zijn. Ik deel die vrees helemaal niet, want die particuliere beveiligers die krachtens dit beleidsstandpunt zullen worden ingezet, werken allemaal namens gecertificeerde bedrijven. Die bedrijven hebben er zelf belang bij dat het niet fout gaat. Zij hebben er dus alle belang bij om hun personeel op de juiste wijze te instrueren en geïnstrueerd te houden over de manier waarop je met noodweersituaties moet omgaan. Ik ben hier dus niet zo bang voor. Ik denk dat er voldoende reden is om te verwachten dat dit perfect zal lopen.

Het Openbaar Ministerie is terughoudend met het arresteren van mensen die in hun woning overvallen worden en vervolgens geweld plegen om die aanval tegen te houden of af te weren. Ik zou graag zien dat het Openbaar Ministerie eenzelfde beleidslijn hanteert als er straks sprake is van gewapende particuliere beveiligers op koopvaardijfchepen. Het OM moet dus vooral niet snel overgaan tot de arrestatie van de beveiligers, de bemanning of de kapitein in een geval waarin er toch geweld is toegepast. Ik verzoek de Minister van Veiligheid en Justitie om ons toe te zeggen dat het OM dat niet gaat doen.

Met name de woordvoerder van de ChristenUnie pleitte voor een proef met kleinere VPD's, dus kleinere marinierseenheden ter beveiliging van koopvaardijfchepen. Dat gaat niet werken, althans niet op een manier waar de koopvaardij wat aan heeft, want ook kleinere VPD's hebben nog steeds diplomatieke toestemming nodig om met gewapende militairen op het grondgebied of in de territoriale wateren van een andere staat te komen. Dat vergt nu eenmaal te veel tijd om te kunnen voldoen aan de behoefte van de spotmarkt van de koopvaardij, waaronder zo'n 70% van onze koopvaardijvloot valt. Die spotmarkt heeft behoefte aan de mogelijkheid om snel op te treden. Dat is niet gegarandeerd en zelfs niet mogelijk met een kleiner VPD. Hoezeer ik de bedoelingen van de heer Voordewind ook begrijp en kan delen, het gaat niet werken. Het voldoet niet aan de behoefte van de koopvaardij. Wij moeten de koopvaardij nu gewoon tegemoetkomen en waarmaken wat zij nodig hebben om ten volle de concurrentie aan te kunnen blijven gaan. Ik dring er daarom bij het kabinet op aan om niet eerst nog weer met kleinere VPD's te gaan experimenteren. Ik hoop dat de heer Voordewind ook inziet dat dat niet gaat werken.

Ik begrijp dat ik moet afsluiten. Dat ga ik doen met de volgende opmerking. Waar gammele bootjes met gelukszoekers door de Partij van de Arbeid hartelijk worden verwelkomd, worden prachtige koopvaardij-schepen vakkundig weggejaagd. Nederland is weer de gekke henkie van de maritieme wereld. Dat moet zo snel mogelijk eindigen. Ik roep het kabinet op om ervoor te zorgen dat die wet bij wijze van spreken morgen al wordt ingediend en dat die nog dit jaar van kracht kan worden.

De heer **Houwers** (Houwers):

Voorzitter. We spreken vandaag over het beveiligen van onze schepen tegen aanvallen van piraten en daarmee ook over het geweldsmonopolie van de overheid. In de afgelopen jaren was met name in Somalië de dreiging van piraterij groot. Helaas zien wij piraterij nu ook in andere delen van de wereld toenemen. Het is immers een lucratieve handel voor criminelen. Voor het kabinet is de bescherming van koopvaardij-schepen een beleidsprioriteit. De zorg voor een toereikend niveau van bescherming van haar onderdanen is een kerntaak van de overheid. Ik prijs de inzet van de mariniers die werkzaam zijn op deze VPD's. In oktober vorig jaar hebben twee van hen nog een dapperheidsonderscheiding mogen ontvangen voor hun werk in Somalië. Dat mag best nog eens benoemd worden. Ze leveren dus goed werk.

Helaas lukt het niet in alle gevallen om in de beveiligingsbehoefte van de reders te voorzien. Dat is jammer, maar je kunt helaas niet alles. Voornamelijk op de spotmarkt is niet altijd inzet mogelijk vanwege de grote flexibiliteit die gevraagd wordt. In de gevallen waarin de overheid zelf niet kan handelen, moet zij er wel alles aan doen om alsnog de veiligheid van haar burgers te waarborgen. Ik ben in deze gevallen dan ook voorstander van het gebruik van particuliere bewapende beveiligers, maar uiteraard wel onder het principe «VPD, tenzij» en met de inzet van geweld pas als laatste redmiddel. Bij noodweer ligt het natuurlijk anders, maar je moet er rekening mee houden dat geweld ook geweld uitlokt. Dat moet te allen tijde worden voorkomen. Daarom heeft het mijn voorkeur om schepen zo goed mogelijk te beveiligen met geweldloze zelfbescherming. Er is een aantal middelen genoemd. Misschien zijn die middelen niet altijd afdoende, maar wellicht kunnen ze toch helpen. En wellicht is het mogelijk om nog eens kritisch naar de regelgeving hieromtrent te kijken om te zien of wij de mogelijkheden maximaal benutten.

Ik zie de gevreesde precedentwerking niet meteen optreden, gezien de plek en het belang van de inzet en de voorwaarden waaronder dat zou kunnen gebeuren. Natuurlijk moeten er strikte voorwaarden worden gesteld aan de inzet van die beveiligers. In het beleidsstandpunt doet het kabinet al enkele suggesties waarbij ik mij aansluit, zoals aansluiten bij internationale regelgeving, het onder voorwaarden verstrekken van certificaten aan beveiligingsbedrijven en het rapporteren in geval van gebruik van geweld. Kan de Minister van Justitie enkele voorbeelden geven van voorwaarden voor het verstrekken van een vergunning aan een beveiligingsbedrijf waar hij aan denkt, als hij kijkt naar buurlanden? In de beleidsreactie wordt daarover wel iets gezegd, maar er worden niet echt concrete voorbeelden benoemd.

In de brief wordt ook gesproken over de haalbaarheid van de inzet van reservisten of tijdelijk gemilitariseerde particuliere beveiligers. Mijn voorkeur zou echter uitgaan naar een duidelijk onderscheid tussen VPD-teams, dus militairen, en particuliere beveiligers. Een mengvorm heeft niet mijn voorkeur. Wat mij betreft is het beter als je er van tevoren voor zorgt dat particuliere beveiligers de juiste bevoegdheden en middelen hebben. Dat voorkomt misverstanden en onduidelijkheden. Dan is ook duidelijk waar de verantwoordelijkheid ligt.

Tot slot: hoe wordt ervoor gezorgd dat de beveiligers en de schepen worden voorzien van de juiste middelen en het juiste beschermings-

niveau? In de beleidsreactie wordt hier niet echt op ingegaan, maar het kabinet heeft hier vast een visie op en wil die vast met ons delen.

De voorzitter:

Daarmee is een einde gekomen aan de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Wij gaan de steven wenden naar de regering. Allereerst gaat de Minister van Infrastructuur en Milieu het woord voeren.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Fijn dat we eindelijk over dit onderwerp kunnen praten, of in ieder geval dat ik erover kan praten! Dit is de eerste keer dat ik door uw commissie ben uitgenodigd, terwijl hier al heel lang over gesproken wordt. Het is vooral in het belang van de sector die ik als Minister van Infrastructuur en Milieu vertegenwoordig, dat wij dit debat voeren. Daarom voer ik ook graag als eerste het woord. Dit is altijd in de commissie van de Minister van Defensie aan de orde geweest omdat de VPD's bij haar gerealiseerd zouden worden. De Minister van Justitie is degene die straks het wetsvoorstel zal gaan voorbereiden, als uw commissie dat goedvindt. Daarom ben ik er nu aan het begin graag even bij om nut en noodzaak te benadrukken, want wij bepleiten dit allemaal voor de sector die ik vertegenwoordig.

Ik snap heel goed dat hierover lang een discussie geweest is. Zo'n juridisch vraagstuk als het geweldsmonopolie is ongelofelijk ingewikkeld. Er is sindsdien ook veel gebeurd. Het kabinet heeft echt de tijd genomen en heeft veel gedaan, maar uiteindelijk was de doorslaggevende factor voor ons dat wij als overheid een zorgplicht hebben om burgers voldoende veiligheid en rechtshandhaving te bieden. Gebleken is dat de overheid niet in staat is om die rechtszekerheid te bieden aan alle categorieën koopvaardis-schepen die onder koninkrijksvlag varen. Daarom willen wij een integrale aanpak. Ik zal zo dieper ingaan op de verschillende elementen die deze aanpak behelst.

Het is heel goed dat de VPD's sinds 2011 ingezet worden. Ik ben daar ook heel blij mee. Er zijn verbeteringen aangebracht en de inzet is specifiek geworden, beter gericht op de vragen uit de sector. Tegelijkertijd is het concept niet altijd toepasbaar, onder meer vanwege ruimtegebrek aan boord en de flexibiliteit van de spotmarkt. Daar ga ik zo dieper op in. Ongeveer 75% van de schepen is in de spotmarkt actief. Ik wijs ook op de hogere kosten en de omvang van de teams. Die zaken zijn niet nieuw. Volgens mij zijn ze ook in deze commissie al vele malen besproken. Voordat ik inga op de specifieke problemen en de oplossingen die ik daarvoor zie en voordat ik inga op de antwoorden van de commissie-leden, wil ik ook namens mijn collega van Buitenlandse Zaken, die hier niet bij aanwezig kan zijn, aangeven dat nut en noodzaak nog steeds duidelijk aanwezig zijn. Naast de zorgplicht en de praktische elementen die ik net noemde, is dit ook nodig. Weliswaar is het aantal gekaapte schepen in de wateren sinds 2011 sterk gedaald. Dat komt door goede inzet van piraterijbestrijdingsoperaties, waaronder EU NAVFOR Atalanta, door zelfbeschermingsmaatregelen van de scheepvaartbranche, door best management practices (bmp), waar ik straks nog dieper op inga, en door het gebruik van beveiligers, VPD's en in het geval van buitenlandse schepen ook private beveiligers. Toch doen zich nog steeds kapingen voor. Ter illustratie: in april hebben piraten een passerende olietanker achtervolgd en beschoten vanaf skiffs, die kleine snelle boten. Die aanval is afgeslagen met waarschuwingsschoten van private beveiligers aan boord. In mei is een passerend containerschip belaagd vanaf skiffs. De kapitein heeft het alarm laten afgaan en de snelheid verhoogd, maar dat had geen effect. Toen de piraten te dichtbij kwamen, losten de private beveiligers waarschuwingsschoten, waarna de piraten hun aanval afbraken. Het zijn slechts twee voorbeelden, maar dit doet zich dus nog steeds voor. Gelukkig waren beide pogingen niet succesvol, zodat uit de

cijfers niet blijkt dat er daadwerkelijk schepen gekaapt zijn, maar de situatie doet zich voor en de dreiging van piraterij in de wateren rond Somalië is dus niet voorbij. De piratennetwerken in het gebied hebben nog steeds de intentie en de middelen om weer verder te gaan, zeker als ze daartoe de kans krijgen. Dit is een lucratief businessmodel in Somalië. De heer Van Dijk zei al dat je dit eigenlijk alleen kunt oplossen door de armoede, de werkloosheid en het ontbreken van overheidsgezag daar op te lossen, maar ik denk dat de oplossing die wij vanavond voor ogen hebben, iets sneller gaat.

Daarom is een combinatie van maatregelen zo belangrijk, waaronder de inzet van beveiligers aan boord van koopvaardij schepen in de wateren van onder andere Somalië. Een heel groot deel van de zeevarende landen om ons heen heeft deze stap al gezet. Wij doen hier geen onomkeerbaar voorstel omdat wij zo graag maatregelen willen treffen die elders niet toegepast worden in een degelijk rechtssysteem. De andere landen werden al genoemd, volgens mij door de heer Teeven: België, Cyprus, Denemarken, Duitsland, Estland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Italië, Kroatië, Luxemburg, Noorwegen, Malta, Portugal, Spanje, het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten en Zweden. Ik noem ze graag allemaal nog een keer op. Ik geloof dat alleen Ierland niet meedoet, maar ik geloof dat er één keer per jaar een Iers schip door dat gebied heen moet.

Ongetwijfeld is daarvoor een creatieve oplossing bedacht. Het is voor reders met een koninkrijksvlag gewoon complex om te concurreren met reders van andere Europese landen die de mogelijkheid hebben om legaal en goedkoper gewapende particuliere beveiliging in te huren. Mevrouw Belhaj van D66 zei dat het uiteindelijk niet tot een concurrentienadeel moet leiden. Ik denk echter wel dat de bestaande situatie leidt tot een concurrentienadeel. Dat denk ik niet alleen; dat stel ik ook.

Er is nog iets, waarover wij het nog niet gehad hebben: als het niet mag, als het niet legaal is, betekent dat niet dat er geen private beveiligers op schepen zitten. Dat is op dit moment natuurlijk wel het geval. Ik kan niet zeggen welke schepen allemaal wel of niet private beveiligers aan boord hebben, want geen reder zal daar open over zijn, maar ik weet dat ze er zijn. Achter de schermen zeggen ze het me wel. Dat zijn dan toch ongecertificeerde rambo's; ik zeg het maar even zo plat. Als het toch gebeurt, heb je er liever zicht op en wil je dat het gecertificeerde partijen betreft.

Waarom is dit vanuit mijn optiek belangrijk? Dat gaf ik al aan. Wij hebben een zorgplicht. Er zijn 27.000 Nederlandse en buitenlandse zeevarenden aan boord van de Nederlands schepen. Zij verdienen het net als hun collega's uit andere landen om zich toereikend beveiligd te voelen tegen het risico van kaping en gijzeling. Ik wil dat doen met een geïntegreerde aanpak, met best management practices en met private beveiliging. Vooralsnog werken we allereerst met de VPD's, want de inzet van dat middel is heel belangrijk, maar waar dat niet kan, zullen we ook andere middelen moeten inzetten. Dat is dus de zorgplicht.

Het tweede is het Nederlandse maritieme cluster. Dat is een cluster om trots op te zijn. We hebben daarmee een heel mooi nationaal visitekaartje. We zijn een van de sterkste maritieme clusters in de wereld. Als zeevarenden bij ons geen toereikend niveau van bescherming kan worden geboden, dan heeft dat gevolgen voor de aantrekkelijkheid van het vak van zeevarende. Het is een internationale bedrijfstak. Lading wordt in onderlinge, mondiale concurrentie aangeboden. Een verlader kijkt gewoon hoe het allemaal is geregeld, wat de spelregels en de eisen ten aanzien van gewapende beveiliging zijn. Als daar door het VPD niet aan kan worden voldaan, loopt een reder vracht voor Nederlandse schepen mis. Dat levert ook weer economische schade op. Dat kan uitvlaggen of niet-invlaggen bevorderen. Wat dat betreft zie ik dus veel problemen. De heer Teeven vroeg hoe het dan zit met het uitvlaggen en niet-invlaggen. Uit het lijstje blijkt vooral de verandering van het totaal

aantal schepen. Als er wordt uitgevlagd, wordt niet precies bijgehouden wat de reden voor uitvlaggen is. Per jaar vlaggen 60 tot 80 schepen uit. Dat hoeft natuurlijk niet altijd om deze reden te zijn, maar dat wordt niet gevraagd bij het uitvlaggen. Naar aanleiding van deze discussie in deze commissie hebben we echter wel nagevraagd bij rederijen wat de reden daarvoor is. Van 5 rederijen is bekend dat zij vanwege het verbod op private beveiligers afzagen van invlaggen met een Nederlandse vlag, en 15 tot 20 reders hebben aangegeven uit te vlaggen omdat een andere vlag wel legale particuliere beveiligers toestaat. Soms gebeurt dat tijdelijk, bijvoorbeeld bij een doorvaart door risicogebied. Ik weet bijvoorbeeld dat schepen van Vroon, Seatrade, Maersk, Moerman en Flinter uitgevlagd zijn en schepen van Wagenborg en Flinter niet ingevlagd. Ze geven dus zelf aan dat dit de reden voor hen is om niet in te vlaggen of om uit te vlaggen. De schatting is dat er in 8 tot 9% van de gevallen sprake is van tijdelijk uitvlaggen. 1.236 schepen varen onder Nederlandse vlag. 790 zijn handelsvaartschepen. Zo'n 70% daarvan vaart niet door dit soort gebieden, maar zo'n 30% wel. Het gaat dus om 230 à 240 schepen, die een of meerdere keren door dat zeegebied varen. Ongeveer 20 schepen vlaggen uit; dat is 8 à 9% van die 230. Dat is toch wel een aanzienlijk percentage.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik heb een korte aanvullende vraag. Het is verfrissend om deze cijfers op een rijtje te hebben, maar in welke mate is de keuze om te vlaggen ingegeven door het feit dat er geen gehoor kan worden gegeven aan het verzoek om VPD's in te zetten? Of wordt die keuze ingegeven door het feit dat die heel grote rederijen niet bereid zijn om de prijs te betalen die wij daarvoor vragen? Kiezen zij daarom voor goedkopere particuliere beveiliging?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Zoals ik net al zei, wordt er bij het uitvlaggen niet om een reden gevraagd. We hebben achteraf aan rederijen gevraagd wie is uitgevlagd omdat ze geen particuliere beveiliging konden hebben. Zij zullen daar ongetwijfeld ook wel weer verschillende motieven voor hebben. Ze zullen het doen omdat ze alleen maar kleinere schepen hebben waar geen groot VPD-team op past, omdat er geen ruimte is of omdat het relatief duur is. Het is natuurlijk toch een mondiale markt waarop de competitie heel groot is en waar de prijs voor alles een rol speelt: de prijs van de brandstof, van de beveiliging et cetera. Dat geldt net zo voor de scheepvaart als voor de luchtvaart en andere vormen van transport. Elk beetje dat je kunt besparen, speelt een rol. Maar het belangrijkste is toch de veiligheid. Uiteindelijk willen ze hun mensen kunnen beschermen; ze willen ervoor zorgen dat hun lading en hun mensen beschermd worden en dat hun werk niet in gevaar komt.

De **voorzitter**:

Eerst mevrouw Belhaj, dan mevrouw Eijssink en dan de heer Van Dijk.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

In het kader van eerdere opmerkingen die gemaakt zijn, is die vraag voor ons buitengewoon relevant. Als blijkt dat 80% aangeeft dat het om financiële redenen is, dan krijg je een heel andere discussie. In welke mate moeten wij als overheid niet zelf veel meer financiële verantwoordelijkheid nemen? Ik begrijp dat de Minister zegt dat hier onder normale omstandigheden niet naar wordt gevraagd, maar zij noemt een paar grote bedrijven. Het is voor ons relevant om dat te weten. Is het niet toch mogelijk om daar een soort percentage aan te koppelen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Laat ik helder zijn. Al die elementen spelen een rol: ruimtegebrek, geld et cetera. Volgens mij is hier al vaker de discussie gevoerd of VPD's voor hetzelfde bedrag, met kleinere teams, geleverd zouden kunnen worden. Ik denk dat de Minister van Defensie daar straks wederom iets over zal zeggen. Als alles geleverd zou kunnen worden vanuit de Nederlandse Staat, dan is dat natuurlijk een aantrekkelijke optie. Alleen, en daarmee kom ik op de spotmarkt: dat is niet altijd mogelijk. Daarom heb je ook een flexibele vorm van beveiliging nodig naast de heel goede vorm van VPD die wij als Rijk aan de diverse schepen bieden.

De voorzitter:

Voordat u doorgaat, hebben mevrouw Eijsink en daarna de heer Van Dijk een vraag.

Mevrouw Eijsink (PvdA):

Ik dank de Minister voor haar antwoord. Als ik het goed begrijp, zijn sinds 2012 15 tot 20 schepen uitgevlagd. Dat is om diverse redenen gebeurd. Een van de belangrijkste redenen om onder andere vlag te willen varen, zijn de forse loonkosten. Voorop staat uiteraard de zorgplicht van de overheid. Dat heb ik ook duidelijk ingebracht en daar blijf ik bij, maar de hoeveelheid cijfers en het niet onderzocht zijn van de redenen en argumenten maakt het vaag. Het zou goed zijn wanneer we een en ander een beetje op een rij konden hebben, anders hebben we geen echte basis voor een discussie daarover.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Laat ik de cijfers en de redenen nog een keertje onder elkaar zetten. Misschien helpt dat voor de duidelijkheid; ze zijn de afgelopen jaren niet echt veranderd. Tussen 2011 en 2015 vlagden er tussen de 60 en 80 schepen per jaar uit. Daaronder zitten schepen die ook andere redenen hebben om uit te vlaggen. Naar aanleiding van de terechte vraag van deze commissie om meer informatie te krijgen over de reden van uitvlaggen, hebben we nagevraagd wie er uitvlagt omdat hij een probleem heeft met het niet-kunnen bieden van private beveiliging. 15 tot 20 reders geven aan uit te vlaggen omdat ze onder een andere vlag wel legale private beveiligers kunnen inhuren. Ongetwijfeld zitten er andere reders tussen die dat doen vanwege de loonkosten of om heel andere redenen die wij nu niet kunnen overzien, maar van die 60 tot 80 zijn er 15 tot 20 die nadrukkelijk aangeven dat ze het om deze reden doen. Soms doen ze dat ook tijdelijk, alleen voor de doorvaart van een gebied. Ik heb een aantal genoemd die daar ook mee naar buiten zijn getreden. Sommige willen anoniem blijven, maar andere komen daarmee naar buiten. Ik heb ze al genoemd: Vroon, Seatrade, Maersk, Moerman en Flinter. Ook zijn er namen bekend van reders die niet invlaggen met nieuwe schepen: Wagenborg en Flinter. Elk uitgevlagd schip vind ik er een te veel. Met uitvlaggen verdwijnt er werkgelegenheid aan boord en wal; eenmaal weg betekent vaak dat ze niet terugkomen. Ik vind dat heel spannend. Als er een goede oplossing te bedenken is om de goede naam van onze Nederlandse vlag te behouden, dan is mij dat een lief ding waard.

Mevrouw Eijsink (PvdA):

Ik hoor de Minister zeggen: anoniem. Het is ons een lief ding waard als geen enkel schip te veel uitvlagt. Dat impliceert dat private beveiliging min of meer de reden is. Is dan ook gevraagd of de schepen met private beveiligers niet zullen uitvlaggen? Kan de Minister zeggen of de schepen dan niet meer zullen uitvlaggen? Die vraag is niet met ons gedeeld, althans niet met mij. Wij hebben die vraag vaker aan reders gesteld. Als de overheid maatregelen neemt, wordt dat enigszins geïmpliceerd. Daarover moeten we het hier wel hebben. Ik begrijp deels dat er af en toe

vage antwoorden worden gegeven. Soms omdat er geen antwoorden mogelijk zijn, maar soms ook omdat onderzoek nodig is en de feiten er niet zijn. Ook door ons is vaak om feitelijkheid gevraagd, maar dat gebeurde veelal anoniem. Als het anoniem is, blijven de redenen heel divers en niet te beargumenteren. Als mij als reder de vraag gesteld zou worden waarom ik uitvlag, dan kan ik mij voorstellen dat dat zeker een van de antwoorden is. Daar kunnen wij dan niet zo veel mee. Hebben deze reders dus tegen de Minister gezegd dat ze met private beveiligers niet zouden uitvlaggen? Met andere woorden: is dit de reden waarom ze uitvlaggen? Dat is natuurlijk een niet onbelangrijke vraag.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Zoals ik net al zei, zijn het geen vage cijfers. Het gaat om 60 tot 80 schepen. Omdat de commissie de vorige keer zei niet genoeg informatie te hebben, hebben wij de reders gevraagd naar hun reden om uit te vlaggen. 15 tot 20 hebben gezegd dat ze dat vanwege de particuliere beveiliging hebben gedaan. Dat zijn dus vrij heldere cijfers. Het lijkt mij dat eentje al te veel is. Gaan ze niet uitvlaggen als we dit veranderen? Daar ga ik van uit, want dat is de reden die ze opgeven. Dan blijven er nog steeds een heleboel andere schepen over die om andere redenen zijn uitgevlagd. Dat kan zijn vanwege onenigheid over de Arbeidsinspectie. Er zijn op dit moment discussies over de vraag of werkschepen onder het scheepvaartboekje of onder de reguliere Arbeidsinspectie vallen. Dat zijn heel andere discussies. Als vertegenwoordiger van deze sector ben ik aan het bekijken hoe we dit soort dingen kunnen oplossen. Dit is een specifiek probleem met betrekking tot beveiligers. Ik vind het heel belangrijk dat onze mensen veilig zijn. Ik vind het ook heel belangrijk dat de eerste stap door de VPD's wordt gedaan. Die kunnen dat goed en die doen dat goed. Het is ook steeds verder geprofessionaliseerd. Ik probeer aan te geven dat het hierbij gaat om een markt. Schepen hebben soms zulke specifieke bestemmingen dat Defensie er niet altijd direct op kan inspelen of door de fysieke omstandigheden niet altijd kan leveren. Naast de VPD's zou je dus iets moeten hebben wat gecontroleerd is en in de plaats komt van het ongecontroleerde van de private beveiliging.

De voorzitter:

Dan nu de heer Van Dijk.

De heer Jasper van Dijk (SP):

Ik vind dat er wonderlijke argumenten worden gebruikt om deze stap te rechtvaardigen. De Minister zegt dat er nu eigenlijk al particuliere beveiligers actief zijn. Zij noemde dit «ongecertificeerde rambo's», die we maar beter kunnen gaan certificeren. Met zo'n redenering begeef je je wel op glad ijs. Dat kun je ook op andere zaken toepassen. Er wordt al drugs gebruikt, dus dan kunnen we het maar beter legaliseren. Er worden al wapens gebruikt, dus ... De Minister suggereerde zelfs dat zij wist – zij zei het natuurlijk niet – welke reders dat doen. Aangezien het op dit moment niet is toegestaan, waarom handhaaft zij de wet dan niet en spoort zij hen niet op?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik vind het helemaal geen vreemde redenering. Ik vind haar juist heel sterk gelet op het feit dat er tekorten zijn in de beveiliging en men zijn zorgplicht niet kan nakomen. Het is helemaal geen vreemde redenering als je weet dat de wetgeving op dat punt een hiaat vertoont en dat anderen, om hun mensen te beschermen, toch de hulp van private beveiliging inroepen. Wij hebben hier geen controle op en zouden hiermee weleens in een heel vervelende situatie terecht kunnen komen als er internationaal eens wat gebeurt. Wij weten dat dat gebeurt. Wij weten ook dat er een oplossing voor de hand ligt die bijna alle landen om ons

heen hanteren. Het is dus geen bananenrepubliekoplossing. Dan is het toch heel logisch om dat te gaan doen? Dan is het toch logisch om je ogen daar niet voor te sluiten? Daarom benoem ik het ook. Het lijkt misschien alsof er niets gebeurt op dat vlak, maar er gebeurt natuurlijk wel iets. Het zou mijn voorkeur hebben als anderen geen illegale mensen in dienst hoeven te nemen. Het zou een slechte zaak zijn als schepen die niet tot zo'n illegale actie overgaan, vervolgens geen bescherming hebben. Ik heb dus een heel goede reden om dit te gaan doen.

De heer **Jasper van Dijk** (SP):

Ik vind dit echt heel wonderlijk. Laat er geen misverstand over bestaan. Ik snap iedereen die bescherming zoekt. Daarover hadden we een debatje met de heer Teeven. De Minister zegt dus: ja, het gebeurt nu, maar ik knijp een oogje dicht; ik gedoog het en ik probeer de wet maar te veranderen. De Minister moet toch erkennen dat het op dit moment niet is toegestaan en zij het dus heeft laten gaan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik handhaaf dat niet en ik gedoog dat niet. Ik kan ook niet zien wie wanneer wie meeneemt. Bedrijven geven aan dat ze het doen, maar niemand zegt mij wanneer, waar en hoe. Ik handhaaf ook niet op die zeeën. Ik constateer het omdat ik weet dat het zo is. De commissie kan wel haar ogen dichthouden, maar het gebeurt toch. Als we een mogelijkheid hebben om dit vraagstuk op te lossen, waarom zouden we daar dan geen gebruik van maken?

De heer **Knops** (CDA):

Ik denk dat het heel goed is om zo precies mogelijk te weten wat de redenen zijn. Ik kan me ook voorstellen dat niet elke reder die aan de grote klok wil hangen. Het gaat erom dat het ministerie die zou moeten weten om de aard en de omvang van het probleem goed te kennen. Mijn vraag is eigenlijk gerelateerd aan die aantallen. Kan de Minister uitleggen waarom het zo belangrijk is dat de reders niet moeten uitvlaggen en dan met name in economisch opzicht? Hoeveel euro's hangen er aan elk uitvlagd schip? Hoe kun je dat kapitaliseren naar het percentage van onze economie dat dan wegvalt? Dan weten we ook wat de impact van het uitvlaggen is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

De heer Knops, mevrouw Belhaj en ook de heer De Roon hebben inderdaad gevraagd naar economische effecten, en terecht. Ik heb begrepen dat de Kamer een businesscasedocument heeft ontvangen van de KVNR, waarin dat cijfermatig wordt uiteengezet. Aan de hand van de cijfers gepubliceerd in de Maritieme Monitor valt te berekenen dat ieder Nederlands gevlagd schip per jaar € 800.000 toevoegt aan de Nederlandse economie. Er zijn zowel banen op zee als kantoorbanen verbonden aan het beheer van een schip. Daarin zijn ook de bestellingen in Nederland voor de schepen meegenomen, zoals de voorraden en de technische onderdelen. De KVNR schat dat er op dit moment maximaal 30 schepen uitvlagd dan wel niet ingevlagd zijn. Het bedrag van 24 miljoen dat genoemd werd, is een samenstelling van 30 maal € 800.000. Ik hoorde iemand «toe maar» zeggen, toen ik het over dat bedrag had. Ik heb laatst een bezoek gebracht aan de Pioneering Spirit. Dat schip wordt afgebouwd in de Rotterdamse haven. Aan toeleveringswerkgelegenheid levert dat voor Nederland 940 miljoen op. Dat is bijna een miljard. Het is echt heel belangrijk dat wij deze belangrijke industrieën ook bij ons houden. Dit is een belangrijk onderdeel van onze economie. Daar moeten wij ons best voor doen. Dat betekent dat je ook in je regelgeving geen dingen moet doen die niet kunnen, maar wel moet doen wat de concurrentie ook doet. Daar moet je op een goede manier invulling aan geven. Ik

hoop dat ik hiermee de vraag van de heer Knops goed beantwoord heb. Dit heeft dus een groot effect op onze economie. Hoe zit het nou met de spotmarkt? De spotmarkt is een interessante markt. Het is een open markt waar goederen voor vervoer en de daarvoor benodigde scheepsruimte worden aangeboden. Dat is een soort marktsituatie. Het kenmerk van de spotmarkt is flexibiliteit. De vrachten worden op korte termijn aangeboden. De reder weet soms vandaag niet waar zijn schip morgen naartoe moet gaan vanwege de aard van de lading en omdat de bestemming kan wijzigen. Dat maakt het heel complex om daar VPD's op in te zetten, want daar moet je natuurlijk enige aanloop voor hebben en wat meer stabiliteit wat betreft waar precies de inzet gaat plaatsvinden. Ongeveer 75% van de Nederlandse schepen vaart op die spotmarkt. Het aantal doorvaarten door High Risk Areas bedraagt zeker 350 op jaarbasis. Als je met 75% rekent, zijn er dus ongeveer 250 doorvaarten met spotmarktschepen. Ik had het net al over 240, dus we komen iedere keer op dezelfde getallen uit. Het is natuurlijk afhankelijk van marktomstandigheden en de ontwikkeling van de Nederlandse vloot, maar je zit steeds op zo'n getal. De schepen zitten dus een of meerdere malen per jaar in een highriskgebied, maar voor deze schepen wordt vrijwel nooit een aanvraag voor een VPD ingediend. Dat is niet omdat men geen bescherming wil, maar omdat het heel complex is om in een markt waarin je niet weet waar je morgen heen gaat, een aanvraag in te dienen. Daarvoor is de private beveiliging dus ontzettend interessant geworden.

Is de High Risk Area niet kleiner geworden? Dat vroeg onder anderen de heer Van Dijk. In dat geval kun je sneller varen en zijn de kosten lager. Ik beantwoord die vraag namens mijn collega van Buitenlandse Zaken. Ja, de High Risk Area is kleiner geworden per 1 december 2015. Dat wordt ook bepaald door verschillende partijen die de best management practices opstellen, voornamelijk sectorpartijen. In principe kunnen schepen sneller varen in gebieden waar het gevaarlijk is vanwege piraterij en langzamer waar dat veilig kan. Langzamer varen is immers brandstoftechnisch veel beter. Dat is weer een ander belang, milieu, dat ook in mijn ministerie zit. Door inkrimping varen de schepen minder dagen met beveiligers. Ook dat heeft weer effect op de zorgplicht en het veiligheidsgevoel. Het gebied is inderdaad kleiner geworden. Daarvan zijn ook kaarten beschikbaar.

Mevrouw Belhaj vroeg wat die technische beschermingsmiddelen zijn. Worden die wel volledig ingezet? Ook mevrouw Eijnsink vroeg naar alternatieve geweldloze beschermingsmiddelen. Ik denk dat dit belangrijk is. Een geïntegreerde aanpak is een mogelijke inzet van een bewapend maritiem beveiligingssysteem in combinatie met technische beschermingsmiddelen, zoals beschreven in de best management practices. Schepen met een Nederlands VPD aan boord, moeten de bmp-maatregelen altijd volledig uitvoeren. Dat is een voorwaarde voor het verkrijgen van een VPD en dat zal ook een voorwaarde zijn bij de inzet van particuliere beveiligers. Ik denk dat het van belang is dat de commissie weet dat dan de andere dingen ook moeten plaatsvinden. Waar gaat het om? Enkele zaken werden al genoemd, zoals prikkeldraad, waterkanonnen en niet te langzaam varen. Bovendien komen er ook nieuwe technische beschermingsmiddelen op de markt, zoals geluidskanonnen en stroboscopen. Die werden al genoemd. Ik krijg daarbij eerder een discogevoel dan een veiligheidsgevoel, maar kennelijk hebben deze zaken effect. Het is en blijft het goed om dit soort dingen te proberen. Dit moet echter altijd een aanvulling zijn en niet in plaats van gebeuren. Als iemand een water- of geluidskanon of een stroboscoop moet bedienen, is hij natuurlijk ook een beetje doelwit als hij daarmee op de reling staat. Het is dus wat mij betreft een aanvulling en geen vervanging. Maar deze maatregelen moeten wel volledig benut worden.

De **voorzitter**:

Als u gewoon even de hand opsteekt, zie ik het ook. U hoeft niet meteen de microfoon te gebruiken, mevrouw Belhaj. Het woord is aan u.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik zal geen ruzie maken.

De **voorzitter**:

Dank u.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Nee, want dan win ik meestal. Ik heb vragen over preventieve geweldsvormen. Ik kan me herinneren dat juist met het toepassen van die instrumenten een enorme versnelling is gekomen. Ik weet zeker dat mij dat ook is gemeld in individuele gesprekken. Nog los van de ontwikkeling om particuliere beveiligers in te zetten, zeggen verschillende landen: dit is een heel goede manier, die effectief is. Het klinkt bijna ongeloofwaardig, want het is wat water en wat licht, maar het kan buitengewoon pijnlijk en effectief zijn. Het schrikt mensen dus niet alleen af; een mens kan dat gewoon letterlijk fysiek niet aan. Ik blijf het een beetje vreemd vinden dat het een beetje wordt gezien als: dat hoort erbij, maar het is water en het zijn knipperende lichten. Ik zou het interessant vinden als de Minister in zou gaan op wat er zou gebeuren als je dit in de spotmarket zou inzetten. Dit zou namelijk een heel goede manier zijn om niet genoodzaakt te zijn om last minute een VPD in te roepen of uit te vlaggen en particuliere beveiligers te gebruiken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Er zijn heel veel technische hulpmiddelen geprobeerd. Soms zijn die gesubsidieerd door onderzoeksinstituten, soms door fabrikanten, maar ze worden niet op grote schaal gebruikt. We vragen wel aan de partijen om dat allemaal uit te proberen, maar het levert niet altijd de beveiliging op die je zoekt. Soms is het ook best complex. Als een particuliere beveiligers waarschuwingsschoten in de lucht mag lossen, mag hij nog steeds niet gericht schieten. Het zijn dan nog steeds schoten in de lucht. Dat is nog iets anders dan iemand met een waterkanon uit een bootje te schieten. Want moet je hem daarna gaan redden of moet je hem laten verzuipen? En wat moet je bijvoorbeeld doen als een persoon in je prikkeldraad hangt? Ook aan die geweldloze oplossingen zitten dus juist vraagstukken die het ingewikkelder maken. Ik vind het net als mevrouw Belhaj van belang dat we ook dat soort elementen proberen. Ik gaf net al aan dat dit ingezet moet worden bij VPD en straks ook bij particuliere beveiliging. Het zal altijd een combinatie zijn en niet iets wat het andere volledig zou kunnen overnemen.

Eigenlijk wil ik nu afsluiten, want volgens mij heb ik alle vragen beantwoord.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie):

Ik heb nog een vraag over het vorige onderwerp. Er worden inmiddels alternatieven genoemd, maar ik ben eigenlijk benieuwd naar de 60 tot 80 schepen per jaar die worden uitgevlagd, waarvan 15 tot 20 schepen vanwege het feit dat ze particuliere beveiligers willen. Dat is interessant. Ik zou wel willen weten waarom ze die particuliere beveiligers willen. Is dat vanwege de kosten? Is dat goedkoper? Is het vanwege praktische problemen? Is het vanwege de snelheid? Kan de Minister de specifieke redenen geven? Want als het goedkoper zou zijn, is dat natuurlijk weer een ander argument dan wanneer je zegt dat het niet lukt omdat we die snelheid niet kunnen leveren.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het is een goede vraag. Ik meen dat ik die al beantwoord heb. Het is een combinatie. Het heeft te maken met de kosten, want in deze markt geldt dat elke euro drie keer omgedraaid moet worden. Het is ook een kwestie van ruimte, want als je een klein schip hebt, kun je niet elf mensen aan boord hebben. Het is ook een kwestie van snelheid, want op de spotmarkt weet je vandaag pas waar je morgen met welke lading naartoe moet en dan is het heel complex om een VPD-team aan te vragen. Er zijn dus diverse redenen waarom men zo'n belang hecht aan de particuliere beveiliging en dus soms ook uitvlugt, omdat het elders – dat is niet in de meest vreemde landen, maar in landen die ik net heb opgenoemd en die allemaal een beetje zijn zoals Nederland – wel legaal geregeld kan worden. Dat is op dit moment echt een nadeel voor Nederland. Ik ben nu op uitnodiging de eerste keer bij deze commissie. Ik wil de commissie op het hart drukken dat ik heel blij ben met de stappen die tot nu toe gezet zijn met het VPD. Ik vind het heel goed dat dat ingezet is. Ik vind dat het VPD heel goed werk levert. Maar ik wil de commissie ook op het hart drukken dat het voor het andere deel van de markt echt nodig is om particuliere beveiliging te bieden. Het is belangrijk om dat op een legale manier te doen. Er is nu al zo lang een politieke discussie hierover. Ik weet precies hoe ingewikkeld, lastig en moeilijk dit ligt door de politieke lijnen heen, maar wat mij betreft zou het het beste zijn als er nu een wetsvoorstel van de Minister van V en J zou kunnen komen, zodat de commissie kan zien hoe hier invulling aan gegeven wordt. Dan kan de commissie dit vergelijken met de andere landen. Dat zou de ongerustheid op sommige punten weg kunnen nemen. Daarom ben ik blij dat mevrouw Belhaj zegt: ik ben nog niet zover, maar ik wil wel een voorstel zien. Dat zorgt ervoor dat we een stap verder kunnen komen. Daar is het volgens mij hoog tijd voor.

De voorzitter:

Nu volgt het tweede deel van de interruptie van de heer Voordewind en daarna is mevrouw Eijssink aan de beurt.

De heer Voordewind (ChristenUnie):

Er zijn uitzonderingscriteria om in aanmerking te komen voor particuliere beveiligers. Daarbij wordt de spotmarkt genoemd. Als dat het geval is – het mag ook één uitzonderingssituatie zijn – weten we dat de hele situatie waarschijnlijk gaat omdraaien. Dan gaat 70% van het VPD straks naar de particuliere beveiligers. Daarom vraag ik dit. De Minister zegt dat het altijd een mix van verschillende argumenten is. Dat zou ik ook zeggen, want dat maakt het mistiger. Ik ben benieuwd of de hoofdoorzaak de kosten zijn, het feit dat dit goedkoper is. Ik hoor inderdaad geluiden dat particuliere beveiliging de helft goedkoper is. Als dat het punt is, moeten we daarnaar gaan kijken. De heer Knops heeft daarvoor een optie gegeven. Misschien zijn andere Kamerleden bereid om daarnaar te kijken. Dat is een ander argument dan tot nu toe, namelijk dat het qua snelheid niet lukt. Ik zou dus, indien mogelijk, graag een specificering hebben. Als we de VPD's met vier man laten werken, is het goedkoper, sneller en praktischer. Graag krijg ik hierop een reactie.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zit voor de eerste keer bij deze discussie, maar ik heb die wel van de zijlijn gevolgd. Volgens mij is er al diverse keren gekeken of de VPD-teams kleiner en goedkoper kunnen. Daar zal de Minister van Defensie ook zo op ingaan. Voor mij is het van belang dat het probleem wordt opgelost. Er zijn allerlei manieren om het probleem op te lossen, maar ik heb in al die jaren begrepen dat het niet op de door de heer Voordewind voorgestelde manier opgelost kan worden vanwege de flexibiliteit en de snelheid. Dat is volgens mij de belangrijkste reden. Dat is ook vanwege de grootte van de

teams en vanwege de kosten. Het is en blijft een combinatie van factoren, maar snelheid is echt het belangrijkste. Op de spotmarkt moet je van vandaag op morgen kunnen handelen. Dat is heel belangrijk. Ik roep de commissie op om het wetsvoorstel af te wachten om te zien hoe het georganiseerd gaat worden. Dan kan de commissie bekijken of ze het gevoel heeft dat het geweldsmonopolie, zoals de commissie het formuleert, goed genoeg geregeld wordt. Op die manier kan de commissie dit ook vergelijken met andere landen waar dezelfde activiteiten plaatsvinden. Misschien kunnen we deze discussie dan eindelijk een keer afronden.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA):

Ik blijf nog even hangen op de complexiteit van VPD-aanvragen. Door de jaren heen hebben wij die uiteraard besproken. In 2015 hebben we 46 VPD's ingezet en geld teruggeboekt naar de Defensiebegroting, omdat het niet was ingezet. De Minister spreekt over flexibiliteit en tijd. In de bijlage van de brief van december staat: «De aanvraagprocedure kan in beginsel binnen een tijdsbestek van 72 uur worden afgerond». Dat is toch weer drie dagen, zou ik zeggen. Daar zit geen verschil in. Dus waar behalen we nu de snelheid en de flexibiliteit waar het om gaat? En ik blijf ook een beetje hangen op de mix van argumenten. De Minister is uiteraard ook op de hoogte van de kosten door de jaren heen. Wij hebben die naar beneden bijgesteld. Eerdere gesprekken gingen er ook over dat het niet altijd ging om de kosten. Ik heb de kosten in de businesscase uiteraard bekeken. Die zijn per schip verschillend. Dus voor de snelheid blijf ik toch een beetje hangen bij 72 uur. Dat is niet veranderd ten opzichte van de eerdere argumenten die we hadden. Een eerder argument was dat er in de onderlinge samenwerking tussen ministeries op ambtelijk niveau niet in snelheid kon worden gehandeld. Vandaag op morgen besluiten nemen is niet conform de bijlage die hier voorligt, zou ik dus zeggen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

De Minister van Defensie, die er diep in zit, zei tegen mij dat niet alleen de procedure, maar ook de diplomatieke clearance tijd neemt. Daar zit onder andere het probleem. Ik weet dat de kosten verder omlaag gebracht zijn, maar ze verschillen nog steeds met datgene wat een particuliere beveiliging kan bieden. De teams zijn nog steeds groter dan wat er nodig is op een schip. Soms zijn ze wel twee keer zo groot als de bemanning die erop zit. Drie dagen vind ik heel knap en heel snel, maar dat is nog steeds wel drie dagen, terwijl je soms de dag erna al moet weten of je op pad kunt gaan. Er zijn dus allerlei redenen. Daarom zeg ik steeds dat het een mix is. Dat is niet bedoeld om mist te creëren. Er zijn gewoon meer redenen voor een rederij om uit te vlaggen. Het belangrijkste is misschien dat wij niet betwijfelen waarom ze uitvlaggen, maar dat we zien dat ze uitvlaggen en dat ze ook aangeven dat het hierom is. Het is dus een probleem. Het is een feitelijk bestaand probleem. Dat kunnen we op een goede manier oplossen door private beveiliging legaal te maken door er regels aan te stellen en er daarmee voor te zorgen dat onze zeevarenden worden beschermd en onze goede naam overal overeind blijft. Daarvoor pleit ik de hele tijd bij de Kamer.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA):

Als ik de Minister goed begrijp, beschrijft zij de complexiteit. Die complexiteit blijft ook bestaan bij het aanvragen, want het gaat net zo goed over de vergunning en het gaat net zo goed over dezelfde regelgeving. Die regelgeving kunnen en moeten we uiteraard niet veranderen. Die is vastgelegd in Nederland. Die complexiteit blijft dus gewoon bestaan. Ik kom in tweede termijn graag daarop terug, maar ik begrijp nog niet waar de snelheid zit. De clearance is er namelijk ook bij de VPD's. Het zou raar zijn als de clearance bij een particuliere beveiliging sneller kan dan

de clearance bij een VPD. Als het mogelijk is, zou ik toch graag vernemen waarom dat zo is.

De voorzitter:

Wilt u daar iets over zeggen, Minister, of pakt de Minister van Defensie dit punt op?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De Minister van Defensie zal daar zo in haar verhaal op ingaan, omdat dit aan de orde is geweest in eerdere debatten die zij heeft gevoerd. Zij zal ook ingaan op de ruimte en de mogelijkheden.

De voorzitter:

Dank u wel. We gaan door met de beantwoording van de regering, die nu bijna een uur onderweg is. Het woord is aan de Minister van Defensie.

Minister Hennis-Plasschaert:

Voorzitter. De collega van I en M zei het net al: de discussie loopt al een tijdje en we spreken niet bepaald voor het eerst met elkaar over dit onderwerp. Ik heb al een paar keer vrij helder – denk ik – uitgelegd wat de beperkingen zijn. De VPD's, de Vessel Protection Detachments, doen fantastisch werk, maar er zijn wel een aantal beperkingen. We hebben eerder gesproken over de teamgrootte van een VPD. Toen heb ik duidelijk aangegeven dat we ooit begonnen zijn met 30 personen en dat dit later is bijgesteld naar 18, daarna naar 15 en nu naar het huidige aantal van 11. Vanuit operationeel oogpunt, vanuit de krijgsmacht, is dat de minimale standaardomvang om de bescherming op verantwoorde wijze uit te voeren en te voldoen aan de eisen die Defensie hanteert op het gebied van command and control en medische ondersteuning.

Voor alle duidelijkheid: het is niet zo dat er massaal aanvragen worden afgewezen omdat de omvang te groot is. Sterker nog, in de afgelopen periode zijn er volgens mij geen aanvragen ingetrokken wegens een gebrek aan legeringscapaciteit aan boord. Wel is het zeker een aspect. We moeten ons er echter niet blind op staren. Als je 24/7 een 360°-beveiliging op schepen als een garantie wilt aanbieden – dat is wat een VPB doet – dan zul je daaraan ook bepaalde operationele eisen moeten stellen. Toen we de vorige keer hierover spraken, heb ik gezegd dat ik van harte hoop dat wij als politiek niet de operationele eisen gaan vaststellen. Precies daarom verwijzen wij in andersoortige debatten steeds naar de Commandant der Strijdkrachten (CDS) en naar hen die er meer verstand van hebben. Ik wil nog steeds niet op de stoel van de CDS gaan zitten. Kritisch zijn is goed. Je mag iedereen scherp houden, ook de Commandant der Strijdkrachten, maar er is een reden dat we vanuit operationeel oogpunt hebben gekozen voor een minimale standaardomvang.

De heer Voordewind verwees in dit kader naar de Fransen. Dat begrijp ik, maar laat ik vooropstellen dat de Fransen echt nog slechts bij hoge uitzondering lijken gebruik te maken van een VPD. In plaats daarvan hebben zij ingezet op de bescherming tegen piraterij door private beveiligingsbedrijven. Bovendien verschilde het Franse VPD-concept nogal van het Nederlandse concept. Wij willen een onafhankelijk optreden van het VPD met een primaire beslisbevoegdheid voor de commandant. De Fransen stelden een Franse kapitein aan als zijnde in the lead. Een Frans VPD was dus niet in staat om onafhankelijk van de bemanning van het schip op te treden, terwijl dit voor ons juist een basisvoorwaarde is. Dat is dus een verschil. Nogmaals, de Fransen maken inmiddels vooral gebruik van private beveiligingsbedrijven.

De heer Knops sprak over Djibouti. Ik neem aan dat hij daarmee verwees naar een motie (32 706, nr. 55) die hij met zijn voormalig collega Hachchi heeft ingediend om te bekijken of stationering van Nederlandse mariniers

op de Franse basis in Djibouti mogelijk is en of dit de flexibiliteit van de VPD's zou kunnen verhogen. We hebben daarnaar gekeken. Op basis van gesprekken met de Nederlandse reders is duidelijk geworden dat het permanent stationeren van Nederlandse mariniers in Djibouti op dit moment eigenlijk geen toegevoegde waarde heeft. In het geval dat Egypte niet langer een mogelijkheid is, kan Djibouti weer in beeld komen als alternatief. Voor alle duidelijkheid: wij zitten niet bepaald stil als het gaat om de opslaglocaties. We hebben er verschillende. La Réunion wordt gebruikt, net als de Verenigde Arabische Emiraten en Singapore. We blijven kijken naar alternatieven. Zo zijn we nu bezig met Oman en Sri Lanka. Iedere keer als we een kans zien, zullen we die ook benutten. We hebben eerder met de Kamer gesproken over de drijvende opslagplaatsen, om het maar even zo te formuleren. Dat bleek om een hoeveelheid van redenen buitengewoon ingewikkeld, zowel juridisch gezien als op het gebied van het toezicht, dat we niet konden regelen. Er zijn eigenlijk te kleine capaciteiten. Die discussie is helemaal van tafel als het gaat om VPD's en drijvende opslagplaatsen.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie):

De argumenten zijn eerder gewisseld. Het gaat om kleinere teams. Defensie zegt consistent dat het niet kan, maar zegt eigenlijk: wij willen het niet onder de elf man, want de Fransen hebben het wel onder de elf gedaan en dan moet je compromissen sluiten over het inzetten van de bemanning. Het is dan geen kwestie van «kan niet». Defensie wil het dan gewoon niet. Defensie zegt dat er diplomatieke toestemming nodig is en dat het daarom langer duurt. Je zou om die diplomatieke toestemming kunnen vragen. Dat hebben de Fransen eerder ook gedaan. Wat de floating depots betreft: je kunt depots in de regio organiseren zodat ze klaar liggen. Die snelheid is dus mogelijk. Ook kan het met minder, maar dan moet je de bemanning inschakelen. De vraag is dus niet of het niet mogelijk is. De vraag is of het kan.

Minister **Hennis-Plasschaert**:

Met alle respect zou ik het volgende tegen de heer Voordewind willen zeggen. Daar waar militairen worden ingezet, is het nog altijd van belang dat wij goed kijken naar ons eigen operationele concept. Als wij bijvoorbeeld de medische afvoer een belangrijk aspect vinden – dit onderwerp is werkelijk waar dominant in alle debatten met de Kamer over de inzet van militairen – dan stel ik voor dat we wel vasthouden aan dat operationele concept. Ik heb net uitgelegd wat het verschil is. Wij willen inderdaad onafhankelijk van de bemanning en de kapitein kunnen optreden als we de mariniers 24/7 en 360° inzetten. Dat is inderdaad een ander concept. Ik heb net ook gezegd dat de Fransen eigenlijk helemaal klaar zijn met het VPD-concept. Zij zetten vooral in op private beveiligers. De heer Voordewind heeft gelijk: het grootste deel van de vertraging bij de inzet van VPD's ontstaat als gevolg van termijnen die landen hanteren voor de diplomatieke toestemming voor het verplaatsen van wapens en munitie over hun grondgebied. Met behulp van pre-stocklocaties kun je dat voor een deel opvangen. Dat is nu net waarom ik die hele lijst met onze pre-stocklocaties oplas. Daarom blijven we ook steeds verder kijken. We praten om die reden nu met Sri Lanka, omdat het in Singapore veel meer tijd kost dan in bijvoorbeeld Sri Lanka. Om die reden praten we nu ook met Oman.

De **voorzitter**:

Mijnheer Voordewind, hebt u nog een vervolgvraag? Excuses; ik merk dat de Minister nog niet klaar is met haar antwoord.

Minister Hennis-Plasschaert:

De aanvraagtermijn voor een VPD is sinds 2011 teruggelopen van gemiddeld 30 naar gemiddeld 14 dagen. In de meeste regio's lukt het om het VPD in een veel kortere tijd te behandelen, soms zelfs in vier dagen. We kunnen echter niet de garantie bieden dat het altijd lukt, omdat we afhankelijk zijn van andere landen. Zodra je militairen ergens inzet, ben je afhankelijk van de medewerking van landen waar de VPD's aan boord gaan. Hoe de private beveiligers dat doen, is eerlijk gezegd niet aan mij. Als Minister van Defensie ga ik over de uitvoering van het beleid. Ik was niet van plan om verder te gaan sleutelen aan het operationele concept als het gaat om de onafhankelijkheid en bijvoorbeeld de medische afvoer.

De voorzitter:

Mijnheer Voordewind voor het tweede deel van zijn interruptie.

De heer Voordewind (ChristenUnie):

Ik kan me deze discussie inderdaad nog herinneren van tien jaar geleden. Toen was de medische afvoer het argument van Defensie. Omdat dat niet kon, konden we de VPD-teams niet op de schepen plaatsen. Dat argument werd toen gebruikt. Dat argument is in 2011 ingetrokken. Men heeft toen gezegd dat dit altijd een bepaald risico inhoudt, maar dat dit met een grotere omvang van de VPD's moest kunnen. Dan nog haal je de mensen natuurlijk niet even met een helikopter van een schip als er een heftige schietpartij plaatsvindt. De medische evacuatie blijft dus beperkt, of je nu elf man hebt of vier man. Dat blijft hetzelfde. Mijn laatste vraag gaat over het tijdsbestek van 72 uur. Ook in het voorstel van het kabinet staat nog steeds een tijdsbestek van 72 uur. De spotmarkt moet binnen twee dagen geregeld zijn. Zelfs met particuliere beveiligers red je in het voorstel van het kabinet niet de snelheid die de spotmarkt vraagt. Hoe gaat het kabinet daarmee om?

Minister Hennis-Plasschaert:

Dat is een vraag over het wetsvoorstel. Ik ga over de uitvoering van de VPD's door Defensie. Ik geleid deze vraag dus door naar mijn collega van Veiligheid en Justitie. Tien jaar geleden was het hele concept van de VPD's volgens mij nog helemaal geen onderwerp van debat, zo zeg ik tot de heer Voordewind. Misschien ook wel; ik dacht dat het pas later kwam. Hoe dan ook zijn we van 30 naar 18 naar 15 naar op dit moment 11 gegaan. We zijn behoorlijk afgeschaald. Ik gebruikte de term «medische afvoer». Dat moet zijn: medische ondersteuning. Ik had het ook over command and control. Nogmaals, als wij militairen overal zorgvuldig inzetten met de juiste randvoorwaarden, moeten we daar niet in een keer soepel mee omgaan bij de VPD's. Die zijn al kwetsbaar, juist omdat ze zo gering in omvang zijn. Dat is mijn verantwoordelijkheid. Die verantwoordelijkheid neem ik serieus.

Ik kom te spreken over de kosten. Defensie brengt niet alles zomaar in rekening bij de reders. Sterker nog, wij nemen een deel van de kosten van de VPD-inzet voor onze rekening om reders tegemoet te komen en een internationaal gelijk speelveld voor onze koopvaardij aan te moedigen. Ik vind het overigens ook onmogelijk, maar vooral onwenselijk, om de VPD's kosteloos aan te bieden. Dat heb ik al eerder met de Kamer gedeeld.

De heer Knops (CDA):

Dat was niet de vraag, althans niet mijn vraag. Het ging mij om het verschil tussen wat je kwijt zou zijn aan particuliere beveiliging in het kader van een level playing field met andere landen enerzijds en wat Nederland rekent voor de VPD's anderzijds. De vraag was eigenlijk of de Nederlandse overheid dat verschil zou willen afdekken.

Minister Hennis-Plasschaert:

Ik zeg het nu even uit mijn hoofd, maar ik meen dat een gemiddelde inzet van een VPD € 90.000 kost. Wij brengen gemiddeld € 55.000 in rekening. Wij kijken dus juist heel goed – volgens mij is dat de vraag – naar het level playing field en bekijken heel goed of we de reders niet onnodig op kosten jagen. Overigens worden onze VPD's niet vanuit de reguliere Defensiebegroting gefinancierd, maar vanuit het Budget Internationale Veiligheid (BIV). Ik vind het onwenselijk om het allemaal maar gratis te doen. Zo werkt het niet, ook hier niet. Geld is echter niet ons grootste issue bij de inzet van de VPD's, omdat we altijd ruimer ramen dan er daadwerkelijk gebruik van wordt gemaakt.

De heer Knops (CDA):

Misschien deed iemand anders het, maar ik heb er niet voor gepleit dat het gratis is, want mij is altijd geleerd dat gratis niet bestaat. Je zou echter wel kunnen zeggen: laten we het tarief hanteren dat private beveiligers in rekening brengen, om zo juist dat internationale element te verevenen. Is de Minister bereid om die stap nog te zetten? Mijn concrete vraag was: kan dat ook uit het Budget Internationale Veiligheid worden gedekt?

Minister Hennis-Plasschaert:

Dan stelt de heer Knops een team van private beveiligers op één lijn met bijvoorbeeld een team mariniers, die voor een veel breder spectrum aan taken zijn opgeleid. De kosten van een privaat beveiligingsteam zullen ook afhangen van de gebruikte uitrusting. Ik ben niet bekend met zoiets als één prijs voor een team van private beveiligers. Ik weet wel wat onze werkelijke kosten ongeveer zijn – het is € 90.000 per inzet – en wat wij in rekening brengen. Natuurlijk is ernaar gekeken om daar een beetje gelijk in op te trekken en onze reders niet op eindeloos veel kosten te jagen in vergelijking met collega's uit andere landen.

Er is nog een vraag gesteld over het inlenen, het inhuren of hoe je het ook wilt noemen, van private beveiligers door Defensie. Daar is vaker in de Kamer over gesproken. Het klinkt allemaal heel aantrekkelijk, maar zodra je daartoe overgaat, ga je in feite deze mensen militariseren en kom je weer in precies hetzelfde cirkeltje terecht, namelijk dat ze zich hebben te houden aan het operationele concept.

Volgens mij heb ik hiermee alle aan mij gerichte vragen beantwoord.

Mevrouw Eijsink (PvdA):

Ik ga nog even in op die laatste vraag, over het inlenen of inhuren en het operationele concept. Je krijgt dan een heel specifiek operationeel concept, waarvoor je die mensen inhuurt. Dat is niet het bredere operationele concept, waarbij het om mariniers gaat; de Minister verwees daar net naar. Verder wil ik graag nog een antwoord op de vraag wat het verschil is tussen clearance vanuit het VPD of clearance vanuit de private beveiligers. Dat was namelijk ook het markeerpunt voor de snelheid.

Minister Hennis-Plasschaert:

De reden waarom we pre-stocklocaties gebruiken, dus waarom we opslagplaatsen organiseren, is juist dat we dan sneller kunnen handelen en niet de hele tijd apart diplomatieke toestemming moeten vragen voor het verplaatsen van wapens en munitie. Hoe de private beveiligers dat precies doen, onttrekt zich aan mijn waarneming. Ik kan alleen maar praten over hoe Defensie het doet. Ik heb net ook gezegd dat de vertraging vooral daar zit. Immers, zodra je militairen gaat inzetten op een plek waar de soevereiniteit van een ander land geldt, heb je dit soort toestemmingslijnen en dat duurt eindeloos.

Er was nog een vraag over inlenen. Bij Defensie bestaat niet zoiets als «personeel inlenen», want zodra Defensie gaat inlenen, wordt het

gemilitariseerd. Dan heeft het zich te verhouden tot de normen die wij daarvoor stellen.

Mevrouw Eijsink (PvdA):

Dat laatste is mij inmiddels bekend. Het gaat mij er echter om dat je ook mensen kunt inlenen voor heel specifieke taken, zoals we ook bij de reservisten doen. Het zou op dit terrein ook met heel specifieke taken kunnen.

Minister Hennis-Plasschaert:

Zeker, maar daarmee wordt het probleem niet opgelost qua omvang van het team of de tijdspaden die we moeten doorlopen. Zij moeten namelijk aan precies dezelfde regels voldoen. We hebben geen tekort aan mariniers. Dat is het probleem helemaal niet. Het probleem is dat je, als je een reservist of iemand anders aanstelt, inleent of hoe je het ook noemen wilt, en hem of haar laat opereren onder de paraplu van Defensie, hij of zij zich heeft te houden aan de voorwaarden die wij aan hem of haar stellen.

Mevrouw Eijsink (PvdA):

Ik kom nog even terug op de vraag over clearance. De Minister zegt: ik weet niet hoeveel tijd private beveiligers nodig hebben om door de clearance te komen. Volgens mij is dat nu juist een van de kernargumenten waarom er mogelijk voor wetgeving wordt gegaan. Als we niet weten wat het verschil in aanvraagtijd voor clearance is, terwijl dat een hobbel is voor de snelheid en flexibiliteit, dan is het wel belangrijk om te weten of private beveiligers sneller de clearance krijgen – terwijl ze mogelijk niet de pre-stocklocaties hebben – dan dat men die via de overheid krijgt.

Minister Hennis-Plasschaert:

Zoals ik net al zei, is er een verschil tussen de inzet van militairen en private beveiligers. De private beveiligers hebben zich anders georganiseerd, zitten al in het gebied, hebben niet de militaire status en hoeven zich dus niet te houden aan bepaalde richtlijnen die wel voor militairen gelden. De aanwezigheid van militairen op het grondgebied van een ander vraagt echt gelijk om een totaal andere benadering dan de aanwezigheid van bijvoorbeeld private beveiligers daar. Kortom, de diplomatieke clearance zoals we die kennen voor de militaire inzet, is per definitie van een andere orde dan die van de private beveiligers, en al helemaal als je ziet hoe deze zich hebben georganiseerd: zij zijn in de regio, aan boord van schepen waar ook de wapens aan boord zijn, in internationale wateren en dus niet gebonden aan de regels die gelden voor onze militairen.

De voorzitter:

We gaan nu door naar de Minister van V en J.

Minister Van der Steur:

Voorzitter. Ik meld de leden van de commissie dat ik het een genoeg vind om voor het eerst in deze commissie op te treden, en dat dan ook nog als onderdeel van een drieluik: drie Ministers die vanuit het gezamenlijk onderkende belang van het voorstel dat op tafel ligt, met elkaar optrekken om voor de Nederlandse scheepvaart, voor de Nederlandse economie en vooral ook de Nederlandse scheepsbemanningen het juiste te doen. Het is goed dat we dat drieluik hebben. Mijn collega van Infrastructuur en Milieu heeft omstandig aangetoond wat het economische belang is van het voorstel dat in de brief is gedaan. De Minister van Defensie heeft aangetoond wat de mogelijkheden maar ook de onmogelijkheden van Defensie zijn op dit terrein, welke ondersteuning het al jaren succesvol kan bieden maar op een aantal punten ook niet kan

bieden. Vervolgens is de vraag aan de Minister van Veiligheid en Justitie – die vraag is ook gesteld – hoe we op een zorgvuldige manier invulling kunnen geven aan de behoefte aan private beveiligers op Nederlandse koopvaardij schepen als al die andere opties er niet zijn.

De eerste vraag die daarbij essentieel is, is: als we dat zouden doen, doorbreken we dan het geweldsmonopolie van de Staat? Ik denk dat dat niet het geval is. Dat is alleen al niet het geval omdat de Staat ook in dit geval bepaalt wie het geweldsmonopolie mede mag uitoefenen. Zoals we dat al bij de politie doen, kan het ook worden toegekend aan een private beveiligers. Het is dan aan de Staat om daaraan zorgvuldige voorwaarden te verbinden. Het is ook aan de Staat om daarop toezicht te houden. Dat zal ook de strekking zijn van een eventueel wetsvoorstel als dat bij de Kamer zou worden ingediend.

De tweede vraag was of je, als je het toestaat op Nederlandse koopvaardij schepen, onmiddellijk niet ook op het hellend vlak terecht komt dat je ook andere particuliere beveiligers van vuurwapens gaat voorzien. Dat kwam naar voren in een debatje tussen de heer Teeven en volgens mij – ik weet het niet meer precies, excuus daarvoor; het is al lang geleden – mevrouw Belhaj. Er is natuurlijk wel een groot verschil. Of je nu op een van de oceanen vaart en overvallen wordt of als je wordt overvallen in je woning, je hebt in beide gevallen evenveel recht op zelfverdediging. Als je in je woning of bedrijf wordt overvallen of daar inbrekers aantreft, dan heb je de mogelijkheid om 112 te bellen en komen de mensen met het geweldsmonopolie je binnen afzienbare tijd te hulp. Dat is een groot verschil met wat er gebeurt als je ergens op de wereldoceanen rondvaart en wordt overvallen. Je kunt dan wel 112 bellen, maar de kans dat je telefoon het dan doet is misschien niet groot. Gelukkig zijn er dan nog andere middelen om alarm te slaan. De kans dat er dan ook binnen korte tijd iemand komt om je te hulp te schieten, is echter uiterst gering. Dat maakt dat voor mij, als verantwoordelijke voor de vuurwapenwetgeving, deze situatie echt anders is dan de situatie die we in Nederland hebben als je zelf 112 belt.

De heer **Houwers** (Houwers):

Die discussie was tussen mij en de heer Teeven. Hoor ik de Minister nu duidelijk zeggen dat hij de plek waar het plaatsvindt van wezenlijke betekenis vindt voor deze toestemming en dat dit dus niet de weg opent om dit voor huis en haard mogelijk te maken, zoals de heer Teeven dat een beetje betoogde? Is dat het verschil dat de Minister aangeeft? Hieraan koppel ik nog de vraag: zijn de Minister situaties bekend waarin op dit moment al particuliere beveiligers wapens krijgen voor het bewaken van huis en haard of een bedrijf?

Minister **Van der Steur**:

Wat betreft de eerste vraag merk ik op dat er geen enkele kans is – de regering staat daar borg voor – dat het feit dat we het toestaan op koopvaardij schepen zou betekenen dat we het ook in Nederland zelf zouden moeten toestaan bij particuliere beveiligers. Wat betreft de tweede vraag meld ik dat mij geen particuliere beveiligers bekend zijn die ten behoeve van particulieren of bedrijven met vuurwapens bewapend die beveiliging op zich mogen nemen. In het debat tussen de heer Houwers en de heer Teeven ging het echter vooral om de vraag of het recht op zelfverdediging ook geldt op een schip. Ja, natuurlijk geldt dat ook op een schip. Zoals bekend wordt daar ook op allerlei manieren invulling aan gegeven, bijvoorbeeld met waterkanonnen en dat soort zaken. Maar uiteindelijk gaat het toch om de strijd tegen vaak tot de tanden gewapende mensen op bootjes die een relatief onbewaakt en relatief onverdedigd koopvaardij schip proberen in te nemen. Daar gaat het hier in essentie om. De zelfbeschermingsregel geldt voor beide partijen, maar de back-up die je in Nederland hebt door 112 te bellen of dat door de bureaus

te laten doen, zul je op zee niet of nauwelijks aantreffen. Dat maakt het grote verschil.

De heer **Houwers** (Houwers):

Zelfbescherming gaat in Nederland gelukkig niet zover als in bijvoorbeeld Amerika, waar elke burger een wapen heeft en in geval van noodweer dingen kan doen die niet altijd verstandig zijn. Er is wat mij betreft een wezenlijk verschil tussen zelfbescherming zonder wapen – dat hebben de meeste mensen in Nederland gelukkig niet – en mensen inhuren als zelfbescherming. Een stapje verder is dan dat je toestaat dat de mensen die je inhuurt, zich bewapenen. Op een schip staan we dat wel toe. Ik hoor de Minister duidelijk zeggen dat het niet de bedoeling van de regering is om dat voor de bescherming van huis en haard toe te staan.

Minister **Van der Steur**:

Ja, dat klopt. De regering heeft geen intenties om vuurwapengebruik ter bescherming van huis en haard te legaliseren. Ze heeft ook geen intenties om particuliere beveiligers in Nederland zich uit te laten rusten met vuurwapens. Hiermee heb ik ook antwoord gegeven op de vraag van de heer ...

De heer **Teeven** (VVD):

Ik heb nog een vraag aan de Minister. Ik ben begonnen met vijf keer te zeggen dat je moet beginnen bij de zelfverdediging. Volgens mij zijn er ook in Nederland aantoonbaar situaties geweest waarin iemand zich in zijn eigen huis heeft verdedigd met een vuurwapen, waarna hij werd vervolgd wegens het in bezit hebben van een vuurwapen – dat mag nu eenmaal niet – maar waarbij tegelijk in een situatie van noodweerexces het gebruik van het vuurwapen wel toelaatbaar werd geacht. Dat onderkent de Minister toch wel, mag ik hopen.

Minister **Van der Steur**:

De heer Teeven vraagt nu of ik het ontken. Volgens mij bedoelt hij dat niet te vragen. Hij bedoelt te vragen of ik dat erken. Ik onderken en erken dat die jurisprudentie er is. Dat betekent echter niet dat – de heer Houwers vroeg daarnaar – de regering voornemens is om op enige wijze dat vuurwapengebruik te legaliseren. Dat is de regering niet van plan. Ik kom hier zo nog wat uitgebreider op terug, wanneer ik het antwoord geef op de vraag van de heer Teeven over noodweer en noodweerexces.

De heer **Teeven** (VVD):

Volgens mij probeert de Minister nu te zeggen dat onder omstandigheden het gebruik van een vuurwapen wel geoorloofd kan zijn, bijvoorbeeld als dat gecertificeerd is op een schip, wat van de omstandigheden afhangt. Dat is toch wat de Minister bedoelt te zeggen?

Minister **Van der Steur**:

Nee. De Minister is van mening dat, als je dat op een goede manier wilt doen, je dat moet doen met een wettelijke grondslag, waarbij de overheid eisen stelt aan het rechtmatige gebruik van een vuurwapen ter bescherming van de opvarenden en het schip zelf als dat schip zich bevindt in de internationale wateren. Daar hebben we het hier volgens mij over. Dat zou ook de grondslag zijn van het wetsvoorstel dat we op basis van de brief die nu voorligt, bij de Kamer zouden willen indienen als zich daarvoor een meerderheid aftekent.

De **voorzitter**:

De Minister vervolgt zijn beantwoording.

Minister Van der Steur:

Daarmee heb ik antwoord gegeven op de vraag van de heer Voordewind of er in mijn beleving sprake is van een inbreuk op het geweldsmonopolie van de Staat. Dat is in mijn beleving niet het geval.

De heer Voordewind heeft ook gevraagd naar de juridische positie van de kapitein. Ik ben voornemens om bij het opstellen van de wetgeving bijzondere aandacht te besteden aan de positie van de kapitein. In dat verband wil ik twee dingen benadrukken. Traditioneel heeft de kapitein een ruime verantwoordelijkheid voor alles wat er aan boord gebeurt. Dat betekent echter niet dat hij voor alles wat er aan boord gebeurt, strafrechtelijk aansprakelijk is. De maritieme beveiligers zullen, in de beleving van de regering, een eigen verantwoordelijkheid hebben voor het gebruik van geweld. Zij zullen daar ook zelf verantwoording over moeten afleggen. In protocollen en in de geweldsinstructie wordt vastgelegd wat de kapitein in bepaalde omstandigheden moet doen en wat de maritieme beveiligers onder omstandigheden is toegestaan. Dat vormt een belangrijke referentie voor het achteraf beoordelen van het handelen van de kapitein en van het risico dat hij ook strafrechtelijk aansprakelijk gesteld zou kunnen worden voor de gevolgen van een geweldsincident. Het spreekt voor zich dat dit gedetailleerd zal moeten worden uitgewerkt. Daarbij kan, zo zeg ik tegen de heer Teeven, veel worden geleerd van de vele landen die ons zijn voorgegaan. Dat is een van de redenen waarom de Minister van Infrastructuur en Milieu heeft onderbouwd waarom het nodig is dat ook Nederland deze stap zet, al was het alleen maar om op het gebied van de koopvaardij een gelijk speelveld in de wereld te creëren. Het zal ook duidelijk zijn dat van het Openbaar Ministerie zal worden verwacht dat het een vervolgingsbeleid formuleert, op basis waarvan deze toetsing zal plaatsvinden. Ook dat is nodig om de kapitein en de particuliere maritieme beveiligers de zekerheid te geven dat het niet tot consequenties hoeft te leiden als ze zich binnen die lijnen gedragen. Bij de voorbereiding van de wetgeving maken we ook graag gebruik van de kennis en de ervaring van de reders en natuurlijk ook de kapiteins. Ik heb er dan ook met beide verenigingen over gesproken en ik heb afgesproken dat ik hen uiteraard uitdrukkelijk zal betrekken bij de voorbereiding van de wetgeving.

De heer Voordewind vroeg naar de rol van een eventuele ISO-normering. Laat ik allereerst vaststellen dat de meeste Europese landen die de inzet van gewapende particuliere beveiligers op dit moment al toestaan, dat hebben gebaseerd op de eisen die zij aan beveiligingsorganisaties en beveiligers stellen op basis van de niet-verbindende IMO-richtlijnen. Daarin worden algemene vereisten gesteld. Er is een ISO-standaard, 28007. Die breidt die vereisten uit. Doordat deze standaarden certificeerbaar zijn, kan door middel van certificering en actieve monitoring door periodieke controles en audits de naleving van die vereisten ook worden gewaarborgd. De ISO-standaard vindt steun bij de IMO, maar ook bij Interpol en de Europese Commissie. Ook in enkele van de ons omringende landen is de regelgeving gebaseerd op die ISO-standaard 28007. Dat zou dus een goed uitgangspunt kunnen zijn voor een eventuele wettelijke regeling in Nederland.

De heer Voordewind vroeg tot slot hoe het toezicht plaatsvindt. Ik heb dat eigenlijk al gezegd: het toezicht vindt natuurlijk achteraf plaats door de ILT. Dat toezicht ziet op de kwaliteit van de beveiligingsteams, de training daarvan, de kennis die zij nodig hebben, de geweldsinstructie en de training daarmee. Een voorwaarde is dat de beveiligingsbedrijven gecertificeerd zijn. Cameratoezicht is een mogelijkheid om het toezicht plaats te laten vinden, maar het gaat hier natuurlijk vooral om de wijze waarop de beveiligers maar vooral de kapitein zelf verantwoording afleggen over het incident dat zich op hun schip heeft voorgedaan. Ik denk dat je dat onder alle omstandigheden mag verwachten van een kapitein.

De heer Knops vroeg heel concreet hoelang het opstellen van wetgeving duurt. Het maken van een voorstel vergt natuurlijk de nodige voorbereiding; dat hoeft ik de heer Knops niet uit te leggen. Daarnaast moet deze kwestie heel zorgvuldig worden aangevlogen; dat hoorde ik ook bij de woordvoerders. Dat betekent dat er niet alleen met alle betrokken partijen moet worden overlegd, maar dat er ook moet worden bekeken wat er in andere landen plaatsvindt; dat hebben we natuurlijk ook al gedaan bij het schrijven van de kabinetsbrief. Het gelijke speelveld is immers een van de uitgangspunten. Daarnaast zal het Openbaar Ministerie hierbij betrokken moeten worden en zal er heel zorgvuldig gekeken moeten worden naar de certificering en de handhaafbaarheid hiervan. Mijn inschatting is nu dat het, als zich een meerderheid aftekent in de Kamer, nog een zeer fikse klus zal zijn om het wetsvoorstel in te dienen. Ik denk dat dat nog best een behoorlijk aantal maanden zou kunnen duren, met name omdat ik op dit moment bijna 360 wetsvoorstellen onderhanden heb op mijn departement, met de relatief beperkte Directie Wetgeving. Daar ligt dus wel een uitdaging.

Mevrouw Eijssink en de heer Voordewind vroegen of de vergunningverlening snel genoeg gaat voor de spotmarkt. Dat is een van de oplossingen die wij zoeken, juist voor het specifieke probleem dat wij met de spotmarkt hebben geïdentificeerd. De vergunningverlening ziet natuurlijk op het vergunnen van bedrijven om beveiligingstaken uit te voeren, maar de volgende vraag is natuurlijk of je op basis van een al verleende vergunning ook toestemming kunt verlenen voor beveiliging van een transport. Daar is een termijn van 72 uur voor genoemd, maar je zou je kunnen voorstellen dat dat versneld kan worden als het beveiligingsbedrijf en de beveiligers zelf aan alle vereisten voldoen. Dan kan het misschien sneller. Als dit sneller nodig is, lijkt het mij verstandig om te bekijken of dit sneller kan.

De heer Teeven vroeg of het rapport-De Wijkerslooth deze stappen eigenlijk onmogelijk maakt. Ik ben het met de heer Teeven eens dat het geweldsmonopolie betekent dat de Staat bepaalt wie geweld mag gebruiken, aldus ook de commissie-De Wijkerslooth, die heeft vastgesteld dat het in beginsel mogelijk is om particuliere beveiligers in te schakelen. De overheid dient dan door regulering en toezicht te zorgen voor de rechtstatelijke waarborgen. Dat is nou precies waar de brief van het kabinet op ziet.

De heer Teeven wees op de discussie over noodweer en noodweerexces. Volgens mij is er geen discussie over het feit dat, als aan het einde van de dag een oordeel moet worden geveld over wat er aan boord heeft plaatsgevonden, dit gebeurt op basis van het Nederlandse Wetboek van Strafrecht. Daar maken noodweer en noodweerexces uiteraard onderdeel van uit. Dus ja, ook in een situatie waarin door omstandigheden tot noodweer moet worden overgegaan of waarin de noodweer verdergaat dan op basis van de regeling misschien zou mogen, zal het Openbaar Ministerie altijd moeten bekijken of er misschien sprake is van noodweerexces. Daarmee is er nog een extra waarborg voor de toepassing van geweld, maar het zou niet zo moeten zijn dat dit kan zonder wettelijke grondslag. De wettelijke grondslag is naar mijn mening altijd noodzakelijk.

De heer Van Dijk vroeg om voorbeelden waaruit de andere positie van de kapitein blijkt. Ik bekijk even of het na wat ik al heb gezegd, nog nodig is om die voorbeelden te geven.

De voorzitter:

De heer Van Dijk vindt dat zelf niet nodig. Dat zou u misschien kunnen overtuigen.

Minister Van der Steur:

Dan sla ik dat over, met het welnemen van de heer Van Dijk en onder hartelijke dankzegging.

De heer De Roon en de heer Teeven vroegen wat er al is gebeurd om tot wetgeving te komen. We hebben met alle betrokken partijen gesproken. Er is met de collega's ook veelvuldig bekeken hoe we dit op een zorgvuldige manier kunnen doen, zodat we een gelijk speelveld creëren. We hebben natuurlijk ook gekeken naar en geleerd van andere landen. In de marge van de Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia heeft de Nederlandse delegatie al in 2003 – dat was onder de bezielende leiding van mijn voorganger – een event georganiseerd om ook op dit punt van elkaar te leren en te bezien wat wij kunnen leren van de toepassing door andere landen. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat wij hier nu zo lang mee bezig zijn dat er natuurlijk steeds meer landen zijn die het steeds professioneler hebben gedaan en dat we daar ook veel van zouden kunnen leren.

De heer De Roon vroeg of een spoedwet of een soort tijdelijke regeling mogelijk is. Een tijdelijke regeling kan alleen een wettelijke regeling zijn, want het gaat om een uitzondering op de Nederlandse vuurwapenwetgeving. Dat moet echt zorgvuldig gebeuren; dat kan niet met een ministeriële regeling. Dit zal echt op basis van een wet moeten gebeuren. Ik denk niet dat een noodwet of een spoedwet op dit punt tot een andere uitkomst zou leiden. Het zal dus gewoon via een normale wettelijke behandeling moeten gebeuren.

Mevrouw Belhaj zei, als ik haar goed heb begrepen, dat D66 geen voorstander is, maar dat ik maar alvast moet beginnen omdat ik dan tenminste iets doe. Daar heb ik moeite mee. Zoals ik zojuist al zei, zijn er nog een paar andere wetsvoorstellen waar de Kamer in meerderheid of unaniem met nadruk om vraagt. Die wetsvoorstellen hebben natuurlijk voorrang. Zolang mevrouw Belhaj zegt dat D66 geen voorstander is, denk ik eerlijk gezegd dat er voor de regering weinig ruimte is om dit met spoed te doen, omdat we er dan achter kunnen komen dat daar geen meerderheid voor is. Ik denk dat dat een verkeerde investering zou zijn, ook omdat ik moet prioriteren ten aanzien van andere wetsvoorstellen, waar wél al een meerderheid voor is. In alle eerlijkheid zeg ik dat ik dit jammer vind, want we zitten hier niet voor niets met z'n drieën. Wij vinden echt dat dit nodig is en dat we dit al heel lang hebben laten liggen. Wat mij betreft, moeten de reders en de kapiteins, maar zeker ook de bemanningen gewoon dezelfde rechten hebben als andere bemanningen op koopvaardij schepen.

De heer Houwers vroeg of ik al ideeën heb over de voorwaarden waaraan bedrijven zouden moeten voldoen. Zij moeten uiteraard de certificaten overleggen. Natuurlijk moeten de beveiligers voldoen aan de eisen met betrekking tot bekwaamheid, opleiding, screening en voldoende training. Je zou ook kunnen denken dat je, bijvoorbeeld op basis van een vog, even wilt bekijken of de betrokkenen niet eerder op een strafrechtelijke manier in problemen zijn gekomen. Dat zijn een paar voorbeelden, maar dit is typisch iets wat wij nog verder moeten uitwerken in een eventueel toekomstig wetstraject. Volgens mij heb ik hiermee alle vragen beantwoord.

De voorzitter:

Dat lijkt mij ook. Ik dank de regering voor de beantwoording in haar eerste termijn. We zitten heel dicht bij de geplande eindtijd van dit AO. Dat betekent dat ik niet meer dan een minuut per spreker zal toestaan voor wat wij «een veegronde» noemen.

De heer Voordewind (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik heb nog twee kleine vragen en een conclusie. De eerste vraag betreft de spotmarkt, de particuliere beveiligers en de 72 uur. De

Minister van V en J zegt eigenlijk dat het sneller zou kunnen. De rederijen hebben er altijd op aangedrongen om, als je de spotmarkt wilt bedienen, dat echt binnen een of maximaal twee dagen te doen. Als de regering een procedure voor ogen heeft van 72 uur, helpt zo'n procedure de spotmarkt dan?

De tweede vraag betreft het toezicht achteraf. Hierbij is cameratoezicht van belang. Als de Minister een wetsvoorstel gaat maken, zou daarin dus sprake moeten zijn van cameratoezicht, zodat je achteraf niet alleen afhankelijk bent van de rapportages van de kapitein. Dan heb je ook beeldmateriaal, zoals we dat nu bijvoorbeeld hebben van de F-16's, wanneer zij bombarderen. In de Kamer ligt dit fiftyfifty. Ik denk dus dat het verstandig is dat de Kamer een uitspraak doet over de vraag of het kabinet door moet gaan met het voorbereiden van een wetsvoorstel. Ik vraag daarom een VAO aan, ook om in mijn eigen fractie te kunnen bespreken of we een go of een no-go geven voor een aanzet tot een wetsvoorstel. Als er al 360 wetsvoorstellen liggen, moeten we de tijd van de Minister niet verdoen als hier geen meerderheid voor is. Bij dezen vraag ik dus een VAO aan, met name over de flexibilisering van de VPD's.

De heer **Knops** (CDA):

Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de beantwoording. Er blijft voor mij nog één vraag liggen vanuit mijn gedachte dat het principe «VPD, tenzij» zou moeten gelden. Ik kijk even naar de Minister van Defensie, die inmiddels weer aardig op temperatuur komt. Dat hebben we allemaal; het AO is bijna afgelopen. Een VPD kost € 90.000 en er wordt € 55.000 in rekening gebracht. Een vergelijkbaar private security team kost voor elf dagen € 20.000. Dat is een verschil van € 35.000. Dat is nu precies het punt van het gebrek aan een level playing field. Ik vraag de Minister om te bekijken of die VPD's tegen een vergelijkbaar tarief als private security companies kunnen worden ingezet. Ik heb daar eerder al suggesties voor gedaan. Daarop krijg ik graag een reactie.

De heer **Houwers** (Houwers):

Voorzitter. Mijn conclusie is dat de regering inderdaad zou moeten komen met een wetsvoorstel. De vraag die de heer Voordewind in het VAO zal voorleggen, zal ik dus positief beantwoorden, met name omdat ik zeer gerustgesteld ben door de woorden van de Minister van Veiligheid en Justitie. Daarbij teken ik aan dat ik de opmerking van de Minister van I en M dat dit toch al gebeurt, niet het allersterkste argument vind. Ik kan wel begrijpen dat je je ogen niet moet sluiten voor de werkelijkheid, maar met hetzelfde argument zou je kunnen zeggen dat mensen toch al 140 km/u rijden en dat je dat dus ook maar goed moet vinden. Zo zijn er misschien wel meer dingen, zoals het gebruik of zelfs de productie van drugs, want ook daarvan kun je zeggen dat dat al plaatsvindt. Dat lijkt mij dus niet het sterkste argument, maar ik snap dat je naar de werkelijkheid moet kijken en dat doe ik.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Voorzitter. Ik dank alle drie de bewindspersonen. Ik weet niet of er hierna ook nog een VVD-borrel is. Dat kan gezellig zijn. Dit debat is een beetje onbevredigend geworden in die zin dat het een herhaling van zetten is geworden. Dat is ongelooflijk jammer, want aan deze kant is door deze en gene gepoogd om alternatieve oplossingen te bedenken voor het financiële aspect en voor het juridische aspect voor de kapitein. Ik proef gewoon een duidelijk njet aan de overkant van deze tafel. Maar goed, dat is dan wat het is. Ik kan mij voorstellen dat mijn geste om in ieder geval een wetsvoorbereiding te laten plaatsvinden, zou worden aanvaard, zodat het kabinet een duidelijk ja of nee zou krijgen. Maar goed, ook die handreiking werd niet direct gezien. Soms willen D66'ers deze Minister best helpen.

De **voorzitter**:

Uw spreektijd zit er bijna op.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik rond af met de conclusie dat ik het spijtig vind dat hier geen voortgang in zit.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA):

Voorzitter. Ik dank de ministers voor de beantwoording. Ik denk dat dit een goed debat is geweest, ook al begrijp ik het ongeduld van alle kanten ook wel. De Minister van V en J zei dat de Staat bepaalt welk geweld er wordt gebruikt en door wie dat uitgeoefend wordt. De regelgeving en de controle die wij tot nu toe hebben, zijn marginaal. Je kunt op volle zee weliswaar een rapportage schrijven, maar dan is het OM ver weg. Dit is niet geheel vergelijkbaar met andere voorstellen over missies van de krijgsmacht, maar ook daar vinden we dat het OM dichtbij moet zijn. Het controleren op basis van rapportages lijkt mij dus toch het uit handen geven van het geweldsmonopolie.

Zorgplicht en trots op onze maritieme sector zijn bij de PvdA net zo goed in goede handen, maar dan graag via een voorstel voor het inlenen van particuliere beveiligers en dan militariseren. Naar onze overtuiging zijn daar mogelijkheden toe. Die zouden wij graag verder onderzocht willen hebben.

De crux van het geheel is de flexibiliteit. Dat punt is voor mij nog niet duidelijker geworden. Ik heb in dit debat niet gehoord hoe het met de clearance zit. Als particuliere beveiligers de clearance niet net zo snel kunnen krijgen of als zij die hoe dan ook vertraagd krijgen, wat is dan de crux van de 72 uur en de snelheid? Dat is van belang. De Minister van Defensie zei terecht dat het Nederlandse Wetboek van Strafrecht het uitgangspunt is. Het gaat om een Nederlandse rapportage. Het mag allemaal in het Engels. De vraag is dus welke winst hier te behalen is. Wij zouden graag de andere voorstellen uitgezocht willen hebben. De PvdA blijft in dit geval bij het alleenrecht van de Staat op het gebruik van geweld. Dat is de belangrijkste pijler van onze moderne democratische staat.

De heer **Teeven** (VVD):

Voorzitter. Voor de VVD-fractie is het recht om jezelf te beschermen tegen geweld, het allerbelangrijkste in een rechtsstaat. Voor de VVD-fractie is het recht van het slachtoffer – degene die met geweld wordt aangevallen – om zich te verdedigen, het uitgangspunt. Ik dank de ministers voor de antwoorden daarover, waaruit blijkt dat dit ook het uitgangspunt is van het kabinet. Daarna komt uiteraard een hele discussie over het inbouwen van alle waarborgen en zekerheden, maar het uitgangspunt is dat je het recht hebt om jezelf te verdedigen.

De antwoorden waren duidelijk. De Kamer is inderdaad zeer verdeeld. We moeten dus maar zien welke motie wordt ingediend door de heer Voordewind en dan zullen we bekijken wat er gebeurt. De VVD-fractie is echter niet zo enthousiast over de door de Minister van Veiligheid en Justitie eigenlijk onder woorden gebrachte term «trekken aan een dood paard». Er liggen 340 wetsvoorstellen op de plank. Ik ken een aantal van die wetsvoorstellen. Zij zullen niet allemaal evenveel prioriteit hebben, maar «niet trekken aan een dood paard» vindt de VVD-fractie toch een beetje teleurstellend. Wij hadden graag wat meer snelheid, meer tempo gezien. Enkele dingen hadden naar ons oordeel al gedaan kunnen worden. De Minister heeft mij feitelijk niet gezegd in welk stadium dit nu zit. Hij noemde een voorbereiding uit 2003. Daar zijn wij niet echt van onder de indruk, maar dat zal de Minister begrijpen. Al met al hebben wij waardering voor de antwoorden – daar zijn wij blij mee – maar wij hebben

niet zo veel waardering voor de voortgang van dit hele dossier. Wij zullen ons daarop beraden.

De heer **Jasper van Dijk** (SP):

Voorzitter. Ik vind de argumenten om over te gaan tot particuliere beveiliging, heel dun: «andere landen doen het ook», «het gebeurt toch al, door ongediplomeerde rambo's» en «het is goedkoper, flexibeler en sneller». Ik snap wel dat de VVD dit wil, maar volgens mij is business een heel belangrijk argument om hiertoe over te gaan. Ik vind het discutabel en opportunistisch om op grond daarvan zo'n belangrijk principe overboord te zetten. Ik ben het helemaal met de Minister van Veiligheid en Justitie eens dat het geen zin heeft om te beginnen met een wet die mogelijk geen steun heeft. Geef dus vooral prioriteit aan die 360 andere wetten.

De heer **De Roon** (PVV):

Voorzitter. Medewerkers van op dit terrein werkzame gekwalificeerde en gecertificeerde beveiligingsbedrijven aanduiden als «gediplomeerde rambo's» vind ik echt beneden alle peil en beneden alle maat.

De heer **Jasper van Dijk** (SP):

Dat zei de Minister.

De heer **De Roon** (PVV):

Piraten zijn agressieve, gevaarlijke en met vuurwapens bewapende criminelen. Je kunt proberen om je daartegen te verweren met prikkeldraad en licht- en geluidskanonnen, maar at the end of the day moet je met die piraten mee kunnen op de escalatieladder van het geweld. Dat betekent dat je aan boord vuurwapens moet hebben om hen in het uiterste geval af te kunnen weren en je schip en je bemanning te kunnen beveiligen.

Net als de heer Teeven schrik ik van het gebrek aan urgentie dat ik ten aanzien van het tot stand brengen van deze wetgeving een beetje voel bij het kabinet. Dat vind ik kwalijk. Ik denk dat het mogelijk moet zijn om hier meer ambtenaren op te zetten als de Kamer die kant op wil. Als het tot wetgeving gaat komen, hoop ik dat het kabinet tegelijkertijd al gaat werken aan het voorbereiden van de aanwijzing van de gebieden waar die gewapende particuliere beveiligers op koopvaardischepen daadwerkelijk mogen opereren. Ik heb immers begrepen dat dit niet wereldwijd geldt en dat hier gebieden voor worden aangewezen. Wanneer die wetgeving kracht van wet krijgt, moet de aanwijzing van die gebieden al klaar zijn. Daar moeten we op dat moment niet weer op hoeven te wachten.

De **voorzitter**:

Wij gaan naar de tweede termijn van de regering.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. Volgens mij zijn mij niet echt nieuwe vragen gesteld. Wel kwam de vraag die een beetje tussen mij en de Minister van Veiligheid en Justitie ligt, nog een keer aan de orde: kan dit echt sneller voor de particuliere beveiligers? Dat kan zeker. De Minister van Veiligheid en Justitie heeft al gezegd dat wij bij goed gecertificeerde bedrijven van particuliere beveiligers zouden kunnen overwegen om dit sneller te doen dan binnen de termijn van 72 uur. Het lijkt mij zeker wenselijk om dat dan zo te doen. Daarnaast is bij de VPD's diplomatieke clearance nodig, maar bij particuliere beveiligers niet. Vooral dat scheelt in de tijd. Die twee elementen samen zorgen ervoor dat dit sneller kan, waarmee beter wordt ingespeeld op de wensen van de koopvaardijsector.

Voor het geval het misverstand zou ontstaan dat ik zou denken dat het goed is dat er ongecertificeerde beveiligers zijn – dat noemde de heer

Houwers nog even – merk ik op dat ik ongecertificeerde beveiligers niet oké vind. Ik heb genoemd dat zij bestaan. Dat is voor mij een extra reden om aan te geven dat er gelegaliseerd zou moeten worden en dat daar dus een wetsvoorstel voor zou moeten komen. Volgens mij heb ik daarmee de vragen van de leden beantwoord.

De voorzitter:

Dat denk ik ook. Het woord is aan de Minister van Defensie.

Minister Hennis-Plasschaert:

Voorzitter. Ik heb zojuist al antwoord gegeven op de vraag over de kosten. Ik heb aangegeven dat de werkelijke kosten ongeveer € 90.000 zijn. Daarbij zijn de salariskosten overigens niet eens meegerekend. Wij brengen € 55.000 in rekening voor een gemiddelde inzet van een team van elf man voor elf dagen; dat is dus € 5.000 per dag. Ik heb al gezegd dat mariniers zijn opgeleid voor een heel spectrum van taken. Een marinier is dus niet zo goed te vergelijken met een private beveiligger en met de kosten die samenhangen met de inzet van een private beveiligger. De totale kosten van de inzet van een privaate beveiligingsteam zullen ook afhangen van de uitrusting, de wapens en alles wat dat team bij zich heeft. Wat de heer Knops zojuist even snel schetste – € 20.000 versus € 55.000 – herken ik eerlijk gezegd dus niet. Daarbij komen: onafhankelijk van de scheepsbemanning opereren, 24 uur per dag gelaagd kunnen optreden met 360 graden beveiliging, zelfstandig voorzien in eerstelijns geneeskundige zorg en zelfstandig onderhouden van de verbinding met Nederland en met militaire schepen in de omgeving. Die zaken zijn niet gratis. Nogmaals: het geld is niet eens zozeer het probleem, want we hebben die reservering in het BIV gemaakt. Daar gaat het nu eigenlijk helemaal niet om. Het gaat erom of wij ook met het oog op de landen om ons heen – het level playing field – en de spot market meer mogelijk maken en meer ruimte geven aan de reders dan alleen het gebruik van de VPD.

De heer Knops (CDA):

Ik kom blijkbaar niet helemaal tot de kern, maar mijn punt betreft niet zozeer die kosten, die nog meer zijn dan € 90.000. Het gaat om het perspectief van de reder. Hij krijgt mariniers, die misschien overgekwalificeerd zijn. Hij krijgt top of the bill, maar hij heeft voldoende aan pakweg 40% daarvan. Dat is de werkelijkheid van die markt. Daar heeft zo'n reder op het punt van het level playing field natuurlijk mee te maken. De Minister kan van haar kant dus wel beargumenteren dat het bedrag redelijk is – dat bestrijd ik ook niet – maar de werkelijkheid is anders.

Minister Hennis-Plasschaert:

Ik heb al aangegeven wat het verschil is tussen de werkelijke inzet en datgene wat we in rekening brengen en dat ik het onwenselijk vind om dat verder te verlagen.

De voorzitter:

Het woord is aan de Minister van Veiligheid en Justitie.

Minister Van der Steur:

Voorzitter. Laat ik voor de helderheid nog even uitleggen hoe ik hier precies in zit. Als de Kamer instemt met het voorstel van het kabinet om tot een wetsvoorstel te komen, zal dit een van de wetsvoorstellen zijn die met prioriteit wordt behandeld. Waarom? Omdat we hier al heel lang over doen, omdat we al heel lang geen gelijk speelveld hebben en omdat de bemensing op onze koopvaardij schepen al heel lang niet de mogelijkheid biedt die andere landen wel hebben, namelijk de inzet van particuliere beveiligers die de veiligheid waarborgen. Als de Kamer bij het VAO of bij

de daaropvolgende stemmingen aangeeft dat zij het verstandig vindt dat de wet snel wordt uitgewerkt, zullen wij daartoe uiteraard onmiddellijk actie ondernemen. Laat daar geen enkel misverstand over zijn.

De heer Voordewind en mevrouw Eijsink vroegen nog naar de procedure van de 72 uur. Dat is typisch iets voor de uitwerking, maar ik denk dat het veel sneller kan. Als het bedrijf zelf ISO-gecertificeerd is, als de vergunning is verleend, als het bedrijf mensen in dienst heeft die zelf ook aan alle hoge eisen voldoen en als dat ook is vastgesteld in het kader van het werk, hoef je niet zo lang meer te doen over het verlenen van toestemming om aan boord van een specifiek schip te gaan. Dan zal ook de problematiek van de spotmarkt volgens mij geen problemen opleveren.

De heer Voordewind stelde cameratoezicht voor. Ik heb begrepen dat enkele landen camera's op de helm voorschrijven. We moeten even bekijken of we dat kunnen doen. Ik zie daar geen principiële bezwaren tegen. Dat kan inderdaad helpen om na afloop tot een zorgvuldige afweging te komen.

Ik begrijp nu dat mevrouw Belhaj graag wil helpen. Dat kan ook; als ik het goed heb begrepen, komt er een gelegenheid om die hulp te geven. Dan zijn wij graag bereid om vervolgens ook onze taak te doen.

Mevrouw Eijsink zei dat zij in het debat niet heeft gezien dat er voldoende flexibiliteit is. Ik denk dat ik heb aangegeven dat die flexibiliteit er gewoon is, dat die er ook moet komen en dat die er ook voor andere landen moet komen. De spotmarkt van andere landen wordt ook bediend; waarom zouden wij dat dan niet kunnen? Ik zie daar dus geen belemmering in.

Mevrouw Eijsink zei dat het Openbaar Ministerie ver weg. Mijn antwoord is: de politie ook. Dat is precies de reden waarom wij ons voorstel hebben gedaan.

De heer Teeven heeft mijn opmerkingen geïnterpreteerd als «trekken aan een dood paard». De woorden «paard» en «dood» heb ik allebei niet genoemd, maar ik vind het van groot belang om nog eens te bevestigen dat het ook onder mijn voorgangers een goed gebruik was om onze capaciteit niet in te zetten voor wetgevingstrajecten waarvan je niet weet of er daar in de Kamer een meerderheid voor komt. Als je dat wel doet, leidt dat over het algemeen tot enorme discussies en vaak niet tot het gewenste resultaat. Dat vind ik een wijze les van mijn voorgangers en die heb ik ook ter harte genomen. Ik denk dat de heer Teeven mij dat niet kwalijk kan nemen.

Ik zei 2003, maar ik bedoelde 2013. Misschien kan de heer Teeven zich nog herinneren dat er een bijeenkomst over piracy is geweest. Daar is natuurlijk ook al uitgebreid hierover gesproken, in de voorbereiding van het plan om hiermee aan de slag te gaan, dat er toen al lag.

De heer Van Dijk is hier geen voorstander van. Ik denk dat dat duidelijk is, maar ik miste het woord «bemanningen» of «bemensingen» in zijn betoog. Hij had het over bedrijven en over van alles en nog wat, maar het gaat gewoon om mensen die aan boord van zo'n schip zitten en die zich niet kunnen verdedigen tegen mensen die met snelle speedboten, met vuurwapens – vaak automatische vuurwapens – of met granaatwerpers aan komen varen. Dan is het toch wel passend om hen in staat te stellen om zich adequaat te verdedigen.

Ik kan de heer De Roon geruststellen: als het groene licht wordt gegeven om wetgeving te ontwikkelen, kan de aanwijzing van de gebieden onmiddellijk plaatsvinden, want dat gebeurt bij AMvB; zo stel ik mij dat voor. Dat is in een paar dagen geschied. Daar zit het probleem dus zeker niet. Het probleem zit in de vraag of er in de Kamer een werkbare meerderheid is voor de wetsvoorstellen die het kabinet wil indienen op het moment waarop daar het groene licht voor komt.

De voorzitter:

Ik dank de regering voor de beantwoording in tweede termijn. We hebben geen toezeggingen genoteerd. De heer Voordewind heeft een VAO aangekondigd. Ik neem aan dat dat nog voor het zomerreces moet plaatsvinden, met dezelfde drie bewindspersonen. Dat zullen wij in gang zetten.

Ik dank de drie bewindslieden en alle ambtenaren die hen hebben vergezeld, voor hun aanwezigheid. Ik dank ook de Kamerleden en de andere aanwezigen voor hun aanwezigheid. Ik hoop dat het allemaal te doen is geweest.

Sluiting 21.32 uur.