

13

Wet ter Bescherming Koopvaardij

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:
- **het Voorstel van wet van de leden Koopmans en Van Helvert houdende regels voor de inzet van gewapende particuliere maritieme beveiligers aan boord van Nederlandse koopvaardijsschepen (Wet ter Bescherming Koopvaardij) (34558)**.

De voorzitter:

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van het initiatiefwetsvoorstel 34558, het Voorstel van wet van de leden Koopmans en Van Helvert houdende regels voor de inzet van gewapende particuliere maritieme beveiligers aan boord van Nederlandse koopvaardijsschepen, oftewel: de Wet ter bescherming Koopvaardij.

De beraadslaging wordt hervat.

De voorzitter:

Meneer Koopmans, meneer Van Helvert, wie van u kan ik als eerste het woord geven? Meneer Koopmans, u heeft het woord



De heer Koopmans:

Mevrouw de voorzitter, dank u wel. Het is ongeveer 25 jaar geleden dat ik van u in Leiden heb mogen leren hoe ik juridisch mijn pleidooi moet houden. Het is natuurlijk een groot voorrecht en een groot plezier hier te zijn. Het is dan dubbel aan u te danken als hier iets goeds uit voortkomt.

De voorzitter:

Ook als het fout gaat, zeker. Of niet?

De heer Koopmans:

Dan is het geheel uw schuld, voorzitter.

Behalve dat ik blij ben dat wij elkaar op deze manier weer zien, ben ik ook erg blij dat mijn voorganger als buitenlandwoordvoerder van de VVD-fractie, de heer Han ten Broeke, op ieder moment kan verschijnen op de publieke tribune. Hij heeft dit wetsvoorstel geïnitieerd, samen met nu staatssecretaris Knops, die niet komt. Dat zeg ik via u, voorzitter, tegen de minister die naast mij zit. Hij heeft dit wetsvoorstel in de handen gelegd van mijn goede collega de heer Van Helvert.

Ik wil tot slot ook nog even de heer Boon, de heer Serphos en de heer Wiegmans bedanken, die heel hard hebben gewerkt aan dit wetsvoorstel, inclusief de beantwoording.

Voorzitter, ter zake. Wij zijn natuurlijk in de oude vergaderzaal van de Staten van Holland.

De voorzitter:

En West-Friesland. Altijd erbij zeggen.

De heer Koopmans:

Dank u, voorzitter. Ik zie dat er niet veel veranderd is sinds 25 jaar geleden. Een van de grootste leden was natuurlijk Hugo de Groot. Zijn naam is al genoemd. Wat nog niet is genoemd, is dat hij in 1604 de opdracht kreeg tot het schrijven van het werk *De iure praedae*, over de rechtmatige buitmaking, over de manier waarop de overheid onder voorwaarden aan particuliere zeevaarders het recht kon geven om op zee geweld te gebruiken. En ja, het is wel genoemd: het boek dat daaruit voortkwam, is *Mare liberum*, over het internationale zeerecht. Het was de juridische basis voor de Nederlandse koopvaardij en daarmee ook voor een groot deel van onze welvaart. De rijke decoratie van deze zaal getuigt daarvan.

Diezelfde zeevaart wordt nu weer bedreigd door piraterij. Daar hebben we het vandaag over. Ik zal, met uw toestemming voorzitter, ingaan op de vragen die gesteld zijn over de noodzaak van dit wetsvoorstel, over het geweldsmonopolie en de relatie met het rapport-De Wijkerslooth en over het principe van "VPD, tenzij". Ik zal ingaan op de inzet en de omvang van de VPD's, op de kosten van particuliere beveiligers, op het recht op noodweer en de vraag of dat niet al voldoende is. Ik ga in op vragen over de verhouding tussen de kapitein en de teamleider, over de rapportageverplichtingen van die kapitein en teamleider en, tot slot, over bewijsvergaring en de plaats in de potentiële veroordeling.

De voorzitter:

We zijn toch wel voor twaalfen klaar, hè?

De heer Koopmans:

Ik heb nu al het grootste deel gehad, voorzitter. De heer Van Helvert zal ingaan op de werking van het recht op noodweer, het gebruik van bodycams, het gebruik van geweld, het toezicht en de rechtspraak in andere landen en de AMvB en eventuele andere onderwerpen.

Velen hebben vragen gesteld over de noodzaak van dit wetsvoorstel. Ik wil zeggen: de piraterij neemt weer toe. De cijfers over 2018 laten zien dat 201 schepen slachtoffer zijn geweest, ten opzichte van 180 in het jaar daarvoor. 143 schepen zijn geënterd. Er zijn 18 beschietingen geweest. 241 keer is er geweld gebruikt tegen bemanningsleden en er zijn 141 gijzelingen geweest en 83 kidnappingsen.

Dit treft ook Nederlandse schepen. Het is al gememoreerd door de heer Dercksen: vorig jaar werd bij Nigeria een schip met onze vlag aangevallen en werden elf mensen gekidnap. Pas na een maand werden zij vrijgelaten. De piraterij neemt dus toe en verspreidt zich. Het gevaar is niet beperkt tot alleen Somalië en Oost-Afrika, maar het gevaar is nu ook groter voor de kust van Nigeria, aan de andere kant van Afrika, bij Indonesië, de Filipijnen, Bangladesh, Venezuela en op vele andere plekken.

De heer Kuiper vroeg of dit wetsvoorstel nu specifiek is gericht op Somalië en die buurt. Nee, het is alomvattend voor zover het dat kan zijn. Daarom is het ook heel flexibel. De noodzaak voor deze wet is echter gegeven, los van de golfbewegingen in de wereldwijde piraterij. Voor een deel kunnen wij als Nederland misschien minder worden geraakt — mevrouw Vlietstra sprak daarover — bijvoorbeeld omdat er anti-piraterijmissies zijn in een bepaald gebied of omdat

andere landen wel private beveiligers hebben en piraten daardoor worden afgeschrikt. Het kan ook zijn omdat schepen simpelweg niet meer onze vlag voeren.

Hoe dan ook, het gaat hier om een permanente bedreiging van onze Nederlandse schepen en primair van onze zeelieden, die grote risico's lopen. Maar denk ook aan het thuisfront, dat in angst leeft en zich zorgen maakt over de veilige terugkomst van hun vader, hun moeder, hun familie. Denk ook aan het terrorisme dat gefinancierd wordt door deze piraterij en die daar de lokale omgeving destabiliseert. Denk verder natuurlijk ook aan de aantasting van de vrije zeevaart, aan onze handelsvloot, de positie die deze heeft in de wereldeconomie en de centrale positie van ons land tot nu toe in de zeevaart.

Er zijn vragen gesteld over het omvlaggen door de heer Kuiper, maar ook door mevrouw Vlietstra en anderen. Door deze gevaren zijn veel schepen omgevlagd. We weten dat in vijf recente jaren ten minste 30 schepen zijn uitgevlagd, maar we zullen nooit weten welke nieuwe schepen nooit een Nederlandse vlag zijn gaan voeren omdat deze wet nog niet bestaat.

Het lid Ruers heeft gevraagd hoe de economische schade kan worden ingeschat en waar wij de cijfers vandaan halen. Natuurlijk gaat het als eerste over de menselijke schade bij de opvarenden en het thuisfront, maar het gaat ook over de economische schade. De Wereldbank rekende in 2013 uit dat in die periode de wereldeconomie jaarlijks 18 miljoen euro verloor door de piraterij. Wat de precieze schade is voor specifiek de Nederlandse koopvaardij, kunnen we niet weten. Het is niet in te schatten welke opdrachten eventueel verleend zouden zijn als deze wet, die goede bescherming, er al was geweest. Het is ook te makkelijk om te zeggen dat reders dan maar moeten omvaren of een opdracht moeten laten lopen. Het gaat vaak niet om een enkele opdracht, maar om een hele serie opdrachten.

Mevrouw Strik (GroenLinks):

De heer Koopmans sprak net over 40 schepen die zijn omgevlagd. Kan hij aangeven wat de relevantie daarvan is in dit debat? Is er een causale relatie tussen de huidige wetgeving en dat omvlaggen? Op welke manier kan hij dat nader onderbouwen? Ik heb in mijn bijdrage ook nog wat andere factoren genoemd die daarbij een rol spelen. Graag een nadere toelichting daarop.

De heer Koopmans:

Heel graag. Voor de duidelijkheid, ik zei: ten minste 30 schepen, dus iets minder dan mevrouw Strik noemde. De basis van die gegevens is de KVNR, de vereniging van reders. Dit gaat over de periode 2011-2016. In 2016 zijn de heren Ten Broeke en Knops begonnen met het opstellen van dit wetsvoorstel, maar dat is nadat de regering in 2015 had geconstateerd dat er onvoldoende beveiliging was en dat daar iets aan gedaan moest worden.

Mevrouw Strik (GroenLinks):

Dat was mijn vraag niet precies. Meneer Koopmans noemt deze cijfers niet voor niks in het kader van het verdedigen van dit wetsvoorstel. Mijn vraag was: in hoeverre kan meneer Koopmans onderbouwen of waaraan kan hij staven

— ik neem aan dat dat zijn aanname is — dat die omvlagging het resultaat is van de huidige wetgeving?

De heer Koopmans:

De KVNR heeft deze cijfers gebaseerd op vrijwillige aangiften door reders over schepen die zij hebben omgevlagd en over de redenen daarvoor die zij hebben opgegeven. Maar die aangiften waren geheel vrijwillig. Dat gebeurde met vermelding dat er piraterij was en dat dit een reden was om een andere vlag te zoeken. Natuurlijk spelen er altijd heel veel factoren, maar aan de andere kant zijn er waarschijnlijk ook andere gevallen, die niet gemeld zijn. Maar die cijfers hebben we dan niet, want dit hoeft niet door iedereen te worden opgegeven. Er is geen enkele verplichting. Dit is natuurlijk een geheel samengesteld aantal redenen. Maar ik wil nog wel herhalen dat dit een dynamische markt is. We kunnen natuurlijk nooit weten hoeveel schepen die nu op de markt komen überhaupt niet de Nederlandse vlag hebben aangevraagd, maar vanwege het gebrek aan deze wetgeving ergens anders naartoe zijn gegaan.

De voorzitter:

Tot slot, mevrouw Strik.

Mevrouw Strik (GroenLinks):

Al die verschillende factoren, cijfers of unknown cijfers geven wel aan dat het heel moeilijk is om een rechtstreekse causale relatie te leggen. Dat is zo moeilijk omdat er zo veel factoren zijn. Ik denk dat het wel goed is om dat hier op te merken, zodat we niet te snel van dit soort aannames uitgaan. Bovendien, stel dat deze wetgeving wordt aangenomen, dan wil dat ook niet meteen zeggen dat die dan een halt zal toeroepen aan het omvlaggen. Maar misschien komen we daar later nog op terug. We hebben dan immers nog steeds te maken met wetgeving van andere landen.

Mevrouw Vlietstra (PvdA):

Ik heb nog één aanvullende vraag. Is er dan geen aanleiding geweest in de afgelopen jaren om daar eens wat grondiger onderzoek naar te doen, hetzij door de indieners, hetzij door de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders? De voorbereiding van dit wetsvoorstel speelt al een aantal jaren. Er is dus wel gelegenheid geweest om daar eens wat serieuzer onderzoek naar te doen, zodat we nu niet zouden praten over veronderstelde aannames, maar we wat meer op basis van harde data zouden kunnen spreken.

De heer Koopmans:

Ik wil eigenlijk eerst nog even reageren op de vraag van mevrouw Strik, maar deze vraag van mevrouw Vlietstra overlapt haar vraag. Laat ik proberen het in één keer te doen. In de eerste plaats is dit wetsvoorstel niet gebaseerd op het enkele feit dat er schepen zijn omgevlagd. We weten dat het is gebeurd en bij ten minste 30 schepen is dat dus in deze periode expliciet gebeurd vanwege het gebrek aan deze wetgeving. Maar dat is natuurlijk niet de reden. De reden die ik hier heb genoemd, is primair die onveiligheid. Wij laten dus nu Nederlandse schepen varen zonder dat ze voldoende beschermd zijn. Dat betekent dat er mensen gekidnapt zijn omdat ze niet beschermd waren; we hebben

het net genoemd. Dat is toch buitengewoon ernstig? Dat betekent dat er een thuisfront was dat gewoon niet wist of mensen weer thuis zouden komen. Dat is buitengewoon ernstig en daar gaat het om. En vervolgens heeft dit ook consequenties voor de vlag die schepen hebben, en heeft het dus ook economische consequenties en gevolgen voor de Nederlandse zeevaart.

Maar het gaat in de eerste plaats om het gevaar voor de mensen die we daar hebben, en om het feit dat er nu geen wetgeving is die die mensen die beveiliging geeft waar ze recht op hebben. Daar gaat het om.

Mevrouw Vlietstra vraagt: waarom heeft u daar niet wat serieuzer naar gekeken? Ik wil dat toch echt wel verwerpen. Mijn voorgangers hebben daar al heel lang heel serieus naar gekeken. De huidige regering en de vorige regering hebben er ook naar gekeken. Allemaal hebben ze gezegd: er zijn afschuwelijke cijfers, er gebeuren heel slechte dingen en het is nodig dat we die beveiliging introduceren. Ik noem nu die 30 schepen over die periode. We hebben ook heel veel cijfers over alle incidenten die er zijn geweest. We hebben heel veel onderzoek gedaan naar alle wetgeving in alle landen, althans, de heren die ik heb genoemd hebben dat gedaan. Het gaat daarbij om landen die die wetgeving wél hebben en die nu dus wél die beveiliging kunnen bieden. Ik wil dus echt verwerpen dat we hier niet serieus naar hebben gekeken. We hebben er juist naar gekeken, en daarom is het juist zo pijnlijk dat we er nu pas over praten.

Voorzitter. Al u het mij toestaat, wil ik daar graag nog eventjes kort verder op ingaan. Het maritieme cluster heeft namelijk in 2017 werkgelegenheid geboden aan 260.000 mensen. Dat is bijna 3% van de Nederlandse beroepsbevolking. De toegevoegde waarde aan ons bnp komt uit op meer dan 18 miljard euro, plus nog 5 miljard aan indirecte bijdragen. Dus er is ook een economisch argument. Maar nogmaals, het gaat primair om die veiligheid. Daarom wordt dit wetsvoorstel ook gesteund door zowel de reders, de KVNVR, en de Vereniging van Kapiteins als door de vakbond Nautilus en de Vereniging Maritiem Gezinskontakt van het thuisfront. Het wordt dus gesteund door al die sectoren en door al die belanghebbenden.

De veiligheid is er nu niet, ondanks het bestaan van de Vessel Protection Detachments die van het ministerie van Defensie komen. De heer Backer noemde geheel terecht de drie complicaties bij de inzetbaarheid van die VPD's. Hij stelt terecht dat zo'n eenheid van elf man niet op kleine schepen past en dat het aanbod daardoor vaak niet congruent is met de vraag. Die schepen hebben vaak een maximale bezetting en het past er gewoon niet op. Verder stelt hij terecht dat de snelheid van beschikbaarheid een probleem is. Dat komt onder meer door de reistijd en de benodigde diplomatieke toestemming voor Defensiepersoneel, want dat is het. Dat is dus anders als je een privaat persoon hebt, want die kan het van tevoren al regelen. En ten derde zegt de heer Backer terecht dat de kosten van een VPD prohibitief hoog kunnen zijn, juist gezien de belemmeringen die hij zelf al noemde.

Daarnaast is het ook zo, zoals de heer Backer terecht stelde, dat alle andere Europese zeevarende naties inmiddels wetgeving hebben op dit gebied. Nederland loopt internationaal uit de pas: het loopt achter. 400 jaar na Hugo de Groot kan het toch niet zo zijn dat wij, als enig Europees

zeevarend land, niet in staat zijn of niet de wil hebben om onze zeelieden de benodigde bescherming te bieden? Die veiligheid bieden is het doel van dit wetsvoorstel.

Mevrouw **Strik** (GroenLinks):

De heer Koopmans noemt allerlei gebreken in het huidige systeem van de VPD. Er is een gebrek aan flexibiliteit, er is de grote capaciteit die moet worden ingehuurd et cetera et cetera. Hebben de initiatiefnemers zich, bij het idee dat er een oplossing moet komen, ook verdiept in de mogelijkheden om de beschikbaarheid en flexibiliteit te vergroten, zodat de veiligheid langs die weg zou kunnen worden bevorderd?

De heer **Koopmans**:

Zeker. Ik zie dat de heer Ten Broeke inmiddels binnen is gekomen. Hij heeft, samen met de heer Knops en met zijn opvolger, de heer Van Helvert, heel lang geprobeerd om juist de flexibiliteit van de VPD te vergroten. Kon die groep van elf man niet iets kleiner? Kon dat niet flexibeler? Daarover is heel veel overleg gevoerd met het ministerie van Defensie. Ik begrijp dat ook voorgaande ministers hier heel serieus naar hebben gekeken, maar dat er een eenduidig concept is, waar niet aan wordt gemorreld.

Ik kom er straks nog op terug, maar ik wil nu vast zeggen dat de heer Van Helvert en ik onlangs nog met de minister van Defensie hebben gesproken. Naast haar steun voor dit wetsvoorstel heeft zij toegezegd dat zij dit wil blijven beoordelen en wil blijven bekijken of het uiteindelijk niet flexibeler zou kunnen. Ze is dan ook heel blij met de evaluatiebepaling die we hebben, waarin staat dat over drie jaar gekeken wordt naar de lessen die we dan hebben geleerd. Dat is dan ook Nederlandse ervaring en we kunnen dan bekijken of we toch geen flexibeler concept kunnen hebben. Dus daar is zeker naar gekeken.

Mevrouw **Strik** (GroenLinks):

Dank u wel. Ik zal het verder ook nog aan de minister vragen.

De heer **Backer** (D66):

De heer Koopmans haalde de drie punten aan: kosten, tempo en beschikbaarheid. Maar dat deed hij in een iets andere setting dan ik ze gevraagd heb. Die analyse heb ik gedaan met de achterliggende vraag of dit onveranderlijke grootheden zijn. U zegt dat u met de minister van Defensie hebt gesproken over de punten van de samenstelling en het tempo en de kosten. Als het veranderlijke grootheden zijn, dan zijn misschien de discrepantie en de incongruentie die ik vaststel, op te heffen. En dan wordt de noodzaak weer minder. Zou u daar dus nog eens specifiek op in willen gaan?

De heer **Koopmans**:

Zeker, heel graag. Laat ik dan eerst een stukje vooruitlopen op de samenstelling van dat VPD. Waarom is dat nou elf man? Daaruit komt, denk ik, ook een beter antwoord op de vragen van de heer Backer. Ik begrijp dat een VPD een soort zelfstandig concept is, waarin iedereen in dat militaire detachement uiteindelijk gezamenlijk alle taken moet kun-

nen vervullen. Men doet dus alle observaties binnen dat VPD en alle communicatie moet binnen dat VPD bestaan. Er moet ook altijd een arts, een volledig aparte medische professional, binnen dat team zijn. Vanwege het hele concept dat het VPD eigenlijk autarkisch moet bestaan, als eenheid via een militaire definitie, wordt daaraan tot nu toe niet gemorrelt. Maar wij hebben gevraagd of dit kan worden beoordeeld. Daarvan heeft de minister gezegd wat ik net heb aangegeven.

Maar dan kom ik bij die drie punten, te beginnen met de snelheid. Als over drie jaar, als dit hopelijk wordt ingevoerd, de evaluatie klaar is en er blijkt dat de VPD's kleiner, flexibeler en compacter kunnen, dan zou daarvoor meer ruimte zijn. Maar dan is er natuurlijk nog steeds de noodzaak van dit wetsvoorstel. Want dat gaat uit van een VPD, tenzij. Dus het wetsvoorstel is geen pleidooi voor private beveiligers, het wetsvoorstel is een pleidooi voor het VPD. En als het echt niet kan, dan private beveiligers. Wij zouden graag willen dat het VPD veel flexibeler was. Want onze zorgen betreffen primair de veiligheid, die nu niet kan worden geboden met het VPD wat er nu is.

Wat de snelheid betreft: als het kleiner kan, kan het misschien op meer schepen. Dat is een van de punten. Of het sneller kan, is nog wat moeilijker, want de snelheid is ook afhankelijk, niet van het aantal mensen, maar van de diplomatieke clearances die moeten worden gegeven door de ontvangende landen. Want je moet vanuit Nederland vliegen naar laten we zeggen Sri Lanka. We moeten dat goedkeuren, en ook het meenemen van wapens. Dat blijft staan.

Het derde punt zijn de kosten. Als het kleiner kan, kunnen die kosten misschien ook weer omlaag. Dan zou je dus meer ruimte hebben voor VPD's. Maar dat wil nog niet zeggen dat het wetsvoorstel dan niet noodzakelijk is, want er zullen altijd mogelijke gevallen zijn waarin een schip te klein is, omdat er te veel haast is of omdat de kosten om de een of andere reden toch te hoog zijn. Dan moet je toch nog steeds die veiligheid kunnen bieden. Daarom doen eigenlijk alle Europese landen dat. Daarom zou het ook goed zijn als wij het doen.

Mijn laatste punt gaat over de door de heer Dercksen genoemde motie-De Roon. Toen de motie in stemming werd gebracht, was dit wetsvoorstel al in ontwikkeling. Maar ik denk dat het heel goed is dat de heer De Roon hiervoor aandacht heeft gevraagd. Ik dank de heer Dercksen daarvoor.

Dan kom ik op het punt van het geweldsmonopolie en de relatie met het rapport van de commissie-De Wijkerslooth. Hierover hebben onder anderen mevrouw Lokin-Sassen, mevrouw Strik en de heer Backer vragen gesteld. Dit wetsvoorstel doorbreekt het geweldsmonopolie niet. Zoals de commissie-De Wijkerslooth, in navolging van vele rechtsgeleerden, schreef, houdt dit begrip in dat de overheid bepaalt onder welke condities iemand gerechtigd is tot het gebruiken van geweld. Het geweldsmonopolie betekent dus niet dat onder alle omstandigheden alleen de overheid iets mag doen. De overheid heeft daarnaast en daarom ook een zorgplicht voor de veiligheid. Waar die niet volledig kan worden nagekomen, waar er in de praktijk onveiligheid ontstaat, kan dat op basis van door de overheid gestelde regels toegestaan zijn. Dat moeten dus ook zorgvuldige

regels zijn en er moet ook zorgvuldig worden getoetst. Juist daarin probeert het wetsvoorstel te voorzien. Het kabinet heeft zelf geconstateerd dat het niet in staat is, voor alle categorieën transporten door Nederlandse schepen haar zorgplicht na te komen. Volgens de commissie-De Wijkerslooth kan gewapende zelfbescherming worden toegestaan wanneer er een zorgplicht van de overheid bestaat die niet toereikend kan worden nagekomen. Dit was een citaat. Dat is dus evident het geval.

Daarnaast schreef de commissie in 2011, veel waarde te hechten aan de ontwikkelingen die toen gaande waren in de ons omringende landen. In het kader daarvan meld ik u dat alle zeevarende Europese naties inmiddels die private beveiliging toestaan, soms onder heel strenge condities zoals wij dat voorstellen, soms veel flexibeler. Maar die ontwikkeling heeft dus plaatsgevonden sinds het rapport van de commissie-De Wijkerslooth, dat toen al zei: dit moet kunnen, als het nodig is. Daarmee is dit wetsvoorstel dus ook een uitwerking van een door de heer De Wijkerslooth gegeven optie: het gecontroleerd en heel zorgvuldig inhuren van particuliere beveiligers onder duidelijke door de overheid gestelde voorwaarden.

Daarmee kom ik bij het principe van VPD-tenzij, waarover ook veel leden vragen hebben gesteld. Ik zal het verkorten, want ik heb het net al even gezegd. Het uitgangspunt is: in principe militairen van Defensie. Alleen als die niet beschikbaar zijn, als die echt niet kunnen komen, of als de omstandigheden, die we duidelijk specificeren, dusdanig onredelijk zijn dat we ze niet kunnen vragen, mogen er private beveiligers komen en dan ook alleen als die aan heel strenge criteria voldoen, die daarna ook heel zorgvuldig kunnen worden getoetst.

De heer Backer (D66):

Op het gevaar af dat de heer Koopmans mij onmiddellijk terechtwijst, in de zin dat ik dat had kunnen lezen in de stukken: is het in de opzet die hij noemt ook echt een volgorde van de verplichting is? Er is geen inhuur van private beveiliging mogelijk dan nadat het verzoek is gedaan en het niet adequaat kan worden ingevuld. Is dat inderdaad zoals ik het moet begrijpen?

De heer Koopmans:

Dat is inderdaad precies zoals het is. Ik vind het echt een belangrijk punt. Ik wil dit onderstrepen. Er is namelijk een aantal stappen. Ik zal ze niet allemaal doorlopen. De basis is dat aanbieders allemaal gecertificeerd moeten zijn. Dat gebeurt op basis van criteria die heel zorgvuldig zullen zijn en heel erg toetsbaar moeten zijn. Gecertificeerd, geaccrediteerd: u kent de termen. Dat is los van iedere aanvraag. Dat betekent dat er nog helemaal niemand op reis is. Pas als een reder een opdracht heeft, een transport voorziet, kan hij voor dat specifieke transport een verzoek richten aan de minister en vragen: kan ik voor mijn transport beveiliging krijgen? Die vraag is altijd nog: mag ik beveiligers van Defensie, mag ik een VPD? Soms is duidelijk dat het niet kan, omdat ze niet passen op het schip, maar dat is wel het mechanisme. Als de minister dan zegt dat het niet kan, zal de minister testen of het voldoet aan de criteria. Dan gaat het over de kosten, de omvaarroute, de beveiligingscriteria. Pas dan is er een mogelijkheid dat de minister zegt: in dit specifieke geval mag u van deze al goedgekeurde

beveiligers mensen inhuren voor dat specifieke traject. Ik hoop dat ik daarmee voldoende heb geantwoord.

De heer **Ruers** (SP):

Ik zou de initiatiefnemer willen vragen of hij het aspect van kosten hiermee al beantwoord heeft of dat dat nog komt.

De heer **Koopmans**:

Nee. Dat komt. Ik wil dat graag doen.

De heer **Ruers** (SP):

Wat zegt u?

De heer **Koopmans**:

Het komt nog.

De heer **Ruers** (SP):

Prima.

De heer **Koopmans**:

Ik wil het ook nu graag doen.

De heer **Ruers** (SP):

Ik wacht er wel op. Dank u wel.

De heer **Koopmans**:

Het hangt sterk samen met de inzet, de omvang en de flexibiliteit van die VPD's.

Ik heb al besproken, dacht ik, hoe een VPD flexibeler kan zijn omdat het geen autarkische eenheid is. Daarnaast is het natuurlijk ook nog even van belang te melden dat er bedrijven zijn die deze diensten aanbieden die heel veel ervaring hebben. Er is een bedrijf in Nederland. Er is een bedrijf in Groot-Brittannië dat gecertificeerd is en heel veel van dit soort dingen doet. Dat zijn mensen met ervaring die op basis daarvan flexibel kunnen zijn. Nogmaals, zij komen pas aan de beurt als de Staat het echt niet kan.

Ik kom bij het punt van de kosten. Hoeveel kost het nou? Hoeveel kost particuliere beveiliging? Ik memoreer vragen van mevrouw Vlietstra, van de heer Kuiper en van de heer Ruers. Hoeveel particuliere beveiliging kost, hangt af van heel veel factoren, zoals de omvang van het schip, de duur van de vaart, het risicoprofiel en ook waar het plaatsvindt. Wat is bijvoorbeeld de reistijd? Heel belangrijk is dat het afhangt van de door de verzekeraar vereiste maatregelen. Daarom is het helaas niet mogelijk om het gewenste heldere en overzichtelijke beeld van de kosten te geven, simpelweg omdat er zo veel verschillende factoren zijn. Maar we hebben hier natuurlijk heel veel werk van gemaakt. De KVNR, de vereniging voor reders, bevestigt dit ook. Terwijl de kosten van een VPD, dus van de militaire beveiliging, helder en overzichtelijk zijn, mede vanwege de forse subsidiëring door het ministerie van Defensie, dat zegt "wij financieren het tot een bepaald niveau", zijn er heel veel variabelen bij het inhuren van private beveiligers. De reders geven wel aan dat een VPD bij grote schepen vaak net zo duur kan zijn

als een privaat team. Daarom is de verwachting dat ook met de invoering van dit wetsvoorstel grotere schepen en specialistische transporten sowieso voor een VPD blijven kiezen. Dat wordt dus ook nog gesubsidieerd door Defensie — laat ik dat nog eens memoreren — omdat wij dit liever door een VPD laten doen dan door private beveiliging als het kan.

Maar die kosten zijn eigenlijk ook nog sterk afhankelijk van u. Die zijn namelijk afhankelijk van de kwaliteitseisen die Nederland gaat stellen. Zoals wij het voor ons zien, zijn dat hele hoge kwaliteitseisen. Dat zal de kosten voor die private beveiligers hoger maken dan wellicht in andere plaatsen het geval is. Hiervoor verwijs ik naar de discussie die over de AMvB zal worden gevoerd wanneer die voorhangt.

Voorzitter. Ik zie dat mevrouw Vlietstra naar de interruptie-microfoon komt, maar ik wil dit punt nog even afmaken. Het ligt voor de hand dat het hier zal gaan om de grootste particuliere beveiligingsbedrijven met de meeste ervaring. Ik noemde al een Nederlands en een Brits bedrijf. Ik zal geen namen noemen, maar ik kan dat wel doen als u dat wilt. Die bedrijven zullen waarschijnlijk duurder zijn dan een beveiligingsbedrijf ergens ver weg, waar de maatstaven lager zijn. Maar het gaat ons om het beveiligen van de Nederlandse vaart en we gaan dus uit van Nederlandse kwaliteitseisen.

Mevrouw **Vlietstra** (PvdA):

Het gaat mij niet om de gemiddeld 40 schepen die nu jaarlijks beveiligd worden door een VPD. U heeft in de schriftelijke beantwoording ook al aangegeven dat het vaak om hele speciale transporten gaat en dat de verwachting is dat dat ook wel ongeveer het aantal zal blijven, omdat dat ingewikkelde transporten zijn en de kosten waarschijnlijk een minder grote rol spelen. Maar ik kan mij voorstellen dat u met alle kennis die in andere landen aanwezig is, weleens een aantal scenario's hebt bekeken. Wat kost de beveiliging van een schip van een bepaalde omvang met een bepaald transport in de ons omringende landen en wat zou dat in de Nederlandse situatie kosten? Ik wil toch wel heel graag een beoordeling kunnen maken. Hoe verhoudt zich dat tot die 20%? Zal de situatie straks niet zijn dat een particuliere beveiliging altijd goedkoper is dan een VPD?

De heer **Koopmans**:

Ik kan mij heel goed voorstellen dat mevrouw Vlietstra dat graag wil weten. Ik kan haar ook zeggen dat ik dat op z'n minst net zo hard zou willen weten, want dan had ik hier voor u een heel simpel verhaal. Maar ik begrijp ook waarom dat simpele antwoord helaas niet beschikbaar is, ondanks de jarenlange pogingen van de indieners en de goede ondersteuning. Ten eerste is dit afhankelijk van heel veel verschillende factoren. Ik noemde ze net ook al. Dat is niet zomaar te doen, zelfs na zes jaar, of laat ik in dit geval niet overdrijven, na vier jaar niet. Een ander punt is dat we dit in Nederland natuurlijk niet toestaan. Daarom hebben we dit wetsvoorstel. Dat betekent dat wij van private partijen die niet Nederlands zijn, bedrijfsgevoelige informatie zouden vragen. Dat hebben we gedaan, maar ik kan me ook voorstellen dat die dat dan niet zo makkelijk willen geven. Dit is dus gewoon hele ingewikkelde informatie die voor ons niet voorhanden is. Maar we hadden dat heel graag gedaan.

Ik wil daar nog één belangrijk ding aan toevoegen. Mevrouw Vlietstra noemde die 20%. Ik neem aan dat zij memoreert aan de vermelding die er ooit helemaal aan het begin van dit traject is geweest, dat dat mogelijk een grens zou zijn, waarbij je dan zegt: oké, als de kosten van een VPD zoveel hoger zouden zijn dan wat je elders kan krijgen, dan moet het misschien zijn toegestaan. Maar die 20% is er niet. De Raad van State heeft ooit gezegd dat het niet verstandig is om dat in de wet op te nemen, omdat het zo afhankelijk is van de omstandigheden van het geval dat het veel beter aan de minister kan worden overgelaten, aan de lagere wetgeving, de AMvB, om dit vast te stellen, ook omdat er heel veel verschillende situaties zijn. Misschien is het heel anders in de regio rond Venezuela dan in de regio rond Somalië. Die criteria staan dus niet in dit wetsvoorstel.

Mevrouw Vlietstra (PvdA):

Dat klopt. Ik heb ook gelezen dat u het verstandig vindt om dat er niet in op te nemen maar om het aan de minister te laten. In zijn schriftelijke beantwoording heeft de minister aangegeven dat hij voornemens is om in de AMvB die 20% op te nemen. Precies om die reden noem ik die 20%, want ik neem aan dat de minister dat niet voor niets heeft gezegd.

De heer Koopmans:

Dat begrijp ik helemaal en ik heb ook volledig begrip voor deze vraag van mevrouw Vlietstra. Wij zijn allemaal benieuwd hoe dat uiteindelijk werkt. Maar ik denk dat we ook allemaal erkennen dat de problemen van de piraterij inmiddels over de hele wereld bestaan en heel flexibel zijn. Ook de inzet van beveiligers moet dus heel afhankelijk zijn van welk schip er is en wat de omstandigheden zijn. Er zijn zo veel verschillende factoren dat de indieners van dit wetsvoorstel niet wilden doen alsof ze het allemaal al konden voorzien. We zouden heel graag wat meer geheime marktgegevens willen overleggen, maar helaas kan dat niet. Daar heb ik dan ook wel weer een beetje begrip voor.

Dan kom ik bij de vraag van de heer Schouwenaar of niet kan worden volstaan met simpelweg het recht op noodweer. Nou is het natuurlijk zo dat iedereen die geweld pleegt — en ik citeer uit de wet — "dat is geboden door de noodzakelijke verdediging van eigen of eens anders lijf, eerbaarheid of goed tegen ogenblikkelijke wederrechtelijke aanranding" niet strafbaar is. Dat is het recht op noodweer. Maar deze wet probeert iets verder te gaan. De bemanning van een koopvaardijvaartuig dat met geweld een aanval van piraten afslaat, kan een beroep doen op die noodweer. Hierdoor kunnen zij eventueel niet strafbaar zijn, zelfs als daarvoor een wapen wordt gebruikt dat niet aan boord had mogen zijn. Maar toch is het niet voldoende om met dat beroep te volstaan. We spreken hier over de anticiperende werking, de anticiperende verdediging tegen potentieel geweld. Dus niet op het moment waarop die inbreker je huis in komt. Je gaat nu varen in een gebied waarvan je weet dat er een risico is. Wij willen dat — en ik hoor dat ook in de Kamer — heel goed regelen. Wij willen van tevoren alle omstandigheden en condities zo veel mogelijk geregeld en besproken hebben. Daarom hebben we het over die certificering, over die kwaliteitseisen, over die regelgeving, over de afspraken tussen kapitein en teamleider, al dat soort dingen. Daarom gaan we iets verder dan alleen het recht op noodweer, ofschoon dat altijd essentieel blijft voor de veiligheid van mensen. Ik hoop dat ik daarmee een ant-

woord heb gegeven. Ik hoor graag als ik het nog verder moet toelichten.

Ik ben al redelijk bij het eind. Ik kom bij de relatie tussen de kapitein en de teamleider en de beslismacht. Onder andere mevrouw Lokin-Sassen en mevrouw Strik hebben daar vragen over gesteld. Is het nu zo dat uiteindelijk de teamleider de beslissingsmacht heeft? Het antwoord daarop is ronduit nee. De kapitein heeft de alles overstijgende beslissingsmacht. Er is maar één kapitein op het schip. Dat moet altijd helder zijn. De relatie tussen de kapitein en de teamleider, zoals dit wetsvoorstel probeert neer te leggen, is overigens exact hetzelfde als de relatie die er nu al is tussen de kapitein en de leider van het VPD. Het is een exacte kopie. Wij proberen daar op geen enkele wijze iets aan te veranderen.

Wellicht ten overvloede: de primaire verantwoordelijkheid voor het geweldgebruik ligt bij de teamleider van het team beveiligers. De teamleider voert het commando, niet de kapitein. Maar de kapitein houdt wel altijd die overstijgende beslissingsmacht, de overriding authority, zoals die in het SOLAS-verdrag staat. Dat betekent dat, als de kapitein en de teamleider van mening verschillen, de kapitein altijd het laatste woord heeft. Dus in principe heeft de teamleider na overleg met de kapitein het beslisrecht; na overleg met de kapitein dus. Voor de duidelijkheid: als dat overleg niet mogelijk is — dat kan, in een extreme situatie — dan kan de teamleider direct handelen. Daarvoor is hij ook aan boord gekomen. Maar de kapitein blijft de baas. Als hij niet wil dat het beveiligingsteam in actie komt of als hij bijvoorbeeld vindt dat er sprake is van buitensporig geweld op het moment dat de actie al bezig is, dan kan de kapitein dat zeggen en dan zal de teamleider zich daarbij moeten neerleggen, want er is altijd maar één kapitein op het schip.

Voorzitter. Dan kom ik bij de rapportageverplichtingen. Onder anderen mevrouw Lokin-Sassen vroeg daarnaar. Het klopt dat er vrij veel rapportageverplichtingen zijn. Dit is noodzakelijk om toezicht te houden. De precieze verplichtingen staan in artikel 12 van het wetsvoorstel. De kapitein en de teamleider maken ieder afzonderlijk een rapportage na ieder transport en die sturen ze naar de minister. In die rapportages vermelden zij of er geweld is gebruikt. Is dat het geval, dan sturen ze ook beeld- en geluidmateriaal mee. Daarnaast is er een meldingsplicht voor de kapitein, want op het moment dat er geweld wordt gebruikt — althans, zo snel mogelijk daarna — dient de kapitein melding te maken van het geweldgebruik aan het Openbaar Ministerie. Op dat moment vaart men dus nog in piratengebied. Ook dan worden die beeld- en geluidsopnamen bijgevoegd. Overigens hebben wij, de initiatiefnemers, dat niet zelf bedacht. Een soortgelijke meldplicht geldt nu al voor alle misdrijven die aan boord van een schip worden gepleegd. Dat staat in artikel 439u van het Wetboek van Strafvordering.

Dan kort nog iets over de beeld- en geluidsopnamen. De heer Schouwenaar vroeg of dit dan niet een verplichte meewerking aan de eigen veroordeling is. Het antwoord daarop is "nee". Dit is een gerichte toepassing van de gebruikelijke observatie. Het gebruik van beeld- en geluidsopnamen gebeurt ook bij andere beroepen waarbij geweld kan worden gebruikt. Ik denk daarbij aan F-16-piloten, die ook altijd beeld- en geluidsopnamen maken, en aan sommige politieagenten, die in bepaalde omstandigheden ook die opnamen maken. Op grond van artikel 11, lid 5 van

het wetsvoorstel komt er een AMvB — althans, als u voorstemt — waarin de regels voor het gebruik van die camera's en de betekenis van dat materiaal verder worden uitgewerkt.

De voorzitter:
Meneer Backer.

De heer **Backer** (D66):
Sorry, ik stak even de vloer over.

De voorzitter:
O, oké, u loopt gewoon even voorbij.

De heer **Koopmans:**
Dit lijkt mij het juiste moment om het woord over te dragen aan mijn collega Van Helvert, als u mij dat toestaat.

De voorzitter:
Dat sta ik u niet toe, want het woord doorgeven aan iemand anders doet de voorzitter. U kunt het dus niet doorgeven; dat doe ik. Ik vermoedde al dat u die fout zou maken.

De heer **Koopmans:**
U kent mij te goed, mevrouw de voorzitter.

De voorzitter:
U mag nog even blijven staan, want mevrouw Strik heeft nog een vraag.

Mevrouw **Strik** (GroenLinks):
Meneer Koopmans geeft aan dat het allemaal zorgvuldig moet gebeuren en dat er waarborgen moeten zijn voor proportioneel geweld en dat soort zaken. Ik vraag me dan toch af waarom de initiatiefnemers ervoor hebben gekozen om zo veel bij AMvB te laten regelen, met name cruciale dingen als proportionaliteit. Artikel 8 geeft aan dat ook de aangewezen geweldsmiddelen en de opslag van die aangewezen geweldsmiddelen in de AMvB worden bepaald. Waarom niet in de wet, zoals in andere landen wel is gebeurd? Zeker omdat het een initiatiefwetsvoorstel betreft, had de heer Koopmans, als hij de kwaliteit wil garanderen, het beter in de wet kunnen zetten. Nu moeten we nog maar afwachten hoe het er verder uit zal komen te zien. Het maakt het voor ons ook lastig om het op een goede manier te kunnen toetsen.

De heer **Koopmans:**
Ik deel de zorg van mevrouw Strik, maar misschien niet haar analyse. Als er in uiterste noodzaak geweld wordt gebruikt, willen we allemaal dat dat op een uiterst verantwoorde en zo proportioneel mogelijke manier wordt gedaan en dat het alleen maar wordt gedaan door mensen die wij kunnen vertrouwen. Ook moet er een hele goede toetsingsmethode zijn en moeten er, als het niet goed blijkt te zijn, hele strenge straffen zijn. Al die dingen die ik genoemd heb, staan hard in dit wetsvoorstel opgesomd. Alleen, als het gaat om welke wapens mogen worden gebruikt, is het waar

dat men in België, als ik het goed heb, specifiek heeft gezegd: dit wapen wel en dat wapen niet.

Maar dat is een probleem voor België. Als piraten namelijk nieuwe wapens gaan gebruiken en ineens met drones beginnen te vliegen, dan moet je misschien wapens hebben die nog niet in de wet staan. Dan moet je dus die flexibiliteit hebben die wetgeving niet kan bieden. Die kost namelijk gewoon veel tijd. Dat ervaar ik nu in persoon. Je moet dus wel flexibiliteit hebben.

Als het gaat over de certificering van mensen, zeggen wij: heel hoge maatstaven. Ik vertrouw er ook op dat uw Kamer ervoor zal zorgen dat deze minister die hoge maatstaven in zijn AMvB zal zetten, mocht hij dat recht van u krijgen.

De voorzitter:
Nog één. Ik ga nu terug naar twee interrupties per keer.

Mevrouw **Strik** (GroenLinks):
Heel goed, voorzitter. Bij het woord "flexibiliteit" wordt de medewetgever altijd een beetje achterdochtig, want hem of haar wordt dan namelijk de mogelijkheid ontnomen om goed te toetsen. U weet ook dat er een voorhangprocedure is, maar wat kun je daar feitelijk mee? We hebben al ja gezegd. Ik heb de indruk dat de initiatiefnemer heeft bedacht: ik ga in de wet procesmatige waarborgen opnemen, dan worden de materiële normen in lagere regels vastgelegd. Kan ik het onderscheid zo ongeveer uitleggen?

De heer **Koopmans:**
Nee, zeker niet, integendeel zelfs. Dit wetsvoorstel legt juist alle materiële normen heel helder en beknopt neer, zodat ze heel goed getoetst kunnen worden. We hebben het hier over heel veranderlijke situaties in plaatsen over de hele wereld, die wij allemaal niet kunnen voorzien. De uitvoering moet flexibel zijn, maar de criteria moeten heel helder zijn. Dat is een heel harde materiële norm. Daar wil ik nog twee dingen aan toevoegen. Het is niet alleen de AMvB waar een voorhangprocedure voor is, er staat nu ook een evaluatiebepaling in. Als u dit wetsvoorstel aanneemt, zal er over drie jaar een moment van evaluatie zijn. Dan zullen al deze aspecten, inclusief de effecten, de uitvoering en alle toetsingsmomenten, hier allemaal weer voorkomen. Dat is juist om maximale betrokkenheid aan uw Kamer te tonen en om haar maximaal overzicht te geven, tegelijkertijd met de bescheidenheid die de initiatiefnemers in ieder geval proberen te hebben in de zin dat zij niet denken dat ze alles kunnen voorzien.

De heer **Kuiper** (ChristenUnie):
Ik heb gevraagd naar de relatie tussen gezag en bevel in het geval dat er een kapitein is en een teamleider. Ik denk dat de teamleider het uiteindelijke bevel zal geven als het gaat om de inzet van geweld. U hebt alleen gezegd dat er één kapitein op het schip is. Ik heb u net natuurlijk wel gehoord, maar ik stel nog eens de vraag of de kapitein uiteindelijk over het moment gaat waarop er wordt overgegaan tot het inzetten van geweld. Is dat correct?

De heer Koopmans:

De kapitein heeft uiteindelijk de beslissingsmacht, dus ja. Maar ik wil u een volledig antwoord geven, dus staat u mij toe hier nog iets preciezer op in te gaan. Het bevel ligt bij de teamleider, want die is de leider van zijn team en moet zeggen "nu schieten" of "nu weg". Dat soort dingen. Maar hij kan pas in actie komen na overleg met de kapitein. En de kapitein heeft die overriding authority, die overwegende, overstijgende beslismacht, boven de teamleider. Dat is dus de verhouding. Misschien ga ik te ver van het onderwerp af, maar u kunt zich misschien de relatie met een zeearts voorstellen, de arts op het schip. Hij is natuurlijk de expert die bevoegd is om, als het nodig is, een operatie uit te voeren. Hij heeft die macht, maar de kapitein is uiteindelijk de baas. Misschien is er een situatie waarin de keuze moet worden gemaakt tussen ter plekke amputeren of eerst naar de dichtstbijzijnde kust varen. De arts kan dan natuurlijk zeggen wat medisch noodzakelijk is en die beslissing nemen. Als die arts zegt "je moet nu naar de kust varen", en de kapitein zegt "ja, maar dan komen er weer piraten", dan heeft de kapitein de overriding authority. Maar wat het medische van de arts is, is het beveiligingsaspect van de beveiligers. Zij moeten kunnen doen waar zij goed in zijn, maar onder de autoriteit van de kapitein.

De voorzitter:

Meneer Kuiper, nog één vraag op dit punt.

De heer Kuiper (ChristenUnie):

Het kan natuurlijk zijn dat er heel snel gehandeld moet worden, waardoor er misschien geen situatie van overleg kan zijn, die als het ware een bepaalde rust veronderstelt. Ik snap helemaal wat u zegt. Uiteindelijk is de kapitein degene die ook bij conflicterende opvattingen over de inzet van geweld zal zeggen: ja of nee. Maar goed, er kunnen zich ook bepaalde situaties voordoen. De teamleider kan nooit zonder dat overleg met de kapitein overgaan tot het inzetten van geweld.

De heer Koopmans:

Voor de duidelijkheid: dat kan wel in de uitzonderlijke omstandigheid dat bijvoorbeeld zonder dat iemand het doorheeft, ineens de piraten over de reling zijn geklommen. Niemand wist het. En de teamleider draait zich om. Dan hoeft hij niet eerst de kapitein op te zoeken om te vragen of hij zichzelf mag verdedigen. In iedere gangbare situatie — nou ja, normaal is het nooit — moet eerst dat overleg hebben plaatsgevonden. Ik hoop dat dat een antwoord is.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Koopmans. Ik geef het woord aan de heer Van Helvert.



De heer Van Helvert:

Dank u wel, mevrouw de voorzitter, voor het woord dat u mij heeft gegeven. Ik moet u zeggen: vanaf het begin dat ik lid van de Staten-Generaal was, was ik eigenlijk betrokken bij dit onderwerp. Toen ik mocht starten als lid van de Tweede Kamer, was ik woordvoerder scheepvaart. In een van de eerste commissievergaderingen aldaar kwam het

heel kort ter sprake, en toen riep ik in mijn onwetendheid en wellicht onbevangenheid uit: maar het zal toch niet zo zijn dat wij onze zeelieden onbeveiligd de oceaan over laten gaan! Toen kreeg ik direct van een aantal collega's te horen: nou, vraag dat maar eens even na bij jouw secretaris Knops. Maar dat hoefde ik eigenlijk al niet meer te doen, want ik kreeg al gelijk een sms dat ik mij mocht melden op het kantoor van de heer Knops, omdat hij mij wilde melden dat ik me op andermans woordvoerderschap had begeven. Dat was het woordvoerderschap van hemzelf. Maar ik heb het vanaf dat moment wel heel nadrukkelijk gevolgd.

Beide initiatiefnemers — de heer Ten Broeke, die hier op de publieke tribune aanwezig is, maar ook de heer Knops, die in gedachten hierbij aanwezig is — hebben toch ergens moeten weten dat zij het einde van deze wet misschien niet als Kamerlid zouden meemaken, want zij hebben de tenaamstelling van de wet niet voor niets gekozen. Dat is de Wet ter bescherming koopvaardij, afgekort Wtbk. Die afkorting staat natuurlijk eigenlijk voor de Wet Ten Broeke/Knops. En die blijft. Dus ondanks dat de namen erachter anders zijn, zijn ze er toch bij.

Mevrouw de voorzitter. Ook in verband met de tijd sluit ik me aan bij alle dankwoorden die de heer Koopmans heeft gesproken aan het adres van iedereen die geholpen heeft. U moedigde ons al aan om zo kort mogelijk maar wel zo goed mogelijk te antwoorden. Ik ga dus gelijk over naar de beantwoording van de vragen.

Mevrouw Vlietstra van de Partij van de Arbeid sprak de vrees van haar fractie uit dat in de praktijk de meeste transporten in de toekomst particulier zullen worden beveiligd. Zij vroeg of de initiatiefnemers die zorg delen. Die zorg delen de initiatiefnemers niet helemaal of eigenlijk helemaal niet, omdat hier sprake is van het VPD-tenzijprincipe. Dat is ook nadrukkelijk het uitgangspunt van de wet. Dat is ook vastgelegd in artikel 4. De minister van Justitie en Veiligheid moet dus toestemming verlenen voor elk afzonderlijk transport. Deze toestemming kan slechts worden verleend als het transport voor militaire bescherming in aanmerking komt maar deze niet of niet binnen redelijke termijn kan worden geboden, als dit zou nopen tot een aanpassing van de beoogde vaarroute van meer dan een bij de algemene maatregel van Bestuur te bepalen aantal zeemijlen of als dit zou leiden tot een bij de AMvB te bepalen percentage extra kosten ten opzichte van de particuliere beveiliging.

Het is echter aan de regering om deze algemene maatregel van bestuur vast te stellen. Met dit wetsvoorstel geven we de regering, dus de minister, ook de opdracht om bij het vaststellen van bijvoorbeeld het aantal zeemijlen en het percentage kosten recht te doen aan het uitgangspunt "VPD, tenzij". Deze initiatiefwet voorziet bovendien in een voorhangbepaling. Daardoor is de betrokkenheid van de Tweede en Eerste Kamer geborgd. Er vindt ook nog een evaluatie achteraf plaats. Ik kan wellicht ook ter geruststelling van de fractie van de Partij van de Arbeid melden dat de VPD's eigenlijk al jaren functioneren naar grote tevredenheid van de reders die er gebruik van maken. In die zin zijn er dus geen klachten over de VPD's als ze in werking zijn.

De vraag van de heer Kuiper over de kwaliteitswaarborgen, de selectie en de vergunningen van particuliere beveiligingsbedrijven zou ik graag beantwoorden. De heer Kuiper stelde vragen over die kwaliteitswaarborgen, de selectie en ver-

gunningen van die beveiligingsbedrijven. Aan de maritieme beveiligingsbedrijven zullen duidelijke kwaliteitseisen worden gesteld, alvorens ze überhaupt in aanmerking komen voor een vergunning. Een vergunning kan worden verleend indien een certificaat wordt overlegd, uitgegeven door een geaccrediteerde certificerende instelling. Dat hebben we in artikel 13, lid 1 vastgelegd. In de algemene maatregel van bestuur wordt een set van normen en regels vastgesteld waaraan de aanvrager moet voldoen om een certificaat te krijgen. Dat staat in lid 2. Bij de algemene maatregel van bestuur kunnen bovendien de regels worden vastgesteld over de aanvraag, de duur, de overgang en de verlenging van een vergunning, en over de voorschriften die aan de vergunning kunnen worden verbonden. Dat hebben we ook neergezet in lid 6. De minister kan de vergunning altijd intrekken of schorsen als de vergunninghouder de aan de vergunning verbonden voorschriften niet in acht neemt. Dat hebben we duidelijk beschreven in artikel 14.

Voorzitter. Hebben we als initiatiefnemers een voorkeur, werd gevraagd, voor Nederlandse of Europese beveiligingsbedrijven. Ik moet u zeggen dat het ons niet om de afkomst van een bedrijf gaat, maar om de kwaliteit. Het gaat erom hoe goed een bedrijf functioneert en zich houdt aan de voorwaarden die gesteld worden door de Nederlandse Staat. Daarom hebben we in artikel 3, lid 3 van het wetsvoorstel opgenomen dat de buitenlandse vergunningen gelijkgesteld worden aan de Nederlandse, door de minister van JenV af te geven vergunningen. Mits de vergunning een niveau van waarborgen biedt dat ten minste gelijkwaardig is aan het niveau dat krachtens deze wet wordt nagestreefd, dan kan dat dus. De minister kan beleidsregels vaststellen omtrent de gelijkwaardigheid van buitenlandse vergunningen.

De heer Backer van D66 vroeg of er een verplichting is voor reders om beveiliging in te huren. Is die verplichting er? Ik kan u zeggen dat er geen zelfstandige juridische verplichting is om beveiliging aan boord van het schip mee te nemen. Wel zijn er juridische verplichtingen waaruit kan worden afgeleid dat beveiliging gewenst is, bijvoorbeeld de verplichting van de werkgever om een veilige werkomgeving voor zijn werknemers te verzorgen.

De heer Ruers van de SP had het ook al over de arbeidsrechtelijke invalshoek en de verplichtingen van de werkgever. Die zijn er en die worden ook nagestreefd. Sterker nog: die verplichtingen zijn nu al een voorwaarde om een VPD te krijgen van onze eigen Defensie en dus zeker ook om in aanmerking te komen voor eventuele particuliere beveiliging. Die verplichting staat namelijk vast in de best management practices van de IMO. Die maatregelen staan erin. Deze worden als normdocument genoemd bij de International Organization for Standardization.

Die best management practices bevatten verschillende lagen van preventieve maatregelen om piraten te ontmoedigen om aan te vallen en ook om het aan boord gaan te bemoeilijken. Ik noem ze maar, om aan te geven dat die werkgevers een enorme verplichting hebben, meer dan welk bedrijf op het vasteland dan ook, volgens mij. Dan kunnen we denken aan zoeklichten, lasers, waterkanonnen, geluidskanonnen, touwen waar de motoren van de piraten in kunnen vastlopen, netten waar ze in kunnen vastlopen, prikkeldraad, obstakels, ballistische deuren. Het zijn allemaal maatregelen die zij moeten nemen. Als die allemaal niet

gewerkt hebben, dan ... enzovoorts, enzovoorts. Maar de verplichting om mensen in te huren, waar de heer Backer naar vroeg, is er niet.

Diverse leden spraken over de delegatiebepalingen voor lagere regelgeving in dit wetsvoorstel. De heer Ruers van de SP sprak van een uitgekleeft wetsvoorstel, maar de heer Schouwenaar zei juist weer dat het een dichtgetimmerd wetsvoorstel was. Uw Kamer was dus niet helemaal eensgezind over de mate ervan. Als initiatiefnemers kunnen we zeggen dat er wel veel in het voorstel staat. Daarnaast worden sommige zaken bij een algemene maatregel van bestuur of ministeriële regelgeving geregeld. Wij zijn daar bij de memorie van antwoord ook best uitgebreid op ingegaan. Neem het bepalen van het aantal zeemijlen of het percentage hogere kosten voor de reder. Het is onpraktisch als de wetgever een expliciet bedrag of een expliciet aantal zeemijlen wettelijk vastlegt. Mijn collega Koopmans zei ook al dat de flexibiliteit dan helemaal weg is. De minister heeft ook meer kennis en ervaring om dit te bepalen. Bovendien biedt het ook de mogelijkheid om het aan te passen wanneer dat nodig is.

Hetzelfde geldt ook voor de geweldsinstructie. Die is zeer belangrijk, maar te gedetailleerd om in de wet vast te leggen. Als initiatiefnemers concluderen wij dat de delegatiebepalingen nuttig, raadzaam en ook gebruikelijk zijn. Het gaat allemaal om kwesties die zich ervoor lenen om in lagere regelgeving uitgewerkt te worden zonder afbreuk te doen aan de noodzaak van helderheid en onvoorzienbaarheid van het voorliggende wetsvoorstel.

Mevrouw de voorzitter. De heer Backer vroeg of wij als initiatiefnemers de aanpak met delegatiebepalingen legitiem achten. Om bovengenoemde redenen is het antwoord dan ook: ja.

Ook vroeg de heer Backer aandacht voor de gekozen constructie met de voorhang. Die zou volgens de heer Backer minder solide zijn vanuit de rol van dit huis als medewetgever dan een regelgeving waar de criteria integraal in de wet zijn opgenomen. Maar zoals gezegd, lenen sommige zaken zich er niet goed voor om in de wet vastgelegd te worden. Dat kan zijn omdat ze te gedetailleerd zijn of omdat aanpassingen niet doorgevoerd kunnen worden als de praktijk daartoe noopt. Dan zou namelijk de hele wet gewijzigd moeten worden; dat is erg tijdrovend. Als initiatiefnemers van de Tweede Kamer achten wij de betrokkenheid van beide Kamers van groot belang. Juist daarom hebben we ook specifiek gekozen voor die voorhangbepaling bij veel delegatiebepalingen. Het ontwerp van de op te stellen AMvB wordt naar beide Kamers der Staten-Generaal gestuurd. Beide Kamers worden dus geïnformeerd en betrokken. De leden, ook in dit huis, kunnen de controlerende taak dan ook uitvoeren. We roepen ze daar ook zeker toe op.

Als initiatiefnemers zouden wij het raadzaam achten als de regering één allesomvattende maatregel van bestuur opstelt, waarbij alle verplichte delegatieopdrachten worden uitgewerkt. Zodoende kunnen beide Kamers der Staten-Generaal dit wettelijke systeem in al zijn facetten beoordelen. Tevens is dit een gevolg van het advies van de commissie-De Wijckerslooth, die duidelijk de zwaartmacht bij de overheid laat. Daarmee willen we dus zeggen dat juist de Staat dit soort dingen altijd kan bepalen en niet het parlement. Wel is de regering natuurlijk verantwoordelijkheid verschuldigd.

digd aan die parlementen. Na drie jaar is de evaluatie, en dan kunnen wij dit ook allemaal bespreken.

De heer Backer vroeg om een internationale vergelijking met andere zeevarende naties binnen en buiten de EU. Nederland heeft als enige zeevarende natie, Europese natie ook, bewapende particuliere beveiliging nog niet toegestaan. Dit wetsvoorstel beoogt een einde te maken aan die alleingang. Daarom is het ook goed dat we vergelijkingsmateriaal hebben om te weten dat er niet iets verschrikkelijks gaat gebeuren als we dit doen. Sterker nog, de zaken die onwenselijk zijn, beperken we hier juist mee. Het zijn ook geen enge staten die dit soort particuliere beveiliging hebben toegestaan, maar gewoon buurlanden zoals Oostenrijk ... Wat zeg ik nou? Oostenrijk heeft geen zee, wel een See. Ik bedoel Duitsland, België, Denemarken en Noorwegen. We hebben de ontwikkeling in die landen onderzocht en zijn er in de memorie ook op ingegaan.

Zo hebben we in reactie op vragen van de fractie van de Partij van de Arbeid aangegeven dat de ervaringen in Noorwegen, België, Duitsland, Frankrijk en Denemarken met particuliere beveiliging overwegend positief zijn. Ook zijn we op verzoek van de fractie van D66 ingegaan op de verschillende vormen en de respectieve wettelijke grondslag van particuliere beveiliging in diezelfde landen plus Italië. Ook beschikken we als initiatiefnemers niet over informatie over aangiften of zaken waarin het OM of de inspectie moest optreden.

Wel kijken we ook kritisch naar de andere landen. Zo hebben we bijvoorbeeld ten aanzien van het systeem in Noorwegen een punt van kritiek. Zij maken gebruik van een zogenaamde zwarte lijst van maritieme beveiligingsbedrijven. Dat klinkt heel sympathiek en handig, maar uit Noors onderzoek blijkt dat deze aanpak weinig effect had, omdat de reders geen verplichting hebben om die ervaringen te delen, waardoor je eigenlijk geen goede zwarte lijst krijgt. We kijken er dus ook zeer zeker kritisch naar.

Mevrouw de voorzitter. Dat waren de vragen die in mijn beleving aan ons als initiatiefnemers gesteld waren. Als dat niet zo is, ben ik altijd bereid om nog vragen te beantwoorden. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Helvert. Dan geef ik nu het woord aan de minister van Veiligheid en Justitie. Ik bedoel: Justitie en Veiligheid. Ik zat net te denken: ik moet het goed zeggen. Maar het is iedere keer hetzelfde. Het is gewoon: Justitie. Klaar daarmee. Justitie!



Minister Grapperhaus:

Voorzitter, dank. Twee zielen, één gedachte.

Ik wil beginnen, als u mij toestaat, met complimenten te maken aan allen die geholpen hebben dit wetsvoorstel te brengen tot waar wij nu zijn en ook verder zullen helpen. Ik zeg daarbij: zeker niet in de laatste plaats ook complimenten aan de ambtenaren van mijn ministerie.

Deze initiatiefnemers en hun beide voorgangers hebben een voor de koopvaardij belangrijk wetsvoorstel voorbereid, dat de bescherming mogelijk maakt van koopvaardij schepen

tegen piraterij. Dat is gewoon een gekend internationaal probleem. Het gaat vooral om de relatief kleine schepen, de spotmarkt, waarvan de kapitein bij wijze van spreken vandaag niet weet waar hij de volgende dag naartoe vaart. De opvarenden van die schepen konden de afgelopen jaren door allerlei omstandigheden veelal niet of onvoldoende rekenen op gewapende bescherming van de overheid tegen piraterij. Met dit wetsvoorstel komt daar verandering in.

De initiatiefnemers hebben er bij het opstellen van het wetsvoorstel uitdrukkelijk voor gekozen om de lijn van het kabinetsstandpunt van december 2015 te volgen. Ik zeg meteen ook tegen de heer Kuiper dat dit wetsvoorstel mede daarom op mijn steun kan rekenen.

Voorzitter. Ik dank de leden van uw Kamer voor de gestelde vragen. Ik zal daar zo op ingaan, voor zover ze nog niet zijn beantwoord. Er staan diverse delegatiebepalingen in dit wetsvoorstel. Er is dus nog een weg te gaan, als het eenmaal door uw Kamer is aangenomen, om de wet uit te werken in nadere regelgeving en arrangementen voor de uitvoering. Dat gaat dan over diverse onderwerpen, zoals de geweldsinstructie, de toestemmingsprocedure et cetera.

Uit de inbreng van de leden komt heel duidelijk de behoefte naar voren aan een gedetailleerde bespreking van de uitvoering. Ik begrijp dat, maar ik kan niet een scherper beeld neerzetten dan de vorderingen die tot nu toe zijn gemaakt met die uitwerking. Op een aantal punten zijn we nog niet zover dat we precies weten wat de inrichting en de aanpak zal zijn. Ten aanzien van een drietal delegatiebepalingen geldt in ieder geval dat de bij algemene maatregel van bestuur te stellen regels nog mede aan uw Kamer zullen worden voorgelegd. Dan gaat het om de regels voor de toestemming per transport, artikel 4, de geweldsinstructie van artikel 9 en het maken van beeld- en geluidsopnamen bij dreigend gevaar van piraterij; artikel 11.

Dan de antwoorden op de vragen. Voor de mensen op de publieke tribune en thuis wil ik maar vast meteen zeggen, dat waar ik nu regelmatig over VPD zal spreken, ik het over Vessel Protection Detachment heb. Dat is de inzet van mariniers ter bescherming van zo'n schip. Het is eerder aan de orde geweest.

Dan de eerste vraag, waar die afkorting meteen in voorkomt. Welk belang hecht de regering nog aan het VPD-tenzij-uitgangspunt, omdat geld toch de voornaamste invulling van het toestemmingscriteria wordt? Een aantal van u vroeg dat. Mevrouw Vlietstra heb ik erover gehoord, maar ook de heer Ruers en de heer Backer. Laat duidelijk zijn dat de regering onverminderd hecht aan het belang van dat VPD-tenzij-uitgangspunt. Geen misverstand daarover. Tegelijkertijd is een invulling daarvan waarbij het primair om kosten gaat, niet per se onwenselijk vanuit economisch perspectief, maar het stuit ook niet op rechtsstatelijke bezwaren. Het kostencriterium maakt immers niet voor niets deel uit van de toestemmingscriteria. We zullen bij de evaluatie van de wet na drie jaar bekijken hoe de wet, met name ook op het punt van die kosten, heeft uitgewerkt. Met het oog op die evaluatie zal de aanvraag- en toestemmingsprocedure bij de Kustwacht op het kostenaspect worden gemonitord.

Ik kom op een aantal nadere vragen over die VPD's. Mevrouw Vlietstra vroeg: heeft de regering overwogen de eigen bijdrage van €5.000 per dag die reders betalen voor de inzet van zo'n Vessel Protection Detachment te verlagen?

De regering is er alert op dat het kostenaspect mogelijk een belangrijke rol kan spelen om geen VPD maar een maritiem beveiligingsbedrijf in te zetten. Daarom zeg ik toe dat het accent van de evaluatie van de wet over drie jaar echt mede zal liggen op de vraag hoe de toestemmingsprocedure in de praktijk werkt, en meer in het bijzonder op de vraag of en hoe vaak de kosten nou doorslaggevend blijken te zijn voor de beslissingen op aanvraag voor de bescherming van de transporten, met name in de gevallen waarin een Vessel Protection Detachment tijdig kan worden ingezet en plaatsbaar is op het schip.

Mevrouw Vlietstra vroeg in vervolg daarop of de kosten van het gebruik van een VPD voor de reders gedaald zijn. Dat is het geval. Bij de inzet van de eerste VPD's werden alle kosten doorberekend aan de reders. Doordat er destijds nog teams werden ingezet met een fors grotere omvang dan elf militairen, waren dat zeer hoge kosten. Later is een bedrag van €8.000 per dag geïntroduceerd, dat vervolgens weer is verlaagd naar een meer marktconform bedrag van €5.000 per dag. Zoals gezegd in het kader van de evaluatie over de jaren, moeten we ook kijken hoe dat bedrag zich verhoudt tot verdere ontwikkelingen.

Mevrouw Vlietstra vroeg verder waarom Vessel Protection Detachments niet werken met floating armouries. Defensie wil de wapen- en munitiepakketten niet op schepen met een door reder beheerd wapen- en munitiedepot stallen. Het is niet mogelijk gebleken om met de overheden van de vlag waaronder die floating armouries varen, overeenkomsten te sluiten, zoals wel het geval is met overheden die wapen- en munitiedepots aan land ter beschikking stellen. Voor Defensie geldt daarbij dan ook als voorwaarde dat als een privaat beheerd depot beschikbaar wordt gesteld, dat beheer onder direct toezicht van de overheid plaatsvindt.

Mevrouw Vlietstra, maar ook de heer Backer, mevrouw Strik en de heer Ruers kwamen nog op het punt van de inzet van kleinere VPD-eenheden.

Mevrouw **Vlietstra** (PvdA):

De minister antwoordt heel snel. Ik heb nog even een vraag over die floating armouries. Ik heb begrepen dat die floating armouries, in ieder geval de ISO-gecertificeerde daarvan, onder toezicht staan van het land waartoe ze behoren. Kan de minister daar misschien iets meer over zeggen? Want het is me nu niet meer helemaal duidelijk. Ik begrijp dat Defensie alleen zou willen overwegen om daar wapens te stallen op het moment dat die floating armouries onder toezicht staan van de regering van het betreffende land. Maar misschien heb ik het verkeerd begrepen.

Minister **Grapperhaus**:

Misschien ging ik iets te snel.

Mevrouw **Vlietstra** (PvdA):

Voor mij ging u te snel, maar dat ligt wellicht aan mij.

Minister **Grapperhaus**:

Dat bedoelde ik niet verkeerd. Misschien kan ik het aantal toeren een beetje omlaag brengen. Het is niet mogelijk gebleken om met de overheden van de vlag waaronder die

floating armouries varen, overeenkomsten te sluiten. Dat heb ik gezegd, maar misschien zei ik dat iets te snel.

Mevrouw Vlietstra, de heer Backer, mevrouw Strik en de heer Ruers hadden het over de mogelijkheid om kleinere Vessel Protection Detachments in te zetten. Laat ik namens de minister van Defensie nogmaals uitleggen waar de regering op dit punt vandaan komt. Tien jaar geleden bestond een standaarddetachement, zo'n VPD, uit 30 militairen. In de loop der jaren is de teamgrootte teruggebracht naar achttien en later naar vijftien personen. Het huidige aantal van elf is vanuit operationeel oogpunt, op basis van het gehanteerde inzetconcept, het minimum. Het militaire inzetconcept voor de VPD's dat de Commandant der Strijdkracht hanteert, benadrukt de onafhankelijkheid van het VPD-team. Dat is: het eigenstandig uitvoeren van 360°-observatie, 24 uur per dag, gedurende een langere aaneengesloten periode, zonder dat daarbij een beroep wordt gedaan op de scheepsbemanning, een eigenstandige eerstelijns geneeskundige zorg, eigen beschermingsmiddelen en eigen beveiligde verbindingen met Nederland en de militaire schepen in de omgeving. Ik verwijs daarvoor naar de eerdere Kamerstukken. Dit is echt het minimum waar we het over hebben.

Voorzitter. Over de AMvB's zijn terecht een aantal vragen gesteld.

De heer **Backer** (D66):

Ik zou de minister toch nog heel even willen bevragen over de kosten, want ik vind dat een ingewikkeld onderdeel. We hadden het over "VPD, tenzij". We hadden de discussie over de omvang, maar we hadden het ook over de inzetbaarheid en de kosten. Nu is er weer meer geld voor Defensie, dus die discussie is niet actueel, maar we weten allemaal dat als het slechter gaat, het departement van Financiën met een aantal besparingsmogelijkheden of opbrengstenverhogingsmogelijkheden komt. Eén daarvan is natuurlijk altijd de kostenverhoging en tarieven in rekening brengen. Immers, de beveiliging is ook privaat te regelen. Of, als je het verkeerd wil lezen: geprivatiseerd. Ik mag er toch wel van uitgaan dat dat niet de volgende stap is, of een voorziene consequentie? Want dan zijn we met een ander traject bezig.

Minister **Grapperhaus**:

Ik gaf al aan dat we bij de evaluatie over drie jaar moeten gaan kijken hoe dat bedrag waar we het nu over hebben — ik heb het "marktconform" genoemd — zich op dat moment verhoudt tot de ontwikkelingen die er dan in de markt zijn geweest. Het is heel lastig om daar nu iets over te zeggen. Maar goed, we zien in ieder geval dat dat bedrag in de loop der jaren substantieel omlaag is gegaan.

De **voorzitter**:

Hebt u nog een nadere vraag hierover, meneer Backer?

De heer **Backer** (D66):

Met alle respect, maar dit is natuurlijk geen antwoord op mijn vraag, en dat weet de minister zelf ook.

De voorzitter:

De minister lacht minzaam, zie ik.

Minister Grapperhaus:

Nee, ik lach niet minzaam. Ik lach begrijpend.

De heer **Backer** (D66):

Het zou heel onverstandig zijn om minzaam te lachen.

Minister Grapperhaus:

Ja. Dat kan ik niet eens, voorzitter. En dat weet de heer Backer ook heel goed.

Nou ja, het antwoord op mijn vraag? Ik ...

De voorzitter:

Meneer Ruers.

De heer **Ruers** (SP):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ik hoor de minister net vertellen hoe die VPD's in de loop der jaren van dertig naar ... elf personen zijn gegaan. Ik heb dat de minister een paar regels eerder horen zeggen. Om allerlei redenen blijft Defensie erbij dat het er elf moeten zijn. De minister heeft die redenen uiteengezet. Dat begrijp ik, maar juist het aspect van de veiligheid voor de bemanning lijkt me heel relevant. Dat is ook door de initiatiefnemers gemeld. Hoe kijkt de minister, gezien vanuit het aspect van veiligheid voor de bemanning, aan tegen het voornemen en de plannen van de particuliere bewakers, die dus met vier personen bescherming bieden? Vindt de minister dat voldoende en hoe gaat hij daarmee om? Het gaat om echte veiligheid. Is er volgens de minister voldoende veiligheid voor de bemanning als de particuliere bescherming uit vier personen bestaat? Ik relateer dat aan die elf man van Defensie.

Minister Grapperhaus:

Voorzitter, ik wilde eerst nog even reageren op de heer Backer. Ik zal dat heel kort doen.

De voorzitter:

Reageert u eerst op de heer Backer en dan op de heer Ruers.

Minister Grapperhaus:

Ja, ik werk ze allemaal af. Ik beoogde zeker niet om weg te blijven van een antwoord op de vraag van de heer Backer. Ik begrijp het punt en de zorg dat we misschien straks, als er geld te weinig is, weer gaan zeggen: nou gaan we het lekker omhoog doen. Daarom zeg ik dat we bij die evaluatie kritisch moeten kijken naar wat nu een redelijke prijs is, ook in het licht van de "marktontwikkeling". En daarmee kom ik eigenlijk ook gelijk op het punt van de heer Ruers: wat is dan op dat moment de aanbidding van de private beveiliging? Maar dat moet bij de evaluatie aan de orde komen. Op dit moment is dit in ieder geval de relatief lage prijs, vergeleken met die in het verleden. Nou ja, laten we daar in ieder geval gelukkig mee zijn.

De vraag van de heer Ruers vind ik heel lastig. Die is ook bij de behandeling in de Tweede Kamer aan de orde geweest. Er zit een zekere discrepantie tussen wat de Vessel Protection Detachments minimaal moeten inhouden naar het oordeel van Defensie, en hoe de particuliere beveiliging dat inzet. En ik heb toen ook zelf aangegeven dat er ook wel enig verschil zit in het hele pakket dat wordt aangenomen. Ik heb zojuist geschetst dat zo'n VPD ook echt heel duidelijk bepaalde kwaliteitseisen heeft, bijvoorbeeld op het punt van die 360°-observatie zelf 24/7 uitvoeren. Daarbij worden niet aan de bemanning nog taakjes gegeven of iets dergelijks. Dat zijn de kwaliteitseisen van Defensie en dat is het minimum waar het op dat moment om gaat.

De heer Schouwenaar vroeg of ik een tipje van de sluier kon oplichten ...

De voorzitter:

Maar mevrouw Vlietstra wil nog interrumperen.

Mevrouw **Vlietstra** (PvdA):

Op ditzelfde punt. Ik had daar zonet ook vragen over gesteld. U hebt in uw schriftelijke beantwoording aangegeven dat u overweegt zelfs beveiliging door drie particuliere beveiligers toe te staan. U geeft straks de vergunning, en ik neem aan dat het aantal dat u toestaat in uw ogen dan ook veilig en verantwoord is. Dan is er wel een heel groot verschil tussen elf veilig en verantwoord vinden en drie tot vier veilig en verantwoord vinden. En u hebt mij toch nog niet duidelijk kunnen maken waarom u dat in beide gevallen veilig en verantwoord vindt.

Minister Grapperhaus:

Het antwoord op de vraag van mevrouw Vlietstra is dat particuliere beveiligingsbedrijven zeggen: wij kunnen dit met vier mensen op een verantwoorde manier doen. Dat wordt niet onderuitgehaald door het feit dat Defensie zegt: wij hebben een ondergrens van elf, omdat wij het op deze manier invulling geven. Dat betekent dus nog steeds dat een particulier bedrijf met de reder afspraken kan maken over de taken. Ik noem bijvoorbeeld het punt over de geneeskundige zorg. Daarvan kan een particulier bedrijf zeggen tegen de reder: daar moet u zelf voor zorgen; dat zit niet in onze dienst aangeboden.

Ik begrijp het punt van mevrouw Vlietstra heel goed. We moeten heel erg kritisch zijn op de kwaliteit van de dienst die wordt geleverd. Maar in de Tweede Kamer was de discussie eigenlijk meer: waarom moet het van Defensie zo nodig met elf personen? Dat is dus eigenlijk een "omgekeerde aanvliegroete", als ik het zo mag noemen, ten opzichte van de route die hier wordt gekozen. Ik begrijp de aanvliegroete die mevrouw Vlietstra en de heer Ruers hier in de Eerste Kamer kiezen heel goed. Maar er zitten verschillen in hoe de dienst wordt uitgevoerd, niet kwalitatief, maar in welke taak men op zich neemt.

De voorzitter:

En in de omvang van de schepen, neem ik aan. Meneer Ruers?

De heer **Ruers** (SP):

In aansluiting op wat mevrouw Vlietstra net heel terecht vroeg, wil ik het volgende aan de minister vragen. Straks gaat de minister een vergunning verlenen aan een aanvrager. Een reder wil een particulier bureau inschakelen en dat zegt: ik heb vier mensen. Maar de veiligheid staat voorop, voor de bemanning, voor het schip, voor de reder en voor iedereen. Veiligheid is heel belangrijk. Ik vroeg me af hoe de minister dat dan gaat doen. Hoe gaat hij dat beoordelen? Het lijkt me een heel lastige opgave voor de minister. Hoe kan hij nou beoordelen of drie of vier voldoende is? En wat kan hij zeggen bij zo'n aanvraag? "Sorry, jongens, het kan niet met vier; het moeten er zes of acht worden"? Hoe gaat u dat doen, denkt u? Ik zie het spanningsveld tussen die twee heel duidelijk. Hoe ziet u dat?

Minister **Grapperhaus**:

In die uitvoerings-AMvB's moet nog nader aan de orde komen op welke wijze dat ingevuld gaat worden. Ik wil dat eerlijk zeggen en de heer Ruers op dit moment geen knollen voor citroenen verkopen. We zullen heel duidelijk de kwaliteitseisen zodanig gaan invullen dat er geen systeem van "twee halen, één betalen" ontstaat van een particulier bedrijf ten opzichte van Defensie. Maar nogmaals, en daarmee wil ik deze discussie afsluiten: men kan de discussie op twee manieren aanvlagen. De ene is: moet dat nu met zo veel mensen? Dat is in de Tweede Kamer wel gezegd. De andere is: is drie of vier mensen wel veilig? Maar uiteindelijk is het: "VPD, tenzij". Dat betekent dat de "tenzij" — dat is dus de particuliere variant — heel scherp op kwaliteitseisen ten aanzien van de veiligheid getoetst gaat worden.

Voorzitter. Ik kom bij de vragen van de heer Schouwenaar. Hij vroeg of ik een tip van de sluier kan oplichten op het gebied van de geweldsinstructie en het leerstuk van noodweer. Dat heb ik in de brief van 18 januari aangekondigd, maar ik heb gezegd dat ik dat ga doen in de toelichting bij de AMvB. Die komt in concept naar uw Kamer. Het lijkt me goed om daar dan gericht met elkaar over te discussiëren.

Mevrouw Lokin-Sassen vroeg of ik kan bevestigen dat de opsomming van de delegatiegrondslagen die de initiatiefnemers in de memorie van antwoord hebben gegeven, correct en volledig is. Ja, die opsomming is correct. Strikt kijkend naar het wetsvoorstel bevat ook de definitiebepaling een grondslag voor uitwerking bij ministeriële regeling. In artikel 1 onderdeel c is een definitie van beschermingsmaatregelen opgenomen. Die verwijst naar "bij ministeriële regeling aan te wijzen plannings- en operationele maatregelen van reders en kapiteins voor de bescherming tegen piraterij". De gedachte is dat die aanwijzing ziet op de best management practices, zoals die zijn opgesteld voor de bescherming tegen piraterij nabij Somalië. Het opstellen en actualiseren daarvan geschiedt in samenwerking met de internationale rederijverenigingen en de International Maritime Organization keurt dat goed.

Mevrouw Lokin-Sassen en de heer Backer kwamen nog even met het punt van geweldsinstructie bij AMvB en niet bij ministeriële regeling. In mijn brief van 8 januari heb ik op bladzijde 5 geprobeerd te verduidelijken hoe het begrip "geweldsinstructie" moet worden verstaan. Dat ziet op het geheel van bij of krachtens de wet te stellen instructies aangaande het gebruik van de aangewezen geweldsmiddelen, waaronder vuurwapens. De formule "krachtens de wet",

die ik in het kopje van de brief heb gebruikt, kan in het wetsvoorstel alleen zo worden gelezen — dat zegt artikel 9, lid 8 heel helder — dat nadere instructies op het niveau van de AMvB worden opgesteld. Ook de geweldsmiddelen worden bij AMvB aangewezen, volgens de eerste volzin van artikel 8. Het niveau van AMvB is mijns inziens ook het passende niveau van regelgeving, omdat de regels over die onderwerpen invulling geven aan het geweldsmonopolie.

Mevrouw Lokin-Sassen vroeg nog of ik een termijn kan noemen voor de concept-AMvB en de concept-ministeriële regeling. De AMvB verwacht ik in september gereed te hebben voor internetconsultatie. De voorbereiding van de ministeriële regeling wil ik zoveel mogelijk parallel laten lopen. Alvorens ik het voorstel tot vaststelling kan doen, verplichten de voorhangbepalingen in dit wetsvoorstel mij het ontwerp ter kennis van beide Kamers te brengen. Dat noemen we gecontroleerde delegatie, een extra stap aan het eind van de procedure, na ommekomst en verwerking van het advies van de Raad van State.

De heer Backer vroeg of ik met het opstellen van de AMvB ga aansluiten bij wat in internationaal verband gebruikelijk is. Uiteraard laat ik mij inspireren door de voorbeelden in het buitenland en door wat in de internationale gremia is bereikt met het oog op de borging van de kwaliteit van de inzet van particuliere beveiligingsorganisaties.

Voorzitter. Ik had nog een paar losse punten. Mevrouw Vlietstra, de heer Backer en mevrouw Strik hadden vragen over certificering en accreditatie. Om in aanmerking te komen voor een vergunning moet een beveiligingsbedrijf een certificaat overleggen. Dat certificaat moet zijn afgegeven door een door de minister van Justitie en Veiligheid — dat ben ik dan — aangewezen certificerende instantie. Een belangrijke eis bij de aanwijzing zal zijn dat de certificerende instanties geaccrediteerd worden in Europees verband door een erkend accrediterend orgaan. Belangrijk is daarbij dat de operationalisatie van de ISO-28007-normen naar het geaccrediteerde auditing- en certificeringsschema voldoende waarborgt dat de toezichthouder inzicht kan worden geboden in onder meer achtergronden en geloofsbrieven van de beveiligers, alsook het beheer en de opslag — daar komt-ie weer — van wapens en munitie door het beveiligingsbedrijf. Dat lijkt me een heel belangrijke, stevige eis. Vooralsnog gaat de ILT de vergunning aan beveiligingsbedrijven verlenen en toezicht houden op de naleving van de wet- en regelgeving.

Mevrouw Lokin-Sassen vroeg nog welk ministerie nu precies verantwoordelijk is voor wat, daarbij natuurlijk toegevoegd op dit wetsvoorstel. De minister van Defensie is blijvend verantwoordelijk voor de bescherming van koopvaardij schepen door de inzet van de VPD's. Waar het gaat om de bescherming van koopvaardij schepen door de inzet van particuliere teams regelt het initiatiefwetsvoorstel de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de minister van Justitie en Veiligheid. Dat laat onverlet dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat blijvend verantwoordelijk is voor het maritieme transport en de maritieme veiligheid in internationaal verband en dat de minister van Buitenlandse Zaken weer voor het in internationaal verband leveren van een bijdrage aan de stabiliteit van een land als Somalië verantwoordelijk is, teneinde de piraterij zoveel mogelijk tegen te houden c.q. te voorkomen. Dan wil ik ten

slotte nog zeggen dat ik als minister van Justitie en Veiligheid de samenwerking tussen die departementen zal coördineren.

De heer Backer vroeg of de ILT inspectietaken heeft bij de VPD's. Uit het voorgaande blijkt dus dat dat niet het geval is. Dat blijft gewoon een verantwoordelijkheid van Defensie.

De heer Ruers vroeg nog in algemenere zin wat Nederland doet om piraterij te voorkomen. In samenwerking met andere landen en internationale organisaties draagt Nederland bij aan verschillende initiatieven op dit vlak. Zo heeft Nederland in het kader van de wederopbouw financiële ondersteuning geleverd aan de versterking van het federale departement in Mogadishu en de parlementen in Somalië en Puntland, aan de formele rechtsopbouw in Somalië en via Free Press Unlimited aan ruimte voor vrije media. Ook draagt ons land bij aan EU-missies om de capaciteiten van de Somalische autoriteiten, meer specifiek de veiligheidssector, te versterken. Dan kan nog genoemd worden: EUCAP Somalië. Dat is een missie die zich richt op maritieme capaciteitsopbouw bij de Somalische autoriteiten en het adviseren over de opzet en uitrol van de Somalische kustwacht. Ik ga nog even door. Er is ook nog EU NAVFOR Atalanta. Dat is een missie die zich richt op piraterijbestrijding en bescherming van kwetsbare scheepvaart, waaronder noodhulptransporten van het World Food Programme en bevoorradingschepen voor de African Union Mission in Somalia. Nederland doet dus echt een divers aantal dingen om die piraterij tegen te gaan.

In de omgeving van Venezuela komt ook piraterij voor, zei mevrouw Lokin-Sassen nog. Is het niet dienstig om toch een rijkswet in voorbereiding te nemen en op welke termijn kan dat? In het Caribisch gebied zijn inderdaad gevallen van piraterij bekend. Oceans Beyond Piracy registreerde 71 incidenten in 2017 en 27 in 2018. Het is een serieus probleem waarvoor het initiatiefwetsvoorstel geen soelaas biedt, want dat ziet op de bescherming van koopvaardij en sluit dus uit dat kustwateren kunnen worden aangewezen als gebied waar particuliere maritieme beveiligingsorganisaties gewapende bescherming tegen piraterij mogen bieden. Ik zou eigenlijk willen toezeggen dat we in het kader van die evaluatie in ieder geval op dit punt terug zullen komen.

Als laatste de heer Backer, die de misschien per ongeluk wat algemeen geformuleerde vraag stelde of deze minister deze kabinetsperiode nog een eigen wetsvoorstel gaat indienen. Zo de vraag lezend is hij wat deprimerend. Op dit onderwerp toespitsend zeg ik dat dit geen tijdelijke wet is. Alleen als er redenen zijn om een rijkswet in voorbereiding te nemen vervalt de wet. Wat die rijkswet betreft: daarover wordt al met de reders en de landen in het Caribisch gebied gesproken. De voorkeur is destijds uitgesproken dat die landen hun wetgeving aanpassen als de wet tot stand komt. Ik zei al, in antwoord op mevrouw Lokin-Sassen, dat ik denk dat het gewoon goed is om bij die evaluatie over drie jaar te kijken waar we dan staan.

Voorzitter. Dit zijn de antwoorden op de vragen. Dank.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn wij nu toegekomen aan de tweede termijn van de kant van de Kamer. Ik geef het woord aan de heer Dercksen.

De heer Dercksen (PVV):

Voorzitter, dank u wel. Dank aan de minister voor de beantwoording en aan de initiatiefnemers. Met name de inleiding — de bevlogen inleiding mag ik wel zeggen — van de heer Koopmans sprak mij zeer aan. Complimenten daarvoor. Misschien moet ik ze ook aan de voorzitter geven. Het maakte mij blij. Het had me natuurlijk nog blijer gemaakt als dit voorstel in 2011 hier was geland en niet in 2019.

Voorzitter. We hebben een economische belang. We zijn helaas weer de gekke henkie van Europa, de enige Europese zeevarende natie die dit niet geregeld heeft. Nou ben ik ook een tijdje woordvoerder EZ geweest, dus ik weet een beetje hoe het loopt hier. Onze belangen worden vaak geofferd op het altaar van Brussel. Onze pulsvissers kunnen erover meepraten. Ik verbaas me toch telkens weer over de linkse partijen. Vroeger, in een grijs verleden, kwamen zij op voor onze werknemers. Waar zijn ze? Ik kan me best voorstellen dat je vragen hebt over het aantal beveiligers en zaken als verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden, maar uiteindelijk is het bij deze wet kiezen voor piraten of voor onze mensen op zee. Het lijkt er wel op dat sommige partijen hier "eigen werknemers laatst" als adagium hebben gekozen.

Voorzitter. Ik hoop van harte dat dit wetsvoorstel wordt aangenomen, niet voor mijzelf, maar voor al die mensen die ver van huis, lang van huis, hun werk moeten doen. Wij moeten hun eindelijk de veiligheid kunnen bieden waar ze recht op hebben en waar hun thuisfront ook recht op heeft. Eindelijk, zou ik zeggen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Dercksen. Ik geef het woord aan mevrouw Vlietstra.

Mevrouw Vlietstra (PvdA):

Voorzitter, dank u wel. Ik dank de indieners en ik dank de minister voor de antwoorden die zij alle drie hebben gegeven.

De voorzitter:

Heren, u wordt nu, op dit moment, bedankt, hè. Even opletten.

Mevrouw Vlietstra (PvdA):

Helaas, u hebt het gemist. Zal ik het nog een keer herhalen? Dank voor de antwoorden.

Voorzitter. Even voor alle duidelijkheid: ik ben mijn eerste termijn begonnen met te stellen dat de overheid de plicht heeft om haar burgers te beschermen. Daar is geen enkel

misverstand over, en dat geldt ook voor opvarenden van koopvaardij schepen. Ik heb in dat verband ook gewezen op het belang van Atalanta en Ocean Shield, op investeringen in het stabiel maken van de woonlanden van piraten, en last but not least, op de mogelijkheid van de VPD's. Net als de indieners gaat het mijn fractie dus om de veiligheid en de verantwoordelijkheid die de overheid daarvoor heeft. Er ligt uiteraard ook een verantwoordelijkheid bij de reder, maar er ligt zeker ook een verantwoordelijkheid bij de overheid. Dat gezegd hebbend hadden wij in dit debat graag meer inzicht gehad in een aantal zaken die de indieners ook willen bestrijden met dit wetsvoorstel, namelijk het omvlaggen, de economische schade die ontstaat, het niet aannemen van transporten, et cetera. Wij hebben daar in dit debat helaas geen inzicht in gekregen. We zullen het moeten doen met gegevens die beschikbaar zijn over aantallen incidenten. Dat zijn dan ook vooral internationale gegevens.

Voorzitter. Over de VPD's het volgende. Er zijn voldoende VPD's beschikbaar. De minister heeft dat ook nog een keer gezegd. Er wordt in de begroting zelfs rekening gehouden met 175 per jaar, zo heb ik begrepen, terwijl er maar 40 ingezet worden. De middelen zijn er dus kennelijk wel, maar de VPD's sluiten onvoldoende aan op de vraag vanuit de reders, omdat ze te groot, te duur en minder snel inzetbaar zijn, en last but not least, omdat ze werken met een eigen concept, waar kennelijk moeilijk afstand van gedaan kan worden. De indieners zeggen dat zij veel overleg hebben gehad met de minister van Defensie, om te kijken of het anders en flexibeler kan, maar dat dat niet is gelukt. Dat valt te betreuren, maar ze zeggen erbij dat de minister wel wil kijken of het anders kan. Zij koppelt dat dan aan de evaluatie. Daar heeft mijn fractie wel moeite mee. Waarom kun je er wel over drie jaar en niet op dit moment naar kijken? Waarom is het nodig om eerst zo'n vergaand wetsvoorstel voor te leggen, terwijl er wellicht straks, als er wel naar gekeken kan worden, mogelijkheden zijn om het anders en beter te organiseren? Juist om het VPD-tenzijprincipe zo goed mogelijk tot zijn recht te laten komen, is het volgens mij van belang om de VPD's flexibeler inzetbaar te maken.

Het VPD-tenzijprincipe op zich is helder verwoord in het wetsvoorstel. Ik complimenteer de indieners daarmee. Het is een helder verhaal. Het is VPD, en alleen als VPD niet kan, is particuliere beveiliging onder strikte voorwaarden, die overigens nog voor een groot deel geregeld zullen moeten worden in de AMvB, mogelijk. Maar "VPD, tenzij" werkt alleen als VPD ook een reële optie is. Ik vind het lastig te beoordelen of het inderdaad een reële optie is, ook al omdat we geen enkel inzicht hebben kunnen krijgen in wat de kosten zijn van particuliere beveiliging ten opzichte van de kosten van een VPD. Wat er betaald moet worden voor een VPD is helemaal duidelijk, €5.000, maar noch de indieners noch de minister kunnen ons wijzer maken over de kosten van particuliere beveiliging. Daarmee is het ook niet mogelijk om in te schatten in welke mate — naast die 40 VPD's, want die zullen er wel blijven voor die bijzondere transporten — andere transporten wel of niet gebruik zullen maken van VPD's dan wel particuliere beveiliging. We weten het gewoon niet. Ik hoor de minister zeggen dat we daar bij de evaluatie hopelijk meer informatie over zullen hebben en dat bij de evaluatie vooral ook gekeken wordt wat de invloed van de kostprijs is of van de kosten van particuliere beveiliging in dit verband.

Het geweldsmonopolie hoort bij de overheid. Het toepassen van geweld kan, zo wordt gesteld, onder voorwaarden door private partijen gebeuren. Maar dat laat onverlet dat de overheid haar verantwoordelijkheid en zorgplicht houdt. De overheid verleent de vergunning. De overheid zal dus op basis van de voorwaarden die zij stelt, moeten beoordelen of die vergunning leidt tot een situatie die voor dat transport veilig en verantwoord is, vooral ook voor de mensen die aan boord van een schip verkeren. Maar wat de voorwaarden zijn die de minister gaat stellen, moet allemaal nog geregeld worden bij AMvB. De minister heeft iets meer duidelijkheid gegeven over de accreditatie, maar is bijvoorbeeld helemaal niet ingegaan op mijn vraag waarom hij kiest voor een norm van 100 zeemijlen omvaren. Waarom niet 50 of 150 mijl? Waarom kiest hij voor een kostenverschil van 20%? Misschien mag ik die vragen in tweede termijn herhalen? Dan kan de minister daar nog antwoord op geven.

Voorzitter. Wij blijven veel moeite houden met het wetsvoorstel. Wij zullen ons beraden en volgende week zal bij de stemming duidelijk worden wat het standpunt van mijn fractie ten finale is. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Vlietstra. Ik geef het woord aan de heer Schouwenaar.

□

De heer Schouwenaar (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ook wat mijn fractie betreft dank aan de indieners en aan de minister voor hun beantwoording. Een heel goede beantwoording, die wat mij betreft vertrouwen geeft dat dit probleem nu gaat worden aangepakt. Het probleem is de piraterij. Die heeft de wind in de zeilen en dat leidt bij onze schepen tot angst, tot onveiligheid en tot schade aan de werkgelegenheid. Zoals zo vaak gezegd: navigare necesse est — ik gooi er af en toe wat Latijn in voor de diepgang. Dat was in de Tweede Wereldoorlog ook het devies. Als wij het nu laten afweten, nemen anderen het van ons over.

De taak van de overheid is om de koopvaardij te beschermen. Daarbij kan geweld onmisbaar zijn als alle andere mogelijkheden gefaald hebben. Wij volgen wat dat betreft de commissie-De Wijckerslooth. Maar wanneer die zorgplicht onvervuld blijft, hebben wij de plicht om dat desnoods met geweld af te dwingen.

Het woord "dichttimmeren" is gevallen. Dat heeft altijd een beetje een negatieve associatie van een onnodige regelbrij, maar in dit geval heeft het een positieve klank. Er zijn wel erg veel regels, maar ze zijn ook noodzakelijk gelet op de ernst van de materie. Bij vuurwapengeweld moet je niks aan het toeval overlaten. Ik vind die overvloed van regels in dit geval dus heel goed. Het maakt wel dat de zaak heel gedetailleerd geregeld wordt. Het zijn allemaal grootheden die kunnen wijzigen, die moeten worden aangepast. Dat vereist weer flexibiliteit en flexibiliteit krijg je nu eenmaal niet met een wet in formele zin. Daar heb je lagere, gedelegeerde regelgeving voor nodig. Wij delen dus alle bezwaren tegen AMvB's en ministeriële regelingen, maar in dit geval zijn ze een noodzakelijk uitvloeisel van het gekozen dichttimmeren.

Nu hebben we er, zo vinden wij, lang genoeg over gepraat. Het is verschillende keren gezegd. Senatu deliberante Saguntum periit. Saguntum was trouwens een haven in de Middellandse Zee, niet bij ons in de buurt.

De voorzitter:

Maar wel in de buurt van de Barbarijse zeerovers, volgens mij.

De heer Schouwenaar (VVD):

Nou, we hebben het er nog wel een keer over.

Nederland is een zeevarend land. Dat moet ook zo blijven. Dat scheidt voor ons de plicht om die zeevaart te beschermen. Dit voorstel biedt goede mogelijkheden voor beveiliging. De reders zelf vragen er al jaren om. Hulde dat zij de moed nog steeds niet opgegeven hebben. Ik zal uiteraard aan mijn fractie voorstellen om voor dit voorstel te stemmen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Schouwenaar. Ik geef het woord aan mevrouw Lokin.

Mevrouw Lokin-Sassen (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ik zal hier geen Latijn gaan spreken, maar ik wil wel even met u terug naar een aantal eeuwen geleden. De Soevereine Militaire Hospitaalorde van Sint-Jan van Jeruzalem, Rhodos en Malta heeft er namelijk eeuwenlang voor gezorgd dat de vaarroutes in de Middellandse Zee en het gebied ver daarbuiten, het Midden-Oosten en nog verder, gevrijwaard bleven van piraterij, totdat Napoleon hen uit Malta heeft verdreven. Daarmee kon deze orde de piraten niet langer bestrijden. Ik ken overigens geen soevereine orde die zo veel grondgebied op zijn naam had en sinds Napoleon geen enkel grondgebied meer heeft. Het is staatsrechtelijk een hele interessante kwestie dat je een soevereine instelling hebt zonder grondgebied, maar dat terzijde.

We gaan nu terug naar de huidige tijd. Ik heb me enigszins verbaasd over de woorden van mijn geachte collega van de SP toen hij stelde dat de schade veroorzaakt door de piraterij gewoon voor rekening van de reders zou behoren te komen. Het zijn niet de reders die op die schepen zitten en aan de piraterij worden blootgesteld, maar de gewone matrozen, opvarenden en zeelieden, terwijl het thuisfront angstig zit te wachten op hun terugkeer. Het gaat mijn fractie dan ook in de eerste plaats om hun veiligheid.

De heer Ruers (SP):

Ik werp deze beschuldiging verre van mij. Ik heb niet gezegd dat alle schade voor rekening van de reder komt. Ik heb alleen gezegd: een normaal bedrijfsrisico hoort thuis bij de reder. Dat andere hebt u zelf bedacht. Dat wil ik toch even rechtzetten.

Mevrouw Lokin-Sassen (CDA):

Ik weet precies wat u gezegd heeft. Dit lokt deze opmerking van mijn kant dan ook uit.

Het gaat mijn fractie, en niet alleen mijn fractie, maar ook de initiatiefnemers, in de eerste plaats om hun veiligheid. Als de veiligheid niet in alle gevallen kan worden gewaarborgd door militaire bescherming van staatswege omdat de schepen te klein zijn om elf man bescherming te herbergen of vanwege de spotmarkt — ik gebruik die term om korthedshalve die hele markt aan te duiden — dan is mijn fractie van oordeel dat, mits met strikte waarborgen omgeven en onder toezicht van de overheid, particuliere beveiligers wel degelijk ingeschakeld mogen worden. Die strikte waarborgen liggen hier vervat in de wet en worden nader uitgewerkt in de algemene maatregel van bestuur, waar beide Kamers een voorhang van krijgen. Staatsrechtelijk is het zo dat wanneer beide Kamers vinden of wanneer een van beide Kamers vindt dat het wel in de wet zou moeten worden opgenomen, de Kamer de bevoegdheid en zelfs, zou ik zeggen, de plicht heeft om dat duidelijk te maken. Mijn fractie vindt het dus gerechtvaardigd om particuliere beveiligers in te schakelen wanneer de veiligheid van de opvarenden daarbij gebaat is. Dit klemmt temeer nu inmiddels ook in andere ons omringende democratische staten reeds hiertoe is overgegaan, zoals door de initiatiefnemers naar voren is gebracht.

Onze vragen zijn zorgvuldig en bevredigend beantwoord, zowel door de initiatiefnemers als door de minister, zoals wij overigens van hem verwachten en gewend zijn bij dit wetsvoorstel. Ik zal mijn fractie dan ook aanraden om voor het wetsvoorstel te stemmen, de initiatiefnemers dankend voor hun initiatief.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Lokin. U heeft een heel dik boek meegenomen.

Mevrouw Lokin-Sassen (CDA):

Daar staan die ridders in.

De voorzitter:

O, daar staan de ridders in, de Maltezer ridders.

Mevrouw Lokin-Sassen (CDA):

Ja. Wilt u weten welk boek dat is?

De voorzitter:

Nee, ik spreek u daar nog wel nader over. Dank u, mevrouw Lokin. Ik geef het woord aan mevrouw Strik.

Mevrouw Strik (GroenLinks):

Voorzitter, dank u wel. Ik zou graag de initiatiefnemers en de minister willen bedanken voor hun uitgebreide beantwoording. Ik merk toch dat er inderdaad een verschil zit in de appreciatie van het geweldsmonopolie van de overheid. In mijn eerste termijn heb ik aangegeven dat dat wat ons betreft heel principieel bij de overheid hoort. Dat geef je niet uit handen. Tegelijkertijd impliceert dit ook een zorgplicht van de overheid voor zijn burgers, waar zij zich ook bevinden. Die moet dus wel nagekomen kunnen worden, maar ik kan mij alleen maar voorstellen dat als die niet meer

wordt nagekomen, er sprake kan zijn van ... Maar dan ver-
speel je eigenlijk het principe dat het aan de overheid
behoort. Als ik de initiatiefnemers en de minister hoor, staan
zij toch iets pragmatischer in enerzijds dat rechtsstatelijke
en anderzijds de economische argumenten die volgens hen
kunnen meespelen bij het besluit om het al dan niet aan
anderen over te laten. Volgens mij levert dat nu juist
bepaalde problemen op, want het maakt heel erg uit welke
keuzes je maakt bij het al dan niet beschikbaar stellen van
overheids capaciteit.

We hebben uitgebreid gesproken over het VPD en in hoe-
verre dat flexibeler te maken is. Dat lijkt erg moeilijk te zijn
en maakt tegelijkertijd dat de invulling van dat VPD-tenzijp-
rincipe heel erg afhankelijk is van de vraag in hoeverre dat
geschikt gemaakt kan worden voor de behoefte op zee.
Vanuit het idee dat het wellicht ook om economische
redenen niet uit te sluiten valt, zet je ook eigenlijk de deur
open naar meer concurrentie. Dan neemt vanzelf het risico
toe dat er gebruikgemaakt wordt van particuliere beveili-
gers. Dat is geen taboe, maar is eigenlijk misschien zelfs
nog wel uitwisselbaar. En dat wordt belangrijker naarmate
dat VPD eigenlijk niet geschikt is voor wat er nodig is. Nou
ja, daar zien wij het grote probleem ontstaan.

Dat werd eigenlijk nog duidelijker toen we het met de
minister over die vergunningen hadden en de eisen die
daaraan gesteld worden. De wet geeft heel duidelijk aan
hoe de set van normen en regels voor die beveiligingsbe-
drijven bij AMvB worden gesteld. De minister zegt: we
weten nog niet hoe we dat gaan invullen. Mijn vraag daarbij
is wie die gaat opstellen. Wij hebben gehoord: Defensie
bepaalt de normen ten aanzien van de VPD's. Zij bepaalt
ook eigenlijk hoe flexibel het kan zijn. Ik kan mij niet zo goed
voorstellen dat we andere standaarden in die set van nor-
men en regels gaan stellen dan die de overheid voor zichzelf
hanteert. Daar zou ik dus iets meer duidelijkheid over willen
hebben, misschien eerder van de minister dan van de initi-
atiefnemers. We moeten niet met twee maten gaan meten.
Daar zou ik dus graag wel wat meer duidelijkheid over wil-
len krijgen.

Een ander punt dat ik nog graag even aan de heer Koop-
mans wil voorleggen betreft de overriding authority.

De heer Koopmans gaf eigenlijk toe dat het niet altijd de
kapitein is die het laatste woord heeft, maar als je goed
naar het verhaal luistert, lijkt het bijna alsof die vooral de
overriding authority is ten aanzien van aanpalende zaken,
en niet zozeer als het gaat om de inzet van het geweld zelf.
Ik had in eerste termijn wat citaten genoemd. Ik wil daar
dan nog even op terugkomen. Het betreft een citaat van de
NVKK. Die zegt nadrukkelijk: er is geen toestemming van
de kapitein aan de teamleider voor het inzetten van geweld.
De NVKK zegt ook dat het laatste woord van de kapitein
feitelijk een theoretische mogelijkheid is. Het is in hun ogen
ondenkbaar dat de kapitein daar gebruik van zou maken,
omdat die immers geen verstand heeft van geweldsgebruik.
De NVKK zegt dat er zelfs ook al in contracten wordt gesteld
dat in zaken van leven en dood het recht op zelfverdediging
zwaarder weegt dan overriding authority. Dus toch nog
graag even die spiegel. De initiatiefnemer gaf al aan dat er
overleg nodig is. Maar kan hij even preciezer aangeven
waar die overriding authority 'm dan wel in zit, echt als het
om het geweld gaat? Of gaat het alleen maar over ander-
soortige beslissingen die daaraan gerelateerd zijn?

Voorzitter. We hebben het gehad over het flexibel maken
van VPD's als alternatief, maar we hebben ook nadrukkelijk
gevraagd om andere alternatieven te onderzoeken. Een van
de dingen die ik mee zou willen geven, is het volgende. Bij
Somalië zie je heel duidelijk dat het leegvissen van de zee
een van de oorzaken was waardoor het allemaal begon.
Daardoor raakten vissers hun inkomsten kwijt. Is dat ook
iets waarnaar gekeken wordt, misschien door de initiatief-
nemers of door de minister? Wordt gekeken in hoeverre
internationale afspraken dat soort oorzaken kunnen
bestrijden?

Voorzitter. Tot slot heb ik nog een vraag over de internatio-
nale samenwerking. Ik kan me zo voorstellen dat als alle
landen hun bevolking willen beschermen, ze ook gezamen-
lijk afspraken kunnen maken over waar ze hun maritieme
capaciteit dan op inzetten. De heer Ruers en ik hebben daar
ook over gesproken. De minister noemt wel een aantal EU-
initiatieven, maar ik lees dat dat van die operaties zijn
waaraan het ene land tien en het andere land vier militairen
levert. Dat is wat anders, dat is van een veel beperktere
aard dan wanneer lidstaten of landen gezamenlijk structu-
rele afspraken maken om hun eigen schepen te beveiligen
door middel van militairen. Dat zou toch ook echt een pool
tot gevolg kunnen hebben, waardoor de capaciteit aanzien-
lijk vergroot zou worden. Hopelijk kan de minister aangeven
welke inspanningen op dat gebied worden geleverd.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Strik. Ik geef het woord aan de heer
Kuiper.

□

De heer Kuiper (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Ik dank de indieners en de minister
voor de zorgvuldige en uitvoerige beantwoording van tal
van vragen van de Kamer. Dit wetsvoorstel heeft misschien
wat lang geduurd, maar het maakt werkelijk de indruk dat
over allerlei aspecten grondige en brede bezinning heeft
plaatsgevonden. Dat stemt onze fractie in ieder geval
tevreden. Voor onze fractie is het inderdaad zo dat zij kan
instemmen met deze wet en ook met de gedachte dat onder
voorwaarden inzet van particuliere beveiligers op koopvaar-
dijschepen mogelijk is, ook gelet op de schaal waarop dit
plaatsvindt. Dat is een zekere precisie die hier ook wordt
aangebracht. Dat kunnen wij ook steunen.

Er is één punt dat toch wel onbevredigend blijft bij alles
wat we vandaag hier hebben gehoord. Dat gaat over de
kosten, en ook de dynamiek van de kosten. Wij weten iets
over wat die VPD's kosten. Wij weten maar heel weinig over
wat die particuliere beveiligers kosten. Wat dat laatste
betreft denk ik toch dat de indieners en de minister met een
timmermansoog iets meer hierover weten dan blijkt in dit
debat. Particuliere beveiligers waren er immers al. Reders
hebben in het verleden al particuliere beveiligers ingescha-
keld en hebben daar ook voor betaald. Je kunt daar dus al
iets over weten met elkaar. Dan gaat het niet precies om
de kostenposten als zodanig, maar om de dynamiek daar-
achter. Is het inhuren van zo'n particulier beveiligingsbedrijf
een veel aantrekkelijker optie dan een VPD, bijvoorbeeld?
Wat gebeurt daar nou eigenlijk precies? We kennen de
voorkeur van de reders. Zij steunen dit wetsvoorstel en

steunen daarmee ook de legale introductie van deze vorm van beveiligen. Is daar ook een belang mee gemoeid aan hun kant? Het zou goed zijn als dit debat daar meer helderheid over oplevert.

De voorzitter:

Denkt u aan uw tijd?

De heer Kuiper (ChristenUnie):

Ik zie dat ik nog 23 seconden heb. O nee, ik ben er al overheen.

De voorzitter:

U bent er juist 23 seconden overheen, inderdaad.

De heer Kuiper (ChristenUnie):

Voorzitter, ik zal mijn fractie adviseren om dit wetsvoorstel te steunen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Kuiper. Ik geef het woord aan de heer Ruers.



De heer Ruers (SP):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. En ik bedank natuurlijk de initiatiefnemers voor hun uitgebreide antwoord en de minister voor het beantwoorden van de vele vragen. Ik wil het kort houden. Ik wil in ieder geval aansluiten bij de vele vragen die mevrouw Vlietstra heeft gesteld over de kosten en het inzicht. Die deel ik volledig en dat zijn dus ook mijn vragen in dezen. Ook een aantal vragen van de GroenLinks-fractie wil ik bij dezen ondersteunen.

Ik wil vooropstellen dat wij erg hechten aan het geweldmonopolie bij de Staat, maar ook inzien dat er onderomstandigheden mogelijkheden moeten zijn om particuliere beveiligers in te huren. De vraag is natuurlijk welke omstandigheden dat zijn en hoe die vergunningen en voorwaarden zijn. Daarom vind ik het jammer dat we niet voldoende inzicht hebben om dat goed te kunnen beoordelen. Als ik bijvoorbeeld kijk naar artikel 4, lid 2, sub b, waar staat dat "indien naar het oordeel van onze minister aanvaarding van de militaire bescherming zou leiden tot een bij AMvB te bepalen percentage extra kosten ten opzichte van de kosten voor particulier maritiem beveiligingspersoneel", dan zeg ik dat wij dat niet kunnen vergelijken, want wij hebben die informatie gewoon niet. Dat vind ik jammer. Want wat gaan we nu krijgen? Als het wetsvoorstel wordt aangenomen, krijgen we die AMvB. Wat gaan we dan doen? Dan gaan we die discussie opnieuw voeren. Dan krijgen we die cijfers misschien en gaan we het hele debat weer overdoen. Ik zou dat debat graag hier en nu gevoerd hebben. Eigenlijk schuiven we het debat over de kosten, de verdeling en de voorwaarden nu voor ons uit. Ik denk ook dat het voor de minister heel moeilijk zal zijn om te bepalen hoe je bij die vergunning blijft en het goede evenwicht aanhoudt, want dit is gewoon een heel moeilijk onderwerp.

De heer Kuiper vroeg al hoe het zit met de kostenconcurrentie die er kan bestaan tussen particulieren en Defensie. Daar

horen we ook heel weinig over. We horen er eigenlijk niks over. We kunnen het niet beoordelen. Het is jammer dat wat eigenlijk nu besproken had moeten worden, over een x-aantal maanden opnieuw beoordeeld zal worden in de Tweede Kamer en Eerste Kamer. Ik vind dat jammer. Dat is een gemiste kans.

Ten slotte. De minister heeft op mijn vragen en die van mevrouw Strik geantwoord hoe het zit met de internationale maritieme organisaties. Hij heeft prima weergegeven wat er allemaal gebeurd is, maar dat had ik ook in de stukken kunnen lezen, want daar stond dat ook in. Waar ik nou juist benieuwd naar ben, is of er serieus over is nagedacht om met andere landen die maritieme centrale, collectieve bescherming en bewapening in te voeren om daarmee piraterij te voorkomen. Het gaat om de veiligheid van de mensen en de schepen, en om de zorgen van de families. Als we die veiligheid willen bevorderen, denk ik dat het heel slim is om de piraterij preventief aan te pakken. Dat moeten we internationaal doen op allerlei terreinen in de wereld. Mijn vraag aan de minister is dus nogmaals of hij daar eens naar wil kijken en of hij daarover overleg wil voeren. Als dat nog niet gebeurd is, wil hij dat dan alsnog doen? Ik denk namelijk dat het heel belangrijk is, ook in de volgende ronde van het debat, om dat punt wel te kunnen beoordelen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Ruers. Ik geef het woord aan de heer Backer.



De heer Backer (D66):

Voorzitter. Dank aan de beide indieners en voor de beantwoording vol energie van de minister. Hij heeft al een heel debat achter de rug, maar dat is hem niet aan te zien. Ik denk dat het VPD-tenzijbegrip voor mijn fractie wel veel scherper is neergezet in deze beraadslaging. Dat is de toegevoegde waarde van deze dag, denk ik.

Ik heb nog wat zitten worstelen met de keuze voor de organisatiewijze, namelijk die elf VPD's en dergelijke en de kosten. Dat is Defensie. De verantwoordelijkheid voor de uitbesteding en de vergunningsverlening en al die zaken ligt bij Justitie. De minister heeft gezegd: ik ben coördinerend bewindsman. Hij zou de beide zaken bij elkaar moeten houden. Ik verwacht niet dat hij zich gaat uiten over de operationele opzet van het VPD, maar ik verwacht wel dat hij de afweging zal maken of er een reëel aanbod is gedaan en of er congruentie tussen vraag en aanbod is.

Voorzitter. We hebben het gehad over de inzet, de kosten en de snelheid. Ik denk dat het de inzet van deze minister zal moeten zijn om te bewaken dat dit, als de Kamer daartoe zou besluiten, een noodzakelijke aanvulling moet zijn op de zorgplicht die de Staat op dat onderdeel dan kennelijk niet kan vervullen. Dat ziet dan ook op de veiligheidsaspecten van mensen op schepen én op het economische speelveld.

Voorzitter. In de eerste termijn heb ik de vraag gesteld of er nog alternatieven waren. Ik ben daarop nog bevestigd door collega Strik. Zijn er nou alternatieven? Zijn die beproefd? Daar is eigenlijk helemaal niet op geantwoord.

Impliciet zou je kunnen zeggen dat dat inderdaad allemaal is bekeken en verworpen, dus dat die alternatieven er niet zijn. Dit is het. Maar ik zou dat dan eigenlijk toch nog willen horen, want ik vind dat wel belangrijk voor de afweging.

Dan hebben we het gehad over de wetgevingsopzet. Is die legitiem? Ik werd zelf ook nog door collega Strik hierop bevestigd. Op dat punt was ik niet helemaal helder. Ik heb het nog even na zitten kijken en net toen ik dacht dat ik eruit was en over wilde steken om dat met collega Strik te bespreken, werd er door haar geïnterrumpeerd. Ik doe het nu dus maar even voor het algemeen belang en voor de Handelingen. Waar het mij om ging, is artikel 9, achtste lid. De minister schrijft in zijn brief van 18 januari — dat heb ik daar teruggelaten — dat taalkundig gezien de tekst van artikel 9, achtste lid, de indruk wekt dat met de geweldsinstructie alléén de bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde regels worden bedoeld. Later in de brief en in de voetnoot legt hij uit dat de geweldsinstructie in de wet in formele zin wordt opgenomen, omdat dat een ander begrip is. Ik wijs op voetnoot 3 op pagina 5. Daar staat: de Wet ter Bescherming Koopvaardij voorziet voor de geweldsinstructie niet in de mogelijkheid van subdelegatie naar het niveau van de ministeriële regeling. Ik dacht dat nog even helder te maken voor mijzelf, maar misschien is het ook nuttig voor de beraadslagingen.

Dan kom ik op het punt waar ook de heer Ruers en anderen over spraken. Op welk niveau moet deze Kamer nou operationeel meekijken? Dat heeft ook met delegatie en de AMvB's te maken. Ik zou voor mijzelf willen zeggen dat hier ook wel sprake is van wijze zelfbeperking. We hebben dat ook wel eens bij buitenlandse missies gehad. Ik zit daar misschien anders in dan anderen. Er wordt gecertificeerd en er kan geaudit worden door internationale organisaties. Dat weten we. Als je kijkt naar de best practices, zie je dat daar ongeveer een twintigtal internationale organisaties aan meedoen. Ik denk dat we iets meer vertrouwen kunnen hebben dat het legitiem kan gebeuren, als het niet gebeurt in de overheidsorganisatie, maar privaats.

Bovendien stelde de heer Ruers de norm aan de orde: als Defensie zegt dat het er elf moeten zijn, dan kan het nooit veilig zijn voor zeevarenden op een schip als het er vier zijn. Dat lijkt mij geen logische redenering, want je kan dingen anders organiseren. Het blijkt ook wel dat andere landen andere normen stellen. Het is een operationeel uitgangspunt. Dat is dus niet a priori onveilig.

Goed, voorzitter. Die wijze zelfbeperking wilde ik mezelf ook maar opleggen. Ik zou zeggen dat dit debat ons op dit punt een aantal nuttige perspectieven heeft gegeven. Ik ga terug naar mijn fractie. Ik heb hier de laatste zin van mijn eerste termijn voor me liggen. En die is toch nog steeds ook de laatste zin van mijn tweede termijn, namelijk dat wij ook de beantwoording van de tweede termijn met belangstelling afwachten, omdat wij hier nog geen eindafweging in hebben gemaakt. En dat is nog steeds zo.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Backer. Ik vraag aan de initiatiefnemers en aan de minister: bent u allemaal in staat om direct te antwoorden? U heeft maar vijf minuten nodig? Ik schors de vergadering vijf minuten, tot 23.15 uur. Ik wil namelijk graag voor twaalfen klaar zijn. Dat heeft u toch wel begrepen, hè?

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Meneer Koopmans, u heeft het woord.



De heer Koopmans:

Dank u wel, voorzitter. Ik wil alle leden die vragen hebben gesteld, daarvoor bedanken. Allereerst moet ik mijzelf nog kort corrigeren. Ik had het over de meldingsplicht van de kapitein, uit artikel 12, lid 13 van het wetsvoorstel. Die zou zijn geïnspireerd door artikel 439u, Wetboek van Strafvordering, maar dat moet zijn 539u, Wetboek van Strafvordering.

De voorzitter:

Dat had iedereen inmiddels allang ontdekt, hoor.

De heer Koopmans:

U in ieder geval, voorzitter. Dat weet ik.

Mevrouw Strik vroeg nogmaals naar de relatie tussen de kapitein en de teamleider. Is het toch niet zo dat de kapitein niet altijd de overriding authority, die overstijgende beslismacht heeft? De kapitein is altijd de baas. De kapitein heeft altijd die beslissingsautoriteit. Hij kan dus altijd de teamleider stoppen. Voor de duidelijkheid, ik heb het volgende gezegd, ook in antwoord op een vraag van de heer Kuiper: als de piraat zonder dat iemand het weet over de reling is geklommen en achter iemand staat met zijn machete of kalasjnikov, dan mag de teamleider zich omdraaien en zichzelf verdedigen. Dan hoeft hij niet eerst de kapitein op te zoeken, want tegen die tijd is hij misschien al dood.

Dat is dan ook het antwoord op de eerdere vraag of de relatie die wij hier neerleggen niet belangrijker is dan beslissingen over leven en dood. Ik zou zeggen: daar gaat het juist om. Het gaat juist om de veiligheid van de mensen. Het gaat er juist om dat je kunt doen wat nodig is als het urgent en dringend nodig is. Maar verder is altijd, zelfs op dat moment, nog steeds de kapitein de baas. De kapitein is altijd de baas. Er is geen alternatief.

Voorzitter. De heer Kuiper vroeg nogmaals naar de kosten. Met hem en velen hier zou ik heel graag veel meer van die gegevens willen weten. Maar nogmaals, dat zijn bedrijfs-economische, geheime gegevens, die men in veel gevallen niet aan ons heeft willen of kunnen geven. Dit is natuurlijk wel in het buitenland, want hier is het niet gelegaliseerd.

Maar is het dan niet zo, vroeg de heer Kuiper ook, dat het veel aantrekkelijker zou kunnen zijn om met private beveiligers op te treden dan met een VPD? Het is duidelijk dat nu heel vaak toch een VPD wordt ingehuurd. Dat VPD is zwaar gesubsidieerd. Dus eigenlijk houdt de overheid de kosten voor een team van elf mensen, die heel capabel zijn en gratis — zou je kunnen zeggen — zijn opgeleid, kunstmatig laag. Misschien concurreert de overheid dus in die zin wel met die private beveiligers. Maar het is een andere markt. Het gaat hier waarschijnlijk om heel kleine teams. Die kunnen nu niet geleverd worden. Als je een heel klein schip hebt en je maar een paar mensen hebt, zal dat vast goedkoper zijn dan als je een groot schip hebt en een VPD van elf

mensen nodig hebt. Nogmaals en tot slot op dat punt: de minister van Defensie heeft ons gezegd dat zij dit permanent onder ogen heeft. Zij wacht niet totdat het drie jaar verder is. Die evaluatiebepaling is wel een aanleiding om nog eens te kijken. Ze zal natuurlijk alle omstandigheden meewegen om te kijken of het niet efficiënter en goedkoper kan. Daar zijn wij zeer dankbaar voor.

Dan nog mijn laatste antwoord op de hier gestelde vragen. De heer Backer vroeg welke alternatieven zijn overwogen. Excuses als zijn vraag in de mêlee wellicht tijdelijk is verdwenen, maar nu dan toch. Ja, door mijn voorgangers, de heer Ten Broeke en de heer Knops, en ook door de heer Van Helvert, zijn heel veel alternatieven danig onderzocht. Die zijn ook in de praktijk ook heel vaak beleefd, in die negen jaar of langer dat we al met piraterij in deze omvang van doen hebben. Het gaat ten eerste om alle voorzorgsmaatregelen die je kan nemen, om de niet-gewelddadige beschermingsmiddelen die je kan hanteren. Dat zijn er heel veel. Ik noem prikkeldraad, de stroboscoop, het geluid, het sneller varen; dat zijn allemaal alternatieven.

Misschien dat de heer Backer ook vroeg welke alternatieven er zijn voor "VPD, tenzij" en private beveiligers. Over heel veel daarvan is nagedacht. Een daarvan is of we het VPD toch niet wat flexibeler kunnen doen. Daar is aan gesjord en getrokken, maar het is helaas nog steeds niet mogelijk gebleken, ondanks dat iedereen het belang wel ziet. Maar laten we eraan blijven sjoeren en trekken, want we willen allemaal liever VPD's dan privaat. Maar we moeten de veiligheid vooropzetten.

Welke alternatieven zijn er dan besproken? Als VPD's niet heel flexibel zouden kunnen, moet het misschien allemaal privaat, zoals meen ik in Denemarken en in ieder geval in het Verenigd Koninkrijk? Die goede, democratische rechtsstaten hebben vertrouwen in allemaal privaat. Wij hebben daarvoor niet gekozen, want wij willen nog steeds veel liever dat het VPD wordt gehanteerd en dat de overheid het zelf doet. Dus vandaar weer "VPD, tenzij".

Ik noem nog twee alternatieven. Eén is dat we reservisten hiervoor inzetten. Dat is een optie die de heer De Wijkerslooth met zijn commissie heeft bekeken. Ik heb later, ook van Defensie, begrepen dat dit niet hanteerbaar is, want die reservisten moeten onder hetzelfde militaire concept opereren als het huidige VPD. Zij zijn dan wel geen fulltime militairen, want ze zijn reservisten, maar ze moeten nog steeds volgens de heel zorgvuldige normen van Nederlandse militaire dienaren opereren. Dat wil de politiek natuurlijk ook. Dat kon dus ook niet.

Het laatste alternatief is op tijdelijke basis militairen maken van private beveiligers. De heer De Wijkerslooth heeft ook gekeken of dat kan. Dan heb je het flexibel en privaat, maar maak je ze tijdelijk militair en vallen ze toch onder de militaire regels. Het ministerie van Defensie heeft duidelijk gemaakt dat dit heel veel praktische bezwaren heeft, want wie neem je dan eerder als militair, waar komen deze mensen vandaan, hoe kan je dat allemaal zeker stellen en hoe zit het dan met de gezagsverhouding? Hoe zit het dan met het uiteindelijke toezicht en de controle; is daar dan ook nog militair recht op van toepassing of toch weer niet? En hoe zit het dan als deze mensen bijvoorbeeld Filipijnen zijn? Dat kon dus ook niet.

Al die alternatieven zijn dus doorzocht. Daarom is dit de enige conclusie waar heel veel mensen op uit kunnen komen. Dan is het ook niet meer de tijd om te zeggen: laten we nog verder kijken, verder proberen en verder nieuwe dingen bedenken. Nee, er zijn mensen die deze veiligheid nu nodig hebben en er is nu ook een gelegenheid — ook voor uw Kamer — om die veiligheid te bieden. Ik hoop dat we dat met z'n allen, en vooral u ook, kunnen doen.

Voorzitter. Mag ik u vragen of u kunt besluiten of de door mij, maar vast ook door u, geachte collega de heer Van Helvert nu het woord zou mogen voeren?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Ik zal erover nadenken, maar ik hoop niet tot na twaalfen!

Nee hoor, ik geef graag het woord aan de heer Van Helvert.

□

De heer Van Helvert:

Dank u wel, voorzitter. Ik wil nog ingaan op de vraag van mevrouw Vlietstra van de Partij van de Arbeid. Zij zei: denk ook eens na over het veiliger maken van de woonlanden van de piraten, en denk daarbij aan de illegale visserij die aangepakt kan worden. Op dat punt kunnen we als initiatiefnemers zeggen dat we het helemaal met de Partij van de Arbeid eens zijn dat dat heel belangrijk is. EU-missies werken daar ook aan en Nederland heeft daar hard aan gewerkt, ook toen Nederland lid was van de VN-Veiligheidsraad. Maar dat is voornamelijk niet geregeld, terwijl onze Nederlandse schepen wel nu moeten uitvaren. Vandaar dat we toch menen dat dit wetsvoorstel noodzakelijk is. Op het moment dat het allemaal veilig is, ben ik het helemaal met mevrouw Vlietstra eens dat je dan haast zou kunnen zeggen dat deze wet overbodig is. Nou, dat zou het mooiste zijn wat ons zou kunnen overkomen. Feit is wel dat het nu niet overbodig is.

Hetzelfde zou ik ook willen antwoorden op de vraag van mevrouw Strik, die vroeg: kunnen we niet beter internationaal samenwerken, en kan Defensie niet meer doen, zoals meer VPD's? Dat is een goed punt. Het zijn mooie ideeën. Ook de Partij van de Arbeid en de SP pleitten voor een bredere inzet van Defensie op dit punt, maar ook dat is niet van vandaag op morgen geregeld. Sterker nog, eigenlijk zijn we al negen jaar aan het werk om dat geregeld te krijgen. Het is nu niet aan de orde, terwijl onze schepen wel nu moeten uitvaren.

Tot slot. In de richting van de fracties die zeggen dat ze zich beraden, zou ik willen zeggen: ik vind dat heel begrijpelijk, want die worsteling is in mijn Tweede Kamerfractie ook aan de orde geweest. Daar heb ik zelf bij gezeten. Die worsteling is zelfs jarenlang aan de orde geweest, dus ik kan die worsteling ook in uw fractie goed begrijpen. Wat mijn persoonlijke drijfveer is geweest om dit initiatiefvoorstel tot een goed einde te brengen, is dat het uiteindelijk wel gaat om Nederlanders die op een schip zitten. Er gaan kapiteins en zeelieden op dit moment onbeschermd of misschien wel illegaal beschermd de zee op. Of ze laten zich omvlaggen om het door een ander land te laten regelen. Dat is het alternatief als we niets veranderen. En ik vind

dat we dat ook mee mogen wegen in onze overweging: hoe gaan wij om met onze burgers die ervoor zorgen dat de Nederlandse economie floreert door de handel over zee? Hoe gaan we met hen om om als we zouden zeggen: wij veranderen nu nog even niets, want we vinden dat dát en dát nog uitgezocht moeten worden, na negen jaar? En als ik denk aan de vasthoudendheid die de sector heeft getoond door te zeggen dat ze het tóch heel belangrijk vinden, ook na negen jaar, dan vind ik dat wij in die zin in de overweging mee mogen nemen dat er eindelijk iets geregeld moet worden voor onze Nederlanders die keihard werken onder gevaarlijke omstandigheden.

Dank u wel, mevrouw de voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Helvert. Ik geef het woord aan de minister.



Minister Grapperhaus:

Voorzitter. Heel kort nog. Ik moet nog een paar dingen benadrukken en beantwoorden.

De heren Ruers en Backer vroegen of er in het verleden is onderzocht of geweldloze middelen, namelijk stroboscoop en geluidskanonnen, als alternatief zouden kunnen worden ingevoerd. Maar die alternatieven zijn niet afdoende gebleken. Ik meen dat ook in de Kamerstukken vrij uitvoerig op het onderzoek naar die alternatieven is ingegaan.

Een poule met andere landen ten aanzien van die VPD's is niet nodig omdat er in beginsel een voldoende aanbod is van VPD's. Ik wil vooral richting de heer Backer, maar ook richting anderen die daar vragen over hebben gesteld die daar een beetje omheen cirkelen, nog eens benadrukken dat "VPD, tenzij" het uitgangspunt blijft.

Mevrouw Vlietstra vraagt: hoe kom je aan die 100 milj en die 20% kostenverschil? Het is een insteek geweest bij de initiatiefnemers om die twee uitgangspunten op te pakken, maar uiteindelijk wordt dat uitgangspunt altijd getoetst door de minister aan dat VPD-tenzijprincipe. Dat blijkt ook uit de opzet van de wet. Als er gewoon een VPD mogelijk is op goede basis, dan zullen die criteria zich vooral daarnaar vormen.

Ten slotte, de regels voor vergunningverlening komen in de AMvB. Voor alle duidelijkheid, de heer Backer had het even over die subdelegatie, maar de geweldsinstructie komt ook in de AMvB, maar dat had ik ook al in de inleiding gezegd.

Voorzitter. Dat waren nog even de aanvullende punten die ik wilde beantwoorden.

Mevrouw Strik (GroenLinks):

Het spijt me dat ik toch nog een laatste vraag moet stellen. Ik had gevraagd wie die normen en regels voor die private beveiligers dan opstelt. Gebeurt dat door het ministerie van Defensie? En hoe zit het dan met die standaarden ten opzichte van de standaarden die het ministerie zelf hanteert ten aanzien van de veiligheid en inzet?

Minister Grapperhaus:

Die regels komen uiteraard tot stand in overleg met het ministerie van Defensie, ook vanuit het deskundigheids perspectief.

Mevrouw Strik (GroenLinks):

Nou ja, en dan het vervolg van die vraag: hoe zit het dan met die standaarden? We hebben het erover gehad dat het VPD gebaseerd is op bepaalde veiligheidsnormen die het ministerie hanteert. Hoe verhouden die zich tot de normen die voor private beveiligers worden opgesteld? Zijn er dan twee soorten sets standaarden of uitgangspunten wat betreft de veiligheid?

Minister Grapperhaus:

Nee, maar dan ga ik weer helemaal terug naar dat systeem van de certificering zoals het ook in het wetsvoorstel vastligt. Ik had het er net nog even bij gepakt; ik moet het nu weer even zoeken. Ik begrijp de door uw Kamer op dat punt geuite zorg: gaan we niet de kant op drijven, om naar in maritieme termen te blijven, van goedkope stuntaanbieders die zeggen dat ze het met anderhalve man en een rubberbootje kunnen regelen? Daar hebben we het ook in mijn eerste termijn over gehad. Dat is uiteraard niet de bedoeling. Daar steken de hele vergunningverlening en de certificering zoals die in hoofdstuk 4 van de wet staan, heel duidelijk een stokje voor. Maar dan komen we ook weer op hoe dat eruit gaat zien. In de uitvoeringsfase kom ik daar bij u op terug bij die AMvB's.

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Ik kom tot afhandeling van het wetsvoorstel. Wenst een van de leden stemming over dit wetsvoorstel? Dat is het geval. Dan stel ik voor dat er volgende week wordt gestemd over het wetsvoorstel.