

# Doorvoer aan banden

Een notitie over wapendoorvoer naar Israël via Schiphol

Auteur:  
Farah Karimi  
September 2002

## Wapendoorvoer via Schiphol naar Israël

Door alle ontwikkelingen met betrekking tot Irak zou men bijna vergeten dat er nog steeds een ander groot conflict in de regio woedt. Een conflict waarvan men zich kan afvragen of een eerdere oplossing niet veel kwaads had kunnen voorkomen; of de hele kwestie Irak nu dan aan de orde zou zijn geweest.

De geweldsescalatie in het Israël-Palestina conflict gaat onverminderd door. Sinds het begin van de Tweede Intifadah is de regio in een neerwaartse spiraal van geweld terechtgekomen waarbij actie en reactie elkaar in hoog tempo opvolgen. Verschillende maatregelen om de strijdende partijen tot een andere koers te dwingen zijn nodig. Één van die maatregelen is een wapenembargo.

GroenLinks pleit al lange tijd voor de instelling van een wapenembargo, zodat er zo min mogelijk wapens Israël en de bezette gebieden binnenkomen. Tot nu toe heeft een internationaal wapenembargo het niet gehaald. In de praktijk is Israël, als bezetter met een enorm militair overwicht, in staat om vrijwel iedere wapenleverantie aan de Palestijnse gebieden te voorkomen. Het instellen van een internationaal wapenembargo zal dus vooral effectief zijn als het gaat om het aanpakken van de wapenhandel van en met Israël. Die effectieve aanpak willen de VS voorkomen. Om geo-politieke redenen blokkeren zij iedere poging om tot een internationaal wapenembargo te komen. GroenLinks wil zich niet bij deze situatie neerleggen en onderzoekt in deze notitie hoe Nederland zelf een restrictiever wapenexportbeleid richting Israël kan voeren.

De in- en uitvoer van wapens in Nederland is goed geregeld en moet aan strenge eisen voldoen. Hiermee wordt voorkomen dat Nederland wapens levert aan landen met foute regimes die bijvoorbeeld hun eigen bevolking onderdrukken of aan landen in instabiele regio's waar grote spanningen heersen.

Er is echter één aspect aan de wet dat niet zo goed werkt en dat daarmee in principe het hele Nederlandse wapenexportbeleid ondermijnt. Het gaat dan om het doorvoerbeleid.

Vermoedelijk vinden tonnen legale en illegale wapens en andere strategische goederen via de luchthaven Schiphol of de havens van Rotterdam een weg naar hun eindbestemming.

Nederland heeft maar erg weinig grip en zicht op deze goederenstroom. Voldoende controle mogelijkheden ontbreken en soms lijkt het dat de overheid liever lui dan moe is terwijl zij haar eigen wapenexportbeleid (en dus ook de verantwoordelijkheid voor het doorvoerbeleid) serieus zou moeten nemen. Deze constatering vormt de aanleiding voor GroenLinks om het algemene probleem van de gebrekkige controle en de tekortkomingen rondom de snelle doorvoer op de agenda te zetten.

In het voorjaar van 2002 is er door 22 vredes- en ontwikkelingsorganisaties een kort geding tegen de Nederlandse staat aangespannen. De aanleiding tot deze stap was het feit dat het Ministerie van Economische Zaken geen aanleiding zag om de export, maar vooral ook de doorvoer van wapens en andere strategische goederen naar Israël te verbieden. Het kort geding liep helaas onbevredigend af. Het vonnis van de rechter kwam erop neer dat zijn rechtbank niet de bevoegde instantie was om over dit soort zaken te oordelen en de zaak werd doorverwezen naar de bestuursrechter.

Volgens GroenLinks gaat het om de politieke wil om de mogelijkheden die de wet biedt, ten aanzien van Israël toe te passen. De wet biedt de mogelijkheid om in bijzondere situaties een ad hoc vergunningplicht in te roepen. Die bijzondere situatie is wat ons betreft aan de orde: het is overduidelijk dat het Israëlische leger bij zijn acties in de Palestijnse gebieden het internationaal en humanitair recht stelselmatig schendt. De voorbeelden zijn legio: standrechtelijke executies, het martelen van Palestijnen (volwassenen en kinderen) bij

ondervragingen, niet doorlaten en beschieten van ambulances en verplegend personeel, het opblazen van huizen en vernietigen van (olijf)boomgaarden van families van (vermeende) zelfmoordcommando's.<sup>1</sup> Hierbij worden onder meer wapens en materieel gebruikt dat door het Westen aan Israël is geleverd. Dit ondanks verzoeken van bijvoorbeeld Engeland om hun tanks niet bij de acties in de bezette gebieden in te zetten. Keer op keer blijkt dat Israël (internationale) afspraken aan zijn laars lapt.

Daarom pleiten we voor de instelling van een ad hoc vergunningstelsel ten aanzien van Israël. Ondanks het feit dat de handhaving en uitvoering van de wet veel verbetering behoeft, biedt de wet wel al de mogelijkheid om bepaalde verantwoordelijkheden te nemen ten aanzien van het eigen wapenexport beleid. In deze notitie zullen we daarom eerst ingaan op de algemene doorvoerproblematiek die onze politieke aandacht heeft. De kern van de notitie is vooral de wapendoorvoer van en naar Israël via Schiphol.

### Het wettelijk kader in Nederland

Op verschillende punten is de nieuwe wet ten goede aangepast. Zo vallen nu alle wapens onder het doorvoerregime en kunnen alle wapens in principe gecontroleerd worden. In de praktijk is dit echter lang niet altijd het geval. Om dit beter te begrijpen is het van belang om kort in te gaan op het onderscheid dat de wet maakt tussen langzame en snelle doorvoer. Bij doorvoer van strategische goederen wordt er onderscheid gemaakt tussen langzame doorvoer en snelle doorvoer. Al deze doorvoer kan gecontroleerd worden. In de praktijk betekent dit dat er voor de wapenzending een vergunning aangevraagd moet worden waarna de CDIU (Centrale Dienst In- en Uitvoer) naar aanleiding van 8 criteria beoordeelt of er een vergunning voor wederuitvoer verleend kan worden.<sup>2</sup>

Voor alle langzame doorvoer moet nu een vergunning aangevraagd worden. Langzame doorvoer wil zeggen dat de goederen langer dan 20 of 45 dagen in Nederland verblijven (20 dagen in het geval dat de goederen door de lucht vervoerd worden, 45 dagen wanneer het vervoer over zee betreft).

Bij snelle doorvoer geldt een ad hoc vergunningplicht. In principe hoeft er voor snelle doorvoer geen vergunning aangevraagd te worden maar op ad hoc basis **kan** een vergunningplicht in het leven worden geroepen. Dit gebeurt alleen wanneer men sterke vermoedens heeft dat er iets niet helemaal in de haak is met de zending. Er moet dan sprake zijn van zwaarwegende belangen zoals ongewenste leveringen aan verdachte landen en/of leveringen die de internationale rechtsorde en de uitwendige staatsveiligheid zouden kunnen schaden.

En daarmee zijn we meteen beland bij één van de minder gelukkige aspecten van de wet namelijk de controle op de snelle doorvoer. Daar bestaat namelijk geen sluitende controle op.

---

<sup>1</sup> Zie de diverse rapporten van mensenrechtenorganisatie Law: [www.lawsociety.org/Reports/Index.html](http://www.lawsociety.org/Reports/Index.html) artikelen, persberichten, rapporten van Amnesty International: [www.amnesty.nl/artikelen/NK-ART0183.shtml](http://www.amnesty.nl/artikelen/NK-ART0183.shtml)

<sup>2</sup> Deze criteria luiden als volgt: **1)** naleving van de internationale verplichtingen van de lidstaten van de Gemeenschap, met name door de VN Veiligheidsraad en/of de Gemeenschap uitgevaardigde sancties, de non-proliferatieverdragen e andere verdragen, alsook andere internationale verplichtingen. **2)** eerbiediging van de rechten van de mens door het land van eindbestemming. **3)** de situatie in het land van eindbestemming, met name in het licht van eventuele spanningen of interne gewapende conflicten. **4)** handhaving van vrede, veiligheid en stabiliteit in de regio. **5)** de nationale veiligheid van de lidstaten, resp. van de gebieden waarvan de buitenlandse betrekkingen de verantwoordelijkheid van één van de lidstaten vormen, alsook de nationale veiligheid van bondgenoten en andere bevriende landen. **6)** het gedrag van het land van eindbestemming, ten opzichte van de internationale gemeenschap, met name de houding ten aanzien van terrorisme, de aard van zijn internationale samenwerkingsverbanden en de eerbiediging van het internationale recht. **7)** het gevaar dat de goederen een andere dan de opgegeven eindbestemming krijgen, hetzij in het aanschaffende land zelf ofwel via ongewenste heruitvoer. **8)** de verenigbaarheid van de wapenexporten met het technische en economische vermogen van het ontvangende land, rekening houdend met de wenselijkheid dat staten met een zo gering mogelijk beslag op mensen en economische middelen voor bewapening, in hun legitieme veiligheids- en defensiebehoeften voorzien.

GroenLinks vindt dat alle doorvoer vergunningplichtig gemaakt moet worden. Op deze manier kunnen we zendingen beter controleren en krijgen we meer inzicht in de wapendoorvoer via ons land.

Door het gebrek aan controle is Nederland nog steeds ‘zo lek als een mandje’ zoals uit een gedegen rapport van NOVIB te concluderen valt.<sup>3</sup> Andere conclusies uit dit rapport zijn dat er in het algemeen een lage prioriteit is voor controle op doorvoer van wapens, dat er te weinig menskracht voor beschikbaar is en dat er te weinig steekproeven plaatsvinden: bijvoorbeeld van de 20.000 containers die in de Rotterdamse haven dagelijks worden overgeslagen, wordt maximaal 3% gescand. Stuk voor stuk conclusies die GroenLinks onderschrijft. Voor een uitgebreidere analyse, conclusies en aanbevelingen verwijzen wij u graag naar dit NOVIB rapport.

### De praktijk

Tijdens de parlementaire enquête naar de Bijlmerramp is de wapendoorvoer via Schiphol ineens in de schijnwerpers komen te staan. Toen bleek dat het al heel moeilijk was te achterhalen wat voor goederen er in de neergestorte El Al Boeing zaten en de vraag werd gesteld in hoeverre wij op de hoogte zijn van wat er via Nederland vervoerd wordt. Ook de positie van El Al op Schiphol en het functioneren van de Douane is aan de orde geweest. Daarna is er over dit onderwerp eigenlijk weinig meer vernomen. GroenLinks heeft onlangs vragen gesteld of er naar aanleiding van de uitkomsten op dit punt enige actie is ondernomen? (zie bijlage I)

In de zomer heeft een kleine delegatie van Groenlinks een werkbezoek gebracht aan de douane op Schiphol. Het doel van dit bezoek was om kennis te maken met de praktijk en te zien in welke mate de douane zich bezighoudt met doorvoer, risico analyse, opsporing en aanverwante zaken.

Hoewel de douane haar best heeft gedaan om ons zo goed mogelijk over de gang van zaken op Schiphol te informeren, konden wij niet anders dan constateren dat de wapenexport en de doorvoerproblematiek weinig prioriteit hebben. Wapenexporten vanuit Nederland worden wel goed gecontroleerd maar het probleem zit vooral bij de doorvoer en daarop vindt nauwelijks controle plaats. Wat er in een vliegtuig op doorreis zit, is niet interessant. Dat benadrukte men ook. Daarnaast is het praktisch nogal moeilijk om de inhoud van een vliegtuig op doorreis (dat slechts een paar uur op Schiphol blijft) te controleren.

Aan de positie van El Al op Schiphol bleek trouwens niet veel veranderd sinds de Bijlmer enquête. Op papier hebben zij geen bijzondere positie maar in de praktijk blijkt dat de douane daar niet graag komt.

### Wapendoorvoer van en naar Israël

Zowel GroenLinks als andere partijen (PvdA, SP, D’66) hebben telkenmale aangedrongen op een wapenembargo tegen Israël. Een meerderheid van de Tweede Kamer steunde dit voorstel niet. Daarom blijft GroenLinks zich inzetten voor het best haalbare alternatief; het instellen van een ad hoc vergunningplicht om wapenleveranties aan Israël te verhinderen. Zoals gezegd zal zo’n maatregel ervoor zorgen dat voor wapenzendingen via Schiphol een vergunning aangevraagd moet worden. Naar de maatstaven van het Nederlands wapenexportbeleid zal zo’n vergunningaanvraag onder de huidige omstandigheden negatief uitvallen.

---

<sup>3</sup> “Doorvoer van wapens via Nederland” geschreven door Martin Broek van de Campagne tegen Wapenhandel in opdracht van Novib. Mei 2001

In het politieke debat over wapendoorvoer naar Israël en de instelling van ad hoc vergunningplicht wordt aan het volgende argument nogal wat aandacht besteed. De doorvoer van NAVO- en EU-landen en van enkele bevriende naties zoals Australië, Japan en Zwitserland is van zo'n ad hoc vergunningplicht uitgesloten en die zendingen kunnen dus niet worden gecontroleerd. De redenering die de regering volgt, is dat doorvoer vanuit of naar een bondgenoot of bevriend land al onder effectieve exportcontrole van dat betreffende land staat en dat wanneer Nederland nog eens een controle zou uitvoeren dit dubbel werk zou zijn. Daarnaast zou zo'n tweede toets politiek gezien niet goed denkbaar zijn.

Dit zou alleen kunnen wanneer er sprake zou zijn van zwaarwegende belangen of in het geval van een embargo tegen een bepaald land. Er is zelfs gesproken over de extraterritorialiteit van onze wetgeving; door zelf opnieuw een toets uit te voeren zou Nederland in principe haar wetgeving aan andere staten opleggen. Deze argumenten slaan de plank echter mis. De lidstaten van de unie hebben een 'code of conduct' afgesproken die terughoudendheid van wapenexporten naar Israël betracht.

Maar bijvoorbeeld de VS, een NAVO-partner, voeren hier hun eigen beleid in; zij leveren nog steeds wapens aan Israël. Zij hebben dan wel een effectieve toets naar hun maatstaven, maar naar Europese maatstaven is die toets voor deze bestemming volstrekt onvoldoende. Wanneer de VS vervolgens gebruik maken van Nederlands/ Europees grondgebied om die wapens in Israël te krijgen, is er niets mis mee om deze toets naar onze maatstaven opnieuw uit te voeren. Sterker nog: als Nederland haar eigen wapenexportbeleid serieus neemt is zo'n nieuwe toets zelfs noodzakelijk.

Er is ook nog een andere kant aan de hele doorvoerkwestie. Israël heeft een omvangrijke wapenindustrie. Veel bedrijven zijn direct of indirect betrokken bij het Israëlische leger. Israël is mondiaal gezien één van de grotere wapenexporteurs. Het is dan ook aannemelijk dat er Israëlische wapens via Schiphol een weg naar hun uiteindelijke bestemming vinden. De indirecte ondersteuning van deze wapenindustrie is ook een vorm van ondersteuning van het Israëlische leger. Hoewel de wapendoorvoer **naar** Israël moeilijk te stoppen lijkt, zal GroenLinks zich daarnaast ook fors inzetten om de omvangrijke wapenhandel **vanuit** Israël naar de rest van de wereld een halt toe te roepen. Daartoe moet het bovenstaande principe van het vergunningplichtig stellen wapenzendingen naar Israël ook omgekeerd van kracht zijn. Dit wil zeggen dat zendingen van strategische goederen **vanuit** Israël, die via Schiphol worden vervoerd, niet onder de effectieve controle van een partner of bondgenoot staan en dus volledig getoetst moeten worden aan de criteria van ons (= het Europees) wapenexportbeleid. Dan zal blijken dat Israël (vooralnog) aan verschillende criteria niet voldoet.<sup>4</sup>

### De wapenindustrie in Israël<sup>5</sup> en de verwevenheid met het Israëlische militaire apparaat

De geschiedenis van de wapenindustrie in Israël is zo oud als de staat zelf. De wapenindustrie kwam pas goed op gang in 1955. Vanaf toen ontstond er een nauwe samenwerking met Frankrijk. Frankrijk leverde vliegtuigen, schepen en pantservoertuigen en Israël produceerde onder licentie. In deze tijd werd er ook een onderzoekscapaciteit opgezet bij het ministerie van defensie, genaamd Rafael. Deze hield zich in het geheim en met Franse steun ook bezig met de ontwikkeling van massavernietigingswapens en ballistische rakettechnologie. (Frankrijk leverde de kernreactor in Dimona).

---

<sup>4</sup> Bijvoorbeeld criteria 1 & 4.

<sup>5</sup> Voor deze paragraaf is dankbaar gebruik gemaakt van een stuk dat Kees Kalkman van AMOK voor ons schreef.

Na de Zesdaagse oorlog in 1967 kondigde Frankrijk een wapenembargo af tegen Israël waardoor het land zich genoodzaakt zag om een eigen wapenindustrie te ontwikkelen. Het doel was om ter plekke geavanceerde gevechtsvliegtuigen, tanks, marineschepen, tactische en strategische raketten en militaire elektronica te kunnen produceren. In de periode tot en met de Yom Kippur-oorlog verdubbelde het aantal werknemers in de militaire industrie tot 63.000, 20% van het totaal aantal werknemers in de industrie.

Na het Camp David akkoord met Egypte in 1979 verzekerde Israël zich van een vaste aanvoer van wapens uit de VS gefinancierd met Amerikaanse militaire hulp gelden (gebonden hulp). In feite betalen de VS sindsdien een flink deel van de Israëlische defensiebegroting en een embargo scenario lijkt mede hierom zeer onwaarschijnlijk. Voor de binnenlandse industrie leverde dit problemen op, temeer waar vanaf 1979 het Israëlische leger (Israëli Defense Forces - IDF) de volledige controle heeft over de defensiebegroting, inclusief aanschaf en ontwikkeling van wapens. De militairen hebben een voorkeur voor de aanschaf van kant en klare producten in het buitenland.

Voor de inmiddels gedeeltelijk geprivatiseerde bedrijven was het zaak om hun markt ook buiten Israël te zoeken. Langzamerhand kwam er een groeiende exportmarkt op gang. Een veelheid van bedrijven richt zich op allerhande producten en ontwikkelingen: van de productie van raketten tot de ontwikkeling van onbemande vliegtuigen, van moderniseringspakketten voor vliegtuigen en helikopters tot waarnemingssystemen en laseraansturing voor tal van wapensystemen. Een niet onaanzienlijk aantal bedrijven werkt samen met Amerikaanse en Europese partners bijvoorbeeld door gezamenlijke productie- en verkoopactiviteiten.

Ongeveer 70% van de producten van de Israëlische defensie industrie is voor de exportmarkt bestemd. De sterke kanten van de exportindustrie zijn kwaliteit (versterkt door uitgebreide oorlogservaring), goed opgeleide werknemers, een groot internationaal marketing netwerk vanuit het ministerie van defensie en, in vergelijking met andere landen, lage kosten. Een specialiteit is het opknappen van militaire uitrusting afkomstig uit het voormalige Oostblok. Momenteel bestaan er militaire handelsrelaties met 48 landen waaronder vijftien met samenwerkingsovereenkomsten voor productie of ontwikkeling van wapens. De VS zijn traditioneel de grootste exportmarkt voor Israëlische wapens. Historische banden bestaan ook tussen Israël en Myanmar (Birma). Zo werd rond 1999 met dit dictatoriale regime een contract getekend voor de modernisering van Chinese gevechtsvliegtuigen, de Mig-21. Met India, inmiddels ook een kernmacht, is in dezelfde tijd een brede samenwerkingsovereenkomst besproken over een heel scala van producten: wapens, munitie, verkennings- en verbindingssystemen en moderniseringsapparatuur voor grote wapensystemen. Verder staan op de klantenlijst van de Israëlische wapenindustrie Cambodja, Eritrea, Ethiopië, South Lebanese Army, China en Zambia. Israël is China's tweede wapenleverancier.<sup>6</sup> Dat Israël daarmee indirect zelfs haar eigen vijanden bevoorraad bleek in 1997 toen de New York Times berichtte dat door Israël ontwikkelde Chinese PL-8 raketten in de no-fly zones waren opgesteld. Hieruit blijkt dat Israël niet altijd aan de meest frisse regimes wapens levert.

Latijns-Amerika is al tientallen jaren een vaste exportmarkt. Turkije is ook vaste partner geworden bij vooral moderniseringsprogramma's. Volgens een rapport van de Generale Staf uit 1999 "worden bedrijven in toenemende mate afhankelijk van militaire exporten en staat [het ministerie van Defensie] meer dan ooit onder druk om gevoelige geavanceerde technologie te verkopen [...] zelfs aan problematische landen waarvoor in het verleden nooit toestemming is gegeven."

---

<sup>6</sup> Jonathan Ringold (US Arms Sales End Up in China, Iraq – [www.CommonDreams.org](http://www.CommonDreams.org) (9-5-2002))

Dat Israël of Israëlische wapenleveranciers dit wel heel erg letterlijk nemen bleek in augustus van dit jaar. De douane in de Duitse stad Hamburg onderschepte toen containers met pantseronderdelen die bestemd waren voor Iran. De exporteur, het Israëlische bedrijf PAD, verklaarde dat de onderdelen voor landbouwkundig gebruik waren maar dat bleek niet het geval. Het ging om zogenaamde dual-use goederen, goederen die voor zowel civiele als militaire zaken aangewend kunnen worden. Voor doorvoer via Duitsland was toestemming nodig die de exporteur niet had aangevraagd. Duitsland heeft de lading toen weer retour Israël gestuurd.

De totale militaire export van Israël bedroeg in 2001 \$2,6 miljard; een nieuw record. Onder invloed van 11 september waren de orderportefeuilles goed gevuld. Steeds belangrijker wordende sectoren zoals onbemande vliegtuigen, computers en verkenningssystemen zijn sterke kanten van de Israëlische militaire industrie. Sinds het uitbreken van de Tweede Intifadah is het niveau van militaire uitgaven in Israël zelfs gestegen tot het hoogste niveau in 20 jaar. Het leger koopt meer lokale producten maar importeert ook nog steeds kant en klare wapens, met name uit Amerika.

Het is wrang te moeten constateren dat veel ervaring die wordt opgedaan in de oorlogsvoering tegen de Palestijnen door de industrie wordt gebruikt om wapensystemen en ander militair materieel te 'verbeteren'. Mede als gevolg van de Tweede Intifadah staat de Israëlische economie onder toenemende druk. In dat opzicht is de groeiende (en zeer lucratieve) wapenexportmarkt meer dan welkom. De Verenigde Staten, Israëls grootste wapenleverancier, vissen in dezelfde vijver. Zij exporteren nog steeds wapens en andere strategische goederen naar Israël omdat dat mede in het belang van hun eigen wapenindustrie is.

De enige volledige doorvoergegevens die tot nu toe beschikbaar zijn, betreffen de gegevens uit het rapport 'Transito' uit 1995.<sup>7</sup> Hoewel van een tijd geleden, geven zij wel enig inzicht in hoe de goederenstromen toen liepen. Vooral wat betreft Israëls exportpositie spreken de cijfers in het rapport voor zich. In 19 gevallen was er sprake van meldingen met Israël als land van bestemming. In 136 gevallen was Israël de exporteur; hieruit blijkt de sterke exportpositie van Israël. Zeker gezien de huidige volle orderportefeuilles valt niet te verwachten dat deze exportpositie is afgenomen; het omgekeerde is eerder het geval. Opvallend was de export naar Bolivia en Ecuador. Dit zijn landen die volgens het rapport ook wel 'false enduser country' worden genoemd (landen die geen 'echte' eindgebruiker zijn). Israël heeft naar die landen geëxporteerd. Naar Ecuador zijn op een gegeven moment vier raketlanceerinstallaties geëxporteerd, zonder autorisatie. Dat wil zeggen dat op de autorisatie geen enkele handtekening of stempel stond. Bovendien was de invoervergunning van zodanige kwaliteit dat de vergunningverlenende instantie niet te lezen was. Het is niet uitgesloten dat de geleverde goederen naar een andere bestemming zijn doorgevoerd. Een gedegen controle kan zo niet plaatsvinden en het ontbreekt in alles aan transparantie.

---

<sup>7</sup> Transito anno 1994: rapport inzake een onderzoek naar de doorvoer van wapens via de Nederlandse luchthavens in het algemeen en Schiphol in het bijzonder. Door de ECD, Douane en BVD.

## Wat wil GroenLinks?

1) De mogelijkheid die de wet nu al biedt beter benutten; GroenLinks gaat zich ervoor inzetten dat er geen wapens of strategische goederen meer via Schiphol naar Israël vervoerd worden:

- GroenLinks wil de mogelijkheid benutten die de wet biedt om in bijzondere situaties een ad hoc vergunningplicht in te stellen. Van die bijzondere situatie is sprake in Israël en de bezette gebieden. Het stelselmatig schenden van het internationaal recht maakt het meer dan noodzakelijk om een wapenstop naar Israël af te kondigen. Dit effect zal door de instelling van een vergunningplicht bereikt worden.
- Tegelijkertijd moet er ook een vergunningplicht ingesteld worden voor Israëlische wapenexport. Strategische goederen die Israël, via Nederland, uitvoerd moeten ook worden tegengehouden omdat hiermee de Israëlische wapenindustrie, en (in)direct het Israëlische leger, wordt gesteund. Via de vergunningplicht wordt de Israëlische export aan het Nederlandse wapenexportbeleid getoetst en zal dan ook negatief uitvallen. Israël houdt zich bijvoorbeeld niet aan internationale verplichtingen (criterium 1) en aan de handhaving van vrede, veiligheid en stabiliteit in de regio (criterium 4).

2) Uitvoering, controle en rapportage moeten beter:

- Er moet in het algemeen een betere controle komen. Om te beginnen moeten er meer steekproeven gehouden worden. Nu is het percentage steekproeven minder dan 5%. Hier is een uitbreiding van de capaciteit bij de douane voor nodig alsook meer kennis over de doorvoer van strategische goederen.
- GroenLinks pleit voor een nieuw alomvattend doorvoer onderzoek.

3) De wet moet verbeterd worden:

- GroenLinks wil dat er voor alle doorvoer een algemene vergunningplicht gaat gelden. Dit geeft ons meer mogelijkheden om beter te controleren en het zal meer inzicht geven in de wapenstromen die via Nederland lopen.
- Het wapendoorvoerbeleid moet hoog op de agenda blijven. Nog dit najaar wordt er in de Kamer over het Nederlands wapenexportbeleid gesproken. GroenLinks zal daarnaast een aantal stukken (zoals het Transit rapport en antwoorden op de Kamervragen) bij dit overleg betrekken.

Tot slot merken wij op dat wij ons verheugen op de dag dat het schrijven van dit soort notities niet meer nodig zal zijn.



## Bijlage I

Vragen van het lid Karimi (GroenLinks) aan de minister van Binnenlandse Zaken en de staatssecretaris van Financiën

- 1) Herinnert u zich de conclusie van de enquetecommissie Bijlmerramp dat daar waar de speciale positie van El Al op de werkvloer mogelijk breder wordt ervaren, de overheid hier in voorkomende gevallen corrigerend moet optreden?<sup>8</sup> Is deze conclusie overgenomen?
- 2) Is het sindsdien voorgekomen dat de overheid corrigerend moest optreden? Zo ja, vanwege welk voorval of welke voorvallen werd dit optreden noodzakelijk geacht?
- 3) Hoe vaak heeft El Al op Schiphol melding gemaakt van het vervoer van wapens en/of strategische goederen van of naar Israël sinds het begin van de tweede intifadah?
- 4) Hoe vaak heeft een fysieke controle van El Al (vracht)vluchten plaatsgevonden sinds het begin van de tweede intifadah? Wat was het resultaat van deze eventuele controles?

Vragen van het lid Karimi (GroenLinks) aan de minister van Buitenlandse Zaken en de staatssecretaris van Economische Zaken.

- 5) Bent u op de hoogte van het artikel “Israël wants to replenish West Bank weapons” waarin vermeld wordt dat Israël opnieuw wapens en munitie uit de VS wil betrekken?<sup>9</sup>
- 6) Herinnert u zich de volgende zin uit de notitie van toenmalig minister-president Kok over de positie van El Al op Schiphol: “Wel is gebleken dat Amerikaanse wapenzendingen via Nederland en Nederlandse luchthavens naar Israël hebben plaats gevonden, waarbij door Nederlandse militairen in het kader van “host nation support” ondersteuning is geleverd (o.a. beveiliging)”?<sup>10</sup>
- 7) Vinden er nog steeds Amerikaanse wapenzendingen via Nederland plaats? Bestaat de mogelijkheid dat de in het artikel genoemde wapenleverantie via Nederlands grondgebied haar weg naar Israël zal vinden?
- 8) In hoeverre heeft u zicht op de inhoud van de wapenzendingen die via Nederlands grondgebied naar Israël plaatsvinden?
- 9) Hoe vaak hebben Amerikaanse wapenleveranties via Nederland naar Israël plaatsgevonden sinds het begin van de tweede intifadah (september 2000)? Was er een verhoging te constateren van het aantal wapenzendingen via Nederland naar Israël sinds het begin van de tweede intifadah?

---

<sup>8</sup> TK, 1998-1999, 26241 nrs. 8-9, p.382

<sup>9</sup> Jane's Defence Weekly, 10 juli 2002

<sup>10</sup> TK, 1998-1999, 26241 nr. 10

- 10) Vinden er ten aanzien van deze zendingen controles plaats? Zo ja, waaruit bestaan deze controles? Zo neen, waarom niet?
- 11) Hebben Nederlandse militairen, of heeft ander overheidspersoneel, bij deze eventuele zendingen ondersteuning verleend? Zo ja waaruit bestond die steun?
- 12) Welke lucht- en/ of zeehavens zijn voor deze (eventuele) zendingen gebruikt?
- 13) Bent u van mening, gezien het feit dat de Amerikaanse wapenleveranties aan Israël blijven doorgaan en gezien het feit dat deze wapens ook herhaaldelijk en disproportioneel zijn ingezet tegen Palestijnse burgers in de bezette gebieden, dat een scherpere controle op de doorvoer van wapens en strategische goederen op zijn plaats is? Zo ja wat zijn uw plannen hiervoor en zo neen, waarom niet?
- 14) Bent u met mij van mening dat de criteria van het wapenexportbeleid, die ook volgens de in- en uitvoerwet van toepassing zijn op de doorvoer van wapens en strategische goederen, doorvoer van wapens naar Israël in de weg staan?
- 15) Is het juist dat in andere Europese landen strengere regels voor doorvoer van strategische goederen gelden? Kunt u bijvoorbeeld bevestigen dat in Duitsland, Italië, Denemarken, België, Finland en Portugal voor alle doorvoer een vergunning aangevraagd moet worden?
- 16) Is u bekend of er ook via andere EU lidstaten wapenzendingen naar Israël plaatsvinden? Zo ja welke? Bent u bereid om u in EU verband in te zetten voor een gemeenschappelijke regeling die doorvoer van wapens en strategische goederen via het grondgebied van de EU aan banden legt? Zo neen, waarom niet?