

Vergaderjaar 2009–2010

**22 054**

**Wapenexportbeleid**

**Nr. 157**

## **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 25 januari 2010

De vaste commissie voor Economische Zaken<sup>1</sup>, heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Economische Zaken naar aanleiding van de brief van 12 november 2009 inzake de rapportage over het wapenexportbeleid in de eerste helft van 2009 (Kamerstuk 22 054, nr. 153). De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 25 januari 2010. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Timmer

De griffier van de commissie,  
Franke

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Vendrik (GL), Schreijer-Pierik (CDA), Ten Hoopen (CDA), Van der Ham (D66), Spies (CDA), Van Velzen (SP), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Smeets (PvdA), Timmer (PvdA), voorzitter, Irrgang (SP), Besselink (PvdA), Graus (PVV), Biskop (CDA), ondervoorzitter, Ortega-Martijn (CU), Zijlstra (VVD), Van der Burg (VVD), Ouwehand (PvdD), Jansen (SP), Gesthuizen (SP), Blanksma-van den Heuvel (CDA), De Rouwe (CDA), Vos (PvdA) en Elias (VVD).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Sap (GL), Van Dijk (CDA), Van Vroonhoven-Kok (CDA), Koşer Kaya (D66), Aasted Madsen-van Stiphout (CDA), Ulenbelt (SP), Blok (VVD), Kalma (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Karabulut (SP), Van Dam (PvdA), Bosma (PVV), de Nerée tot Babberich (CDA), Wiegman-van Meppelen Scheppink (CU), Meeuwis (VVD), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Thieme (PvdD), Luijben (SP), Gerkens (SP), Atsma (CDA), Algra (CDA), Heerts (PvdA) en Weekers (VVD).

1

*Kan de regering garanderen dat geleverde goederen door het land van bestemming niet worden doorgevoerd naar voor Nederland ongewenste handelspartners en regimes?*

Bij exportcontrole gaat het er niet om dat de Nederlandse regering garanties verstrekt, maar gaat het er om dat de Nederlandse exportcontrole autoriteiten garanties ontvangen van de exporteurs en van hun klanten dat de geëxporteerde strategische goederen niet terecht komen bij derden die – mede dankzij de goederen – een bedreiging zouden kunnen vormen voor de bescherming van de internationale rechtsorde en de internationale vrede en veiligheid. Het gaat om controle van de eindgebruiker en het eindgebruik. De gevraagde garanties kunnen bestaan uit exacte informatie over de wijze waarop de goederen toegepast zullen worden in het ontvangende land, een verklaring dat wederuitvoer is uitgesloten, of garanties van de importeur dat de goederen onder adequate controle van het land van bestemming zullen blijven, ook in geval van wederuitvoer. Dit impliceert dat tevens een oordeel gevormd moet worden over het exportcontrolesysteem van het ontvangende land. Nederland acht de exportcontrole van lidstaten van de EU, NAVO-partners en enkele andere landen zoals Australië, Japan, Nieuw-Zeeland en Zwitserland gedegen genoeg om eventuele wederuitvoer van componenten in aldaar geproduceerde systemen toe te staan.

2 en 6

*Acht de regering het mogelijk dat zonder duidelijke herkomst er illegale handel dan wel ongewenste doorvoer mogelijk is?*

*Waarom staat in de «maandrapportages militaire goederen januari–juni 2009»<sup>1</sup> bij «oorsprong/herkomst» vaak «onbekend» (januari 21 keer van de 131 afgegeven vergunningen, februari 12 keer van de 133 afgegeven vergunningen, maart 24 keer van de 190 afgegeven vergunningen, april 18 keer van de 124 afgegeven vergunningen, mei 26 keer van de afgegeven 132 vergunningen, juni 26 keer van de afgegeven 168 vergunningen, totaal 127 keer van de 878 afgegeven vergunningen)? Hoe kan dit, wordt er niet gecontroleerd op de afzender, is dit van ondergeschikt belang? Wat gaat de regering doen om in de volgende rapportages deze ontbrekende informatie wel steeds ingevuld te krijgen?*

De kolom «oorsprong/herkomst» heeft in de maandoverzichten, in het geval van export, normaliter betrekking op «herkomst» uit Nederland als land waarvandaan de goederen verzonden worden. De exporteur is in zulke gevallen uiteraard bekend en in de toetsing van de vergunningaanvragen wordt beoordeeld of de exporteur gerechtigd is de goederen aan afnemers in het buitenland aan te bieden. De «oorsprong» van goederen is vooral een douanetechnisch gegeven. Het heeft bijvoorbeeld in het niet-strategische goederenverkeer te maken met bilaterale of multilaterale overeenkomsten over de tarieven die van toepassing zijn op invoerrechten en staat derhalve los van de afzender. Een Barreta pistool zal in de meeste gevallen in Italië geproduceerd zijn en dus douanetechnisch van Italiaanse «oorsprong» zijn. Als bij de oorspronkelijke invoer in Nederland een zgn. Internationaal Import Certificaat (I.I.C.) is overgelegd, dan kan dit pistool door een Nederlandse koper doorverkocht worden onder de Nederlandse exportcontrole. Dan wordt Nederland de herkomst, maar blijft de «oorsprong» douanetechnisch Italiaans. Bij de exportcontrole wordt naar deze douanetechnische «oorsprong» gevraagd omdat daarmee een indicatie gegeven kan worden of de exporteur in het land van oorsprong verplichtingen is aangegaan ten aanzien van wederuitvoer van geïmporteerde goederen. De Nederlandse exportcontrole-autoriteiten zijn niet verantwoordelijk voor zulke «buitenlandse» verplichtingen, maar hechten er wel aan dat zulke partijen aan hun verplichtingen jegens de

---

<sup>1</sup> Bronvermelding vragen zes tot en met twintig:  
Ministerie van Economische Zaken,  
3 november 2009: «Exportcontrole strategisch goederen – Maandrapportages militaire goederen januari tot en met juni 2009»  
[http://www.ez.nl/Onderwerpen/Internationaal\\_Ondernemen/Exportcontrole\\_strategische\\_goederen/Rapportages/Militaire\\_goederen/Maandrapportages\\_militaire\\_goederen\\_2009](http://www.ez.nl/Onderwerpen/Internationaal_Ondernemen/Exportcontrole_strategische_goederen/Rapportages/Militaire_goederen/Maandrapportages_militaire_goederen_2009).

buitenlandse collega's voldoen en kijken daarom als een extra check graag mee of dat ook gebeurt is. In veel gevallen weet de eigenaar/exporteur niet meer wat de douanetechnische oorsprong van de door hem ingekochte goederen is of is de oorsprong door bewerking of verwerking veranderd in Nederlandse of EU-oorsprong. In zulke gevallen blijft het dataveld «oorsprong/herkomst» leeg, maar kan dit lege veld als «verzonden vanuit Nederland» gelezen worden. In het geval van doorvoervergunningen, die vereist zijn bij doorvoer van militaire goederen die niet afkomstig zijn van of bestemd zijn voor NAVO of EU landen, wordt in de kolom «herkomst/oorsprong» in de maandoverzichten het land van verzending (de herkomst) vermeld. Zulke vergunningen voor doorvoer zijn te herkennen door het cijfer 3 in de kolom U[D]. De douanetechnische «oorsprong» wordt dan niet vermeld.

3

*Hoe moet de diverse handel van individuele geweren, pistolen, revolvers en kleine hoeveelheden munitie worden gezien? Gaat het hier om doorvoer van vergunninghoudende personen, voor de sport, collecties of voor militair gebruik?*

In de praktijk gaat het bij individuele vergunningen voor de verzending van kleine hoeveelheden vuurwapens en munitie vooral om eigendomszendingen van jagers, sportschutters en om de uitruil tussen verzamelaars. Soms gaat het echter ook om buitenlandse personen die in Nederland bij een handelaar een vuurwapen aanschaffen voor gebruik in eigen land. In dat geval wordt nagegaan of de handelaar een «erkenning» tot het handelen in vuurwapens heeft en of de koper in eigen land gerechtigd is het betreffende wapen of de munitie te bezitten. Als dat het geval is, vindt – indien er geen sprake is van een alomvattend wapenembargo op het land van bestemming – geen politieke toetsing van de aanvraag plaats.

Het kan echter ook voorkomen dat Nederlandse militairen of politie- of justitiemedewerkers elders een taak te verrichten hebben – bijvoorbeeld op de Nederlandse Antillen – en daar over een wapen willen beschikken dat niet als «eigen materieel» van de Nederlandse strijdkrachten geregistreerd staat. Ook in die gevallen zal een uitvoervergunning noodzakelijk zijn en zal gecontroleerd worden of de Nederlandse autoriteiten en de autoriteiten in het land van bestemming geen bezwaar tegen het meevoeren van het desbetreffende wapen hebben.

4

*Kan de regering voortaan in de vergunningoverzichten, waaraan de (half)jaarrapportages ten grondslag liggen, en zoals die op de website van Economische zaken worden gepubliceerd, meer gedetailleerd goederen omschrijven, met name waar het gaat om technologieoverdracht?*

De vergunningoverzichten op de website liggen niet ten grondslag aan de halfjaarrapportage. Zowel het jaarrapport over het Nederlandse wapenexportbeleid als de halfjaarlijkse rapportage worden samengesteld volgens de methodologie die in de inleiding van de bijlagen bij het jaarrapport uiteengezet wordt. Samengevat betekent dit dat in de geaggregeerde rapportages alleen de definitieve uitvoer, in de zin van verkopen of andere vormen van overdracht, wordt opgenomen en niet de vergunningen voor demonstraties, retour-na-reparatie verzendingen of de verlengingen van de looptijd van eerder afgegeven en dus eerder in rapportages opgenomen vergunningen. In de vergunningoverzichten – de maandoverzichten van afgegeven vergunningen zoals gepubliceerd op de website [www.exportcontrole.ez.nl](http://www.exportcontrole.ez.nl) – worden alle afgegeven vergunningen voor uitvoer, tijdelijke uitvoer, financieel verkeer en doorvoer in de betreffende

maand opgenomen, inclusief de verlengingen of vervangingen van eerder afgegeven en in rapportages opgenomen vergunningen. De maandoverzichten kennen dus veel dubbeltellingen die bij optelling van de waarden een vertekend beeld van de Nederlandse uitvoer van militaire goederen zouden opleveren.

De regering erkent dat het soms moeilijk is om leveranties – met name technologie-overdracht – te omschrijven zonder daarmee commercieel vertrouwelijke gegevens, en dus niet te openbaren data over specifieke merken of type-aanduidingen van militaire systemen, prijs te geven. Niettemin wil de regering al te algemene omschrijvingen vermijden en kan toegezegd worden dat meer aandacht besteed zal worden aan de vertaling van specifieke vertrouwelijke gegevens naar omschrijvingen die in de maandoverzichten van de afgegeven vergunningen worden vermeld. De hoop is er op gericht dat een nieuw geautomatiseerd registratiesysteem, dat niet alleen gericht is op de administratieve verwerking van vergunningaanvragen, maar ook ingericht is om te openbaren kerngegevens te genereren, daaraan een wezenlijke bijdrage zal kunnen leveren.

5

*Is de regering bereid te overwegen om een beter toegankelijk, tevens doorzoekbaar online database systeem op te zetten, naast de huidige maandoverzichten, zodat makkelijker op bijvoorbeeld bestemmingsland of type wapen gezocht kan worden, alsook voor een zelf gekozen tijdsvak?*

Nee. De Nederlandse mate van transparantie over de afgifte van vergunningen is buitengewoon groot en wordt dan ook niet voor niets door NGO's ten voorbeeld gesteld aan het buitenland. De Nederlandse regering gaat daarin heel ver en beseft dat dit voor het betrokken bedrijfsleven zou kunnen uitmonden in een concurrentienadeel, bijvoorbeeld als bekend wordt voor welke prijs bij wie onderdelen zijn ingekocht. Door niet de exacte toeleverancier te vermelden of de inkoop- of verkoopprijs per eenheid te openbaren, meent de Nederlandse regering een grote mate van transparantie te bezorgen zonder de eigen exporteurs te benadelen. Omdat zorgvuldig moet worden omgegaan met vertrouwelijke gegevens is toegang door derden tot een online database niet denkbaar. Wat de regering wel wil bevorderen, is een zoekmogelijkheid voor nadere analyse van de openbaar gemaakte data. Als het mogelijk blijkt om een zoekfunctie te koppelen aan bijvoorbeeld per kalenderjaar samengestelde pdf-files, dan is dit een serieuze optie voor de regering.

7

*Waarom staat er bij «land van eindbestemming» vooral niets dan wel iets ingevuld? Acht de regering de eindbestemming van ondergeschikt belang? Wat gaat de regering doen om in de volgende rapportages deze essentiële informatie wel steeds ingevuld te krijgen?*

Indien de kolom «land van eindbestemming» in de maandoverzichten niet is ingevuld, dan is het land van eindbestemming hetzelfde land als het wel altijd vermelde «land van bestemming». De toetsing van vergunningaanvragen vindt plaats op het land van eindbestemming. Zo geldt dat, indien er bijvoorbeeld een «overdracht» van radarapparatuur naar een Duitse werf plaatsvindt – waarvoor normaliter geen politieke toetsing nodig is – maar ook bekend is dat die Duitse werf een schip bouwt ten behoeve van de Omaanse marine, de levering getoetst wordt op de eindbestemming Oman. In dat geval zal in de kolom «land van bestemming» Duitsland en in de kolom «land van eindbestemming» Oman vermeld worden. Is de vanuit Nederland aan Duitsland over te dragen apparatuur echter bestemd voor integratie in een schip voor de Duitse marine dan staat Duitsland als land van bestemming vermeld en blijft de kolom «land van eindbestemming» leeg.

8

*Kan de regering aangeven waarom er onlogische routes plaatsvinden (zoals van Singapore via Nederland naar de VS, van Duitsland via Nederland naar Duitsland, van Letland via Nederland naar Letland, van Rusland via Nederland naar India, van Tsjechië via Nederland naar Roemenië, van China via Nederland naar India); hoe kunnen deze omwegen worden geduid? Heeft de regering hier nader onderzoek naar gedaan en zo ja, wat waren de bevindingen?*

Naar het verschijnsel als zodanig is geen onderzoek gedaan en logistieke ketens wekken soms verwondering, maar zijn wel uit te leggen. Om met een – overigens niet aan logistieke overwegingen te wijten – curieus voorbeeld te beginnen: een zending van Letland via Nederland naar Letland. Dit betrof aanvankelijk een doorvoer waarvan in Nederland was vastgesteld dat het een zending van militaire goederen betrof, maar waarvoor geen Letse uitvoervergunning was afgegeven. Na stopzetting is destijds in overleg met de Letse exportcontrole-autoriteiten besloten om de zending uitsluitend vrij te geven voor retourzending naar Letland, opdat de zending alsnog onder de controle van autoriteiten daar zou komen te staan. Zendingen van Singapore naar de VS of zelfs van China naar India zullen doorgaans te maken hebben met de prijsstelling van luchtvracht carriers. Schiphol is niet alleen een knooppunt voor passagiersvervoer, maar ook voor vrachtverkeer. Als een luchtvaartmaatschappij ruimte over heeft, kan de prijs van het traject via Europa – in veel gevallen via Schiphol – lager zijn dan een rechtstreekse vlucht. Ook kan het voorkomen dat door het verschil in frequentie tussen de vluchten van internationale luchtvracht carriers en die van regionale carriers het uiteindelijk sneller is om goederen via een omweg te verschepen.

9

*Kan de regering verklaren waarom, ondanks constant geopolitieke roering met Taiwan en China als het gaat om de levering van onderzeeboten aan Taiwan, er in de eerste helft van 2009 vaak onderdelen voor onderzeeboten en radarsystemen via Nederland aan Taiwan werden geleverd?*

De vergunningen voor de uitvoer van militaire goederen naar Taiwan hebben betrekking op leveranties en retour-na-reparatie zendingen ten behoeve van het operationeel houden van eerder geleverde systemen van de Taiwanese marine. Het gaat daarbij om twee onderzeeboten van de Zeedragen klasse en om radarsystemen voor enkele oppervlakteschepen. Zoals eerder uiteengezet (laatstelijk in de beantwoording van vragen van de Vaste Commissie voor Economische Zaken, Tweede Kamer, Vergaderjaar 2005–2006, 22 054, nr. 98 en voordien in antwoord op andere Kamer-vragen, zoals bijvoorbeeld Tweede Kamer, Vergaderjaar 1989–1990, Aanhangsel van de Handelingen, nr. 313) stammen de contracten voor die systemen van vóór februari 1984. Gelet op de ouderdom van deze onderzeeboten en oppervlakteschepen is er een vrij constante behoefte aan reparaties en vervangende delen. In 2002, toen grootschalig onderhoud werd verricht, kon de waarde van de vergunningen voor zulke leveranties en retourzendingen zelf oplopen tot meer dan € 38 miljoen. Steeds moet echter uit documentatie bij de aanvragen blijken dat er een exclusieve relatie is met die eerder geleverde systemen. Er is dus geen sprake van levering van onderzeeboten of van delen voor andere onderzeeboten dan de twee onderzeeboten van de Zeedragen klasse.

10 en 15

*Waarom werd op 23 januari 2009, vergunningnummer 28315791, een uitvoer van delen van militaire trucks ter waarde van anderhalf miljoen euro aan Jemen goedgekeurd terwijl van Jemen bekend is dat het sinds de burgeroorlog nog steeds in spanning verkeert en het niet zo nauw*

*neemt met de mensenrechten, wat door Nederland werd veroordeeld? Betreffen de verstrekte vergunningen voor Jemen ter waarde van ruim twee miljoen euro nieuwe of tweedehands goederen? Beoordeelt de regering de vergunningen voor Jemen voor de export van dergelijke onderdelen thans nog net zo als ten tijde van de vergunning verstrekking? Hoe beoordeelt u de Jemenitische «Operatie Verschroeiide Aarde», zoals regeringstroepen die de afgelopen maanden tegen delen van de bevolking hebben gevoerd? Hoe beoordeelt u de rol die Saoedi-Arabië daarin heeft gespeeld? Hoe groot acht de regering de kans dat deze, alsook reeds in 2008 geleverde, militaire goederen in de recente gevechten een rol hebben gespeeld?*

Toetsing aan de criteria van het EU Gemeenschappelijk Standpunt, inclusief het mensenrechten criterium, vindt plaats met inachtneming van de aard van het betreffende goed, de eindgebruiker en het eindgebruik. In het specifieke geval van de aanvraag met vergunningnummer 28315791 ging het om delen van militaire voertuigen voor de landmacht en kon geconcludeerd worden dat er geen direct verband bestond tussen de in Jemen geconstateerde mensenrechtenschendingen en de aard van de goederen. Derhalve was toetsing aan dit criterium positief.

Bij aanvragen voor Jemen wordt altijd aandacht gegeven aan de vraag of de transactie een effect zal hebben op de interne situatie en/of op stabiliteit in de regio. Bij de in deze vraag genoemde vergunningen was dit niet het geval, onder andere omdat het ging om uitvoer van nieuwe onderdelen voor oude militaire voertuigen die zich al in Jemen bevonden. Er was derhalve geen sprake van uitbreiding van de defensiecapaciteit van het land. Omdat iedere aanvraag op zichzelf wordt beoordeeld zou een nieuwe aanvraag opnieuw, op basis van de thans geldende situatie, aan de criteria van het EU Gemeenschappelijk Standpunt getoetst worden. Het spreekt voor zich dat de verslechterde veiligheidssituatie in Jemen hierin een rol zou spelen.

Met betrekking tot Operatie Verschroeiide Aarde maakt de Nederlandse regering zich grote zorgen, met name over humanitaire toegang tot de getroffen gebieden, de vele slachtoffers (volgens bevestigde berichten zijn er veel slachtoffers gevallen in de recent opgelaaide strijd tussen de Jemenitische regering en de Houthis rebellen in de provincie Sa'ada in het noorden van Jemen, en zijn inmiddels meer dan 170 000 mensen op de vlucht geslagen) en de hoge kosten die de oorlog tot nu toe met zich heeft meegebracht. De Nederlandse regering is, samen de EU, van mening dat de oplossing niet militair kan zijn. Uiteindelijk is een politieke oplossing noodzakelijk. Deze boodschap is ook overgebracht tijdens het bezoek op 2 december jl. aan Nederland van de Jemenitische Onderminister van Buitenlandse Zaken Al-Dhabbi.

Het Saoedisch optreden in het grensgebied met Jemen is gericht op het tegengaan van infiltraties en Saoedi-Arabië heeft herhaaldelijk aangegeven niet betrokken te willen raken bij interne Jemenitische conflicten. Desondanks gebeurde dit bij het conflict in het noorden van Jemen. Het Saoedische leger intervenieerde daar naar aanleiding van de dood van twee Saoedische burgers en een grenswacht. Deze waren volgens Saoedi-Arabië gedood door Jemenitische rebellen, die zich op Saoedisch grondgebied hadden begeven. De interventie van het Saoedische leger was, naar eigen zeggen, gericht op het verdrijven van de rebellen.

Er zijn geen aanwijzingen dat de door Nederland geleverde militaire goederen een rol hebben gespeeld in de recente gevechten.

11

*Kan de regering toelichting geven over de vergunning nummer 28468229 van 9 juni 2009 voor export naar Frankrijk van «Systemen, subsystemen en software»? Evenzo over vergunning 28435762 van 25 maart met bestemming Roemenie, voor «technologie vallende onder post ML22».*

De vergunning voor overdracht naar Frankrijk moet, evenals een door de Franse exportcontrole autoriteiten afgegeven vergunning voor overdracht naar Nederland, gezien worden in het licht van een samenwerkingsprogramma tussen een Nederlandse radarproducent en een Franse zusteronderneming. De samenwerking is gericht op de ontwikkeling van nieuwe producten en de doorontwikkeling van bestaande producten in het assortiment van elk van deze bedrijven, waarbij gebruik kan worden gemaakt van een gezamenlijke «pool» van bouwstenen. Welke bouwstenen elk van de bedrijven in deze «pool» inbrengt, is in overleg met de respectievelijke ministeries van Defensie afgebakend.

De vergunning voor technologie-overdracht naar Roemenië is bedoeld om medewerkers van een Roemeens ingenieurbureau dat 100% eigendom is van een Nederlandse werf gerechtigd te laten zijn om te werken aan tekeningen en data die op een beveiligde server van die Nederlandse werf staan. Er vindt dus eigenlijk geen fysieke uitvoer plaatst, maar omdat het Roemeense ingenieurbureau langs elektronische weg toegang krijgt tot gegevens waarvan de uitvoer onder een vergunningplicht zou vallen, is onder de Nederlandse exportcontroleregels ook daarvoor een vergunning vereist.

12

*Hoe beoordeelt de regering de export van «Delen warmtebeeldapparatuur t.b.v. anti-tank-wapens» via Israël naar Colombia, vergunningnummers 28301936 en 28436610, vooral in het licht van de diverse binnenlandse gewapende conflicten in het land?*

Dergelijke exportvergunningen worden verstrekt op basis van een toetsing aan de acht criteria van het Gemeenschappelijk Standpunt van de EU, waaronder criterium 3, die toeziet op de interne stabiliteit.

Met betrekking tot dit criterium werd overwogen dat er nog steeds geen akkoord is tussen de Colombiaanse autoriteiten enerzijds en de FARC en/of de ELN anderzijds. Desalniettemin hebben de Colombiaanse autoriteiten het recht zich tegen deze groepen te verdedigen, zodat de strijd tegen hen effectiever kan verlopen en de illegale drugshandel bestreden kan worden. Dit was een belangrijke overweging voor het positieve oordeel ten aanzien van criterium 3.

Voor deze aanvragen bleek na een zorgvuldige afweging van ook de overige criteria dat er geen bezwaren tegen deze export bestonden en werd er een positief besluit genomen. Dit is onder andere vastgesteld aan de hand van een eindgebruikersverklaring.

13

*Voor welk type marineschip is de radarapparatuur die via Italië aan Colombia wordt geleverd, zoals vermeldt onder vergunningnummers 28433204, 28433212 en 28433247?*

Het betreft in al deze gevallen schepen van de Almirante Padilla klasse, een oorspronkelijk in Duitsland gebouwd type fregat.

14

*Zijn alle radargerelateerde vergunningen voor India voor de marine? Kan de regering aangeven voor welke types (welke klassen) marineschepen de*

*verschillende vergunningen voor rondzoekradarsystemen voor India zijn?*

Waar het de radargerelateerde vergunningen betreft die zijn opgenomen in de bij India vermelde waarde in de rapportage over het wapenexportbeleid in de eerste helft van 2009, gaat het steeds om leveranties aan de Indiase marine. De rondzoekradarsystemen, waarvoor delen vanuit Nederland geleverd worden, bevinden zich aan boord van de Godavari en Brahmaputra klasse fregatten, de Dehli klasse torpedojager en het vliegdekschip Viraat. In de maandoverzichten is echter ook nog een verlenging opgenomen van een vergunning voor verzending van technische documentatie over delen van een radargerelateerd luchtafweersysteem dat normaliter door de land- of luchtmacht gebruikt wordt. In dit geval ging het om een zending naar een lokale producent om deze in de gelegenheid te stellen een prijsopgave te doen voor eventuele productie (outsourcing) in India van deze delen.

16 en 17

*Kan de regering nader toelichten hoe zij is gekomen tot verstrekking van een exportvergunning (21 april 2009, nummer 28443544) ter waarde van 4,8 miljoen euro voor bepantserde patrouilleschepen voor Nigeria, met name gelet op het langlopende conflict tussen de regering en Ogoni-rebellen? Is de regering bekend geworden voor welk doel Nigeria deze schepen heeft aangeschaft?*

*Hoe beoordeelt de regering de berichtgeving die de aanschaf plaatst in een strategie van het Nigeriaanse leger om snel troepen te kunnen verplaatsen in de Niger delta?<sup>1</sup> Heeft bij de verstrekking de aanwezigheid van Shell in Nigeria een rol gespeeld? Kan de regering aangeven of de schepen ook bewapend zijn geleverd, dan wel met bevestigingspunten of anderszins voor bewapening? Om hoeveel schepen gaat het?*

Deze vergunning betrof de uitvoer naar Nigeria van tussen de tien en twintig licht bepantserde patrouillevaartuigen zonder bewapening. Het exacte aantal wordt hier niet vermeld, omdat de vergunningwaarde reeds verstrekt is en de combinatie van aantal en waarde inzage geeft in de betaalde stuksprijs, hetgeen een commercieel vertrouwelijk gegeven is. De vaartuigen zijn aangeschaft voor kustbeveiliging, de strijd tegen piraterij en ambulancediensten. Piraterij is een veel voorkomend probleem in de kustgebieden van Nigeria en kan met deze vaartuigen, die manschappen van het Nigeriaanse leger in staat stellen zich snel te verplaatsen, beter worden tegengegaan. Ook het beveiligen van olieplatforms, waaronder die van Shell, wordt hiermee gediend.

De onbewapende vaartuigen zijn met een lengte van zo'n 11 meter te klein voor het verplaatsen van grote hoeveelheden troepen. Het is onwaarschijnlijk dat zij zullen bijdragen aan mensenrechtenschendingen. Bovendien hebben de exportcontrole-autoriteiten door middel van een eindgebruikersverklaring van het Nigeriaanse ministerie van Defensie de garantie gekregen dat deze vaartuigen niet doorverkocht kunnen worden zonder toestemming van Nederland. Daarmee wordt het omleidingsrisico in voldoende mate beperkt.

18 en 19

*Kan de regering nader aangeven voor wat voor soort communicatie apparatuur voor Pakistan twee exportvergunningen, nummers 28052014 en 28052030, met een totale waarde van bijna 9 miljoen euro zijn afgegeven? Wanneer het om apparatuur voor land- dan wel luchtmacht gaat: hoe beoordeelt u de export van deze goederen in het licht van de operaties in het Afgaans-Pakistaanse grensgebied van de afgelopen maanden? Heeft de regering ook eisen gesteld ten aanzien van eventueel gebruik in Kashmir? Zo nee, heeft de regering daarmee het eerdere beleid ten*

<sup>1</sup> Zie bijvoorbeeld: Daniel Volman, «Nigeria: Gov't readies major offensive against Niger rebels», [www.Globalinfo.org](http://www.Globalinfo.org), 13 september 2009.



*aanzien van mogelijke inzet in Kashmir (zoals dat zowel voor India en Pakistan geldt) laten varen?*

Onderhavige vergunningen betroffen Data Management systemen bestemd voor inbouw in marineschepen en patrouillevliegtuigen van de Pakistaanse marine. De Pakistaanse marine is niet betrokken bij activiteiten in Kashmir of in het Afghaans-Pakistaanse grensgebied. Dit geldt ook voor haar patrouillevliegtuigen.

20

*Voor welk krijgsmachtdeel in Saoedi-Arabië zijn de via de VS geleverde headsets voor communicatiesystemen bestemd? Indien voor land- of luchtmacht bestemd, hoe beoordeelt u deze vergunning in het licht van de recente Saoedische militaire acties in het grensgebied met Jemen?*

Deze goederen zijn geleverd aan de Saoedische landmacht. Ten tijde van de vergunningverlening, in juni 2009, was er geen sprake van substantiële spanningen tussen Saoedi-Arabië en Jemen, noch was er sprake van een eventuele toekomstige rol voor Saoedi-Arabië in het conflict in Jemen. Er was derhalve geen enkele reden om de vergunningaanvraag op basis van criterium 4 van het EU Gemeenschappelijk Standpunt, welke toeziet op de regionale stabiliteit, af te wijzen. Zie ook vraag 10 en 15.

21 en 22

*Kan de regering aangeven of de waarde van de exportvergunningen voor Taiwan – vrijwel volledig onderdelen voor onderzeeboten – strookt met de mate van vervanging van onderdelen in de Nederlandse situatie? Ligt de uitvoer naar Taiwan van duikbootonderdelen ter waarde van jaarlijks ongeveer 15 miljoen euro – zoals gemiddeld de afgelopen tien jaar – in de normale lijn der verwachtingen voor het onderhoud van deze schepen?*

De waarde schommelt van iets meer dan € 2 miljoen (2007) tot meer dan € 38 miljoen (2002), toen groot onderhoud plaatsvond aan de twee eind jaren '80 vanuit Nederland geleverde onderzeeboten van de Zeedragen klasse (zie ook het antwoord op vraag 9).

Het is moeilijk om de Zeedragen klasse, een doorontwikkeling van de Zwaardvis klasse die in Nederland al jaren uit de vaart is, te vergelijken met de Walrus klasse waar de Koninklijke Marine mee vaart. Hoewel de onderzeeboten van de Walrus klasse maar enkele jaren jonger zijn dan die van de Zeedragen klasse, is de Walrus klasse qua ontwerp wel van een nieuwere generatie. Toch – als sec naar de bedragen gekeken wordt – wekt het geen verbazing dat er jaarlijks miljoenen Euro's gemoeid zijn met de aanschaf van onderdelen. Een onderzeeboot is een dermate gevoelig en risicovol systeem dat bij de geringste twijfel over het functioneren van onderdelen tot vervanging besloten wordt. Zo gaat dat in Nederland en aangenomen mag worden dat dit in Taiwan niet anders zal gaan.

Probleem daarbij is dat het in beide gevallen om relatief oude systemen gaat, waarvoor geen productielijnen in stand zijn gehouden. Dat betekent dat het voor de productie van een onderdeel vaak nodig zal zijn om nieuwe mallen te maken of zelfs nieuwe productieapparatuur aan te schaffen. Dat beïnvloedt uiteraard de prijs van het desbetreffende onderdeel.