Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2916

Vragen van het lid **Teunissen** (PvdD) aan de Ministers van Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking en van Defensie over *het bericht dat een Nederlands schip wapens of onderdelen zou hebben geleverd in Israël* (ingezonden 25 maart 2026).

Antwoord van Minister **Sjoerdsma** (Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking) (ontvangen 2 september 2026). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2025–2026, nr. 1575.

Vraag 1
Bent u bekend met de berichtgeving dat een Nederlands schip deze week wapens of onderdelen zou hebben geleverd in Israël?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2 en 3
Kunt u bevestigen of dit Nederlandse schip wapens of onderdelen daarvoor heeft afgeleverd in Israël, en zo ja, welk type goederen, met welke eindgebruiker?
Zo niet, bent u bereid dat te verifiëren bij Hartel, de Nederlandse eigenaar van dat schip?
Zijn afgelopen jaren vaker Nederlandse schepen gebruikt voor levering van wapens of onderdelen daarvoor in Israël? Zo ja, hoe vaak? Als dit niet bekend is, waarom is hier geen kennis over?

Antwoord 2 en 3
Het Nederlandse exportcontrolebeleid richt zich op export van militaire goederen uit Nederland. Export van militaire goederen is vergunningplichtig in Nederland, net als doorvoer met overlading via Nederlands grondgebied. Dit houdt in dat goederen in Nederland overgeladen worden naar een ander transportmiddel.
Voor het vervoer buiten Nederlands grondgebied van militaire goederen door schepen varend onder de Nederlandse vlag of Nederlandse transportbedrijven geldt het wapenexportbeleid van het exporterende land. Wel kan

[1] Trouw, 17 maart 2026, Een Nederlands schip zou deze week wapens hebben afgeleverd in Israël. Is het daarom niet meer traceerbaar? | Trouw.

ah-tk-20252026-2916
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

rechtsmacht door Nederland worden uitgeoefend over schepen varend onder Nederlandse vlag of Nederlandse transportbedrijven indien sprake is van overtreding van Nederlandse wet- en regelgeving, zoals sanctiewetgeving. Daarvan is hier echter geen sprake.
Het kabinet gaat niet in op individuele gevallen.

Vraag 4, 5 en 6
Deelt u de opvatting dat Nederlandse bedrijven geen transporten mogen faciliteren wanneer die een duidelijk risico vormen op inzet bij schendingen van het internationaal humanitair recht?
In hoeverre heeft het kabinet vooraf kennis gehad van dit transport, en welke mogelijkheden heeft het kabinet om dergelijke transporten te voorkomen of tegen te houden, wanneer een schip onder Nederlandse vlag vaart? Zijn deze mogelijkheden in dit geval benut?
Is de afgelopen jaren ooit opgetreden tegen een Nederlands schip dat wapens of onderdelen daarvoor levert in Israël?

Antwoord 4, 5 en 6
Zoals aangegeven in de beantwoording op vragen 2 en 3 is het exportcontrolebeleid van Nederland niet van toepassing op schepen varend onder Nederlandse vlag, indien er geen sprake is van export vanuit Nederland, of doorvoer via Nederlands grondgebied.
Er kan wel rechtsmacht door Nederland worden uitgeoefend over schepen varend onder Nederlandse vlag of Nederlandse transportbedrijven indien sprake is van overtreding van Nederlandse wet- en regelgeving, zoals sanctiewetgeving. Daarvan is hier geen sprake.

Vraag 7
Hoe verhoudt deze casus zich tot de verplichtingen van Nederland onder het Genocideverdrag, in het bijzonder de verplichting om genocide te voorkomen?

Antwoord 7
De kabinetsreactie van 2 oktober 2025 op het advies «De verplichting van derde staten om genocide te voorkomen» van de Commissie van Advies voor Volkenrechtelijke vraagstukken (CAVV) van 4 augustus 2025, bevat het standpunt van het kabinet over de verplichting om genocide te voorkomen. In het geval van transport van militaire goederen door Nederlandse partijen naar Israël betekent dit dat Nederland als derde staat verplicht is om alle redelijkerwijs beschikbare maatregelen te nemen om een mogelijke genocide te voorkomen. Het kabinet constateert dat het in het geval van schepen varend onder de Nederlandse vlag naar Israël zonder dat het export vanuit of doorvoer via Nederland betreft, geen rederlijkerwijs beschikbare maatregelen heeft om in te grijpen.

Vraag 8
Deelt u de opvatting dat ook indirecte betrokkenheid, zoals transport of logistieke ondersteuning, kan bijdragen aan schendingen van het internationaal humanitair recht? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8
In het geval van staten is het juridisch kader voor aansprakelijkheid voor het bijdragen aan schendingen van het internationaal recht beschreven in de Kamerbrief van 12 januari 2024 over zienswijze op concept van medeplichtigheid onder internationaal recht.[2]
Van bedrijven verwacht het kabinet dat zij verantwoordelijkheid nemen door conform de OESO-richtlijnen inzake maatschappelijk verantwoord ondernemen en de *Guiding Principles on Business and Human Rights* van de Verenigde Naties (UNGP's) te opereren.

[2] Kamerstuk 36 410 V, nr. 27

Vraag 9
Is voor dit transport sprake van een vergunningplicht, bijvoorbeeld voor een export- of doorvoervergunning, of een vergunning strategische diensten? Zo ja, is die ook aangevraagd en verleend, en op basis van welke criteria? Zo niet, waarom niet?

Antwoord 9
Zie antwoord op vraag 2 en 3 en vraag 4,5, 6 en 8.

Vraag 10
Bent u bekend met het bericht dat via de haven van Rotterdam een schip wapens of onderdelen naar Israël zou hebben vervoerd? Klopt dit, wat was de exacte lading, en welke afweging is gemaakt om dit transport via de Rotterdamse haven toe te staan?[3]

Antwoord 10
Het kabinet is bekend met dit bericht en gaat niet in op individuele gevallen.

Vraag 11
In hoeverre kan de Nederlandse overheid vooraf controleren of via Nederlandse havens of onder Nederlandse vlag wapens of militaire goederen worden vervoerd naar conflictgebieden waar oorlogsmisdaden worden gepleegd?

Antwoord 11
Voor vervoer van militaire goederen door Nederlandse transportbedrijven en/of schepen varend onder Nederlandse vlag buiten Nederlands grondgebied, indien dus geen sprake is van export vanuit of doorvoer via Nederland, zie antwoord op vraag 2 en 3 en vraag 4,5, 6 en 8.
Voor de uit- en doorvoer en overdracht van militaire goederen die het Nederlands grondgebied verlaten gelden exportvereisten. Daar waar een vergunningplicht geldt, heeft de overheid de mogelijkheid om voorafgaand aan export te controleren. De verantwoordelijkheid voor het aanvragen van een vergunning ligt bij de exporteur van de goederen. De overheid kan handhaven indien een exporteur niet aan de vergunningplicht voldoet.
Export van militaire goederen is vergunningsplichting. Doorvoer zonder overlading is conform het Besluit Strategische Goederen niet vergunningplichtig op het moment dat het transport afkomstig is uit, of als eindbestemming heeft, een EU- of NAVO-land of een daaraan gelijkgesteld land (Australië, Japan, Nieuw-Zeeland of Zwitserland), gelet op het vertrouwen in de wapenexporttoets door deze gelijkgezinde landen.
Voor dergelijke transacties geldt een meldplicht. De verantwoordelijkheid voor het tijdig en correct indienen van de melding ligt bij de betrokken logistieke partijen. De Douane houdt hier toezicht op.
Doorvoer van militaire goederen naar Israël mét overlading in Nederland is vergunningplichtig.
Dergelijke transacties worden net als export van militaire goederen en dual use goederen met militair eindgebruik, zorgvuldig getoetst aan de Europese wapenexportcriteria. Hiermee wordt dus vooraf gecontroleerd.

Vraag 12 t/m 17
Welke rol en verantwoordelijkheid heeft de haven van Rotterdam in het controleren of faciliteren van transporten met mogelijk militaire lading richting Israël?
Welke instrumenten hebben havenautoriteiten en gemeenten momenteel om dergelijke transporten te stoppen, en acht u deze voldoende?
Is het kabinet van mening dat lokale overheden en havenautoriteiten voldoende instrumenten hebben om transporten met mogelijk risicovolle lading te weigeren of te stoppen? Zo ja, welke zijn dat concreet?
Hoe wordt uitgesloten dat Nederlandse schepen of via Nederlandse havens militair materieel dat ingezet kan worden in Gaza naar Israël vervoerd wordt?

[3] Rijnmond, 7 maart 2026, Schip vervoert mogelijk wapens naar Israël: «Rotterdam kan wegkijken of verantwoordelijkheid nemen» – Rijnmond.

Is het kabinet bereid aanvullende maatregelen te onderzoeken om te voorkomen dat via Nederlandse havens of onder Nederlandse vlag transporten plaatsvinden die bij kunnen dragen aan oorlogsmisdaden?
Hoe gaat er worden opgetreden tegen schepen en rederijen die via Nederlandse havens wapens of militaire goederen naar Israël vervoeren, gezien de risico's op betrokkenheid bij schendingen van het internationaal humanitair recht in Gaza en Libanon?

Antwoord 12 t/m 17
Voor de export van militaire goederen die het Nederlands grondgebied verlaten of via Nederland doorgevoerd worden, gelden exportvereisten. Export van militaire goederen is vergunningplichtig. Voor doorvoer zonder overlading geldt conform het Besluit Strategische Goederen een uitzondering op de vergunningplicht op het moment dat het transport afkomstig is uit, of als eindbestemming heeft, een EU- of NAVO-land of een daaraan gelijkgesteld land (Australië, Japan, Nieuw-Zeeland of Zwitserland). Voor dergelijke transacties geldt een meldplicht. De Minister van Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking heeft in dergelijke gevallen de mogelijkheid om een ad-hoc-vergunningplicht op te leggen als dit in het belang is van de internationale rechtsorde of internationale afspraken, of ter bescherming van de nationale veiligheid.
Het kabinet toetst de uitvoer van militaire goederen altijd per geval zorgvuldig aan de hand van de Europese kaders voor wapenexportcontrole.
Het kabinet verleent geen vergunningen voor de uit- en doorvoer van militaire goederen als er een duidelijk risico bestaat dat deze goederen gebruikt zouden kunnen worden bij het begaan of faciliteren van ernstige schendingen van mensenrechten of het humanitair oorlogsrecht. In de praktijk betekent dit dat het kabinet op dit moment alleen vergunningen toewijst voor de uit- en doorvoer van militaire goederen indien de goederen enkel defensief kunnen worden ingezet, zoals onderdelen voor het *Iron Dome*-luchtafweersysteem, alsook voor de uit- en doorvoer van goederen ten behoeve van productie-, onderhoud of demonstratiedoeleinden waarbij er geen sprake is van operationele inzet of eindgebruik in Israël.
De Douane is verantwoordelijk voor het toezicht op de in-, uit- en doorvoer van goederen via de Rotterdamse haven. De Douane handhaaft alle maatregelen risicogericht. Zendingen worden geselecteerd voor controle wanneer de door de logistieke partij gedeelde informatie in de aangifte over deze zending, een risicoprofiel van de Douane raakt. Het kan dan gaan om een fysieke controle waarbij de goederen worden gecontroleerd en om een administratieve controle waarbij de bescheiden die bij een zending horen worden gecontroleerd. Als tijdens deze controles onregelmatigheden worden geconstateerd, kan een zending worden gestopt om nader onderzoek te doen. In het uiterste geval kan door het Openbaar Ministerie worden overgegaan tot strafrechtelijk onderzoek.