

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

4075

Vragen van het lid **Boswijk** (CDA) aan de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit over *probleem met de bij Brexit «vergeten» scheepswerven in Stellendam nog steeds niet volledig opgelost* (ingezonden 21 juli 2021).

Antwoord van Minister **Schouten** (Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit) (ontvangen 17 september 2021). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020–2021, nr. 3702.

Vraag 1

In hoeverre klopt het dat Britse visserijschepen die voor onderhoud naar de scheepswerven in Stellendam willen sinds april jl. eerst naar een «aangewezen haven» zoals IJmuiden moeten varen om daar toestemming te krijgen van de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) voordat ze door mogen varen naar Stellendam?

Antwoord 1

Het klopt dat Britse vissersvaartuigen die voor onderhoud naar de scheepswerven in Stellendam willen varen, eerst langs een controlepunt van de NVWA moeten in één van de voor derde landen aangewezen havens met een controlepunt (IJmuiden, Den Helder, Harlingen, Scheveningen, Vlissingen of Eemshaven). Dit zijn de aangewezen havens waar ook vis mag worden aangeland door vaartuigen uit derde landen. Wanneer na controle blijkt dat het vaartuig alle vis heeft gelost of geen vis aan boord heeft, mag het rechtstreeks doorvaren naar één van de aangewezen derdelandenhavens voor onderhoud. Op deze manier wordt het bedrijfsleven gefaciliteerd en wordt tegelijkertijd invulling gegeven aan de toezichtsverplichtingen uit de EU-regelgeving ter voorkoming en bestrijding van illegale visserij (EG 1005/2008) met een beperkte uitbreiding van de capaciteit van de NVWA. Uw Kamer is over deze werkwijze geïnformeerd op 26 april 2021 in de beantwoording van de vragen van de leden Lodders, Aukje de Vries (beiden VVD), Von Martels (CDA), De Groot (D66) en Dik Faber (ChristenUnie) (kenmerk 2021D15548).¹

¹ Detail 2021D15548 | Tweede Kamer der Staten-Generaal

Vraag 2

Kunt u aangeven waar de NVWA op toeziet en in hoeverre dit toezicht van toegevoegde waarde is aangezien deze schepen leeg naar Nederland komen omdat er onderhoud plaats moet vinden?

Antwoord 2

Het toezicht van de NVWA is gericht op het voorkomen van illegale aanlandingen van vis. Op grond van de Europese Verordening ter voorkoming en bestrijding van illegale visserij (EG 1005/2008) gelden er toezichtsverplichtingen in voor derde landen aangewezen havens. Deze verplichtingen gelden ongeacht of schepen vis aan boord hebben of niet. Het is immers niet met zekerheid te zeggen dat de schepen geen vis aan boord hebben, tenzij er een controle plaatsvindt. Nederland is op 30 oktober 2020 in gebreke gesteld voor het toezicht bij aanlanden, waarbij het toezicht op aanlandingen door derdelandenvaartuigen specifiek genoemd is. Het is daarom belangrijk dat wij hierin zorgvuldig opereren.

Vraag 3

Welke aangewezen havens zijn er momenteel en wat is de reden dat Stellendam nu geen aangewezen haven is? Op welke manier zou de haven in Stellendam ook een aanwezen haven kunnen worden?

Antwoord 3

Voor het lossen van vis door derdelandenvaartuigen zijn de volgende havens aangewezen: IJmuiden, Velzen*, Harlingen, Scheveningen, Vlissingen, Den Helder, Eemshaven, Rotterdam* en Amsterdam* (* alleen vaartuigen groter dan 59 m).

Voor enkel toegang tot de havenfaciliteiten en onderhoudswerven zijn de volgende havens aangewezen voor Britse vaartuigen: Stellendam, Den Oever, Oudeschild, Urk, Lauwersoog en Yerseke.

In deze zogenaamde onderhoudshavens is onvoldoende toezichtscapaciteit voor het lossen van vis door derdelandenvaartuigen. De aanlandingen van Brits gevlagde vaartuigen waren in deze havens de afgelopen jaren zo laag, dat er geen rechtvaardiging is voor de benodigde uitbreiding van de NVWA-capaciteit.

Vraag 4

Klopt het dat de NVWA in het weekend niet bereikbaar is voor deze dienstverlening en de scheepswerven in Stellendam daardoor alsnog onderhoud mislopen van Britse schepen? Zo ja, kunt u aangeven hoeveel onderhoud de scheepswerven hierdoor mislopen?

Antwoord 4

Het klopt dat de beschikbare capaciteit van de NVWA vooralsnog niet in het weekend beschikbaar is. Ik begrijp dat dit een aanpassing vraagt in de planning van de vissersvaartuigen en wellicht dat niet alle vissers dat willen en dan uitwijken naar andere onderhoudshavens. Ik heb geen informatie over de hoeveelheid onderhoud die hierdoor mogelijk wordt misgelopen.

Vraag 5

Geldt de werkwijze voor Stellendam ook voor scheepswerven in andere Nederlandse havens? Zo nee, welke werkwijze wordt er voor Britse visserij-schepen gehanteerd bij werven in andere havens?

Antwoord 5

De genoemde werkwijze geldt voor alle voor onderhoud aangewezen havens.

Vraag 6 en 7

Bent u bereid om te heroverwegen of deze regelgeving van toegevoegde waarde is?

Bent u bereid om ervoor te zorgen dat Britse visserij-schepen ook in het weekend terecht kunnen in de scheepswerven in Stellendam en in de andere betreffende havens? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6 en 7

Met de gekozen werkwijze is het maximale gedaan om het bedrijfsleven te faciliteren, waarbij met een beperkte uitbreiding van de capaciteit van de NVWA toch op een goede manier invulling wordt gegeven aan de toezichtsverplichtingen om illegale aanlandingen van vis te voorkomen. Dit is op deze manier ook toegelicht in een gesprek met de brancheorganisatie van de scheepswerven op 24 augustus jl. In dit gesprek is de sector tevens de gelegenheid geboden om met een nadere onderbouwing te komen van de gemelde knelpunten. Als dit tot nieuwe inzichten leidt, die nog niet eerder zijn meegewogen, ben ik bereid hierover het gesprek te voeren.