

Vergaderjaar 2019–2020

29 675

Zee- en kustvisserij

Nr. 193

BRIEF VAN DE MINISTER VAN LANDBOUW, NATUUR EN VOEDSELKwaliteit

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 december 2019

Bij brief van 1 oktober 2019 heeft uw Kamer het verzoek overgebracht van het lid Wassenberg om een brief over het bericht (nos.nl, 28 september 2019) dat Nederland al 10 jaar lang grootschalige fraude door kustvisseren door de vingers ziet. Het verzoek was om in te gaan op de fraude en vooral uit te leggen waarom niet is gereageerd op een EU-rapport over die fraude.

In het hierna volgende wordt ingegaan op het EU-studie rapport en de acties ter verbetering van de controle van het motorvermogen.

In de bijlage treft u tevens de antwoorden aan op de schriftelijke vragen van het lid Moorlag (PvdA) van 4 oktober 2019, over de handhaving van wet- en regelgeving, onder andere met betrekking tot kustvisseren (Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 1016).

Daarnaast wordt in deze brief melding gemaakt van de verlenging van het beleid met betrekking tot mosselzaadinvanginstallaties (MZI's) met een jaar.

EU-studierapport over motorvermogen.

De EU-studie («Study on engine power verification by Member States») waarnaar in de artikelen wordt verwezen bevat de uitkomsten van een onderzoek naar de controle en handhaving van het motorvermogen in 14 lidstaten. Aanleiding voor de studie was de vraag van de Europese Commissie in hoeverre de lidstaten het motorvermogen verifiëren door middel van een inspectie- en verificatieplan en er ook op toezien dat het maximale toegestane motorvermogen niet wordt overschreden. In tegenstelling tot een officiële audit waarbij lidstaten verplicht zijn te reageren is hier sprake van een in opdracht van de Europese Commissie verrichtte studie, welke met alle lidstaten is besproken. Daarom is hier niet schriftelijk op gereageerd.

In de EU-Controle Verordening is vastgelegd dat vissersvaartuigen binnen de 12-mijlszone met een maximum vermogen van 300PK mogen vissen. Daarnaast wordt het totale motorvermogen in combinatie van het tonnage van een vloot gebruikt om de totale omvang van de vloot te schatten. Lidstaten van de Europese Unie moeten voldoen aan de EU-controle verordening, waarin certificering van het maximale motorvermogen voor schepen die een hogere voortstuwingskracht hebben dan 120kW verplicht is.

Het studierapport concludeert dat tijdens de meeste verificaties van boomkotters op de Noordzee met een begrensde motor het motorvermogen vermoedelijk was gemanipuleerd. Volgens het studierapport is in vergelijking met andere vlootsegmenten manipulatie van motorvermogen op de Noordzee veel frequenter en beter verborgen. Een mogelijke verklaring voor dit geobserveerde verschil in professionaliteit van fraude in combinatie met vlootsegment is het feit dat met name Nederland en Duitsland een streng en ver ontwikkeld certificerings/controle systeem voor motorvermogen hebben ten opzichte van andere lidstaten. Een goed ontwikkeld en geïmplementeerd verzegelingsstelsel met fysieke verzegeling (zoals in Nederland) is een goed instrument tegen manipulatie van motorvermogen bij mechanisch aangedreven en aangestuurde motoren. Echter steeds meer motoren zijn (semi-) elektrisch of worden elektrisch aangestuurd middels een digitaal motormanagement systeem. Voor deze motoren zou ook digitale verzegeling na inspectie nodig zijn omdat fysieke verzegeling niet effectief is tegen het manipuleren van elektronische systemen.

Het studierapport doet verschillende aanbevelingen aan de Europese Commissie die naar verwachting allen zullen worden meegenomen in de herziening van de EU-Controle Verordening en de implementatie daarvan in de lidstaten:

- Harmoniseer en verbeter definities, certificatie en documentatie rondom motorvermogen tussen de lidstaten.
- Verbeter verzegelings- en controleplannen zodat ze in lijn zijn met de in de Controle Verordening gestelde eisen.
- Vergroot het mandaat van inspecteurs en intensiveer toezicht bij installatie van nieuwe/gereviseerde motoren.
- Implementeer begrenzing van motorvermogen door betere regelgeving en/of continue controle op motorvermogen.
- Implementeer een systeem waarbij er continue motorvermogen kan worden gemeten door middel van een blackbox motorvermogen. Deze systemen worden nu al gebruikt voor motoroptimalisatie bij grote zeegaande schepen. Een andere oplossing is het gebruiken van data over omwentelingen van de as en motorbelastingfactor in relatie tot tijd uit de motormanagementsystemen van elektrisch gestuurde motoren tijdens een controle op motorvermogen. Dit kan een goede indicatie geven over eventuele aanwezige fraude.
- Vergroot het aantal fysieke controles/inspecties op motorvermogen.

Wat betreft het meten van het motorvermogen pleit Nederland in Europees verband voor de invoering van een robuust fraudebestendig meetsysteem dat het motorvermogen continue monitort. Een dergelijk systeem specifiek voor vissersvaartuigen bestaat echter nog niet. Ter voorbereiding hiervan heeft Nederland inmiddels een NEN-normalisatietraject hiervoor in gang gezet. Hierin loopt Nederland voorop. Dit traject heeft tot doel om marktpartijen duidelijk te maken aan welke eisen een dergelijk systeem moet gaan voldoen. Hiermee wordt tevens uitvoering gegeven aan de motie van de leden Jacobi en Bruins (Kamerstuk 29 664, nr. 169).

Verlenging MZI-beleid.

Eind 2018 is het vigerende beleid met betrekking tot mosselzaadinvanginstallaties (het zgn. MZI-beleid) met één jaar verlengd (Kamerstukken 32 201 en 29 675, nr. 92). Voor de vaststelling van het vervolgbeleid loopt een evaluatie van het huidige MZI-beleid. Deze evaluatie kan dit jaar echter nog niet worden afgerond vanwege benodigde afstemming met belanghebbenden en andere gebruikers in de Waddenzee, zoals garnalenvissers. Daarom wordt het vigerende beleid opnieuw met één jaar verlengd. Dit houdt in dat de thans geldende randvoorwaarden voor de MZI's ook in 2020 van toepassing zullen zijn. De verwachting is dat de evaluatie van het MZI-beleid in de loop van 2020 zal worden afgerond. Deze resultaten zal ik betrekken bij de vaststelling van het nieuwe MZI-beleid. Dit is een essentieel onderdeel van de afspraken over de transitie van de mosselsector en het natuurherstel in de Waddenzee, het zgn. «Mosselconvenant» (Kamerstuk 29 675, nr. 50). Ik zal uw Kamer hierover in de loop van 2020 nader informeren.

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
C.J. Schouten