

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

2491

Vragen van de leden **Lodders, Aukje de Vries** (beiden VVD), **Von Martels** (CDA), **De Groot** (D66) en **Dik Faber** (ChristenUnie) aan de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit over *het signaal dat de NVWA niet overgaat tot het aanwijzen van verschillende havens als «dedicated landing port third countries»* (ingezonden 15 februari 2021).

Antwoord van Minister **Schouten** (Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit) (ontvangen 26 april 2021). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020–2021, nr. 1845.

Vraag 1 en 3

Klopt het dat de visserijsector in aanloop naar de Brexit gevraagd heeft om de haven van Den Helder aan te wijzen als «dedicated landing port third countries»? Zo ja, kunt u nadere informatie geven over het verzoek en waarom de sector dit verzoek heeft gedaan en zo belangrijk vindt? Bent u bekend met de wens uit de sector om meer havens – naast de in vraag 1 genoemde haven van Den Helder gaat het met name om de havens van Stellendam, Den Oever, Lauwersoog en Oudeschild op Texel – aan te wijzen als «dedicated landing port third countries»?

Antwoord 1 en 3

Op grond van de Europese verordening ter bestrijding van illegale visserij hebben vissersvaartuigen uit derde landen uitsluitend toegang tot aangewezen havens. Deze bepaling heeft ook betrekking op toegang tot havendiensten. Er zijn op dit moment in Nederland zes aangewezen havens waartoe vissersvaartuigen uit derde landen toegang krijgen (IJmuiden, Velzen, Harlingen, Scheveningen, Vlissingen en Eemshaven). De sector heeft in aanloop naar de Brexit én onafhankelijk van Brexit verschillende verzoeken gedaan om havens aan te wijzen als «dedicated landing port third countries» oftewel derde-landen-haven voor aanlanding van visserijproducten. Naast Den Helder is dit verzoek voor het aanlanden van verse vis ook gedaan voor Den Oever, Lauwersoog, Delfzijl, Oudeschild en Stellendam. En voor het aanlanden van bevroren vis is het verzoek gedaan voor het aanwijzen van de havens Amsterdam en Rotterdam.

De verzoeken die door de vissector zijn gedaan inzake Brexit zagen op het na Brexit kunnen voortzetten van het gebruik van alle Nederlandse havens waar VK-gevlagde vissersschepen voor Brexit incidenteel verse vis aanlandden. In aanloop naar Brexit is veelvuldig met verschillende economische sectoren gesproken over de gevolgen van Brexit en hoe sectoren zich daarop konden

voorbereiden. Het feit dat Britse vissersvaartuigen na Brexit alleen toegang krijgen tot aangewezen derde-landen-havens, was onderdeel van die gesprekken. Daarbij is overigens niet naar voren gekomen dat Britse vissersvaartuigen onderhoud plegen bij werven in havens in Nederland die niet voor derde landen zijn aangewezen. Voor de sector is het belangrijk dat de havens en onderhoudswerven geen inkomsten verliezen als gevolg van de Brexit. Er zijn in totaal zeven verzoeken binnengekomen voor aanwijzing van havens met onderhoudswerf (Den Helder, Den Oever, Stellendam, Lauwersoog, Oudeschild, Yerseke en Urk).

Vraag 2

Klopt het dat de sector hier al twee jaar voor pleit? Zo ja, kunt u toelichten waarom deze discussie al twee jaar loopt en nog steeds niet naar tevredenheid is opgelost? Op welke momenten heeft u de Kamer hierover geïnformeerd? Wat is de reden waarom u de sector al twee jaar aan het lijntje houdt?

Antwoord 2

Het klopt dat er in de loop van de afgelopen twee jaar verschillende verzoeken zijn ingediend voor het aanwijzen van derde-landen-havens voor het aanlanden van vis. In het kader van de voorbereidingen op (no deal) Brexit is regelmatig contact geweest met de visserijsector. In die contacten is reeds in een zeer vroeg stadium aangegeven dat Nederland 6 derde-landen-havens heeft, dat er dus ook in het geval van (no deal) Brexit het aanlanden van vis van VK-gevlagde vissersvaartuigen in Nederlandse havens mogelijk is en er daarom geen aanleiding was om ter voorbereiding op Brexit preventief aanvullende havens aan te wijzen. Ook omdat de gevolgen van Brexit voor VK-gevlagde vissersschepen sterk afhingen van deal/no deal (bij no deal zouden er ook importtarieven gelden) en de na Brexit in het VK geldende wet- en regelgeving. Het kunnen aanlanden in een derde-landen-haven hangt daarnaast ook samen met de faciliteiten in de haven en er gelden aanvullende toezichtsverplichtingen.

Afgesproken is om enige tijd na Brexit de effecten nader mee te nemen in een bredere herijking van de huidige aangewezen derde-landen-havens. Waarna integraal en in gezamenlijkheid te kunnen kijken naar de verschillende verzoeken die er liggen (ook buiten de Brexit context). En tot die tijd gebruik te maken van de bestaande aangewezen havens. Overigens blijkt uit een analyse dat er de afgelopen 5 jaar niet meer dan 11 aanlandingen per jaar van VK-gevlagde vissersvaartuigen in niet voor derde landen aangewezen havens plaatsvond.

De Kamer is middels brief van 27 maart 2018 (Kamerstuk 23 987, nr. 228) en brief van 4 december 2020 (Kamerstuk 21 501-32, nr. 1268) geïnformeerd over de beperking van toegang van VK-gevlagde vissersvaartuigen tot uitsluitend aangewezen havens.

Vraag 4

Bent u ermee bekend dat u, nu er geen toestemming is gegeven voor het aanwijzen de in vraag 3 genoemde havens als «dedicated landing port third countries», de in deze havens opgebouwde Nederlandse visserijwerven en machinefabrieken op het gebied van vistuigen, vislieren en vangstsorteerderexpertise de handel ontnemt, omdat Britse viskotters deze havens niet kunnen aandoen voor het aanlanden, onderhoud en (grote) renovatiewerkzaamheden?

Antwoord 4

Ja, de beperking die volgt uit de Europese verordening om illegale visserij tegen te gaan, heeft niet alleen betrekking op het lossen van vis, maar ook op de toegang tot havendiensten. Werven en bedrijven die gevestigd zijn in niet voor derde landen aangewezen aanlandingshavens en dit probleem in aanloop naar Brexit niet kenbaar hebben gemaakt (mogelijk omdat zij deze gevolgen niet hadden voorzien), worden nu geconfronteerd met deze gevolgen van Brexit per 1 januari 2021.

Vraag 5 en 6

Kunt u een overzicht geven van de bedrijven die onderhoud en (grote) renovatiewerkzaamheden (kunnen) uitvoeren in de in vraag 3 genoemde havens, welke bedrijven nadeel ondervinden van het niet aanwijzen als «dedicated landing port third countries» en welke gevolgen dat heeft voor die bedrijven? Zo nee, waarom niet?

Kunt u aangeven wat het uitblijven van een besluit over het aanwijzen van deze havens als «dedicated landing port third countries» voor de lokale economie en werkgelegenheid betekent? Vindt u dit een wenselijke ontwikkeling? Zo nee, wat gaat u hieraan doen?

Antwoord 5 en 6

Ik heb van de sector vertrouwelijk een overzicht gekregen van de geschatte omzetverliezen per werf. Het overzicht bevat enkel informatie over bij de brancheorganisatie aangesloten werven, welke zich bevinden in de havens Stellendam, Den Oever, Den Helder, Oudeschild, Urk, Lauwersoog en Yerseke. Het verlies in omzet verschilt per werf en varieert van enkele tonnen tot enkele miljoenen euro per jaar.

Ik heb geen feitelijke informatie over de impact op de lokale economie en de werkgelegenheid indien het onderhoud aan VK gevestigde vissersvaartuigen niet in Nederland kan plaatsvinden, maar ik kan me voorstellen dat er sprake is van een negatieve impact. Ook strookt dit gevolg van de Brexit niet met regionale ontwikkelingsprogramma's (Regio Deals), waar de maritieme sector in het geval van Den Helder, Den Oever en Urk onderdeel van is. Ik vind dit een onwenselijke situatie en heb daarom met de Europese Commissie besproken dat ik voornemens ben om de genoemde havens aan te wijzen als derde-landen-haven. Om het risico op illegale aanlandingen zoveel mogelijk te beperken en ook in het licht van de lopende ingebrekestelling op het toezicht bij aanlanden, beperk ik de aanwijzing tot enkel VK-gevestigde vissersvaartuigen en specifiek voor het onderhoud van de vaartuigen. Op grond van de Europese verordening om illegale visserij tegen te gaan, moeten derde-landen-vissersvaartuigen drie dagen van te voren melden dat zij een haven willen binnenvaren. De betreffende derde-landen-vaartuigen moeten dan eerst een aangewezen haven voor het lossen van vis binnen varen om alle vis te lossen en het ruim te laten controleren (ook wanneer er geen vis aan boord is). Wanneer na controle blijkt dat het vaartuig alle vis heeft gelost, mag het rechtstreeks doorvaren naar één van de aangewezen derde-landen-havens voor onderhoud.

Vraag 7

Kunt u aangeven – in de wetenschap dat het Verenigd Koninkrijk na de Brexit gezien wordt als een derde land, waardoor de regels voor illegal, unreported and unregulated fishing (IUU) verbieden dat schepen uit derde landen deze havens invaren (ook al hebben zij géén vis aan boord) omdat deze havens niet door Nederland zijn aangewezen als haven voor derde landen met vissersvaartuigen – waarom u geen gebruik heeft gemaakt van de administratieve aanpassing van de regelgeving zoals bijvoorbeeld Denemarken heeft gedaan, waardoor de Britse kotters toch gebruik kunnen maken van de onder vraag 3 genoemde havens voor onderhoud en (grote) renovatie? Welke stappen moet u zetten om dit alsnog mogelijk te maken?

Antwoord 7

Het in Europese regelgeving vastgelegde toezichtsregime geldt voor alle vissersvaartuigen uit derde landen, ongeacht of het vaartuig wel of geen vis aan boord heeft. Uit navraag bij het Deense Ministerie van Voedsel, Landbouw en Visserij blijkt dat dit probleem zich niet voordoet in Denemarken. Denemarken heeft 11 aangewezen havens voor derde-landen-vaartuigen en dit zijn ook de havens waar onderhoudswerkzaamheden plaatsvinden. Denemarken heeft, naar eigen zeggen, geen administratieve wijziging gedaan als gevolg van Brexit.

Vraag 8 en 9

Kunt u aangeven waarom u en/of de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) geen toestemming wenst te geven voor het binnenlopen van schepen onder de Britse vlag die geen vis of lading hebben in de onder vraag 3 genoemde havens?

Klopt het dat u met deze weigering Brits gevlagde schepen geen toestemming geeft om het onderhoud of (grote) renovatie te laten uitvoeren bij de Nederlandse maritieme industrie? Zo ja, kunt u toelichten wat hiervan de reden is?

Antwoord 8 en 9

Het verbod voor derde-landen-vissersvaartuigen om niet-aangewezen havens binnen te varen, volgt uit de Europese verordening ter voorkoming en bestrijding van illegale, ongerapporteerde en ongereguleerde visserij. Met betrekking tot het toezicht bij aanlanding is Nederland in oktober 2020 ingebreke gesteld door de Europese Commissie. Het is van belang dat wij in deze zorgvuldig opereren en werken volgens de geldende regelgeving. De Europese regelgeving biedt in principe geen mogelijkheden om ontheffingen te verlenen van het verbod om niet aangewezen havens binnen te varen. Zoals ik in mijn antwoord op vraag 7 heb aangegeven zal ik havens met een scheepswerf, die hebben aangegeven dat zij omzet verlies hebben als gevolg van Brexit, aanwijzen als derde-landen-haven voor vissersvaartuigen uit het VK en specifiek voor onderhoud. Hiertoe wordt voorzien in een wijziging van de Uitvoeringsregeling zeevisserij. Omdat de Europese Commissie inmiddels met bovenstaande lijn heeft ingestemd, zal ik ten behoeve van vissersvaartuigen uit het VK waarvoor onderhoud in daartoe aan te wijzen havens is gepland in de periode voordat de voorziene regelingswijziging is geëffectueerd ontheffing verlenen. De sector is hiervan op de hoogte gesteld.

Vraag 10

Klopt het dat de NVWA (en of andere inspectiediensten) hiervoor boetes hebben uitgeschreven? Zo ja, kunt u een overzicht geven van het aantal boetes per haven?

Antwoord 10

De NVWA heeft tot nu toe enkel waarschuwingen gegeven bij overtredingen.

Vraag 11

Kunt u een precies overzicht geven van de kosten die gemoeid zijn met de administratieve aanpassing om (lege) schepen toestemming te geven om van de havens gebruik te maken voor onderhoud en/of renovatie? Welke andere kosten zijn er verbonden van het aanwijzen van de onder vraag 3 genoemde havens?

Antwoord 11

De kosten voor het aanwijzen van nieuwe derde-landen-havens hebben betrekking op meerwerk voor de NVWA. In aanvulling op bestaande taken, moeten inspecteurs de ruimen van alle VK-gevlagde vissersvaartuigen controleren in aangewezen loshavens alvorens toestemming te geven voor het doorvaren naar een (nieuw) aangewezen onderhoudshaven. Tevens dient er vormgegeven te worden aan het verplichte toezichtsregime in de nieuw aan te wijzen onderhoudshavens. De NVWA heeft een inschatting gemaakt van de meerkosten en dit komt neer op € 7.000 / haven en in totaal € 49.000 per jaar voor 7 havens.

Vraag 12

Kunt u een precies overzicht geven van de kosten voor inzet van NVWA-inspecteurs en/of andere diensten van de NVWA als er in deze havens ook producten aangeland worden en indien er alleen schepen kunnen invaren voor onderhoud en/of (grote) renovatie? Kunt u daarbij het verschuivingseffect weergeven, aangezien het toevoegen van een aantal havens een verschuiving van aanlanding zal betekenen, wat tot lagere kosten zal leiden in andere havens?

Antwoord 12

Het bezwaar tegen het aanwijzen van extra havens voor het aanlanden van verse vis uit derde landen heeft niet zozeer te maken met de meerkosten voor de NVWA, maar met de wens om illegale visserij optimaal tegen te gaan. De EU hanteert zeer strenge regels in het kader van het terugdringen van illegale visserij (de IUU-regelgeving). Om redenen van controle en toezicht op het mogelijk illegaal wegwerken van vis in de EU is het aantal aanlandplaatsen

aan de buitengrenzen van de EU bewust gelimiteerd. EU gevlagde vissersvaartuigen kunnen gebruik maken van meer havens. Legitimatie daarvan ligt in het feit dat de EU-lidstaten in het kader van het EU verdrag aangesproken worden op het respecteren van de regels van het Gemeenschappelijk Visserij Beleid. De EU-lidstaten dienen elkaar in dat verband te vrijwaren. Dat mechanisme is niet van toepassing op derde landen.

De EU heeft eind vorig jaar een infractieprocedure gestart tegen Nederland vanwege ontoereikend toezicht in de aanlandhavens van vis. Deze ziet ook specifiek op toezicht op aanlandingen van derde-landen-vaartuigen. Iedere extra aanwijzing van aanlandhavens voor vis heeft gevolgen voor het uitoefenen van toezicht en zal in het licht van de ingebrekestelling vragen oproepen bij de Europese Commissie.

Om die reden ga ik restrictief om met het aanwijzen van extra havens voor derde landen. Alleen wanneer de faciliteiten voor het uitvoeren van het verplichte toezichtsregime reeds beschikbaar zijn in de betreffende haven en het economisch belang voldoende onderbouwd is, ga ik over tot het aanwijzen van extra havens waar derde-landen-vaartuigen vis kunnen aanlanden. Voor dit moment komen alleen de havens Den Helder (verse vis) en Amsterdam en Rotterdam (bevroren vis) hiervoor in aanmerking.

Vraag 13

Klopt het dat de haven van Den Oever niet is aangewezen maar dat er een kantoor van de NVWA gehuisvest is? Hoe ligt dit in andere havens?

Antwoord 13

Steunpunten van de NVWA voor administratieve taken bevinden zich in de volgende havens: Den Oever, Harlingen, Lauwersoog, Den Helder, IJmuiden, Scheveningen, Stellendam en Vlissingen. Dit betekent overigens niet dat de benodigde handhavingscapaciteit die nodig is voor inspecties van derde-landen-vaartuigen al beschikbaar zou zijn.

Vraag 14

Hoeveel schepen met een Britse vlag doen Nederlandse havens aan? Kunt u hiervan een overzicht geven per haven per jaar over de afgelopen vijf jaar?

Antwoord 14

Aanvoerhaven	Aantal aanlandingen 2016	Aantal aanlandingen 2017	Aantal aanlandingen 2018	Aantal aanlandingen 2019	Aantal aanlandingen 2020
Den Helder	7	3	3	2	9
Den Oever	0	0	0	0	0
Lauwersoog	0	2	1	0	0
Oudeschild	0	1	0	0	0
Stellendam	0	0	1	0	2
Delfzijl	0	0	0	0	0

Vraag 15

Kunt u de toets op handhaving, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid (HUF-toets) van de NVWA die ten grondslag ligt aan het besluit om niet over te gaan tot aanwijzing van de onder vraag 3 genoemde havens zo snel mogelijk met de Kamer delen?

Antwoord 15

Een HUF-toets wordt uitgevoerd om de uitvoerbaarheid van nieuwe wet- en regelgeving te beoordelen en de benodigde kosten voor uitvoering te berekenen. Bij het aanwijzen van derde-landen-havens is geen sprake van nieuwe wet- en regelgeving, maar een wijziging in de werkwijze. Voor deze nieuwe werkwijze is dan ook geen HUF-toets gevraagd. De NVWA is nauw betrokken geweest bij de voorbereiding van deze wijziging en heeft aangegeven dat deze voor het toezicht uitvoerbaar is.

Vraag 16

Bent u bereid om uw besluit (of dat van de NVWA) te heroverwegen en de onder vraag 3 genoemde havens aan te wijzen als «dedicated landing port third countries»? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 16

Voor het antwoord op deze vraag, verwijs ik u naar de antwoorden op vragen 5, 6 en 12.