

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

1989

Vragen van het lid **Wassenberg** (PvdD) aan de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit over *de wanpraktijken aan boord van vissersschepen op de Noordzee* (ingezonden 14 januari 2022).

Antwoord van Minister **Staghouwer** (Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit) (ontvangen 9 maart 2022). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 1526.

Vraag 1

Kent u het bericht «Zeedieren sterven gruweldood op «duurzame» vissersschepen in Noordzee»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat de activiteiten, die te zien zijn op de beelden, zoals het bij vol bewustzijn opensnijden of het langzaam laten stikken van vissen en het afrukken van scharen van krabben om ze vervolgens in zee terug te gooien, standaardpraktijk zijn in de visserij en op grote schaal plaatsvinden? Zo nee, op basis van welke onderzoek baseert u dit?

Antwoord 2

Er is geen regelgeving met betrekking tot het doden van dieren in de visserij. Dat laat onverlet dat het altijd het streven moet zijn op een respectvolle manier met levende wezens om te gaan. Vissen worden in de regel na de vangst aan boord verwerkt. Er is internationaal nog weinig onderzoek gedaan naar goede methoden om de verschillende vissoorten aan boord van vaartuigen te bedwelmen voordat ze worden gedood. Om hier verandering in te brengen is het initiatief genomen om onderzoek te doen naar de toepassing van geschikte methoden voorafgaand aan het doden van enkele zeevissoorten.

¹ Animal Rights, 14 december 2021, «Zeedieren sterven gruweldood op «duurzame» vissersschepen in Noordzee», <https://www.animalrights.be/zeedieren-sterven-gruweldood-op-%E2%80%98duurzame%E2%80%99-vissersschepen-noordzee>

Vraag 3

Kunt u aangeven op hoeveel schepen van de Nederlandse vloot vissen worden bedwelmd, alvorens ze worden gedood? En op hoeveel schepen van de Nederlandse vloot dat niet gebeurt?

Antwoord 3

Mij is bekend dat één vaartuig een systeem aan boord heeft met de bedoeling de vissen te bedwelmen voor het doden. De werking van dit systeem is echter niet wetenschappelijk onderbouwd. De rest van de Nederlandse vloot gebruikt dat systeem niet.

Vraag 4 en 5

Erkent u de urgentie van het bedwelmen van vissen voor de slacht, aangezien nu grote aantallen dieren dagelijks op pijnlijke wijze gedood worden? Kunt u aangeven wat de uitkomsten zijn van het laboratoriumonderzoek naar bedwelming van schol voor de slacht, dat de Wageningen University & Research (WUR) in opdracht van het Ministerie van LNV heeft uitgevoerd, maar waarvan de gegevens nooit openbaar zijn gemaakt? Kunt u dit onderzoek alsnog met de Kamer delen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4 en 5

Zoals eerder aangegeven wordt in Nederland onderzoek gedaan naar een goede methode om enkele zeevissoorten te bedwelmen aan boord van vaartuigen. Dit is internationaal een geheel nieuw terrein van onderzoek en vergt zorgvuldigheid. In de brief aan uw Kamer van 22 november 2021 (Kamerstuk 21 501-32, nr. 1354) heb ik uw Kamer geïnformeerd over vervolgstappen naar aanleiding van het WUR-onderzoek naar bedwelming, waarbij praktijktesten als optie worden meegenomen. Het betreft een Publiek Private Samenwerkingsproject «Stunning Fish at Sea» om het bedwelmen van de commercieel belangrijke soorten schol en tarbot, aan boord van een vissersvaartuig, te operationaliseren.

Het meest recente rapport over dit onderwerp treft uw Kamer aan onder de volgende link: <https://doi.org/10.18174/563784>.

In dit rapport zijn onder andere de specificaties weergegeven die zijn vastgesteld in het laboratorium voor het effectief bedwelmen van enkele zeevissoorten.

Vraag 6 en 7

Hoe staat het met de uitvoering van motie Wassenberg (Kamerstuk 21 501-32, nr. 1216), waarin wordt verzocht om er zorg voor te dragen dat bedwelming van meervallen voor de slacht gebruik wordt in viskwekerijen?

Klopt het dat er al een gevalideerde methode voor de bedwelming van meervallen bestaat? Zo ja, bent u bereid om een nationale regeling op te stellen om de gebruiksklare systemen die zijn ontwikkeld voor het bedwelmen van meervallen te activeren, zoals nu al een nationale regeling en gebruiksklare systemen gelden voor paling? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6 en 7

Voor het antwoord op vraag 6 en 7 verwijs ik uw Kamer naar de brief (Kamerstuk 21 501-32, nr. 1253) waarin ik heb aangegeven dat 55% van de in Nederland gekweekte meervallen reeds met een bedwelmingapparaat worden bedwelmd voor de slacht. Het grootste deel van de resterende bedrijven leveren de vissen levend aan de handel in binnen- en buitenland. De sector is gewezen op de mogelijkheden om gebruik te maken van het financieel instrument MIA/VAMIL om een bedwelmingapparaat aan te schaffen. Ik ben voor een gelijk speelveld in de EU door het stellen van regels op EU-niveau en ga geen nationale regels stellen voor het bedwelmen van meervallen.

Vraag 8, 9 en 10

Kunt u aangeven of de specificaties voor het bedwelmen van gekweekte tong, Nijltilapia, yellowtail kingfish, tarbot en snoekbaars al zijn vastgesteld en gevalideerd?

Indien ze nog niet zijn vastgesteld, welke stappen dienen nog te worden doorlopen en per wanneer zal dit gebeuren? Kunt u dit per jaar uitsplitsen?

Hoe zullen de specificaties voor het bedwelmen van gekweekte tong, Nijltilapia, yellowtail kingfish, tarbot en snoekbaars worden omgezet in concrete en gebruiksklare systemen en per wanneer worden deze specificaties verplicht gesteld?

Antwoord 8, 9 en 10

De specificaties voor het effectief bedwelmen van gekweekte tong, Nijltilapia, yellowtail kingfish, tarbot en snoekbaars zijn reeds vastgesteld in het laboratorium. De viskweeksector is relatief klein. Zo is er bijvoorbeeld één bedrijf dat tarbot kweekt en één dat Yellowtail Kingfish kweekt. In Nederland worden geen tong en Nijltilapia gekweekt voor consumptie.

Ik wil daarom inzetten op de eigen verantwoordelijkheid van de betreffende bedrijven in afwachting van regels op EU-niveau.

Bedrijven kunnen voor het ontwikkelen van duurzamere gebruiksklare kweeksystemen met aandacht voor het bedwelmen van vissen, vanaf medio 2022 steun aanvragen uit het EU-fonds EMFAF.

Vraag 11

Deelt u het inzicht dat het overboord gooien van ongeregistreerde bijvangst, zoals te zien op de beelden, tegen de afspraken van de aanlandplicht ingaat?

Antwoord 11

Niet alle bijvangst hoeft aan land gebracht te worden. Voor verschillende soorten gelden uitzonderingen of is de aanlandplicht niet van toepassing. Wel moet de bijvangst volledig geregistreerd worden in het visserijlogboek. Alhoewel de feitelijke overtreding van deze verplichting met traditioneel toezicht op zee niet kan worden vastgesteld, zijn er ernstige signalen over de naleving van deze registratieplicht. De Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) heeft het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) hierover geïnformeerd, wat aanleiding is geweest voor een gesprek met de sectorvertegenwoordiging om te benadrukken dat het naleefgedrag voor het registreren van bijvangsten moet verbeteren. In het door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) uitgegeven informatiebulletin Visserij van december 2021 zijn de vissers nogmaals gewezen op de noodzaak van een volledige en correcte registratie van bijvangsten in het elektronische visserijlogboek voor alle soorten, ook als die na de vangst worden teruggegooid in zee. In het project *Fully Documented Fisheries* wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een systeem van automatische vangstregistratie. Hiermee zal de uitvoeringslast van de bemanning voor het sorteren en registreren van de volledige vangst sterk gereduceerd worden. Daarnaast ben ik nu ook bezig met een pilotproject omtrent cameratoezicht.

Vraag 12

Kunt u aangeven hoe vaak Nederlandse boten op open zee worden gecontroleerd op het naleven van de aanlandplicht? Hoe vaak (absolute cijfers en percentages) en op welke wijze vinden deze controles plaats: als controle van de papieren, als fysieke controle of als controle van bijvoorbeeld videobeelden? Hoeveel controles waren aangekondigd en hoeveel onaangekondigd?

Antwoord 12

Jaarlijks worden er op open zee circa 300 fysieke inspecties uitgevoerd. In 2020 en 2021 lag het aantal controles op zee lager als gevolg van COVID-19. Tijdens ieder controlemoment houdt de NVWA toezicht op verschillende voorschriften, waaronder die van de aanlandplicht. De inspecteur richt zich op het tijdig, volledig en correct bijhouden van de vangstregistratie in het elektronische visserijlogboek (ERS). Hierbij wordt gebruik gemaakt van conventioneel toezicht door het uitvoeren van fysieke controle op de aan boord aanwezige vangsten en de opgave hiervan in ERS. In verband met de veiligheid worden controles op zee kort voor het daadwerkelijk controlemoment en boarding van het vissersvaartuig aangekondigd.

Vraag 13

Hoeveel kleinere boten, die onder de noemer «duurzame visserij» vallen volgens de EU, varen onder Nederlandse vlag op de Noordzee?

Antwoord 13

Over het exacte aantal vaartuigen dat vaart onder Nederlandse vlag wordt iedere vijf jaar gerapporteerd aan de Europese Commissie. De laatste rapportage is van 2020. De tabel met aantallen is bijgevoegd.

NL Vissersvaartuigen	2019
Aantal vissersvaartuigen per lengtecategorie	
Totaal aantal vissersvaartuigen	833
Aantal vissersvaartuigen >15 m	457
Aantal vissersvaartuigen 12m – 15m	30
Aantal vissersvaartuigen 10m – 12m	37
Aantal vissersvaartuigen <10m	309

Vraag 14

Hoe vaak zijn deze boten openlijk gecontroleerd op zee in 2019, 2020 en 2021? Kunt u dit per jaar uitgesplitsen?

Antwoord 14

De NVWA houdt geen specificatie bij van het aantal inspecties per lengtecategorie. Een controlemoment op zee en de selectie van een vaartuig wordt voorbereid op basis van een risicobeoordeling. In onderstaande tabel vindt u een overzicht van de totaal uitgevoerde controles.

Totaal aantal visserij inspecties op zee	
<i>Jaar</i>	<i>Aantal</i>
2019	296
2020	179
2021	188

Per jaar worden er binnen het totaal aantal vaartuigen circa 300 inspecties gerealiseerd. Dit aantal is over de jaren stabiel. Door COVID-19 is het aantal inspectiemomenten op zee in 2020 en 2021 lager dan gepland.

Vraag 15

Bent u bereid om meer controles op de naleving van de aanlandplicht te laten plaatsvinden op Nederlandse boten op open zee? Zo nee, waarom niet? Zo ja, per wanneer?

Antwoord 15

De afgelopen jaren is gebleken dat het toezicht op de aanlandplicht bij inspecties aan boord niet effectief is. Dit is de reden waarom op Europees niveau gesproken wordt over de invoering van cameratoezicht. Ter voorbereiding op Europese politieke besluitvorming hierover zet ik in op het uitvoeren van een pilotproject om te bekijken op welke manier cameratoezicht effectief kan worden ingezet voor het toezicht op de aanlandplicht.