

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

### 1525

Vragen van het lid **Van der Plas** (BBB) aan de Ministers van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en Natuur en Stikstof over *het bericht Garnalenvloot moet binnen 9 maanden aan stikstofnorm voldoen, «te snel»* (ingezonden 9 januari 2023).

Antwoord van Minister **Adema** (Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit), mede namens de Minister voor Natuur en Stikstof (ontvangen 13 februari 2023).

#### Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Garnalenvloot moet binnen 9 maanden aan stikstofnorm voldoen, «te snel»»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Klopt het dat garnalenvissers al ruim 20 jaar onder bestaand gebruik vallen en waarom zou dat bij een nieuwe aanvraag voor de Natuurbeschermingswet 1998 (NB-wet) eenzijdig moeten worden gewijzigd?

#### Antwoord 2

De garnalenvisserij wordt al jarenlang consistent aangemerkt als een activiteit waarvoor steeds opnieuw een beoordeling op de effecten op de beschermde natuur moet plaatsvinden omdat zij onder andere in omvang en beschikbaar visgebied steeds (iets) wijzigt. De garnalenvisserij wordt dus niet als bestaand gebruik gezien.

#### Vraag 3

Wat is de bijdrage van de totale scheepvaart aan stikstofuitstoot en -depositie en wat is daarvan de bijdrage van de garnalenvloot?

#### Antwoord 3

De totale depositiebijdrage van de sectorgroep Scheepvaart is 51 mol/ha/jaar (ca. 3,5% van de totale depositie). Dit is de gemiddelde depositie op stikstofgevoelige natuur, berekend op basis van het gekarteerd oppervlak.

<sup>1</sup> NOS, 9 december 2022, «Garnalenvloot moet binnen 9 maanden aan stikstofnorm voldoen, «te snel»» (Garnalenvloot moet binnen 9 maanden aan stikstofnorm voldoen, «te snel»)

De garnalenvloot is een zeer klein deel van deze sectorgroep. Er kan geen exact getal worden gegeven voor de bijdrage van de gehele garnalenvloot.

Vraag 4

Erkent u dat het tijdspad onrealistisch is? Wat ziet u als oplossing daarvoor, ook vanuit praktisch en uitvoerbaar oogpunt?

Antwoord 4

Het huidige tijdspad is in mijn ogen realistisch en uitvoerbaar. Er zijn specifieke redenen aanwezig om te kiezen voor een dergelijke beperkte gedoogperiode om de garnalensector de ruimte te geven over te schakelen op emissiereducerende maatregelen. De nadere inhoudelijke motivatie is opgenomen in de afgegeven gedoogbeschikking.

Vraag 5

Hoe legitimeert u het overnemen van ad-hocmaatregelen op deze termijn?

Antwoord 5

Ik ben van mening dat het plaatsen van een katalysator en het afgeven van een gedoogbeschikking geen ad-hoc maatregel is maar een goede oplossing om de garnalenvloot een verduurzamingsslag te laten maken.

Vraag 6

Wil het kabinet dat de garnalenvloot met een verplichte katalysator (nog) minder stikstof maar meer ammoniak gaat uitstoten?

Antwoord 6

Volgens opgave van de fabrikant worden de motoren zo afgesteld dat er geen ammoniak uit de uitlaat komt.

Vraag 7

Waarom heeft het kabinet tot 2030 de tijd om aan de wettelijk vastgelegde stikstofdoelen te voldoen, maar moet de garnalenvloot binnen negen maanden aan deze eis voldoen?

Antwoord 7

Het betreft hierbij het verschil tussen de verantwoording van de lidstaat en projectbeoordelingen in het kader van toestemmingverlening. De lidstaat (de rijksoverheid en provincies) is verantwoordelijk om maatregelen te treffen die nodig zijn voor de verwezenlijking van de instandhoudingsdoelstellingen (artikel 6, eerste lid, van de Habitatrichtlijn) en passende maatregelen (preventief) ter voorkoming van verslechtering van de kwaliteit van habitattypen en leefgebieden van soorten (artikel 6, tweede lid, van de Habitatrichtlijn). Voor elk plan of project geldt dat wanneer deze afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kunnen hebben voor zo'n gebied, een passende beoordeling wordt gemaakt van de gevolgen voor het gebied, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied (artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn).

Vraag 8

Is het niet eerlijker om aan de vloot verplicht te stellen dat men bij vervanging van de motor de schoonste motor van dat moment moet gebruiken met een deadline in 2030?

Antwoord 8

De inzet van een katalysator is geen opgelegde verplichting of eis vanuit de toetsing in het kader van de Wet natuurbescherming. De sector heeft er zelf voor gekozen om met de, door mij gesubsidieerde, inzet van een katalysator de vergunbare visruimte te vergroten. Ook zonder deze inzet kunnen de garnalenvissers in de Natura 2000-gebieden actief blijven (mits uiteraard vergund), maar wel beperkter.

Vissers kunnen zich laten vergunnen op een bedrijfsvoering met en zonder inzet van de katalysator. De intentie vanuit de sector en het ministerie is wel om zoveel mogelijk garnalenvissers direct te kunnen vergunnen op een bedrijfsvoering met katalysator. Maar zij hebben dus een terugvaloptie (zonder katalysator) die zij ook kunnen aanvragen.

Vraag 9

Beseft u dat de garnalenvloot, bestaande uit circa 180 schepen, niet binnen negen maanden in zijn totaliteit terecht kan bij de scheepswerven die we in Nederland hebben en dat ook de materialen voor deze 180 schepen niet voldoende op voorraad zijn om dit binnen negen maanden te kunnen doen?

Antwoord 9

Ik ga ervan uit dat een commerciële sector die wist dat deze maatregel er aan kwam in staat is in negen maanden de schepen uit te laten rusten met een katalysator. Indien ze hier niet in slagen kan er nog wel gevist worden in de betreffende Natura 2000-gebieden (onder verwijzing naar mijn antwoord op de vragen 7 en 8), maar uiteraard ook buiten de Natura 2000 gebieden.

Vraag 10

Wat is de onderbouwing om dezelfde eisen niet aan de containerschepen die langs Natura 2000-gebieden varen op te leggen en wat vindt u van de ongelijke behandeling die daaruit voortvloeit?

Antwoord 10

De containerschepen die van en naar Nederlandse havens varen zijn opgenomen in de (natuur)vergunning van de aangaande terminal/bedrijfslocatie, tot het moment dat deze schepen zijn opgegaan in het heersende vaarbeeld. Voor dit traject geldt hetzelfde beoordelingsregime als bij de garnalenvloot. Daarbuiten is het effect van de schepen verdisconteerd in de totale (landelijke) depositie waarvoor het Rijk verantwoordelijk is. Bij een projectbeoordeling gaat het om de mogelijke verslechtering die een project veroorzaakt (i.e. effecten die er zonder het project niet zouden zijn). De aard van de projecten maakt deze beoordeling bij industriële projecten anders dan bij de garnalenvisserij.

Vraag 11

Kunt u deze vragen voor het commissiedebat Stikstofproblematiek van 8 februari 2023 beantwoorden?

Antwoord 11

Ja.