

Vergaderjaar 2020–2021

29 675

Zee- en kustvisserij

Nr. 198

BRIEF VAN DE MINISTER VAN LANDBOUW, NATUUR EN VOEDSELKwaliteit

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 maart 2021

In het notaoverleg van 27 januari 2021 (Kamerstuk 33 450, nr. 113) alsmede in het Schriftelijk Overleg van 15 februari 2021 (Kamerstuk 21 501-32, nrs. 1277 en 1279) hebben de leden van de Commissie LNV mij verzocht een reactie te geven op artikelen die recent in de Groene Amsterdammer zijn verschenen.

In de Groene Amsterdammer is een reeks van 4 artikelen gepubliceerd over vermeende misstanden in de visserij:

- Vissen in troebel water (21 oktober 2020)
- Ze zijn hard op weg de zee leeg te plunderen (20 januari 2021)
- De quota worden duur betaald (10 februari 2021)
- Visserij, Neerlands trots? Een nationale schandvlek! (10 februari 2021).

In mijn reactie geef ik per thema een reactie op de verschillende stellingen en beschuldigingen die in de artikelen naar voren komen, voor zover die op mijn beleidsterrein liggen. Op het artikel «De quota worden duur betaald» zullen Minister van Buitenlandse Zaken en de Minister-President reageren in antwoord op vragen die hen gesteld zijn door de leden De Groot en Sjoerdsma (beiden D66) (Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 2024).

Illegale visserij en fraude

In de artikelen geven de journalisten aan dat uit onderzoek van onderzoekerscollectief Spit zou blijken dat Nederlands grootste visserijbedrijven zich bezighouden met illegale visserij en Nederlandse en Europese havens gebruiken om deze vis op de Europese markt te krijgen. Allereerst wil ik hierover aangeven dat ik illegale visserij veroordeel en dat fraude op welke manier dan ook niet mag lonen. In Europa hebben we daarom zeer strikte regelgeving om illegale visserij tegen te gaan en ook om toe te zien op naleving van deze regelgeving. De NVWA gebruikt voor controledoel-einden het elektronisch visserijlogboek (ERS) voor controle op vangstge-

gevens en het *Vessel Monitoring System* (VMS) voor controle op de positie van het vaartuig en vaarsnelheid. Het AIS-systeem waar in het artikel naar verwezen wordt, dient andere doeleinden. Toezicht hierop vindt plaats door de kustwacht. Wanneer de NVWA constateert dat de AIS uitstaat, wordt dit gemeld aan de Kustwacht. De NVWA heeft overigens geen concrete voorbeelden waarin dit in de pelagische visserij is voorgekomen.

Verder zien de beschuldigingen in de artikelen vooral op activiteiten van buitenlandse vaartuigen en in buitenlandse wateren, met soms een link naar Nederlandse bedrijven. Hoewel Nederlandse onderdanen ook buiten Europa gehouden zijn aan Europese verordeningen, is het in eerste instantie aan de inspectie en de rechtspraak van landen waar misstanden geconstateerd zijn, om hier onderzoek naar te doen en tegen op te treden. Wanneer misstanden zijn vastgesteld, kan hier ook in Nederland opvolging aan gegeven worden. Er wordt in het artikel gesuggereerd dat het verloop van het onderzoek en rechtszaak over beschuldigingen van *highgrading* door een Namibisch vaartuig, dat een partnerschap heeft met Cornelis Vrolijk B.V. en waarbij de betrokkenen zijn vrijgesproken, oneerlijk zou zijn verlopen. De Nederlandse ambassade in Namibië heeft hier naar gekeken en kan hiervoor geen aanwijzingen vinden.

De Nederlandse ambassade in Namibië heeft ook aangegeven dat het onderzoek in Namibië naar het *Fishrot* schandaal, waarbij quota met smeergeld zouden zijn verkregen en waarvan de journalisten aangeven dat het bedrijf Parlevliet en van der Plas betrokken zou zijn, nog loopt. Over enige betrokkenheid van Nederlandse bedrijven kan daarom op dit moment nog geen conclusie worden getrokken.

In het artikel wordt door de journalisten aangegeven dat Nederlandse bedrijven standaard 10% meer vis in een pak zouden doen, dan staat aangegeven op de dozen. Visserijbedrijven doen dit soms zodat afnemers (veelal in Afrika) meer vis krijgen dan waar voor betaald wordt. De suggestie wordt gewekt dat op deze manier quotaverplichtingen worden omzeild. Het is echter zo dat het gewicht dat vermeld staat op de dozen niet de basis is voor ons quotumbeheer. Daarvoor worden de data aangehouden van de digitale logboeken van de vaartuigen die weer worden gecontroleerd met wegingen die bij aanlanding steekproefsgewijs plaatsvinden (waarbij dus gekeken wordt naar het werkelijke gewicht van de dozen). In de controleverordening is echter ook vastgelegd dat het gewicht op de verpakking, in het elektronisch logboek en op de vangstdocumenten overeen moet komen, om het uitvoeren van kruiscontroles mogelijk te maken. De praktijk waarbij het gewicht op de verpakkingen niet overeenkomt met de werkelijkheid is dus niet rechtmatig en ik zal de sector hierop aanspreken. Het uitvoeren van controles bij aanlanding, waaronder de kruiscontroles, zijn onderdeel van de ingebrekestelling op het toezicht bij aanlanding. Ik heb eerder aangegeven dat ik deze ingebrekestelling zeer serieus neem en dat ik maatregelen neem ten aanzien van de beschikbare capaciteit en de werkwijze bij de controles.

Visserijbeheer en data

Over het visserijbeheer in het algemeen geven de journalisten aan dat de data van de Voedsel- en Landbouworganisatie van de Verenigde Naties (FAO) geen goede weergave zijn van de daadwerkelijke stand van de bestanden. Hierover kan ik aangeven dat in elk geval in de EU niet de FAO-data, maar data van eigen bestandsonderzoek worden gebruikt voor het visserijbeheer. Bij het vaststellen van de vangstmogelijkheden in de Europese wateren, wordt zoals bekend het wetenschappelijk advies van de *International Council for the Exploration of the Sea* (ICES) als

uitgangspunt genomen, met als uitgangspunt dat bestanden beheerd worden op het niveau van *Maximum Sustainable Yield* (MSY). In deze adviezen wordt ieder jaar breed gekeken naar hoe bestanden ervoor staan. Als een bestand er slecht voor staat – of dat nou door fraude zou zijn, of door andere factoren – wordt dit weerspiegeld in het advies.

Ook buiten Europa wordt vaak eigen bestandsonderzoek uitgevoerd, zoals bijvoorbeeld in Namibië. Voor veel bestanden buiten Europa vormen de FAO-data wel de basis voor het bestandsbeheer, soms aangevuld met eigen onderzoek. Daar waar Europese vissers actief zijn, draagt Europa ook bij aan gedegen bestandsonderzoek.

De journalisten geven tevens aan dat als gevolg van de aanlandplicht vissers tot 40% meer vissen, omdat de aanlandplicht niet wordt nageleefd en suggereren dat dit zou leiden tot overbevissing. De onderzoekster die hierbij aangehaald wordt, concludeert in haar onderzoek dat de vangstmogelijkheden sinds de invoering van de aanlandplicht gemiddeld over alle bestanden 35,8% hoger ligt dan de vangstadviezen. Zoals uw Kamer weet, zet ik mij ervoor in, om in de complexe quotumonderhandelingen, de vangstmogelijkheden vast te stellen op basis van de wetenschappelijke adviezen van ICES. Daarbij is het uitgangspunt dat bestanden beheerd worden op het niveau van MSY. Soms wordt er afgeweken van het MSY advies, bijvoorbeeld vanwege sociaaleconomische factoren. Dit was ook voor invoering van de aanlandplicht al het geval. Dat er hogere vangstmogelijkheden worden vastgesteld dan het MSY advies van ICES betekent niet direct dat er sprake is van een probleem. Het is belangrijk hierbij aandacht te hebben voor de specifieke omstandigheden per gebied en vissoort.

Bij invoering van de aanlandplicht zijn de adviezen aangepast van alleen gewenste vangst naar totale vangst (gewenste en ongewenste vangst bij elkaar opgeteld). In Nederland wordt het deel voor ongewenste vangst voor de vier belangrijkste demersale soorten (tong, schol, kabeljauw en wijting) afzonderlijk beheerd en het kan alleen worden aangewend voor de vangst van ondermaatse vis. Dit om te voorkomen dat niet-naleving van de aanlandplicht leidt tot toegenomen vangstmogelijkheden voor maatse vis. In de pelagische visserij is nauwelijks sprake van ongewenste bijvangsten en daarom zijn de quota na invoering van de aanlandplicht niet aangepast. Alle Europese freezer-tracters hebben bovendien de zogenaamde discardgootjes dichtgelast bij invoering van de aanlandplicht. Vis die aan boord komt, kan dus niet meer gediscard worden.

Controle en Handhaving

Wat in de artikelen heel duidelijk naar voren komt is dat er veel onzekerheid is over wat zich precies afspeelt op zee en dat roept wantrouwen op. Het is bij vermeende misstanden heel lastig om deze hard te maken, maar ook andersom voor bedrijven om te laten zien dat ze wel volgens de regels opereren of dat in een bepaalde situatie bijvoorbeeld sprake was van overmacht.

Juist om de controle en handhaving op zee effectiever te maken, heeft de ontwikkeling van digitale handhavings- en opsporingstechnieken een prominente plaats gekregen in het Noordzee Akkoord en ook op Europees niveau wordt, in de onderhandelingen over een herziening van de visserij controle verordening, gesproken over verplichte invoering van deze technieken. Daarnaast werk ik aan de invoering van de bestuurlijke boete, met als doel de handhaving op visserijmaatregelen effectiever te maken en de nalevingsbereidheid van vissers te vergroten.

In de artikelen wijzen de journalisten erop dat bedrijven, door het omvlaggen van vaartuigen, vervolging voor overtredingen kunnen ontlopen. Binnen Europa is dit in ieder geval niet het geval. Voor ernstige inbreuken, zoals *highgrading*, worden punten toegekend aan zowel de kapitein als aan de vergunninghouder van het vaartuig. Wanneer het vaartuig wordt verkocht of omgevlagd, gaan de punten over op de nieuwe vergunninghouder van het vaartuig en blijven de punten gekoppeld aan het vaartuig.

Buiten Europa worden de meeste internationale visserijgebieden beheerd door zogenaamde *Regional Fisheries Management Organisations* (RFMO's). Vaartuigen die zich niet aan de regels met betrekking tot illegale visserij houden, komen op een zwarte lijst en krijgen geen toestemming meer om binnen het gebied te vissen (of over te laden). Vaartuigen die buiten Europa op zo'n zwarte lijst komen, worden op grond van de IOO-verordening door de Europese Commissie ook overgenomen op de Europese zwarte lijst. Tussen verschillende RFMO's worden deze lijsten gedeeld, maar het systeem is niet waterdicht. Om informatie uitwisseling tussen RFMO's, inspectiediensten en vaartuigen te verbeteren, is in Nederland een ICT-systeem ontwikkeld dat nu in Europa en in verschillende RFMO's verplicht wordt ingevoerd.

Tevens wordt op internationaal niveau, onder leiding van de FAO, hard gewerkt aan het *Agreement on Port State Measures*, om verdere stappen te zetten in de internationale samenwerking tegen illegale en ongereguleerde visserij. Hiermee moet een verbetering komen in het uitwisselen van gegevens tussen landen en RFMO's over illegale visserij en tevens moet verder voorkomen worden dat illegaal gevangen vis aangeland en verkocht kan worden. Hiermee wordt dan ook tegengegaan dat illegaal gevangen vis via sluiproutes alsnog op de Europese markt terechtkomt.

Tot slot

In de artikelen wordt gewezen naar Nederlandse freezer-tractors als grote schuldigen voor overbevissing in de wereld. De vaartuigen zijn door de vriescapaciteit aan boord weliswaar heel groot, maar de vangstcapaciteit per vaartuig is niet groter dan van andere pelagische vaartuigen. Nederlandse visserijbedrijven zijn strikt gebonden aan het quotumbeheer, ook als zij vissen ver buiten de EU. Zij mogen niet meer vissen dan is afgesproken. Het toezicht hierop is makkelijker op de Noordzee dan in wateren ver weg. Ik zet mij ervoor in dat digitale technieken alsmede betere internationale afspraken in de nabije toekomst hier nog verdere verbetering in kunnen brengen.

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