

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

3576

Vragen van de leden **Vedder** (CDA), **Grinwis** (ChristenUnie), **Bisschop** (SGP) en **Valstar** (VVD) aan de Ministers voor Natuur en Stikstof en van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit over *de garnalenvissers die per 1 oktober een nieuwe vergunning op grond van de Wet natuurbescherming nodig hebben* (ingezonden 28 juli 2023).

Antwoord van Minister **Van der Wal-Zeggelink** (Natuur en Stikstof), mede namens de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (ontvangen 7 september 2023). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2022–2023, nr. 3428.

Vraag 1

Kunt u een update geven van de ombouw van de garnalenkotters casu quo van het verloop van de daarvoor in het leven geroepen subsidieregeling? Leidt het installeren, conform de voorwaarden, van de in de subsidieregeling genoemde SCR-katalysator daadwerkelijk tot het verstrekken van nieuwe garnalenvergunningen in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb)? Kunnen de garnalenvissers daarmee op dezelfde visserijgebieden een vergelijkbare visserij-inspanning (visuren) leveren als in het nabije verleden?¹

Antwoord 1

De subsidieregeling voor de katalysatoren is op 31 juli gesloten. In totaal zijn er volgens de cijfers van RVO 144 aanvragen ingediend voor de subsidie. RVO heeft op 120 aanvragen is inmiddels een besluit genomen. Tot slot heeft RVO 8 aanvragen ontvangen tot subsidievaststelling (na installatie van de katalysator).

Een aanvraag indienen staat vrij, de aanvrager is niet verplicht om een katalysator te installeren en aan te schaffen bij een verleende subsidiebeschikking. Na installatie is het ook aan de aanvrager om een definitieve subsidievaststelling aan te vragen. Voor RVO is daarom op dit moment niet duidelijk hoeveel katalysatoren er daadwerkelijk worden geïnstalleerd. Het laten installeren en opvolgend in gebruik nemen van een SCR-katalysator danwel een schonere motor leidt tot fors minder emissies en daarmee tot minder depositie op de hiervoor gevoelige beschermde natuurwaarden.

¹ Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO), 16 januari 2023, «Installaties voor lagere stikstofuitstoot garnalenvissers» (<https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/installaties-lagere-stikstofuitstoot-garnalenvissers#veelgestelde-vragen>).

Dit betekent dat met de inzet van dergelijke verduurzamende voorzieningen, er voor een individuele garnalenvissers meer beschikbare gebruiksruimte in de Wnb-vergunning mogelijk is ten opzichte van een bedrijfsvoering zonder een dergelijke verduurzaming.

Ook zonder verduurzamende voorziening is voor alle vergunningaanvragers gebruiksruimte beschikbaar, maar uiteindelijk wel beperkter dan met inzet van de verduurzamende voorzieningen. Of een individuele visser, ook met inzet van die voorzieningen, vanuit de Wnb-vergunning straks een vergelijkbare rendabele visserij kan realiseren als in het nabije verleden kan, is voor mij niet aan te geven. Dat is namelijk afhankelijk van meerdere factoren. De mate van de uiteindelijk te realiseren visserij-inspanning hangt af van zeer veel andere factoren, zoals de brandstofprijzen, de vergunde maximale «ecologische visuren» per Natura 2000-gebied (ter bescherming van o.a. de zeebodem) en het in goed bevisbare dichtheden voorkomen van garnalen in de diverse gebieden. Door o.a. de natuurlijke omstandigheden en de juridische beperkingen in visgebied zal het niet altijd mogelijk zijn om de beschikbare uren ook daadwerkelijk te kunnen benutten. Deze visserij heeft nu eenmaal een zeer mobiel en fluctuerend karakter en het rendement van vissen is vaak zeer wisselend.

Vraag 2

Hoeveel nieuwe schone scheepsmotoren en/of SCR-katalysatoren zijn sinds het instellen van de subsidieregeling reeds verstrekt? Kunt u de al dan niet gebrekkige voortgang in de verbouwing van garnalenschepen, op gebied van schone motoren, toelichten, mede in het licht van de binnenkort aflopende gedoogbeschikking en de door u en ons gedeelde wens om de garnalenvissers langjarig toekomstperspectief te bieden?

Antwoord 2

Allereerst ter verduidelijking: er is geen subsidie vanuit EMFAF beschikbaar gesteld voor schonere scheepsmotoren voor garnalenvissers: de subsidieregeling heeft uitsluitend betrekking op de aanschaf en installatie van SCR-katalysatoren. Zoals bij de beantwoording van vraag 1 aangegeven is op basis van de RVO cijfers niet aan te geven hoeveel katalysatoren geïnstalleerd zijn. Echter, volgens de cijfers van de Vissersbond zijn er het moment van schrijven op 40 schepen katalysatoren geïnstalleerd.

De beperkte voortgang in de verbouw van de betrokken vaartuigen vloeit voort uit de hiertoe vereiste, momenteel beperkte, beschikbare ruimte en capaciteit bij de hiertoe geëquipeerde installatiebedrijven. Volgens de cijfers van de Vissersbond is stand van zaken met betrekking tot de katalysatoren als volgt:

Totale groep van vergunning aanvragende schepen	183 vaartuigen
Katalysator/schonere motor reeds geïnstalleerd	40 vaartuigen
Installatie katalysator/schonere motor voor 1 oktober a.s. voorzien	16 vaartuigen
Installatie katalysator/schonere motor na 1 oktober a.s. voorzien	62 vaartuigen
Reeds besloten tot geen aanschaf katalysator/schonere motor	25 vaartuigen
Onbekend of tot aanschaf wordt overgegaan	24 vaartuigen
Onbekend wanneer aanschaf + installatie katalysator/schonere motor zal plaatsvinden	16 vaartuigen

Ik erken dat de beperkte capaciteit bij de installatiebedrijven omstandigheden zijn waarop de vissers geen tot zeer weinig invloed hebben, ondanks de wil van meerdere vissers om zo snel mogelijk tot installatie over te gaan en dus te verduurzamen.

Ik ben dan ook, vanuit de redelijkheid, voornemens de bestaande gedoogperiode te verlengen. Voor de af te geven vergunning ben ik voornemens de vissers met een bestelde katalysator in de periode daarna de ruimte te bieden om te vissen alsof de katalysator al is geplaatst. Ik ga hier in mijn antwoord op vraag 11 wat specifiek in.

Vraag 3

Kunt u een update geven over de voortgang voor wat betreft het maken van een koppeling tussen de vergunningverlening en de ondertekening van een gedragscode, zoals voorgesteld in de handreiking vanuit het Ketenbreed Garnalen Beraad?²

Antwoord 3

Om te kunnen vissen in de Nederlandse Natura 2000-gebieden is een Wnb-vergunning nodig. De eerdere natuurvergunningen van de garnalenvissers liepen eind 2022 af. Er is onder diverse stringente voorschriften tot 1 oktober 2023 een gedoogbeschikking afgegeven vanuit een concreet zicht op legalisatie en de aanwezige overgangssituatie naar een meer duurzame sector (minder stikstof via een katalysator). Om die verduurzaming te kunnen inzetten, is overwogen dat de vissers daartoe ook de financiële ruimte voor moeten krijgen door, onder voorwaarden, tot 1 oktober te blijven doorvissen. Momenteel wordt gewerkt, samen met de natuur en visserijorganisaties, aan een toekomstvisie voor de garnalensector. Op initiatief van de garnalensector wordt een gedragscode opgesteld die geldt voor de gehele keten van garnalen. Dus ook voor afslagen, verwerking en handel die binnen de gedragscode met de aanvoer van garnalenvissers werken. Uiteraard binnen de wettelijke bepalingen voor eerlijke concurrentie. En naast de publieke handhaving op de vergunning. Ik waardeer het dat de sector zelf initiatief heeft genomen om te komen tot deze gedragscode. De gedragscode zal ook onderdeel vormen van de toekomstvisie voor de garnalenvisserij. Een dergelijke gedragscode staat los van de te verkrijgen Wnb-vergunning.

Vraag 4

Kunt u uitleggen waarom aan de kustvissers wel en aan andere scheepvaart geen stikstoftoets wordt gevraagd, terwijl deze andere scheepvaart zich (deels) wel in dezelfde gebieden als de kustvisserij afspeelt?

Antwoord 4

De garnalenvisserij wordt vanuit de Wet natuurbescherming in juridische zin aangemerkt als een nieuw project (dus geen bestaand gebruik) waarvoor op regelmatige basis bezien moet worden of zij een significant effect heeft op de relevante beschermden natuurwaarden. Juist ook omdat zij in omvang, intensiteit en locaties aan verandering onderhevig is. Wanneer scheepvaart verbonden is aan een specifiek project en zich qua enkel de activiteit van het varen in de hoofdvaarwegen beweegt als onderdeel van het heersend verkeersbeeld in die vaarwegen, wordt aangenomen dat zij onderdeel uitmaakt van dat heersend verkeersbeeld zodra zij niet meer te onderscheiden is van het overige vaarverkeer in die vaarweg. De vaarbewegingen van bijvoorbeeld de containerschepen die van en naar Nederlandse havens varen, zijn opgenomen in de (natuur)vergunning van de bijbehorende terminal/bedrijfslocatie, tot het moment dat deze schepen zijn opgegaan in het heersende vaarbeeld van de bulk aan vaartuigen die zich in die hoofdvaarwegen bevinden en zich niet meer van die grotere groep onderscheiden. Zowel het varen buiten de hoofdvaarwegen als het vissen in deze hoofdvaarwegen zijn wél onderdeel van het te toetsen project «garnalenvisserij» en beide activiteiten worden dus ook meegenomen in (o.a.) de stikstoftoets binnen de besluitvorming over een vergunningaanvraag. Ik begrijp echter dat dit een lastige situatie is voor de sector en ga in overleg met de sector om te bezien of hiervoor een oplossing gevonden kan worden en kom hier zo spoedig mogelijk op terug.

Vraag 5

Kunt u uitleggen waarom aan de kustvisserij een stikstoftoets wordt gevraagd, terwijl daar geen geschikt rekenmodel voor is?

² Ketenbreed Garnalen Beraad, juni 2023, «Een intentieverklaring met afrekenbare doelstellingen, gekoppeld aan een gedragscode».

Antwoord 5

Om de effecten van stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden te kunnen beoordelen, moet dit eerst worden berekend met de AERIUS-Calculator. AERIUS Calculator bevat de best beschikbare methodiek om de stikstofdepositie als gevolg van een project te berekenen en wordt daarom toegepast bij toestemmingverlening. Deze methodiek kan ook gebruikt worden om de effecten van scheepvaart, waaronder dus ook de diverse visserijen, te berekenen.

Ik erken echter dat de toepassing op specifiek het mobiele karakter van de garnalenvisserij lastig is en uitkomsten geeft die zich niet overal goed verhouden tot de bestaande visserijpraktijk. Ik zal hierover op korte termijn in overleg treden met de sector en deskundigen om te bezien of een oplossing mogelijk is en ik zal hier zo spoedig mogelijk op terug komen.

Vraag 6

Deelt u de mening dat het gebruikte rekenmodel voor deze toepassing zodanig grofmazig is aangepast, leidend tot willekeurige uitkomsten die haaks kunnen staan op duurzaamheidsdoelen, dat het verstandig zou zijn om zowel een wetenschappelijk toets te laten uitvoeren op de geschiktheid van het rekenmodel voor deze toepassing, als een juridische toets op de wetgeving of het gebruik van dit rekenmodel werkelijk de enige manier is om aan wetgeving te voldoen?

Antwoord 6

Wanneer sprake is van een project dat leidt tot stikstofemissies, moet vastgesteld worden of sprake kan zijn van significante gevolgen voor een Natura 2000-gebied door stikstofdepositie in dat gebied. Daartoe moet een berekening worden gemaakt met AERIUS Calculator. Dat betekent niet dat AERIUS Calculator op zichzelf de enige relevante informatie is binnen de vergunningverlening. Gezien het mobiele karakter van de garnalenvisserij ben ik daarom met de sector en deskundigen in gesprek om te bezien of een oplossing mogelijk is en ik zal hier zo spoedig mogelijk op terug komen.

Vraag 7

Klopt het dat het model dat moet worden gebruikt in deze stikstoftoets zodanig afwijkt van het gebruikelijke model voor landgebonden puntbronnen dat het tot willekeurige uitkomsten leidt, die zijn vertaald naar een maximaal aantal visuren in grote hexagoon gebieden? Bent u het met het Ketenbreed Garnalen Beraad eens dat hiermee geen ecologisch en economisch efficiënte visserij mogelijk is?³ Kunt u dit antwoord onderbouwen? Wilt u hierbij tevens ingaan op de specifieke zorgen inzake het verdwijnen van de kleinschalige visserij?

Antwoord 7

Ik deel uw zorg over de problemen van de garnalenvisserij, daarom ben ik samen met de Minister van LNV, in overleg met de sector om gezamenlijk tot een oplossing te komen en na te denken over de toekomst van de sector. Ik zal dit de komende periode ook blijven doen en ik zal u hierover op korte termijn informeren.

Vraag 8

Deelt u de zorgen over het risico dat hierdoor ontstaat op concentratie in hexagonen met rekenkundig, maar willekeurig, de meeste stikstofruimte, wat niet tot duurzame visserij leidt, maar tot intensivering in plaats van de in de gedragscode beoogde extensivering?

Antwoord 8

Ja, ik herken deze zorgen. Zoals aangegeven treed ik daarom in overleg met de sector en deskundigen om te bezien of een oplossing mogelijk is en zal ik uw Kamer daarna zo spoedig mogelijk informeren.

³ Ketenbreed Garnalen Beraad, 6 juli 2023, «Beschouwing Stikstoftoets Garnalenvisserij».

Vraag 9

Bent u op de hoogte van het feit dat de bijdrage van de garnalenvisserij aan de depositie op de relevante Natura 2000-gebieden minder dan 1 promille (<0,1 procent) is van de totale depositie? Hoe weegt u dit feit in relatie tot alle onzekerheden in de berekeningen van Aerius, waar reeds de vinger op is gelegd door de Commissie Hordijk in 2020? Biedt, naast de aloude adviezen van de Commissies Remkes en Hordijk, het recente advies «Normeren en beprijsen van stikstofemissies; sturen op stikstof» van ABD Topconsult geen betere handvatten voor de omgang met de garnalenvisserij dan de huidige stikstoftoets inclusief gemankeerde berekeningswijze?⁴

Antwoord 9

Bij toestemmingverlening moet voor ieder plan of project worden aangetoond dat het geen significante negatieve effecten op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden veroorzaakt. Deze toetsing staat los van het aandeel van een activiteit op het totaal aan stikstofdepositie op de natuur. Hierdoor zijn de genoemde onderzoeken ook niet direct toepasbaar.

Vraag 10

Hoe verhoudt uw omgang met de garnalenvisserij tot op heden zich volgens u tot het vorig jaar ingezette stikstofbeleid van het inmiddels demissionaire kabinet, waarbij in lijn met de adviezen van de Commissie Remkes meer en meer op emissiereductie wordt gestuurd, wat heeft geleid tot reductiedoelstellingen voor stikstofoxide (NO_x) van 25 procent in de sector mobiliteit en 38 procent in de sector industrie en voor ammoniak (NH₃) van 41 procent in de landbouw de komende jaren? Hoe taxeert u in dat licht de inspanningen en de reductie in de garnalenvisserij van meer dan 90 procent door te investeren in SCR-katalysatoren of N-emissiearme motoren? Kunt u in dit licht nog eens goed naar uw antwoord op vraag drie kijken?

Antwoord 10

Het terugdringen van de stikstofemissies is nodig om de natuur te beschermen en de instandhoudingsdoelstellingen te halen. De inspanning van de garnalenvisserij is daarbij zeer groot en daarmee waardevol voor het herstellen van de balans tussen natuur en economie. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 9 staat de toets die noodzakelijk is bij toestemmingverlening, helaas los van het landelijke beleid voor het reduceren van de stikstofemissies. Het is daarom ook noodzakelijk om toe te werken naar houdbare vergunningen en daarover zal ik u op korte termijn nader informeren.

Vraag 11

Hoe wordt voorkomen dat de hele garnalenvloot per 1 oktober 2023 aan de kant komt te liggen, omdat er niet op tijd Wnb-vergunningen zijn verstrekt? Hoe borgt u dat deze Wnb-vergunningen ook betekenen dat er voldoende visuren mee kunnen worden gemaakt en u daarmee het perspectief geeft om de investering van de SCR-katalysatoren of nieuwe, schone motoren mee terug te kunnen verdienen?

Antwoord 11

Ik ben voornemens de bestaande gedoogperiode te verlengen tot de vergunning is afgegeven en binnen die vergunningen alle vergunningaanvragers tot een specifiek vast te leggen datum de stikstofruimte te bieden behorende bij de toekomstige situatie van een operationele katalysator. Deze verlenging zal ik aan stringente voorwaarden koppelen, waaronder een formeel bewijs dat de katalysator voor een bepaalde datum daadwerkelijk geïnstalleerd zal zijn. Ik stem de beoogde deadline af op de verwachte leverings- en installatietermijn van de katalysatoren.

De voorliggende vergunningaanvragen gaan uit van een specifieke omvang van het vissen en varen die door de aanvragers qua gebruiksruimte zodanig is ingeperkt dat zij tot een vergunbare situatie van deposities op de beschermde natuurwaarden leidt.

⁴ Documentnummer 2023D29571.

Vraag 12

Bent u bereid om de gedoogbeschikking te verlengen met 15 maanden, conform de eerdere vraag van de sector, tot 1 januari 2025, onder voorwaarde dat:

- Alle schepen binnen deze periode worden voorzien van stikstofreducerende motoren, of katalysatoren zodat de emissie wordt begrensd tot maximaal één à twee gram stikstof (N) per KwH gebruik van motorvermogen;
- De gedragscode van het Ketenbreed Garnalen Beraad operationeel wordt geïmplementeerd in afstemming met overheid en maatschappelijke organisaties;
- Er een alternatief voor de huidige stikstoftoets komt, die, in tegenstelling tot de huidige systematiek, niet risicoverhogend uitpakt voor ecologische doelen op gebied van extensivering, verduurzaming, en zeebodem leven? Zo nee, waarom niet? Tot welke verlenging bent u dan wel bereid? En tot welke vergunningsduur?

Antwoord 12

Nee, daartoe ben ik niet bereid. Ik zet mij ertoe in om zo spoedig mogelijk tot vergunningverlening te komen en zal uw Kamer hierover nader informeren: op dat moment daarmee eindigt ook het gedoog. Ik verwijs in deze ook terug naar het antwoord op vraag 11 voor de ruimte die vissers krijgen totdat de katalysatoren geïnstalleerd zijn.