

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

1845

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).

Mededeling van Minister **Schouten** (Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit) (ontvangen 26 februari 2021).

Vraag 1

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?

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?

Vraag 3

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»?

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 ontnaemt, omdat Britse viskotters deze havens niet kunnen aandoen voor het aanlanden, onderhoud en (grote) renovatiewerkzaamheden?

Vraag 5

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?

Vraag 6

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?

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?

Vraag 8

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?

Vraag 9

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

Mededeling

De vragen van de leden Lodders, De Vries (beiden VVD), Von Martels (CDA), De Groot (D66) en Dik Faber (ChristenUnie) over het signaal dat de NVWA niet overgaat tot het aanwijzen van verschillende havens als «dedicated landing port third countries» (2021Z03178), kunnen niet binnen de gebruikelijke termijn worden beantwoord, omdat een zorgvuldige beantwoording meer tijd vergt. Ik streef ernaar de vragen zo spoedig mogelijk te beantwoorden.