

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA 's-GRAVENHAGE

Directoraat-generaal Agro

Bezoekadres

Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres

Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Factuuradres

Postbus 16180
2500 BD Den Haag

Overheidsidentificatienr

00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)
www.rijksoverheid.nl/ez

Ons kenmerk

DGA / 13184521

Datum 11 november 2013
Betreft Onderzoek naar highgrading en pilot aanlandplicht

Geachte Voorzitter,

Hierbij informeer ik u over de stand van zaken met betrekking tot het onderzoek naar highgrading op de Nederlandse pelagische vloot. Hiermee kom ik tegemoet aan mijn toezegging in het Algemeen Overleg van de vaste commissie voor Economische Zaken van 20 juni 2013 en geef ik uitvoering aan motie 29 675, nr. 153 van het lid Ouwehand. Tot slot zal ik kort ingaan op het onderzoek naar de controle van de aanlandplicht, waarover ik u in mijn brief (Kamerbrief 33 750 XIII, nr. 9) heb geïnformeerd.

Highgrading

Aanleiding voor het onderzoek naar highgrading is de uitzending op 27 maart 2013 van het actualiteiten TV-programma Zembla over de vermeende highgrading (alleen de beste vis aanlanden en mindere kwaliteit vis die legaal aangeland had kunnen worden, teruggooien) aan boord van een Duitse pelagische trawler 'Jan Maria' tijdens de visserij op haring. De Duitse autoriteiten (Bundesanwalt für Landwirtschaft und Ernährung) hebben het onderzoek eind oktober 2013 afgerond en geconcludeerd dat highgrading niet bewezen is. Er wordt derhalve niet tot vervolging overgegaan. Wel heeft de betrokken kapitein een geringe boete gekregen vanwege een onzorgvuldigheid in het bijhouden van het logboek.

Over het Nederlandse toezicht op het highgrade-verbod door de NVWA bent u geïnformeerd met mijn brief van 16 april 2013 (Kamerstuknummer 29675-148). Voor de Nederlandse pelagische visserij geldt dat het risico op teruggooi en highgrading klein geacht wordt. Wetenschappelijk onderzoek laat zien dat de teruggooi zeer beperkt is. Daarnaast geldt dat deze visserij een afzetmarkt heeft voor haring in alle maten. Om toch meer zekerheid te krijgen, heb ik IMARES verzocht om na te gaan of het mogelijk is om aan de hand van een analyse van de vangstsamenstelling dit te staven en hier meer zekerheid over te krijgen. Er kan sprake van highgraden zijn als er geen kleinere maten vis worden aangeland terwijl dat wel aannemelijk is. IMARES voert dat onderzoek nu uit. Ik verwacht de eerste resultaten van dat onderzoek in de loop van deze maand.

Het opsporen van highgrading is niet eenvoudig. Niet alleen is de kans dat een visser op zee op heterdaad betrapt wordt klein, maar ook is het bewust aanhouden van een dubbele boekhouding moeilijk aan te tonen. De Nederlandse trawlers hebben al jaren elektronische logboeken aan boord. De schipper maakt -

op basis van wat met water en al aan boord wordt gepompt - zelf een eerste inschatting van de vangst en van de hoeveelheid ondermaatse vis daarin. De uiteindelijke vangstopgave in het logboek is juist op basis van de verpakte vis, zonder water. Dat de aanvankelijke schatting van de schipper hier en daar afwijkt van de vangstopgave opgegeven in het logboek en met de vangstcertificaten is daarom niet onlogisch.

De schippers zijn op grond van de controleverordening verplicht om hoeveelheden discards van meer dan 50 kilo te noteren in het logboek. Dat blijkt weinig gebeurd te zijn, maar retrospectief onderzoek naar het ontbreken van die discardsopgaven zonder enige bewijslast is problematisch. Ik zal opnieuw aandacht bij de sector vragen voor het zorgvuldig invullen van de logboeken en ik zal de NVWA-inspecteurs op zee opdragen hier extra attent op te zijn.

Pilot aanlandplicht

De pelagische sector doet momenteel twee onderzoeken in voorbereiding op de invoering van de aanlandplicht. Het doel van de pilot is om te onderzoeken wat de gevolgen zijn van de aanlandplicht op de bedrijfsvoering, hoe negatieve gevolgen zoveel mogelijk kunnen worden beperkt en hoe de aanlandplicht het beste vorm gegeven kan worden in de pelagische visserij. De pilot loopt van juli tot eind december 2013 en wordt uitgevoerd in de Noordzee, het Kanaal en ten westen van Ierland.

Het eerste onderzoek richt zich op het voorkomen van ongewenste bijvangsten, door herkenning van vis met sonar en onderzoek naar netaanpassingen om zo veel mogelijk ongewenste bijvangsten onder water te laten ontsnappen. Daarbij wordt het ontsnappingsgedrag in grotere maaswijdten en andere vormen getest, evenals de effectiviteit van ontsnappingsgrids bovenin het net. Dit wordt onderzocht met onderwatercamera's en vergeleken met een referentieschip. Aan het onderzoek doen twee schepen mee. Twee andere pelagische trawlers zullen gelijktijdig ernaast vissen als referentie. IMARES-onderzoekers gaan mee als waarnemer. Er is intensief overleg over de voortgang, onder andere met het ministerie. Aanpassingen worden zoveel mogelijk ter plekke gedaan in dit innovatieve onderzoek.

Het tweede onderzoek verkent mogelijkheden om ongewenste bijvangsten aan boord apart te behandelen en op te slaan. Op één schip wordt een machine geplaatst die de ongewenste bijvangsten tot vispulp verwerkt. De pulp wordt apart opgeslagen en aan wal gebracht. Door middel van cameratoezicht wordt gemonitord hoeveel vis verwerkt wordt. Tevens wordt in samenwerking met IMARES gekeken naar de verhouding kg vis/kg pulp en de DNA-samenstelling van de pulp. Naast wetenschappelijke waarnemers aan boord, zal ook de NVWA meegaan. De camera bij de pulpmachine maakt deel uit van een set van acht camera's, verspreid over de hele productie en verwerkingslijn, zodat alles gedekt is. De harde schijven met videobeelden worden uitgelezen door een Canadees bedrijf, met betrokkenheid van de NVWA. Er gaat geen vis overboord, de uitgang

is dichtgelast. De ongewenste bijvangsten en kapotte vis worden als pulp diepgevroren opgeslagen en geregistreerd.

Voor de volledigheid meld ik hier dat de pilot voor de Volledig Gedocumenteerde Visserij (*Fully Documented Fisheries*) aan boord van een twaalfstal kotters ook nog loopt. Hier geldt een aanlandplicht voor kabeljauw en worden de vangsten gecontroleerd met een viertal camera's (CCTV). Beeldmateriaal wordt in deze pilot uitgelezen door IMARES.

Controle en handhaving aanlandplicht

Toezicht en de handhaving van de aanlandplicht is geen gemakkelijke opgave. Schaarre middelen moeten proportioneel en efficiënt worden ingezet. Het is belangrijk dat de controle instanties van de verschillende landen samenwerken en leren van de ervaringen die tot op heden zijn opgedaan. Er is met de Noordzeelanden overeengekomen dat de controle-inspecteurs van de Scheveningengroep zich over de controle en handhaving van de aanlandplicht zullen buigen. De pelagische vloot heeft daarin prioriteit, aangezien hier de aanlandplicht het eerst voor zal gelden. De controle- en inspectiediensten zullen in de toekomst meer gebruik moeten maken van nieuwe toezichtstechnieken. Ook bij het EU-visserijcontroleagentschap in Vigo is toezicht en handhaving van de aanlandplicht een belangrijk aandachtspunt.

Sharon A.M. Dijkma
Staatsecretaris van Economische Zaken