

Vergaderjaar 2004–2005

**29 675**

**Zee- en kustvisserij**

**Nr. 10**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN LANDBOUW, NATUUR EN  
VOEDSELKWALITEIT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 mei 2005

In antwoord op het verzoek van de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit d.d. 9 september 2004 en na afstemming met mijn ambtgenoot van Justitie stel ik u in deze brief nader op de hoogte van ontwikkelingen op het gebied van handhaving en naleving van bepaalde onderdelen van de visserijregelgeving, met name van de regels voor motorvermogen in de kottervisserij.

De norm voor het motorvermogen van de Eurokotters (300 pk), die gerechtigd zijn te vissen in de 12-mijlszone, is neergelegd in communautaire regelgeving en nader uitgewerkt in nationale regelgeving. Tevens is nationaal een norm bepaald voor het motorvermogen van de grote platviskotters (2000 pk). Deze normen zijn gericht op het beperken van de visserijdruk en van de belasting van het ecosysteem.

Veel Europese landen, waaronder Nederland, hebben te maken met te grote motorvermogens en met een moeizame handhaving van de relevante regelgeving. Dit is onlangs nog eens gebleken bij een internationale bijeenkomst die is gehouden in het kader van de samenwerking op het gebied van de visserijcontrole tussen de betrokken Noordzee lidstaten. Ik hecht er daarom ten zeerste aan dat ook op Europees niveau voldoende aandacht wordt geschonken aan deze problematiek en heb inmiddels Commissaris Borg gevraagd om een Europese aanpak voor de handhaving te ontwikkelen. De lijnen en achtergronden van deze brief heb ik inmiddels ook ter kennis gebracht aan de Europese Commissie. Tevens zal ik in het kader van het level playing field mijn collega-ministers rond de Noordzee aansporen om de normering en handhaving van het motorvermogen van de grote platviskotters vorm te geven overeenkomstig het Nederlandse beleid.

Het afgelopen decennium heeft de overheid op nationaal niveau volop gepoogd de naleving van de regelgeving inzake motorvermogen te verbeteren. Ondanks de controle-inspanningen van de AID en de inzet van het

Openbaar Ministerie is de naleving echter naar mijn mening onvoldoende verbeterd. De sancties zoals tot nu toe gehanteerd hebben blijkbaar weinig preventieve werking.

Vanaf het begin van mijn aantreden heb ik mij dit punt aangetrokken en heb ik dan ook ingezet op een verbetering van het niveau van naleving. Gezocht is naar aanvullingen op het huidige handhavingregime waarbij de eigen verantwoordelijkheid en het maatschappelijk besef van de sector zoveel mogelijk wordt aangesproken. Een aanpak waarbij de sector parallel aan de overheidsinspanningen zelf orde op zaken stelt, is naar mijn stellige indruk een effectieve aanvulling op de publiekrechtelijke controle. Een dergelijke aanpak is geheel in lijn met het Kabinetsprogramma «Andere overheid», de nota «Bruikbare rechtsorde» en het Beleidskader toezicht op controle dat ik bij brief van 22 maart 2005 aan u heb toegezonden. Het versterken en uitbreiden van het co-management, onder meer op het vlak van het motorvermogen, is ook één van de hoofdconclusies van de Stuurgroep Nijpels. In de Intentieverklaring duurzame kottervisserij van 29 maart 2004 is daarom overeengekomen dat de sector zelf verantwoordelijkheid neemt voor het terugdringen van het gebruik van motoren met een groter vermogen dan de motor op grond van de verstrekte visvergunning zou mogen hebben. In mijn brieven van 5 april 2004 en 17 juni 2004 heb ik u geïnformeerd over deze Intentieverklaring en mijn inzet ter zake voor een duurzaam perspectief voor de sector.

Voor mijn inzet is het echter essentieel dat de sector zelf maximaal en aantoonbaar bijdraagt aan de naleving van wettelijke voorschriften. Dit zal moeten blijken uit het gedrag van de sector, niet uit de woorden. In het rapport Nijpels worden naast de aanbevelingen voor uitbreiding van het co-management, aanbevelingen gedaan voor een zekere herstructurering van de sector, waarvoor de sector thans een plan opstelt. Op basis van dat plan en de bereidheid van de sector om de andere aanbevelingen van het rapport Nijpels uit te voeren, waaronder verbreding van het co-management, zal ik mij beraden over de wijze waarop de overheid dat herstructureringsproces kan faciliteren. Op voorhand wil ik echter duidelijk stellen dat mijn bereidheid om dat proces te faciliteren sterk zal afhangen van de bereidheid van de sector om daadwerkelijk in beweging te komen en de regels na te leven, onder meer op het terrein van het motorvermogen.

De sector heeft inmiddels een aantal concrete stappen ondernomen om vorm te geven aan het co-management op het gebied van het motorvermogen. De Werkgroep motorvermogen van de Stuurgroep Nijpels heeft een privaat arrangement ontworpen dat voorziet in een stelsel van private controles en serieuze private sancties bij niet-naleving van de regelgeving ten aanzien van het motorvermogen. Dit arrangement is opgesteld in de vorm van een huishoudelijk reglement voor de (reeds bestaande) Biesheuvelgroepen. Uitvoering van het arrangement zal tot de volgende resultaten leiden:

- De in overtreding zijnde «grote platviskotters» worden onmiddellijk teruggebracht naar het vermogen dat op hun visvergunningen vermeld staat.
- Voorzover de Eurokotters de voor hen geldende norm van 300 pk significant overschrijden, wordt het vermogen van deze motoren teruggebracht naar een maximum van 400 pk. Eurokotters met een vermogen kleiner dan 400 pk worden verzegeld op hun huidige vermogen. Vervolgens wordt in de periode tot uiterlijk 1 mei 2009 het vermogen van alle deelnemende Eurokotters gefaseerd teruggebracht naar 300 pk. De sector zal daartoe een plan van aanpak opstellen. De gefaseerde aanpak sluit aan bij de noodzaak tot het doen van investeringen, zoals de aanschaf van nieuwe motoren en de mogelijke vervanging van vaartuigen.

- Bij nieuwbouw van Eurokotters wordt het vermogen direct afgesteld op 300 pk.

De eerste meting, afstelling en verzegeling van de motoren van alle deelnemende vissersvaartuigen en de private controles in de daaropvolgende jaren zullen worden verricht door onafhankelijke en gecertificeerde meetbureau's. De opbrengsten van de boetes waar het private arrangement in voorziet (die afhankelijk van de geconstateerde overschrijding kunnen lopen van € 5 000,- tot € 35 000,-) worden door de Biesheuvelgroepen gereserveerd voor de financiering van de eigen private controles. Mij is ter kennis gekomen dat inmiddels 85% van de individuele leden van de Biesheuvelgroepen de deelnameverklaring heeft getekend voor het laten meten van het vermogen van hun schepen.

Het arrangement zit naar mijn mening goed in elkaar. Ik acht het een belangrijke ondersteuning van de publieke handhaving van de geldende regelgeving. Voor mij is wel een strikte voorwaarde dat de deelnemende Eurokotters uiterlijk op 1 mei 2009 zijn teruggebracht van 400 naar 300 pk. Dit vanuit het oogmerk om zo snel mogelijk een zo adequaat mogelijke naleving te bereiken van de op dit punt geldende EU-normen, met het perspectief op een blijvende naleving. Overigens is de Europese Commissie inmiddels op de hoogte gesteld van dit private initiatief.

Uitvoering van het initiatief van de sector geeft mij de mogelijkheid om in mijn handhavingsbeleid uit te gaan van een adequatere risicoanalyse en effectievere prioriteitsstelling. Het is zaak om de beschikbare handhavingscapaciteit effectief en efficiënt in te zetten. Na afstemming met het Openbaar Ministerie heb ik daarom in het handhavingsbeleid de volgende lijnen aangebracht. De prioriteiten in de publiekrechtelijke handhaving op het terrein van motorvermogen komen met name te liggen bij degenen die niet of niet voldoende aan de genoemde initiatieven meewerken. Deze groep krijgt de volle aandacht van de AID en het Openbaar Ministerie. Dit zijn:

- de ondernemers die zich niet bij het private arrangement hebben aangesloten;
- ernstige overtredingen van het toegestane motorvermogen van de «grote kotters» en de Eurokotters;
- de recidivisten: de kotters die meerdere keren door de Biesheuvelgroepen zijn beboet voor een te groot motorvermogen.

Voorts zal de bestuursrechtelijke handhaving op onderdelen versterkt worden. Op korte termijn zal de mogelijkheid om bij overtreding van het toegestane motorvermogen de visvergunning voor een bepaalde termijn in te trekken worden aangescherpt. Ook is een wijziging van de Visserijwet 1963 in voorbereiding waarbij de bevoegdheid tot het toepassen van bestuursdwang en de last onder dwangsom wordt opgenomen. Deze maatregelen laten de strafrechtelijke sancties onverlet. Overigens houdt het Openbaar Ministerie wat betreft de keuzes in opsporing en vervolging altijd een eigen verantwoordelijkheid. De bewijsbaarheid in strafvorderlijke zin van overschrijding van het motorvermogen bepaalt of en in welke mate het strafrecht inzetbaar is. Over de concrete invulling van het handhavingsbeleid en over de inzet van mensen en middelen zullen nadere afspraken worden gemaakt met het Openbaar Ministerie en de AID.

Het is van belang dat het private arrangement in de praktijk ook daadwerkelijk functioneert. Daarom zal de overheid nauwlettend toezien op de werking van het arrangement, onder meer ook op de onafhankelijkheid van de betrokken meetbureau's en de bestemming van de private boetepbrengsten. De AID zal regelmatig (onaangekondigd) steekproefsgewijs controles uitvoeren. De controlejaarplannen en de controlejaarverslagen van de Biesheuvelgroepen worden aan het ministerie van LNV toege-

stuurd. Private controlerapporten van geconstateerde overtredingen worden aan de AID gestuurd. Bovendien zal de kottervisserijsector samen met de overheid op 1 januari 2007 een volledige evaluatie van het private arrangement uitvoeren, gericht op onder meer het effect op het niveau van naleving en mogelijk ongewenste neveneffecten.

In dit verband merk ik voorts nog op dat in de gesprekken met de sector de nauwkeurigheid van de meting van het motorvermogen aan de orde is geweest. Deze meting is gecompliceerd en wordt door vele factoren beïnvloed, bijvoorbeeld door omgevingscondities als luchttemperatuur, luchtvochtigheid en barometerstand. Door een aantal onafhankelijke deskundigen is vastgesteld dat het motorvermogen bij meting derhalve 12,5% kan afwijken van het werkelijke motorvermogen. Met dit gegeven dient de AID bij controles dan ook rekening te houden.

Ten aanzien van de positie van de garnalenvissers met 300 pk-vaartuigen, merk ik op dat de sector heeft geopperd de mogelijkheid te onderzoeken om de vangstmogelijkheden van de 300 en 400 pk-vaartuigen op elkaar af te stemmen. Hierover is overleg gaande met de Nederlandse Mededingingsautoriteit. Eén van de relevante factoren daarbij is de reductie van de totale vangstcapaciteit van de sector die kan worden bereikt door de beperking van het in te zetten motorvermogen.

Ik ben er stellig van overtuigd dat, met inachtneming van de hierboven genoemde datum van 1 mei 2009, een aanpak waarbij de Biesheuvelgroepen bij de controle op het motorvermogen worden betrokken effectiever zal zijn dan de huidige situatie.

Mocht op enig moment blijken dat de sector onvoldoende vervolgt geeft aan de ingezette acties, dan zal dit zoals gezegd gevolgen hebben voor de inzet van de overheid op het gehele visserijterrein. Tegen die achtergrond zal ik de Tweede Kamer op de hoogte houden van de relevante ontwikkelingen, waaronder de graad van participatie aan het private arrangement en consequenties van onvoldoende participatie.

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,  
C. P. Veerman