

Vergaderjaar 2010–2011

**29 675**

**Zee- en kustvisserij**

**Nr. 105**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN ECONOMISCHE ZAKEN, LANDBOUW EN INNOVATIE**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 november 2010

Ter verbetering van de naleving van de normen ten aanzien van het motorvermogen van visservaartuigen heeft de visserijsector een privaat handhavingsarrangement opgezet. Het LEI, het economisch onderzoeksinstituut van Wageningen University en Research Centre, heeft dit arrangement op drie momenten geëvalueerd. De eerste evaluatie vond plaats in 2006 en wordt beschouwd als een nulmeting. De tussenevaluatie, in 2008, richtte zich vooral op de uitvoering van de controle en de sanctienering door de beheergroepen en de nieuwe Voedsel en Warenautoriteit (NVWA), alsmede op de meningen van gecontroleerde vissers over deze activiteiten.

In de brieven van 24 mei 2005 (29 675, nr. 10) en 17 juni 2008 (29 675, nr. 44) bent u ingelicht over de achtergronden en werking van het arrangement en de resultaten van tussenevaluatie. Onderstaand geef ik u de resultaten van de door het LEI uitgevoerde eindevaluatie (zie bijlage 1)<sup>1</sup>. In de eindevaluatie heeft het LEI de stand van zaken rondom uitvoering, naleving en effectiviteit van het handhavingsarrangement onderzocht. De eindevaluatie beoordeelt de gehele periode 2005–2009, maar de nadruk ligt op de jaren 2008 en 2009.

Middels deze brief wil ik u informeren over de uitkomsten van de eindevaluatie.

### **Het handhavingsarrangement**

Kern van het handhavingsarrangement is dat de sector via de producentenorganisaties (PO's) zorg draagt voor het afstellen en verzegelen van de motoren van de bij hen aangesloten vaartuigen. Daarbij controleren de PO's jaarlijks bij een kwart van de leden op aanwezigheid van een zegelplan en bij weer een kwart hiervan wordt het vermogen van de motor gemeten. De NVWA ziet er op toe dat bij de niet-leden de motoren zijn afgesteld en verzegeld en voert ook bij de leden van de beheergroepen steekproefsgewijs controles uit. De controles van de NVWA

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

behelzen zowel het controleren op de aanwezigheid van zegels als fysiek controleren van het motorvermogen.

Onderdeel van de co-managementafspraken was dat de sector een overgangstermijn zou krijgen, welke op 1 mei 2009 afliep, om de zogenaamde eurokotters aan Europese regels te laten voldoen. Deze kotters mochten tijdelijk met een motorvermogen van 400 pk blijven varen in plaats van 300 pk.

Daarnaast was afgesproken in verband met de meetonzekerheid een meetmarge van 12,5 % te hanteren. Van deze twee afspraken heeft het Europees Hof van Justitie inmiddels bepaald dat deze onwettig zijn. Daarnaast kreeg de sector de toezegging dat het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie zich op Europees niveau zou inspannen voor een level playing field wat betreft het toezicht op het motorvermogen.

### **De hoofdconclusies van het LEI**

- Het LEI constateert dat het hoofddoel om alle schepen binnen de geldige wettelijke normen te brengen in principe is bereikt. Daarbij moet worden opgemerkt dat een aantal schepen daarbij een meetmarge van 12,5 % heeft ingebouwd. De NVWA hanteert deze marge niet meer bij controles.
- Volgens de NVWA en de PO bestuurders is het nalevingniveau goed, zowel met betrekking tot de zegels als de afstelling van het motorvermogen. De verbetering is in gang gezet door het handhavingsarrangement, maar ook de hoge brandstofprijzen en de slechte economische omstandigheden hebben hieraan bijgedragen.
- De controle op de zegelplannen is door de jaren heen door de NVWA consistent uitgevoerd. Wat betreft de fysieke controles van het vermogen verschilt de controle-inspanning: in 2007, 2008 en 2009 zijn respectievelijk 8, 13 en 1 fysieke controles op het motorvermogen uitgevoerd.
- Het LEI merkt op dat de NVWA in 2009 geen extra controles heeft uitgevoerd bij de niet-deelnemers aan het private arrangement.
- Het LEI oordeelt ook positief over de inzet van de PO's. Wel constateert het LEI dat de afspraken van het co-management aan het verwateren zijn.
- Het LEI wijst erop dat de financiering van de zelfcontrole – wat betaalt de publieke partij, wat betaalt de private partij – een discussiepunt blijft. Het oorspronkelijke idee was dat het systeem betaald zou worden uit de boetes. Echter er zijn door de PO's geen sancties opgelegd en daarmee zijn er ook geen inkomsten. Vooralsnog worden de kosten betaald door het productschap Vis.
- Het LEI wijst er op dat er nog geen sprake is van Europees level playing field, ondanks inspanningen van de overheid. Het LEI waarschuwt dat dit op termijn het draagvlak voor het co-management kan ondermijnen.
- Het LEI constateert dat de NVWA en de bestuurders over het algemeen goed op de hoogte zijn van het arrangement, maar benoemt ook een aantal verbeterpunten. Zo kan de communicatie tussen de NVWA en de PO's beter.

### **Mijn Conclusies**

Mijn algemene indruk is positief. Naar mijn oordeel is het co-management, evenals bij het quotumbeheer, een adequaat instrument gebleken. De gezamenlijke verantwoordelijkheid en het beheer leiden tot een groter draagvlak voor het beleid en daarmee tot een betere naleving. De problematiek rond het motorvermogen is beheersbaar geworden. De

sector en de toezichhouders hebben gezamenlijk een prestatie van formaat neergezet.

Binnen Europa wordt op dit moment gekeken naar de Nederlandse ervaring, ook door de Commissie. Het LEI constateert terecht dat andere lidstaten op het punt van handhaving nog een slag moeten maken. Op dit punt is het afgelopen jaar ook vooruitgang geboekt. In november 2009 is op aandringen van Nederland in de controleverordening een aantal specifieke bepalingen opgenomen gericht op monitoring, certificering en verificatie van motorvermogen. Nederland blijft ook alert op de implementatie en naleving hiervan, in samenwerking met de Europese Commissie.

Met de NVWA is afgesproken dat in 2010 minimaal 15 fysieke controles worden uitgevoerd. Daarbij zal de NVWA extra aandacht besteden aan de niet-deelnemers van het co-management. Verder wil ik wel opmerken dat bij aanvang van het co-management ook alle motoren van de niet-deelnemers zijn gecontroleerd, indien nodig opnieuw afgesteld, en verzegeld. De afgelopen jaren heeft de NVWA geen verschillen geconstateerd in het nalevingsniveau tussen de deelnemers aan het handavingsarrangement en niet-deelnemers.

Wat betreft de kosten van het co-management en de financiering van de zelfcontroles verschillen LNV en de sector van mening. Het is van belang naar de sector toe te blijven uitdragen dat de sector hier een deel van de verantwoordelijkheid draagt en derhalve zelf een systeem moet opzetten. Wel zal ik de sector steunen bij het verder professionaliseren van het systeem van co-management in het algemeen.

Het is mijn intentie op korte termijn in gesprek te gaan met alle bij het co-management betrokken partijen. Daarbij wil ik de gemaakte afspraken tegen het licht houden en bezien hoe ik de sector kan ondersteunen bij het maken van een verdere professionaliseringsslag. Hierover zult u te zijner tijd verder worden geïnformeerd.

De staatssecretaris van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie,  
H. Bleker