

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

### 1016

Vragen van het lid **Moorlag** (PvdA) aan de Ministers van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en van Justitie en Veiligheid over *handhaving van wet- en regelgeving, onder andere met betrekking tot kustvissers* (ingezonden 4 oktober 2019).

Antwoord van Minister **Schouten** (Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit) (ontvangen 11 december 2019). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 360.

#### Vraag 1

Kent u het bericht van het Openbaar Ministerie (OM) «Er bestaat een beeld van terughoudendheid bij de overheid om te handhaven»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Kent u het NOS-bericht «Nederland ziet fraude van kustvissers door de vingers»?<sup>2</sup>

#### Antwoord 2

Ja.

#### Vraag 3, 4 en 5

Deelt u de opvatting: «Adequate handhaving van wet- en regelgeving is van essentiële betekenis voor het realiseren van de met die wet- en regelgeving beoogde doelstellingen van overheidsbeleid», die met een voetnoot in het OM-bericht is aangehaald? Zo nee, waarom niet?<sup>3</sup>

<sup>1</sup> OM.nl, 27 september 2019 (<https://www.om.nl/actueel/nieuwsberichten/@106772/bestaat-beeld/>)

<sup>2</sup> Nos.nl, 28 september 2019 (<https://nos.nl/artikel/2303672-nederland-ziet-fraude-van-kustvissers-door-de-vingers.html>)

<sup>3</sup> OM.nl, 27 september 2019 (<https://www.om.nl/actueel/nieuwsberichten/@106772/bestaat-beeld/>)

Deelt u de opvatting van de Onderzoeksraad voor Veiligheid: «Voor effectief toezicht is het nodig dat bedrijven die niet uit zichzelf de regels naleven voldoende toezichtdruk voelen om dat toch te doen»? Zo nee, waarom niet?<sup>4</sup> Deelt u de opvatting van de Europese Commissie: «Sancties zijn een belangrijk onderdeel van elk regelgevingsstelsel. Zij hebben een afschrikkend effect en dienen als katalysator om ervoor te zorgen dat de EU-wetgeving wordt nageleefd», die met een voetnoot in het OM-bericht is aangehaald? Zo nee, waarom niet?<sup>5</sup>

Antwoord 3, 4 en 5

De aangehaalde quotes zijn in het kader van andere handhavingsvraagstukken zoals handhaving in de vleesketen aan de orde gekomen. Deze quotes zien niet specifiek op toezicht op het maximaal toegestane motorvermogen van visserij schepen. Ik laat om die reden deze quotes in de beantwoording van deze Kamervragen inhoudelijk onbesproken. De algemene strekking van de quotes deel ik wel: handhaving is een belangrijk instrument als het gaat om het bevorderen van de naleving van wet- en regelgeving.

Vraag 6

Deelt u het beeld van Dato Steenhuis: «Al met al wordt het beeld van de handhaving als een goeddeels papieren tijger (...) bevestigd», die met een voetnoot in het OM-artikel is aangehaald? Zo nee, waarom niet?<sup>6</sup>

Antwoord 6

De Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) kan handelen op basis van feitelijk vastgestelde waarnemingen. Er vinden het hele jaar door administratieve én fysieke controles en inspecties plaats. Er is dus geen sprake van alleen administratieve controles en inspecties.

Vraag 7

Is de waarneming van de NOS dat tientallen vissersschepen veel meer vermogen gebruiken dan is toegestaan waar? Zo nee, waarom niet?<sup>7</sup>

Antwoord 7

Uit de inspecties van de NVWA is dit beeld niet naar voren gekomen. Uit het EU-rapport blijkt echter dat er de laatste tijd steeds meer vissersvaartuigen op de Noordzee overschakelen op elektrisch aangedreven motoren. Volgens het rapport is manipulatie van het motorvermogen van vissersvaartuigen, met deze elektrisch aangedreven motoren, op de Noordzee veel frequenter en beter verborgen. De door het rapport geconstateerde signalen neem ik serieus, en op basis van de aanbevelingen ga ik kijken hoe toezicht ook voor dit type motoren kan worden verbeterd.

Vraag 8

Is het waar dat de Nederlandse overheid al minstens tien jaar nauwelijks optreedt tegen kustvissers die meer motorvermogen gebruiken dan is toegestaan? Zo ja, hoe komt dat? Zo nee, kunt u toelichten wat er dan niet waar is?

Antwoord 8

Nee. Het reguleren van het motorvermogen van de visserijvloot is een vereiste vanuit de Europese regelgeving in het kader van de bescherming van kwetsbare gebieden zoals de kustzone. Het is verboden om te vissen met een vaartuig dat over meer vermogen beschikt dan op de visvergunning is vermeld. Op Europees niveau is bepaald hoe de controle op het motorvermogen vormgegeven dient te worden. In de EU-controleverordening is vastgelegd dat vissersvaartuigen binnen de 12 mijlszone met een maximum

<sup>4</sup> OM.nl, 27 september 2019 (<https://www.om.nl/actueel/nieuwsberichten/@106772/bestaat-beeld/>)

<sup>5</sup> OM.nl, 27 september 2019 (<https://www.om.nl/actueel/nieuwsberichten/@106772/bestaat-beeld/>)

<sup>6</sup> OM.nl, 27 september 2019 (<https://www.om.nl/actueel/nieuwsberichten/@106772/bestaat-beeld/>)

<sup>7</sup> Nos.nl, 28 september 2019 (<https://nos.nl/artikel/2303672-nederland-ziet-fraude-van-kustvissers-door-de-vingers.html>)

vermogen van 300 pk mogen vissen. Buiten de 12 mijlszone heeft Nederland, in nationale regelgeving, een maximum vermogen van 2000 pk vastgelegd. De controle hierop gebeurt door de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA), de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De NVWA controleert de aanwezigheid en inhoud van het zegelplan en voert fysieke (in samenwerking met gespecialiseerd meetbureau) en administratieve motorvermogen inspecties uit en ILT op het aanwezige motorvermogen aan boord van het schip. Het bepalen van het motorvermogen gebeurt door erkende gespecialiseerde bedrijven in de regel via meting op de achteras. ILT en NVWA zien toe op de erkende meetbedrijven.

Om meer grip te krijgen op het gebruik van een hoger motorvermogen dan toegestaan is de afgelopen jaren uitvoering gegeven aan de aanbevelingen van de Werkgroep Motorvermogen (Kamerstuk 32 201, nr.<sup>8</sup>. Mijn voorganger heeft uw Kamer bij brief van 4 juli 2016 op de hoogte gebracht van de wijze waarop uitvoering is gegeven aan deze aanbevelingen (Kamerstuk 32 201, nr.<sup>9</sup>. Dat betreft onder meer de verplichting om bepaalde onderdelen van motoren extra te verzegelen (zoals de stekkeraansluiting en de schakelkast waarin de software zit), gezamenlijke herbeoordeling van de zegelplannen door ILT, RVO en de meetbedrijven, aanwijzing van vier erkende meet- en zegelbedrijven, opname van procedures in de Uitvoeringsregeling zeevisserij en periodieke afstemming tussen ILT, RVO, NVWA en de erkende meetbedrijven over constatering en ontwikkelingen.

#### Vraag 9

Is het waar dat de rechter de overheid dertien jaar geleden heeft gesommeerd beter te controleren of kustvissers zich aan de regels houden? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe is daar uitvoering aan gegeven?

#### Antwoord 9

Ja. Door het verder ontwikkelen van administratieve en fysieke inspecties op zowel het motorvermogen als het zegelplan is hier uitvoering aan gegeven. Hiermee voldoet Nederland aan de toezichteisen die in het Gemeenschappelijk Visserijbeleid zijn opgenomen. Nederland en Duitsland hebben, met betrekking tot mechanisch aangedreven motoren, een ver ontwikkeld controlesysteem. Het EU rapport signaleert vooral mogelijke manipulatie van elektrisch aangedreven motoren.

#### Vraag 10

Is het waar dat u door de Europese Commissie bent gevraagd c.q. in de gelegenheid gesteld om te reageren op een rapport over de gebruikte motorvermogens, maar dat u heeft afgezien van een reactie? Zo nee, waaruit bestond die reactie en bent u bereid de Kamer daarvan een afschrift te doen toekomen? Zo ja, waarom heeft u niet gereageerd?<sup>10</sup>

#### Antwoord 10

In tegenstelling tot een officiële audit waarbij lidstaten verplicht zijn te reageren is hier sprake van een in opdracht van de Europese Commissie verrichte studie, welke met alle lidstaten is besproken. Daarom is hier niet schriftelijk op gereageerd.

#### Vraag 11

Waren er binnen uw ministerie en/of de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) eerder vermoedens, signalen, aanwijzingen, informatie of wetenschap van welke aard dan ook aanwezig dat kustvissersschepen meer motorvermogen gebruiken c.q. kunnen gebruiken dan is toegestaan? Zo ja, waaruit bestonden die vermoedens, signalen, aanwijzingen, informatie of wetenschap en bent u bereid om deze, voor zover deze in stukken of andere

<sup>8</sup> Nos.nl, 28 september 2019 (<https://nos.nl/artikel/2303672-nederland-ziet-fraude-van-kustvissers-door-de-vingers.html>)

<sup>9</sup> Nos.nl, 28 september 2019 (<https://nos.nl/artikel/2303672-nederland-ziet-fraude-van-kustvissers-door-de-vingers.html>)

<sup>10</sup> Nos.nl, 28 september 2019 (<https://nos.nl/artikel/2303672-nederland-ziet-fraude-van-kustvissers-door-de-vingers.html>)

informatiedragers, in de ruimste zin des woords, zijn vastgelegd, aan de Kamer beschikbaar te stellen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11

Ja, deze signalen waren bekend bij mijn departement. De signalen zijn echter afkomstig uit ontvangen informatie waarbij geen namen van vaartuigen worden genoemd. De NVWA kan deze signalen niet bevestigen door het waarnemen van feiten tijdens vermogensmetingen. Signalen die onvoldoende kunnen worden geverifieerd worden niet met uw Kamer gedeeld.

Vraag 12

Welke ambtsdragers en/of functionarissen van uw ministerie en/of de NVWA waren op de hoogte van vermoedens, signalen, aanwijzingen of hadden informatie of wetenschap van welke aard dan ook die erop duiden dat kustvissersschepen meer motorvermogen gebruiken c.q. kunnen gebruiken dan is toegestaan?

Antwoord 12

Bij de inspecteurs van de NVWA komen dergelijke «geluiden» sporadisch binnen, concreet worden echter geen namen van vaartuigen genoemd, ook niet als daar om wordt gevraagd.

Vraag 13

Zijn of waren er binnen uw ministerie en/of de NVWA instructies, aanwijzingen, opdrachten, beleid of richtlijnen met betrekking tot het toezicht en handhaving van de motorvermogens van kustvissersschepen? Zo ja, welke en bent u bereid deze beschikbaar te stellen aan de Kamer?

Antwoord 13

Ja. Binnen de NVWA bestaat voor het toezicht op het motorvermogen en het zegelplan een specifiek protocol en werkinstructie. Vanaf 2017 beschikt de NVWA over een verificatieprogramma. Vanuit controle technisch oogpunt is het niet gewenst deze documenten openbaar te maken. Openbaarmaking van de exacte wijze van controleren kan leiden tot anticiperend gedrag van betrokkenen.

Vraag 14

Zijn motorvermogens van kustvissersschepen onderwerp van bespreking, overleg of andere communicatie, zowel fysiek als anderszins, geweest binnen uw ministerie en/of de NVWA? Zo ja, wanneer, welke ambtsdragers of functionarissen hebben daaraan deelgenomen, in welke stukken of andere informatiedragers is dit vastgelegd en bent u bereid deze stukken c.q. informatiedragers beschikbaar te stellen aan de Tweede Kamer?

Antwoord 14

Er bestaat een periodiek overleg tussen medewerkers van Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO), NVWA en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) over het dossier motorvermogen. Vanuit controle technisch oogpunt is het niet wenselijk om deze informatie openbaar te maken. Openbaarmaking van de exacte wijze van controleren kan leiden tot anticiperend gedrag van betrokkenen.

Vraag 15

Wanneer en door welke functionarissen zijn toezichts- en/of handhavingsactiviteiten ondernomen, welke waarnemingen c.q. bevindingen zijn gedaan, welke conclusies zijn getrokken en welke acties, waaronder handhavingsacties, zijn ondernomen op basis van iedere waarneming c.q. bevinding?

Antwoord 15

Gedurende het gehele jaar vinden er door inspecteurs van zowel NVWA, ILT en RVO fysieke en administratieve controles en inspecties plaats op het motorvermogen en het daarbij behorende zegelplan. Eventueel geconstateerde overtredingen worden bestuursrechtelijk afgedaan. Op basis van uitkomsten van controles en inspecties worden zegelplannen aangescherpt en vinden aanvullende inspecties plaats.

Vraag 16 en 17

Bent u van oordeel dat ten aanzien van het gebruik van vermogens van kustvissersschepen sprake is c.q. is geweest van voldoende, toereikende en adequate handhaving van wet- en regelgeving voor het realiseren van de met de wet- en regelgeving beoogde doelstellingen van overheidsbeleid? Zo ja, waarop baseert u dat?

Bent u van oordeel dat de eigenaren c.q. exploitanten van kustvissersschepen voldoende toezichtsdruk hebben ervaren om de regels met betrekking tot het maximum toegestane gebruik van motorvermogens na te leven? Zo ja, waarop baseert u dat?

Antwoord 16 en 17

Zie mijn antwoord bij vraag 8.

Vraag 18

Bent u van oordeel dat met betrekking tot het toezicht en handhaving van het gebruik van het motorvermogen van kustvissersschepen sancties een belangrijk onderdeel zijn geweest van het regelgevingsstelsel, een afschrikkend effect hebben gehad en hebben gediend als katalysator om ervoor te zorgen dat de EU-wetgeving is nageleefd? Zo ja, waarop baseert u dat?

Antwoord 18

Op basis van de vastgelegde meetresultaten en beoordeling hiervan kan ik dit bevestigen.

Vraag 19

Is met betrekking tot het toezicht en de handhaving van het gebruik van motorvermogens van kustvissersschepen het toezicht feitelijk zo geweest dat het beeld van goeddeels een papieren tijger is gevestigd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 19

Nee, zie het antwoord op vraag 8.