

Co-management en motorvermogen

Nulmeting van opvattingen van vissers

Ellen Hoefnagel

Project 30539

Maart 2007

Rapport 6.07.09

LEI, Den Haag

Het LEI beweegt zich op een breed terrein van onderzoek dat in diverse domeinen kan worden opgedeeld. Dit rapport valt binnen het domein:

- Wettelijke en dienstverlenende taken
- Bedrijfsontwikkeling en concurrentiepositie
- Natuurlijke hulpbronnen en milieu
- Ruimte en Economie
- Ketens
- Beleid
- Gamma, instituties, mens en beleving
- Modellen en Data

Co-management en motorvermogen; Nulmeting van opvattingen van vissers
Hoefnagel, E.
Den Haag, LEI, 2007
Rapport 6.07.09; ISBN/EAN: 978-90-8615-138-7
Prijs €14,50 (inclusief 6% BTW)
69 p., bijl.

Met het versterken en uitbreiden van het co-managementsysteem, op het vlak van het motorvermogen, neemt de visserijsector zelf verantwoordelijkheid voor het terugdringen van het gebruik van motoren met een groter vermogen dan de motor op grond van de verstrekte visvergunning zou mogen hebben. Dit onderzoeksverslag betreft een zogenaamde nulmeting, dat als uitgangspunt gebruikt kan worden om na te gaan of er veranderingen zijn opgetreden tijdens de werking van dit arrangement in opvattingen en gedragingen van vissers met betrekking tot het gebruik van motorvermogen in de Noordzeevisserij.

With the reinforcement and expansion of the co-management system with regard to engine power, the fishing sector itself is taking responsibility for combating the use of engines with a greater capacity than are permitted by the conditions of the fishing permit issued. This research report concerns the so-called baseline study, which can be used as a starting point for determining whether changes have occurred in the views and behaviour of fishermen during the operation of this scheme with regard to the engine power used in North Sea fishing.

Bestellingen:
Telefoon: 070-3358330
Telefax: 070-3615624
E-mail: publicatie.lei@wur.nl

Informatie:
Telefoon: 070-3358330
Telefax: 070-3615624
E-mail: informatie.lei@wur.nl

© LEI, 2007

Vermenigvuldiging of overname van gegevens:

- toegestaan mits met duidelijke bronvermelding
- niet toegestaan



Op al onze onderzoeksopdrachten zijn de Algemene Voorwaarden van de Dienst Landbouwkundig Onderzoek (DLO-NL) van toepassing. Deze zijn gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel Midden-Gelderland te Arnhem.

Inhoud

	Blz.
Woord vooraf	7
Samenvatting	9
Summary	11
1. Inleiding	13
2. Stand van zaken met betrekking tot de meting en verzegeling	18
2.1 Verslag van de Werkgroep Motorvermogen	18
2.2 Verslag AID	20
3. Profiel geïnterviewden nulmeting	23
4. Kennis over arrangement	25
5. Doel en effect	32
6. Sancties	41
7. Naleving	44
8. Waardering	50
9. De toekomst en illegale netvoorzieningen	55
10. Conclusie	59
Literatuur	65
Bijlage	
1. Vragenlijst monitoring en evaluatie motorvermogens	67

Woord vooraf

De afgelopen decennia heeft de overheid getracht de naleving van de regelgeving inzake motorvermogen van de Nederlandse kottervloot te verbeteren. Ondanks de controle-inspanningen van de AID en de inzet van het Openbaar Ministerie is de naleving echter onvoldoende verbeterd. De sancties zoals die tot nu toe gehanteerd zijn, hebben weinig preventieve werking gehad.

De oplossing wordt nu gezocht in het versterken en uitbreiden van het co-managementsysteem, op het vlak van het motorvermogen. In de Intentieverklaring duurzame kottervisserij van 29 maart 2004 is overeengekomen dat de sector zelf verantwoordelijkheid neemt voor het terugdringen van een groter vermogen dan de motor op grond van de verstrekte visvergunning zou mogen hebben.

De Werkgroep motorvermogen heeft een privaat arrangement ontworpen dat voorziet in een stelsel van private controles en private sancties bij niet-naleving van de regelgeving ten aanzien van het motorvermogen. Dit rapport is een verslag van een onderzoek, uitgevoerd in opdracht van de Directie Visserij van het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit, naar de opvattingen en ervaringen van vissers tot nu toe (september/oktober 2006) met dit arrangement. Het betreft een zogenaamde nulmeting, dat als uitgangspunt gebruikt kan worden om na te gaan of er veranderingen zijn opgetreden tijdens de werking van dit arrangement in opvattingen en gedragingen van vissers met betrekking tot het gebruik van motorvermogen in de Noordzeevervisserij.

Tevens komt de stand van zaken met betrekking tot de meting en verzegeling van de deelnemers en niet-deelnemers aan dit arrangement aan bod middels verkorte verslagen van de werkgroep motorvermogen en de AID.¹

¹ Eindrapport Motorvermogens beheersbaar, Werkgroep motorvermogen, Productschap Vis december 2006.

Het onderzoek is uitgevoerd door drs. Ellen Hoefnagel van de sectie Visserij van het LEI. Een deel van de interviews is uitgevoerd door drs. Eveline van Mil, als tijdelijk onderzoeker verbonden aan de afdeling Dier van het LEI. De nulmeting is vanuit de Directie Visserij begeleid door ir. M.J.W. Traa.

Veel dank is verschuldigd aan twintig vissers/eigenaren die intensief zijn geïnterviewd. Zonder hun medewerking was dit onderzoek niet mogelijk geweest.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J.C. Blom', written in a cursive style.

Dr. J.C. Blom
Algemeen directeur LEI B.V.

Samenvatting

De Werkgroep motorvermogen heeft een privaat arrangement ontworpen dat voorziet in een stelsel van private controles en private sancties bij niet-naleving van de regelgeving ten aanzien van het motorvermogen (april 2005). Dit rapport is een verslag van een onderzoek naar de opvattingen en ervaringen van vissers tot nu toe (september/oktober 2006) met dit arrangement. Het betreft een zogenaamde nulmeting, dat als uitgangspunt gebruikt kan worden om na te gaan of er veranderingen zijn opgetreden tijdens de werking van dit arrangement in opvattingen en gedragingen van vissers met betrekking tot het gebruik van motorvermogen in de Noordzeevervisserij. De nulmeting betreft een kwalitatief onderzoek; er zijn een twintigtal vissers/eigenaren geïnterviewd.

Tevens komt de stand van zaken met betrekking tot de meting en verzegeling van de deelnemers en niet-deelnemers aan dit arrangement aan bod middels verkorte verslagen van de Werkgroep Motorvermogen en de AID.¹

Alle voor dit project relevante vaartuigen van de Nederlandse kottervloot beschikken over een meetrapport en een zegelplan, conform de voorwaarden die de werkgroep motorvermogen hieraan heeft gesteld.

Het draagvlak voor een private aanpak van het motorvermogen bleek bij de leden van de beheergroepen zeer hoog te zijn. Ruim 95% van de leden van de beheergroepen hebben de verklaring motorvermogen ondertekend en nemen thans deel in de uitvoering van de private afspraken van het project motorvermogen.

De AID heeft inmiddels de relevante niet-tekenaars gemeten, daar waar nodig teruggesteld en verzegeld. Het totaal aantal deelnemers en relevante niet-deelnemers bedraagt 311 of 89% en respectievelijk 39 of 11%.

De nulmeting wijst echter uit dat het draagvlak op de vloot uitgedrukt kan worden in een percentage dat kleiner is dan 89. Tijdens de nulmeting is er veel kritiek op de uitvoering en twijfel over het gedrag van 'anderen' geuit door de respondenten. Daarom is het niet helemaal duidelijk of deze 89% volledig achter de huidige maatregelen staat. Aan de andere kant blijkt een respondent, die niet-deelnemer is, in de loop van de beginfase positiever te zijn gaan staan tegenover het arrangement. Mogelijk zijn er meer vissers uit deze categorie die uiteindelijk zullen overwegen toch het arrangement te ondertekenen. Wellicht kunnen zij overgehaald worden lid van een groep te worden, of is het misschien relevant een nieuwe Biesheuvelgroep te starten bestaande uit dergelijke vissers met gelijke (legale) belangen.

Er worden veel knelpunten genoemd door de AID, Werkgroep Motorvermogen en respondenten, waar gepaste aandacht aan besteed dient te worden om het arrangement kans van slagen te geven. Duidelijke afspraken over openheid naar sector en overheid zijn van belang over: de controles, de controleresultaten en de opgelegde sancties, voor zowel de deelnemers als de niet-deelnemers, door zowel de AID als de besturen van de Biesheuvel-

¹ Eindrapport Motorvermogens beheersbaar, Werkgroep motorvermogen, Productschap Vis december 2006.

groepen. Als de effectiviteit en rechtvaardigheid van het arrangement zichtbaar worden, zal dit wellicht meer draagvlak creëren.

Summary

Co management and engine power; A baseline study of views of fishermen

The engine power work group has designed a private scheme that provides a set of private controls and private sanctions for non-compliance with the regulations regarding engine power (April 2005). The present report concerns a research project looking into the views and experiences of fishermen regarding this scheme so far (September/October 2006). It covers the so-called baseline study, which can be used as a starting point for determining whether changes have occurred in the views and behaviour of fishermen during the operation of this scheme with regard to the engine power used in North Sea fishing. The baseline study relates to a qualitative research project; twenty fishermen/boat owners were interviewed.

The current state of affairs with regard to the measurements and engine sealing of participants and non-participants in this scheme is also addressed by means of brief reports by the engine power work group and the General Inspection Service.¹

All vessels relevant to this project within the Dutch cutter fleet received a measurement report and a sealing plan in accordance with the conditions set by the engine power work group in this regard.

The level of support for a private approach to engine power turned out to be very high among the members of the management groups. Over 95% of the members of the management groups have signed the engine power statement and are now taking part in the implementation of the private agreements within the context of the engine power project. The General Inspection Service has now taken measurements regarding the engines of the relevant non-signatories, adjusted those engines where necessary and sealed them. The total number of participants and relevant non-participants are respectively 311 (or 89%) and 39 (or 11%).

However, the baseline study reveals that the level of support within the fleet can be expressed in a percentage that is lower than 89%. During the baseline study, a great deal of criticism was expressed by the respondents regarding the implementation, along with doubt regarding the behaviour of 'others'. It is therefore not completely clear whether these 89% fully support the current measures. On the other hand, one respondent - a non-participant - appears to have taken a more positive view of the scheme during the course of the initial phase. It is possible that there are more such fishermen in this category who will ultimately consider signing the agreement after all. It may be possible to convince them to join a group, or it may be worth starting a new *Biesheuvel* group comprising such fishermen with similar interests.

¹Final report on Manageable Engine Power, the engine power work group, Commodity Board for Fish and Fish Products December 2006.

The General Inspection Service, the engine power work group and the respondents mention a large number of problem areas to which appropriate attention must be devoted in order to give the scheme a chance of success. Clear agreements regarding openness towards the sector and the government are important, regarding: the checks, the results of checks and the sanctions imposed, for both participants and non-participants, by both the General Inspection Service and the boards of the *Biesheuvel* groups. As the effectiveness and justice of the scheme become clear, this may result in greater support.

1. Inleiding

De Werkgroep motorvermogen heeft een privaat arrangement ontworpen dat voorziet in een stelsel van private controles en private sancties bij niet-naleving van de regelgeving ten aanzien van het motorvermogen (april 2005). Dit rapport is een verslag van een onderzoek naar de opvattingen en ervaringen van vissers tot nu toe (september/oktober 2006) met dit arrangement. Het betreft een zogenaamde nulmeting, dat als uitgangspunt gebruikt kan worden om na te gaan of er veranderingen zijn opgetreden tijdens de werking van dit arrangement in opvattingen en gedragingen van vissers met betrekking tot het gebruik van motorvermogen in de Noordzeevervisserij.

Tevens komt de stand van zaken met betrekking tot de meting en verzegeling van de deelnemers en niet-deelnemers aan dit arrangement aan bod middels verkorte verslagen van het Productschap Vis en de AID.¹

Het arrangement is tot stand gekomen na een lange periode waarin motorvermogens van Nederlandse kotters alsmaar stegen. Het motorvermogen van een vissersvaartuig heeft invloed op de vangstcapaciteit. Wie over meer vermogen beschikt, beschikt ook over meer trekkracht en snelheid. Trekkracht is vooral van belang wanneer op demersale vissoorten wordt gevestigd, zoals tong en schol die uitsluitend in of op de zeebodem te vinden zijn. De Nederlandse kottervloot is gespecialiseerd in de vangst van demersale soorten en is hiervan economisch afhankelijk. Met meer trekkracht kan het vistuig zwaarder worden uitgevoerd waardoor er meer vis kan worden gevangen. Daarnaast is de snelheid bepalend voor het aantal trekken die binnen een bepaald tijdsbestek gedaan kunnen worden.²

In 1975 heeft de Europese Commissie besloten dat in het Gemeenschappelijk Visserijbeleid beperkingen moeten worden gesteld aan de visserijdruk in de kustwateren die zijn gelegen binnen de 12-mijlszone van iedere lidstaat. Eén van de maatregelen is dat vissersvaartuigen die in de 12-mijlszone actief zijn niet groter mogen zijn dan 50 brutoregister ton en dat het maximum motorvermogen 300 pk (221 kW) moet zijn. Begin jaren tachtig wordt door de Europese Commissie de eis dat een vissersvaartuig binnen de 12-mijlszone maximaal 50 brutoregister ton mag meten, geschrapt. Belangrijkste reden hiervoor is dat met beperkingen aan de grootte van het vaartuig de veiligheid in het geding zou zijn. Hiervoor in de plaats komt een maximale lengtegrens van 24 meter.

Het gevolg hiervan was dat er vissersvaartuigen werden gebouwd, vaak met Europese subsidiegelden, die aanzienlijk groter waren dan 50 brutoregister ton met een gemiddelde lengte van 23,95 meter.

Deze specifieke schepen kregen al snel de naam 'Eurokottervloot'. Vooral de Nederlandse visserij speelde op de mogelijkheden in om een aanzienlijke eurokottervloot op te bouwen.

¹ Eindrapport *Motorvermogens beheersbaar*, Werkgroep motorvermogen, Productschap Vis december 2006.

² Ibid.

Al snel wordt echter duidelijk dat deze vaartuigen, waarvan de grootte oploopt tot boven de 160 brutoregister-ton, met een vermogen van maximaal 221 kW geen economisch rendabele visserij kunnen uitoefenen. Gevolg is dat er hogere motorvermogens worden geïnstalleerd dan is toegestaan.

Aan het einde van de jaren tachtig werden er ook wettelijke maatregelen genomen voor de Noordzeekotters. Voor deze vloot kwam er een maximale boomkorlengte en een maximaal motorvermogen. Een maximaal motorvermogen van 2.000 pk (1.471 kW) werd voor de kottersector een feit. Ondanks deze en andere maatregelen om het motorvermogen voor dit vlootsegment te beheersen, blijkt dat er in de praktijk nog veel motoren van Noordzeekotters een hoger motorvermogen leveren dan is toegestaan.¹

De overheid probeerde middels een zegelplan (vastlegging verzegelingen aan de motor) en door het uitvoeren van gerichte controles, het motorvermogen beheersbaar te houden. In de praktijk bleek dit niet haalbaar. Eind jaren negentig en begin deze eeuw werden de controles op het motorvermogen geïntensiverd en werden schipper - eigenaren geverbaliseerd wanneer een overtreding op het motorvermogen werd vastgesteld. Een structurele verbetering van de naleving van de regels inzake het motorvermogen bleef echter uit.

De werkgroep motorvermogen schetst in haar rapport *Motorvermogens Beheersbaar de weg 'naar een systeem waarbij de sector onder eigen verantwoordelijkheid zorg draagt voor het meten, afstellen en controleren van het motorvermogen van de Noordzee kotters'*. Dit private arrangement dat voorziet in een stelsel van private controles en private sancties bij niet-naleving van de regelgeving ten aanzien van het motorvermogen is in september 2005 van start gegaan.

Aanpak handhavingsarrangement

De Werkgroep Motorvermogen heeft een systeem uitgewerkt waarbij de afstelling van motoren en de controle op het motorvermogen en sanctionering bij overtreding door de sector zelf wordt gedaan. Dit is het private handhavingsarrangement. De overheid richt zich op het afstellen, controleren en beboeten van vissers die niet aan het private arrangement mee doen én ziet toe op de werking van het private handhavingsarrangement door steekproefsgewijs deelnemers te controleren. De overheid behoudt altijd de bevoegdheid op te treden tegen overtredingen inzake wettelijke bepalingen indien daar aanleiding toe is.

Voor de sector is een privaat handhavingsarrangement een hulpmiddel om gedrag van vissers te beïnvloeden en de onderlinge concurrentieverhoudingen in evenwicht te brengen. Daarnaast kan de sector zelf haar verantwoordelijkheid nemen, hetgeen bijdraagt aan haar imago bij het brede publiek. Het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit (LNV) heeft aangegeven dat haar inzet voor de sector medebepaald wordt door het gedrag dat de sector laat zien.

Voor LNV is een privaat handhavingsarrangement aantrekkelijk omdat:

- hierbij de sector wordt aangesproken op haar eigen verantwoordelijkheid en gedrag, waardoor een betere naleving verwacht wordt;
- LNV haar eigen controlecapaciteit effectiever en efficiënter in kan zetten.

¹ Ibid.

- De overheid heeft zich in de intentieverklaring ook gecommitteerd door te stellen dat:
- de overheid zich actief en met prioriteit inzet voor een gelijkwaardige toepassing van regelgeving en controle binnen de EU. Initiatieven om de samenwerking tussen Noordzeelidstaten te vergroten vormen een onderdeel van deze inzet.

De eindverantwoordelijkheid voor de handhaving blijft bij LNV.

Afspraken en implementatie

De afspraken die de werkgroep Motorvermogen heeft gemaakt zijn de volgende:

- vissers die deelnemen aan het private handhavingsarrangement laten voor 1 januari 2006 (met uitloop tot 1 april 2006¹) hun motor afstellen op het vermogen van de visvergunning, dan wel maximaal 400 pk of tussen de 300-400 pk als dat hun huidige vermogen is. De AID zorgt ervoor dat vissers die niet deelnemen hun motor op het op de visvergunning vermelde vermogen laten afstellen;
- via het plan van aanpak wordt het vermogen van de eurokotters geleidelijk aan terug gebracht tot 300 pk. Per 20 april 2009 voldoen alle eurokotters aan 300 pk. Bij nieuwbouw wordt het vermogen direct op 300 pk gezet;
- als bij private controle blijkt dat het gemeten vermogen afwijkt van het op de visvergunning vermelde vermogen volgt een boete door de beheergroep. De beheergroep gebruikt de opbrengsten voor de financiering van private controles. Bij herhaalde overtreding schakelt de beheergroep de AID in;
- bij overtreding geconstateerd door de publieke handhaver wordt het vaartuig direct teruggezet op het motorvermogen vermeld in de visvergunning. Als de private handhaver een overtreding constateert, wordt het motorvermogen van het vaartuig teruggebracht tot het vermogen waarop het in 2005, bij de eerste afstelling, is afgeregeld;
- de AID zet haar capaciteit in op niet-leden van de beheergroepen, grote overtredingen en recidivisten. Daarnaast controleert ze steekproefsgewijs en bij een vermoeden van overtreding deelnemers aan het private handhavingsarrangement.

De sector implementeerde deze afspraken via de beheergroepen. Zij pasten hun huiselijk reglement aan en stelden controleplannen en controlejaarverslagen op. LNV implementeerde de afspraken over de mogelijkheden voor bestuurlijke handhaving in de regelgeving. De AID stelde een controleplan op en verzorgde controleverslagen. LNV ging in overleg met het Openbaar ministerie over de toepassing van bestuursrechtelijke en strafrechtelijke handhaving.

Voor Noordzeekotters geldt de regel dat vissersvaartuigen met een motorvermogen van meer dan 2.000 pk (1.471 kW), hun motorvermogen als hun schip 20 jaar oud is terugstellen op 2.000 pk. Deze vaartuigen (26 schepen) krijgen ook in de loop van 2005 of begin 2006 een vermogensmeting en verzegeling.

¹ Bij de uitvoering hiervan zijn wat vertragingen ontstaan. Dit is vooral veroorzaakt door afstemming van agenda's tussen verschillende partijen, namelijk motorfabrikanten, MARIN en meerdere vissers per haven. In september 2006 is nagenoeg de hele vloot gemeten en verzegeld.

Naar aanleiding van een kort geding aangespannen door enkele garnalenvissers, heeft de rechter het ministerie van LNV opgedragen om binnen een termijn van vier maanden na de betekening van het vonnis (19 april 2006) het verbod op de garnalenvisserij met vaartuigen met een motorvermogen groter dan 300 pk te handhaven door:

- het motorvermogen van alle vissersvaartuigen ten behoeve waarvan een garnalenvergunning is verleend, te onderzoeken dan wel te laten onderzoeken; en
- voorzover daarbij overschrijdingen worden vastgesteld, de vergunning te schorsen dan wel in te trekken overeenkomstig de 'Regeling visvergunning'.¹

Garnalenvissers konden twee dingen doen:

1. voor 19 augustus 2006 aantonen dat het motorvermogen maximaal 300 pk bedraagt; of,
2. de garnalenvergunning op non-actief stellen. Dit wordt ook wel 'het reserveren van de garnalenvergunning' genoemd. Dit betekent dat men de vergunning bij LNV inlevert en niet meer op garnalen mag vissen. LNV reserveert de vergunning maximaal tot en met april 2009. Indien men de garnalenvergunning laat reserveren blijft, voor de visser als ondertekenaar van het Private Initiatief Motorvermogen, de overgangsmaatregel van 400 pk voor de visserij op platvis van kracht.²

Er zijn 13 schepen die gebruik maken van de 400 pk overgangsregeling, de rest vaart met 300 pk. Bij de controle van een toegelaten motorvermogen van 221 kW (300 pk) zal rekening worden gehouden met de toepassing van een meetmarge van 12,5%. Zie voor een overzicht van de eerste meting hoofdstuk 2.

Op 8 november 2004 en 19 juli 2005 heeft de Europese Commissie twee klachten van groepen vissers ontvangen naar aanleiding van het plan van de Nederlandse visserijsector om de naleving van het motorvermogen te verbeteren. De Europese Commissie heeft bij brief van 12 oktober 2005 een formele aanmaning gestuurd. Bij schrijven van 15 december 2005 heeft de Nederlandse regering een antwoord gestuurd. Op 12 oktober 2006 heeft de Commissie uit hoofde van artikel 226 van het EG-verdrag een met redenen omkleed advies uitgebracht, dat op 18 oktober 2006 is verzonden.

De Nulmeting

De nulmeting van de herfst van 2006 naar de opvattingen en ervaringen van vissers met het privaat arrangement van private controles en private sancties bij niet-naleving van de regelgeving ten aanzien van het motorvermogen, kan als uitgangspunt gebruikt worden om na te gaan of er veranderingen zijn opgetreden tijdens de werking van dit arrangement in opvattingen en gedragingen van vissers met betrekking tot het gebruik van een te hoog motorvermogen in de Noordzeevervisserij.

Voor deze nulmeting zijn 20 vissers intensief geïnterviewd. Het is een willekeurige steekproef, waarbij wel rekening gehouden is met geografische spreiding en een relevante

¹ Brief LNV, Directie Visserij aan deelnemers handhavingsarrangement, 2006.

² Ibid.

vertegenwoordiging van pk-klassen. Van deze 20 schipper/eigenaren zijn er drie niet-deelnemers aan het arrangement.

De onderwerpen die tijdens het vraaggesprek aan de orde kwamen, zijn naast de algemene gegevens over de geïnterviewde, het bedrijf en het motorvermogen: kennis over het arrangement, mening over doel en effect van het arrangement, mening over sancties, mening en ervaring over naleving, waardering voor het arrangement, en ten slotte mening over toekomstige ontwikkelingen met betrekking tot een dergelijk arrangement voor illegale netvoorzieningen (zie bijlage 1 voor vragenlijst nulmeting).

De meeste vissers en of eigenaren waren bereid mee te werken, er waren slechts drie weigeringen vanwege geen belangstelling; andere redenen om niet mee te doen waren bijvoorbeeld: 'komt niet uit, er wordt een bevalling verwacht' en 'Visser is op zee' (4).

In deze nulmeting worden vier categorieën onderscheiden:

1. de garnalenvissersvloot, eurokotters en andere kleine schepen met max. 300 pk (10);
2. de eurokotters met tijdelijk maximaal 400 pk (3);
3. de Noordzeekotters, met 2.000 pk of (tijdelijk) meer (4);
4. de niet-deelnemers (3).

2. Stand van zaken met betrekking tot de meting en verzegeling

2.1 Verslag van de Werkgroep Motorvermogen¹

Het draagvlak voor een private aanpak van het motorvermogen bleek bij de leden van de beheergroepen zeer hoog te zijn. Ruim 95% van de leden van de beheergroepen hebben de verklaring motorvermogen ondertekend en nemen thans deel in de uitvoering van de private afspraken van het project motorvermogen.

Een overzicht naar draagvlak van het project motorvermogen per beheergroep is te zien in tabel 2.1.

Tabel 2.1 Deelname per beheergroep

Beheergroep	Aantal vaartuigen	Getekend		Deelname in %
		voor	tegen	
Vissersbond I	65	61	4	94
Vissersbond II	12	12		100
Vissersbond III	57	53	4	93
Delta Zuid	54	50	4	93
Nieuwe Diep	14	14		100
PO Oost	59	58	1	98
PO Texel	18	18		100
PO Wieringen	42	42		100
Redersvereniging	3	3		100
Totaal	324	311	13	96

Na een aanlooperperiode is vanaf september 2005 structureel begonnen met de vermogensmetingen en verzegelingen van de motoren onder regie van het Productschap Vis en MARIN als meetinstituut. Daarnaast functioneert een onafhankelijk expert op het gebied van dieselmotoren van expertisebureau Touw B.V. als adviseur.

Omdat de visserijvloot in de regel niet op doordeweekse dagen in de haven ligt, richtte de planning zich met name rond stilligperioden, vrijdagen en zaterdagen. In de planning was uitgegaan van drie vaartuigen per dag, maar al snel werd duidelijk dat dit in de praktijk niet haalbaar bleek. Met name technische aspecten zorgen ervoor dat het gemiddeld vier tot vijf uur duurde om een vermogensmeting en verzegeling uit te voeren. Daarnaast speelde in incidentele gevallen ook weersomstandigheden een negatieve rol. De medewerking aan boord van schippers en bemanning was goed. Er hebben zich in de uitvoering van het pro-

¹ Dit is een verkort verslag van de werkgroep motorvermogen.

ject geen noemenswaardige problemen voorgedaan. Ook de continuïteit en voortgang van het project was steeds gewaarborgd. Eind september 2006 is bij het laatste vaartuig een vermogensmeting uitgevoerd en is de motor verzegeld. Gemiddeld zijn er maandelijks 25 vaartuigen binnen het project afgehandeld. Op weekbasis zijn dit gemiddeld zes vaartuigen.

Sep. 15	Okt. 23	Nov. 17	Dec. 15	Jan. 16	Feb. 35	Mrt. 56	Apr. 30	Mei 37	Jun. 24	Jul. 16	Aug. 14	Sep. 13
------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	-----------	------------	------------	------------	------------

Figuur 2.1 Tijdbalk 2005-2006: verdeling aantal gemeten vaartuigen per maand

In de maand september 2005 is rekening gehouden met de aanloopperiode van het project. De toename van het aantal vaartuigen in met name de periode februari 2006 tot en met mei 2006 wordt veroorzaakt door het feit dat in die periode de ongecertificeerde vissersvaartuigen (vaartuigen met beperkt vaargebied) zijn verzegeld.

De conclusie is dat alle deelnemende vaartuigen van de Nederlandse kottervloot thans beschikken over een meetrapport en een zegelplan, conform de voorwaarden die de werkgroep motorvermogen hieraan heeft gesteld.

Continuïteit en gelijkwaardigheid in controles en sancties van deelnemers en niet deelnemers (verantwoordelijkheid AID), zullen ervoor moeten zorgen dat het motorvermogen ook in de toekomst beheersbaar blijft. Dit geldt eveneens voor de inzet die gedaan zal moeten worden op Europees niveau om te komen tot een level playing field voor wat betreft het motorvermogen.

Doorkijk project motorvermogen en probleemverkenning door de deelnemende vissers

Na het vastleggen van de motorvermogens van de vissersvaartuigen in meetrapporten en de verzegeling van de motoren in zegelplannen, volgt de belangrijke fase waarin het systeem zich zal moeten bewijzen. Het betreft hier dan vooral de controles op de verzegelingen en het motorvermogen en de rol en taak van de beheergroepen in het kader van de uitvoering en toepassing van de sancties bij overtredingen.

Het systeem van controle van het motorvermogen zal in de toekomst zelfstandig moeten worden. Dit betekent dat met de opbrengsten van boetes (sancties) voldoende financiële middelen bijeen moeten worden gebracht ter dekking van de kosten van de controles. In hoeverre deze financiering voldoende is om de uitvoering (ook voor de toekomst) van de controles te waarborgen is onzeker.

De deelnemende vissers zijn van mening dat het van groot belang is dat de niet-deelnemers aan het project motorvermogen een gelijke aanpak krijgen ten opzichte van de deelnemers. Zij vrezen dat het project aan draagvlak zal verliezen wanneer in de toekomst zal blijken dat de niet-deelnemers 'beter af' zijn dan deelnemers. Het betreft hier dan voornamelijk de uitvoering van de controles (verzegelingen en/of motorvermogen) en de mutaties op het zegelplan bij het verwijderen van zegels als gevolg van reparaties, schades, onderhoud enzovoort.

De problemen rondom financiering en gelijke aanpak zijn kenbaar gemaakt aan het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Een ander belangrijk punt is een level

playing field op Europees niveau. Dit is niet alleen van belang vanuit het feit dat de Europese visserij wordt gereguleerd vanuit één gemeenschappelijk visserijbeleid, maar ook vanuit concurrentieoverwegingen.

De Nederlandse kottersector is van mening dat de Nederlandse aanpak van het motorvermogen navolging zou moeten krijgen binnen Europa. Dit geldt zowel voor het instellen van een maximaal vermogen van 1.471 kW (2.000 pk) voor de visserij in de visserijzone op de Noordzee, als voor het volgen van het Nederlandse systeem van het beheersen van het motorvermogen voor alle vissersvaartuigen waarvoor een beperking op het motorvermogen van toepassing is.

LNV heeft na intensief contact met de Europese Commissie het onderwerp 'beheersing motorvermogen' weer op de Europese agenda gekregen. De Europese Commissie erkent de problematiek rond de beheersing van het motorvermogen en vindt dat daar een oplossing voor moet komen. Over dit onderwerp is onder meer op 8 december 2005 een expertmeeting georganiseerd en is er op 31 maart 2006 een directeurenoverleg geweest met alle visserijdirecteuren van de lidstaten. Op dit moment beraadt de Europese Commissie zich over de te kiezen aanpak voor deze complexe en technische materie. Nederland zal zich blijven inzetten voor een Europese aanpak van het motorvermogen.

2.2 Verslag AID¹

Uitvoering

De oorspronkelijke lijst van niet-tekenaars bedroeg 162 vaartuigen. De opzet was om deze vaartuigen te benaderen voor een meting en verzegeling. De meting zou onder AID toezicht plaatsvinden, de verantwoordelijkheid voor de nieuwe verzegeling lag geheel bij de schipper/eigenaar.

Uit de lijst van 162 vaartuigen zijn de meest relevante vaartuigen gehaald. De lijst bevatte bijvoorbeeld ook sportvissers, mosselvaartuigen en dergelijke. Alle door de AID gemeten vaartuigen zijn garnalenvissers. Veel weerstand tegen de gemaakte afspraken, financiële problemen en verblijf in het buitenland hebben ervoor gezorgd dat er veel vertragingen waren.

Meting en verzegeling niet-tekenaars

De AID heeft inmiddels de relevante niet-tekenaars gemeten, daar waar nodig teruggesteld en (op drie na) verzegeld. Er zijn 39 metingen verricht, en 36 verzegelingen. Eén verzegeling moet opnieuw gebeuren. Bij 1 kotter is een extra verzegelpunt nodig: er wordt geïnventariseerd welke schepen er nog meer met dit type motor varen omdat die moeten allemaal een extra verzegeling krijgen.

Vaartuigen met S.I.-zegels

Drie schepen moeten nog voorzien worden van nieuwe zegels, deze schepen varen echter niet onverzegeld, maar zijn voorzien van S.I.-zegels. Van deze drie is een kotter voorzien van een CVD geldig tot 1 januari 2007: deze kotter wordt in december 2006 gehermotori-

¹ Verslag AID, 11-10-2006.

seerd. Twee kotters verblijven in het buitenland en worden zo spoedig mogelijk, evenals de derde kotter voorzien van LNV-zegels.

Aantal nog te meten motoren

Een aantal niet-tekenaars heeft, buiten de AID om, contact opgenomen met een meetinstituut, en/of met Touw (ingenieursbureau dat de verzegelingen en hermetingen voor PVis doet) voor meting en verzegeling, dit onder andere naar aanleiding van een brief van LNV waarin medegedeeld werd dat de kosten voor de verzegeling óók vergoed zouden worden, in tegenstelling tot eerder gemaakte afspraken. Volgens de laatste gegevens zijn er op dit moment nog circa 85 niet-tekenaars die niet gemeten en verzegeld zijn, op de drie genoemde vaartuigen na is dit niet relevant omdat het vaartuigen betreft die vissen op een manier waarbij het motorvermogen niet van invloed is op het vangstvermogen van die vaartuigen (zoals stand want).

Tabel 2.2 Totaallijst niet-tekenaars

Totaallijst niet-tekenaars (incl. n.v.t. schepen)	Gemeten (relevante schepen)	Nog te meten (boven 100 pk, maar niet relevant voor dit project worden nog wel gemeten)
162	39	85

PVis heeft 311 vaartuigen gemeten en verzegeld, en is nagenoeg met de eerste basisverzegelingen klaar. Ook hier moeten nog bij een 40-tal vaartuigen extra zegels aangebracht worden, op dit moment wordt dit geïnventariseerd.

Naleving

Over de naleving valt nog weinig concreets te zeggen. De AID heeft inmiddels een 50-tal zegelplancontroles op zee gedaan; er werden verbroken zegels aangetroffen die niet gemeld waren (1), of al enkele maanden geleden verbroken waren maar nog niet vervangen (2).

Ad (1)

Het Huishoudelijk Reglement (HR) van de groepen voorzag in een 'melding zegelverbreking' aan de groepen, die melden dit weer aan PVis, en die weer aan de AID. Dit leverde twee problemen op:

- a) deze procedure is in strijd met de Regeling Visvergunning (art. 4, lid 3 en 4: melden verbreking terstond aan de AID en in ieder geval vóór aanlanding);
- b) de melding zegelverbreking wordt door PVis tijdens kantoortijden doorgegeven aan de AID, buiten kantoortijden is een zegelverbreking derhalve niet opvraagbaar, en levert (voor de AID) een overtreding op van de Regeling Visvergunning.

Na een gesprek met PVis is het protocol herverzegelen aangepast en is er de verplichting in opgenomen, zegelverbreking te melden aan de AID, conform de Regeling Visvergunning.

Ad (2)

Tijdens een gesprek met PVis is aangegeven dat de tijd tussen zegelverbreking en melding hiervan enerzijds, en herverzegeling (met alle bijkomende procedures) anderzijds te ruim is. Hier zijn wel afspraken over gemaakt (vier tot zes weken), de praktijk zal moeten uitwijzen wat reëel is. Anderzijds is er voor de schipper/eigenaar de verplichting om dit zo snel mogelijk te regelen. Bij de AID wordt op dit moment een softwareprogramma geschreven om zegelverbreking en het daaropvolgende traject te monitoren.

Beschikbaarheid controleplannen

Er is nog weinig inzicht in hoeverre de groepen de resterende maanden van 2006 omgaan met hercontroles. Via PVis hebben vier groepen aangegeven de komende tijd 11 zegelplancontroles uit te voeren, van de overige groepen is niets bekend.

Gedrag

Bereidheid tot deelname

Deelname aan het arrangement was vooral een geldkwestie, niet-deelname vooral een principekwestie. Of men zich aan de regels houdt zal de tijd moeten leren.

Overtredingen

De AID heeft op basis van monitoren, analyse en diverse overige informatie twee vaartuigen gecontroleerd inzake manipulaties aan de motor. Hier zijn geen bewijzen aangetroffen die duiden op manipulaties.

Zegelbreuk

Op dit moment zijn er circa 55 kotters die zegelverbreking gemeld hebben en er hebben ook al diverse herverzegelingen plaatsgevonden; door diverse aanloopproblemen is het overzicht nog niet optimaal. Het arrangement zal nu de kritieke fase ingaan: zijn alle betrokken partijen in staat om bijvoorbeeld adequaat te reageren op het herverzegelingsprotocol?

Tabel 2.3 Samenvatting deelnemers en niet deelnemers

		Deelname in beheergroepen (%)	Totale deelname (%)
Totaal beheergroepen	324	100	
Tekenaars	311	96	89
Niet-tekenaars in beheergroepen	13	4	
Relevante niet-leden	26		
Niet tekenaars	39		11
Totaal relevant	350		100

3. Profiel geïnterviewden nulmeting

Algemeen

Er is getracht een goede geografische spreiding van respondenten te verkrijgen. Dit is niet helemaal gelukt; de noordelijke vloot is sterker vertegenwoordigd dan de zuidelijke vloot. Dit wordt deels veroorzaakt door een gerichter bellen met 300 pk- en 400 pk-schepen, die vaker tot de noordelijke vloot bleken te behoren.

Er zijn twee vissers op Urk geïnterviewd, op Texel zijn er drie geïnterviewd; Den Oever 1; Den Helder 2; Harlingen 1; Dokkum 1; Zoutkamp 1; Scheveningen 1; (haven van) Stellendam 2; Vlissingen 1; Breskens 1 en Tholen ook 1. Van de niet-deelnemers aan het handhavingsarrangement (hierna kortweg 'niet-deelnemers') komen er twee uit Zoutkamp en één uit Den Helder.

Van de negen beheergroepen zijn er zeven in dit onderzoek vertegenwoordigd. De geïnterviewde deelnemers waren even vaak lid van de Federatie van Vissersverenigingen als van de Nederlandse Vissersbond. Van de drie niet-deelnemers is er een lid van de Federatie van Vissersverenigingen en een van de Nederlandse Vissersbond. De derde is geen lid van een vereniging of Biesheuvel groep.

Het geboortjaar van de geïnterviewde deelnemers varieerde als volgt:

- 1944 tot 1950: 3;
- 1950 tot 1960: 8;
- 1960 tot 1970: 3;
- 1970 tot 1980: 3.

Bij de niet-deelnemers was het geboortjaar respectievelijk: 1974; 1969; en 1951. Bijna alle respondenten hadden de visserijschool gedaan, maar er waren ook drie respondenten met een HBO-opleiding, een respondent met MBA, twee met MAVO, een met huishoudschool en een ander met LTS.

Drie respondenten hebben geen bedrijfsopvolger of gaven aan dat dit voor hen niet relevant was (bijvoorbeeld bij zetschippers). Een viertal respondenten wist het nog niet hoe het met opvolging zou gaan omdat hun kinderen nog te jong zijn. De overige respondenten gaven aan wel een bedrijfsopvolger te hebben (13).

Bijna iedere respondent was (mede)eigenaar. De bedrijven hebben de volgende samenstelling van eigenaren: één eigenaar (2x); man en vrouw; man, vrouw en zoon; vader en zoon (3x); vader en drie zonen; vader en twee zonen (3x); vader met zes zonen; twee broers (2x).

Schepen

Geïnterviewde deelnemers bezitten bij elkaar: 4 boomkorkotters, 10 eurokotters, 6 garnalenkotters, 1 staandwantschip en nog een klein bootje.

Geïnterviewde niet-deelnemers bezitten bij elkaar: Drie eurokotters van het bouwjaar 2003, 2000 en 2001; 1 staandwantkotter van 1999 en 16 garnalenkotters, die gemiddeld 30 jaar oud zijn.

Het bouwjaar van de schepen is als volgt:

- boomkorkotter 1992, 1992, 1995, 1988;
- eurokotter 1964, 1984, 1985, 1985, 1992, 1993, 2000, 2002, 2002;
- garnalenkotter 1908, 1909, 1979, 1979, 1988, 2001; en klein scheepje 1990.
- staandwant 1998.

In de volgende hoofdstukken wordt ingegaan op: kennis over het arrangement (hoofdstuk 4); mening over doel en effect van het arrangement (hoofdstuk 5); mening over sancties (hoofdstuk 6); mening en ervaring over naleving (hoofdstuk 7); waardering voor het arrangement (hoofdstuk 8); en ten slotte mening over toekomstige ontwikkelingen met betrekking tot een dergelijk arrangement voor illegale netvoorzieningen (hoofdstuk 9). Ieder hoofdstuk wordt ingeleid met een korte samenvatting van de meningen van de geïnterviewde vissers. Per onderwerp komen alle categorieën aan het woord: de 2.000 pk'ers; de 400 pk'ers; de 300 pk'ers en de niet-deelnemers.

4. Kennis over arrangement

In alle categorieën blijkt vrijwel 'iedereen' een goede tot redelijke kennis te hebben van het handhavingsarrangement. De kennis is wel vooral toegespitst op dat deel van het arrangement dat betrekking heeft op het vlootsegment waar het bedrijf zelf toe behoort. Voor sommigen is echter niet helemaal duidelijk hoe de controle door de beheergroepen uitgevoerd gaat worden, hoe hoog de boetes zijn en wat de aard van andere sancties is. Men heeft goede ervaringen met MARIN. Men weet dat er een overgangsregeling is voor de categorie 400 pk'ers en de schepen met meer dan 2.000 pk. Sommige vissers vinden het echter niet terecht dat er een overgangsregeling is. De 300 pk-grens had al veel eerder gehandhaafd moeten worden, aldus deze vissers. Degene voor wie de overgangsregeling geldt, zien straks problemen, omdat de verhouding schip en motorvermogen niet meer klopt bij terugstelling naar respectievelijk 300 pk en 2.000 pk. De meetmarge van 12,5% wordt door sommige vissers verkeerd opgevat, namelijk als een extra marge die bij het motorvermogen gerekend kan worden.

Veel vissers hadden niet het gevoel veel keus te hebben al of niet deel te nemen aan het arrangement. Het werd enigszins 'opgelegd' door de groep, aldus deze vissers. De meesten hadden echter geen bezwaar mee te doen. Een extra motief voor sommige vissers is nu niets meer te maken te hebben met de AID, waar veel vissers geen goede ervaringen mee hebben. De meeste garnalenvissers hadden al 300 pk of minder waardoor de deelname van groepsgenoten of andere Nederlandse vissers geen invloed had op hun besluit al of niet deel te nemen.

Een niet-deelnemer heeft het arrangement niet ondertekend, omdat hij eerst de 'kat uit de boom' wilde kijken. Hij lijkt nu al te zien dat in ieder geval de garnalenvissers zich er aan houden. De anderen zijn veel sceptischer. Zij vinden dat handhaving van het maximaal toegestane motorvermogen al eerder ingevoerd had moeten worden en geloven niet in serieuze naleving. Bovendien vissen de omvlaggers gewoon nog met te veel motorvermogen. Deze vissers vinden het onrechtvaardig dat een categorie vissers nu met 400 pk mag vissen, terwijl anderen zich jarenlang wél aan de 300 pk norm hebben gehouden.

Categorie 2.000 pk of meer (4)

In deze categorie zijn vier mensen geïnterviewd. Drie van hen hadden een motorvermogen van 2.000 pk en één boomkorkotter heeft een vermogen van 3.260 pk tot in 2008, daarna moet hij teruggesteld worden naar 2.000 pk. Tevens is er een bedrijf geïnterviewd met een 400 pk kotter dat ook een boomkorkotter met 2.150 pk bezit.¹ Iedereen heeft kennis en ervaring met het handhavingsarrangement. De marge van 12,5% is een belangrijk gegeven.

¹ De nadruk tijdens dit interview lag op de 400 pk eurokotter, omdat de geïnterviewde daar schipper van was en er geen problemen met betrekking tot het arrangement waren voor de boomkorkotter.

De vissers uit deze categorie gaven aan niet het gevoel te hebben veel keus te hebben gehad in hun beslissing al dan niet mee te doen aan het private handhavingsarrangement, maar hadden ook geen principieel bezwaar om de verklaring motorvermogen te ondertekenen:

'Meedoen werd zo goed als opgelegd door de beheergroep. Op het moment dat je je aansluit bij de beheergroep, verklaar je je aan hun regels te houden. De verklaring motorvermogen valt daar min of meer ook onder. Het alternatief zou zijn dat je niet door de groep, maar rechtstreeks door de AID gecontroleerd zou worden. Nu is er overleg wanneer je gemeten en gecontroleerd wordt. Dat is beter voorspelbaar.' (Bedrijf Q).

Meedoen geeft ook zekerheid, vindt met name een visser, want hij wil graag op legale wijze vissen. Een ander stelt:

'Ons schip is in 2004 gebouwd, en móést dus voldoen aan de 2.000 pk regel (EU-wetgeving, 1988). Ons vorige schip had 3.800. Het was dus geen kwestie van wel of niet willen meedoen, we waren gewoon wettelijk verplicht om in het nieuwe schip een motor met gelimiteerd vermogen te bouwen.' (Bedrijf P).

Men denkt dat bijna alle vissers aan de regeling meedoen. Twee vissers geven aan niet te weten waarom je niet mee zou doen. Een denkt dat dit vooral een categorie vissers betreft die meenden buiten de regeling te vallen, zoals vissers die schepen hebben met een lager motorvermogen dan 300 pk. Een vierde meent:

'Ik denk dat mensen zeggen dat alles dat we ons zelf opleggen, tegen ons wordt gebruikt. Dit is namelijk in het verleden gebeurd, met discards en gesloten gebieden en met bijvoorbeeld de scholbox. De scholbox functioneert niet en waarom? Omdat 2.000 pk'ers er niet vissen. Vroeger toen we er wel visten gedurende de winter was het er wel visrijk. Nu niet meer. Ongequoteerde vis is ook opeens gequoteerd. Wij deden mee aan het F-project; het werd tegen ons gebruikt. Zo krijg je nooit samenwerking [met biologen en ministerie]. Dat is jammer, want het moet er wel komen.' (Bedrijf N).

Voor de 2.000 pk-schepen lijken er geen problemen te zijn:

'Wij houden ons netjes aan het maximaal toegestane vermogen van 2.000 pk, dus boetebeleid en dergelijke is voor ons niet zo heel erg belangrijk.' (Bedrijf Q).

De boomkor met meer motorvermogen (tot in 2008) heeft zijn motor af laten stellen op 3.100 pk. Hij hoeft niet meer dan dat, ze gebruiken meestal niet meer dan 2.600 à 2.700 pk.

Categorie 400 pk

De drie geïnterviewde bedrijven in deze categorie geven aan redelijk tot goed op de hoogte te zijn van wat het arrangement inhoudt. Men heeft goede ervaringen met MARIN. Men weet dat het een overgangsregeling betreft, wat men overigens betreurt. Voor deze eurokotters is 300 pk te weinig, meent men, vanwege de verhouding grootte schip en aantal pk's. Opvallend is dat alle drie de bedrijven in het verleden bekeurd zijn voor een te hoog motorvermogen, namelijk één in 1993 vanwege 380 pk; een ander in 2002 vanwege 500 pk en een in 2004 vanwege 400 pk. Als consequentie werden hun motoren naar beneden afgesteld naar respectievelijk 325 pk; 300 pk en 270 pk. Nu draaien de motoren vanwege de overgangsregeling respectievelijk 375 pk; 390 pk en 400 pk.

'We zijn een keer gepakt: we moesten toen vier maanden aan de kant, onze visserijlicentie werd ingetrokken. Dat was in november 2002. Dat werkt zeer afschrikwekkend. Daarna hadden we 300 pk op de schroefas, daarna dus 330 en nu 390 pk. Het heeft heel veel geld gekost. We hebben een Caterpillar met computerprogramma, hij kan dus echt niet harder.' (Bedrijf M).

Een van deze bedrijven heeft een garnalenvergunning die hij gereserveerd heeft met toestemming van het ministerie tot 2009. Hij wilde eerst niet meedoen aan het private handhavingsarrangement:

'In eerste instantie wilde ik niet, maar dan moesten we exact 300 pk draaien en vielen we onder AID. Nu, vanwege de mogelijkheid mijn vergunning op te schorten, doe ik wel mee.' (Bedrijf L).

Het motief van deze vissers om de verklaring motorvermogen te ondertekenen was vooral de mogelijkheid een aantal jaren met meer dan 300 pk te mogen vissen:

'Ik wil zolang mogelijk doorvissen met die 375 pk. Nu is alles in balans. Voor een klein briesje moet je wel al naar binnen. Maar straks 325/337 pk is ook goed. Maar als het exact 300 pk wordt dan moet je hem eigenlijk op 270 of 280 laten afstellen en dan verdien je niks meer.' (Bedrijf L).

Een extra motief voor een van deze vissers is nu niets meer te maken te hebben met de AID, waar hij geen goede ervaringen mee heeft. De invloed van de groep op het besluit mee te doen met het private handhavingsarrangement was er zeker:

'Ja, met z'n allen dan sta je sterker. Zo'n besluit moet je met z'n allen nemen. Daar is over vergaderd. Grootste punt is wie gaat het betalen. Bij reparaties moet je een zegel verbreken dat kost geld om hem er opnieuw op te laten zetten. De hercontrole moeten we ook zelf betalen.' (Bedrijf K).

De geïnterviewden vermoeden dat iedereen of bijna iedereen van hun groep meedoet aan het arrangement. Van de situatie voor de hele vloot is men minder goed op de hoogte. Men denkt dat het kleine percentage dat niet meedoet bestaat uit 'wat garnalenscheepjes' of 'dwarse mensen'.

Categorie 300 pk (10 bedrijven)

De vissers uit deze categorie hebben een redelijke tot goede kennis over het privaat en publiek handhavingsarrangement 'Motorvermogens Beheersbaar'. Men is vooral op de hoogte van de situatie voor de eigen pk-klasse. Voor sommigen is echter niet helemaal duidelijk hoe de controle uitgevoerd gaat worden. Garnalenvissers zijn wel heel tevreden over de 300 pk regeling voor hen:

'300 pk'ers mogen op garnalen en meer pk'ers niet. Dat vind ik goed. Dus niet met 600/700 op de garnalen.' (Bedrijf J).

Bijna alle garnalenvissers bevestigen dit:

'Wij hebben de verklaring motorvermogen meteen getekend, en staan er helemaal achter. Wij ondervonden regelmatig "schade" van de oneerlijke concurrentie. De garnalensector kent visseizoenen. Wanneer wij uitvoeren was een deel al weggevist door de jongens met meer vermogen, die óók nog eens in het weekend doorvisten.' (Bedrijf E).

Een van de geïnterviewden had een duidelijke langetermijnvisie:

'Ik ben er altijd al voor geweest.'

'Rentmeesterschap' is voor hem erg belangrijk. Hij pleit voor een langere termijn visie bij vissers, en is er op tegen dat vissers als 'bulldozers' tekeergaan.

'Dat betekent misschien korte termijn winst, maar daar wordt de sector als geheel op de langere termijn keihard op afgerekend. De 300 pk-regeling is ook goed voor het beeld naar natuur- en milieuorganisaties toe, mits de vissers zich er aan houden natuurlijk. De sector staat in een slecht daglicht bij deze organisaties. Het wordt tijd dat vissers laten zien dat ze verantwoordelijk kunnen vissen. Rentmeesterschap! Ecologisch verantwoord vissen.' (Bedrijf B).

Meer dan andere geïnterviewde vissers vinden de geïnterviewden in deze categorie dat het handhavingsarrangement een goede zaak is voor de visstand. Een ander zegt mee te doen vanwege de Duitse controle in de Duitse bocht (Bedrijf H). Ook blijkt de groepsdruk mee te spelen:

'De groep wilde het, daar legde ik mij bij neer.' (Bedrijf I).

Een paar vissers vinden dat er geen sprake is van een vrije keuze:

'We moesten wel. We zijn bij de groep aangesloten. Ik kreeg het gevoel kreeg dat als je niet aan de regeling meewerkte, dat dat dan voor eigen risico was, of dat je dan geen lid meer kon zijn. Bovendien: als je later zou overstappen op de regeling, zou je alle financiële kosten zélf moeten bekostigen. Nu kon het gedeclareerd worden bij de groep.' (Bedrijf G).

'Daartoe wordt je verplicht door het ministerie; in werkelijkheid is geen sprake van vrijwillige keus. Niet tekenen betekent dat ze je meteen beschouwen als fraudeur. Bij niet ondertekenen kun je er zeker van zijn dat je één keer in de week gecontroleerd wordt door de AID. Dan houden ze je streng in de gaten, alsof je een crimineel bent. En die benadering vanuit het ministerie bevalt me niet. Men gaat er vanaf het begin gewoon al van uit dat je de zaak belazert, en dan mag jij het tegendeel bewijzen. Iedere vorm van ondernemerschap wordt zo de kop ingedrukt, en ook nog eens tegen je gebruikt.' (Bedrijf A).

De meeste bedrijven denken dat bijna iedereen meedoet aan het arrangement:

'Niet aan de regeling meedoen zou betekenen dat je alles zelf moet betalen en dat je automatisch gecontroleerd zou worden door de AID. Dat is voor veel vissers een reden geweest om nu in de regeling in te stappen.' (Bedrijf B).

Er worden diverse redenen genoemd waarom niet iedereen meedoet.

'Er zijn altijd mensen die onder regelingen proberen uit te komen. Sommigen zijn gewoon egoïsten. Anderen moeten wel omdat ze financieel in zwaar weer zitten (schulden bij de bank bijvoorbeeld). Die zijn dan alleen uit op zo veel mogelijk besomming op korte termijn, en verliezen daarmee de levensvatbaarheid van de sector op langere termijn uit het oog.' (Bedrijf B).

'Vissers die niet meedoen, hebben waarschijnlijk meer dan 300 pk en kunnen niet rendabel vissen met een lager vermogen. Ik vind het op zich niet erg dat er eurokotters zijn met meer dan 300 pk vermogen, maar die moeten dan niet op garnalen vissen. En dat doen sommigen wel. Die vissen normaliter op tong en schol, maar in de herfst gaan ze over op garnalen, en dat kan niet. Dat is asociaal.' (Bedrijf C).

'Die 10% die niet meedoet, zullen waarschijnlijk vissers zijn met oudere boten en oudere motoren. Die oude motoren krijg je nooit meer goed afgesteld op 300 pk. Daar moet dan constant een monteur bij komen om alles weer goed op elkaar af te stemmen. Om technische redenen is afstelling moeilijk, en dat kost veel geld. Ik geef die vissers groot gelijk dat ze niet meedoen. Bovendien, met 300 pk redt je het niet. Veel vissers vissen buiten de 12-mijl zone, en daar heb je zéker niet genoeg aan 300 pk.

En dat merk je in de besomming. Het is vrij simpel: hoe meer pk, hoe meer vis je vangt. En je moet er wel rekening mee houden dat er een aantal gezinnen moeten eten van de opbrengst. De winst moet gedeeld worden tussen de bemanningsleden, dus het is logisch dat je meer vis moet vangen om rond te kunnen komen.' (Bedrijf F).

Niet meedoen wordt afgekeurd:

'Het is een slechte zaak dat niet iedereen meedoet aan de regeling. Het is immers belangrijk voor de visstand, en voor eerlijke concurrentie tussen vissers onderling. Eigenlijk zou er geen sprake moeten zijn van een overgangsregeling. Gewoon verplicht stellen.' (Bedrijf D).

Een visser had ook overwogen niet mee te doen:

'Ik had eigenlijk met de 220 pk'er niet mee willen doen vanwege die pomp kosten, dan moet je vanwege die zegelbreuk weer opnieuw laten afstellen en dat moet je zelf betalen.' (Bedrijf I).

De meeste vissers in deze categorie hadden al 300 pk of minder aan motorvermogen waardoor de deelname van groepsgenoten of andere Nederlandse vissers aan het handhavingsarrangement geen invloed had op hun besluit al of niet deel te nemen.

'Meedoen met deze regeling past in onze principes. Bovendien kostte het geen moeite: we waren al afgesteld op 300 pk.' (Bedrijf B).

'Ik heb altijd onder de 300 pk-grens gezeten. De oude motor had zelfs een veel kleiner vermogen: 210 pk. Voor mij was het dus geen moeilijke afweging om wel of niet aan regeling mee te doen.' (Bedrijf C).

Een geïnterviewde is zetschipper bij een rederij, hij stelt:

'Deze rederij heeft een hoop schepen. Niet meedoen is (a) slecht voor de reputatie van zo'n grote rederij; en (b) zou betekenen dat alle schepen telkens door de AID gecontroleerd zouden worden. En de AID controleert op méér dan motorvermogen.' (Bedrijf F).

Categorie niet-deelnemers

Een van de niet-deelnemers is sinds kort lid van een Biesheuvelgroep. Hij heeft de verklaring opgestuurd gekregen, maar niet ondertekend, omdat hij eerst de 'kat uit de boom' wilde kijken. Hij wilde afwachten om te kijken of de regeling echt een serieuze poging was om alle vissers op 300 pk te zetten, of dat het weer een aanfluiting zou blijken.

'Ik geloofde in eerste instantie niet zo erg in het handhavingsarrangement. Ik zie nog steeds Duitse vlagkotters die met gemak 500 tot 600 pk varen binnen de 12-mijlszone, en óók op garnalen vissen. Vaak hebben deze vlagkotters een gemengde vergunning. Zolang dat nog steeds ongecontroleerd kan gebeuren, is de regeling een wassen neus. Veel hangt ook af van het visserijbeleid dat bijvoorbeeld in Duitsland gevoerd wordt: als de regels met betrekking tot motorvermogen daar anders zijn dan de regels in Nederland, heeft de regeling weinig zin. Dan houdt je scheve concurrentieverhoudingen.' (Bedrijf Z).

Een andere respondent vindt dat

'300 pk ook 300 pk moet zijn, en niet 400 pk. De overgangsregeling staat nog steeds oneerlijke concurrentie toe. De overheid is trouwens veel en veel te laat met de regeling. Volgens de EU mag je al jaren niet meer dan 300 pk hebben, maar de Nederlandse overheid heeft nagelaten die regel te handhaven.' (Bedrijf X).

'Motorenafstelling is een circus', aldus de derde niet-deelnemer. 'Het is in de praktijk 300 pk plus 12,5% - dat is 335 pk - en dat levert problemen op bij Duitse controle. In Duitsland hanteren ze een marge van 2,8% maximaal'.

Hij wil handhaving van de 300 pk-norm en is sceptisch over het arrangement:

'De achterliggende gedachte is een rad voor de ogen draaien, er is geen realiteitszin. Er is geen goede controle en handhaving. Er wordt nog steeds overtreden, er zijn er die gaan harder dan die 335 pk. De AID doet niets aan de gemelde overtredingen. En het Productschap laat het ook zitten.' (Bedrijf Y).

Deze respondenten zeggen niet veel of geen vertrouwen te hebben in de besturen van de beheergroepen. Een respondent denkt dat binnen zijn beheergroep vrijwel alle vissers meedoen, omdat de financiering van de meting en verzegeling door de groep betaald wordt. Hij blijkt nu toch ook de vergoeding afgedwongen te hebben via een rechtzaak. Een ander zegt niet zoveel zicht te hebben op het aantal ondertekenaars, maar denkt dat er binnen zijn groep niet zoveel vissers de verklaring ondertekend hebben (Bedrijf X).

5. Doel en effect

Slechts één visser geeft aan niet te weten waarom het handhaving arrangement is ingesteld. Anderen menen dat: de overheid zelf de controle niet aan kan; beperkingen aan het motorvermogen noodzakelijk zijn voor een eerlijke onderlinge concurrentie; en een eind maken aan een gedoogsituatie noodzakelijk is. Garnalenvissers noemen ook overbevissing als reden van instelling van het arrangement. Daarnaast is het ook goed om het imago van de sector te verbeteren, meent een visser. De garnalenvissers vinden het hún verdienste dat alleen de 300 pk'ers op de garnalen mogen.

Men verwacht dat dit handhavingsarrangement zeker voor de 2.000 pk-categorie en voor de garnalenvloot kans van slagen heeft. De 400 pk'ers en de Noordzeekotters met meer dan 2.000 pk hopen dat zij in 2009 niet terug hoeven naar respectievelijk 300 pk en 2.000 pk. Meerdere vissers, vooral die in de 300 pk-categorie, stellen dat het handhavingsarrangement alleen kans van slagen heeft als er goed gecontroleerd gaat worden. Er bestaat echter wel de angst dat er gesjoemeld kan worden, terwijl dat niet goed vast te stellen en te bewijzen zou zijn.

De meeste tong- en scholvissers denken dat het arrangement geen effect heeft op de visstand, de garnalenvissers denken daar positiever over. Voor de garnalenstand maakt het evenwel niets uit.

Voor vissers die al met 2.000 pk of met 300 pk (of minder) vissen maakt de naar beneden afstelling in financieel opzicht niet uit. De verhoging van 330 pk naar 400 pk bij sommige schepen betekent een financiële verbetering, meent een visser. De naar benedenafstelling van motoren met ruim 2.000 pk en 400 pk naar respectievelijk 300 pk en 2.000 pk zal financieel moeilijk worden.

De niet-deelnemers vermoeden dat het arrangement is ingesteld om de scheve concurrentieverhoudingen in de sector recht te zetten en omdat de Nederlandse overheid anders problemen zou krijgen met de EU. Of de regeling daadwerkelijk zal slagen wordt in twijfel getrokken. Met name de vlagkotters en 'sjoemelaars' geven reden tot deze twijfel.

Categorie 2.000 pk of meer (4)

Een visser geeft aan niet te weten waarom het handhavingsarrangement is ingesteld. De anderen menen dat de overheid zelf de controle niet aan kan.

'De regeling is erg laat ingevoerd. Er zijn nog steeds schepen die met 4.000 pk varen. Het initiatief voor het handhavingsarrangement is uiteindelijk vanuit de sector zelf gekomen, omdat de vissers een eerlijke onderlinge concurrentie wilden. Het ministerie van LNV heeft het limiteren van het motorvermogen altijd een beetje van zich af gehouden. LNV riep telkens er de mogelijkheden niet voor te hebben, geen capaciteit, en de naleving is moeilijk te controleren. Wel heeft LNV in 1992 een regel ingevoerd dat er nog maar drie typen motoren in nieuwe schepen ingebouwd mocht

ten worden. Ook dat bleek niet te handhaven, er werden allerlei technische snuffjes gebruikt om het motorvermogen weer op te voeren, en die regeling bleek dus niet te handhaven. De overheid kan de regulering dus niet aan.' (Bedrijf Q).

De beperkingen die worden gesteld aan het motorvermogen zijn volgens een visser

'noodzakelijk voor een eerlijke onderlinge concurrentie. In de loop der tijd zijn er zoveel eurokotters bijgekomen die met een veel te hoog motorvermogen vissen. Dat heeft geleid tot scheve concurrentie. Bij eurokotters is dat concurrentieverschil nog veel groter dan bij schepen van boven de 2.000 pk. Het procentuele verschil tussen een schip van 2.000 pk en één van 3.000 pk is 33%. Bij een eurokotter van 600 pk ten opzichte van één van 300 pk is het verschil al het dubbele.' (Bedrijf Q).

Over het nut van de 300 pk-norm voor de scholbox zijn twee vissers duidelijk:

'Scholbox functioneert niet en waarom? Omdat 2.000 pk'ers er niet vissen. Vroeger toen we er wel visten gedurende de winter was het er wel visrijk. Nu niet meer.' (Bedrijf N).

'Slechte zaak want ik wil daar graag vissen. Daar hebben we altijd gevestigd. We visten daar 80% van de tijd toen de scholbox nog open was. Het is niet nuttig, toen was er veel vis, nu veel minder. De vis zit nu aan de rand, dus daar ga ik natuurlijk vissen.' (Bedrijf O).

Men verwacht dat dit handhavingsarrangement voor de 2.000 pk-categorie kans van slagen heeft. Ook meldt een visser dat zijn beheergroep al controleert. Slechts één geïnterviewde denkt dat het handhavingsarrangement effect heeft op de visstand; de anderen denken daar heel anders over.

'Het doel van invoeren van Europese regelgeving rondom vermogen zal worden bereikt. Het effect op de visstand zal gering zijn. De sanering binnen de sector heeft een vele malen grotere impact.' (Bedrijf P).

Voor twee vissers die al met 2.000 pk visten maakt de naar beneden afstelling in financieel opzicht niet veel uit.

'Voor ons heeft de regeling geen financiële gevolgen gehad, want wij zaten al op 2.000 pk, dus er was geen neerwaartse afstelling. Besomming hangt trouwens ook voor een groot deel af van wáár je vist.' (Bedrijf Q).

De twee anderen hierover:

'De 2.000 pk-limiet heeft een forse impact gehad op de besomming. In vergelijking met ons vorige schip (3.800 pk) zo'n 30 tot 40%. De nieuwe schepen gaan wel een stuk efficiënter met het vermogen om. Je hebt wat minder pk nodig op de schroefas,

waardoor je meer vermogen overhoudt voor trekkracht. Het financiële plaatje hangt mede af van of je een goede visser bent of niet. Er is wel onderlinge wrijving met betrekking tot kotters die nog boven de 2.000 pk kunnen vissen en daardoor veel meer besomming kunnen halen, en schepen die al onder de 2.000 pk-limiet vallen. Die onderlinge rivaliteit, c.q. broodnijd is aanwezig.' (Bedrijf P).

'Straks in 2008 gaan we terug naar 2.250 pk. Ja, dat gaat uitmaken. Voor dit grote schip is 2.250 pk te weinig. Ik kan geen ander schip kopen vanwege de slechte tijden door de gasolie prijs. Ik vang minder vis. We proberen al minder pk's te draaien, vanwege de olieprijs. Ietsje kan dat, maar veel niet, want anders is het rendement niet meer goed. We gaan proberen rendement van de schroef te verbeteren als hij 2.240 pk is. Betere trekkracht, zodat hij effectief net zo trekt als nu, dat zal niet lukken. Ik heb 2.250 pk al uitgeprobeerd, maar het is niet goed. Voor ons is 2.400 pk het beste. De Federatie wil graag 2.400 pk en de NVB wil 2.000 pk. De verhouding schip/ motorvermogen is dus in 2008 niet goed meer. Maar het zal toch moeten gebeuren.' (Bedrijf O).

Categorie 400 pk (3 bedrijven)

De vissers uit deze categorie geven verschillende redenen op waarom het handhavingsarrangement is ingesteld:

'Vanwege betere controlebaarheid. Het schept meer duidelijkheid, je weet waar je aan toe bent: vaste regels. De AID zei telkens wat anders. De AID knipte zelf de zegels door! De AID krijgt een dikke onvoldoende van mij. Ze gaan ervan uit dat je fout zit, maar de AID kan het niet beoordelen. Ik denk dat eigen beheer samen met een bureau dat er verstand van heeft goed is.' (Bedrijf K).

Een volgende denkt juist:

'Het is om de AID meer werk te geven. Nederland moet weer haantje de voorste zijn, het is overall namelijk niet goed... We zijn altijd goed bezig geweest, we hebben een klein schip. We hebben nooit aan die race meegedaan. Er is draagvlak want bijna iedereen doet mee. Door MARIN wordt het goed uitgevoerd.' (Bedrijf L).

Het derde bedrijf denkt dat het vooral goed is voor de grote boomkorkotters:

'2.000 pk is goed, voor de eurokotters is 390 pk te doen, dat willen we graag zo houden. Wij hebben een grote, veilige kotter, maar die heeft wel meer dan 300 pk nodig.' (Bedrijf M).

Wat betreft de 300 pk norm voor de scholbox zijn de meningen ook verdeeld:

'Scholbox heeft geen voordeel, dat is al bewezen. Maar iets wordt ingesteld en daarna niet meer teruggedraaid. Aan de randen waar gevist wordt, daar zit de vis. Van mij mogen er 2.000 pk'ers komen.' (Bedrijf K).

'Het is beter als je tot 400 pk in de scholbox mag. Als je besomming laag wordt, gaat je bemanning lopen. Dan ga je bijvoorbeeld vissen met Polen, maar dan komt de veiligheid in het geding.' (Bedrijf L).

'Overall vissen met de eurokotter, ook in de scholbox, daar zijn we blij mee. Aardig gebied voor de eurokotter, dat willen we behouden. Voor de 2.000 pk'er hoeft ie van mij niet open.' (Bedrijf M).

Deze vissers hopen dat zij in 2009 niet terug hoeven naar 300 pk:

'Het arrangement voor Eurokotters met bokken heeft kans van slagen, maar men zal proberen 400 pk te handhaven voor de pure tong en schol vissers in 2009.' (Bedrijf K).

'We hopen niet dat we terug moeten naar 300 pk. Als dat toch moet, dan nemen we een twinrigrol, dan gaan de gieken weg. Want 300 pk is te weinig voor de tong- en scholvisserij. En dan zetten we het tong- en scholquotum op de grote 2.000 pk'er.' (Bedrijf M).

Men is het erover eens dat het handhavingsarrangement geen effect heeft op de visstand, men voorziet andere effecten:

'De grote boomkotters terug naar 2.000 pk, daar hoor ik niemand over mopperen. Maar de eurokotters terug naar 300 pk kan niet. Dan gaat iedereen twinriggeren of op de garnalen. Dus dan krijg je druk op de garnalenvloot. Met de twinrig gaan we dan op de kreeft en rode poon. Dan komt daar dus weer veel druk op ... Voor de scholstand maakt dit arrangement niks uit. Het water warmt op, er zijn hier nu langoustines en de schol gaat naar het noorden. Er zijn al zoveel schepen er tussen uit en toch gaat de scholstand niet omhoog. Er is meer loos dan de visserij alleen. Verder is het water heel helder [weinig voedsel].' (Bedrijf M).

Een verhoging van 330 pk naar 400 pk betekent een financiële verbetering, meent een visser.

'Bij 300 pk wordt het minder, en dan gaan sommige mensen sjoemelen. Wij doen dat niet vanwege het geheugen van de computer, dan kan je het toerental lezen. Bij mechanische motoren is sjoemelen mogelijk.' (Bedrijf K).

'Ik mis het garnalen vangen nu niet (financieel). Het is in handen van de handel. Er zouden 100 kotters eruit moeten, dan wordt het beter. De druk van de handel is niet leuk. Die zeggen je moet daar of daar lossen. Dat willen we niet, we willen vrij zijn. Het is nu contractvisserij.' (Bedrijf L).

Categorie 300 pk

Het handhavingsarrangement is ingesteld omdat er een eind moest komen aan een gedoog situatie, aldus veel van de geïnterviewden. En het is vooral de verdienste van de garnalenvissers dat alleen de 300 pk'ers op de garnalen mogen:

'Het was al een lange tijd duidelijk dat eurokotters eigenlijk veel te hard gingen. Lange tijd is dat gedoogd onder het argument dat buitenlandse schepen dat ook deden. Natuurlijk was een behoorlijk deel van de "buitenlanders" gewoon Nederlands, maar omgevlagd! Het Nederlandse gedoogbeleid was niet te verantwoorden naar Brussel, daarom is deze regeling in het leven geroepen. Die 300 pk sta ik helemaal achter. Maar de overgangsregeling, waarbij schepen tot 2009 krijgen om van 400 naar maximaal 300 pk te gaan, is eigenlijk "illegaal", het komt niet overeen met de Europese regelgeving waarbij je maximaal 300 pk mag hebben. Kijk maar naar de garnalenvissers. De rechter heeft hen in het gelijk gesteld dat 300 pk het maximaal toegestane motorvermogen is. De minister heeft het gedoogbeleid moeten intrekken. De overgangsregeling is eigenlijk ook oneerlijk. Gelijke monniken, gelijke kappen. Gewoon iedereen naar 300 pk.' (Bedrijf B).

'Het initiatief komt vanuit de sector zelf, en dan in het bijzonder van de garnalenvissers. De overheid heeft jarenlang gedoogd dat kotters meer dan 300 pk aan vermogen hadden. Minister Veerman kwam met een overgangsregeling waarbij kotters langzamerhand hun motorcapaciteit zouden moeten gaan afstellen naar 300 pk. Ook eurokotters die op garnalen vissen met méér dan 300 pk vielen onder deze overgangsregeling. De kleine garnalenvissers rondom Harlingen vonden die regeling unfair; zij mogen maximaal 300 pk aan boord hebben. Oneerlijke concurrentie. Zij hebben geld ingezameld voor een advocaat, en hebben een rechtzaak aangespannen tegen minister Veerman. Nu mogen schippers die op garnalen vissen maximaal 300 pk aan boord hebben. Het doel is dus eerlijke concurrentieverhoudingen.' (Bedrijf C).

Veel vissers uit deze groep noemen ook overbevissing als reden van instelling van het arrangement:

'Waarschijnlijk om overbevissing tegen te gaan en voor het milieu. In de garnalensector komt overbevissing niet zo snel voor, maar dan gaat het om zaken als bodemberoering en bijvangst.' (Bedrijf E).

'Beschermen van de visstand.' (Bedrijf D).

De meeste vissers vinden het een goede zaak dat er beperkingen worden gesteld aan het motorvermogen, maar niet altijd om dezelfde reden:

'Die beperking is noodzakelijk. Het is goed en noodzakelijk voor de visstand. Het is onontkoombaar gezien de Europese wet- en regelgeving. En het is goed om het imago van de sector ten opzichte van natuur- en milieuorganisaties te verbeteren.' (Bedrijf B).

'Voor de onderlinge concurrentie is het belangrijk dat iedereen met een gelijk vermogen vist. Met de visstand heeft het vermogen van kotters weinig te maken. De visstand herstelt toch niet meer, daar hebben die grote schepen van 3.000 en 4.000 pk wel voor gezorgd. Die vissen alles leeg.' (Bedrijf C).

'Noodzakelijk voor eerlijke concurrentie, bescherming van de visstand en minimaliseren van schade aan het milieu.' (Bedrijf E).

Maar een tong- en scholvisser in deze categorie vindt dat er meer differentiatie tussen type schepen en te vangen vissoort moet komen:

'De regeling slaat helemaal nergens op. 300 pk is veel te weinig om te kunnen vissen. Op zich is het goed dat er een maximale norm wordt opgelegd die voor iedereen geldt, maar die norm zou hoger moeten liggen dan 300 pk. Dat is gewoon niet reëel. Bovendien scheert de regeling alle schepen over een kam. Oude en nieuwe schepen gelijkstellen is appels met peren vergelijken. Nieuwe schepen hebben die 300 pk vrijwel volledig nodig voor de schroefas, en houden vrijwel geen vermogen meer over voor trekkracht. Bij oude schepen ligt dat anders. De regel zou dus eigenlijk onderscheid moeten maken tussen typen schip, het soort vis waarop je vist -garnalenvissers hebben niet zoveel pk nodig, platvisvissers weer wel - en met welk materiaal je vist. Deze regeling differentieert niet, en slaat de plank dus mis.' (Bedrijf F).

Een visser vindt het nog te vroeg om te oordelen:

'Het nut van de maatregel kan pas over een jaar of tien beoordeeld worden. Dan pas wordt duidelijk of het enige invloed heeft gehad op de visstand. Dat zullen de biologen moeten vaststellen. Maar dan vinden ze wel weer iets anders wat vissers anders moeten doen.' (Bedrijf G).

De meeste vissers vinden ook dat de scholbox niet werkt:

'De schol is op. 300 pk binnen de scholbox is goed. Maar de scholbox heeft niet gewerkt; er is niks. Er zijn wel garnalen maar dat ligt aan de temperatuur, het moet niet te warm zijn.' (Bedrijf J).

Het handhavingsarrangement heeft volgens de vissers alleen kans van slagen als er goed gecontroleerd gaat worden.

'Er zijn altijd mensen die onder regelingen proberen uit te komen. De regeling heeft alleen kans van slagen als iedereen zich eraan houdt. Dat betekent dat er goed gecontroleerd moet worden op naleving. Ik heb gehoord dat het moeilijk is om bewijzen van overtreding waterdicht te krijgen.'

Volgens deze visser zou naleving van de 300 pk-norm beter mogelijk worden als ook brandstofgegevens opgevraagd konden worden bij de 'olieboer', maar het lijkt hem onwaarschijnlijk dat die daaraan wil meewerken.

'Dergelijke gegevens zijn ook bij de Belastingdienst aanwezig, en staan in de boekhouding van de vissers. Voor zover me bekend is, wordt geen gebruikgemaakt van deze gegevens voor controledoeleinden met betrekking tot het motorvermogen. Het zou goed zijn wanneer dat wél gebeurde.' (Bedrijf B).

Een visser is van mening dat het arrangement voor de garnalenvisserij al is geslaagd:

'Gaat lukken, is al geslaagd voor de garnalen visserij. Het wordt goed gecontroleerd, 25% wordt per jaar gecontroleerd. Geen gesjoemel mogelijk.' (Bedrijf J).

Niet iedereen is er zo zeker van dat het gaat lukken. Gevraagd naar de slagingskans van het arrangement en de naleving ervan, antwoordde deze visser:

'Nee, ik denk het niet. In het verleden heeft de AID mensen ook wel eens voor overtredingen van zee gehaald, maar de bewijsvoering was niet waterdicht te krijgen. Overtredingen op het motorvermogen bleken moeilijk hard te maken. Fraude en gesjoemel is altijd mogelijk. Dat geldt voor alle regeltjes. Na een tijdje vindt men een trucje uit om de regeltjes te omzeilen. Dat gebeurt in het verkeer op het land en ook op zee. De mate van gesjoemel zal ook afhangen van de brandstoffenprijs. Op dit moment is de olieprijs zó hoog dat die de sector meer reguleert dan de sector zichzelf! Het vermogen opvoeren met de huidige hoge olieprijs is momenteel niet echt rendabel. Als de prijs zakt, zal men naar inschatting meer de neiging krijgen om het aantal PKs op te voeren.' (Bedrijf A).

Het handhavingsarrangement zal volgens de geïnterviewden geen effect hebben op de garnalenstand. Over de vraag of het effect zal hebben op de visstand, zijn de meningen verdeeld. Het kan volgens de vissers alleen lukken wanneer iedereen - ook internationaal - zich eraan houdt.

'Alleen wanneer iedereen zich aan de regeling houdt, zal dit effect hebben op de visstand. Op zich is de 300 pk-limiet een goede maatregel, ook voor de vissers. De efficiëntie neemt toe. Met 300 pk bereik je een snelheid van zo'n 3,5 mijl per uur. Bij die snelheid zwemmen er minder vissen door de mazen heen dan bij pakweg 500-600 pk, zo'n 5,5 tot 6 mijl per uur. Er blijft dus meer vis in de netten zitten. Je gaat als visser ook secuurder vissen, zeker bij de huidige hoge olieprijs. Als het even kan

vaar je geen meter te veel. Dat betekent naast effectiever brandstofgebruik, ook veel minder bodemberoering. De vissers die 500 pk kunnen gebruiken hebben ook veel zwaarder materiaal. Ze leggen meer afstand af en hebben óók nog een grotere impact op de bodem. Dat betekent dus veel meer bodemberoering. Met 300 pk zal dat allemaal veel minder worden.' (Bedrijf B).

'Het zal vrijwel geen impact hebben op de visstand. Kijk naar de afgesloten gebieden en scholboxen. De helft van de Noordzee is al pakweg tien jaar afgesloten voor intensieve visserij, maar de visstand herstelt niet of nauwelijks. De visstand heeft te maken met andere zaken dan het motorvermogen.' (Bedrijf F).

Maar er zijn ook geïnterviewden die de invloed van vissers op de visstand als zeer gering inschatten.

'De visstand wordt beïnvloedt door de natuur, niet door de vissers. Er is nu minder visserijdruk dan vier jaar geleden maar er is minder vis.' (Bedrijf I).

Voor een aantal bedrijven pakt de 300 pk-norm financieel gunstig uit. Voor de meeste vissers in deze categorie blijkt de 300 pk-grens niet veel uit te maken, omdat ze voorheen al maximaal 300 pk hadden.

'Ons bedrijfsresultaat is zéker NIET minder geworden door deze regeling. Eerder beter. Met 300 pk heb je minder last van slijtage van de motor, de netten en de kettingen. Wij moeten de kettingen bijvoorbeeld eens per half jaar vervangen. Onze buurman die met 500 pk vist, heeft in een half jaar tijd al driemaal de kettingen moeten vervangen. Onze besomming is niet veranderd, maar onze operationele kosten zijn minder dan die van vissers met een hoger motorvermogen.' (Bedrijf B).

'Wijzelf zijn niet naar beneden bijgesteld, dus wij merken het niet in de besomming.' (Bedrijf C).

'Niet meer en niet minder. Er waren er maar tien met meer dan 300 pk en die hebben hun vergunning ingeleverd. Dus tien op de 225 vergunningen maakt niet uit.' (Bedrijf J).

Categorie niet-deelnemers

Volgens een van de vissers (Bedrijf Z) is het arrangement ingesteld om de scheve concurrentieverhoudingen recht te zetten, maar dat is wel 'veel te laat' geïnitieerd. En of de huidige regeling succes zal hebben, wordt ook in twijfel getrokken:

'Er is geen draagvlak, want vissers zijn jagers.' (Bedrijf Y).

'Vooral vlagkotters zouden ze moeten aanpakken. Nog steeds zijn er schepen met 800 pk aan boord, die een gemengde vergunning hebben. Zij vissen op tong en schol

en kabeljauw, maar ook op garnalen binnen de 12-mijlszone. Dergelijke misstanden worden door sommige vissers gemeld bij de AID. Maar er wordt helemaal niets aan gedaan.' (Bedrijf Z).

'De regeling is ingesteld omdat de Nederlandse overheid anders problemen zou krijgen met de EU.' (Bedrijf X).

Bij de maatregel denken deze respondenten niet direct aan de noodzakelijkheid van invoering vanwege de natuur of de visstand. Op de vraag of het handhavingsarrangement kans van slagen heeft, zegt de één:

'Ja, toch wel. Om me heen zie ik dat collega-garnalenvissers zich over het algemeen wel aan de 300 pk-limiet houden.'

Hij geeft aan meer vertrouwen in het handhavingsarrangement gekregen te hebben. Echter,

'De vlagkotters is een geheel andere kwestie.' (Bedrijf Z).

De ander:

'Geen idee, laten we het hopen. Maar het toestaan van 400 pk is "een schop tegen het zere been" van degenen die zich wél jarenlang aan de 300 pk-norm hebben gehouden.' (Bedrijf X).

De derde niet-deelnemer is de grootste scepticus:

'Ik weet van een visser die heeft 450 pk en die mag wel op garnalen ... Van de 500 zijn er 150 overtreders. Eén wordt gecontroleerd, en de rest vaart door.' (Bedrijf Y).

6. Sancties

Niet iedereen is op de hoogte van de geplande boetes en sancties, maar men neemt aan dat de huidige geplande boetes afschrikwekkend zijn. Er zijn ook vissers die ze niet afschrikwekkend genoeg vinden. Zij zijn voor het (tijdelijk) intrekken van de visvergunning; niet mogen vissen is volgens hen de grootste en daardoor meest effectieve straf. Een visser denkt dat hij de boetes niet zelf hoeft te betalen, maar dat dit gedaan wordt door de beheer-groep waarbij hij is aangesloten; een belangrijk motief voor hem om deel te nemen aan het co-managementsysteem. Alleen de geïnterviewden in de categorie 400 pk zijn alle drie een keer in het verleden beboet voor een te hoog motorvermogen. De niet-deelnemers blijken niet goed op de hoogte van het sanctiebeleid.

Categorie 2.000 pk of meer (4)

De huidige geplande boetes zijn afschrikwekkend en een extra reden om zich aan het toegestane motorvermogen te houden, menen deze vissers.

'Ja (het is afschrikwekkend), maar dat is juist goed. Want anders gaat iedereen sjoemelen. Het weerhoudt mij ook om trucjes toe te passen. Zo creëer je gelijkheid en geen valse concurrentie.' (Bedrijf O).

Een andere visser meent:

'Als je je aan de regels houdt, zijn de boetes - en de hoogte daarvan - niet zo belangrijk. Het is een cijfertje op papier, en in die zin niet afschrikwekkend. Dat wordt het pas als je een boete aan je broek krijgt. Wij voldoen aan de vermogenslimiet.' (Bedrijf Q).

Een van deze geïnterviewden is naast visser ook bestuurslid en zegt:

'De boetes zijn schandalig hoog. We hopen dan ook dat het niet nodig is om één van onze leden een sanctie op te hoeven leggen. We hopen echt dat iedereen zich aan de regeling houdt. Als we een vermoeden hebben van eventueel gesjoemel, dan willen we de vissers daar ook op aanspreken, vanuit bezorgdheid, niet vanuit een controlerende rol. We doen er ook van alles aan om gesjoemel te voorkomen. We zijn bijvoorbeeld heel nauwkeurig met meldingen van verzegelingen die verbroken moeten worden vanwege reparatie of wat dan ook. Een nieuwe zegel zit er dan na pakweg 14 dagen weer op. We vangen geluiden op dat dat bij andere beheergroepen nog wel eens anders gaat. Daar wil een nieuwe zegel nog wel eens zes tot acht weken op zich laten wachten. In de tussentijd kan er dan met opgevoerd vermogen gevist worden.' (Bedrijf P).

De drie bedrijven in deze categorie zeggen nog nooit voor een te hoog motorvermogen te zijn beboet.

Categorie 400 pk (3 bedrijven)

Een visser neemt aan dat de huidige geplande boetes afschrikwekkend zijn, een tweede vindt ze niet afschrikwekkend genoeg:

'Intrekken van de Europese visvergunning is echt afschrikwekkend. Maar de boetes zijn wel hoog genoeg. Het motiveert je aan de regels te houden.' (Bedrijf K).

Een visser denkt echter dat hij de boetes niet zelf hoeft te betalen:

'Ze leggen de boetes de groep op, dus daar merk je niks van.' (Bedrijf M).

Vissers denken dat vooral het tijdelijk niet mogen vissen na een overtreding effectief zal zijn voor de handhaving:

'We zijn 1 keer gepakt. We moesten toen vier maanden aan de kant, onze visserijlicentie werd ingetrokken. Dat was 15 november 2002. Dat werkt zeer afschrikwekkend. Dit was een voorbeeld voor de rest van Nederland. Er werden toen vier of vijf eurokotters gepakt, in 2002.' (Bedrijf M).

Categorie 300 pk

Niet iedereen in deze categorie is in detail op de hoogte van de aard en hoogte van de geplande boetes. Dit komt onder andere omdat zij niet meer en soms minder dan 300 pk aan motorvermogen bezitten. Zij hebben daarom het gevoel dat het sanctiebeleid voor hen niet relevant is. De meesten nemen aan dat de sancties afschrikwekkend zijn vanwege ervaringen met het boetebeleid met betrekking tot andere overtredingen.

'Jawel, ze zullen wel afschrikwekkend zijn, maar ik geloof niet dat er een (van de garnalenvloot) een bekeuring zal krijgen. Maar bij de eurokotters misschien wel. Wij hebben genoeg aan 300 pk. We gebruiken in feite 200 à 250 pk.' (Bedrijf J).

'Drie weken niet mogen uitvaren voel je behoorlijk in je portemonnee.' (Bedrijf C).

'Geldboetes helpen niet, die zijn onvoldoende afschrikwekkend. De visser betaalt de boete, en gaat gewoon weer verder ... Het zou veel beter zijn als bij een geconstateerde overtreding de vergunning zou worden ingetrokken! Daar pak je overtreders pas echt mee! Dat is een echte sanctie.' (Bedrijf D).

Een visser meent dat overtredingen niet altijd bewust gepleegd worden, en dan zijn boetes wel heel hoog:

'De sancties zijn wel heel hoog, terwijl een eventuele overtreding veroorzaakt kan worden door iets waar je zelf niet direct invloed op uit kan oefenen, of wat je niet te kwader trouw uitgedacht hebt. Het is niet altijd moedwillig sjoemelen.' (Bedrijf F).

Deze vissers zijn geen van allen in het verleden (dus voor de start van het private initiatief motorvermogen) wel eens beboet voor een te hoog motorvermogen. Wel voor andere overtredingen zoals: een keer buiten de eilanden om gestoomd; in het weekend garnalen vissen; foutje in het logboek.

Categorie niet-deelnemers

Twee van de niet-deelnemers zijn niet op de hoogte van de geplande boetes en sancties. Na uitleg stelt een van de geïnterviewde vissers in deze categorie dat financiële boetes waarschijnlijk niet zoveel uithalen. Met het inleveren van zeedagen of het intrekken van de licentie is hij het helemaal eens.

'Die lui moet je gelijk een jaar aan de wal leggen.' (Bedrijf X).

Twee vissers geven aan nog nooit beboet te zijn geweest vanwege een te hoog motorvermogen. Een derde respondent zegt zelfs nog nooit gecontroleerd te zijn. Deze respondent verklaart aan het eind van het gesprek schepen te hebben met een hoger motorvermogen dan 335 pk.

7. Naleving

Binnen de groep wordt er niet meer of nauwelijks over het arrangement gesproken. Hoe dit op bestuursniveau is, is voor de meesten niet bekend. Volgens een visser en tevens groepsbestuurslid is bij het bestuur het zwaartepunt van gesprek verschoven naar eventuele mogelijkheden voor gesjoemel, naleving en de rol van het bestuur daarin. De meeste vissers hebben een redelijk vertrouwen dat deelnemers aan de regeling motorvermogen zich aan de afspraken zullen houden. Er zijn echter ook sceptici. Zij vinden de meting voor bijvoorbeeld mechanische motoren minder voorstellen dan die bij een Caterpillar, en 70% van de vloot heeft een mechanische motor. Sommige vissers zijn er van overtuigd dat er vissers zijn die toch nog manieren vinden om het vermogen van de motor na terugstelling weer op te voeren. Zo kan het zijn dat het plaatsen van een nieuwe zegel wel zes tot acht weken op zich laat wachten. In de tussentijd kan er dan met opgevoerd vermogen gevestigd worden. Toch menen veel vissers dat de zegels wel een voldoende waarborg zijn. De niet-deelnemers gaan ervan uit dat er gesjoemeld wordt, een van hen meent dat garnalenvissers zich wel aan de regels houden. Er zijn vissers die overtredingen aan de AID melden, maar zij zijn van mening dat er 'niets' mee gedaan wordt.

Categorie 2.000 pk of meer (4)

Ten tijde van de interviews meenden de vissers dat het handhavingsarrangement niet meer zo'n hot issue was. Een van de vissers, en tevens bestuurslid Biesheuvelgroep, verwoordt het als volgt:

'Bij de vissers leeft het handhavingsarrangement niet meer zo erg. Er wordt nauwelijks nog over gesproken. Bij het bestuur is het zwaartepunt van gesprek verschoven naar eventuele mogelijkheden voor gesjoemel, naleving en de rol van het bestuur daarin. Kan er gesjoemeld worden, wat zijn de mogelijkheden, en hoe kunnen we dat voorkomen? We spreken bij een vermoeden de desbetreffende visser er wel op aan, uit bezorgdheid. We zouden het zo erg vinden als we zo'n sanctie zouden moeten opleggen. We hopen dat er dan verzachtende omstandigheden zijn aan te wijzen, maar beter is nog dat vissers het uit hun hoofd laten. Die boetes zijn schandalig hoog, vrijwel niet op te brengen.' (Bedrijf P).

De vissers uit deze categorie geven aan er vertrouwen in te hebben dat de meeste deelnemers zich aan de afspraken houden.

'Ja, ik heb er vertrouwen in, het risico is te groot. Zoals het voor mij is, is het voor hun ook. Ik zou het niet doen, trucjes, maar bij andere kijk ik niet in de motor. Resultaten van anderen zijn zodanig dat ik geen wantrouwen heb. Ze vangen niet meer.' (Bedrijf N).

De visser/bestuurslid heeft

'een redelijk vertrouwen dat deelnemers zich aan de afspraken zullen houden. Er bestaat wel een vermoeden van gesjoemel 'in de marges' - geen hard bewijs - om de besomming iets op te kunnen schroeven. Daarnaast kunnen er door technische mankementen schommelingen optreden in het vermogen.' (Bedrijf P).

Men heeft er in het algemeen vertrouwen in dat de zegels voldoende zekerheid bieden voor controle:

'In het algemeen wel. Mijn schip heeft bijvoorbeeld maar liefst 22 zegels gekregen op 1 motor. Vooral de machinist is daar niet over te spreken. Bijna geen meter is meer af te lezen, en je kunt nergens meer bij zonder de verzegeling te moeten verbreken. En een nieuwe zegel aanvragen kost geld. Aan de andere kant, de mensen van MARIN krijgen te maken met zoveel verschillende motoren, dat het verzegelingsproces niet helemaal te standaardiseren is. Zeker bij mechanische motoren zijn er dan nog wel mogelijkheden om misschien het vermogen met één of twee procent te verhogen. Bij computergestuurde motoren is dat vrijwel uitgesloten.' (Bedrijf P).

Categorie 400 pk (3 bedrijven)

De geïnterviewden in deze categorie hebben weinig moeite met het arrangement. Echter,

'Alleen zijn de kosten die er mee gepaard gaan een heet hangijzer. Het bestuur denkt er hetzelfde over, veel hebben zelf een schip.' (Bedrijf K).

Een visser is erg sceptisch over de effectiviteit van de regeling en de uitwerking ervan in de praktijk:

'De meting stelt niet veel voor bij mechanische motoren, wel bij Caterpillar. 70% van de vloot heeft een mechanische motor. Wij willen liever ook een mechanische. Maar 390 pk is OK. Het wordt nooit waterdicht. Het arrangement is een 'wassen neus'. We weten het van elkaar op de haven wie er teveel pk's hebben. De eurokotters met Caterpillar hebben 390 pk, de mechanische eurokotters hebben ongeveer 500 pk ondanks het MARIN rapport. Ze gaan harder met dezelfde netten en wekkers. Ze hebben hier een trucje voor. Het is oneerlijke concurrentie. Een elektronische motor verplichten is onmogelijk.' (Bedrijf M).

Men heeft er niet echt vertrouwen in dat alle deelnemers zich ook daadwerkelijk aan de afspraken houden, maar klikken daar heeft men geen zin in:

'500 pk'ers krijgen geen boete omdat het slim afgesteld is, het valt niet te bewijzen. Zegels stellen niks voor, ze gebruiken bijvoorbeeld magneetjes. Vroeger heb ik geklikt, maar dat doe ik niet meer. Bij andere schepen zijn de ruiten ingegooid, ik

voelde me ook niet meer op mijn gemak. Maar ik moet wel een dag langer vissen dan die met een te groot motorvermogen vissen!' (Bedrijf M).

'Ik denk dat iedereen zich er aan houdt. Er zijn geruchten ... maar als hij dat risico wil nemen dan is dat zo. Als er veel dat doen, dan loopt het in het honderd, dan krijg je weer de AID. Het is eigen verantwoordelijkheid, maar naar iemand wijzen doe ik niet. Ik ga niet naar de AID als er een 2.000 pk'er in de mijlen vist. Ik spreek hem misschien er wel zelf op aan. Maar dat heb ik nog nooit gedaan en heb het ook niet aan het bestuur verteld. Het verhaal dat hij harder gaat dan ik zegt nog niet alles. Hij kan lichtere netten hebben met minder kettingen.' (Bedrijf K).

Een van de vissers meent dat ze 'vanwege olieprijzen' zich aan de regels zullen houden. Twee van deze drie vissers hebben er vertrouwen in dat de zegels voldoende zekerheid bieden voor controle.

'Ja hoor, die zijn niet na te maken of te omzeilen. Vroeger gingen ze door trillingen kapot. Nu is het een beter systeem met een ijzerdraadje. En nummering.' (Bedrijf K).

Categorie 300 pk

Binnen de groep wordt er niet meer of nauwelijks over het arrangement gesproken. Hoe dit op bestuursniveau is, is voor de meesten niet bekend.

'Ik hoor er niet meer zoveel vissers over. De garnalenvissers staan allemaal vierkant achter de regeling. Wat er speelt op bestuursniveau is mij niet bekend.' (Bedrijf C).

'Het is niet echt een onderwerp wat bij ons aan tafel besproken wordt. Als je al jarenlang netjes voldoet aan de regels, dan is het ook geen onderwerp van gesprek meer. Misschien dat het wel bij andere vissers nog speelt. Op bestuursniveau is het geen belangrijk gesprek meer. Alles is nu geregeld en vastgelegd in regelgeving, en nu is alleen de uitvoering nog belangrijk.' (Bedrijf E).

'Hier (op de haven) heb je het kleine vlootsegment. We kijken niet positief naar de grote vermogens. 300 pk is voor ons geen probleem. Ons probleem is (het gebrek aan) de vis.' (Bedrijf H).

'Vanwege de dure brandstof is het niet zwaar opgenomen.' (Bedrijf I).

De meeste vissers vertrouwen er op dat het merendeel van de deelnemers aan de regeling motorvermogen zich aan de afspraken houdt.

'Ja ik heb er vertrouwen in. Er werd wel gekankerend in het begin, maar het went. Je gaat sneller een andere visserij doen. Twinrig is wel moordtuig, meer discards dan met wekker. Mijn schipper op de eurokotter doet het goed. Dat kan ik zien aan het

olieverbruik. Hij is niet sneaky bezig met de motor. Hij weet dat ik er tegen ben.' (Bedrijf I).

'Ik heb er wel vertrouwen in dat het merendeel van de vissers zich aan de afspraken zal houden. Met de zegel is vrijwel niet te knoeien. Als die verbroken is moet je bij de AID gelijk een nieuwe aanvragen, anders ben je de pineut bij controle.' (Bedrijf F).

Maar men is er van overtuigd dat er vissers zijn die toch nog manieren vinden om het vermogen van de motor na terugstelling weer op voeren.

'Je hebt natuurlijk altijd vissers die iets met de motor kunnen uithalen. Zelfs met die verzegeling. Daar zijn ze slim genoeg voor.'

Maar deze visser kent zelf in zijn omgeving geen vissers die de motor weer opvoeren. Hij vist met name op de Waddenzee, en

'daar zie je eigenlijk geen kotters die harder varen. Dat zijn bijna allemaal garnalenvissers.' (Bedrijf C).

'Er kan nog mee gesjoemeld worden. Ik sta een beetje wantrouwend ten opzichte van sommige andere vissers. Er is altijd een percentage mensen dat zich niet aan de regeltjes houdt.' (Bedrijf E).

'Met de regeltjes kan altijd geknoeid worden. En als de nood hoog is, zullen vissers dat waarschijnlijk ook doen. Onder garnalenvissers is die intentie niet zo aanwezig, maar voor vissers die op tong en schol vissen, is die 300 pk limiet lastig. Met de huidige brandstofprijzen zullen de meeste vissers niet denken aan het opvoeren van het vermogen - dat kost te veel. Wat dat betreft regelt de markt zichzelf wel, daar heb je de overheid niet voor nodig. Maar als de olieprijzen weer dalen, dan is de kans groter dat vissers manieren zullen vinden om het vermogen weer wat op te krikken.' (Bedrijf A).

Een visser heeft er zelfs spijt van zelf niet meer pk te hebben:

'De meeste vissers zullen zich wel aan de regeling houden. Er zijn echter een paar vissers die de zaak belazeren. Er is een schip dat gaat dus twee keer zo hard - rond de 600 pk. Er zijn vissers die overtredingen gemeld hebben, maar daar lijkt weinig mee gedaan te worden. De vissers met een te hoog motorvermogen hebben dat nog steeds.'

Daarom heeft deze visser achteraf ook spijt van zijn beslissing om destijds maar 300 pk in zijn schip gezet te hebben.

'Ik kan best 100 pk extra gebruiken! Want meer vangst is meer besomming. Het is oneerlijke concurrentie. De regel is goed, maar dan moet die ook écht voor iedereen gelden. Er wordt gesjoemeld, er wordt slecht gecontroleerd, en er is dus niet één lijn voor iedereen.' (Bedrijf D).

Een deel van de vissers heeft er vertrouwen in dat de zegels voldoende zekerheid bieden voor controle, maar er is een teneur dat er altijd mogelijkheden zijn voor foefjes. En helaas zouden er vissers zijn die dit in de praktijk toepassen, ook omdat de controle niet goed genoeg zou zijn.

'Ja, (de verzegeling) biedt wel zekerheid, mits de AID ook regelmatig controles uitvoert. Ik ben toevallig vorige week gecontroleerd door de AID. Het betrof een algehele controle, waarbij ook de verzegeling werd gecontroleerd.' (Bedrijf C).

'Het zegelsysteem lijkt op zich goed. Maar er zullen best vissers zijn die bijvoorbeeld een deal proberen te maken met hun monteur. Bij de verzegeling is iemand van MARIN en een technisch iemand van de motorleverancier aanwezig. Met de laatste kan misschien wat geregeld worden. Maar ik weet het niet zeker. Sjoemelen is mogelijk. Vandaar ook dat controle uitgebreid zou moeten worden met het checken van brandstofgegevens die door derden geregistreerd worden, en de boekhouding.' (Bedrijf B).

Categorie niet-deelnemers

Er wordt volgens deze respondenten niet veel meer gesproken over het arrangement. Helaas is sjoemelen mogelijk en de controle daarop is niet goed.

'De garnalenvissers houden zich redelijk aan de gemaakte afspraken. Er zijn er natuurlijk altijd een paar bij die sjoemelen. Dit gebeurt meer bij vissers met een gemengde vergunning. Zij willen meer besomming; hebben zwaarder tuig aan boord, en hebben dus meer pk nodig.' (Bedrijf Z).

'Veel vissers hebben een machinisten opleiding, ik ook, daarom weet ik dat er gesjoemeld kan worden. Ik zie wel eens boten voorbij varen met een hoger motorvermogen dan 300 pk. Er wordt volgens mij niet intensief gecontroleerd. Mijn boot - die onder de publieke controle valt - is dit jaar slechts eenmaal gecontroleerd door de AID, ergens in maart 2006. Het ging om een algehele controle, waarbij niet gekeken is naar de motorverzegeling.' (Bedrijf X).

'Dwang is het enige middel. De collectieve arrangementen werken niet, ze zijn te fraudegevoelig.'

Deze visser noemt scheepsnummers die zich volgens hem niet aan het arrangement zouden houden, later noemt hij ook een aantal schepen van zichzelf. Hij vindt dat de AID alles moet gaan controleren en de resultaten moet publiceren, bijvoorbeeld in Visserijnieuws. De overtreders met naam en toenaam.

'Voor de controle op een geijkte schroef voor 300 pk en toerental zijn superdeskundigen nodig.' (Bedrijf Y).

De zegels bieden ook niet voldoende zekerheid voor controle op de naleving van de pk-norm.

'Er is genoeg mogelijkheid om langs de zegel heen te sjoemelen. De zegel biedt dus onvoldoende zekerheid.' (Bedrijf X).

'Er is veel gesleutel en gesjoemel mogelijk. Je kan met een simpele imbus sleutel van de IKEA het vermogen hoger afstellen.' (Bedrijf Y).

8. Waardering

Het proces van meting en verzegeling verliep goed, vinden de meeste vissers. Een bestuurder/visser stelt dat het bestuur van de beheergroep nu al moeite heeft met het controleren van de naleving met betrekking tot het motorvermogen. Het bestuur vindt het moeilijk zichzelf als een controlerende instantie te zien, en heeft moeite vissers aan te geven, dan wel te beboeten. Zij zien dit als 'verlinken' van hun eigen mensen. De officiële controle die tot sancties kan leiden wordt nu uitbesteed aan een technisch bedrijf.

Naast de private controle op naleving worden er meer knelpunten rondom het handhavingsarrangement genoemd, waaronder: De verhouding schip/motorvermogen na terugstelling bij grote eurokotters en grote boomkorkotters druk op bepaalde visvoorraden wanneer overgestapt wordt naar twinriggen en garnalen visserij in 2009; een mechanische motor zou makkelijker te manipuleren zijn dan een Caterpillar, maar hier zijn de meningen over verdeeld; het handhavingsarrangement differentieert niet tussen type vis waarop gevestigd wordt; type schip, en sector; en bij reparatie kunnen een of meerdere zegels eraf moeten, en dat kost tijd en geld. In de tijd tussen verbreking en plaatsing van het nieuwe zegel is het dan mogelijk met een hoger motorvermogen te vissen.

De geïnterviewden is gevraagd een rapportcijfer te geven voor het huidige handhavingsarrangement in zijn geheel. Twee vissers vonden het nog te vroeg om een rapportcijfer te geven. Het gemiddelde rapportcijfer van de 15 deelnemers is een voldoende: een 6+.

Er zijn een aantal vissers die een onvoldoende, of zelfs een nul geven als rapportcijfer. Dat sentiment komt onder andere voort uit het gevoel dat de vissector overgereguleerd wordt.

Een van de niet-deelnemers noemt het machtsvertoon en de arrogantie van de AID als een knelpunt. Verder zou er helemaal niets van (toegenomen) controle merkbaar zijn. Een van de respondenten noemt het arrangement een complot tegen het goede. Hij meent dat

'misdad kennelijk loont, omdat de overtreders nu met zo'n 450 pk mogen vissen en waarschijnlijk subsidie zullen krijgen in 2009 voor het aanpassen van hun schip. Dit, terwijl de "goede" vissers altijd met minder besomming genoeg hebben mogen nemen en geen subsidie zullen krijgen.'

Het gemiddelde rapportcijfer van de categorie niet-deelnemers voor het arrangement is een onvoldoende.

Categorie 2.000 pk of meer (4)

Men vindt dat het arrangement goed uitgevoerd wordt:

'Het proces van meting en verzegeling verliep soepeltjes. Er was sprake van goed overleg met betrekking tot de dag van meting, veel ruimte voor inspraak. Wat betreft de controle, die hebben we nog niet gehad. Dat moet nog blijken. Wat betreft het sanctiebeleid, ook dat moet ik nog zien.' (Bedrijf Q).

De private controle en het straks terugbrengen van het motorvermogen van (+/-) 3.000 pk naar 2.000 pk bij een grote boomkorkotter, worden als knelpunten genoemd.

'Het (de regeling) wordt redelijk goed uitgevoerd. Qua controle en naleving zullen er van beheergroep tot beheergroep wel wat verschillen zijn. In onze beheergroep wordt bij geconstateerde knelpunten gelijk contact opgenomen met het Productschap Vis. Nu al heeft het bestuur van de beheergroep moeite met het controleren van naleving met betrekking tot motorvermogen. Die moeite heeft een principiële kant - wij zijn geen controle orgaan - en een sterke emotionele kant - je verlinkt je collega-visser niet, laat staan dat je hem een zware boete oplegt. Het bestuur onderneemt dan ook geen sanctionerende maatregelen bij een toevallige constatering of vermoeden van overtreding. De visser wordt uit bezorgdheid wel geadviseerd het niet te doen. De officiële controle die tot sancties kan leiden wordt uitbesteed aan een technisch bedrijf.' (Bedrijf P).

Een andere visser noemt

'de verhouding schip/motorvermogen. Verder was het een beetje lastig een afspraak te maken met MARIN, Productschap Vis, motorfabrikant en ik... is goed gekomen...' (Bedrijf O).

Als rapportcijfer worden twee achten en een zeven gegeven voor het private handhavingsarrangement als geheel. Eén visser weet het niet, en kan geen concreet cijfer noemen.

Categorie 400 pk (3 bedrijven)

Ook deze categorie vissers vindt dat het arrangement tot nu toe redelijk goed uitgevoerd wordt. Een van de geïnterviewden noemt echter ook een aantal knelpunten:

'Een mechanische motor (daar valt mee te sjoemelen, in tegenstelling tot Caterpillar); een lager motorvermogen dan 390 pk is moeilijk voor dit soort schepen en vistechniek; druk op bepaalde visvoorraden wanneer overgestapt wordt naar twinriggen en garnalen visserij in 2009.' (Bedrijf M).

Als rapportcijfer worden genoemd: een 6,5 of 7; een 7 en een onvoldoende voor de eurokotter, te weten een 4. (De regeling voor 2000 pk is wel goed: een 7.)

Categorie 300 pk

Het arrangement wordt voorzover men nu al kan beoordelen, redelijk goed uitgevoerd. Er worden wel enkele knelpunten genoemd.

'Er wordt wel gecontroleerd op zegels, maar altijd in combinatie met een andere controle. De zegelcontrole is dus slechts een aspect van de inspectie van de AID, welke er - van horen zeggen - ook wel eens bij inschiet. Kennelijk moet de AID er ook nog aan wennen dat motorvermogen een controle-item is.' (Bedrijf F).

'Op zich is de uitvoering wel goed. Eén week na verzegeling van ons schip kwam de AID aan boord voor een algehele controle. We werden gecontroleerd op het vangen van een bepaalde vissoort . Daarnaast werd gecontroleerd op maaswijdte. Ik vis altijd met 9 mm, terwijl 8 is toegestaan. Ik kreeg dus ook een compliment van de AID. Verder werd er gecontroleerd op de nettenrol en op het zegelplan (motorvermogen). Alles was in orde.' (Bedrijf B).

'Knelpunt is dat bij reparatie- bijvoorbeeld aan de pomp - de zegel er af moet. Dat kost tijd en geld. Je moet het door een duur bedrijf er opnieuw op laten zetten. Waarom doet Productschap Vis het niet? Je wordt hierdoor belemmerd in je mogelijkheden. Maar je hebt ja gezegd. Toen had je de kosten nog niet in de gaten. We konden geen nee zeggen.' (Bedrijf I).

Een van de geïnterviewden signaleert alleen maar knelpunten:

'Hoeveel tijd heb je voor de knelpunten?' Er is niet goed nagedacht over situaties die níét in het standaardplaatje passen. Ten eerste, de technische meting door MARIN deugt niet en verloopt onvoldoende georganiseerd. Daar kunnen de jongens van MARIN op zich niets aan doen - ze krijgen met zóveel verschillende motoren en technische zaken te maken, dat ze ook niet altijd alle antwoorden weten. De vragen en woede van vissers richt zich ook nog een keer op die jongens. Maar neem nou ons kleine bootje van 182 pk. Die valt officieel binnen de groep boten die gemeten en verzegeld dient te worden. Maar omdat dat scheepje een buitenboordmotor heeft, wilde MARIN er niets mee. Gevolg: het schip is niet gemeten en verzegeld. En voor wie zijn dan de consequenties? Het andere schip van 600 pk staat momenteel nog in de stijgers en moet nog gemeten worden. Het schip wordt niet voor commerciële visserij-activiteiten ingezet, en heeft niet eens een net en tuig aan boord. De meting dient verricht te worden terwijl je aan het vissen bent. Hoe gaan ze dit schip dan meten, want wij vissen er niet op die manier mee. Ten tweede, het Productschap weet helemaal níet waar ze het over heeft. Je kunt niet bij ze terecht voor dit soort problemen, daar hebben ze de knowhow niet voor, en ze hebben er niet over nagedacht. Ten derde, de regeling scheert iedereen en alles over een kam. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen verschillende takken van visserij-activiteiten. Over de combinatie van toerisme en kleinschalige visserij - zoals wij hebben - is al helemaal niet nagedacht.

Het handhavingsarrangement zou moeten differentiëren tussen type vis waarop gevestigd wordt; type schip, en sector.' (Bedrijf A).

De vissers in deze categorie gaven de volgende rapportcijfers voor het private handhavingsarrangement als geheel: 7; 9; 7; 6; 7; 8; 8; 3 en 0.

Een visser geeft geen rapportcijfer:

'Daar is het nog te vroeg voor. Pas na een jaar is daar wat meer over te zeggen.' (Bedrijf B).

Categorie niet-deelnemers

Een van de vissers heeft een aantal klachten over de uitvoering van de publieke tak van het arrangement:

'De meting door MARIN verliep op zich oké. Wat wel erg vervelend was, was de opstelling - het machtsvertoon - van de AID-inspecteur die bij de meting aanwezig was. Hij dreigde meteen dat de vergunning zou worden ingetrokken wanneer door MARIN een overschrijding van het aantal toegestane pk's geconstateerd zou worden. MARIN constateerde een vermogen van 310 pk. Ik weigerde mijn vergunning in te leveren, en wees de AID-inspecteur op het feit dat andere schepen de 300 pk-norm met 12.5% mogen overschrijden. De inspecteur heeft ter plekke telefonisch overleg gepleegd met het ministerie, waarop het ministerie mij in het gelijk stelde. Machtsvertoon en arrogantie van de AID is een knelpunt. Verder is er helemaal niets van (toegenomen) controle merkbaar.' (Bedrijf Z).

Deze visser geeft aan ook nog nooit om zijn zegelplan te zijn gevraagd, ook niet bij inspectie aan boord. Ook bedrijf X merkt weinig van de publieke controle. De derde respondent vindt het arrangement:

'Slecht. Het is een complot tegen het goede. Op een gegeven moment is men in de visserij de wet gaan overtreden. De overheid schoot te kort in de vervolging daarvan. Straks moeten in 2009 de schepen die nu 400 pk mogen en dus 450 pk zijn, naar 300 pk. Dit zijn dus schepen die oorspronkelijk de wet overtreden hebben. Dan gaan ze in 2009 een kleinere motor of schip kopen met 80% subsidie, en die 300 pk wordt dan 335 pk. Maar mensen die zich aan de wet gehouden hebben en altijd gewoon 300 pk gehad hebben krijgen niks. Misdaad loont, de regelovertreders hebben meer winst en krijgen straks subsidie om terug te gaan naar de wettelijke regels ...Terwijl de eerlijke minder winst heeft en geen subsidie. Ik vind dat niemand binnen de 12 mijl mag vissen, behalve de schepen met een motorvermogen onder de 300 pk.' (Bedrijf Y).

Het gemiddelde rapportcijfer van de categorie niet-deelnemers voor het private handhavingsarrangement als geheel is een onvoldoende: maar één bedrijf geeft een 6,5 (*Bedrijf*

Z). Een respondent zegt geen rapportcijfer te kunnen geven, want hij heeft onvoldoende inhoudelijke kennis van de regeling en de uitvoering.

'Maar als het zou gaan om de timing van de overheid, dan wordt het een onvoldoende.' (Bedrijf X). 'Minder dan 0' (Bedrijf Y).

9. De toekomst en illegale netvoorzieningen

Voor garnalenvissers speelt de problematiek van illegale netvoorzieningen niet. De andere vissers willen eventueel wel meewerken aan een arrangement tegen illegale netten, maar weten niet of 'de anderen' ook hieraan mee zullen werken. Men weet ook niet zeker of besturen van beheergroepen bereid zijn de handhaving op zich te nemen. Een belangrijk knelpunt is de moeilijke controleerbaarheid van illegale netvoorzieningen. Twee van de niet-deelnemers zou waarschijnlijk wel meewerken aan een eventuele private handhavingregeling. Een respondent vindt het idee dat het om een overgangsregeling zou gaan, ronduit belachelijk.

Categorie 2.000 pk of meer (4)

Over de vraag of er voor illegale netvoorzieningen ook een dergelijke aanpak moet komen als voor het handhaven van het motorvermogen, is men het niet helemaal eens:

'Ja, graag. Voor onze toekomst, de ontsnappingskans van de vis is dan groter. Als iedereen zich er aan houdt merk je er (als bedrijf) het minste van. Resultaten zullen gelijkmatig zijn per schip, de invloed op de visprijs en de lange termijn is er mee gaand: een betere visstand. Daarom moeten we dit gezamenlijk doe.' (Bedrijf N).

'Waarschijnlijk - maar dat is mijn persoonlijke mening - zal de groep niet bereid zijn om aan zo'n regeling mee te werken. Hooguit als ze vanuit het ministerie gedwongen worden. Het motorvermogen controleren is tot daar aan toe, maar met netten zijn zoveel trucs uit te halen, dat is niet te controleren. Bovendien wil het bestuur niet de hele tijd 'politie-agentje' lopen spelen. Nu al heeft het bestuur van de beheergroep moeite met het controleren van naleving met betrekking tot motorvermogen. Wat betreft een regeling illegale netvoorzieningen: ook hier zou een overgangsregeling moeten gelden, met marges van bijvoorbeeld 8,7, om vissers de kans te geven nieuw materiaal aan te schaffen.' (Bedrijf P).

'Zo'n regeling is nooit helemaal 100% waterdicht te krijgen. De controleerbaarheid van een dergelijke regeling gaat een heel groot knelpunt worden. Ik weet niet of ik daaraan mee zou doen.' (Bedrijf Q).

'Wij willen overall aan mee doen, maar we vragen ons zo langzamerhand af: wat levert het ons op? Er zijn al zoveel regels: scholbox, 12 meter tuig dat zijn initiatieven van de vissers zelf. Dit om samen met het ministerie oplossingen te vinden, maar het levert ons niets op. Ik gebruik geen illegale netten. Waarom weer afspraken maken, het levert niets op. Illegale netvoorzieningen zijn niet slecht. Kleine visjes gaan gewoon weer terug naar zee, gaan heus niet allemaal dood. Imares vist zelf vis op om

ze te merken en die gaan dan weer terug naar zee, we vangen er dan 85% van op, dus dat is het bewijs dat teruggezette vis niet dood gaat.' (Bedrijf O).

Categorie 400 pk (3 bedrijven)

Vissers in deze categorie geven aan dat zij misschien mee zullen doen wanneer er voor illegale netvoorzieningen ook een dergelijke aanpak komt.

'Ja ik denk het wel. Wij vissen er helemaal nooit mee. Nee echt niet, met windkracht 7 en 8 zijn wij binnen. Netten zitten snel dicht vanwege 'haar' en rommel, het is niet nodig die binnenkuilen binnen de 12 mijl. Er zullen weinig eurokotters gepakt zijn met binnennetten.' (Bedrijf K).

'Ik wil en hoef geen binnenzakken. Ondermaatse vis wil je niet vangen. Bij te grote mazen gaat de maatse vis er door heen dan gebruik je binnenkuilen.' (Bedrijf L).

Een visser erkent af en toe 'illegale' netvoorzieningen te gebruiken:

'Wel mee eens dat illegale netten aangepakt gaan worden. Wij gebruiken wel binnenkuilen bij windkracht 9 bijvoorbeeld. Want anders vangen en verdienen we niks. Verder doen we het nooit, 5x per jaar ongeveer. Geldt ook voor de anderen. Alleen in de zuid doen ze het wel, de mattenvissers. Om de noord hebben we veel kleine bijvangst en troep in de netten die houden de mazen klein, dat hebben ze in zuid niet, daarom gebruiken ze binnenzakken. Ik ben wel voor die regels maar het werkt niet collectief.' (Bedrijf M).

Of de andere vissers ook mee zullen werken aan een arrangement tegen illegale netten is niet zeker, aldus deze vissers. De inschatting is:

'Eurokotters wel, anderen weet ik niet. Een hoge sanctie zoals ½ jaar niet naar zee zou effectief zijn. 8 cm mazen zijn goed, maar je moet niet mieren, een marge tussen 7,5 en 8 zou goed zijn. Nu meten ze 20 mazen en nemen ze het gemiddelde, is het dan 7,9 dan zit je fout, dit moet soepeler.' (Bedrijf K).

'Als ze het goed regelen wel, het moet in overleg met visserij. Er is zoveel controle, zijn we criminelen?. Kan je nog wel zeggen dat je visserman bent. We zijn kleine bedrijven die het hoofd boven water houden.' (Bedrijf L).

'Ik ben wel voor die regels maar het werkt niet collectief.' (Bedrijf M).

Categorie 300 pk

Het issue 'illegale netvoorzieningen' speelt in de garnalensector niet zo, aldus de respondenten. De vissers onder de geïnterviewden in deze categorie menen:

'Wij vissen sowieso al met netten die een grotere maaswijdte hebben dan zou hoeven (9 in plaats van 8). Maar ook met netten kan gesjoemeld worden. Wij hebben regelmatig stagiairs gehad aan boord, die nu elders werken maar nog regelmatig even een bakkie komen drinken. We horen dan verhalen dat het eerste dat die knullen 's morgens moeten doen, binnenzakken plaatsen is. Er wordt dus een hoop illegaal gegaan. Een dergelijk handhavingsarrangement voor netvoorzieningen zou kunnen. Maar wat eigenlijk zou moeten gebeuren is dat die jongens al op de visserijschool les krijgen in rentmeesterschap. De knop moet om!' (Bedrijf B).

Meer vissers zijn sceptisch:

'Zelfregulering gaat bij illegale netvoorzieningen niet lukken. Moeilijk controleerbaar. Dat moet door de overheid zelf gecontroleerd worden.' (Bedrijf C).

'Handhaving van een dergelijke regeling door de sector zelf zie ik niet zitten. Dat kan de overheid beter regelen.' (Bedrijf E).

'Zo'n zelfreguleringsysteem gaat niet werken voor netvoorzieningen. Dat krijg je nooit voor mekaar. Netten zijn te ingewikkeld om te controleren, daar is zoveel mee uit te halen. Bovendien is de meetapparatuur niet gestandaardiseerd, dus er zullen altijd afwijkingen zijn. En wie heeft er dan gelijk? Het is jouw woord tegen die van de AID. De sector gaat dat vast niet op zich nemen. Controle op de netvoorzieningen zou alleen door de overheid gedaan kunnen worden, als het al kan.' (Bedrijf F).

Een aantal vissers zegt voor een dergelijke aanpak te zijn, maar dan moeten de sancties verzaamd worden, gecombineerd met een goede controle:

'Ik zou het toejuichen dat (vissen met illegale netten) niet meer gebeurt. Ik zou niet weten hoe dat geregeld kan worden. Het is moeilijk om je collega's te verlinken. Dat is een vreemde gang van zaken. Ik voel daar niet veel voor. Ik geloof wel in een goede controle met, als je gepakt wordt met illegale netten, een zeer strenge straf. Ondertekenen van een contract is misschien wel een begin van eigen verantwoordelijkheid.' (Bedrijf H).

'Ja ,ik zou meedoen, ik wil de Noordzee helpen. Wat heb ik trouwens aan die kleine visjes. Eén net aan boord is wel een hinderlijke maatregel.' (Bedrijf I).

'Ja, 80 à 90% doen mee, als je de sanctie verzaamd. Bijvoorbeeld een kwartaal aan de kant bij de eerste keer overtreden, recidive halfjaar voor de kant. De bank wil dat ook niet, dat je niet vist. De controle in Nederland is alleen niet goed, de Belgische controle is beter, die zien kopjes door de mazen steken en dat weet hij dat er geen binnenstaart in zit.' (Bedrijf I).

Eén visser weet het zo net nog niet of hij mee zal doen:

'Het is een financieel verhaal, we moeten alle zeilen bijzetten (om te overleven) en illegale netvoorzieningen helpen daarbij. Dus het wordt moeilijk.' (Bedrijf H).

Categorie niet-deelnemers

Wanneer er voor illegale netvoorzieningen ook een dergelijke aanpak komt - dat wil zeggen gebaseerd op een vorm van zelfregulering door de sector, doen twee van deze respondenten naar waarschijnlijkheid mee.

'Waarschijnlijk wel. Op den duur werken illegale netten niet, je loopt toch een keer tegen de lamp. Want de controle op grootte van de vis aan boord en maaswijdte is redelijk streng.' (Bedrijf X).

De derde zegt stellig:

'Een overgangsregeling voor illegale netvoorzieningen, belachelijk!' (Bedrijf Y).

Of anderen hieraan ook mee zullen doen, weet men niet, maar

'waarschijnlijk sommige vissers wel, omdat ondermaatse vis vangen geen goede zaak is voor de sector.' (Bedrijf Z).

10. Conclusie

De metingen van de AID en de Werkgroep Motorvermogen wijzen uit dat 89% van de vloot meedoet aan het handhavingsarrangement Motorvermogens Beheersbaar, en dat 11% niet getekend heeft. De nulmeting naar de opvattingen en gedragingen van vissers met betrekking tot dit handhavingsarrangement levert echter een sterk divers beeld op onder de ondertekenaars. De ondertekenaars vormen dus geen homogene groep. In dit rapport is er onderscheid gemaakt naar pk-klassen. We kunnen ook onderscheid maken tussen garnalenvissers, gemengde vissers en pure tong- en scholvissers. Vanwege de benodigde trekkracht voor de tong- en scholvisserij met de boomkor, lijken twee groepen, namelijk eurokotters en de grote Noordzeekotters met meer dan 2.000 pk, vooral geraakt te zijn door dit arrangement. Zij merken het in hun portemonnee, hoewel de ergste pijn nog moet komen. Deze groepen zijn, volgens andere vissers, ook het meest bereid risico's te nemen met betrekking tot het overtreden van de regelgeving. Op zich is dit een bekende visserij-economische theoretische gedachtengang: 'Compliance of regulations depends on the economic gain of breaking regulations compared to the risk of being detected and the economic sanctions of rule breaking'.¹ Deze afweging zou volgens sommige vissers in de huidige Nederlandse context wel eens kunnen leiden tot overtredingen. Door aardig wat vissers is namelijk kritiek geuit op het controle- en sanctiesysteem van zowel het private als publieke deel van het huidige handhavingsarrangement. Voor sommigen zijn de boetes afschrikwekkend, maar een echte sanctie is voor enkele weken of langer voor de kant moeten, aldus de vissers. Tegelijkertijd vreest men dat overtredingen moeilijk te ontdekken en te bewijzen zijn. Het was overigens wel opvallend dat veel respondenten niet op de hoogte zijn van het boete- en sanctiebeleid en niet altijd het onderscheid wisten tussen private en publieke handhaving.

Binnen de sociale wetenschappen worden nog drie hypothesen gehanteerd die relevant zijn voor de visserij context. Deze drie meer normatieve uitgangspunten, samen met de eerste meer instrumentele, kunnen gebruikt worden voor de analyse van naleving en legitimiteit in visserijmanagement.

De eerste hypothese luidt: 'Compliance depends on the legitimacy of the regulatory system and the rules in relation to both context and the procedures, according to which they were determined. In this respect equity is a major point'.² Procedurele eerlijkheid kan gedefinieerd worden als een transparante en consistente procedure. Hierbij wordt aangenomen dat de mate waarin vissers hebben kunnen meedenken en/of meebeslissen over de regel van belang is voor naleving. Daarnaast is belangrijk of de regel als 'eerlijk of rechtvaardig' wordt gepercipieerd, met name ook met betrekking tot de consequenties van de regel. De Werkgroep Motorvermogen stelt dat de 'niet-deelnemers aan het project motorvermogen een gelijke aanpak moeten krijgen ten opzichte van de deelnemers. Het project zal

¹ Uit: An analytical framework for studying compliance and legitimacy in fisheries management. Jesper Rakjaer Nielsen, *Marine Policy Volume 27, Issue 5*, September 2003, pages 425-432.

² Ibid.

aan draagvlak verliezen wanneer in de toekomst zal blijken dat de niet-deelnemers 'beter af' zijn dan deelnemers' (Werkgroep motorvermogen, 2006). Door de respondenten worden bijvoorbeeld de kosten van herverzegeling genoemd als een mogelijke onbalans. Een andere risicogroep betreft de omgevlagde schepen. Zij vissen tenslotte in dezelfde vijver op dezelfde vis. Zij zijn 'beter af' omdat zij gewoon door kunnen vissen met een te hoog motorvermogen. Het wonderlijke is dat sommige bedrijven met een deel van hun schepen aangesloten zijn bij het arrangement, en met een ander deel niet omdat dat omgevlagde schepen zijn. Dit is op z'n minst een morele spagaat, als het inderdaad omgevlagde schepen betreft met een te hoog motorvermogen.

Zeker niet alle vissers hebben het gevoel dat zij meebesloten hebben dit arrangement in te stellen. Veel vissers - en dan vooral de garnalenvissers - menen, dat het al veel eerder had moeten gebeuren. Omdat nu het te hoge motorvermogen uiteindelijk toch aangepakt wordt, is een deel van de vloot zeker tevreden over de instelling van dit arrangement. Een deel van de respondenten benadrukt dat 'de groep' er eigenlijk voor gezorgd heeft dat ze de verklaring motorvermogen ondertekend hebben. Zij zijn lid van een co-managementgroep en 'dit onderdeel kwam er bij'. Naleving van regelgeving is ook gerelateerd aan groepsgedrag, groepsdruk, en individuele moraliteit. Een (klein) deel van de respondenten benadrukt de eigen moraliteit als motief om deel te nemen aan dit arrangement.

Een tweede normatieve hypothese is: 'Fisheries management institutions play an important role in coordination and allocation of resources.' In dit geval zijn er verschillende instituties betrokken bij het arrangement: Het ministerie van LNV; de AID; de werkgroep motorvermogens, Productschap Vis; MARIN en de negen beheersgroepen. Instituties spelen een belangrijke rol, maar het blijkt uit de geschiedenis van het (Nederlandse) visserijbeleid dat de werking van dergelijke instituties helemaal niet hoeft te leiden tot naleving van regels of het nemen van de juiste maatregelen. Het wordt algemeen aangenomen dat hiërarchisch, topdown management van visserij niet bijdraagt aan legitimiteit en naleving van regelgeving. Daarom is het zo belangrijk dat juist de beheersgroepen betrokken zijn bij dit arrangement. Een belangrijk deel van de vissers maakt al veel langer deel uit van deze co-management groepen en hebben op het gebied van quota management goede ervaringen. Deze ervaringen komen waarschijnlijk ten goede aan de uitvoering van dit arrangement en verklaren ook voor een deel, naast financiële prikkels, de grote deelname van groepsleden aan dit arrangement (96%). De slechte ervaringen in het verleden van vissers met de uitvoering en handhaving van regelgeving zijn een motief voor sommigen om niet deel te nemen aan dit arrangement. Zij geloven er eenvoudigweg niet meer in. Zij menen zelfs dat slecht gedrag (nu en in het verleden) lonend is, qua extra winst, en dat dit mogelijk zelfs beloond gaat worden door bijvoorbeeld subsidieverstrekingen in de toekomst voor reductie van motorvermogen. Dit terwijl de goeden niet beloond worden en die extra winsten nooit geïncasseerd hebben.

De beheersgroepen nemen een belangrijk deel van de controle over van de AID. De meeste vissers zijn hier blij om, omdat zij de werkwijze van de AID vervelend en aanmatigend vinden. Het bestuur van één groep lijkt echter wel te worstelen met de uitvoering van de controle: zij wil procedurele eerlijkheid, maar is ook bang hard op te moeten treden. Een van de groepen lijkt te kiezen voor uitbesteding van een deel van het werk. De mogelijke aarzelingen van besturen vormen echter wel een essentieel knelpunt in de uitvoering en slagingskans van het arrangement. Een ander knelpunt is de mogelijk hoge kosten die

verbonden zijn aan de uitvoering van dit arrangement. De Werkgroep motorvermogen zegt hierover in haar rapport: 'Het systeem van controle van het motorvermogen zal in de toekomst selfsupporting moeten worden. Dit betekent dat met de opbrengsten van boetes (sancties) voldoende financiële middelen bijeen moeten worden gebracht ter dekking van de kosten van de controles. In hoeverre deze financiering voldoende is om de uitvoering (ook voor de toekomst) van de controles te waarborgen is onzeker' (Werkgroep motorvermogen, 2006). Dit sluit ook aan bij de derde hypothese: 'Fisheries have high transaction costs due to uncertainties in fisheries management and the lack of legitimacy of regulations, which increases the cost of control and enforcement'. Controle en handhaving zijn belangrijke transactiekosten voor visserij management. Het ministerie heeft de verantwoordelijkheid voor deze kosten (voor een deel) verplaatst naar de sector. Het ministeriële controle systeem was duur, terwijl het systeem niet effectief was. Men verwacht nu dat het private en publiek handavingsarrangement effectiever en hopelijk ook financieel efficiënter zal zijn. Of dit ook echt zo is, zal de tijd uit moeten maken. Het wordt door het Productschap in twijfel getrokken, en is dus zeker een knelpunt.

Uit de verslagen van de Werkgroep motorvermogen, de AID en de nulmeting komen verscheidene knelpunten naar voren die opgelost zouden moeten worden om het arrangement kans van slagen te bieden.

Knelpunten door Productschap genoemd:

- het systeem van controle van het motorvermogen zal in de toekomst selfsupporting moeten worden. Dit betekent dat met de opbrengsten van boetes (sancties) voldoende financiële middelen bijeen moeten worden gebracht ter dekking van de kosten van de controles. In hoeverre deze financiering voldoende is om de uitvoering (ook voor de toekomst) van de controles te waarborgen is onzeker;
- daarnaast moet duidelijk worden hoe omgegaan wordt met de niet-deelnemers aan het project motorvermogen. Die laatste groep valt immers rechtstreeks onder AID. Concreet komt het erop neer dat de niet-deelnemers aan het project motorvermogen een gelijke aanpak moeten krijgen ten opzichte van de deelnemers. Het project zal aan draagvlak verliezen wanneer in toekomst zal blijken dat de niet-deelnemers 'beter af' zijn dan deelnemers;
- een ander probleem dat nog altijd actueel is, is de level playing field op Europees niveau voor de kottervisserij binnen de 12-mijlszone en buiten de 12-mijlszone. De sector is van mening dat de Nederlandse aanpak van het motorvermogen navolging zou moeten krijgen op Europees niveau. Dit geldt dan eveneens voor het instellen van een maximaal vermogen van 1.471 kW (2.000 pk) voor de kottervisserij op de Noordzee buiten de 12-mijlszone, hetgeen nu uitsluitend een Nederlandse maatregel is.

Knelpunten door AID genoemd:

- de tijd tussen zegelverbreking en melding hiervan enerzijds, en herverzegeling (met alle bijkomende procedures) anderzijds te ruim is. Hier zijn wel afspraken over gemaakt (vier weken);
- er is nog weinig inzicht in hoeverre de groepen de resterende maanden van 2006 omgaan met hercontroles;
- er hebben al diverse herverzegelingen plaats gevonden; door diverse aanloopproblemen is het overzicht nog niet optimaal.

Knelpunten door vissers/geïnterviewden genoemd:

- een bestuurder/visser stelt dat het bestuur van de beheergroep nu al moeite heeft met het controleren van de naleving met betrekking tot motorvermogen. Het bestuur vindt het moeilijk zichzelf als een controle instantie te zien en heeft moeite vissers aan te geven, dan wel te beboeten. Zij zien dit als 'verlinken' van de eigen mensen. De officiële controle die tot sancties kan leiden wordt nu uitbesteed aan een technisch bedrijf;
- controle: er is nog niets van (toegenomen) controle merkbaar;
- is het opvoeren van het motorvermogen wel goed te controleren en te bewijzen, vraagt men zich af;
- verhouding schip/motorvermogen raakt uit balans na terugstelling bij grote eurokotters en grote boomkorkotters;
- er ontstaat extra druk op bepaalde visvoorraden wanneer overgestapt wordt naar twinriggen en garnalenvisserij in 2009;
- een mechanische motor zou makkelijker te manipuleren zijn dan een Caterpillar, hoewel er vissers zijn die het tegenovergestelde beweren;
- het handhavingsarrangement differentieert niet tussen type vis waarop gevist wordt; type schip, en sector; dat lijkt met name ook bijzondere bedrijven (zoals combinatie vissen en toerisme) die een bron van innovatie in de transitie kunnen zijn, te benaderen.
- bij reparatie kunnen een of meerdere zegels er af moeten en dat kost tijd en geld;
- ondertussen is het dan mogelijk met een hoger motorvermogen te vissen;
- een van de niet-deelnemers noemt het machtsvertoon en de arrogantie van de AID als een knelpunt;
- gevoel van onrechtvaardigheid, door bevoordeling van vissers die zich vroeger niet aan de regels hielden ten opzichte van de goeden;
- betere kennis over het arrangement is nodig, in het bijzonder over de verdeling private en publieke taken en het sanctiebeleid;
- voor co-management is een goede relatie (vertrouwen) tussen vissers en de sector enerzijds, en de overheid anderzijds van belang. Vissers geven echter regelmatig aan dat deze relatie te wensen overlaat. Zo vindt men bijvoorbeeld dat men 'gecriminaliseerd' wordt door bijvoorbeeld de AID en LNV.

Samenvatting en eindconclusie

Alle relevante vaartuigen van de Nederlandse kottervloot beschikken over een meetrapport en een zegelplan, conform de voorwaarden die de werkgroep motorvermogen hieraan heeft gesteld.

Het draagvlak voor een private aanpak van het motorvermogen bleek bij de leden van de beheergroepen zeer hoog te zijn. 96% van de leden van de beheergroepen hebben de verklaring motorvermogen ondertekend en nemen thans deel in de uitvoering van de private afspraken van het project motorvermogen.

De oorspronkelijke lijst van niet-tekenaars bedroeg 162 vaartuigen. De opzet was om deze vaartuigen te benaderen voor een meting en verzegeling. De meting zou onder AID toezicht plaatsvinden, de verantwoordelijkheid voor de nieuwe verzegeling lag geheel bij

de schipper/eigenaar. Uit de lijst van 162 vaartuigen zijn de meest relevante vaartuigen gehaald. De lijst bevatte bijvoorbeeld ook sportvissers, mosselvaartuigen en dergelijke. De AID heeft inmiddels de (39) relevante niet-tekenaars gemeten, daar waar nodig teruggesteld en verzegeld.

Het totaal aantal deelnemers en relevante niet deelnemers bedraagt 311 of 89% en 39 of 11%. De nulmeting wijst echter uit dat het draagvlak op de vloot uitgedrukt kan worden in een percentage dat minder is dan 89%. Tijdens de nulmeting is er veel kritiek op de uitvoering en twijfel over het gedrag van 'anderen' geuit door de respondenten. Daarom is het niet helemaal duidelijk of deze 89% volledig achter de huidige maatregelen staan. Aan de andere kant blijkt een respondent, die niet-deelnemer is, in de loop van de beginfase positiever te zijn gaan staan tegenover het arrangement. Mogelijk zijn er meer vissers uit deze categorie die uiteindelijk zullen overwegen toch het arrangement te ondertekenen. Wellicht kunnen zij overgehaald worden lid van een groep te worden, of is het misschien relevant een nieuwe Biesheuvelgroep te starten bestaande uit dergelijke vissers met gelijke (legale) belangen.

Er worden veel knelpunten genoemd door de AID, Werkgroep Motorvermogen en respondenten, waar gepaste aandacht aan besteed dient te worden om het arrangement kans van slagen te geven. Duidelijke afspraken over openheid naar sector en overheid zijn van belang, over: de controles, de controle resultaten en de opgelegde sancties, voor zowel de deelnemers als de niet-deelnemers, door zowel de AID als de besturen. Als de effectiviteit en rechtvaardigheid van het arrangement zichtbaar worden, zal dit wellicht meer draagvlak creëren.

Literatuur

Werkgroep motorvermogen, Productschap Vis. Eindrapport Motorvermogens beheersbaar, december 2006.

Nielsen, J.R., 'An analytical framework for studying compliance and legitimacy in fisheries management'. In: *Marine Policy Volume 27, Issue 5*. September 2003, pages 425-432.

C) Open vragen

Kennis over arrangement

- 19) Hoe ziet dit privaat en publiek handhaving arrangement 'Motorvermogens Beheersbaar' er eigenlijk uit, hoe werkt het, hoe wordt het uitgevoerd?
- 20) Waarom doet u wel/niet mee aan het private handhavingsarrangement motorvermogen?
- 21) Hoeveel bedrijven/schepen nemen hieraan deel binnen uw Biesheuvelgroep/en in heel NL?
- 22) Waarom niet iedereen? Hoe zou u deze vissers typeren die wel en die niet meedoen?
- 23) Heeft de deelname van groepsgenoten en/of andere Nederlandse vissers invloed op uw besluit al of niet deel te nemen? Hoe?
- 24) Waarom heeft u niet eerder uw motor goed afgesteld? Waarom nu wel?

Doel en effect

- 25) Waarom is het handhaving arrangement ingesteld denkt u? Doel ervan? (sociaal draagvlak voor een werkelijke naleving van de norm).
- 26) Wat vindt u van de beperkingen die worden gesteld aan het motorvermogen, zoals bijvoorbeeld de 300 pk norm voor de scholbox? (nut/noodzaak)
- 27) Wat verwacht u van dit handhaving arrangement? Heeft het kans van slagen?
- 28) Wordt dat doel bereikt? En zal het effect hebben op de visstand?
- 29) Maakt het financieel veel uit, die naar beneden afstelling? Minder besomming? Wat betekent dat voor uw bedrijf?

Boetes

- 30) Zijn de huidige geplande boetes afschrikwekkend voor u, een extra reden voor u om u aan het toegestane motorvermogen te houden?
- 31) Bent u in het verleden (dus voor de start van het private initiatief motorvermogen) wel eens beboet voor een te hoog motorvermogen? Denkt u dat het geven van die boetes effectief was voor de handhaving?

Naleving

- 32) Hoe wordt er binnen de groep over gedacht en over gesproken? Is dat op bestuursniveau anders dan op bedrijfsniveau?
- 33) Heeft u er vertrouwen in dat alle deelnemers zich aan de afspraken houden of bent u bang dat er vissers zijn die toch nog manieren vinden om het vermogen van de motor na terugstelling weer op te voeren? Waarom zouden ze dat dan doen?
- 34) Heeft u er vertrouwen in dat de zegels voldoende zekerheid bieden voor controle? Waarom wel/niet?

Waardering

- 35) Hoe vindt u dat dit arrangement uitgevoerd wordt? Zijn er knelpunten? Merkt u er überhaupt iets van?
- 36) Kunt u een rapportcijfer geven voor het private handhavingsarrangement als geheel? rapportcijfer 1-10

De toekomst: Co management en illegale netvoorzieningen

- 37) Wanneer er voor illegale netvoorzieningen ook een dergelijke aanpak komt, doet u dan mee? Waarom?
- 38) En de anderen? Waarom?

D) Dank