

Informatieblad van de Rederscentrale



Rederscentrale:
H. Baelskaai 20, bus 0.2
8400 Oostende
Tel. 059 32 35 03
E-mail: rederscentrale@online.be

Verantwoordelijke uitgever:
Rederscentrale - Emiel Brouckaert (EB)

Medewerkers:
Sander Meyns (SM)
Céline Van den Bosch (CV)
Marc Vieren (MV)
Jasmine Vlietinck (JV)

Iedere auteur behoudt de verantwoordelijkheid over de inhoud van zijn/haar bijdrage.

COLOFON

Wenst u ook te adverteren in ons blad? Neem vrijblijvend contact met ons op via bovenstaande gegevens.

MAART 2018

INHOUD

Fora rond de aanlandplicht	3
Brexit update	5
Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij	9
Aandachtspunten van de Rederscentrale	10
Werkgroep Visserij	12
Stuurgroep PREVIS	14
Aanvoer & besomming	15
Quotaruiten 2018	15
Stand der vangsten	16
Innoverend vissen	18
Ruimtelijke ordening	19
Marine Stewardship Council	23
Discussie over nonstopvisserij	27
Marktsituatie	28
Statistiek markresultaten Belgische havens	31
Lijst der adverteerders	32



TRANSPORT & LOGISTIC SOLUTIONS

De Meer 10 • 8321 MT Urk - Nederland

Tel.: +31 (0)527 690943 • Mobiel: +31 (0)6 33317293 • Fax: +31 (0)527 690968

E-mail: planning@vebatrans.nl • www.vebatrans.nl



"Where will our knowledge take you?"

Naval architects, technical,
nautical and cargo surveyors
and consultants for marine,
shore based industry and transport

Kapelsesteenweg 286
2930 Brasschaat, Belgium
Tel.: +32 (0)3 664 02 79
Fax: +32 (0)3 605 19 63
antwerp@bmtsurveys.com
www.bmtsurveys.com

PUBLICITEIT

We keep you fishing



Bruinisse (NL)
Stellendam (NL)
Kilmore Quay (IRL)

PADMOS

Officieel Dealer
Mitsubishi Dieselmotoren

Bezoek/correspondentieadres: Deltahaven 18, Postbus 23, 3250 AA Stellendam (NL)

☎ +31 (0)187 49 80 20 @ info@padmos.nl www.padmos.nl

Fora rond de aanlandplicht

Met de zogenaamde Big Bang van 1 januari 2019 meer en meer in het zicht komend, blijft de problematiek van de knelpuntsoorten een belangrijk thema. In de verschillende regio's (Noordzee, Noordwestelijke Wateren en Zuidwestelijke Wateren) wordt door de betrokken lidstaten momenteel gewerkt aan gezamenlijke aanbevelingen voor de uitvoering van de aanlandplicht volgend jaar, die in het najaar 2018 in een wettekst moeten worden gegoten.

De lidstaatgroepen moeten proberen tot een unaniem akkoord te komen over hoe en voor welke soorten de overlevings- en de-minimisuitzonderingen kunnen worden gebruikt en waar er nog technische maatregelen kunnen opgelegd worden ter vermindering van ongewenste vangsten. De uiterste datum voor dergelijk akkoord is 31 mei 2018 en als dit niet gehaald wordt, beslist de Europese Commissie over de nodige wetteksten.

Ondertussen wordt toch algemeen erkend dat met de hierboven vermelde maatregelen niet alle knelpunten (Choke situaties) zullen vermeden worden. Daarom wordt al gepland dat na het publiceren van de gezamenlijke aanbevelingen zal moeten verder bekeken worden hoe een vroegtijdig, onnodig stilleggen van visserijactiviteiten kan vermeden worden. Voor beide activiteiten zijn de lidstaatgroepen vragende partij naar een advies van stakeholders.

Noordzee

Deze onderwerpen komen dan natuurlijk prominent aan bod op vergaderingen van de verschillende adviesraden. Bij de Noordzee Adviesraad (NSAC) was er op een vergadering op 6 maart een toelichting van een vertegenwoordiger van de Zweedse overheid over de plannen van de Scheveningen Groep. Voor de gezamenlijke aanbevelingen hebben de lidstaten voorstellen voorgelegd aan wetenschappers en wachten ze momenteel op de resultaten van de analyses. Er is een knelpuntentabel opgesteld, die de lidstatenvertegenwoordiging het vertrouwen geeft dat alle uitdagingen ten minste in kaart zijn gebracht.

De visserijvertegenwoordigers op deze vergadering wisten er nog maar eens op dat het hoog tijd is dat de momenteel bestaande situatie, waarbij visserijen door de knelpuntsoortenproblematiek zullen worden gesloten vanaf het begin van het jaar, wordt aangepakt. Voor veel soorten bieden de uitzonderingsmogelijkheden in artikel 15 van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB) geen oplossing en al zeker niet in specifieke visserijen zoals op garnaal. Een alleszeggend commentaar daarbij was dat de controlediensten al een inbreuk kunnen vaststellen wanneer ze bij het aan dek brengen van de vangst vaststellen dat een sprot uit de bek van een kabeljauw terug in het water valt. Het verwijt dat er geen rekening wordt gehouden met de meestal familiale vorm ondernemerschap in de visserijsector kwam ook weer naar boven, net als het feit dat er niemand de aanlandplicht duidelijk kan uitleggen aan de vissers. Vissers zullen er altijd alles aan doen om ongewenste vangsten te vermijden, maar er is al zo veel gedaan en als er al nieuwe ideeën naar boven komen, moet er tijd gevonden worden om die uit te werken. Het probleem is dat er nu op een punt is gekomen, dat alleen de politiek nog oplossingen kan bieden voor het vermijden van vroegtijdige sluitingen.

Noordwestelijke Wateren

Op 7 en 8 maart waren er vergaderingen van de regionale werkgroepen en het Uitvoerend Comité van de NWWAC. Ook hier kwam op elke vergadering aan bod dat de aanlandplicht voor veel soorten onuitvoerbaar blijft en dat politieke beslissingen zullen nodig zijn om een leefbare visserij te laten voortbestaan. De AC heeft wel al aan een advies gewerkt dat maatregelen voor de aanpak van knelpuntsoorten omschrijft die momenteel niet kunnen volgens het GVB en dus die politieke beslissing nodig hebben. Dit is enkel nog maar voor de soorten die in de zogenaamde Choke Mitigation Tool (een NWW analyse van wat de knelpuntsoorten zijn en de mogelijke oplossingen) zijn geïdentificeerd als hoge risico soorten, wat betekent dat in het huidige kader een knelpuntsituatie niet kan vermeden worden. Er blijven ook vragen over andere stocks en er is overeengekomen dat na afhandeling van het lopende adviesproces een tweede advies zal worden voorbereid over de antwoorden op de resterende vragen.

Quotacommissie

Knelpuntsoorten (Choke Species) specifiek voor de Belgische visserij zijn aan bod gekomen tijdens een zitting van de Quotacommissie van de Rederscentrale op 16 maart. Ook hier is een bespreking van wat er te gebeuren staat tussen nu en 1 januari 2019 aangevat met de algemene stelling dat een aanlandplicht onuitvoerbaar is en dat het voor de vissers onmogelijk wordt gemaakt om hun beroep uit te oefenen en ter zelfde tijd aan alle regelgevingen te voldoen.

Er werd een toelichting gegeven van de werkzaamheden in de lidstaatgroepen en de ACs. Voor de Belgische quota werd overlopen wat er gedaan is of voorgesteld wordt om de de-minimis- of overlevingsuitzondering te gebruiken. Voor schol bijvoorbeeld moet er volop ingezet worden op de overlevingsuitzondering en moet bekeken worden welke voorwaarden er kunnen aanvaard worden, zoals een beperking van de sleepduur. Waar geen oplossing voorhanden is binnen het huidige kader wordt al gekeken naar interpretatiemogelijkheden van de wetteksten en ingrepen zoals het annuleren van een TAC.

Niets van dit alles leidt momenteel tot optimisme over oplossingen voor het volledig invoeren van een teruggooi-verbod in zo'n korte periode, waar Noorwegen bijvoorbeeld er al 20 jaar mee bezig is. Het enige dat kan gezegd worden is dat de wil er is om onnodige stopzettingen van visserij om die reden te vermijden, maar veel tijd is er niet meer om dit te kunnen bekomen binnen een wettelijk kader.

VISMIJN NIEUWPOORT

- ✓ **Specialiteiten:**
 - dagverse garnalen
 - duurzaam gevangen vis
 - dagverse kustvis
- ✓ **Thuiskoopsysteem van de Vlaamse Visveiling**
- ✓ **Erkende garnaalzeef en machinale sortering voor platvis**



Meer info: Stedelijke vismijn - Kaai Nieuwpoort
 ✉ vismijn@nieuwpoort.be ☎ 058 22 49 71



VVC
EQUIPMENT
INDUSTRIE • BOUW • OFFSHORE • SCHEEPVAART

Kotterstraat 99
 8380 Zeebrugge
 +32 50 55 12 04

Hendrik Baelskaai 47
 8400 Oostende
 +32 59 32 12 10

www.vvcequipment.be

info@vvcequipment.be

Al sinds 20 jaar is VVC Equipment, een vooraanstaande leverancier van materialen voor de **bouw, industrie, offshore, yachting** en professionele **visserij**, waaronder **staalkabels, touwen, verven, smeermiddelen**, (plaatsing van) **netten**, (bedrukking van) **kledij & veiligheidskledij**. Spring gerust eens binnen !



Brexit Update

Verschillende visserijvertegenwoordigingen uit EU lidstaten, waaronder de Rederscentrale, maken zich zorgen over wat de gevolgen kunnen zijn van de Brexit. De Rederscentrale blijft alle ontwikkelingen omtrent de Brexit nauw opvolgen. Deze maand wordt er onder andere gerapporteerd over de speech van de Britse premier gehouden op 2 maart, de ontwerp EU richtlijnen voor de Brexit-onderhandelingen en wat deze voor de visserijsector inhouden.

Speech Theresa May

Op vrijdag 2 maart heeft de Britse premier, Theresa May, in haar speech meer details naar voor gebracht over de gewenste handelsrelatie en het Britse standpunt inzake de douane-unie. May stond afgelopen maanden onder druk door zowel de EU als in haar eigen regering. Europa wil duidelijkheid over welke soort toekomstige handelsrelatie het VK wil na de Brexit. Daarnaast moet May een evenwicht zien te vinden tussen Britse ministers die uit zijn op een harde Brexit en ministers die pleiten voor een zachte Brexit.

In haar speech verwierp May een toekomstige handels-overeenkomst volgens het model van Noorwegen of Canada en sprak over *“het sluiten van een handelsakkoord zoals nooit tevoren is gezien”*. Een handelsovereenkomst die meer sectoren bestrijkt en een nauwere samenwerking mogelijk maakt dan welke dan ook. Ze schetste ook de basis van deze relatie, inclusief bindende wederzijdse toezeggingen inzake eerlijke en open concurrentie. De Britten willen weliswaar uit de douane-unie en stellen een *“douane-partnerschap”* voor. Daarin behouden ze groten-deel dezelfde regels als de EU.

Betreffende de Ierse grenskwestie gaf May in haar speech aan dat ze geen harde grenzen wil. Tijdens een toespraak in het Brits parlement gaf premier May aan dat verschillende voorbeelden uit de wereld in overweging worden genomen. Ze vernoemde met name de grens tussen de VS en Canada als een voorbeeld voor de toekomstige grens met Ierland. Ierse premier Varadkar heeft meteen zo'n situatie als onaanvaardbaar beaamd.

EU ontwerp richtlijnen voor handelsonderhandelingen met het VK in de toekomst

Europees president, Donald Tusk, heeft op 7 maart tijdens een persconferentie de ontwerp EU krijtlijnen uitgetekend voor de toekomstige handelsonderhandelingen met Groot-Brittannië. Volgens Tusk is het in eerste instantie de bedoeling om met het VK partners te blijven die zo nauw mogelijk samenwerken. Gezien de Britten het duidelijk hebben gemaakt dat ze uit de interne markt en uit de douane-unie stappen, is volgens Tusk de enige mogelijkheid die open blijft een vrijhandelsakkoord. Ideaal zou dat alle sectoren moeten omvatten, met een nultarief aan taksen. Het toekomstige handelsakkoord moet voor Tusk aan twee duidelijke principes voldoen. Ten eerste moet er een evenwicht zijn tussen rechten en plichten van beide partijen. Een tweede kernpunt is de integriteit van de interne markt. EU-lidstaten zijn immers verplicht de regels van die interne markt toe te passen op alle sectoren. Diezelfde regels zou ook moeten gelden voor een externe partner.



Britse premier Theresa May en Europees president Donald Tusk

In de ontwerp richtlijnen wordt specifiek naar visserij verwezen. Er wordt gesteld dat de bestaande wederzijdse toegang tot elkaars wateren en visbestanden moet worden gehandhaafd in het kader van een vrij handelsakkoord. Er lopen nog heel wat besprekingen onder de 27 lidstaten van de EU over de uiteindelijke tekst van die richtlijnen. Bij het ter perse gaan van deze editie werd verwacht dat er tijdens de top van 23 maart – nadat premier May de vergadering zou hebben verlaten – de richtlijnen zouden worden goedgekeurd.

De European Fisheries Alliance (EUFA) en dus ook Belgisch lid Rederscentrale, verwelkomden de ontwerp EU richtlijnen. De intentie uitgedrukt door President Tusk om de huidige toegang tot wateren en visbestanden te behouden en onderhandelingen over visserij in het kader van een breder handelsakkoord te voeren, is volgens EUFA een belangrijke stap in de richting van een evenwichtige post-Brexit overeenkomst inzake visserij. EUFA is er vast van overtuigd dat de toekomstige relatie tussen het VK en de EU op visserijgebied gebaseerd moet zijn op de beginselen die zijn vastgelegd in het GVB met betrekking tot de wederzijdse toegang tot wateren en quota toewijzingen. *“De Britse en Europese visserijsectoren zijn historisch sterk met elkaar verweven. Het erkennen van dit feit is van essentieel belang om te zorgen voor een post-Brexit deal die de economische welvaart op lange termijn voor vissers, visbedrijven en kustgemeenschappen zowel in het VK als in de EU veiligstelt”*, aldus Gerard van Balsfoort, voorzitter van EUFA.

Reacties uit het VK

Schotse vissers reageren uitermate ontevreden en stellen dat de EU de toegang tot Britse wateren wil behouden als prijs voor het overeenkomen van een tariefvrij handels-



Machinefabriek Kramer BV

Oostzeedijk 4a
4486 PN Colijnsplaat
Tel. +31 (0)113 693010
info@kramermachines.nl
www.kramermachines.nl



AUTOMATISCHE HOOFDETEL VOOR GARNALEN

AKK300 COMPACT

MOSSELEN OESTERS MESHEFTEN VIS GARNALEN NOTEN THEE ZADEN

bvba SNAUWAERT JOËL

- ✓ MARINE CONSTRUCTIE EN REPARATIE
 - ✓ ALLE SCHEEPSHERSTELLINGEN
 - ✓ ONTWERPER + PRODUCTIE Ecoroll
- Minder brandstofverbruik
Minder bodemberoering
Minder slijtage



Kotterstraat 93 - 8380 Zeebrugge
Gsm 0475 74 50 79
E-mail: joels@pandora.be

Wegen op zee



CE-gekeurd

Netcontrole



NIEUW!

Pulsvissen



MARELEC
Food Technologies
Redanweg 15
8620 Nieuwpoort, België
T +32 58 222 111
F +32 58 239 280
sales@marelec.com



marelec
IN BALANCE WITH YOUR NEEDS

www.marelec.com



Britse minister voor visserij George Eustice

akkoord. Verschillende visserijorganisaties hebben de Britse premier May opgeroepen om tegen het EU voorstel in te gaan en hun visrechten te verdedigen. In haar speech verklaarde May duidelijk dat het VK het GVB zal verlaten en de controle terug in eigen handen zal nemen betreffende visserijbeheer in en toegang tot Britse wateren. Daarbij sprak May weliswaar over het komen tot een overeenkomst betreffende wederzijdse toegang: *“Als onderdeel van ons economisch partnerschap met de EU gaan we blijven samenwerken om de gedeelde visbestanden op een duurzame manier te beheren en wederzijdse toegang tot elkaars wateren met een eerlijkere quotatoewijzing voor de Britse visserijsector, overeen te komen.”* Er wordt dus ook niet bij gezegd wanneer precies.

Ook de Britse minister Philip Hammond lag onder vuur nadat hij had aangegeven dat de kans bestaat dat het VK zal onderhandelen over wederzijdse toegang als onderdeel van het toekomstige handelsovereenkomst. De Britse minister voor visserij, George Eustice, heeft aangegeven dat de Britse regering steeds consequent duidelijk is geweest dat het VK het GVB zal verlaten nadat de Brexit een feit is. *“Dat betekent dat we volgens het internationaal recht een onafhankelijke kuststaat worden en dat we visbestanden in de Britse Exclusieve Economische Zone (EEZ) zullen beheren en de toegang tot de Britse wateren zullen bepalen”,* aldus Eustice.

Resolutie in het Europees Parlement over het kader voor de toekomstige relatie tussen de EU en het VK

Op 14 maart werd in het Europees Parlement een resolutie goedgekeurd. De Fractie leider van de liberale groep (ALDE), Guy Verhofstadt, was de coördinator van dit document. Daarin staat betreffende visserij als visie van het Europees Parlement omschreven dat een nieuwe vorm van bilaterale partnerschapsovereenkomst met het VK als derde land zou moeten worden onderhandeld met het doel een hoog niveau van samenwerking en samenhang. Een blijvende wederzijdse toegang tot elkaars wateren en visbestanden moet verzekerd worden in overeenstemming met de principes van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB). Daarnaast moeten deze gedeelde visbestanden duurzaam beheerd worden volgens het MSY principe. Dit vereist het voortzetten van bijdragen uit het VK aan

wetenschappelijke onderzoeken over deze bestanden. Ten slotte staat omschreven dat wederzijdse markttoegang voor visserijproducten onderhandeld moet worden als onderdeel van het toekomstig akkoord en dat toegang tot de interne markt van de EU voorwaardelijk moet zijn aan toegang tot Britse visgronden en de aanwezige bestanden voor EU vaartuigen en ook aan een goede samenwerking rond het beheer van de gedeelde bestanden.

Ook hier heeft EUFA contacten gelegd om de resolutietekst over visserij zo veel mogelijk op één lijn te krijgen met de eigen visie. Alhoewel een parlamentsresolutie geen beleidsdocument is, had EUFA graag gezien dat het wat visserij betreft in volledige overeenstemming zou zijn met de ontwerp richtlijnen.



Guy Verhofstadt en Michel Barnier

Verdere stappen Brexit-onderhandelingen

De Deense EUFA-leden verwelkomden eerder deze maand EU hoofdonderhandelaar, Michel Barnier, in hun land. Barnier gaf duidelijk de boodschap mee dat visserij niet los van de bredere handelsovereenkomst aangepakt mag worden. Tijdens het bezoek gaf Barnier de verdere stappen in het Brexit-verhaal weer. De EU en het VK zouden ten laatste tegen dit najaar een akkoord moeten bereiken over het Brexit dat de voorwaarden van de scheiding regelt. Wat betreft de overgangperiode kreeg Brexit-onderhandelaar Barnier reeds eind december een mandaat om met het VK te onderhandelen. Over deze overgangperiode, die zou lopen van 29 maart 2019 tot eind 2020 bleek bij het ter perse gaan van deze editie dat Barnier met VK onderhandelaar Dave Davies een akkoord zou hebben bereikt.

Deze elementen komen aan bod in een derde document dat in EU-kringen wordt klaargestoomd, namelijk het scheidingsakkoord. Het ontwerp dat voor de volgende onderhandelingsronde door de EU aan het VK is bezorgd, is uitgebreid met een omschrijving over hoe het VK kan geraadpleegd worden bij de vastlegging van visserijmogelijkheden tijdens de overgangperiode. Van de relatieve stabiliteit voor de toewijzing van visserijmogelijkheden wordt nu specifiek vermeld dat ze onveranderd moet blijven.

VANQUATHEM-LOMBAERTS-EGGERMONT

ADVOCATENASSOCIATIE

Georges VANQUATHEM
Jean-Luc LOMBAERTS
Marijke EGGERMONT

Invalidenlaan 14
8301 KNOKE-HEIST
Tel. 050/51 43 43
Fax 050/51 03 06
G.S.M. 0475/68 00 69
E-mail info@vanquathemenpartners.be
BTW BE 0502.301.830

Visserijreglementering
Maritiem recht
Handels- en vennootschapsrecht
Faillissementsrecht
Bouwrecht en contracten
Huurrecht: handel en privaat
Verkeersrecht
Invorderingen
Familierecht



**Alle industriële en
scheepsherstellingen
mekaniek en plaatwerk**

bvba BEMA



Nieuwe Werfkaai 14 • 8400 Oostende
T: 059 33 22 15 • F: 059 33 01 55
GSM Johan: 0477 31 54 15
GSM Ludo: 0477 33 54 35



BRANDSTOFFEN

VAN EYGEN b.v.b.a

Johan Vermander

***Mazout
Petroleum
Oliën***

Brugsesteenweg 101
8433 Middelkerke - Mannekensvere
info@brandstoffenvaneygen.be
tel. 058 23 36 72
fax 058 23 10 68

Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij

Het Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij 2014-2020 is ruim halverwege, waardoor Europa reeds werkt aan de opmaak van een volgend fonds. De lidstaten zijn nu aan zet om hun prioriteiten bekend te maken aan Europa. Daarnaast geven we via onderstaand artikel ook wat meer uitleg over de resultaatsindicatoren, een verplichting onder het huidige Europees fonds om in aanmerking te komen voor Europese steun.

Europese Resultaatsindicatoren

België is wettelijk verplicht om over de resultaten van alle projecten onder het Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij (EFMZV) te rapporteren. Om deze reden werden er Europese resultaatsindicatoren vastgelegd die variëren naargelang de maatregel waarbinnen een project werd goedgekeurd. Een concrete actie waarvoor ondersteuning vanuit EFMZV en FIVA wordt aangevraagd, moet dan ook bijdragen tot het behalen van deze doelstellingen en een significant resultaat opleveren in die zin dat gescoord wordt op het vlak van de resultaatsindicatoren.

Zo werd bijvoorbeeld door de Rederscentrale in 2016-2017 het project VSAT uitgevoerd. Door de installatie van de VSAT, een grondstation dat in verbinding staat met een communicatiesatelliet, is datacommunicatie naar verafgelegen gebruikers een stuk eenvoudiger geworden. De voornaamste reden waarom dit project tot stand kwam, is het aspect veiligheid. Zo is bijvoorbeeld permanent contact met het vaste land mogelijk bij noodgevallen aan boord.

Dit project werd uiteindelijk ondergebracht onder unieprioriteit 1 en meer bepaald onder het artikel 32 van het EFMZV, namelijk gezondheid en veiligheid aan boord. De specifieke resultaatsindicatoren die hieraan gekoppeld worden zijn:

- Verandering in de productiewaarde.
- Verandering in het productievolume.
- Verandering in brandstofefficiëntie van de visvangst.
- Gecreëerde werkgelegenheid (voltijds equivalent of VTE) in de visserijsector of bij de aanvullende activiteiten.
- Behouden werkgelegenheid (VTE) in de visserijsector of bij de aanvullende activiteiten.
- Verandering in het aantal werk gerelateerde verwondingen en ongevallen.
- Verandering in het percentage werk gerelateerde verwondingen en ongevallen ten opzichte van het totale aantal vissers.

Als promotor van het project VSAT werd de Rederscentrale dan ook gevraagd om voor bovenstaande indicatoren een indicatie te maken over de te verwachten resultaten na afloop van het project. Aan elke indicator is een formule gekoppeld voor de indicatieve berekening van de resultaten. Gezien het voor bepaalde aspecten onmogelijk is om in te schatten welke impact de uitvoering van het project met

zich zal meebrengen, is het invullen van de resultaatsindicatoren niet evident. Bepaalde resultaatsindicatoren zijn ook niet van toepassing bij een project. Het project VSAT is hoofdzakelijk gericht op het terugdringen van het aantal arbeidsongevallen en verwondingen aan boord en zal niet leiden tot een verandering in de productiewaarde en het productievolume.

Ook rederijen die een investeringsproject aan boord uitvoeren worden geconfronteerd met gelijkaardige resultaatsindicatoren. Voor een aanpassing van het vistuig wordt bijvoorbeeld gevraagd om een inschatting te geven van de verandering in ongewenste vangsten, welke verandering van de waarde van de productie wordt verwacht en of de investering kan leiden tot de creatie van werkgelegenheid binnen de visserijsector of aanvullende activiteiten.

Als ervaringsdeskundige begrijpt de Rederscentrale dat het vervullen van de resultaatsindicatoren geen eenvoudige oefening is, maar gezien de verplichting vanuit Europa kan er weinig tegen ingebracht worden. Elke promotor is dus verplicht om de resultaatsindicatoren vast te leggen indien men in aanmerking wil komen voor EFMZV-steun. Voor verdere vragen of verduidelijking kan altijd contact opgenomen worden met het secretariaat van de Rederscentrale of met Frans Coussement (E-mail: frans.coussement@west-vlaanderen.be, T: 0499/77.04.70).

Toekomst Europese fondsen na 2020 in gedrang?

Volgens een artikel in De Tijd bestaat de kans dat rijke lidstaten van de EU, zoals België, Duitsland en Nederland, niet langer zullen kunnen rekenen op Europese subsidies. De redenen die hierachter schuilen zijn enerzijds de Brexit, die leidt tot een budgetvermindering, en anderzijds andere prioriteiten waarop Europa wil inzetten. Het Brits vertrek uit de Europese Unie zou een gat slaan van 12 tot 13 miljard euro in het EU-budget van zo'n 150 miljard euro. Daarnaast kent Europa vanaf 2021 allicht ook een aantal nieuwe prioriteiten. Tijdens vergaderingen wordt onder EU beleidsmakers vaak gesproken over grensbewaking, defensie of steun aan Afrika.

Er zijn eigenlijk twee discussiepunten over de bestaande Europese fondsen. Verschillende West-Europese landen zoeken een middel om dwarsliggers zoals Polen en Hongarije in de pas te laten lopen door de uitbetaling van

EU-subsidies te koppelen aan het eerbiedigen van de rechtsstaat en de democratie of aan het doorvoeren van hervormingen. De tweede discussie gaat over de vraag of de steun niet beter geconcentreerd wordt in de landen en regio's die het echt nodig hebben. Om de armste regio's op het EU-gemiddelde te brengen is 350 tot 400 miljard euro nodig, wat een enorme stijging van de Europese begroting met zich zou meebrengen.

Bij de Europese Commissie valt een genuanceerder verhaal te horen. Men is er wel degelijk van overtuigd dat regio's en de lidstaten nog steeds steun nodig hebben om uitdagingen, zoals de digitale revolutie, de globalisering, de economische convergentie en de klimaatverandering, het hoofd te bieden. Maar nu de gesprekken over het nieuwe Europese meerjarenbudget voor de periode vanaf 2021 volop lopen, moeten er fundamentele keuzes worden gemaakt. Er is bijvoorbeeld sprake van een verdriedubbeling van het Erasmusprogramma voor de uitwisseling van studenten, wat zo'n 60 miljard euro zou kosten over zeven jaar. De Europese grens- en kustwacht zou de komende zeven jaar vier miljard euro kosten, of 0,46 procent van het EU-budget, maar sommige lidstaten sturen aan op een stevigere Europese federale grenswacht. Die zou 150 miljard euro kosten, evenveel als de jaarlijkse EU-begroting nu en driemaal het budget voor landbouw. De impact van dergelijke behoeften op middelen voor het landbouw- en visserijfonds valt evenwel nog onmogelijk te voorzien.

Op woensdag 14 maart ging overigens een overleg door, georganiseerd door het Vlaams Departement Landbouw en Visserij, om de Vlaamse prioriteiten voor een Europees visserijfonds post 2020 vast te leggen. Vanaf 1 juli 2018 worden de modaliteiten op Europees niveau besproken onder voorzitterschap van Oostenrijk in de raads werkgroepen. Alles wijst er dus op dat er wel degelijk een opvolger komt van het EFMZV, maar vanuit verschillende hoeken valt inderdaad te horen dat de financiering nog meer aan banden zal gelegd worden. Dergelijke signalen werden jaren geleden ook verspreid bij de invulling van het Europees Visserijfonds (EVF), dat uiteindelijk liep van 2007 tot 2013.

De Rederscentrale is van mening dat het nieuwe Europees visserijfonds vanuit een bottom-up approach moet worden ingevuld waarbij vissers ondersteund worden om op hun eigen manier overeengekomen duurzame doelstellingen te bereiken. Steun voor vernieuwingsbouw wordt in dit kader gezien als prioriteit nummer 1. Anderzijds moet ook gestreefd worden naar administratieve vereenvoudiging, waarbij Europa een aantal doelstellingen voorziet en lidstaten zelfs de kans krijgen om deze zo optimaal mogelijk in vullen zonder zich in bochten te moeten wringen om te voldoen aan aanvaardings- of selectiecriteria.

SM ■

Aandachtspunten van de Rederscentrale

In deze rubriek worden korte overzichten gegeven van de activiteiten van de Rederscentrale die niet of minder in aparte artikels aan bod komen. De leden/vennoten kunnen ten allen tijde het secretariaat contacteren als hierover meer informatie gewenst is.

TWV

Op 15 februari was er een zitting van de Technische Werkgroep Visserij (TWV) van de Strategische Adviesraad Landbouw en Visserij (SALV). Op www.salv.be kan een kopie worden teruggevonden van de toekomstverkenning voor de Vlaamse visserijsector die is opgesteld door het secretariaat van de SALV op basis van interviews met stakeholders. Deze verkenning omvat een aantal concrete actiepunten waarvan op iedere TWV-zitting een stand van zaken wordt meegegeven.

Deze toekomstverkenning verwijst voor vele concrete doelstellingen naar het Convenant 'Visserij verduurzaamt'. Op deze meest recente zitting werd door mevrouw Annie Cool, Raadgever Visserij op het kabinet van Vlaams

minister Joke Schauvliege, een toelichting gegeven over de uitvoering van het Convenant onder de leidraad Vistraject. Een ander onderwerp dat werd toegelicht was de opvolging van het visserijgedeelte in het Brexitproces door de overheid.

De SALV heeft het complex project rond een nieuwe zeesluis in Zeebrugge van nabij opgevolgd en de nodige adviezen geformuleerd. Op 15 februari werd een stand van zaken besproken in afwachting van de keuze die Vlaams minister Ben Weyts uiteindelijk op het eind van de maand zou maken. Er was toen al geweten dat de SALV na de keuze om verder advies zou worden gevraagd, wat momenteel in voorbereiding is met een bekrachtiging op de zitting van 23 maart in het vooruitzicht.

Op de SALV zitting van 23 februari is buiten het rapporteren over de TWV en landbouwonderwerpen ook dieper ingegaan op de veranderingen op het secretariaat. Dirk Van Guyze verlaat de SALV en zal vanaf april actief worden in het Departement Landbouw en Visserij. Het is dus voor de visserijsector geen afscheid van Dirk, maar een bedanking voor zijn medewerking in de TWV en de SALV is op zijn plaats, net als het hem toewensen van veel succes met zijn nieuwe uitdagingen.

Quotacommissie van 15 februari 2018

Tijdens deze maandelijkse bijeenkomst van de Quotacommissie werden zoals gewoonlijk de stand der vangsten, de-minimis en visserij-inspanning overlopen. Voor dit laatste aspect werd gemeld dat door het wegvallen van het kabeljauwmeerjarenplan, het mogelijk is geworden om het maximale aantal flyshoot vaartuigen in onze vloot te herbekijken. De Quotacommissie zal hierover een advies opmaken. Aansluitend kwamen de quotaruilen met andere lidstaten ter sprake - met een rapportering over het jaarlijkse overleg tussen een Rederscentrale delegatie en de Nederlandse en Duitse collega's - en er werd één aanpassing van de quotamaatregelen geadviseerd.

Veilingoverleg

Een twistpunt dat ontstaan was tussen een aantal kopers en de Vlaamse Visveiling (VLV) werd bediscussieerd tussen beide partijen in aanwezigheid van een delegatie van de Rederscentrale op 22 februari. Het overleg was succesvol want het leidde uiteindelijk tot een akkoord over een tekst rond samenwerking die door VLV en kopers is ondertekend. Procedures zijn afgesproken rond de herverpakking van wilde vis, invriesactiviteiten, de toepassing van het vismijnreglement voor alle VLV klanten, de donderdagmarkt en de aanpak van conflicten.

Plaice2BE

Op donderdag 1 maart kwam de kenniskring Plaice2BE samen in het ILVO. Tijdens de werksessie werden vier mogelijke scenario's getoetst voor een haalbaarheidsstudie aan de hand van een SWOT-analyse:

- Een fileercentrum dat op een geautomatiseerde manier pladijsfilets op de markt brengt.
- Rebelge wil een hoogstaand gamma seizoenproducten op de markt positioneren via de korte keten.
- Rook & roll zou hoogwaardige toegevoegde waarde creëren door roken op basis van niet gefileerde visproducten.
- Northsea heroes zou een productontwikkeling lanceren op basis van (o.a.) pladijs visvlees en andere Noordzee-producten: mousses, terrines, fingerfood en vissalades.

Na de uitéénzetting werden de leden van de kenniskring gevraagd om individueel een score te plaatsen op de vier voorstellen aan de hand van een vragenlijst. Het best scorende thema zou dan verder aangewend worden om een haalbaarheidsstudie uit te voeren. Vanuit de Rederscentrale werd de opmerking gemaakt tijdens de

sessie dat er ook meer nood is aan verwerkingsmogelijkheden voor andere soorten dan pladijs.

Overleg visserijdruk zuidelijke Noordzee

Ook op 1 maart was er 's avonds een bijeenkomst tussen vertegenwoordigers van de Nederlandse pulsvisserij, van de Belgische recreatieve visserij, van de Nederlandse professionele hengeltvisserij en van de Redercentrale. Van de niet-puls kant werden een aantal voorstellen op tafel gelegd voor de aanpak van de visserijdruk in de zuidelijke Noordzee, vooral in het Belgisch gedeelte. Tegen eind maart zouden de pulsvisserijvertegenwoordigers hun visie geven. Van zodra meer details kunnen gegeven worden, komen we in dit informatieblad terug op dit onderwerp.

Waarborg en Sociaal Fonds

Op de vergadering van woensdag 7 maart 2018 werd een medewerker van AG Insurance uitgenodigd om de tweede pensioenpijler toe te lichten. Tegen eind 2018 moeten de reglementsteksten aangepast zijn aan de modaliteiten van het Wettelijk Aanvullend Pensioen (WAP). Er werd gewezen op enkele kleinere aanpassingen die dienen te gebeuren en tijdens de eerstkomende vergadering zullen de aanpassingen besproken worden en daarna overgemaakt worden aan de verzekeraar.

Vervolgens werd stilgestaan bij de samenwerkingsovereenkomst met Alimento en eind mei wordt een stand van zaken opgevraagd bij Alimento omtrent de inschrijvingen voor de opleidingscursussen. In mei 2016 is de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) / General Data Protection Regulation (GDPR) in werking getreden. Deze verordening heeft betrekking op de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens. Tot 25 mei 2018 hebben alle organisaties de tijd om hun bedrijfsvoering met de AVG in overeenstemming te brengen. Er werd beslist om deze audit uit te besteden aan een extern consultant.

Overleg Vernieuwbouw

Op vrijdag 9 maart ging op het kabinet van Brugs schepen voor Visserij Hilde Declerck een overleg door over vernieuwbouw binnen de visserijsector. Naast een vertegenwoordiging van de Rederscentrale en Gardec, nam ook Europarlementariër Tom Vandenkendelaere deel aan dit overleg. In het huidige Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij is geen steun voor nieuwbouw voorzien en samen met Dhr. Vandenkendelaere werden de mogelijkheden afgetoetst om te anticiperen op de herziening van artikel 11 van het huidige Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij.

Werkgroep Visserij

De Werkgroep Visserij, getrokken door de Rederscentrale, werd opgericht onder het Convenant 'Visserij verduurzaamt' en groepeerde stakeholders die betrokken zijn bij de marktwerking. Samen met de andere werkgroepen - Beleid, Kust en Vernieuwing - wordt er getracht om de ambities van het Vistraject te realiseren. Op dinsdag 6 maart is de werkgroep samengekomen in het kantoor van de Rederscentrale te Oostende.

Acties Werkgroep Visserij

Begin 2015 werden ruim 20 doelstellingen uit het Vistraject - een uniek rapport waarin alle duurzaamheidsaspecten van onze visserijsector aan bod komen - toegewezen aan de Werkgroep Visserij. De Rederscentrale werd door de Task Force van het Convenant als trekker aangeduid. De ambitie luidt om deze doelstellingen tegen 2020 na te streven met aandacht voor een verdere ontwikkeling van de duurzame Belgische visserij, waarbij de consument wordt bediend met vis die hoog scoort op vlak van kwaliteit en die gevangen wordt met respect voor biologische evenwichten op zee.

Ondertussen werden heel wat doelstellingen reeds vervuld, wat niet wil zeggen dat verdere acties uitgesloten zijn. Onder de categorie 'Afstemmen vraag en aanbod' werden alternatieve aanbiedingsvormen zoals verschillende kleine vis in één kist voor bouillabaisse, kleinere kisten en sortering van rog in meer gelijkmatige proporties bestudeerd. De rogsortering 1-3 kg werd opgesplitst in sortering 1-2 kg en 2-3 kg. Ook het verder uitbouwen van alternatieve verkooptechnieken is een actie waarop blijvend wordt ingezet. Scheepsgewijze blokverkoop en verkoop via het biedplatform kwamen ter sprake tijdens meerdere overlegmomenten van de WG. Wat betreft de verwerking van discards wordt onder leiding van het ILVO een doctoraat uitgewerkt waarbij een aantal silage testen uitgevoerd worden.

Afstemmen vraag en aanbod
• Aanbiedingsvormen verkennen • Inzetten op lokale verwerking • Alternatieve verkooptechnieken • Verwerking vis niet voor consumptie aanvaard
Promotie (VLAM Sectorgroep)
• Werking VLAM optimaliseren • Opmaak plan ter verhoging zelfvoorzieningsgraad • Communicatiestrategie voor consumenten uitwerken • Uitwerken VLAM-campagne rond visbestanden • Uitwerken VLAM-campagne rond seizoensvis
Certificering
• Opvolgen MSC pre-assessment schol/tong • Gefaseerd certificeringsplan uitwerken
Visbestanden
• Afspraken maken rond spreiding visserij-inspanning • Afspraken tussen reders faciliteren rond spreiding aanvoer in QC en PMP • Aandacht herstel visbestanden/ seizoensvis in PMP • Opstart pilootproject bescherming tong paai kamers • Via Quotacommissie lage impact promoten
Lage impact / Vistechnieken
• Mogelijkheden lage milieu-impact belonen nagaan • Via PMP lage impact promoten • Opvolging + implementatie selectievere vistechnieken

Onder de categorie 'Promotie' is de doelstelling 'Werking VLAM optimaliseren' in uitvoering. De transitie naar VLAM 2.0 zal wellicht eind 2018 afgerond zijn. 'Opmaak plan ter verhoging zelfvoorzieningsgraad' is eveneens in uitvoering onder andere via het Productie- en Marketingplan (PMP) van de Rederscentrale, maar ook via de verschillende VLAM campagnes zoals Vissen van de Maand en Vis van het Jaar. Wat betreft de communicatiestrategie naar consumenten toe, is er een sterke marketing via 'Lekker van bij ons'. Een campagne specifiek rond visbestanden is nog niet besproken in de werkgroep. VLAM werkt wel jaarlijks een campagne uit rond seizoensvis via de Vissen van de Maand en de VLAM viskalender.

Onder de categorie 'Certificering' heeft de Rederscentrale enkele jaren geleden een MSC pre-assessment laten uitvoeren voor de Belgische visserij op tong en schol en werden tijdens de zomer 2016 de eerste stappen gezet om in samenwerking met andere lidstaten een full MSC-assessment voor zowel de Noordzee als het oostelijk deel van het Engels Kanaal uit te voeren. Door de complexiteit van de Belgische visserij en de verspreiding van de activiteiten over de West-Europese zeeën, blijven de kosten voor een MSC-assessment en voor het gebruik van een MSC label, onevenwichtig hoog oplopen. Daarnaast werd door het ILVO een duurzaamheidstool ontwikkeld, Valduvis, met een veel bredere scope dan MSC. Er bestaan weliswaar enkele parallellen tussen MaViTrans en hoe de visserijstandaard van MSC te werk gaat. Daaruit kan geconcludeerd worden dat MaViTrans een opstap kan betekenen naar een mogelijke toekomstige MSC certificering voor de Belgische visserij.

Wat betreft de categorie 'Visbestanden' wordt er elk jaar via de Quotacommissie en het PMP afspraken gemaakt rond spreiding van de visserij-inspanning en aanvoer. Jaarlijks wordt eveneens het Visplan vanuit de Quotacommissie opgesteld voor het volgende jaar. Het voorstel van een pilootproject bescherming tong paai kamers resulteerde in het project Geovis. Het project is begin dit jaar van start gegaan en beoogt de realisatie van een geografisch informatieplatform waarbij de beschikbare informatie over de Belgische visgronden in één online systeem in kaart wordt gebracht.

Onder de categorie 'Lage impact/Vistechnieken' is ten slotte de mogelijkheid om lage milieu-impact te belonen nog niet besproken binnen de Werkgroep Visserij. De promotie van lage milieu-impact komt weliswaar jaarlijks aan bod in het PMP van de Rederscentrale. Het project Combi-tuig is begin dit jaar opgestart. Om de sector bij te staan in het omgaan met de aanlandplicht beoogt het project om via de ontwikkeling en verfijning van technische innovaties,



de vangst van knelpuntsoorten en andere ongewenste vangsten in de boomkorvisserij te reduceren en de overleving te verbeteren.

Acties vorige vergadering

Tijdens de vorige vergadering kwam de kwaliteitsverbetering van inktvisachtigen aan bod. Er zijn heel veel pistes die mogelijk de kwaliteit kunnen verbeteren, maar het is praktisch onhaalbaar om al deze mogelijkheden uitgebreid te testen. Daarnaast werd het project Spectra4Fish ingediend met als doel via hyperspectrale cameratechnologie de kwaliteit- en versheidbepaling te optimaliseren in de veiling en deze technologie uiteindelijk te gaan implementeren. Het projectvoorstel zal in april opnieuw ingediend worden door het ILVO.

Tijdens de vergadering van 6 maart werd door de aanwezige reders de vraag gesteld of er onderzoek kan verricht worden naar bio-toxines in Sint-Jakobsschelpen. Afgelopen jaar werden geregeld door het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen (FAVV) Sint-Jakobsschelpen getest met te hoge waarden van een component die Amnesic Shellfish Poisoning (ASP) kan veroorzaken bij de consument. De problematiek ligt eveneens in het langdurig proces van het nemen van een staal tot het verkrijgen van de resultaten. Na een overleg met het FAVV heeft de Rederscentrale ook contact gehad met het ILVO om te bekijken of een sneller analyseproces tot de mogelijkheden behoort.

MaViTrans (Valduvis-tool)

Als tweede onderwerp van de vergadering kwam het project MaViTrans aan bod. Het project wordt uitgevoerd door de Rederscentrale als promotor en het ILVO als partner met als doelstelling om de inspanningen van de Belgische rederijen ter zeevisserij inzake duurzaamheid te erkennen. De Valduvis-tool, die werd uitgewerkt onder het project Valduvis en Valduvis Go Live staat reeds op punt. Via MaViTrans wordt een breed gedragen duurzaamheidserkenning geïmplementeerd op vaartuigniveau.

Tijdens de Werkgroep Visserij werd een stand van zaken bij de zes werkpakketen gegeven. In het eerste werkpak-

ket wordt een breed participatief proces uitgewerkt via een werkplan en een rolverdeling. De Rederscentrale heeft een lastenboek opgesteld dat in februari gefinaliseerd werd. In de maanden die volgen wordt dit voorgelegd aan de kopers. MaViTrans is immers in eerste instantie louter B2B gericht. Om de betrouwbaarheid en continuïteit van de erkenning te garanderen, werd weliswaar een permanent controleorgaan opgericht dat volgens een specifieke procedure met ingebouwde controlemechanismen te werk gaat.

In totaal zijn er door de Belgische rederijen 61 engagementsverklaringen ondertekend. Het ILVO is sinds het laatste kwartaal van 2017 bezig met de verkennende gesprekken. In deze gesprekken wordt in eerste instantie de erkenning voorgesteld aan de reder. Vervolgens worden de scores individueel overlopen en wordt er gekeken of de gegevens kloppen. Daarnaast wordt er nieuwe informatie verzameld. In de loop van 2018 worden reders uitgenodigd voor het opstellen van het verbetertraject.

Het derde werkpakket houdt de lancering van de duurzaamheidserkenning in. Dit staat gepland voor juni 2018. In eerste instantie wordt er ingezet op de veilklok. Naast zichtbaarheid op de veilklok zal ook een vermelding van het vaartuig en de duurzaamheidserkenning op de factuur naar de koper mogelijk zijn.

Werkpakket vier gaat na hoe de erkenning naar buiten toe gecommuniceerd en gepromoot wordt. De lancering van de duurzaamheidserkenning zal via een persvoorstelling gekoppeld worden aan de jaarlijkse Klankbordgroep in het kader van het Convenant 'Visserij verduurzaamt'. Daarnaast zullen persberichten opgesteld en uitgestuurd worden, en wordt er gecommuniceerd via het informatieblad van de Rederscentrale en de websites van de verschillende partners.

In een vijfde werkpakket wordt de verduurzaming van de vloot opgevolgd. Er wordt geëvalueerd of de vooropgestelde streefwaarden niet aan herziening toe zijn. Op die manier kan ook een continue verbetering van de Valduvis-tool georganiseerd worden. Ten slotte staat onder werk-

pakket zes het ILVO in voor de import en beheer van logboekdata en economische data die de basis vormen voor de berekeningen. Daarnaast wordt een beheer van vaartuigspecifieke data uitgewerkt.

Plaice2Be

Als derde agendapunt kwam het project Plaice2Be aan bod. Het project is een uitloper van twee vorige onderzoeken die het ILVO heeft uitgevoerd in 2015. De doelstelling van het project is om de haalbaarheid van een lokale verwerking van lokaal aangevoerde pladijs te analyseren. In een eerste stap werden de scholmarkt en de verwerkingsactiviteiten beschreven. Vier mogelijke scenario's voor lokale verwerking werden opgesteld. Deze worden vergeleken en geëvalueerd door een externe partij. Uiteindelijk wordt een business model ontwikkeld voor het meest haalbare scenario.

De aanwezige leden van de WG Visserij waren unaniem over het feit dat het eerste scenario, waarbij een nieuw fileercentrum met geautomatiseerde fileermachines in beschouwing wordt genomen, niet mag losgelaten worden gedurende de loop van het project. De uitbouw van een fileerlijn heeft het potentieel om, al dan niet op kleinere

schaal, de meest toegevoegde waarde te bieden op lange termijn.

Promotie lokaal gevangen vis

Ten slotte stond promotie van lokaal gevangen vis op de agenda van de werkgroep. Dit onderwerp kan onder meer gekaderd worden in het MaViTrans verhaal, waarbij de duurzaamheidserkenning tijdens de jaarlijkse Klankbordgroep aan het grote publiek via een persvoorstelling voorgesteld zal worden. Daarnaast heeft de provincie West-Vlaanderen in haar aanbesteding voor aankoop van vis voor het personeelsrestaurant van het provinciehuis Boeverbos, de voorwaarde opgenomen dat de geleverde vis en eventuele bijproducten afkomstig moeten zijn van een vaartuig dat het duurzaamheidserkenning heeft verworven op basis van de Valduvis-tool. Een strategie en acties zullen vanuit de Werkgroep Visserij uitgewerkt worden om dit mogelijk verder open te trekken bij andere (overheids)instellingen.



JV ■

Stuurgroep PREVIS

Met de jaarlijkse overdracht van het voorzitterschap van het Zeevisserfonds – deze keer van een Rederscentrale vertegenwoordiger naar een werknemersvertegenwoordiger – was het voor Geert De Rous van het ACLVB op 28 februari ook de eerste keer dat hij een stuurgroep van PREVIS voorzat. Met die melding opende de vergadering. Verder werd het lidmaatschap van de stuurgroep ook uitgebreid met het MRCC.

Onder de besproken agendapunten was er ook een stand van zaken met de herziening van het draaiboek bij ongevallen op zee. Eind maart 2018 werd aangegeven als streefdatum om een nieuw ontwerp klaar te hebben ter verdere bespreking. Een ander onderwerp was de analyse van het optimaliseren van de werking van het Emergency Position Indicating Radio Beacon (EPIRB). Het werd ook nuttig bevonden om in de volgende PREVIS nieuwsbrief een overzicht van alle mogelijke noodbakens en -signalen weer te geven. Verder kwamen de lopende projecten aan bod, waaronder een systeem voor beveiliging van de giek (risico tot kapseizen verminderen). Voor het vastzetten van SumWings bij niet gebruik, is vastgesteld dat er geen zelfde systeem passend is voor alle vaartuigen.

Het systeem voor het voorkomen van een vrije val van een giek is een derde project, dat beschikbaar is en aanbevolen wordt voor dringende uitvoering door alle bokenvaartuigen. Reders die dit nog niet uitgevoerd hebben en de gegevens over de procedure niet meer zouden ter beschikking hebben, worden geadviseerd op zo snel mogelijk de preventiecoördinator te contacteren. De stuurgroep stelde met verbazing vast dat er nog veel te weinig uitvoering is gegeven aan de nuttige kleine aanpassing die een ongewenste vrije val van de giek kan voorkomen.

De overheid dienste die de veiligheid op het werk opvolgt, herhaalde de verwittiging dat er zelfs zonder verplichting een grote verantwoordelijkheid rust op de werkgever, wanneer bij een ongeval wordt vastgesteld dat niet al de mogelijke preventiemaatregelen zijn genomen.

Een ander lopend project voor PREVIS is het bekijken voor elk Belgisch vissersvaartuig welk type gangway het best wordt voorzien om in alle havens op een veilige manier aan en van boord te geraken. De update van het AED-systeem aan boord van de Belgische vaartuigen is volledig afgerond, buiten één. De preventiecoördinator volgt dit verder op.

Ten slotte werd er ook nog gevraagd om de reders en bemanningsleden eraan te herinneren dat het handboek 'Vissers vissen veilig' en de bijbehorende veiligheidskaarten ten allen tijde up-to-date moeten worden gehouden. Bij vragen hierover, aarzel niet om de preventiecoördinator van het PREVIS project te contacteren.

Luk Louwagie

Tel.: 0477 68 25 00

E-mail: luk.louwagie@zeevisserfonds.be

EB ■

Aanvoer & besomming

Belgische vaartuigen in Belgische havens

Februari 2018

	Gewicht (kg)	Waarde (€)	G.P. (€/kg)
Stedelijke vismijn Nieuwpoort	20.722	86.979	4,20
Vlaamse Visveiling	1.025.842	4.334.766	4,23
TOTAAL	1.046.564	4.421.745	4,23

Quotaruilen 2018

België krijgt van het Verenigd Koninkrijk

10 ton tong II, IV
5 ton rog IIa, IV
25 ton tongschar IIa, IV
50 ton langoustine IIa, IV
5 ton tong VIId
40 ton tarbot IIa, IV

Het Verenigd Koninkrijk krijgt van België

130 ton heek Vb(EU+IW);VI,VII;XII,XIV(IW)
18 ton kabeljauw IIa(EU);IIIa(≠SK,≠KT);IV

België krijgt van Nederland

3 ton tong VIIa
249 ton tong VIIab
16 ton schol VIIhjk
43 ton tong VIIhjk
14 ton schol VIIa

Nederland krijgt van België

48 ton haring IVc, VIId
200 ton makreel IIa(EU);IIIa;IIIbc(EU);IV
10 ton haring I,II(EU+IW)
35 ton zeeduivel IV(NW)
10 ton rog IIa, IV
75 ton schol VIIde
40 ton wijting VIIb-k
25 ton pollak VII
50 ton heek Vb(EU+IW);VI,VII;XII,XIV(IW)
5000 ton haring IVc,VIId
25 ton zeeduivel IIa, IV

België krijgt van het Verenigd Koninkrijk

300 ton schol VIIde
20 ton schol VIIfg
57 ton tong VIId
73,5 ton tong VIIfg
18,5 ton tong VIIhjk
120 ton wijting VIIb-k

Het Verenigd Koninkrijk krijgt van België

200 ton heek Vb, VI, VII
400 ton zeeduivel VII
100 ton kabeljauw II, IV
10 ton kabeljauw VIIbc, e-k, VIII

Stand der vangsten

	VISBESTAND ¹		QUOTUM 2018	NOMINAAL	BENUT %
Kabeljauw	Ila(EU);IIla(≠SK,≠KT);IV		1.457	8,98	0,62
	VIIa		9	0,09	1,00
	VIIbc;VIIe-k;VIII;IX;X		111	21,70	19,55
	VIIId		74	5,26	7,11
	Totaal		1.651	36,03	2,18
Schelvis	Ila(EU);IV		241	0,02	0,01
	VIb,XII,XIV(EU+IW)		12	0	0,00
	Vb,VIa(EU+IW)		5	0	0,00
	VIIb-k,VIII,IX,X		73	22,33	30,67
	VIIa		51	0,06	0,12
	Totaal		382	22,41	5,87
Zwarte koolvis	Ila(EU);IIla;IIlbc(EU);IV		47	0	0,00
	VII,VIII,IX,X		6	0,60	10,00
	Vb(Faeröer)		56	0	0,00
	Totaal		109	0,60	0,55
Witte koolvis	VII		353	9,26	2,62
Leng	IV(EU)		31	0,04	0,13
	V(EU+IW)		9	0	0,00
	VI,VII,VIII,IX,X,XII,XIV(EU+IW)		48	4,69	9,77
	IV(NW)		9	0	0,00
	Totaal		97	4,73	4,88
Wijting	Ila(EU);IV		442	4,80	1,09
	VIIb-k		297	110,14	37,08
	Totaal		739	114,94	15,55
Schol	Ila(EU);IIla(≠SK,≠KT);IV		6.547	369,21	5,64
	VIIa		60	0,61	1,02
	VIIde		2.240	835,87	37,32
	VIIIfg		227	27,10	11,94
	VIIhjk		24	1,86	7,75
	Totaal		9.098	1.234,65	13,57
Tong	II,IV(EU)		1.227	31,27	2,55
	VIIa		12	0,34	2,76
	VIIId		979	246,90	25,22

¹ EU=EU-wateren; IW=internationale wateren; NW=Noorse wateren; SK=Skagerrak; KT=Kattegat

	VISBESTAND ¹		QUOTUM 2018	NOMINAAL	BENUT %	
Tong	VIIe		42	15,81	37,64	
	VIIIfg		649	87,94	13,55	
	VIIhjk		94	14,31	15,30	
	VIIIab		294	0	0,00	
	Totaal		3.297	396,57	12,03	
Tarbot en griet	Ila,IV(EU)		580	19,69	3,39	
Rog	Ila,IV(EU)		245	22,04	8,99	
	Vlab,VIIa-c,VIIe-k(EU)		832	94,64	11,37	
	VIIId(EU)		187	55,31	29,64	
	VIII,IX(EU)		9	0	0,00	
	Totaal		1.273	171,99	13,51	
Golfrog	VIIe		13	10,33	82,64	
Schar en bot	Ila,IV(EU)		530	18,65	3,52	
Tongschar en witje	Ila,IV(EU)		381	3,54	0,93	
Roodbaars	Vb(Faeroer)		1	0	0,00	
Andere soorten nozo	IV(NW)		95	0	0,00	
Makreel	Ila(EU);IIIa;IIIbc(EU);IV		319	0	0,00	
Sprot	VIIId		16	0	0,00	
Horsmakreel	IVbc,VIIId(EU)		14	10,11	72,21	
	Ila,IVa(EU);VI,VII(≠d),VIII;Vb		3	0	0,00	
	Totaal		17	10,11	61,27	
Heek	Ila,IV(EU)		52	0	0,00	
	Vb(EU+IW);VI,VII;XII,XIV(IW)		195	4,49	2,30	
	VIIIabde		19	0	0,00	
	Totaal		266	4,49	1,69	
Zeeduivel	IV(NW)		16	0	0,00	
	Ila,IV(EU)		548	0,45	0,08	
	VI;Vb(EU+IW);XII,XIV(IW)		330	0	0,00	
	VII		2.329	204,61	8,79	
	VIIIabde		310	0	0,00	
	Totaal		3.533	205,06	5,80	
Schartong	Ila,IV(EU)		8	0	0,00	
	VII		333	37,27	11,19	
	Totaal		341	37,27	10,93	
Langoustine	Ila,IV(EU)		1.332	23,18	1,74	
Haring	IVc,VIIId(≠Blackwater-bestand)		5.139	6,05	0,12	



In samenwerking met de sector werd door ILVO het initiatief genomen om een Kenniskring “Innoverend vissen” op te richten, dit om samen met de brede visserijsector het informeren, verbeteren, ontwikkelen en toepassen van duurzamere visserijtechnieken en werkwijzen in de praktijk te brengen. Deze Kenniskring wil de ervaring en kennis die reeds aanwezig is in de visserijsector en de wetenschap samenbrengen en verder aanscherpen om deze vervolgens te vertalen in concrete en realistische acties die bijdragen tot het verduurzamen en rendabeler maken van de sector.

*Vragen, ideeën, samenwerken, ... ?
Laat het de Kenniskring “Innoverend Vissen” weten!*

www.facebook.com/ILVOinnoverendvissen
els.vanderperren@ilvo.vlaanderen.be,
maarten.soetaert@ilvo.vlaanderen.be, 059/56 98 75

Richtlijnen, beperkingen en maatregelen voor de visserij in één oogopslag: het online platform GEOVIS

Waar kunnen we in de toekomst nog vissen? Wat verliezen we aan visgronden door de urbanisatie van de Noordzee? En wat doen we al om de paaigronden van tong te beschermen? Deze vragen vormen de kern van het GEOVIS-project, waarbij we een platform creëren om de sector inzicht te bieden in de toenemende ruimtelijke organisatie van de maritieme activiteiten op zee.

De visserijsector staat al verschillende decennia onder druk. De hoge brandstofprijzen, vangstbeperkingen maar ook de beschikbare visgronden worden meer en meer gereguleerd door tal van (Europese) wetten en richtlijnen. De toekomst van de visserij wordt voornamelijk bepaald door het Gemeenschappelijke Visserijbeleid (GVB), maar ook de habitat- en vogelrichtlijn (Natura 2000), de kaderrichtlijn mariene strategie (MSFD) en de Europese richtlijn voor ruimtelijke planning (MSPD) hebben invloed op het visserijbeleid, en dus ook op de exploitatie van vis, schaal- en schelpdieren. Daarnaast is er door een intensiever ruimtegebruik in de zeegebieden een grotere competitie tussen de visserij en de andere maritieme sectoren. Dit kan leiden tot conflicten en zorgt ervoor dat de visserij ook meer en meer gereguleerd wordt in ruimte en tijd. Voor de visser maar ook voor de beleidsmakers is het moeilijk om een overzicht te bewaren van alle informatie die van toepassing is op de sector en te beslissen hoe hier het best mee om kan gegaan worden.

Daarom heeft dit project als doel om de beschikbare informatie (zowel wetenschappelijke informatie, informatie uit de sector, als wetgeving) betreffende de Belgische visgronden te groeperen en cartografisch te visualiseren in één online systeem toegankelijk voor sector en beleid. Op deze manier kunnen de beleidsmakers en de sectorvertegenwoordigers, maar ook de vissers zelf, flexibeler en met degelijke achtergrondinformatie de nodige beslissingen nemen voor het uitvoeren van hun activiteiten. Dit kan bijvoorbeeld zijn in functie van conflictsituaties en restricties, of het aantonen van het belang van bepaalde gebieden voor de Belgische visserij. De Belgische visserijsector is actief over een uitgestrekt gebied, vooral voorbij de grenzen van de Belgische jurisdictie waardoor het extra nuttig is om alle relevante beleids- en sectorinformatie in één systeem onder te brengen.

Dit geografisch platform biedt de mogelijkheid om nuttige informatie te groeperen in één medium, en zal verschillende modules omvatten. Enerzijds is er de kartering van de Natura 2000-gebieden en de mogelijke ruimtebeperkingen voor de visserij. Anderzijds wordt het economische belang van Belgische visgronden in en rond deze mariene beschermde gebie-

den bepaald. Een speciale focus zal ook liggen op het in kaart brengen van de paaigronden van tong en de inspanningen die de sector doet om hiermee rekening te houden. De inhoud en verdere uitwerking zal in nauw overleg gebeuren met beleid en sector, en georganiseerd worden via de projectstuurgroep en kenniskring.

Project: GEOVIS

Samenwerking: Rederscentrale

Financiering: EFMZV

Contact: Gert.vanhoey@ilvo.vlaanderen.be

Ruimtelijke ordening

Ruimtelijke ordening op zee is een item waar de Rederscentrale een continue aandacht voor heeft. Deze maand wordt er gerapporteerd over een vergadering van de Ecosysteem Werkgroep van de Noordzee AC, over de Margate and Long Sands Byelaw, over de analyse door het kabinet De Backer voor zonnepanelen in de Noordzee en over de plannen voor een windmolenpark voor de Franse kust van Dieppe en Le Tréport. Ten slotte is er ook nog een bijdrage van Nemo Link over de aanleg van een kabelverbinding op de bodem van de Noordzee.

NSAC Ecosysteem Werkgroep

Op donderdag 22 februari ging in Edinburgh een bijeenkomst van de NSAC Ecosysteem Werkgroep door. Deze keer werd gesproken over de toekomst van windenergie in de Noordzee, de impact van geluid op het ecosysteem en het project Fishing for Litter.

Ontwikkeling van windenergie in de Noordzee

Tijdens de NSAC Ecosysteem Werkgroep werd door voorzitter Euan Dunn een presentatie gegeven over de opkomst van windenergie in de Noordzee en hoe de NSAC daarop kan reageren. Er liggen plannen op tafel voor gigantische windenergie-projecten om tegemoet te komen aan de engagementen die zijn vastgelegd in Parijs. Momenteel bedraagt de totale productie van windenergie in de Noordzee 9 GW, maar lobbyisten die baat hebben bij de uitbouw van windenergie stellen zich luidop de vraag hoe de vooropgestelde 180 GW ooit zal kunnen bereikt worden. Eén van de mogelijkheden is de TenneT Noordzee Wind Power hub met Power Link eiland wat kan leiden tot het bekomen van een extra 30 GW aan windenergie. Toch zal dit niet volstaan om tegemoet te komen aan de vraag naar groene energie, want 180 GW staat voor slechts de helft van het verbruik van het Nederlandse continentale plat.

Transmissienetbeheerder TenneT heeft namelijk een visie ontwikkeld voor het realiseren van een omvangrijk Europees elektriciteitssysteem op de Noordzee, gebaseerd op het 'Hub and 'Spoke' principe. De centrale schakel in dit project is de aanleg van een eiland midden in de Noordzee waarop vele windmolenparken kunnen aansluiten en van waaruit distributie en transport van de opgewekte windstroom via gelijkstroomverbindingen plaats kan vinden naar de Noordzeelanden Nederland, België, Groot-Brittannië, Noorwegen, Duitsland en Denemarken. De rol van de NSAC binnen dit project is nog onduidelijk, gezien TenneT op dit moment voornamelijk in contact staat met de visserijgemeenschap op Nederlands niveau. Er is op dit

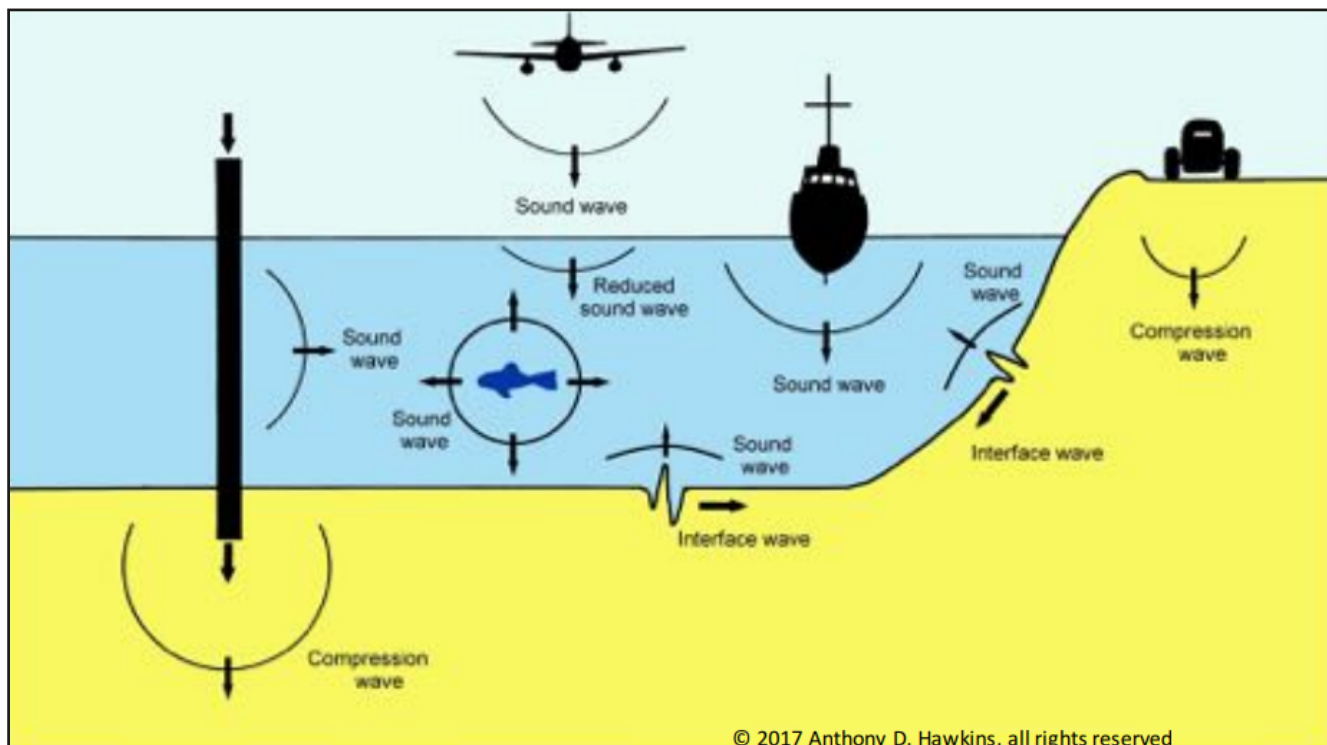
moment nog geen duidelijk forum voor andere lidstaten om mee te stappen in de discussie. Vertegenwoordigers van TenneT staat er wel voor open vragen te beantwoorden over de huidige plannen en eventuele ideeën of bekommernissen vanuit de NSAC mee te nemen. Op een volgende Ecosysteem WG zal dan ook een vertegenwoordiging van TenneT uitgenodigd worden.

Ook werd tijdens de presentatie gefocust op negatieve implicaties die de stijging van windmolenparken teweegbrengen. Zo werd de impact van windmolenparken op vogels in kaart gebracht, waaruit blijkt dat bepaalde vogelsoorten een hoge sterfte kennen door het in contact komen met wieken van windmolens. Voor de visserijsector zijn de implicaties reeds duidelijk, de komst van windmolenparken leidt tot een verplaatsing van visserijactiviteiten en concentratie op bepaalde spots. Ook de impact die de bouw van dergelijke projecten teweegbrengt op het ecosysteem, zoals bodemverstoring, kan niet onderschat worden.

Dit leidde tot de conclusie dat er dringend een gestructureerd overleg moet komen tussen ngo's, visserijvertegenwoordigers en andere stakeholders over de cumulatieve impact van windmolenparken op het ecosysteem en de noodzaak aan impact assessments. In Nederland werd op initiatief van Stichting de Noordzee reeds een overlegforum opgericht om dergelijke projecten op nationaal niveau te bespreken. Ook denkt de NSAC na over hoe mogelijke synergiën en conflicten tussen de verschillende sectoren in kaart kunnen gebracht worden, met als doelstelling samen te werken aan een toekomstgericht proces van ruimtelijke planning in de Noordzee.

Gevolgen van geluid op het ecosysteem

Professor Tony Hawkins weet dat geluid zich onder water zo'n 4,5 keer sneller verspreidt dan in de lucht. Een vrachtschip is onder water te horen tot een afstand van 30 mijl.



Afbeelding 1: Gevolgen van geluid op het ecosysteem

Door die snelle verspreiding kunnen we constateren dat de zee, ondanks de verwachtingen, relatief lawaaiig is. Het niveau van geluid door grote moderne schepen is gestegen met 10db tussen 1960 en 1990. De exploitatie van gas en olie is ook enorm luidruchtig, want de luchtpistolen genereren luide, impulsieve geluiden.

Het is ook bewezen dat zij een negatieve impact hebben op zoogdieren, vissen en ongewervelde dieren. Maar het is vooral de installatie van bruggen, kades en offshore-installaties zoals windmolenparken die zorgen voor een enorme decibelproductie met nadelig effect op dieren. Dit resulteert niet enkel in geluidsoverdracht door het water, maar ook dieper in de zeebodem. Hieraan wordt bij de beoordeling van effecten heel weinig aandacht aan besteed. Onderzoek heeft aangetoond dat een school van bijvoorbeeld wijting zich splitst ter hoogte van waar het geluid zich naar beneden verspreidt. Mogelijke ernstige gevolgen die dergelijke projecten kunnen veroorzaken zijn fysische of psychische aandoeningen bij vissen met al dan niet de dood tot gevolg.

Tot slot stond Tony Hawkins stil bij geluiden die vissen produceren. Gezien de zichtbaarheid onder water vaak zeer beperkt is, is de productie van geluid vaak de enige manier om te kunnen communiceren. Ook is het maken van geluid bij vissen cruciaal tijdens het kuitschieten, dit werd onder andere onderzocht voor schelvis. Wel zijn er substantiële verschillen tussen de diverse vissoorten, niet alleen in het produceren van geluid maar ook in de frequentie waarin zij geluid kunnen oppikken.

Verontreiniging door Marine Plastics

Een veelbesproken thema is afval op zee en meer bepaald de hoeveelheid plastic die zich in onze oceanen bevindt. In heel wat landen werken mariene sectoren samen met de overheid en privébedrijven via een 'Green Deal' aan

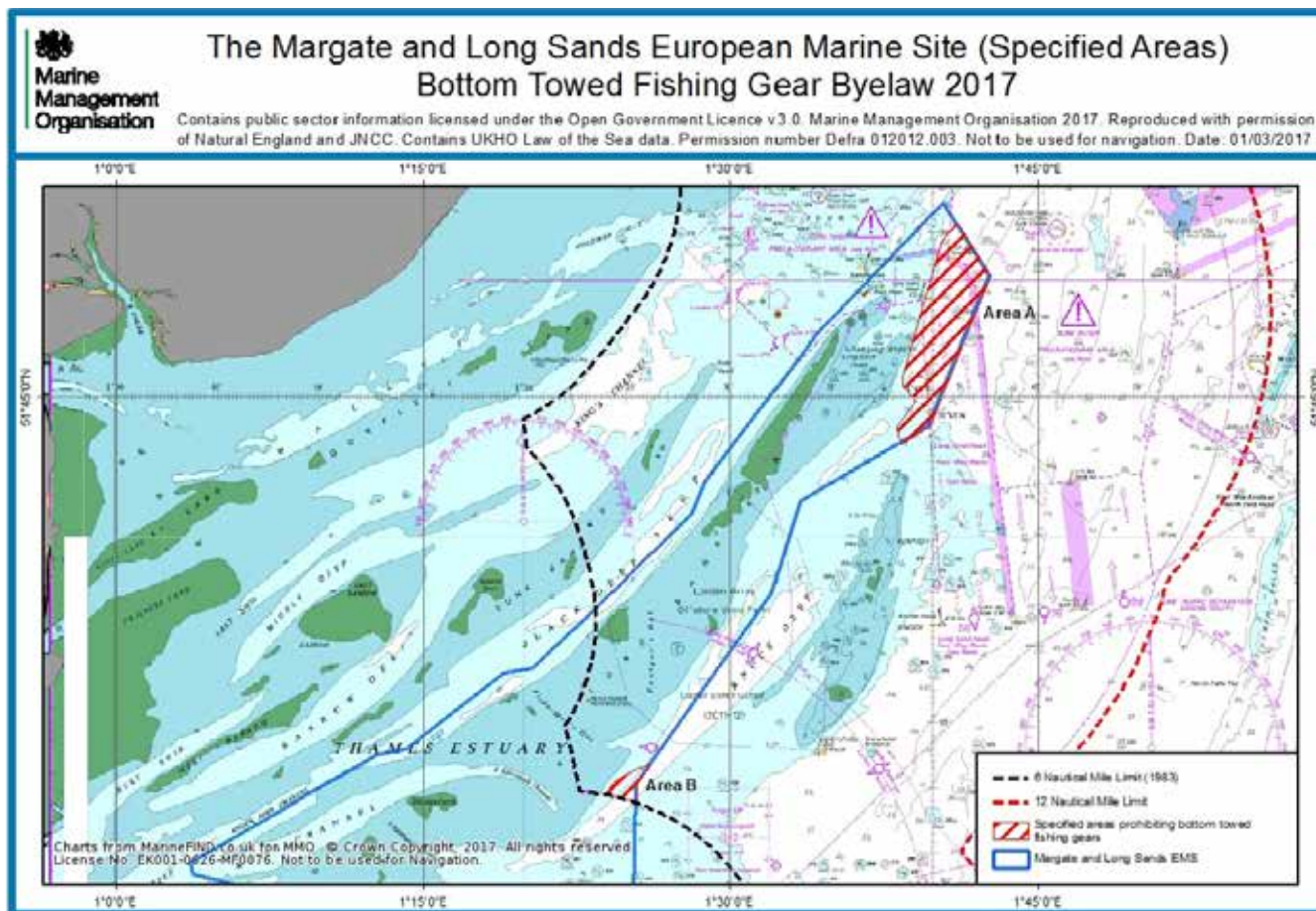
het schoonmaken van stranden en het verminderen van afval door vissersvaartuigen. Ook wordt overal in Europa gestreefd naar 100% recyclage van visnetten. Zo worden alternatieven voor de spekking uitgetest. Via het Vlaams project Spekvis van een aantal jaar geleden is gebleken dat hiervoor wel degelijk alternatieven bestaan, maar die zijn financieel niet haalbaar. In Nederland blijft men tot op heden verder zoeken naar een betaalbare oplossing.

Ook kwam het project Fishing for Litter ter sprake. In Nederland heerst momenteel een discussie over de voorzetting van Fishing for Litter. Het lijkt erop dat de overheid niet langer bereid is om de beperkte kost van 150.000 euro op jaarbasis op zich te nemen en zegt dat havens zelf moeten instaan voor de verwerking van afval. Maar gezien het hier niet gaat om visserij-afval, maar afval dat door vissers uit zee wordt opgevisst, wordt hiertegen verzet aangetekend. In België ligt momenteel een projectvoorstel voor de uitbouw van een containerpark in de Vlaamse havens op tafel. Ook is een budget voorzien voor Fishing For Litter. Tot op heden werd hiervoor nog geen goedkeuring ontvangen.

Margate and Long Sands Byelaw

De Rederscentrale ontving eind februari het bericht vanuit de Britse Marine Management Organisation (MMO) dat de Margate and Long Sands Byelaw vanaf maart 2018 van kracht is. Het beschermd natuurgebied Margate and Long Sands bevindt zich in de zuidelijke Noordzee (IVc) nabij de monding van de Thames. De Byelaw betreft twee gebieden die sinds heden gesloten zijn voor alle vormen van sleepnetvisserij. De maatregelen komen er ter bescherming van een spinulosa-rif en subgetijde zandbanken die zeer gevoelig zijn voor de impact van bodemvistuigen.

Tijdens het najaar 2016 had de Rederscentrale samen met enkele reders overleg met de Britse MMO te Oostende. Voorstellen van de reders tijdens de vergadering hielden



Kaart 1: Gesloten gebieden Margate and Long Sands in de zuidelijke Noordzee (IVC)

seizoensgebonden sluitingen in en een kleine verplaatsing van het gebied. Vervolgens vond op het einde van dat jaar een formele consultatie plaats, waar de Rederscentrale eveneens aan deelgenomen heeft. De voorgestelde maatregelen, voornamelijk in het noordoosten van het grootste gebied, zouden immers een impact hebben op de activiteiten van enkele Belgische vaartuigen, voornamelijk de plankenvisserij en het klein vlootsegment, gezien het gebied zich volledig binnen de 12 mijlszone bevindt. Afgelopen zomer ontving de Rederscentrale de beslissing van MMO om de grenzen van het grootste van de twee voorgestelde beheergebieden aan te passen. Dit resulteerde in een minieme inkrimping van het gebied. Daarop heeft de Rederscentrale opnieuw bezwaar aangetekend, maar ontving na de zomer van 2017 de beslissing dat de Margate and Long Sands Byelaw overhandigd werd ter goedkeuring aan de bevoegde Britse staatssecretaris. Deze werd vervolgens goedgekeurd begin 2018 en is sinds maart in voege. Specifieke coördinaten kunnen opgevraagd worden bij het secretariaat van de Rederscentrale.

Zonne-eilanden Belgisch deel van de Noordzee

Staatssecretaris voor de Noordzee, Philippe De Backer, onderzoekt de mogelijkheid om in de toekomst drijvende zonnepanelen in het Belgisch deel van de Noordzee aan te leggen. Zonnepanelen in zee zouden efficiënter zijn en meer opbrengen dan aan land. Vanaf 2020 zou een eerste proefproject van start gaan, waarna het de bedoeling is om de zonne-eilanden in grotere schaal in te voeren.

Het huidige Marien Ruimtelijk Plan, dat de ruimtelijke ordening op zee regelt, loopt af in 2020. De overheid werkt nu aan een nieuw plan en in het kader daarvan wordt onderzocht waar de zonne-eilanden op zee zouden kunnen komen. De staatssecretaris neemt meer windmolenparken op zee of kunstmatige eilandjes die de kust tegen stormen moeten beschermen, in beschouwing. In elk geval zal overleg gepleegd worden met belanghebbenden. De Rederscentrale zal als belangrijke stakeholder deelnemen aan deze overlegmomenten om de belangen van onze Belgische visserij, en in het bijzonder de kustvisserij, te verdedigen en hun activiteiten binnen het Belgisch deel van de Noordzee te vrijwaren.

Windmolenpark nabij Dieppe

Het Frans agentschap voor biodiversiteit heeft met voorbehoud groen licht gegeven voor het bouwen van een windmolenpark voor de kust van Dieppe en Le Tréport. In oktober 2017 stemde de Raad van Bestuur van het mariene park tegen het windmolenproject. Vervolgens werden wijzigingen aan het project aangebracht die rekening houden met de ontvangen input van de verschillende belanghebbenden. Het herziene project omvat verschillende nieuwe maatregelen die minder impact zouden hebben op de fauna en flora.

Het windmolenproject voorziet om 62 windturbines met een totale capaciteit van 496 MW te bouwen 17 km voor de kust van Dieppe en 15 km voor de kust van Le Tréport (Normandië). De werkzaamheden zullen naar verwachting in 2019 aanvangen.

Nemo Link legt kabelverbinding op de bodem van de Noordzee

Het Nemo Link project legt een onderzeese kabelverbinding aan tussen België en het Verenigd Koninkrijk. Dankzij deze supersnelweg zal elektriciteit in beide richtingen tussen de twee landen stromen. Hierdoor genieten beide landen van een betrouwbare elektriciteitsbevoorrading en er wordt een nieuwe stap gezet naar een eengemaakte Europese energiemarkt. Tot eind juli werkt Nemo Link op de bodem van de Noordzee. Voor vissersboten en – bedrijven gelden er in die periode een aantal belangrijke maatregelen.

Werken op de bodem van de Noordzee tot eind juli 2018

Van **midden april** tot **eind juli** is Nemo Link aan de slag in Belgische en Franse wateren van de Noordzee voor de aanleg van een **onderzeese kabelverbinding**. De voorbereidende werken zijn volop aan de gang. Tijdens deze voorbereidingen gelden er geen restricties voor bodemvisserij. **Vanaf midden april** starten de effectieve werkzaamheden en er wordt een **corridor** ingesteld waarbinnen **bodemvisserij verboden** is over de gedeeltes waar de kabel nog niet ingegraven is.

Vissers, opgelet!

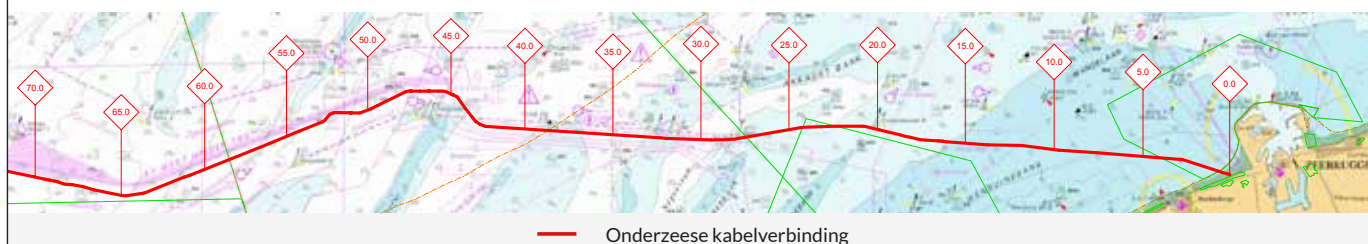
Om **veiligheidsredenen** tijdens de werken stellen de nautische overheden op vraag van Nemo Link **een corridor** in waarbinnen tijdens de werken niet aan bodemvisserij mag worden gedaan. Om te waken over de naleving van dit verbod patrouilleren schepen rond de installatiezone. Nemo Link vraagt om steeds de **instructies** van de **bewakingsschepen** en van de **maritieme coördinatiecentra**, het Préfet Maritime en het Maritiem

Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC), op te volgen bij het naderen van de corridor. Het niet opvolgen van instructies van de bevoegde instanties kan op basis van de Belgische wetgeving leiden tot verdere **gerechtelijke procedures**.

Na afloop van de werken zal de zone waarbinnen het verboden is om aan bodemvisserij te doen, opnieuw volledig toegankelijk zijn.

Vanaf midden april verbod op bodemvisserij over de Nemo Link kabelroute waar de kabel nog niet ingegraven is!

Gelieve de ingestelde veiligheidskorridor te respecteren en de instructies van de bevoegde instanties en bewakingsschepen op te volgen.



Contacteer ons bij vragen of problemen



Mailbox
info@nemolink.co.uk



Brieven
Nemo Link
Joseph Stevensstraat 7
1000 Brussel



Algemene projectinformatie
+32 800 11 089

Technische informatie kabelverbinding
J-Power Systems, Gert Vanderheyden
+32 506 08 757

Marine Stewardship Council

Een brief van de commercieel manager België

“Het gaat goed met de Noordzee” – Dat is althans de boodschap die de afgelopen maanden vanuit verschillende hoeken naar voor werd gebracht in de media. De ene keer al genuanceerder dan de andere. De Marine Stewardship Council (MSC) biedt graag een extra woordje nuance aan via deze brief: Hoe kan MSC een hulpmiddel zijn om de status van de visbestanden in de Noordzee te beoordelen?

MSC is een internationale non-profit organisatie die duurzame visserij erkent via het blauwe ecolabel. Op basis van onafhankelijk beoordeling door derden worden visserijen tegen een doortastende visserijstandaard gewogen en al dan niet als duurzaam bevonden. Deze standaard vindt zijn oorsprong in de FAO Fisheries Code of Conduct en wordt op regelmatige basis bijgewerkt om de laatste wetenschappelijk inzichten en beleidsontwikkelingen te verwerken. Dit gebeurt op basis van een publiek en transparant consultatieproces. Daarnaast hanteert MSC een traceerbaarheidsstandaard, van toepassing voor bedrijven in de toeleveringsketen, die garandeert dat vis van een duurzame MSC-gecertificeerde visserij ook als dusdanig identificeerbaar blijft tot aan het verkooppunt. Pas dan kan het blauwe ecolabel op producten worden aangebracht, en dient het ecolabel als communicatiemiddel naar de consument toe.

De verandertheorie van MSC is precies gestoeld op deze communicatie met de consument. De toenemende vraag naar duurzame producten maakt dat verkooppunten (retailers, restaurantketens, catering) onder meer en meer druk komen te staan om de duurzame oorsprong van hun producten te kunnen onderbouwen. Door de erkenning die het blauwe ecolabel biedt, wordt een markt opgebouwd die doorheen de toeleveringsketen duurzame visserijen als dusdanig kan bevestigen en ontwikkelende visserijen kan stimuleren om naar meer duurzame visserijmethoden toe te werken.

MSC hanteert dus een positief en stimulerend model, en spreekt zich dan ook nooit op negatieve manier uit over visserijen die nog niet zijn beoordeeld of over visserijen die volgens onze visserijstandaard nog verbeterpunten hebben. Alle visserijen, in alle regio's, op basis van alle visserijmethoden worden uitgenodigd om de oefening te maken en zich te meten aan de MSC standaard. Omdat de standaard zo veeleisend is, zijn er ook visserijen die niet meteen aan de eisen van de standaard voldoen. Waar nodig biedt MSC tools om na te gaan waar een visserij staat ten opzichte van de MSC standaard en om actieplannen op te stellen om op termijn wel te voldoen aan de MSC standaard. Op dat moment staat MSC klaar om deze verzevenlijkingen te vieren.

Sinds een aantal jaren is MSC ook in België aanwezig in de markt waardoor ook de Vlaamse visserijsector in aanraking is gekomen met de voorschriften van de standaard. Op vandaag zijn er nog veel misverstanden over hoe MSC

te werk gaat en wat de mogelijkheden voor de Vlaamse visserij effectief zijn. We willen graag het gesprek terug op gang brengen en daarom heeft MSC de Rederscentrale gevraagd deze brief in hun informatieblad mee te geven.

In de afgelopen jaren werden ten minste twee beoordelingsprocessen van visserijen opgestart waaraan de Vlaamse vloot samen met andere vloeten kon deelnemen: deze rond de grijze garnaal, en de meer recent opgestarte “Joint Demersal Fisheries” assessment voor de Noordzee, waarbij een reeks vissoorten en visserijmethoden over de landsgrenzen heen samen worden beoordeeld in een poging om schaalvoordeel en synergiën te benutten. Via de Rederscentrale volgt de Vlaamse visserij deze trajecten op, maar heeft in beide gevallen gekozen om geen deel te nemen aan deze beoordelingsprocessen. De reden is vooralsnog driedelig: het beoordelingsproces is te duur, de Vlaamse vloot en de individuele vaartuigen vissen op een zeer verscheiden palet aan visgronden (niet enkel in de Noordzee) en met verschillende vangstsamenstellingen op verschillende momenten, en de investering in het beoordelingsproces biedt geen enkele garantie dat de vloot ook effectief gecertificeerd geraakt.

Te duur

MSC krijgt vaak als kritiek dat het beoordelingsproces te duur is en daardoor niet toegankelijk voor kleine(re) of complexe visserijen is. Een oefening die de beoordelingskost (kost voor certificatie) voor verschillende soorten¹ in de Noordzee van dichterbij bekeek, leerde echter dat het om een beperkte investering van 0,01 – 0,90 eurocent/kg vis gaat. Het gaat hier om de prijs die aan de onafhankelijke certificeerder wordt betaald². Er wordt met andere woorden geen rekening gehouden met eventuele investeringen die moeten gemaakt worden ter verbetering van de vismethode, beheer of monitoring. Deze investeringen verschillen immers heel sterk van visserij tot visserij.

De keuze om deel te nemen aan bovenstaande beoordelingen op grijze garnaal en de Joint Demersal Fisheries assessment voor de Noordzee had bovendien een schaalvoordeel kunnen opleveren waarbij de beoordelingskost kon gedeeld worden over de verschillende deelnemende

¹ Deze oefening gebeurde op basis van de gemiddelde Europese vloot, d.w.z. zowel grote als kleinere schepen, verschillende soorten vistuig, verschillende visbestanden (zowel pelagisch als demersaal) en verschillende visgronden (bv. Noordzee, Oostzee, golf van Biskaje, Noord-Atlantische oceaan). De gemiddelde kost werd bepaald op 0,23 eurocent/kg vis.

² Enkel bij gebruik van het blauwe ecolabel op producten of voor promotionele doeleinden wordt een premie betaald aan MSC (dus niet voor certificatie, niet alle partijen in de toeleveringsketen betalen aan MSC).

partijen. Uit gesprekken met de Rederscentrale blijkt o.a. dat er niet werd deelgenomen aan de Joint Demersal Fisheries assessment omdat de Vlaamse vloot niet enkel in de Noordzee vist. De prijs van de certificeerder liep hoger op omdat er naast de Noordzee ook in het Engels kanaal, zuidoost Ierland, de Ierse zee en het Bristolkanaal wordt gevist, visgronden waar dit schaalvoordeel dus niet kan worden behaald. De Belgische vloot zou dus voor dat deel alsnog de rekening alleen dragen.

Niet enkel Noordzee

Hoewel deze redenering klopt, ligt daar net de ruimte voor interactie en ondersteuning vanuit MSC. De definitie van een visserij volgens de visserijstandaard van MSC omvat de specifieke combinatie van een doelsoort, visgrond en vismethode, technisch benoemd als de "Unit of Assessment". Dat kan dus ook een deel van de visserijactiviteiten van een vaartuig of vloot zijn. Zo kan een visserij met SumWing of Ecoroll (of zelfs boomkor) op specifieke visgronden wel gecertificeerd geraken, waar het op andere visgronden uitgesloten is. Het komt dan neer op een gecontroleerde opvolging van de visserijactiviteit per schip om vast te stellen welke vangst gecertificeerd kan aangeland worden en welke niet. Een oordeel over de duurzaamheid van de vispraktijk is dus een oordeel over deze specifieke combinatie van doelsoort, visgrond, visbestand en vismethode.

Een gedeeltelijke certificatie van de Vlaamse vloot (het onderdeel dat in de Noordzee vist en kan aansluiten bij de lopende Joint Demersal Fisheries assessment) zou bijvoorbeeld een startpunt kunnen zijn, waarna stap voor stap meer onderdelen van de vloot naar certificatie kunnen doorwerken. Zo is het ook bij andere vloten (NL, DE, DK) gegaan³. Bovendien kan het deel waarvoor certificatie werd behaald genieten van de markterkenning die MSC biedt. Een gezonde voedingsbodem voor volgende stappen. Dat is bij uitstek hoe de verandertheorie van MSC in de praktijk werkt.

Geen garantie op succes

Visserijen die tegen de MSC standaard worden gecertificeerd worden doorgaans met een beperkt aantal condities gecertificeerd. Het gaat dan om afspraken om visvangst te beperken, nieuwe vangsttechnieken toepassen om bijvangst te reduceren, het ontzien van kwetsbare leefgebieden, maar evenzeer om inspanningen om nieuw wetenschappelijk onderzoek en monitoring te organiseren. Condities kunnen niet zonder meer worden toegekend, er geldt wel degelijk een ondergrens die voldoende scherp is. De visserijstandaard is gestoeld op drie principes – visbestand, ecosysteem en beheer – waaronder 28 indicatoren worden ondergebracht. Voor elk van de indicatoren worden prestatieniveaus van 60, 80 of 100 beschreven, waarbij 80 als *best practice* wordt beschouwd en 100 gelijk staat aan *state of the art*. Voor certificatie is over elk van de

drie principes een gemiddelde score van 80 vereist, waarbij voor individuele indicatoren een score tussen 60 en 80 mogelijk is. Het is net voor deze indicatoren (met score tussen 60 en 80) dat condities worden geformuleerd. Na 5 jaar certificatie dienen ook deze indicatoren een score van 80 te behalen.

Op deze manier werkt certificatie dus ook voortdurend verbetering in de hand. De MSC standaard werkt als katalysator in een transitie naar duurzame visserij. Slechts een beperkt aantal visserijen voldoet na 5 jaar niet aan de condities. Door externe onafhankelijke certificeerders is vastgesteld dat er op deze manier sinds 1997 meer dan 1200 concrete verbeteringen gerealiseerd zijn door MSC gecertificeerde visserijen⁴. Dit is een sterke troef voor de vangstsector om haar claim van duurzaamheid te staven.

MSC en MaViTrans: Verschillen en kansen

Opvallend genoeg vertoont de werkwijze bij beoordeling van visserijen tegenover de MSC-standaard (continue verbetering op basis van condities die bij certificatie worden vastgelegd en waarop visserijen binnen de loop van het certificaat (5 jaar) moeten verbeteren⁵) veel parallellen met het MaViTrans programma. MSC erkent ook de waarde van Valduvis en het verbetertraject waarop MaViTrans wordt gebaseerd (engagementsverklaring van vissers voor een verbetertraject over 3 jaar, waarna de baseline en het ambitieniveau worden herbekeken). Valduvis heeft een uitgebreide en onderbouwde kennis over de Vlaamse vloot verzameld, die voor bepaalde onderdelen aanvullingen kent tegenover de MSC standaard (socio-economische parameter).

In 2011 werd het eerste Convenant ter bevordering van een duurzame Vlaamse visserijsector ondertekend, waaruit Vistraject volgde en ILVO Valduvis ontwikkelde. Een tweede Convenant bestond uit de uitvoering van Vistraject, met onder andere de ontwikkeling van een vorm van markterkenning via de Valduvis-tool. Vandaag wordt via het project MaViTrans markterkenning bij eerste verkoop van vangsten nagestreefd, een Business-to-Business systeem dus...

Er zijn echter ook een aantal belangrijke verschillen tussen MSC en Valduvis/MaViTrans. MaViTrans kan de duurzame vangst van een visserijproduct enkel garanderen bij eerste verkoop. Er is immers geen enkele onafhankelijke partij die de traceerbaarheid tussen eerste verkoop en het verkooppunt aan de consument controleert. De traceerbaarheidsstandaard van MSC vereist daarentegen dat elke partij tussen vangst en verkoop aan de consument door een onafhankelijke partij wordt gecontroleerd op het hanteren van de nodige principes om MSC gecertificeerde producten zowel op papier als fysiek gescheiden te houden. Dit

⁴ MSC Global Impact Report 2017

⁵ Door externe onafhankelijke certificeerders is vastgesteld dat er op deze manier sinds 1997 meer dan 1200 concrete verbeteringen gerealiseerd zijn door MSC gecertificeerde visserijen. Meer info in het MSC Global Impact Report 2017.

³ In NL is aanvankelijk één enkele visserijonderneming met 3 kotters gecertificeerd geraakt. Daarna zijn anderen gevolgd omdat het economisch aantrekkelijk bleek. Vandaag is ca. 2/3 van de NL aanvoer gecertificeerd.

gaat duidelijk een stap verder dan MaViTrans en maakt een geloofwaardige communicatie met de consument via het blauwe ecolabel dan ook mogelijk.

Maar een al even belangrijk verschil tussen MaViTrans en MSC is de onafhankelijke beoordeling van de visserijen en visverwerkende bedrijven door derden. Bij toepassing van de MSC standaard is niemand van MSC betrokken en de auditeurs die de beoordelingen uitvoeren worden op hun beurt gecontroleerd door een accreditatiebureau (ASI), niet door MSC. Verder past MSC de internationale richtlijnen rond het gebruik van labels toe (FAO, ISEAL) die ook transparantie en betrokkenheid van alle actoren voorschrijven.

Net om die verregaande onafhankelijkheid van MSC kan er vooraf geen enkele garantie zijn over de uitkomst van een beoordeling tegenover de visserijstandaard. Er kan aan de hand van de eerder genoemde tools die MSC voorziet een redelijke inschatting gemaakt worden, maar de beoordeling ligt uiteindelijk in handen van de onafhankelijke certificeerder, op basis van een open en transparant proces met ruimte voor input van alle betrokken actoren.

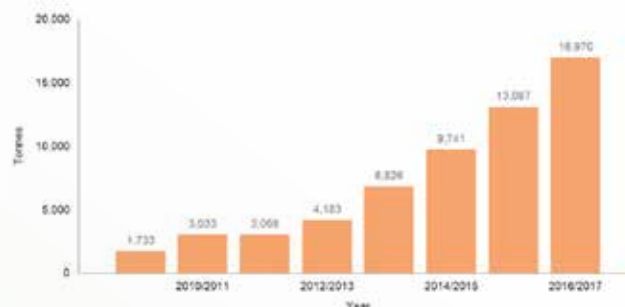
Deze verschillen zijn duidelijk en zijn belangrijk om te benoemen, maar er liggen wel degelijk kansen om MaViTrans en het beoordelingskader van MSC naast elkaar te leggen en de inspanningen die de Vlaamse vloot levert zo veel mogelijk af te stemmen op wat de MSC standaard voorop stelt. Het lijkt dan ook zinvoller om te kijken hoe de Vlaamse visserij de inspanningen, die via Valduvis werden gemaakt, kan gebruiken als springplank naar de standaard van MSC. MSC werkt zelf ook aan een kader waarin visserijen in transitie (internationaal noemt men dit Fishery Improvement Projects (FIP)) ondersteuning kunnen vinden. Dit kader is in opbouw en MSC wil daarom graag het gesprek met de Rederscentrale en de Vlaamse vloot gaande te houden.

De Belgische markt: relevantie van MSC

Uit studies⁶ blijkt dat vandaag 28% van de Belgische visconsumenten het MSC-logo herkent. 66% van de consumenten vindt dat vis enkel van duurzame oorsprong mag komen en dat we als alternatief naar andere soorten moeten kijken. Nagenoeg 70% van de consumenten vindt onafhankelijkheid erg belangrijk bij duurzaamheidsclaims en 55% heeft meer vertrouwen in merken die een duurzaamheidskeurmerk dragen.

Wat betreft MSC in de Belgische markt geven cijfers aan dat deze markt jaar na jaar verder groeit (Figuur 1). Alle grote retailers spreken zich publiek uit met ambitie over duurzaamheid in hun aankoopbeleid voor vis en MSC speelt daarbij steeds een prominente rol (bv. MSC als eerste criterium voor duurzame aankoop, streefdoelen op basis van het percentage MSC producten in het assortiment). Visverwerkende bedrijven die leveren aan retail, maar ook

meer en meer aan foodservice en catering, engageren zich mede daarom in het programma en dragen bij aan een steeds beter traceerbare toeleveringsketen.



Figuur 1 : Evolutie in verkocht volume aan MSC product in België

Er ligt dus wel degelijk een markt te wachten die om onafhankelijke gecertificeerde, duurzame vis vraagt. Belgen eten bovendien best veel vis (bijvoorbeeld meer dan onze Noorderburen, Engelsen of de Duitsers) en kiezen ook een ruimere diversiteit dan in onze buurlanden. De Vlaamse vloot kan aan deze vraag tegemoet komen met soorten zoals kabeljauw, platvissoorten zoals pladijs, tong, tongschar en tarbot, de grijze garnaal en zelfs rog en inktvis als bestanden het toelaten. Zeker in België, maar ook in andere markten waar MSC groeit, is er steeds vraag naar deze soorten. MSC kan op deze manier een duurzame economische én ecologische benadering zijn, ook voor de Vlaamse visserijsector.

Vanwege de hoge Belgische visconsumptie wordt vaak vis vanuit het buitenland ingevoerd, en dat zal ook ten dele zo blijven. Indien er echter meer vis van eigen bodem in de schappen kan worden gelegd zou dat het duurzaamheidsverhaal versterken. Een goed voorbeeld zou hier de grijze garnaal kunnen zijn, een product dat we als Belg zo graag consumeren. In het afgelopen najaar kreeg de garnalenvloot uit NL, DE en DK het MSC certificaat toegekend. De gecertificeerde garnalen uit onze buurlanden hebben de weg naar de Belgische handel op korte tijd ook gevonden. Bij MSC willen we daarom meer dan ooit de Belgische (garnalen)visserij van harte welkom heten en reiken we hierbij de hand om toelichting en ondersteuning te bieden waar nodig.



⁶ Engaging consumers : global contextual trends and deep dive into Belgium research insights (Globescan, 2016)



SOCIAAL SECRETARIAAT VOOR ONDERNEMERS

Besox verwerkt reeds 70 jaar de lonen van de Belgische Zeevisserij, en hiervoor hebben we 6 medewerkers die dagelijks ter beschikking staan: **Patricia, Christa, Vanessa, Katrien en Frederiek** in onze burelen in Knokke-Heist en **Karin** in onze burelen in Oostende.

CONTACT

PATRICIA DE BAENE : PATRICIA.DEBANE@BESOX.BE | 050 63 07 18

CHRISTA MEYSSEMAN : CHRISTA.MEYSSEMAN@BESOX.BE | 050 63 07 90

VANESSA BIL : VANESSA.BIL@BESOX.BE | 050 63 07 01

KATRIEN VAN DEN BRUAENE : KATRIEN.VAN.DEN.BRUANE@BESOX.BE | 050 63 07 23

FREDERIEK MOBOUCK : FREDERIEK.MOBOUCK@BESOX.BE | 050 63 07 93

KARIN PYFFEROEN : KARIN.PYFFEROEN@BESOX.BE | 059 44 70 25

BAYAUXLAAN 12 | 8300 KNOKE-HEIST

JACOBSENSTRAAT 7 | 8400 OOSTENDE

besox, bij ons zijn de extra's standaard

INDIEN U EEN OFFERTE WENST VOOR UW LOONADMINISTRATIE KAN U STEEDS VRIJBLIJVEND CONTACT OPNEMEN
MET ONZE COMMERCIELE VERANTWOORDELIJKE IN OOSTENDE VOOR EEN GESPREK OF EEN PRIJSOFFERTE:

HEIDI VANOOTEGHEM : HEIDI.VANOOTEGHEM@BESOX.BE | 0499 94 07 62



VLAAMSE VISVEILING nv

ZEEBRUGGE & OOSTENDE

3 maal per week het aanvoerpunt voor verse vis in Vlaanderen

Afdeling Zeebrugge

Noordzeestraat 201
8380 Zeebrugge

Tel: +32 50 55 99 33

Fax +32 50 54 50 18

Afdeling Oostende

Maritiemplein 1
8400 Oostende

Tel: +32 59 33 90 90

Fax +32 59 34 08 98

@: info@vlvis.be • Web: www.vlvis.be

Discussie over nonstopvisserij

De tijd dat de Nederlandse vissersvaartuigen in het weekend in de haven lagen en doorgaans weer vertrokken in de nacht van zondag op maandag, lijkt stilletjes aan uit het straatbeeld te verdwijnen. De nonstopvisserij door de Nederlandse vloot neemt toe. Een evolutie die discussies teweegbrengt in de visserijsector.

Nederland

De visserijcultuur in Nederland leende zich gemakkelijk ertoe dat vaartuigen van maandag tot vrijdag op zee waren en hun visserijactiviteiten beoefenden. Doordat het merendeel van de Nederlandse vloot gericht gaat vissen in de nabijgelegen Noordzee, is het evident dat ze tegen het weekend terug stomen om de vis aan te landen en hun thuishaven op te zoeken. De opmars van de flyshootvisserij heeft als gevolg dat er ondertussen al heel wat vaartuigen actief zijn in het oostelijk deel van het Engels Kanaal. Deze verder afgelegen visgebieden geven vaker aanleiding tot overweekse/langere zeereizen. Nu blijkt dat ook in de Noordzee meer en meer vaartuigen afwijken van het traditionele vaarpatroon.

Het doorbreken van deze traditie zorgt voor wat wrevel in de Nederlandse visserijsector. De Nederlandse producentenorganisaties hebben daarom besloten om het heft in handen te nemen en hun leden te polsen over continue visserij met schema's van week op/week af en de inzet van een dubbele (aflos)bemanning. Er wordt eveneens gevreesd dat de arbeidsomstandighedenwet hierdoor in het gedrang kan komen. Het nonstopvaren kan ook nefast zijn voor de beschikbaarheid aan gekwalificeerd personeel. Dit is alvast één van de redenen waarom er in Nederland meer en meer beroep wordt gedaan op buitenlandse uitzendkrachten in de visserijsector. Ook moet er rekening worden gehouden met de overtuiging dat nonstopvisserij het herstel van vangstgebieden in de weg kan staan en daarom ongewenst is.

Het samenwerkingsverband Coöperatieve Visserij Organisatie heeft zich gebogen over de vragenlijst. De vragen gaan niet alleen over continue visserij, ook polst men

naar de mening over het vissen zonder voldoende eigen vangstrechten, de groei van de flyshootvloot in het oostelijk deel van het Engels Kanaal en de Sylt-regeling voor garnalenvissers. Vooraleer er beleidsmatige beslissingen volgen, zullen de resultaten van de enquête eerst goed in kaart worden gebracht. Er zal worden nagedacht over voor- en nadelen van bepaalde vaarpatronen, zowel op economisch, ecologisch als sociaal vlak. We merken op dat er verdeeldheid heerst tussen de bemanningsleden over het al dan niet nonstopvissen.

België

België is toegewezen op verdere visgebieden, waardoor een continue visserij hier al langer ingeburgerd is, maar ook noodzakelijk is om economisch rendabel te kunnen opereren. De meeste rederijen beschikken over een bemanningspoule tussen de zes à acht leden, waardoor een beurtrol ontstaat waarbij iedereen op tijd en stond kan genieten van rust zonder dat het vaartuig stil dient te liggen. Het gemiddeld aantal vaartdagen per bemanningslid bedraagt ongeveer 190 dagen per jaar. Een echte nonstopvisserij is in België sowieso al uitgesloten omdat een Belgisch vissersvaartuig (in tegenstelling tot in Nederland) beperkt is tot het presteren van maximaal 285 zeedagen op jaarbasis. Overige beperkingen opleggen zou tevens zeer nefast zijn voor de typische Belgische kustvisserij. Hun vaarpatroon beperkt zich meestal tot twaalf uur per etmaal en gedurende de winterperiode is er meestal een stilligperiode van een tweetal maanden wegens weersomstandigheden en mindere vangstmogelijkheden. Flexibiliteit over de volledige week is economisch noodzakelijk voor deze categorie van vaartuigen.

CV/MV ■



Aanvoer daalt, visprijzen stijgen in januari.

AANVOER

In januari werden in de Belgische havens 1.733 ton visserij-producten aangevoerd door Belgische vissersvaartuigen. Dit is 11% minder dan vorig jaar. Hiervan werd 1.130 ton of 65% aangevoerd in de vismijn van Zeebrugge (+2%), 600 ton of 35% in Oostende (-1%) en 3 ton in Nieuwpoort.

De totale hoeveelheid aangelande demersale vissoorten daalde met 16% tot 1.404 ton, wat goed is voor 81% van de totale aanvoer.

De aanvoer van de belangrijkste rondvissoorten gaf volgend beeld: schelvis -40%, kabeljauw -55% en wijting +80%.

Bij de platvissen werd iets minder schol aangevoerd: 706 ton (-1%). Van tong werd 116 ton aangeland, een daling met 26%. De aanvoer van tarbot en griet daalde respectievelijk met 40% en 51%. Tongschar daalde met 45%, net als schartong (-74%). Er werd 19 ton zeeduivel aangeland (-39%). Van de diverse roggesoorten nam de aanvoer af met 28% tot 72 ton.

Bij de schaaldieren daalde de aanvoer van garnalen tot 1,6 ton terwijl er 4 ton langoustines werden aangevoerd, 6 ton minder dan vorig jaar. De aanvoer van Sint-Jacobsschelpen steeg tot 62 ton.

AANVOERWAARDE

De totale aanvoerwaarde in de drie Belgische vismijnen, gerealiseerd door Belgische vaartuigen, bedroeg in januari 5,79 miljoen euro t.o.v. 5,73 miljoen euro in januari vorig jaar. Dit is een stijging met 1%.

De besomming voor de demersale vissoorten bedroeg 4,58 miljoen euro (-5%), wat overeenkomt met 75% van de totale aanvoerwaarde (-5%).

Schelvis en kabeljauw brachten respectievelijk 45% en 61% minder op, nl. € 8.600 voor schelvis en € 26.700 voor kabeljauw. Wijting bracht 71% meer op nl. € 45.600.

De aanvoerwaarde van schol steeg met 14% tot 1,26 miljoen euro. De aanvoerwaarde van tong daalde met 5% tot 1,49 miljoen euro. Hiermee bedraagt de tongomzet 26% van de totale besomming.

Zeeduivel kende een aanvoerwaarde van € 230.000 (-24%).

De besomming van garnalen nam af met 29% tot € 16.000. De langoustineomzet, nam fors af met 69%, wat resulteerde in € 21.000 omzet. Sint-Jacobsschelpen deden het met een opbrengst van € 175.000, 9% beter dan in januari vorig jaar.

Stijgers ↑			Dalers ↓		
Soort	Ton	%	Soort	Ton	%
Wijting	38	+80%	Schelvis	4	-40%
Steenbolk	88	+42%	Kabeljauw	7	-55%
Bot	1	+13%	Schol	706	-1%
Sint Jacobsschelpen	62	+27%	Schar	8	-9%
Zeekat	171	+33%	Tong	116	-26%
			Tarbot	26	-40%
			Griet	15	-51%
			Tongschar	18	-45%
			Schartong	3	-74%
			Rog	72	-28%
			Rode Poon	117	-55%
			Zeeduivel	19	-39%
			Hondshaai	54	-29%
			Garnaal	2	-33%
			Langoustines	4	-63%
			Pijlinktvis	65	-5%

Tabel 1: Evolutie aanvoer demersale vissoorten, schaal- en weekdieren t.o.v. dezelfde maand 2017

PRIJZEN

De gemiddelde visprijs steeg met 13% tot 3,34 euro/kg. In de vismijn van Zeebrugge werd gemiddeld 3,35 euro/kg (+16%) geboden en in Oostende werd 3,31 euro/kg betaald (+8%). De aanvoer in Nieuwpoort bracht gemiddeld 5,06 euro/kg op (+81%).

Voor de demersale vissoorten betaalde men gemiddeld 3,10 euro/kg t.o.v. 2,75 euro/kg in januari vorig jaar (+13%).

De gemiddelde prijs voor kabeljauw bedroeg 3,59 euro/kg (-14%).

De prijs voor schol steeg met 16% tot 1,79 euro/kg. Per klasse 1-2-3-4 betaalde men respectievelijk volgende prijzen in euro/kg: 1,85 (-3%); 1,77 (+18%); 1,81 (+23%) en 1,76 (+21%).

Onze economisch belangrijkste vissoort tong noteerde een prijsstijging van 27% tot gemiddeld 12,80 euro/kg.

Tong: Volgende prijzen in euro/kg werden bekomen per grootteklasse:			
Grootte Klasse	Januari 2017	Januari 2018	Evolutie
1	12,47	14,22	+14%
2	13,48	14,38	+7%
3	11,30	13,14	+16%
4	10,13	12,51	+23%
5	7,54	10,90	+44%
Totaal	10,05	12,80	+27%

Tabel 2

Stijgers ↑			Dalers ↓		
Soort	Euro/kg	%	Soort	Euro/kg	%
Schol	1,79	+16%	Schelvis	2,64	-9%
Bot	0,92	+21%	Kabeljauw	3,59	-14%
Tong	12,80	+27%	Wijting	1,22	-5%
Tarbot	11,64	+42%	Steenbolk	0,46	-35%
Griet	7,92	+37%	Schartong	3,27	-22%
Tongschar	7,69	+26%	Langoustines	5,82	-26%
Rog	2,88	+39%	Sint-Jacobsschelpen	2,82	-14%
Rode Poon	1,43	+68%			
Zeeduivel	12,39	+25%			
Hondshaai	0,68	+55%			
Garnaal	9,88	+6%			
Pijlinktvis	6,39	+26%			
Zeekat	4,47	+10%			

Tabel 3: Evolutie prijzen demersale vissoorten, schaal- en weekdieren t.o.v. zelfde maand 2017



N.V. LEMAHIEU H.K.
Oude Vaartstraat 4 - 8730 Beernem
☎ (050) 25 04 80 - Fax (050) 78 19 68
info@lemahieu.eu - www.lemahieu.eu

**THERMO - ISOLERENDE VERPAKKING
IN EXPANDEERBAAR POLYSTYREEN VOOR:**

verse vis en viswaren
vers vlees en vleeswaren
groenten en fruit
zuivelproducten
diepvriesproducten
breekbare mechanische, elektrische of
precisie-instrumenten
het groeperen van borden potten en bekken in glas,
plastic of aardewerk (paletten)
pootbakjes voor horticuultuur en tuinbouw
isolatieplaten

**ALLE TOEPASSINGEN
IN EXPANDEERBAAR POLYSTYREEN**



Kaai 250A- Voorhavenlaan 84 - B 9000 Gent
Tel. +32 (0)9 255 58 00 - Fax +32 (0)9 251 69 84
e-mail: info@werkhuisen-ketels.be

**OFFICIEEL HOOFDVERDELER CUMMINS MARINE MOTOREN
SERVICE CENTER CUMMINS MARINE**

Plaatsen van dieselmotoren tot 3000 pk
Afbouwen van nieuwbouwschepen
Scheepslift tot 300 ton en 13 m breed
Alle scheepsherstellingen boven de waterlijn
Schroeven - Schroefassen - Roeren
Plaatsen van straalbuizen
Alle plaat- en laswerken
Alle draai- en freeswerken



VJ n.v.

Tel. 050 54 45 41
Fax 050 54 58 37

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouwschepen
Metaalconstructie
Draai-, frees- en schaafwerk
Inox- en aluminiumconstructie
Verhuur telescopische kranen

SDS n.v.

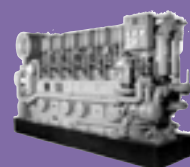
Tel. 050 54 51 78
Fax 050 55 03 67

Leveren, plaatsen en herstelling van:
alle dieselmotoren,
keerkoppelingen, pompen
en compressoren e.a.
ABC-dealer
DROOGDOK
Schroeven en schroefassen
Las- en leidingswerk



Bureel - Werkplaatsen:

Boomkorstraat 7/8 - 8380 ZEEBRUGGE
GSM 0477 41 20 93
24u/24u



Markresultaten Belgische havens

(Belgische vaartuigen) maand januari

		01/2017			01/2018		
		KG	EURO	EURO/KG	KG	EURO	EURO/KG
Demersaal	SCHELVIS	5.985	15.718	2,63	3.581	8.615	2,41
	KABELJAUW	16.470	68.655	4,17	7.456	26.743	3,59
	KOOLVIS	10	21	2,15	6	17	2,84
	WIJTING	20.865	26.732	1,28	37.510	45.638	1,22
	POLLAK	1.452	6.485	4,47	1.297	5.833	4,50
	LENG	953	2.942	3,09	712	2.194	3,08
	TORSK	2	1	0,31			
	HEEK	580	1.037	1,79	456	1.479	3,24
	STEENBOLK	61.964	44.088	0,71	87.924	40.514	0,46
	SCHOL	715.089	1.100.038	1,54	705.734	1.260.803	1,79
	BOT	908	687	0,76	1.029	942	0,92
	SCHAR	8.296	8.625	1,04	7.505	7.840	1,04
	TONG	156.576	1.574.023	10,05	116.375	1.489.329	12,80
	TARBOT	42.437	348.244	8,21	25.616	298.284	11,64
	GRIET	31.349	180.689	5,76	15.131	119.787	7,92
	TONGSCHAR	32.912	200.530	6,09	18.017	138.637	7,69
	SCHARRETONG	10.886	45.613	4,19	2.790	9.127	3,27
	HEILBOT	16	198	12,38	56	667	11,91
	HONDSTONG (WITJE)	1.370	3.043	2,22	1.394	4.429	3,18
	ROGGEN	39	66	1,70	39	106	2,71
	RODE POON	260.001	220.038	0,85	116.831	167.648	1,43
	GRAUWE POON	1.847	495	0,27	611	183	0,30
	ENGELSE POON	43.116	17.945	0,42	59.629	37.110	0,62
	ZEEWOLF				1	3	3,44
	ZEEDUIVEL	30.529	303.084	9,93	18.533	229.658	12,39
	KONGERAAL	7.996	8.521	1,07	6.879	5.405	0,79
	MUL	8.983	45.038	5,01	13.607	68.020	5,00
	ZEEBAARS	1.650	17.611	10,67	2.529	27.402	10,84
	HAAIEN ALG.	553	413	0,75	24	5	0,21
	ANDERE DEMERS.	617	552	0,89	400	353	0,88
	GROOTOOGROG	751	980	1,31	284	560	1,97
	STEKELROG	38.529	73.460	1,91	31.930	78.066	2,44
	BLONDE ROG	40.775	97.168	2,38	30.172	104.039	3,45
	ZANDROG	11.010	20.451	1,86	7.196	17.756	2,47
	GOLFROG	8.149	13.460	1,65	2.112	5.799	2,75
	ZANDTONG	11.991	61.778	5,15	11.754	87.809	7,47
	PIETERMAN	3.074	13.270	4,32	1.748	8.233	4,71
	LIPVISSSEN	215	85	0,40	559	327	0,59
	ZONNEVIS	1.808	14.331	7,93	1.500	11.892	7,93
	ZWARTE ZEEBRASEM	1.375	1.304	0,95	6.819	4.155	0,61
	HONDSHAAI	76.972	34.075	0,44	54.370	37.060	0,68
	KATHAAI	6.210	4.584	0,74	3.700	2.669	0,72
	Subtotaal	1.664.310	4.576.080	2,75	1.403.816	4.355.137	3,10
Pelagisch	HORSMAKREEL	1.673	1.416	0,85	5.117	2.949	0,58
	HARING	60	118	1,97	703	686	0,98
	MAKREEL	229	1.003	4,38	2.134	6.506	3,05
	SARDINE				67	170	2,54
	Subtotaal	1.962	2.537	1,29	8.021	10.311	1,29
Schaaldieren	GARNAAL	2.454	22.912	9,34	1.612	16.252	10,08
	LANGOUST.(GEH.)	9.813	67.841	6,91	3.639	21.193	5,82
	LANGOUST.(ST.)	908	8.653	9,53	828	8.084	9,76
	NOORDZEEKRAB	30	12	0,39	87	87	1,00
	ZEEKREEFT	174	1.563	8,98	125	1.096	8,77
	ANDERE SCHAALD.	968	331	0,34	1.386	818	0,59
	KRABBPOTEN	2.777	8.925	3,21	1.747	8.885	5,09
	Subtotaal	17.124	110.238	6,44	9.424	56.415	5,99
Weekdieren	ST.JAKOBS-SCH.	48.904	160.142	3,27	62.208	175.469	2,82
	PIJLINKTVISSSEN	68.768	347.559	5,05	65.312	417.197	6,39
	ZEEKAT	128.384	519.757	4,05	171.314	765.565	4,47
	OCTOPUSSEN	3.323	3.113	0,94	9.105	9.635	1,06
	WULK	7.826	8.677	1,11	3.739	5.169	1,38
	Subtotaal	257.205	1.039.248	4,04	311.678	1.373.036	4,41
Totaal		1.940.601	5.728.102	2,95	1.732.939	5.794.900	3,34

CIJFERS VERSTREKT DOOR DEPARTEMENT LANDBOUW EN VISSERIJ - ZEEVI



BNP PARIBAS FORTIS



CREVITS
REDERIJ

Kotterstraat 44, 8380 Zeebrugge



GSM Claudia: 0475 41 06 61
GSM Jan: 0495 72 04 91

Ketting
Rubber bollen
Visserijbenodigdheden

PUBLICITEIT

Met dank aan onze adverteerders

p. 2 Vebatrans
p. 2 BMT Surveys
p. 2 Padmos
p. 4 VVC Equipment
p. 4 Stedelijke Vismijn Nieuwpoort
p. 6 Kramer machines
p. 6 Joël Snauwaert mariene constructies
p. 6 Marelec
p. 8 Bema
p. 8 Van Eygen brandstoffen
p. 8 Vanquathem-Lombaerts-Eggermont

p. 26 Besox
p. 26 Vlaamse Visveiling Zeebrugge & Oostende
p. 30 Lemahieu verpakking
p. 30 Ketels werkhuisen
p. 30 Gardec
p. 32 BNP Paribas Fortis
p. 32 Crevits Rederij
achterblad 3 Zeevisserijfondsen-Previs
achterblad 4 Radio Holland