

Rederscentrale

Informatieblad NOVEMBER 2019



Nieuwbouw in aantocht

35
33
31
29
27



Rederscentrale

**Hendrik Baelskaai 20, bus 0.2
8400 Oostende**

Tel. 059 32 35 03

Fax 059 32 28 04

E-mail: info@rederscentrale.be

Openingsuren:

Maandag t.e.m. vrijdag van 8h00 tot 17h00

Informatieblad van de Rederscentrale



Verantwoordelijke uitgever:

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

Hoofredactie - Emiel Brouckaert (EB)

Redactie:
Zarah Bellefroid (ZB)
Sander Meyns (SM)
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.

NOVEMBER 2019

INHOUD

Nieuwbouwprojecten	3
Brexit update	7
In Memoriam Fernand Mussche	9
Integratie recreatieve visserijsector in commercieel vlootsegment?	11
Workshop klimaatadaptatie en visserij	12
Europese adviesraden en de plastic problematiek	13
Aanvoer & besomming	15
Quotaruiten 2019	15
Stand der vangsten	16
Innoverend vissen	18
Dagen van de Garnaal 2019	21
Aandachtspunten van de Rederscentrale	23
Nieuwe wetgeving inzake het Vaarbevoegdheidsbewijs matroos en de periodieke scholing	24
Aanvullende quotamaatregelen en informatie van Dienst Visserij	26
Marktsituatie in de zeevisserij	28
Vergelijkende zeevisserijstatistiek	30

VISMIJN NIEUWPOORT

SPECIALITEITEN
DAGVERSE GARNALEN
DUURZAAM GEVANGEN VIS
DAGVERSE KUSTVIS

ERKENDE GARNAALZEEF EN
MACHINALE SORTERING VOOR PLATVIS

THUISKOOPSTEEK VAN DE VLAAMSE VISVEILING
MET GUNSTIGE TARIEVEN VOOR REDERS EN VISSERS

STEDELIJKE VISMIJN NIEUWPOORT - vismijn@nieuwpoort.be - tel. 058 22 49 71



"Where will our knowledge take you?"

BMT Belgium NV

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

antwerp@bmtglobal.com
www.bmt.org/surveys

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

Nieuwbouwprojecten

Toen we in de maand oktober berichtten over het nieuwbouwproject van rederij Nathalie was het nog niet gekend dat opnieuw twee reders de stap zouden zetten. Reders Peter Thysebaardt en Karel Ackx hebben jongstleden de nodige contracten ondertekend voor de bouw van een nieuw vissersvaartuig. Peter Thysebaardt heeft momenteel geen actief vaartuig nadat de Z.19 vorig jaar in augustus kapseisde waarbij spijtig genoeg twee bemanningsleden het leven lieten. Zowel Peter als Karel kiezen resoluut voor nieuwbouw omdat ze ervan overtuigd zijn dat zij met een nieuw vaartuig nog enorme stappen vooruit kunnen zetten op vlak van verduurzaming.

Opdracht Z.19 bij scheepswerf Bema

Rederij Thysebaardt heeft een zeer moeilijke periode achter de rug. De Z.19 Sonja kapseisde op zaterdag 25 augustus 2018 voor de kust van het Engelse Great Yarmouth. Drie opvarenden konden gered worden, maar bemanningsleden Kurt Slabinck en Roger Soete kwamen om het leven. Ondanks dit zware verlies verloor de reder de moed niet en besloot hij om verder aan de slag te gaan. Peter nam de tijd om op zoek te gaan

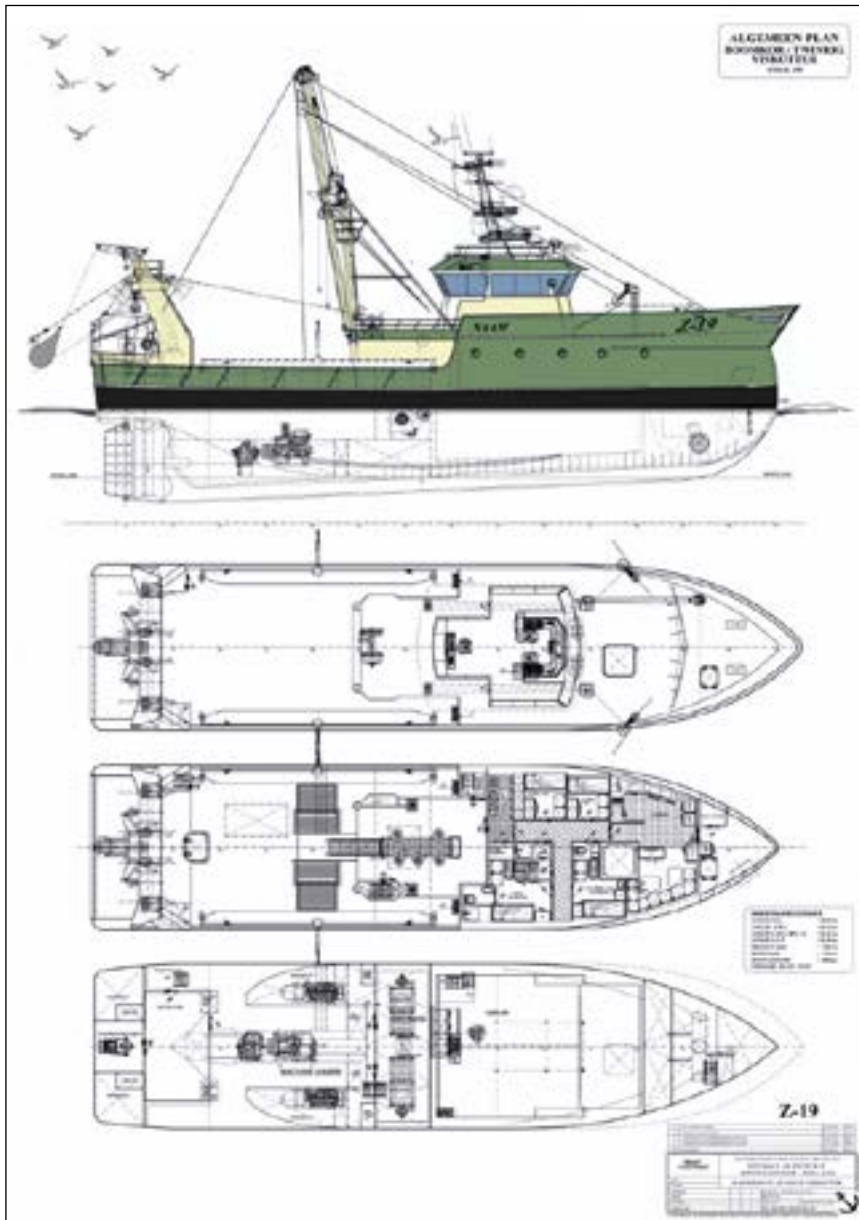
naar een geschikt bestaand vaartuig, maar koos uiteindelijk toch voor nieuwbouw. Dit deels omwille van het feit dat het zeer moeilijk is om een vaartuig op de kop te tikken dat voldoet aan de Belgische regelgeving. Ook de onzekerheid rond de brexit heeft ertoe geleid dat de beslissing wat langer op zich liet wachten.

Uiteindelijk werd in november 2019 een contract ondertekend bij de Oostendse scheepswerf Bema voor de bouw van een nieuw vissersvaartuig. Dit multifunctionele vaartuig met een lengte van 34,5 meter en 312 GT, werd ontworpen door scheepsbouwkundig bureau Herman Janssens uit Monnickendam. Het is de bedoeling dat de Z.19 zich in de zomerperiode zal focussen op langoustines en rondvis met de twinrig, terwijl in de winter op platvis zal gevist worden met de boomkor.

Peter Thysebaardt geeft ons wat meer duiding over de planning voor de bouw: "Het scheepsbouwkundig bureau Herman Janssens legt op dit moment de laatste hand aan het lijnenplan. Eens dit plan is afgewerkt, kan de snijfase aanvangen en worden de nodige platen via geautomatiseerde software op maat gesneden ter voorbereiding van de cascobouw. Het casco wordt gebouwd door Ibis Constructie te Sumar (Nederland), waar de kiellegging één dezer dagen zal plaatsvinden. Verwacht wordt dat dit casco volledig afgewerkt in juli 2020 in Oostende zal arriveren. Dan is scheepswerf BEMA aan zet om het vaartuig te voorzien van alle voorzieningen en toestellen. Hiervoor wordt samengewerkt met onder andere IJtama (Stellendam) voor het timmerwerk en Lutteijn Hydraulics (Breskens) voor het hydraulische aspect. In het voorjaar van 2021 zou het vaartuig in de vaart moeten komen."

Rederij Vita Nova bouwt bij scheepswerf Padmos

Karel Ackx, reder van de Z.39 Zuiderzee, bevestigde aan de Reders-



Algemeen plan van de multifunctionele boomkor/twinrigkoter Z.19



Machinefabriek Kramer BV

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



AUTOMATISCHE WORMMETEL VOOR GARNALEN

AKK300 COMPACT

MOSSELEN OESTERS MESHEFTEN VIS GARNALEN NOTEN THEE ZADEN

Leeward_

Advocaten voor de visserijsector.

www.leeward.be

centrale dat ook hij recent een contract heeft ondertekend voor de bouw van een nieuw vaartuig. Rederij Vita Nova startte op in het jaar 2003, toen Karel met de Z.126 Sophie zijn eerste vaartuig aankocht. Na vijf jaar zelf intensief gevaren te hebben was er de opportuniteit om de Zuiderzee te kopen en kon een slooppremie bekomen worden voor de Z.126. In 2010 werd de Zuiderzee, daterend van het jaar 1982, aan een grondige renovatie onderworpen. Ook de laatste jaren investeerde de rederij nog volop in veiligheid, bemanningscomfort en energie-efficiëntie. Ondanks de prima staat waarin de Z.39 zich bevindt, werd recent toch de knoop doorgemaakt om voor nieuwbouw te kiezen. Veel zal waarschijnlijk te maken hebben met het feit dat via Ruben Ackx, zoon van Karel, de opvolging binnen de rederij verzekerd is. Ruben bezit alle diploma's in de visserijsector en werkt sinds een drietal jaar als schipper.

Net zoals de Z.483 wordt ook de nieuwe Z.39 gebouwd door scheepswerf Padmos. Het ontwerp van het vaartuig is identiek aan de Z.483, namelijk een duurzaam boomkorvaartuig van 38 meter lang en 8 meter breed. Het casco wordt gebouwd in Rotterdam, bij CSR B.V., een bedrijf dat gespecialiseerd is in casco- en sectiebouw. Als alles volgens plan verloopt, komt het vaartuig kort na de zomer van 2021 in de vaart. De huidige Z.39 Zuiderzee zal zonder licentie verkocht worden. Hoe deze verkoop geregeld zal worden, is nog niet duidelijk. Wel zegt de reder dat hij idealiter nog wenst te blijven vissen met de huidige Z.39 Zuiderzee tot kort voor de zomer van 2021.



De kiellegging van de Z.39 vond plaats op donderdag 14 november 2019 bij Cascobouw Rotterdam B.V.

VLNR: Leon Padmos (Scheepswerf Padmos), Anje Dobbelaere en Karel Ackx (Rederij Vita Nova).

Karel Ackx kijkt uit naar de verbeteringen op vlak van comfort en duurzaamheid van zijn nieuwe vaartuig: *"De huidige Z.39 is een stuk kleiner, namelijk 32,5 meter. Desondanks is het de doelstelling om het brandstofverbruik op een gelijk pijl te houden. Er zal uiteraard veel efficiënter en duurzamer gevist kunnen worden. Het vaartuig zou in principe veel minder zeedagen moeten presteren om een gelijk aantal tonnage vis aan te kunnen landen. Dit biedt voordelen voor het milieu, de werklust van de bemanning en de rentabiliteit van de rederij."*

Wij wensen zowel Karel Ackx als Peter Thysbaerdts veel succes met de bouw van hun nieuwe vaartuigen.



Schets door scheepswerf Padmos

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 !



CREVITS

R E D E R I J

Kotterstraat 44, 8380 Zeebrugge

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

Ketting
Rubber bollen
Visserijbenodigdheden



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 daarom alle ontwikkelingen omtrent de brexit nauwgezet opvolgen. Deze maand wordt er gerapporteerd over de derde "flextentation-periode" en de vervroegde verkiezingen in het VK.

Wederom een gemiste deadline

Toen Johnson in juni de fakkel overnam van Theresa May als eerste minister, zwoer hij vol zelfvertrouwen dat het VK de Europese Unie op 31 oktober 2019 zou verlaten. Of hij een dergelijk scenario mét een akkoord voorzag, liet hij in het midden. Flashforward naar november 2019 en we moeten alweer vaststellen dat het VK voorlopig nog steeds een volwaardig EU-lid is. Hoewel Johnson in oktober een akkoord bereikte met Europa, stootte hij net als zijn voorganger op hevige tegenkanting van het Britse parlement.

Nog vooraleer Johnson zijn akkoord effectief ter stemming kon voordragen, werd hij door middel van de "Ben Bill" verplicht om uitstel te vragen aan de Europese Unie. Zijn handen gebonden door de wet, verzond de eerste minister de brief tot uitstel, maar weigerde koppig om deze ook effectief te ondertekenen.

Daags voor de brexit-deadline, werd wederom een amendement goedgekeurd dat Johnson de wind uit de zeilen nam. Hierin werd voorzien dat er slechts gestemd kan worden over het akkoord indien de volledig wettelijke uittredingsprocedure afgerond is. Dit houdt in dat het akkoord tussen de Britse en Europese onderhandelaars eerst en vooral in Britse wetten dient gegoten te worden. Wegens dit erg krappe tijdsbestek en de implicaties van het nieuwe amendement, slonk de kans op een brexit op 31 oktober zienderogen. De Britse parlementsleden hebben immers ook de materiële tijd nodig om het akkoord grondig te bestuderen vooraleer ze hun stem kunnen uitbrengen.

Bovendien kreeg Johnson geen tweede kans om zijn akkoord later die week voor te leggen aan het Parlement. Als Speaker bepaalt John Bercow wat er op de agenda voor de komende zitting komt te staan. Hij oordeelde dat de omstandigheden ongewijzigd waren gebleven en er te weinig aan het akkoord was veranderd om het een tweede keer ter stemming te dragen. Hiermee oogstte Bercow weinig sympathie bij de Pro-Leave parlementsleden. Bercow, een voormalig lid van de Conservatieve partij, werd in het verleden meermaals verweten beslissingen te nemen in het voordeel van de Remainers.

En zo werd wederom de bal in het kamp van de Europese Unie gelegd. Hoewel Johnson de aanvraag tot uitstel niet officieel ondertekend had, bestond deze echter wel. Bovendien is quasi geen enkele lidstaat voorstander van een no-deal brexit waardoor het al snel duidelijk werd dat er uitstel verleend zou worden aan het VK. De moeilijkheid lag vooral in het bepalen van de nieuwe voorwaarden en

de deadline die hieraan gekoppeld zouden zijn. Frankrijk uitte zich in het verleden al meermaals kritisch uit over een uitstel. Uiteindelijk wisten de EU-regeringsleiders de knoop door te hakken en werd beslist om aan het VK voor de 3^e maal een "flextentation-periode" toe te kennen die zal aflopen op 31 januari 2020. Indien het akkoord eerder wordt geratificeerd door het Britse parlement, kan een brexit zich ook eerder ontplooiën.

Vervroegde verkiezingen

In afwachting van het oordeel van de EU, verlegde Johnson stilaan zijn focus. Eenmaal het duidelijk werd dat een brexit op 31 oktober niet meer haalbaar was, zette de eerste minister zijn zinnen op vervroegde verkiezingen. Hiermee hoopt hij opnieuw een meerderheid in het Britse parlement te bekomen waardoor de kans exponentieel toeneemt dat hij goedkeuring voor zijn akkoord krijgt vóór 31 januari 2020.

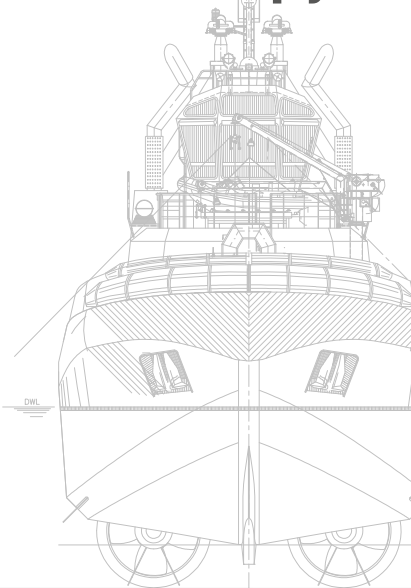
Zoals al zo vaak is gebleken in de brexit-saga, is het echter nooit zo gemakkelijk als het lijkt. Johnson's oproep tot vervroegde verkiezingen diende ook de steun te krijgen van een 2/3 meerderheid van het Britse parlement, niet zo vanzelfsprekend dus. Zeker als je weet dat de oppositiepartij Labour er volgens de peilingen heel wat slechter voor staat dan de Conservatieven. Via een achterpoortje in de wet slaagde Johnson er de volgende zitting wel in om dankzij een gewone meerderheid toestemming te krijgen voor zijn vervroegde verkiezingen.

Een volgend struikelblok bestond er echter in om te bepalen wanneer deze precies zouden plaatsvinden. Zo ijverde de Eerste Minister voor 12 december, terwijl de oppositie eerder voorstander bleek te zijn van 9 december. Op het eerste zicht lijkt dit echter een verwaarloosbaar verschil van slechts enkele dagen. Desalniettemin zit er een doordachte strategie achter deze keuze. Uiteindelijk werd bepaald dat de verkiezingen vervroegd zouden plaatsvinden op 12 december. Johnson diende echter te beloven dat hij enkele dagen voor deze verkiezingen niet zou proberen om zijn akkoord door het parlement te jagen. Indien succesvol, dan zou Johnson kunnen teren op deze overwinning en de verkiezingsuitslag op het laatste moment nog radicaal beïnvloeden.

Hoewel het hoofddoel van de vervroegde verkiezingen eruit bestaat het VK uit deze politieke impasse te krijgen, spelen er ook nog andere motieven. Zo hoopt de Schotse partij SNP onder leiding van Nicola Sturgeon dat dankzij de verkiezingsuitslag de deur vooralsnog op een kier wordt gezet voor een nieuw onafhankelijkheidsreferendum.



Shipyard & Offshore Constructor



MECANICS | MACHINING | WELDING | CRANE RENTAL



+32 50 54 45 41 | INFO@GARDEC.BE | WWW.GARDEC.BE

**Alle industriële en
scheepsherstellingen
mekaniek en plaatwerk**

bvba BEMA



Nieuwe Werfkaai 14 • 8400 Oostende

T: 059 33 22 51 • 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**

Op 31 oktober was er dan wel geen brexit, toch stond er in het Britse parlement een belangrijke gebeurtenis op de agenda. Na 10 jaar nam Speaker John Bercow afscheid van zijn functie. Als voorzitter van het parlement was hij een omstreden figuur. Het werd hem immers meermaals verweten niet vanuit een neutraal standpunt te oordelen.

De campagne en de peilingen

De eerste peilingen voorspellen een relatief stabiele overwinning voor de Conservatieve Partij. Hoewel Johnson er niet in slaagde om de brexit uit te voeren op 31 oktober 2019, gaat zijn partij er in de pronostieken zelfs lichtjes op vooruit ten opzichte van juli, toen hij zijn intrek nam in Downing Street. Labour dreigt voorlopig een mager verkiezingsresultaat neer te zetten met slechts 25% van het totaal aantal stemmen. De Labour-partijleider Jeremy Corbyn, besloot dan maar zijn verkiezingscampagne over een andere boeg te gooien. In plaats van de nadruk te leggen op brexit, verlegt hij zijn focus naar meer sociale en economische thema's. De Conservatieven onder leiding van Johnson blijven voorlopig hoofdzakelijk de brexit-kaart trekken. Bovendien maakt hij de belofte om na brexit sterk in te zetten op de financiering van de NHS, het Britse gezondheidszorgsysteem.

Wegens het "first past the post systeem" is het in het VK erg moeilijk voor kleinere partijen om op te boksen tegen de gevestigde waarden: de Conservatieven en Labour. Desondanks doen bijvoorbeeld de Liberal Democrats er alles aan om gehoord te worden. Zo verkondigde de partijleider Jo Swinson misnoegd te zijn over het feit dat zij niet werd uitgenodigd om deel te nemen aan het grote verkiezingsdebat op 19 november.

Ook de Brexit-partij kan zeker en vast niet verwaarloosd worden in de verkiezingsberichtgeving. De partijleider Nigel Farage zou aan de Conservatieven voorgesteld hebben om een electoraal pact te sluiten. Dit houdt in dat

een partij niet opkomt in een bepaald kiesdistrict opdat die zetel zou gaan naar de partij waarmee een pact werd gesloten. Op die manier zou niet enkel de kans op een meerderheid voor de Conservatieven groeien, maar ook de kans op een brexit voor 31 januari, een win-winsituatie voor beide partijen dus. Johnson ging echter niet in op het voorstel van de Brexit-partij. Nigel Farage kondigde in tussentijd aan dat hij tijdens de verkiezingen op 12 december niet zal opkomen. Hij wil zich naar eigen zeggen focussen op de ondersteuning van zijn partijgenoten die wel opkomen. In de Britse pers gonst het echter van de speculaties. Sommige wijten zijn terugtrekking aan het feit dat Farage bij de voorgaande nationale verkiezingen nooit verkozen raakte. Ironisch gezien zetelt Farage al jaren in het Europese Parlement en wist hij met zijn Brexit-partij bij de Europese verkiezingen eerder dit jaar een sterk resultaat neer te zetten.

Doordat de brexit op 31 oktober niet doorging, moet er volgens de Europese procedures ook een Britse Commissaris worden aangesteld in de nieuwe Europese Commissie. Bij het ter perse gaan van deze editie van het informatieblad was de situatie dat het VK dit niet van plan was op basis van een recht om geen benoeming te doen in een voorbereidingsperiode van nationale verkiezingen. Dit zou kunnen leiden tot verder uitstel van de opstart van de nieuwe Commissie onder Ursula Von der Leyen, die momenteel op 1 december 2019 is gepland.

Visserij

Hoewel de partijprogramma's in het VK sterk verschillen van elkaar, valt het op dat geen enkele partij Visserij als een prioriteit lijkt op te nemen. De huidige situatie houdt alle mogelijkheden voor brexit open. De Rederscentrale blijft dan ook de evoluties op de voet volgen en voorziet nog altijd een ledenvergadering wanneer er door de brexit een verandering voor de Vlaamse visserij zou aankomen.

ZB ■

In Memoriam: Fernand Mussche

Met diepe droefheid vernam de Rederscentrale het nieuws van het overlijden van visser Fernand Mussche, bemanningslid aan boord van de Z.15 Zilvermeeuw van reder Steve Depaepe. Het schip lag aangemeerd in de havenstad Milford in Wales toen er zich een dodelijk ongeval heeft voorgedaan in de nacht van 11 op 12 november 2019. Hoewel de precieze omstandigheden nog onderzocht worden, staat vast dat de 56-jarige Nieuwpoortenaar onfortuinlijk tussen schip en kade gevallen zou zijn, met fatale gevolgen.

De Rederscentrale werd ingelicht door Luk Louwagie, de sociaal consulent van PREVIS-Zeevisserfonds, en vergewiste zich ervan dat de procedure volgens het 'draaiboek bij ongevallen op zee' was opgestart. De sociaal consulent en de reder waren toen al ter plaatse bij de getroffen familie.

Fernand Mussche, een visser in hart en nieren, begon zijn visserscarrière reeds op zeer jonge leeftijd en was dan ook door velen gekend. Zijn tragisch overlijden laat een diepe indruk na in de visserijgemeenschap.

De Rederscentrale wenst via deze weg nogmaals haar diepe medeleven te betuigen aan de familie en naasten van Fernand, evenals veel sterkte toe te wensen aan de mede-opvarenden, Steve Depaepe, reder van het vaartuig en allen die getroffen zijn door dit tragisch gebeuren.

ZB ■

OP ONS KUNT U REKENEN

Radio Holland is wereldwijd toonaangevend in NavCom, Ship-to-Shore communicatie, ICT aan boord en Service & Onderhoud. Wij staan bekend om onze 24/7 service mentaliteit en een ongeëvenaard netwerk van service en support locaties. Over de hele wereld laten reders hun apparatuur aan boord onderhouden en repareren door onze specialisten, die altijd en overal klaar staan. Onder andere in de grote vaart, kust- en binnenvaart, baggerij, overheid, visserij en pleziervaart.



Groenlandstraat 93, 8380 Zeebrugge | T +32 50 55 98 55 | E service.zeebrugge@rhmarinegroup.com

Integratie recreatieve visserijsector in commercieel vlootsegment?

In het Belgisch deel van de Noordzee opereren heel wat kleinschalige recreatieve vissersvaartuigen. Dat werd ook aangetoond via het project LIVIS, waarbij deze sector in kaart gebracht werd. In totaal zijn er zo'n 650 vaartuigjes voor recreatieve vissers, samen goed voor een totale aanvoer van 203 ton garnaal en 169 ton vis op jaarbasis. Regelmatig komt de vraag vanuit diverse hoeken om recreatieve vissersvaartuigen te laten toetreden tot een professioneel vlootsegment, wetende dat dit geen evidentie is gezien de complexe regelgeving. Daarnaast stimuleert de Vlaamse regering ook dat er duidelijkheid komt over de omvang en de verplichtingen van de recreatieve vloot.

In de beleidsnota Landbouw en Visserij 2020-2025 van Vlaams minister Hilde Crevits wordt verwezen naar een aantal lacunes in de huidige regelgeving, waarbij recreatieve vissers bepaalde vrijstellingen genieten. De Vlaamse regering wil deze hiaten in de regelgeving opsporen en grijze zones aanpakken. Dit zal er hoogstwaarschijnlijk toe leiden dat er naar de toekomst toe verstrengde reglementeringen zullen opgelegd worden. De Rederscentrale zet hierbij nog eens alle aandachtspunten op een rijtje.

Vaartuigen die de beroepsvisserij uitvoeren, dienen een visvergunning te bezitten om onder Belgische vlag te kunnen opereren. De vergunning wordt verleend op basis van kW- en BT-criteria waarvoor er onder Europees beleid een strikt maximum per lidstaat bestaat. De vraag is daardoor of er in België capaciteit kan vrijgemaakt worden om toekomstige vergunningen uit te reiken. Ondanks de vaststelling dat Europa kleinschalige visserij stimuleert, is het absoluut gekant tegen de verhoging van de visserijcapaciteit. De beperkte Belgische kustlijn maakt het ook niet evident om die capaciteit te verhogen, wat noodzakelijk lijkt voor rendabele kleinschalige beroepsvisserij.

Daarbij komt nog dat in de recreatieve visserij zeebaars één van de voornaamste doelsoorten is. Het probleem is

echter dat de vangst van deze vissoort aan zeer strikte reglementeringen is onderworpen, zelfs in de commerciële visserij. Hierdoor is het niet evident om vissersvaartuigen die gericht op zeebaars wensen te vissen, onder te brengen in de Belgische beroepsvisserij. Voor andere mogelijke doelsoorten bestaan er dan weer vangstquota. Om tot een succesvolle beroepsvisserij te komen, vergt dit alles een goede kennis van reglementeringen en visserijbeheer binnen de bedrijven, net als een samenwerking binnen de kleine sector.

De grootste uitdaging situeert zich misschien niet binnen het Vlaams beleid met de visvergunningen en de verdeling van vangstmogelijkheden. Op federaal niveau zijn er maritieme en sociale wetgevingen op het vlak van veiligheid en tewerkstelling met vereisten tot bepaalde diploma's. Zo zijn er in de beroepsvisserij per type vaartuigstrikte bepalingen rond minimumbezetting en rond de competenties (vaarbevoegdheidsbewijzen) van de bemanning aan boord. Op vlak van veiligheidsvereisten dienen de vaartuigen regelmatig onderworpen te worden aan een technische controle door FOD Mobiliteit. Rechten en plichten van beroepsvissers vormen een belangrijke uitdaging voor werkgever en werknemer in de sector (zie 'Sociale gids voor erkende zeevissers'-uitgave).



Afbeelding: voorstelling van de vier kustjachthavens Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en Zeebrugge, waarbij de gele zones het jachthavengebied voorstellen waar heel wat vaartuigen voor recreatieve visserij aanmeren. De rode zones liggen buiten het jachthavengebied, maar ook hier liggen recreatieve vissersvaartuigen.

Het is desalniettemin nuttig om binnenkort opnieuw samen te komen met de leden van de Conventie werkgroep Kust om te bekijken in welke mate tegemoet gekomen kan worden aan het idee van de Vlaamse regering om hiaten in de regelgeving te gaan opsporen en aanpakken. Deze werkgroep heeft zich in het verleden al meermaals gebogen over de vraag of het realistisch is om recreatieve vissers onder te brengen in een professioneel vlootsegment. Toen al kwamen de hierboven vermelde struikelblokken naar boven. Er waren echter geen concrete intenties van recreatieve vissers om de overstap te maken waardoor deze kwestie tijdelijk on-hold werd gezet. Het idee om de mogelijkheden te verkennen om een faciliterend kader te bieden voor eventuele doorstroming van vissers uit de recreatieve visserij naar het commerciële segment, blijft op tafel liggen. In eerste instantie zal ingezet worden op verdere monitoring van de recreatieve visserij, die nu al op gestructureerde wijze plaatsvindt via een samenwerking tussen ILVO en VLIZ.

SM/MV ■

Workshop klimaatadaptatie en visserij

Op woensdag 23 oktober 2019 organiseerde de Technische Werkcommissie Visserij (TWV) van de Strategische Adviesraad Landbouw en Visserij (SALV) in Oostende een workshop "Aanpassing van de Vlaamse visserijsector aan de klimaatverandering". De workshop maakt deel uit van het stageproject van oceanoloog Esteban Torreblanca Ramirez bij de TWV. Stakeholders van de visserijsector, experts en andere geïnteresseerden wisselden er gedachten uit over de haalbaarheid en wenselijkheid van adaptatierichtingen en toepasselijke maatregelen voor de visserijsector om aan de uitdagingen van de klimaatverandering tegemoet te komen.

Met dit initiatief willen de SALV en de TWV een onderbouwde en gedragen visie ontwikkelen op de adaptatie van de visserijsector en het bredere marien voedselproductiesysteem. Het doel van deze workshop was om de door klimaatverandering gestelde kansen en uitdagingen voor de Belgische visserij en het bredere marien voedselproductiesysteem te verkennen. In een tweede stap ging men op zoek naar adaptatiemaatregelen om aan die kansen en uitdagingen tegemoet te komen en naar de onderliggende barrières en stimulansen om die maatregelen uit te voeren. Dit aan de hand van zes systeemelementen, namelijk 'economische leefbaarheid', 'sterke keten', 'ecologische duurzaamheid', 'ruimte om te vissen', 'rol van de consument' en 'aquacultuur een diversificatie'. Elke deelnemer kreeg de kans om aan de hand van werktafels mee te denken over adaptatiemaatregelen binnen de thema's die het meest bij hem of haar aansluiten. Dit heeft uiteindelijk geleid tot de volgende conclusies, die door het SALV-secretariaat werden uitgeschreven op basis van de geleverde input en discussies rond de werktafels:

- Klimaatverandering heeft aanzienlijke gevolgen voor economische activiteiten, het welzijn van de bevolking en ecosystemen. Klimaatverandering beïnvloedt meer specifiek de voedselsystemen en dat in vier dimensies: voedselbeschikbaarheid, de toegankelijkheid van voedsel, consumptie van voedsel en de inherente stabiliteit van de voedselsystemen. De Vlaamse visserijsector is daarop geen uitzondering.
- Aanpassing aan de klimaatverandering heeft nood aan strategieën op middellange en lange termijn voor elke sector of voedselsysteem. Het belang van een dergelijke strategie wordt vaak onderschat in relatie tot andere crisis- en noodsituaties (bv. brexit voor de visserijsector). Desalniettemin is het erg belangrijk om te richten op aanpassingsbeleid en -maatregelen met een voldoende tijdshorizon en deze als een interactief en continu proces te beschouwen. In de workshop werd adaptatie wel degelijk belangrijk gevonden, ten bewijze hiervan de grote aanwezigheid van vertegenwoordigers van middenveldorganisaties en experts.
- Voor de Vlaamse visserijsector worden drie cruciale elementen ontwaard: 1) de visserijpraktijk, 2) de markt en 3) het visserijbeleid. Die elementen zijn op zich al complex en met diverse uitdagingen omgeven. De klimaatverandering komt hier nog eens bovenop én versnelt dus alles.



Als er wat dieper wordt ingegaan op bepaalde elementen, stellen we vast dat wat de visserijpraktijk betreft, in Vlaanderen bijvoorbeeld VALDUVIS werd ontwikkeld. Dit is een tool om de duurzaamheid van de Vlaamse visserij te meten en zichtbaar te maken en tot de 'Visserij Verduurzaamt'-erkenning te komen. VALDUVIS stelt onderzoekers, visserijorganisaties en overheden in staat om de verduurzaming van de gehele vloot nauwgezet op te volgen en de Vlaamse sector heeft daar gebruik van gemaakt. Momenteel wordt onderzocht hoe de visverwerkende industrie, de handel en de consument gebruik zouden kunnen maken van de 'Visserij Verduurzaamt'-erkenning, die momenteel loopt tussen vangst en eerste verkoop van die vangst.

Ook inzake visserijpraktijk benadrukken de deelnemers de noodzaak van vlootmodernisering. Helemaal niet om de visserijactiviteiten te vergroten, maar wel om de duurzaamheidsdoelstellingen te kunnen realiseren en daarbij samen met de onderzoekinstellingen de benodigde informatie/data te genereren. De aldus ontstane nieuwe inzichten kunnen aanleiding geven tot nieuwe, performante adaptatiemaatregelen.

Voor de markt is de verandering in de vangstsamenstelling met de opkomst van nieuwe vissoorten het voornaamste gevolg van de klimaatverandering. Deze verandering dient men planmatig en in al zijn aspecten te begeleiden. De basis voor deze planning is de vraag en aanbod. Daarbij is het volume van de aanvoer een belangrijke factor om stabiele ketens te creëren. De consument zal evenwel ook flexibeler moeten worden (gekneed) in zijn visconsumptie. Retailers en consumenten hebben hier een gedeelde verantwoordelijkheid. De gevolgen aan de klimaatverandering moeten worden gecommuniceerd zodat retailers en consumenten samen in dezelfde richting wandelen.

Het visserijbeleid mag niet voorlopen op de haalbare aanpassingsmogelijkheden van de markt en de visserijprak-

tijk. Wel dient het beleid de ontwikkeling van haalbare aanpassingsmaatregelen van de visserijketen te stimuleren. Daartoe moet het beleid kunnen bogen op een betere onderbouwing (bv. met real-time informatie over voedselstromen van net tot bord), moet het voldoende flexibel zijn en dient het de samenwerking tussen de verschillende actoren bij de overheid, in de praktijk en uit het onderzoek te versterken. Er wordt zelfs gesteld dat de vorming van een klimaatbeleid voor de sector momenteel achterloopt ten aanzien van andere beleidsthema's.

Het is noodzakelijk om het transversaal karakter van de drie elementen (visserijpraktijk, markt en beleid) te respecteren en aldus maatregelen en activiteiten te ontwikkelen die de kwetsbaarheid voor de klimaatverandering verminderen door een integrale benadering. De Belgische Noordzee en bij uitbreiding alle Belgische visgronden vormen tel-

kens een ecosysteem waarbij in voldoende mate de belangen en behoeften van alle aanwezige componenten dienen gerespecteerd te worden. Goede kennis van het ecosysteem blijft essentieel zeker ook bij multi-use van de beschikbare ruimte.

Per slot van rekening zal elke beslissing ter land en ter zee – of het uitblijven van een beslissing – in deze materie tot gevolgen leiden voor alle componenten van het marien voedselproductiesysteem met inbegrip van alle actoren in de ganse visserijketen, van net tot bord.

Bron: <https://www.salv.be/salv/evenement/workshop-aanpassing-vlaamse-visserijsector-klimaatverandering>

SM ■

Europese adviesraden en de plastic problematiek

Mede door de aan de gang zijnde implementatie van een aantal EU-richtlijnen rond plastic, is dit een onderwerp – in combinatie met afval algemeen – dat de afgelopen maand veel aandacht heeft gekregen. De Rederscentrale heeft meegewerkt aan twee bijeenkomsten in dat verband, waarover hieronder meer wordt verteld.

NSAC Focus Group Circular Design of Fishing Gear

Op donderdag 31 oktober ging een Focusgroep van de Noordzee Adviesraad door rond circulaire economie en afval. Een vertegenwoordiger van de Europese Commissie gaf meer duiding bij de projecten die dit jaar werden goedgekeurd onder de jaarlijkse 'Blue Economy-call' binnen het Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij. België neemt bijvoorbeeld deel aan het project Aqua-Lit, waarbij ingezet wordt op preventie en bestrijding van afval binnen de aquacultuursector.

Ook gaf de Europese Commissie een update over Fishing for Litter (FFL). Hiervoor wordt 22 miljoen euro voorzien onder het EFMZV 2014-2020. Eind 2018 werd hiervan slechts 6 miljoen euro toegekend door de managementautoriteit. Sommige lidstaten of visserij-industrieën financieren het FFL-project eveneens via andere financieringsbronnen. Heel wat andere initiatieven om afval op te vissen, zoals het gebruik van drones, worden besproken. Toch concludeert de Europese Commissie dat deze initiatieven erg kostelijk zijn, terwijl Fishing for Litter een stuk efficiënter is om afval uit zee te halen met veel beperktere middelen.

Tevens wordt gesproken over de Single Use Plastics-richtlijn en de Europese Commissie bevestigt dat het de verantwoordelijkheid van de producenten is om recycleerbare vistuigen te ontwerpen. De Commissie stelt wel vast dat alle stakeholders uit de verschillende lidstaten de nodige input zullen moeten leveren. De opmaak van een gestructureerd plan om deze SUP-richtlijn op punt te stellen, is noodzakelijk.

Een vertegenwoordiger van de MRAG – een consultancy-bureau dat advies geeft over alle aspecten rond het duurzame beheer van levende hulpbronnen op zee en in rivieren – stelde hun project voor. Hoofddoel van het MRAG-project is uiteindelijk om aanbevelingen te geven rond het circulaire ontwerp van vistuigen. Het is een zeer complex gegeven, omdat er met enorm veel aspecten rekening gehouden moet worden, zoals het ontwerp van de vistuigen, labeling, recyclage, ... Er is ook grote variatie tussen de verschillende lidstaten en zelfs individueel tussen verschillende rederijen. Elke visser heeft zijn eigen ontwerp van vistuig, wat het erg complex maakt om tot een gedegegen oplossing te komen. Classificatie zal in een eerste fase erg belangrijk zijn. Omwille van deze reden is het belangrijk dat de visserij-industrie nauw betrokken wordt, wat binnen dit project zal gebeuren via de diverse Europese adviesraden.

Een medewerker van OSPAR, een conventie die instaat voor milieubescherming van de noordoost Atlantische Oceaan, sprak over de implementatie van het OSPAR mariene afval regionale actieplan. Binnen dit project werd ook een enquête opgesteld, gericht aan alle stakeholders binnen de visserijsector over het ontwerp en de recyclage van vistuigen. De resultaten hiervan moeten de basis vormen van het regionale afvalplan van OSPAR. De deadline voor het invullen van antwoorden liep af bij het ter perse gaan van dit informatieblad.

Tot slot werd door het secretariaat van de Noordwestelijke Wateren Adviesraad een update gegeven over het werk dat



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 KNOCKE-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

VANQUATHM-LOMBAERTS-EGGERMONT ADVOCATENASSOCIATIE

Georges VANQUATHM
Jean-Luc LOMBAERTS
Marijke EGGERMONT

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

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



plaatsvindt binnen de Marine Plastics Focus Group. Hierover werd reeds gerapporteerd in de oktober-editie van dit informatieblad. Het is de bedoeling dat de verschillende Europese adviesraden nauwer gaan samenwerken rond afval, circulaire economie en de implementatie van de SUP-richtlijn. Hoewel zij in andere regio's opereren, worstelen de Europese adviesraden immers allen met dezelfde uitdagingen.

'Clean Oceans - Healthy Fish - Healthy People' - Een NWWAC & MAC workshop over plastic en de supply chain van visserijproducten

De Noordwestelijke Wateren Adviesraad (NWWAC) en de Markten Adviesraad (MAC) hebben op 7 november een workshop georganiseerd in Brussel voor hun leden en die van de andere adviesraden, voor beleidsmakers, experts en wetenschappers, om de impact van plastic in de visserij en de markt van visproducten te analyseren. De voorzitter van de visserijcommissie in het Europese Parlement, Giuseppe Ferrandino, opende de vergadering met de stelling dat het initiatief op een goed moment komt, want *"het is tijd om de bedreiging dat er in 2050 meer plastic in de oceanen zal zijn dan vis, grondig aan te pakken"*.

De deelnemers vernamen van de Europese Commissie die het toekomstig beleid toelichtte, dat duurzaamheid een prioriteit is in de politieke agenda van inkomend voorzitter Ursula von der Leyen. Experts van FA en OSPAR verklaarden dat plastic het meest gebruikte materiaal is ter wereld. Bijna 80% van hetgeen in de oceanen belandt, komt van aan land. Microplastics, daarentegen, vormen volgens pro-

fessor Brian Quinn van de University West of Scotland, via visserijproducten slechts een beperkt risico via menselijke consumptie.

Spreekers uit Ierland, Spanje en Portugal gaven duiding over nationale en EU-projecten inzake de inperking van plastic afval in het mariene milieu, het verwijderen van plastic en de ontwikkeling van duurzame verpakkingen van visproducten. Het belang van erop te letten dat de oplossing van één probleem geen ander probleem veroorzaakt, was daarbij een belangrijke conclusie. De visserijketen blijkt niet helemaal op de hoogte te zijn van de problematiek van plasticvervuiling in het mariene milieu, maar dient bewust gemaakt te worden dat er bijgedragen kan worden aan de oplossing ervan. Preventie en verwijdering van afval op zee worden daarom belangrijke elementen in de opleidingen van zeevarenden.

De workshop was de eerste in een reeks waarbij de adviesraden de uitdagingen aankaarten voor de visserijproductenketen in het kader van de Europese richtlijnen over plastic voor éénmalig gebruik en over de havenontvangstinstallaties. Dit alles kadert in de EU circulaire economie aanpak. De adviesraden (AC's) streven hiermee naar een gezamenlijk advies aan de Europese Commissie over de uitvoering van de richtlijnen en de betrokkenheid van de sector in de aanpak van plasticvervuiling. Er wordt al een volgende workshop gepland in januari 2020 rond vistuig in de circulaire economie waaraan vijf adviesraden zullen meewerken.

EB/SM ■

Aanvoer & besomming

Belgische vaartuigen in Belgische havens

Oktober 2019

	Gewicht (kg)	Waarde (€)	G.P. (€/kg)
Stedelijke vismijn Nieuwpoort	46.878	148.117	3,16
Vlaamse Visveiling	1.191.277	4.624.467	3,88
TOTAAL	1.238.155	4.772.584	3,85

Quotaruiten 2019

België krijgt van VK
3,2 ton tong 7a 0,9 ton tong 7fg 0,7 ton tong 7e

VK krijgt van België
14,4 ton kabeljauw 2, 4

Stand der vangsten

	VISSOORT ¹	QUOTUM 2019	VANGSTEN	BENUT %
Kabeljauw	2a(EU),3a(<>SK,<>KT),4	1.142	579,20	50,70
	7a	26	6,62	25,50
	7bc,7e-k, 8,9,10	59	34,57	58,40
	7d	82	2,78	3,40
	Totaal	1.314	623,17	47,40
Schelvis	2a(EU),4	194	23,05	11,90
	7b-k,8,9,10	136	80,04	58,70
	7a	64	7,70	11,90
	Totaal	406	110,79	27,30
Zwarte koolvis	2a(EU),3a,3bc(EU),4	19	5,69	30,10
	7,8,9,10	7	0,51	7,70
	5b(Faeröer)	52	0,00	0,00
	Totaal	78	6,20	8,00
Witte koolvis	7	407	11,45	2,80
Leng	4(EU)	43	11,74	27,30
	6,7,8,9,10,12,14(EUIW)	51	10,89	21,20
	4(NW)	9	0,00	0,00
	Totaal	104	22,63	21,70
Wijting	2a(EU),4	366	78,95	21,60
	7a	18	2,87	15,80
	7b-k	371	189,18	51,00
	Totaal	766	271,93	35,50
Schol	2a(EU),3a(<>SK,<>KT),4	6.613	3.481,67	52,70
	7a	349	127,33	36,50
	7de	2.486	1.079,13	43,40
	7fg	535	197,89	37,00
	7hjk	11	6,33	56,30
	8,9,10	Gesloten	Gesloten	Gesloten
	Totaal	9.995	4.892,73	49,00
Tong	2,4(EU)	1.091	230,10	21,10
	7a	314	231,24	73,70
	7d	784	545,72	69,60
	7e	68	36,61	54,20
	7fg	729	573,34	78,70
	7hjk	96	73,27	76,00
	8ab	Gesloten	Gesloten	Gesloten
	Totaal	3.420	2.018,36	59,00

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

	VISSOORT ¹	QUOTUM 2019	VANGSTEN	BENUT %
Tarbot en griet	2a,4(EU)	686	308,54	45,00
Rog	2a,4(EU)	240	157,30	65,10
	6ab,7a-c,7e-k(EU)	1.049	819,96	78,10
	7d(EU)	209	148,40	70,90
	8,9(EU)	Gesloten	Gesloten	Gesloten
	Totaal	1.509	1.127,81	74,70
Golfrog	7de(EU)	Gesloten	Gesloten	Gesloten
Tongschar en witje	2a,4(EU)	543	439,74	81,00
Roodbaars	5b(Faeroer)	1	0,00	0,00
Makreel	2a(EU),3a,3bc(EU),4	88	6,85	7,70
	5b(EU+IW),6,7,8abde	62	36,09	58,60
	Totaal	150	42,94	28,60
Sprot	2a,4(EU)	1.173	0,01	0,00
	7de	15	0,00	0,00
	Totaal	1.188	0,01	0,00
Horsmakreel	4bc,7d(EU)	90	10,79	12,00
Heek	2a,4(EU)	77	28,56	37,20
	5b(EU+IW),6,7,12,14(IW)	654	35,69	5,50
	8abde	Gesloten	Gesloten	Gesloten
	Totaal	756	74,41	9,80
Zeeduivel	2a,4(EU)	771	222,92	28,90
	6,5b(EU+IW),12,14(IW)	441	0,00	0,00
	7	2.671	720,36	27,00
	8abde	Gesloten	Gesloten	Gesloten
	Totaal	4.222	1.010,14	23,90
Schartong	2a,4(EU)	10	0,78	7,90
	7	533	334,09	62,60
	Totaal	594	381,45	64,20
Langoustine	2a,4(EU)	1.303	715,28	54,90
	7	5	2,25	48,10
	8abde	Gesloten	Gesloten	Gesloten
	Totaal	1.309	717,54	54,80
Haring	4c,7d(<>Blackwater-bestand)	111	9,91	8,90



Zit er minder vis door de puls?

Dit is de vraag die heel wat commerciële en recreatieve vissers, wetenschappers en beleids mensen zich stellen. Die onwetendheid gaf uiteindelijk aanleiding tot het project “Pulsvisserij Vlaamse kust Deel 1” waarin ILVO trachtte een antwoord te vinden op deze belangrijke vraag. Dit project werd gefinancierd door het EFMZV fonds van de Europese Commissie en de Vlaamse Overheid (FIVA).

ACHTERGROND

Vissen met elektriciteit met behulp van het pulstuig werd vanaf 2009 meer en meer toegepast. Vooral de Nederlandse vloot zette hierop in. De Nederlandse vloot verwierf via verschillende kanalen licenties voor het vissen met het pulstuig, wat in de periode 2014-2018 uiteindelijk tot 84 licenties leidde. Hoewel deze 84 licenties werden verkregen onder Europese wetgeving fronden heel wat vissers de wenkbrauwen en claimden reductie van hun vangsten in de zuidelijke Noordzee sedert de puls actief was. Daarnaast viel het op dat sinds 2016 het tongquotum in de Noordzee niet volledig meer werd benut door de Belgische commerciële vissersvloot. Gezien tong een doelsoort is en de ICES adviezen geen daling suggereerden voor dit visbestand, gingen ook bij wetenschappers en beleids mensen enkele belletjes rinkelen.

Tijdens dit project werden gegevens geanalyseerd die *niet* werden verzameld met het oog op het aantonen van een rechtstreeks effect van pulsvisserij op biomassaveranderingen in visbestanden. Er werden bijvoorbeeld geen experimenten gedaan op zee waarbij het rechtstreekse effect *in situ* kon worden aangetoond. Bijgevolg werd de vraag “Zit er minder vis door de puls?” opgesplitst in 4 deelvragen waar ILVO een zo volledig mogelijk antwoord op probeerde te formuleren. We focusten hierbij vooral op tong en schol.

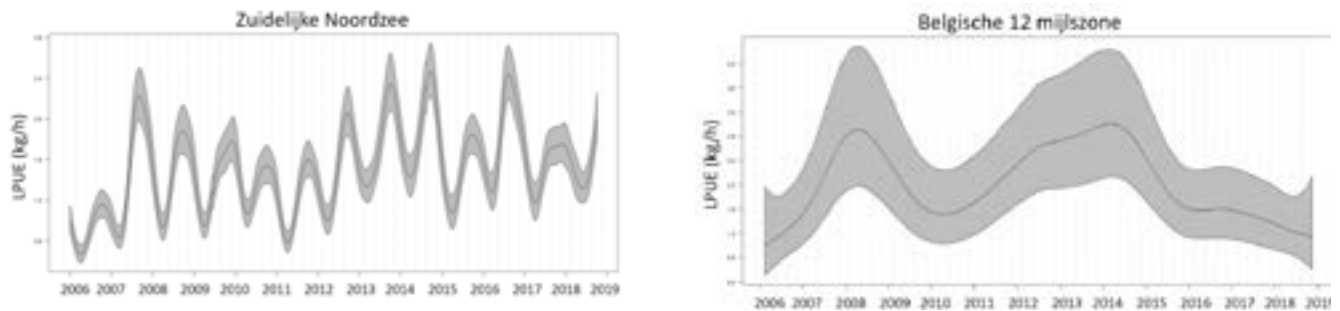
Vraag 1: Is de visserij-inspanning veranderd?

De **visserij-inspanning** (= ‘effort’ of intensiteit van de visserij uitgedrukt in vis-uren) werd onderzocht op basis van de VMS gegevens gekoppeld aan de logboeken van de Belgische en Nederlandse vloot (focus op boom- en pulskorvloot, 80 mm). De globale visserij-inspanning nam voor de Belgische en Nederlandse boom- en pulskorvloot af over de periode 2006-2018. De Belgische effort in de zuidelijke Noordzee nam echter veel sterker af dan de Nederlandse (-72% versus -30%). Bovendien is er bij de Nederlandse vloot een markante wijziging op niveau van de vistechiek waarbij de traditionele boomkor met wekkerkettingen grotendeels werd vervangen door de pulskor. Ook de ruimtelijke verspreiding van beide vloten is sterk gewijzigd. Zowel het Belgische groot (>221 kW) als het klein vlootsegment (≤ 221 kW) trokken grotendeels weg uit de zuidelijke Noordzee, terwijl de effort van het Nederlandse klein vlootsegment toenam in dit gebied en meer specifiek voor de Belgische kust. Tevens stellen we vast dat binnen de 12 mijlszone de totale visserij-inspanning (België en Nederland samen) niet afneemt over de periode 2006-2018, wat grotendeels kan toegeschreven worden aan de toename in effort van Nederlandse pulsvaartuigen die de lagere visserij-inspanning van de Belgische boomkorvloot compenseert.

Vraag 2: Is er een verandering in de biomassa van visbestanden?

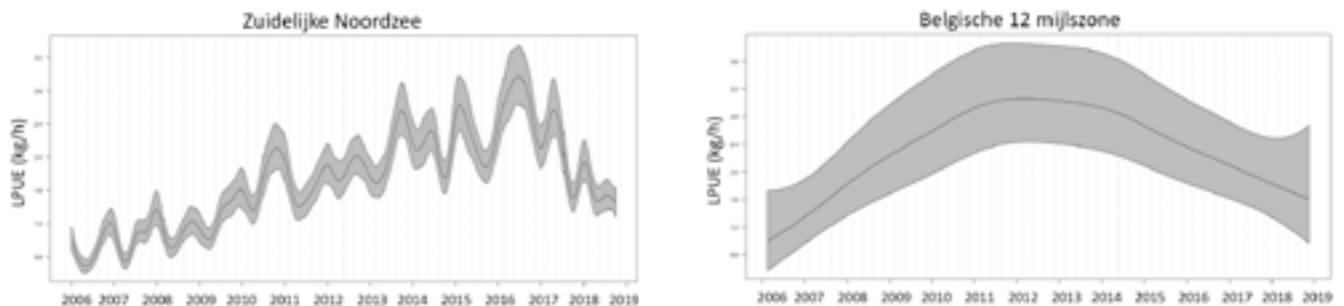
Om trends in visbestanden van de zuidelijke Noordzee vast te stellen, dient de aanvoer gestandaardiseerd te worden t.o.v. de geleverde visserij-inspanning (ook wel LPUE of Landings Per Unit of Effort genoemd). De LPUE van de Belgische en Nederlandse boom- en pulskorvloot voor **tong** in de zuidelijke Noordzee toont naast seizoenale schommelingen een vrij constant verloop (Figuur 1 links). Echter, binnen de Belgische 12 mijlszone zijn er over de periode 2006-2018 veel sterkere

schommelingen (Figuur 1 rechts). Dit doet ons besluiten dat het bestand op lokale schaal wel degelijk veranderingen ondergaat en de laatste 5 jaar in een neerwaartse beweging zit. Dit gaat in tegen de algemene trend in de volledige Noordzee.



Figuur 1: Gemodelleerde aanvoer per eenheid van visserij-inspanning (LPUE in kg/u) van tong over de periode 2006-2018 voor de Belgische en Nederlandse boom- en pulskorvloot voor de zuidelijke Noordzee (links, groot vlootsegment >221 kW) en de Belgische 12 mijlszone (rechts, klein vlootsegment ≤ 221 kW).

Voor **schol** stellen we een afname vast in zowel de zuidelijke Noordzee als binnen de Belgische 12 mijlszone sinds 2016 (Figuur 2), terwijl er voor het volledig scholbestand (dit is de volledige Noordzee en Skagerrak) sinds 2008 een bijna exponentiële groei wordt vastgesteld. Onze bevindingen wijzen – net zoals bij tong – op een verschillende dynamiek afhankelijk van de regio waarop wordt gefocust.



Figuur 2: Gemodelleerde aanvoer per eenheid van visserij-inspanning (LPUE in kg/u) van schol over de periode 2006-2018 voor de Belgische en Nederlandse boom- en pulskorvloot voor de zuidelijke Noordzee (links, groot vlootsegment >221 kW) en de Belgische 12 mijlszone (rechts, klein vlootsegment ≤ 221 kW).

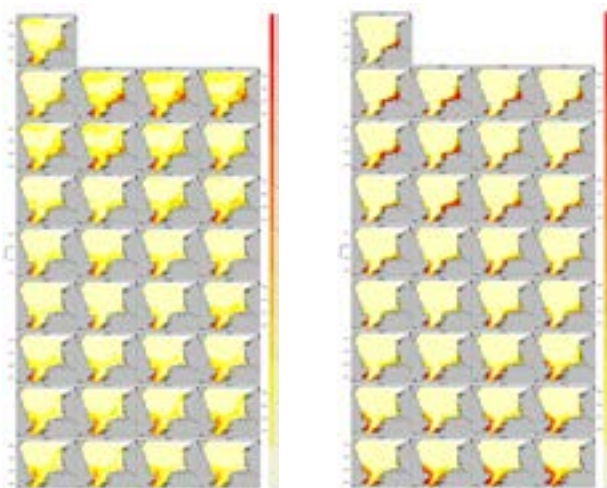
Vraag 3: Is de conditie van de vis veranderd?

Veranderingen in de algemene conditie van de vis, uitgedrukt in het gemiddeld gewicht en de gemiddelde lengte per leeftijd, werden eveneens onderzocht. Een slechte conditie kan wijzen op weinig voedselbeschikbaarheid of verhoogde visserijdruk. Voor zowel tong als schol stelden we vast dat jonge vissen (leeftijd 1-4) kleiner en lichter worden over de periode 2006-2018. Gezien de hoeveelheid data waarop deze analyses zijn gebaseerd variëren per jaar, interpreteren we deze resultaten met enige voorzichtigheid.

Vraag 4: Is er een ruimtelijke verschuiving van visbestanden?

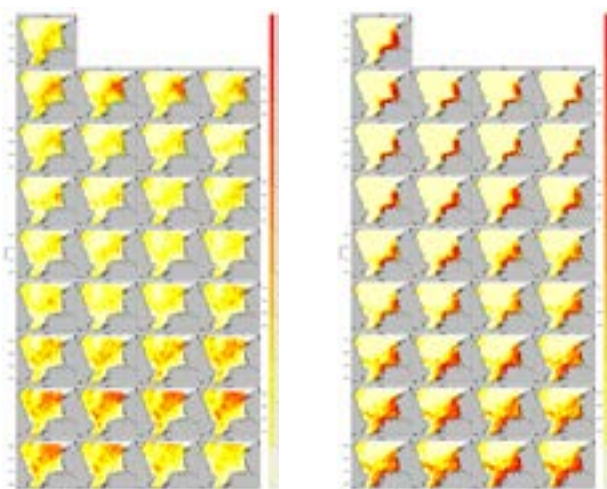
Om ruimtelijke verschuivingen in visbestanden vast te stellen werden de data afkomstig van wetenschappelijke surveys geanalyseerd. Surveydata zijn hiervoor uitermate geschikt gezien ze jaarlijks onder zo gelijk mogelijke omstandigheden worden verzameld: zelfde vistuig, zelfde sleepsnelheid, zelfde periode van het jaar, zelfde locaties.

Voor **tong** konden we hieruit afleiden dat er een ruimtelijke verschuiving is opgetreden over de periode 1987-2018. Maatse tong komt nu eerder voor langs de zuidoost kusten van Engeland (Figuur 3 links). Voor de kleinere tong zien we een duidelijke verschuiving naar het zuiden (Belgische en Engelse kust) en een sterke reductie ter hoogte van de Waddeneilanden (Figuur 3 rechts).



Figuur 3: Gemodelleerde densiteit ($\log(\text{aantal}/\text{km}^2)$) van maatse (≥ 24 cm, linker paneel) en ondermaatse tong (< 24 cm, rechter paneel) over de periode 1987-2019 o.b.v. BTS data. De kaart voor 2019 is enkel gebaseerd op Belgische data afkomstig van de zuidoostkusten van het Verenigd Koninkrijk.

Ook voor **schol** zijn er ruimtelijke verschuivingen opgetreden over de periode 1987-2018. Maatse schol (≥ 27 cm) is in de periode 2012-2016 sterk toegenomen en in hoge hoeveelheden aanwezig in de centrale en zuidelijke Noordzee. In de meest recente jaren is er opnieuw een afname (Figuur 4 links). Kleinere schol (< 27 cm) blijft het desondanks over de hele tijdsreeks goed doen en beslaat een groter gebied dan in het begin van de tijdsreeks (Figuur 4 rechts). Dit is contra intuïtief, maar doet vermoeden dat de condities voor larven en jonge schol beter zijn dan deze voor volwassen schol.



Figuur 4: Gemodelleerde densiteit ($\log(\text{aantal}/\text{km}^2)$) van maatse (≥ 27 cm, linker paneel) en ondermaatse schol (< 27 cm, rechter paneel) over de periode 1987-2019 o.b.v. BTS data. De kaart voor 2019 is enkel gebaseerd op Belgische data afkomstig van de zuidoostkusten van het Verenigd Koninkrijk.

Besluit van dit project:

Elke deelvraag van dit project biedt nieuwe inzichten en verklaringen over de dynamiek in de zuidelijke Noordzee en binnen de Belgische 12 mijlszone. Tijdens de periode 2006-2018 zijn er duidelijke veranderingen opgetreden in het tong- en scholbestand in de zuidelijke Noordzee, die zich vooral op lokale schaal manifesteren. Dit heeft onmiddellijke gevolgen voor commerciële en recreatieve kustvisserij. Of deze veranderingen rechtstreeks gekoppeld zijn aan de aanwezigheid van pulsvisserij in de zuidelijke Noordzee, daarover kan dit project geen formeel uitsluitel geven.

Het sluiten van de 12 mijlszone voor pulsvisserij zou de visserijdruk in deze zone aanzienlijk kunnen verlagen met mogelijks positieve gevolgen voor recreatieve en kustvisserij. Echter, factoren zoals migratie, verschuiving van de visserij-inspanning naar de rand van de 12 mijlszone, terugkeer naar de traditionele boomkor, enzovoort kunnen dit succes sterk beïnvloeden.

Tot slot willen we benadrukken dat dit project tot stand gekomen is door in te gaan op de bezorgdheden uit de recreatieve en commerciële sector. We waarderen de input van alle vissers die op één of andere manier aan dit project hebben bijgedragen en willen hen bij deze nogmaals bedanken.

Dit artikel bevat slechts de belangrijkste besluiten. Voor meer informatie verwijzen we naar het rapport van het "Pulsvisserij Vlaamse Kust - Deel 1 project" dat tegen eind dit jaar beschikbaar zal zijn.

Contact: lies.vansteenbrugge@ilvo.vlaanderen.be, hans.polet@ilvo.vlaanderen.be, els.torrelee@ilvo.vlaanderen.be.

Nieuwsgierig? Ideeën? Plannen? → Innoverend.vissen@ilvo.vlaanderen.be



Dagen van de Garnaal 2019

Het weekend van 14 en 15 september stond in het teken van de dag van de 'gernoaze' op de Oostende Vistrap. Deze happening is aan zijn derde editie toe en is een initiatief van de zes Oostende kustvisserij. Een maand later op 12 oktober was het de beurt aan Nieuwpoort waar het stadsbestuur en vzw Promovis gezamenlijk voor het 10^{de} jaar op rij de Dag van de Garnaal organiseerden.

Oostende

De weergoden waren de initiatiefnemers goedgezind. Het prachtige nazomerweer zorgde dat de visliefhebbers terecht konden voor heel wat lekkers uit de Noordzee. De Dag van de Garnaal zet de 'gernoaze', ook de kaviaar van de Noordzee genoemd, gedurende dit weekend in september eens extra in de verf. De korte keten van aan boord naar de consument is een garantie op versheid van dit delicate Noordzeeproduct. Elke standhouder bood een zelfbereid hapje aan van eigen vangst, zoals garnalkroketteren en gebakken schol met een boterham. De bezoekers konden eveneens genieten van een demonstratie vis fileren en een garnalpelwedstrijd.

Nieuwpoort

Heel wat volk zakte op zaterdagmorgen 12 oktober af naar de Nieuwpoortse vismijn voor het bijwonen van de festiviteiten in het teken van de Dag van de Garnaal. Dit jaar was het de N.116 Nostalgie die het live-spektakel van de garnaalverwerking aan boord verzorgde. De kijklustigen konden vanop de kade het ganse proces van de vangstverwerking volgen. Tevens konden de bezoekers genieten van tal van activiteiten in de vismijnhal, waar kookdemonstraties en een garnalpelwedstrijd plaatsvonden. Ook werden de bezoekers verwend met vissoep en een schoeltje garnaal met een Rodenbach.



Bron: stad Nieuwpoort

Nieuw aan het concept was een visserswandeling georganiseerd door vzw Pasar. Tijdens deze ludieke en verrassende verhalentocht over de Nieuwpoortse visserij wordt de nadruk gelegd op het belang van de garnaal voor de stad Nieuwpoort. Tijdens de middag was er opnieuw een grote opkomst voor de middaglunch met verse Noordzeeproducten voor genodigden en het grote publiek.

Tot slot overhandigde vzw Promovis in het bijzijn van de voorzitter van de Rederscentrale een cheque ter waarde van 7.000 euro aan de MUG-heli. Tijdens de 50^e editie van de Sint-Bernardusfeesten werd een recordpoging schol bakken gerealiseerd waaruit deze opbrengst voortvloeide.



Bron: stad Nieuwpoort

Marktsituatie garnaal

Het jaar 2019 kondigt zich aan als een goed jaar qua garnaalvangsten, zowel tijdens de wintermaanden als in het hoogseizoen van 2019 was de garnaal ruimschoots aanwezig voor onze Belgische kust. Daarentegen was het anders gesteld met de commercialisering van de garnaal. Het overaanbod van 2018 heeft nog steeds zijn weerslag op de commercialisering van garnaal en beperkingen opgelegd door de handel resulteerden in een niet-rendabele garnaalvisserij voor de Belgische Eurokotters. De kustvisserij die zich meestal beperken tot de korte keten konden wel terugblikken op een goeie garnaalopbrengst.



VLAAMSE VISVEILING nv ZEEBRUGGE & OOSTENDE

Het aanvoerpunt voor verse vis in Vlaanderen

Afdeling Zeebrugge

Noordzeestraat 201
8380 Zeebrugge

Tel: +32 50 55 99 33

Fax +32 50 55 99 35

Afdeling Oostende

Maritiemplein 1
8400 Oostende

Tel: +32 50 55 99 38

Fax +32 59 32 04 46

@: info@vlvis.be • Web: www.vlvis.be



Kaal 250A- Voorhavenlaan 84 – B 9000 Gent

Tel. +32 (0)9 255 58 00

e-mail: info@werkhuizen-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



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 horticuItuur en tuinbouw
isolatieplaten

**ALLE TOEPASSINGEN
IN EXPANDEERBAAR POLYSTYREEN**

Aandachtspunten van de Rederscentrale

Dit is het maandelijks overzicht van de activiteiten van de medewerkers van de Rederscentrale die niet uitgebreid aan bod komen in de andere artikels. Zoals voor alle artikels worden de leden ook voor deze thema's uitgenodigd om het secretariaat te contacteren indien meer informatie over een activiteit is gewenst.

Europees Fonds voor Visserij en Aquacultuur 2021-2027

Vlaanderen is al volop het operationeel programma voor de opvolger van het Fonds 2014-2020 aan het voorbereiden, ook al moet de betreffende verordening nog overeen gekomen worden tussen Europese Raad, Parlement en Commissie. Verschillende focusgroepen zijn opgericht door het Departement Landbouw en Visserij en de Rederscentrale was op 14 oktober aanwezig op een specifieke visserijvergadering. Deze focusgroepen zijn een volgende stap in de opmaak van een Belgische operationeel programma met uitvoeringsplannen voor het volgende fonds.

VIRA

Na een succesvolle editie 2018 is het Departement Landbouw en Visserij volop bezig met het Visserijrapport (VIRA) 2020. Er is preliminair bevestigd dat een uitgave apart van het Landbouwrapport (LARA) de intentie blijft. Na een stuurgroep op 15 oktober, waarop de Rederscentrale aanwezig was, heeft het uitvoerende team de blauwdruk van de volgende editie voorgesteld en voldoende informatie verzameld voor het aanvangen met schrijven. Het doel is om eind 2020 de volgende LARA en VIRA aan de bevoegde minister te presenteren.

Strategische stuurgroep SUMARiS

Op maandag 21 oktober vond een Strategische stuurgroep onder het SUMARiS-project plaats. Het project beoogt het ontwikkelen van een grensoverschrijdende en gezamenlijk duurzaam beheer van roggenvisserij in de Noordzee en het oostelijk deel van het Engels kanaal. Verschillende visserijorganisaties en wetenschappers uit het VK, Frankrijk, België en Nederland gaan onder andere de beschikbare kennis in kaart brengen, maar ook overlevingsreizen uitvoeren op commerciële vissersvaartuigen.

Tijdens de Strategische stuurgroep werd eerst en vooral kort een stand van zaken gegeven over de verschillende werkpakketten. Zo werd onder het project een atlas opgesteld met de huidige kennis van de verspreiding van roggen en wordt er gewerkt aan een methode om bestandsschattingen uit te voeren. Daarnaast werden heel wat overlevingsreizen uitgevoerd waarvan de preliminaire resultaten zeer positief zijn. Ten slotte wordt eveneens ingezet op kennisoverdracht door middel van trainingssessies bij studenten, vissers en personeel van visveilingen.

Werkpakket vier richt zich op de ontwikkeling van een gezamenlijke en duurzame beheerstrategie. In dit kader werd een tweedaagse SUMARiS-conferentie gehouden in mei 2019. De verschillende mogelijke maatregelen om tot deze beheerstrategie te komen, werden er uitvoerig besproken. Het aanpassen van de minimummaat van roggen kwam vaak naar voor als een mogelijke maatregel.

Momenteel gelden er namelijk verschillende minimummaten in de verschillende lidstaten voor rog variërend van 40 tot 65 cm. De mogelijkheid om tot één uniforme minimummaat te komen werd besproken tijdens de Strategische stuurgroep. Daarbij werd er geadviseerd om meer rekening te houden met het quotabeheer en de marktomstandigheden. Ten slotte zou de maatregel flexibel moeten zijn en elke drie jaar kunnen worden geëvalueerd.

Er werd daarnaast eveneens gekeken naar een wijziging binnen de TAC-regeling. Momenteel bestaat er één globale TAC waar meerdere roggensoorten onder vallen. Daaronder zijn er roggensoorten die het zeer goed doen zoals de stekelrog. Er wordt bekeken om de huidige globale TAC te behouden, maar de verschillende percentage van de rogvangsten te gaan analyseren binnen de verschillende lidstaten. Heel wat Europese vissers rapporteren namelijk enorme toenames van hun roggenvangsten, voornamelijk van stekelrog. Op basis van deze analyses, waarbij aangetoond zou kunnen worden dat een groot percentage van de roggenvangsten bestaat uit roggen die het zeer goed doen, zou een verhoging van het rogquotum geadviseerd kunnen worden.

Task Force

Op donderdag 24 oktober ging een vergadering van de Task Force door, die instaat voor de opvolging en invulling van het Convenant 'Visserij verduurzaamt'. Dit Convenant loopt af in 2020 en een aantal partners hebben al wat voorbereidend werk geleverd door aan de hand van de zeven huidige thema's van het Vistraject een aantal prioriteiten op te lijsten als basis voor een nieuw Convenant. Tijdens deze Task Force-vergadering werd geconcludeerd dat er voor de invulling van het nieuwe Convenant ook moet worden gekeken naar output van de klankbordgroep, het Vlaams regeerakkoord, de SALV-adviezen, VLAM en lopende Europese adviezen en dossiers. Actuele thema's zoals voedselverlies, circulaire economie, klimaat, Level Playing Field,... dienen ook worden meegenomen. Een volgende stap houdt in dat elke partner aan de hand van Bullet Points de volgens hem of haar prioritaire thema's naar voren schuift. Op maandag 9 december wordt verder gewerkt aan de evaluatie van het huidige Convenant en Vistraject en aan de opmaak van een nieuw Convenant rond verduurzaming. Verder werd door de voorzitters van de werkgroepen 'Vernieuwing', 'Beleid', 'Visserij' en 'Kust' gerapporteerd over de lopende werkzaamheden en werden een aantal knelpunten besproken. Ook werden updates gegeven over de aanlandingsverplichting, brexit, EFMZV en de Visserij Verduurzaamt-erkenning.

Waarborg en Sociaal Fonds

Op de zitting van dinsdag 5 november werd een addendum aan het samenwerkingsakkoord Waarborg- en

Sociaal Fonds 143 – Alimento goedgekeurd, waarbij uitzendkrachten in bedrijven met meer dan 50 werknemers aanzien worden als vaste werknemers bij opleidingen. Hun opleidingen dienen gericht te zijn op instroom in het bedrijf of de sector. Vervolgens zullen de sociale partners de toeslag op economische werkloosheid budgetteren tegen uiterlijk 20 november. De aanvullende eindejaarspremie zal op 8 december betaalbaar gesteld worden. Ook werd de begroting 2020 besproken.

Quotacommissie 6 november

Naast de gewoonlijke bespreking van de stand der vangsten, aanlandingen en visserij-inspanning, en van de doorgevoerde en geplande internationale quotaruilen, was er deze keer ook veel aandacht voor de voorbereidingen van de decemberraad van de Europese visserij-ministers. Op 24 oktober had de Europese Commissie de eerste voorstellen aan de ministerraad gepubliceerd op basis van de wetenschappelijke adviezen over TAC's en quota 2020.

Er werd gerapporteerd over de besprekingen waaraan de Rederscentrale heeft deelgenomen of zal deelnemen, zowel binnen EAPO als binnen de Europese adviesraden voor de Noordzee, de Noordwestelijke Wateren en de Zuidwestelijke Wateren. Er was ook een specifieke vergadering over de kabeljauw in de Noordzee waarop vertegenwoordigers van de Deense, Schotse en Noorse

visserij maatregelen voorstelden om de geplande 70% vermindering van de kabeljauw-TAC te verzachten.

Kabeljauw blijft een probleemsoort op de meeste visgronden van de Vlaamse visserij, maar er wordt door de Belgische vaartuigen niet gericht op gevestigd. Tong en schol blijven de doelsoorten en in de meeste gevallen zijn de Europese commissievoorstellen voor deze soorten positief.

Inter-AC

De Inter-AC is een vergadering waarop alle elf adviesraden (AC's) opgesomd in het Gemeenschappelijk Visserijbeleid worden uitgenodigd door de Europese Commissie om de werking te bespreken. Dit ging door op 8 november 2019 en de Rederscentrale, als houder van het voorzitterschap van de Noordwestelijke Wateren adviesraad, was aanwezig. Een groot deel van de tijd werd ingenomen door het bepalen van de verbeteringsdoelstellingen voor het functioneren van de AC's in het kader van de samenwerking tussen visserij, handel, verwerking, milieuorganisaties, consumentenorganisaties, kortom, de leden. Ook lichtte de Commissie toe hoe er rekening wordt gehouden met de AC-adviezen. Bij de werking van de AC's komt ook heel wat administratie kijken, waarvoor een regelmatig overleg met de diensten van de Commissie noodzakelijk is. Ook dit is aan bod gekomen op deze vergadering.

EB/SM/MV/JV ■

Nieuwe wetgeving inzake het Vaarbevoegdheidsbewijs matroos en de periodieke scholing

Alle betrokken diensten en partijen streven er samen steeds naar om de veiligheid te optimaliseren aan boord van de vissersvaartuigen onder Belgische vlag. In het kader daarvan werd er door DG Scheepvaart gemeld dat er in de loop van volgend jaar enkele belangrijke wetswijzigingen zullen worden doorgevoerd.

Tot nu toe waren bemanningsleden die enkel als matroos kunnen aanmonteren op Belgische vissersvaartuigen, gevrijwaard van de verplichting om in het bezit te zijn van een vaarbevoegdheidsbewijs (VBB) en om een periodieke scholing te volgen. Het certificaat "Basisopleiding in veiligheid voor elk bemanningslid op vissersvaartuigen (BOV)" volstaat momenteel. Vanaf 1 mei 2020 zullen matrozen echter ook een VBB moeten kunnen voorleggen. De geldende voorwaarden zullen overeenkomen met die voor de reeds bestaande. Zo zal het VBB voor matrozen ook slechts vijf jaar geldig zijn. Bovendien wordt een periodieke scholing met bijbehorende testen de norm bij de hernieuwing van een VBB. Zoals gebruikelijk dient men zich hiervoor te wenden tot de dienst Schepenbeheer van het Directoraat-Generaal Scheepvaart in Oostende.

De nieuwe wetgeving inzake het VBB voor matroos en de periodieke scholing treedt vanaf 1 mei 2020 in voege. Personen die na deze datum voor het eerst als matroos meevaren aan boord van een Belgisch vissersvaartuig, vallen uiteraard automatisch onder de nieuwe regelgeving. Voor de matroos die reeds een certificaat BOV in zijn/haar bezit heeft, zijn er overgangsmaatregelen, terug te vinden onder A.2. in de bijgevoegde Informatienota. Voor de periodieke scholing vanaf het in voege treden van de nieuwe wet, verwijzen we eveneens naar de bijlage onder B.

Informatienota aan de zeevisserijsector met uitleg

Iedere visser moet een vaarbevoegdheidsbewijs hebben!

Voor alle bemanningsleden aan boord van een vissersvaartuig is veiligheid belangrijk. Daarom moet elk bemanningslid aan boord van een Belgisch vissersvaartuig een vaarbevoegdheidsbewijs hebben en op geregelde tijdstippen een periodieke scholing in het kader van veiligheid volgen. Voor schippers, stuurmannen, motoristen en roergangers was dit al het geval. Vanaf 1 mei 2020 zal dit ook zo zijn voor matrozen. Ook zijn er wijzigingen aan de eisen voor de periodieke scholing voor alle vaarbevoegdheidsbewijzen.

A. Vaarbevoegdheidsbewijs voor matroos

Vanaf 1 mei 2020 veranderen de eisen om als matroos dienst te doen aan boord van een Belgisch vissersvaartuig. Vanaf die datum worden er geen certificaten 'Basisopleiding in veiligheid voor elk bemanningslid op vissersvaartuigen' (hierna BOVV) meer afgegeven, enkel nog vaarbevoegdheidsbewijzen.

A.1. U heeft nog niet aan boord van een Belgisch vissersvaartuig dienst gedaan

1. Wie vanaf 1 mei 2020 voor het eerst als matroos dienst wil doen aan boord van een Belgisch vissersvaartuig, moet een vaarbevoegdheidsbewijs van matroos hebben. Hiervoor moet u voldoen aan de eisen van het nieuwe voorschrift inzake vaarbevoegdheidsverlening voor matroos. Deze komen overeen met de inhoud van de periodieke scholing voor matrozen (zie onder B.2).
2. Het vaarbevoegdheidsbewijs voor matroos is net als de andere vaarbevoegdheidsbewijzen maximum vijf jaar geldig. In de periode dat dit vaarbevoegdheidsbewijs geldig is, dient u een periodieke scholing (zie verder) te volgen en slagen voor de bijhorende testen om uw vaarbevoegdheidsbewijs te hernieuwen.
3. De dienst Schepenbeheer van het Directoraat-Generaal Scheepvaart in Oostende staat in voor de afgifte en hernieuwing van de vaarbevoegdheidsbewijzen in de zeevisserijvaart.

A.2. Overgangsmaatregelen voor wie als matroos reeds dienst doet/heeft gedaan

1. Wie op dit moment een certificaat 'Basisopleiding in veiligheid voor elk bemanningslid op vissersvaartuigen' (hierna BOVV) heeft en als matroos aan boord van een Belgisch vissersvaartuig dienst mag doen, maar geen (geldig) vaarbevoegdheidsbewijs voor een andere hoedanigheid heeft, kan met het certificaat BOVV nog tijdelijk als matroos werken aan boord van Belgische vissersvaartuigen. Deze vissers worden persoonlijk aangeschreven met de datum tot wanneer ze dit nog kunnen. Na die datum moeten ook zij een vaarbevoegdheidsbewijs hebben om als matroos dienst te mogen doen.
Bij de overgang van certificaat BOVV naar het vaarbevoegdheidsbewijs van matroos is vereist om de verschillende modules van de periodieke scholing voor matrozen te volgen, alsook voor de bijhorende testen te zijn geslaagd om het vaarbevoegdheidsbewijs van matroos te krijgen.
2. Als een vaarbevoegdheidsbewijs voor een andere hoedanigheid dan matroos verval, kan dit vanaf 1 mei 2020 niet meer dienen om als matroos te varen.
3. Als het vaarbevoegdheidsbewijs van matroos moet hernieuwd worden, volstaat de periodieke scholing vereist voor de hernieuwing van het vaarbevoegdheidsbewijs van schipper, stuurman, motorist of roerganger waar nu reeds cursussen voor beschikbaar zijn.
Er wordt op gewezen dat als een schipper, stuurman, motorist of roerganger bij het verval van zijn/haar vaarbevoegdheidsbewijs tijdens de laatste vijf jaar geen 360 dagen aan boord van een Belgisch vissersvaartuig dienst heeft gedaan, er naast de periodieke scholing bijkomende eisen zijn voor de hernieuwing van het vaarbevoegdheidsbewijs. Voor matroos geldt dit niet.

B. Hernieuwen van een vaarbevoegdheidsbewijs: periodieke scholing

Waar vroeger enkel de schipper, stuurman, motorist en roerganger een periodieke scholing moesten volgen, is dit nu ook het geval voor de matroos. Daarnaast worden de vereisten voor de periodieke scholing voor de schipper, stuurman, motorist en roerganger gewijzigd. Hieronder volgt de oplijsting van modules van de periodieke scholing.

B.1. Voor schippers, stuurmannen, roergangers en motoristen bestaat de periodieke scholing uit:

1. Module I:

- 1.1. stabiliteit, veiligheid gieken en lieren, vastslaan, noodsystemen aan boord;
- 1.2. COLREG*;
- 1.3. persoonlijke veiligheid;
- 1.4. arbeidsveiligheid;
- 1.5. Milieu.

*: Motoristen dienen het gedeelte COLREG niet te volgen.

2. Module II: persoonlijke veiligheid en overleven op zee in overeenstemming met sectie A-VI/1-1 en sectie A-VI/1-4 van de STCW-code;

3. Module III: brandbestrijding in overeenstemming met sectie A-VI/1-2 van de STCW-code;

4. Module IV: EHBO (eerste hulp bij ongevallen) in overeenstemming met sectie A-VI/1-3 van de STCW-code.

B.2. Voor matrozen bestaat de periodieke scholing uit:

1. Module I:

- 1.1. procedures veiligheid werken aan boord, noodsystemen aan boord;
- 1.2. persoonlijke veiligheid;
- 1.3. arbeidsveiligheid;

2. Module II: persoonlijke veiligheid en overleven op zee in overeenstemming met sectie A-VI/1-1 en sectie A-VI/1-4 van de STCW-code;

3. Module III: brandbestrijding in overeenstemming met sectie A-VI/1-2 van de STCW-code;

4. Module IV: EHBO (eerste hulp bij ongevallen) in overeenstemming met sectie A-VI/1-3 van de STCW-code.

Wie de periodieke scholing voor de schipper, stuurman of roerganger heeft gevolgd, voldoet aan de vereisten voor de periodieke scholing voor motorist en/of matroos voor dezelfde periode.

Wie de periodieke scholing voor de motorist heeft gevolgd, voldoet aan de vereisten voor de periodieke scholing voor matroos voor dezelfde periode.

C. Medisch certificaat

Herinnering: Visseren moeten daarnaast ook altijd een geldig certificaat van medische geschiktheid hebben, uitgegeven door een dokter, erkend door de scheepvaartcontrole. Het erkenningsnummer van deze dokter moet vermeld staan op het certificaat van medische geschiktheid. Anders wordt dit geweigerd.

Bron: DG scheepvaart

ZB ■

Aanvullende quotamaatregelen en informatie van Dienst Visserij

Na advies van de Quotacommissie, bijeengekomen op 7 oktober, stuurde de Dienst Visserij aanvullende quotamaatregelen uit die op 1 november 2019 van kracht werden. Er werd ook informatie over het logboek meegestuurd. Hierna volgt een overzicht van de gewijzigde maatregelen, die in een Ministerieel Besluit van 23 oktober 2019 zijn opgenomen, en van de andere mededeling.

Quotamaatregelen

Schol & Tong

Noordzee

Aan vissersvaartuigen van het groot vlootsegment (GVS) wordt in de ICES-gebieden 2,4 voor de periode 1 november tot en met 31 december 2019 een hoeveelheid schol toegekend die gelijk is aan 260 kg/kW. Ingeval gedurende een visreis, de vangsten zowel in de ICES-gebieden 2,4 als 7.de worden verwezenlijkt, worden voor het GVS de gevangen hoeveelheden schol in de Noordzee aan een beperking onderworpen van 1.600 kg per vaartdag.

Aan vissersvaartuigen van het klein vlootsegment (KVS) wordt in de ICES-gebieden 2,4 voor de periode 1 november tot en met 31 december 2019 een hoeveelheid schol toegekend die gelijk is aan 200 kg/kW. Ingeval gedurende een visreis, de vangsten zowel in de ICES-gebieden 2,4 als 7.de worden verwezenlijkt, worden voor het KVS de gevangen hoeveelheden schol in de Noordzee aan een beperking onderworpen van 800 kg per vaartdag.

De tongvangst voor het GVS in de ICES-gebieden 2,4 wordt gedurende de periode van 1 november tot en met 31 december 2019 beperkt tot 5.000 kg + 17 kg/kW. Er geldt een bijkomende beperking van 600 kg/dag indien

gedurende eenzelfde visreis gevist wordt in ICES-gebieden 2,4 en 7.d. Voor vaartuigen die uitsluitend de passieve visserij beoefenen, wordt er een hoeveelheid tong toegekend die gelijk is aan 6.500 kg + 40 kg/kW voor dezelfde periode.

De tongvangst voor het KVS in de ICES-gebieden 2,4 wordt gedurende de periode van 1 november tot en met 31 december 2019 beperkt tot 5.000 kg + 17 kg/kW. Er geldt een bijkomende beperking van 300 kg/dag indien gedurende eenzelfde visreis gevist wordt in ICES-gebieden 2,4 en 7.d.

7.fg

Aan de vissersvaartuigen uit het GVS wordt in het ICES-gebied 7.fg voor de periode 1 november tot en met 31 december 2019 een hoeveelheid tong toegekend die gelijk is aan 3.000 kg + 8 kg/kW.

7.a

Aan de vissersvaartuigen uit het GVS wordt in het ICES-gebied 7.a voor de periode 1 november tot en met 31 december 2019 een hoeveelheid tong toegekend die gelijk is aan 3.000 kg + 3 kg/kW.

7.d

Tongvangsten van vissersvaartuigen van het GVS worden in ICES-gebied 7.d voor de periode 1 november tot en met 31 december 2019 beperkt tot 600 kg/dag. Tongvangsten van vissersvaartuigen van het KVS worden in ICES-gebied 7.d beperkt tot 300 kg/dag.

7.hjk

De tongvangsten van vissersvaartuigen uit het GVS worden vanaf 1 november tot 31 december 2019 in de ICES-gebieden 7.hjk per zeereis beperkt tot 300 kg per vaartdag. In de periode van 1 januari 2019 tot en met 31 december 2019 is het in de ICES-gebieden 7.hjk voor een vissersvaartuig van het GVS, verboden een totale scholvangst te realiseren die groter is dan 500 kg.

7.e

Totale tongvangst gedurende de periode 1 november tot en met 31 december 2018 is maximaal 2.000 kg/vaartuig van het GVS en 1.000 kg/vaartuig van het KVS. Ingeval van gemengde visreizen met een aanwezigheid in 7fg wordt maximaal 300 kg tong 7e in die gehele visreis toegestaan.

Kabeljauw

7.d

Aan Belgische vissersvaartuigen wordt in het ICES-gebied 7.d gedurende de periode van 1 november tot en met 31 december 2019 een hoeveelheid kabeljauw toegekend die gelijk is aan 2 kg/kW.

7.bc,e-k, 8

In de ICES-gebieden 7.bc,e-k, 8 wordt gedurende de periode van 1 november tot en met 31 december 2019 een hoeveelheid kabeljauw toegekend van 1000 kg per vaartuig. Deze hoeveelheid wordt verdubbeld voor vissersvaartuigen die uitsluitend met planken uitgerust zijn.

Tarbot en griet

Noordzee

De tarbot- en grietvangsten van vissersvaartuigen van het GVS worden in de ICES-gebieden 2,4 voor de periode 1 november tot en met 31 december 2019 beperkt tot 400 kg/dag en van vissersvaartuigen van het KVS tot 200 kg/dag.

Rog

Noordzee

De rogvangsten van vissersvaartuigen van het GVS worden in de ICES-gebieden 2,4 voor de periode 1 november tot en met 31 december 2019 beperkt tot 500 kg/dag en van vissersvaartuigen van het KVS tot 250 kg/dag.

Opmerking: voor de vaartuigen, die volgens de Officiële lijst der Belgische Zeeschepen 2019 uitsluitend zijn uitgerust met de planken worden de maximaal toegelaten hoeveelheden verdubbeld.

7.d

De rogvangsten worden vanaf 1 november tot 31 december 2019 in het ICES-gebied 7.d per zeereis voor vissersvaartuigen van het KVS beperkt tot 80 kg per vaartdag en voor vissersvaartuigen van het GVS geldt een beperking van 160 kg per vaartdag.

7.a-c, e-k

De rogvangsten worden vanaf 1 november tot 31 december 2019 in de ICES-gebieden 7.a-c, e-k per zeereis voor vissersvaartuigen van het KVS beperkt tot 350 kg per vaartdag en voor vissersvaartuigen van het GVS geldt een beperking van 700 kg per vaartdag. Indien voor 1 december 2019 85% van het quotum is opgevist, dan worden de dagplafonds gehalveerd.

Makreel

Noordzee

De makreelvangst wordt vanaf 1 november tot 31 december 2019 in de ICES-gebieden 2,4 per zeereis beperkt tot 200 kg per vaartdag.

Mededeling

De Dienst Visserij vestigt ook de aandacht op het feit dat vanaf 01/01/2020 het papieren logboek niet meer van toepassing is. Vanaf die datum gelden enkel de berichten zoals overgemaakt via elektronisch logboek. Er wordt daarom gevraagd dat de betrokken schippers vanaf heden extra en voldoende aandacht besteden aan het correct invullen van het elektronisch logboek. Vanaf 01/01/2020 zullen ook geen papieren logboeken meer in omloop worden gebracht en zal door de administratie geen rekening meer worden gehouden met ingediende papieren logboeken.

Er wordt meegegeven dat er niet geaarzeld moet worden de dienst in Brugge te contacteren bij vragen hierover of bij problemen met het invullen van het elektronisch logboek, per telefoon (+32 50 24 83 40) of per e-mail (inspectie.zeevisserij@lv.vlaanderen.be).

Dit heeft gevolgen voor de verkoop van garnaal aan bedrijven die garnaal uitvoeren naar derde landen (Marokko). Vangstcertificaten moeten gevalideerd worden door de controleambtenaren van de Dienst Visserij. De Dienst vraagt daarom om vanaf 1 januari bij het vangstcertificaat de details van het elektronisch logboek te voegen, via een screenshot of een scan afkomstig van het E-Catch of M-Catch systeem. Voor bijkomende vragen hierover kan men terecht op IUU@lv.vlaanderen.be.

Marktsituatie in de zeevisserij

september 2019

(Teneinde seizoenschommelingen te neutraliseren, worden de gegevens vergeleken met de overeenstemmende maand van het voorgaande jaar.)

Dalende aanvoertendens

AANVOER

In de maand september werden door Belgische vaartuigen 1.264 ton visserijproducten aangevoerd in Belgische havens. Ten opzichte van september 2018 is dit een stijging met 12%. Hiervan werden 591 ton of 47% aangevoerd in de vismijn van Zeebrugge (-17%) en 622 ton of 49% in Oostende (+16%). De aanvoer in Nieuwpoort bedroeg 51 ton of 4% (+1%).

De aanvoer van rondvissoorten steeg met 21% tot 110 ton. De aanvoer van heel wat platvissoorten deed het beter. De aanvoer van schol steeg tot 408 ton, wat goed is voor 32% van de totale aanvoer. De aanvoer van tong steeg met 32% tot 100 ton. Ook griet en tarbot stegen respectievelijk met 30% en 4%. Schar tong ging fel vooruit in aanvoer (+148%) en de aanvoer van rog steeg met 33%. In volle garnaaizeizoen kende de garnaaiaanvoer een achteruitgang met 29% tot 123 ton.

STIJGERS ↑			DALERS ↓		
Soort	Ton	%	Soort	Ton	%
Kabeljauw	75	+18%	Steenbolk	2	-63%
Wijting	13	+109%	Rode Poon	11	-19%
Schelvis	5	+13%	Garnaal	123	-29%
Schol	408	+7%	Langoustines	6	-34%
Bot	6	+36%	Inktvissen	33	-12%
Schar	30	+61%	Langoustines	6	-34%
Tong	100	+32%	Inktvissen	33	-12%
Tarbot	35	+4%			
Griet	23	+30%			
Tongschar	61	+40%			
Schartong	45	+148%			
Zeeduivel	42	+179%			
Rog	117	+33%			
Hondshaai	26	+43%			
Sint-Jacobsschelpen	13	+9%			

Evolutie aanvoer demersale vissoorten, schaal- en weekdieren t.o.v. dezelfde maand 2018

Overzicht 2019

In de eerste 9 maanden van 2019 werden er in totaal 10.187 ton visserijproducten aangevoerd door Belgische vaartuigen in Belgische havens. Dit is 4,5% minder dan in de vergelijkbare periode van 2018. Er werden 5% minder demersale vissoorten aangevoerd waarvan 2.724 ton schol, wat 14% minder is dan vorig jaar en 1.586 ton tong, een stijging met 8%.

De totale aanvoer van de rondvissoorten daalde met 17%, gaande van 21% voor kabeljauw tot 28% voor wijting. Zeeduivel deed het iets beter. Er werd 1% meer aangeland (268 ton). Tongschar daalde met 9% tot 330 ton, tarbot daalde met 13% tot 203 ton en de aanvoer van griet bleef status quo op 143 ton. De garnaaiaanvoer kende een stijging tijdens de eerste drie trimesters van 2019 met 45 ton en de aanvoer van Sint-Jacobsschelpen daalde met 12% tot 286 ton.

AANVOERWAARDE

De totale omzet in de Belgische vismijnen, gerealiseerd door Belgische vaartuigen in september 2019, bedroeg 4,98 miljoen euro wat 10% meer is dan in dezelfde maand vorig jaar.

De besomming voor de demersale vissoorten bedroeg 4,42 miljoen euro (+22%), wat overeenkomt met 89% van de totale aanvoerwaarde (+9%).

De rondvissoorten brachten € 332.000 op, een stijging met 42%. Bij de platvissoorten werd voor schol een omzetstijging met 2% genoteerd tot € 1.061.000 wat overeenkomt met 21% van de totale omzet. Ter vergelijking: in september 2018 bedroeg de opbrengst van schol € 1.043.000, wat goed was voor 23% van de totale opbrengst.

Tong bracht 1,4 miljoen euro op (+32%). Dit komt overeen met 28% van de totale besomming (+5%).

De duurdere vissoorten tarbot en griet brachten respectievelijk 2% en 5% meer op dan vorig jaar. De omzet voor tongschar vermeerderde met 12% tot € 207.000, terwijl die voor schartong vermeerderde met 157% tot € 94.000. Zeeduivel kende een aanvoerwaarde van € 427.000 (+116%). Voor roggen werd een verhoging genoteerd van 21% tot € 222.000.

Door de mindere aanvoer en prijsdaling in volle garnaal-seizoen daalde de omzet aanzienlijk tegenover vorig jaar: € 314.000 (-44%). De aanvoerwaarde van langoustines daalde tot € 38.000 (-25%).

Overzicht 2019

In de eerste 9 maanden van dit jaar bereikte de totale besomming van Belgische vaartuigen in eigen havens 43,22 miljoen euro, een afname met 6% t.o.v. 2018. De opbrengst van demersale vissoorten daalde met 2,5% tot 38,35 miljoen euro wat overeenstemt met 89% van de totale besomming. Voornaamste oorzaak van de omzetsdaling gedurende de eerste negen maanden is de mindere aanvoer.

Opmerkelijke verhoging zijn de cijfers voor tong (19,69 miljoen euro +10%). Alle overige vissoorten kenden een omzetsdaling, waaronder de daling van rondvis (1,10 miljoen euro -10%).

De omzet voor kabeljauw daalde met 6% tot 556.000 euro (d.i. slechts 1% van de totale opbrengst). Bij de platvissoorten bracht schol minder op dan vorig jaar (6,27 miljoen euro; -12%) wat goed is voor 15% van de totale omzet van Belgische vaartuigen in Belgische havens (-1%).

De opbrengst van garnalen daalde met 24% tot 1,26 miljoen euro. Dit is vooral te wijten aan de mindere prijszetting gedurende de zomermaanden. Langoustines brachten 47% minder op dan in de eerste drie trimesters van 2018 (€ 262.000). Binnen de groep van de weekdieren viel een omzetsdaling voor Sint-Jacobsschelpen met 57% te noteren tot € 361.000.

PRIJZEN

De gemiddelde visprijs daalde in september met 2% ten opzichte van dezelfde maand vorig jaar, tot 3,94 euro/kg. In de vismijn van Zeebrugge bedroeg de gemiddelde visprijs 3,95 euro/kg (-5%). In Oostende werd gemiddeld 4,01 euro/kg betaald (+5%). De visserijproducten in Nieuwpoort brachten gemiddeld 2,99 euro/kg op (-20%).

Voor de demersale vissoorten betaalde men gemiddeld 4,15 euro/kg t.o.v. 4,22 euro/kg in september vorig jaar.

Voor kabeljauw werd gemiddeld 3,41 euro/kg betaald (+20%). De prijs voor schol daalde met 5% tot 2,60 euro/kg. Per klasse 1-2-3-4 betaalde men respectievelijk volgende prijzen in euro/kg: 3,79 (+3%); 3,07 (sq); 2,69 (-2%) en 2,20 (-8%). Onze economisch belangrijkste vissoort tong noteerde een gemiddelde prijs van 14,06 euro/kg, een status quo.

Grootteklasse	September 2018	September 2019	Evolutie
1	20,92	20,68	-1%
2	20,82	21,26	+2%
3	15,46	15,27	-1%
4	13,98	12,68	-9%
5	10,18	9,78	-4%
Totaal	14,02	14,06	+0%

Volgende prijzen in euro/kg werden bekomen per grootteklasse voor tong

STIJGERS ↑			DALERS ↓		
Soort	Euro/kg	%	Soort	Euro/kg	%
Schelvis	2,29	+18%	Wijting	1,48	-13%
Kabeljauw	3,41	+20%	Steenbolk	0,62	-4%
Bot	0,88	+4%	Schol	2,60	-5%
Schar	0,87	+24%	Tarbot	9,60	-2%
Schartong	2,10	+3%	Griet	6,42	-19%
Rode Poon	1,80	+3%	Tongschar	3,40	-20%
Langoustines	6,61	+14%	Rog	1,91	-9%
			Hondshaai	0,76	-28%
			Zeeuivel	10,11	-23%
			Garnaal	2,56	-22%
			Sint-Jacobsschelpen	2,36	-17%
			Zeekat	3,12	-36%

Evolutie prijzen demersale vissoorten, schaal- en weekdieren t.o.v. zelfde maand 2018

Vergelijkende zeevisserijstatistiek september 2018-2019

	09/2018			09/2019		
	KG	EURO	EURO/KG	KG	EURO	EURO/KG
Demersaal						
ANDERE DEMERS.	661	953,98	1,44	787	1.079,46	1,37
BLONDE ROG	53623	118007,8	2,20	75.912	153.527,15	2,02
BOT	4168	3556,04	0,85	5.696	5.039,81	0,88
ENGELSE POON	4114	2459,96	0,60	1.780	1.168,77	0,66
GRAUWE POON	1271	301,47	0,24	2.958	1.005,17	0,34
GRIET	17461	139127,69	7,97	22.684	145.660,88	6,42
GROOTOOGROG	627	880,22	1,40	1.371	2.525,97	1,84
HEEK	7650	19340,44	2,53	8.125	22.281,97	2,74
HEILBOT	312	3578,29	11,47	191	2.117,67	11,09
HONDSHAAI	18311	19227,2	1,05	26.295	19.949,46	0,76
HONDSTONG (WITJE)	1431	4141,88	2,89	5.112	8.313,10	1,63
KABELJAUW	63931	181309,05	2,84	75.125	256.054,94	3,41
KATHAAI	3455	2196,99	0,64	4.405	2.627,29	0,60
KONGERAAL	1542	2037,77	1,32	1.808	1.794,01	0,99
KOOLVIS	1214	1320,42	1,09	570	782,10	1,37
LENG	1133	2938,2	2,59	2.350	5.320,69	2,26
LIPVissen	76	20,64	0,27	7	1,84	0,26
MUL	8007	49113,01	6,13	24.784	48.034,43	1,94
PIETERMAN	3705	11748,01	3,17	1.010	3.138,24	3,11
POLLAK	1284	5517,21	4,30	3.117	14.374,13	4,61
RODE POON	13422	23516,46	1,75	10.845	19.474,41	1,80
ROGGEN	2999	3960,71	1,32	37	55,15	1,49
SCHAR	18518	13007,14	0,70	29.896	25.922,34	0,87
SCHARRETONG	18115	36723,24	2,03	44.931	94.327,45	2,10
SCHELVIS	4679	9099,19	1,94	5.300	12.162,65	2,29
SCHOL	382304	1042873,72	2,73	408.302	1.061.286,96	2,60
STEENBOLK	4716	3087,6	0,65	1.748	1.088,97	0,62
STEKELROG	23775	47118,26	1,98	31.815	52.555,79	1,65
TARBOT	33390	328452,38	9,84	34.858	334.793,64	9,60
TONG	75745	1060168,79	14,00	99.800	1.403.071,55	14,06
TONGSCHAR	43273	183837,36	4,25	60.750	206.813,94	3,40
WIJTING	6620	11286,49	1,70	13.846	20.427,20	1,48
ZANDTONG	2698	22830,68	8,46	1.771	14.089,28	7,96
ZEEBAARS	793	9162,13	11,55	845	8.220,98	9,73
ZEEDUIVEL	15131	197971,48	13,08	42.254	427.059,31	10,11
ZEEWOLF	3355	10249,88	3,06	5.145	16.279,69	3,16
ZONNEVIS	4387	26707,98	6,09	1.813	15.574,61	8,59
ZWARTE ZEEBRASEM	183	258,89	1,41	37	59,32	1,60
ZANDROG	6880	13518,97	1,96	7.473	13.573,08	1,82
TORSK	16	5,92	0,37			
HAAIEN ALG.	182	57,07	0,31	408	155,18	0,38
ATL. ZALM	2	30	15,00			
PALING				1	10,02	10,02
DUNLIPHARDER	15	32,14	2,14	34	21,61	0,64
TOTAAL DEMERSAAL	855174	3611732,75	4,22	1.065.996	4.421.820,21	4,15
Pelagisch						
HARING				25	46,30	1,85
MAKREEL	7603	12850,62	1,69	1.366	3.889,62	2,85
SARDINE	550	1465,13	2,66			
HORSMAKRELEN	4518	2072,07	0,46	1.170	918,91	0,79
TOTAAL PELAGISCH	12671	16387,82	1,29	2.561	4.854,83	1,90
Schaaldieren						
GARNAAL	173447	566645,48	3,27	126.328	328.426,38	2,60
KRABBPOTEN	3289	11215,78	3,41	3.695	12.032,50	3,26
LANGOUST.(GEH.)	8696	50550,56	5,81	5.719	37.824,06	6,61
LANGOUST.(ST.)	6188	43156,59	6,97	6.368	44.353,18	6,97
NOORDZEEKRAB	13264	7003,93	0,53	5.300	3.636,74	0,69
ZEEKREEFT	187	2408,73	12,88	324	2.216,54	6,84
ANDERE SCHAALD.	426	253,63	0,60	204	340,50	1,67
TOTAAL SCHAALDIEREN	205497	681234,7	3,32	147.938	428.829,90	2,90
Weekdieren						
OCTOPUSSEN	3433	5088,69	1,48	7.483	12.043,75	1,61
PIJLINKTVISSEN	3063	30859,9	10,08	4.152	28.471,53	6,86
ST.JAKOBS-SCH.	11825	33490,35	2,83	12.915	30.473,66	2,36
WULK	1650	2595,87	1,57	6.293	10.340,42	1,64
ZEEKAT	30782	150475,8	4,89	21.004	65.449,73	3,12
TOTAAL WEEKDIEREN	50753	222510,61	4,38	51.847	146.779,09	2,83
Eindtotaal	1124095	4531865,88	4,03	1.268.342	5.002.284,03	3,94

Gecumuleerde vergelijkende zeevisserijstatistiek (2018-2019)

	2018			2019		
	KG	jan-sept EURO	EURO/KG	KG	jan-sept EURO	EURO/KG
Demersaal						
ANDERE DEMERS.	5.886	8.554,97	1,45	6.238	9.123,54	1,46
ATL. ZALM	9	129,85	14,43	33	457,89	13,88
BLONDE ROG	389.429	916.169,68	2,35	457.891	938.041,51	2,05
BOT	106.444	100.409,57	0,94	100.634	67.040,16	0,67
DUNLIPHARDER	45	106,72	2,37	104	63,34	0,61
ENGELSE POON	236.495	196.867,73	0,83	230.382	152.348,08	0,66
GOLFROG	15.253	43.219,83	2,83	53	80,44	1,52
GRAUWE POON	39.405	10.334,22	0,26	37.025	11.208,49	0,30
GRIET	143.099	1.240.559,64	8,67	142.402	1.169.462,93	8,21
GROOTOOGROG	21.716	35.955,39	1,66	19.735	25.826,55	1,31
HAAIEN ALG.	2.834	881,93	0,31	2.389	493,93	0,21
HEEK	39.316	78.246,34	1,99	50.961	92.650,36	1,82
HEILBOT	1.538	18.498,42	12,03	1.515	18.081,21	11,93
HONDSHAAL	387.079	192.054,38	0,50	393.503	189.479,87	0,48
HONDSTONG (WITJE)	43.088	85.733,84	1,99	52.286	88.650,25	1,70
KABELJAUW	219.443	590.315,42	2,69	173.468	556.077,89	3,21
KATHAAL	27.849	14.749,25	0,53	42.234	23.215,18	0,55
KATHAALACHTIGEN	150	92,70	0,62	300	147,50	0,49
KONGERAAL	26.885	24.649,72	0,92	32.829	16.978,36	0,52
KOOLVIS	4.227	4.731,32	1,12	1.950	2.474,81	1,27
LENG	12.873	30.682,35	2,38	11.198	24.319,87	2,17
LIPVISEN	2.476	1.308,44	0,53	1.717	701,06	0,41
MUL	57.954	330.731,78	5,71	57.425	193.307,27	3,37
PALING	9	76,33	8,48	6	44,96	7,49
PIETERMAN	23.203	64.659,90	2,79	16.917	41.307,60	2,44
POLLAK	19.884	71.858,17	3,61	13.508	54.753,18	4,05
RODE POON	435.164	737.989,02	1,70	294.687	417.496,12	1,42
ROGGEN	3.887	4.851,11	1,25	1.273	1.637,53	1,29
ROODBAARZEN				25	26,94	1,08
SCHAR	146.170	119.841,84	0,82	166.105	108.854,00	0,66
SCHARRETONG	211.175	340.149,14	1,61	316.139	485.608,88	1,54
SCHELVIS	78.934	141.274,50	1,79	75.566	128.507,21	1,70
SCHOL	3.159.317	7.145.741,89	2,26	2.723.760	6.267.082,00	2,30
STEENBOLK	226.190	115.374,60	0,51	187.963	92.020,09	0,49
STEKELROG	270.957	544.157,11	2,01	318.654	563.330,38	1,77
TARBOT	234.101	2.619.072,50	11,19	203.086	2.318.098,35	11,41
TONG	1.469.228	17.910.562,52	12,19	1.586.486	19.693.637,69	12,41
TONGSCHAR	363.866	1.706.248,02	4,69	329.729	1.213.010,02	3,68
TORSK	34	7,30	0,21	15	3,25	0,22
WIJTING	164.527	184.965,23	1,12	117.731	146.230,78	1,24
ZANDROG	99.523	192.609,44	1,94	96.852	165.342,54	1,71
ZANDTONG	39.579	319.698,44	8,08	22.821	168.092,95	7,37
ZEEBAARS	9.490	101.170,03	10,66	10.019	103.418,42	10,32
ZEEDUIVEL	265.078	2.878.633,53	10,86	267.848	2.619.035,80	9,78
ZEEWOLF	9.706	28.643,71	2,95	15.340	45.290,16	2,95
ZONNEVIS	31.825	162.282,24	5,10	17.670	137.491,60	7,78
ZWARTE ZEEBRASEM	11.135	8.508,18	0,76	4.569	3.923,38	0,86
GEVLEKTE ROG	21	48,30	2,30	525	1.822,85	3,47
GOUDBRASEM				14	25,06	1,79
ZEEBARBEEL				4	26,00	6,50
ZEILROG	105	157,50	1,50			
ANSJOVIS	400	2.000,00	5,00			
TOTAAL DEMERSAAL	9.057.001	39.325.564,04	4,34	8.603.584	38.356.348,23	4,46
Pelagisch						
GEEP	10	109,60	10,96	2	2,32	1,16
HARING	10.948	4.119,38	0,38	1.570	631,22	0,40
MAKREEL	22.763	38.700,25	1,70	6.537	14.266,27	2,18
SARDINE	1.019	2.978,53	2,92			
HORSMAKRELEN	22.698	10.873,51	0,48	2.739	2.244,41	0,82
TOTAAL PELAGISCH	57.438	56.781,27	0,99	10.848	17.144,22	1,58
Schaaldieren						
ANDERE SCHAALD.	8.995	8.487,17	0,94	8.228	10.391,53	1,26
GARNAAL	336.456	1.673.765,19	4,97	384.482	1.278.931,24	3,33
KRABBPOTEN	24.783	125.166,52	5,05	26.668	119.710,12	4,49
LANGOUST.(GEH.)	66.033	495.482,58	7,50	37.400	261.514,86	6,99
LANGOUST.(ST.)	11.301	85.704,41	7,58	33.416	239.825,36	7,18
NOORDZEEKRAB	28.960	17.097,72	0,59	21.555	14.861,10	0,69
ZEEKREEFT	1.637	19.069,03	11,65	1.881	18.053,30	9,60
SPINKRAB	12	31,08	2,59	89	111,11	1,25
TOTAAL SCHAALDIEREN	478.177	2.424.803,70	5,07	513.719	1.943.398,62	3,78
Weekdieren						
OCTOPUSSEN	91.846	123.461,19	1,34	139.177	192.420,91	1,38
PIJLINKTVISSEN	111.192	756.792,39	6,81	96.407	705.063,75	7,31
ST.JAKOBS-SCH.	326.573	836.994,69	2,56	286.114	361.364,03	1,26
WULK	22.045	37.312,74	1,69	58.405	89.330,13	1,53
ZEEKAT	551.593	2.500.354,15	4,53	482.822	1.571.228,46	3,25
TOTAAL WEEKDIEREN	1.103.249	4.254.915,16	3,86	1.062.925	2.919.407,28	2,75
Eindtotaal	10.695.865	46.062.064,17	4,31	10.191.076	43.236.298,35	4,24



Wegen op zee



Netcontrole



Sorteren op zee

MARELEC Food Technologies
Redanweg 15 - 8620 Nieuwpoort - Belgium -
T +32 58 222 111 - sales@marelec.com

www.marelec.com

Met dank aan onze adverteerders

p. 2	Stedelijke Vismijn Nieuwpoort
p. 2	BMT
p. 2	Padmos
p. 4	Kramer machines
p. 4	Leeward
p. 6	VVC Equipment
p. 6	Crevits Rederij
p. 8	Gardec
p. 8	Bema
p. 8	Van Eygen brandstoffen
p. 10	Radio Holland
p. 14	Besox
p. 14	Vanquathem-Lombaerts-Eggermont
p. 22	Vlaamse Visveiling Zeebrugge & Oostende
p. 22	Ketels werkhuizen
p. 22	Lemahieu verpakking
p.32	Marelec

achterblad 3	Zeevissersfonds-Previs
achterblad 4	Vebatrans





Zeevisserijfonds

Vijverstraat 47 bus 3 - 8400 Oostende

Tel: 059 509 555
Fax: 059 509 525
info@zeevisserijfond.be

PREVIS
Preventie van arbeidsongevallen aan boord van Vissersschepen

Voor een veilige visserij
met oog voor
de reële noden van de vissers

Contactpersonen:

Luk Louwagie +32 477 68 25 00
previs@zeevisserijfond.be

Openingsuren: Van maandag t/m donderdag van 8.30u tot 12.15u - 13u tot 17u en vrijdag van 08.30u tot 12.30u





TRANSPORT & LOGISTIC SOLUTIONS



Ons logo doet al wel
vermoeden dat wij
bevlogen **LOGISTIEKE**
dienstverleners zijn.

Je treft onze
ZEEARENDEN aan
langs de kusten en
bij open verbindingen
met de **ZEE**.

KIJK VOOR MEER INFO OP **WWW.VEBATRANS.NL**