

Rederscentrale

Informatieblad MAART 2023

The background image shows a large fishing ship at sea during sunset. The sky is a warm orange color, and the sun is a bright orange semi-circle on the horizon. Numerous birds are flying in the sky around the ship. The ship is dark and silhouetted against the bright sky. The water is dark blue with some whitecaps.

Verlies van de Z.525



Zeevisserijfonds

Vijverstraat 47 bus 3 - 8400 Oostende

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



PREVIS
Preventie van arbeidsongevallen aan boord van Vissersschepen

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



Download de Previs App!

Contact:

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

Het kantoor is enkel open op afspraak – we zijn van ma - do van 08u30 - 12u15 en van 13u00 - 17u00 en op vrijdag van 08u30 - 12u30 telefonisch bereikbaar op het nummer 059/509 555

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

Hoofdredactie - 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.

MAART 2023

INHOUD

Verlies van de Z.525 Sylvia-Mary	3
Klimaatrubriek: het GVB-, GMO-, ecosysteem en visserij- en energietransitiepakket van de Europese Commissie	5
PO-overleg Garnaal- en Kustvisserij	9
Aandachtspunten van de Rederscentrale	10
Samenwerking rederijen en FOD Mobiliteit	13
Aanvoer & besomming	13
Stand der vangsten	14
Innoverend vissen	17
Ruimtelijke Ordening	19
Werkgroep Veiligheid - FISH-Platform	19
Opleidingen	21
Marktsituatie in de zeevisserij	24
Vergelijkende zeevisserijstatistiek	27

OP ONS KUNT U REKENEN



Radio Holland is wereldwijd toonaangevend in navigatie & communicatie, IT aan boord en Service & Onderhoud. Wij staan bekend om onze 24/7 service verlening en ons ongeëvenaarde netwerk van service locaties. Over de hele wereld laten reders hun apparatuur aan boord onderhouden en repareren door onze technische specialisten, die altijd en overal klaar staan.



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



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

Sprotplein 2
8400 Oostende

Tel: +32 50 55 99 38
Fax +32 59 32 04 46

@: info@vlvis.be • Web: www.vlvis.be

Verlies van de Z.525 Sylvia-Mary

Dinsdagavond 14 februari 2023 gebeurde voor de kust van Land's End het ongeval met de Z.525 Sylvia-Mary van rederij NV Thor. Het schip kwam die avond in moeilijkheden nadat de bemanning op de brug de indruk had dat het vaartuig iets onder de waterlijn raakte. Op het moment van het voorval was het laagtij en stond er een sterke stroming. De weersomstandigheden waren al bij al gunstig.

Op maandagmorgen 13 februari om 03.00 uur lokale tijd werd afgevaaren vanuit Oostende richting het Bristolkanaal. Na 40 uur stomen werd het zuidwestelijke punt van het VK bereikt en diende de ronding genomen te worden richting visserijgebied. Op dit moment liep het fout toen de indruk ontstond dat het vaartuig iets onder de waterlijn raakte. Al vlug was het voor de bemanning duidelijk dat het om een ernstig incident ging. Twee van de bemanningsleden spoedden zich naar beneden om te zien of er ernstige schade aan het vaartuig was. De machinekamer was intact, maar het visruim maakte al vlug veel water. Er werden nog pogingen ondernomen om de pompinstallatie in werking te stellen. Helaas moest al vlug besloten worden de strijd te staken daar de schade te groot bleek.

Direct werd een noodsignaal uitgestuurd door de schipper dat opgevangen werd door de Britse Kustwacht. De kustwacht stuurde onmiddellijk een Lifeboat uit vanuit het nabijgelegen reddingsstation Sennen Cove. Er werd ook bijstand geleverd door de helikopter van de kustwacht. Hessel Kramer had de reflex om zijn telefoon bij de hand te nemen alsook de marifoon. Hierdoor kon contact gehouden worden met de reddingsdiensten, die de vier bemanningsleden hebben aangespoord om onmiddellijk in het

vlot te stappen. Kort nadien werd de bemanning aan boord genomen van de Lifeboat en overgebracht naar Newlyn.

De bemanning had alle lof voor de reddingmedewerkers en de perfecte opvang in een hotel in Penzance. Ook twee Belgische vaartuigen namelijk de Z.41 en Z.187 die iets later passeerden op de plaats van de ramp konden geen bijstand meer verlenen en moesten lijdzaam toezien hoe de Z.525 verdween in de golven.

Harde klap

Reder Pieter Kramer werd onmiddellijk op de hoogte gebracht van het ongeval door zijn zoon en vertrok nog dezelfde avond richting het VK. Voor het familiebedrijf Kramer is het een harde klap om het levenswerk van 25 jaar verloren te zien gaan. Gelukkig vielen er geen slachtoffers of zwaargewonden. Na een eerste verhoor in het VK konden de bemanningsleden richting Londen vertrekken om de nodige documenten te laten opmaken op de Nederlandse en Poolse ambassade, daar al hun papieren en bezittingen zich aan boord bevonden. Aan boord waren naast de twee zonen, beiden in het bezit van een vaarbevoegdheid (schipper-motorist), een kleinzoon van Pieter (stuurman) en nog een vast Pools bemanningslid die beschikt over een vaarbevoegdheid als roerganger.

De Z.525 werd in 1997 gebouwd bij NV Scheepswerven Degraeve te Zeebrugge. Aanvankelijk beoefende de eurokotter de boomkorvisserij. Pieter Kramer, een voortrekker van innovatieve visserijtechnieken, schakelde echter een tiental jaar terug over op de langoustinevisserij in de Noordzee. Bovendien bleef hij niet stilzitten en sedert een paar jaar werd in het najaar in de zuidelijke Noordzee gericht op pijlinktvis gevist door de Z.525. Het Bristolkanaal blijft ook bij jaaraanvang een lucratieve visserij en net bij het stomen naar deze visserijgrond is het jammerlijke ongeval gebeurd. Er werden de laatste vijf jaar grote investeringen gedaan op het vaartuig om de langoustine- en andere visserijen in optimale omstandigheden te bedrijven. Vooral veiligheid op het achterdek en bemanningscomfort alsook de verwerking van de langoustines aan dek werden grondig aangepakt.

Uit een eerste gesprek met de familie Kramer in de Rederscentrale blijkt er alvast de vastbeslotenheid om door te gaan en een nieuwe start te nemen. Op welke manier dit zal gebeuren, zal in de komende tijd bekeken worden.



UW OFFICIËLE CUMMINS DEALER

MOTOREN - SERVICE - ONDERDELEN - FILTERS



- ✓ Plaatsen van dieselmotoren en generatoren
- ✓ Afbouwen van nieuwbouwschepen
- ✓ Scheepslift tot 750 ton en 15 m breed
- ✓ Alle scheepsherstellingen boven de waterlijn
- ✓ Schroeven - Schroefassen - Roeren
- ✓ Plaatsen van straalbuizen
- ✓ Alle plaat- en laswerken
- ✓ Alle draai- en freeswerken

Officiële Cummins verdeler
KETELS
SCHEEPSHERSTELLINGEN



Kaai 250A - Voorhavenlaan 84 - B 9000 Gent ☎ +32 (0)9 255 58 00 ✉ info@ketels.be



VAN EYGEN BV
CASIER-VERMEERSCH
BRANDSTOFFEN

BEL: 058 233 672

BRUGSESTEENWEG 64A • 8433 MIDDELKERKE

De Boer Marine

nautical & satellite solutions

Snelle internetverbindingen op zee?

Dat levert **De Boer Marine!**



Verzekerd van de **nieuwste** technieken



Bewezen **betrouwbaar** in de visserij



Maandelijks opzegbaar



De beste **service in België**

www.deboermarine.nl | sales@deboermarine.nl | +31 (0) 527 308500 | Westwal 9, 8321WG Urk, Nederland

Klimaatrubriek: het GVB-, GMO-, ecosysteem en visserij- en energietransitiepakket van de Europese Commissie

De Green Deal, de Farm to Fork-strategie, de jaarlijkse COP-conferenties; het woord "klimaatdoelstellingen" is alomtegenwoordig in het nieuws en is reeds enkele jaren een Hot Topic op de prioriteitenagenda van de diverse beleidsniveaus. De huidige energiecrisis heeft ertoe geleid dat het debat inzake groene, maar betaalbare energie ook aan tafel wordt gevoerd bij de doorsnee Vlaamse gezinnen. De vooropgestelde beleidsplannen met betrekking tot het klimaat zullen echter ook een aanzienlijke impact hebben op de visserijsector. In onderstaande rubriek van het Rederscentrale-informatieblad komen maandelijks klimaatgerelateerde topics aan bod. In deze editie: het door de Europese Commissie gepubliceerde pakket met een rapport over het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB), de Gemeenschappelijke Marktordening (GMO) en de actieplannen om de duurzaamheid en veerkrachtigheid van de visserij- en aquacultuursectoren en mariene ecosystemen te verbeteren en om de energietransitie in die sectoren aan te pakken.

Op 21 februari 2023 heeft Eurocommissaris Sinkevičius dit langverwachte beleidspakket van de Europese Commissie voorgesteld. Een belangrijke kanttekening die bij deze aankondiging gemaakt moet worden, is het feit dat het hierbij enkel gaat om een communicatie van de Commissie. De GVB- en GMO-rapporten zijn het resultaat van een verplichte evaluatie na tien jaar, maar nu moeten de Europese lidstaten (Raad) en het Europees Parlement nog mee bekijken hoe aan deze evaluaties een gevolg zal worden gegeven.

Ook de actieplannen in het pakket moeten in de Raad en het Parlement aan bod komen. Dit voorgestelde pakket is dus momenteel nog onder geen beding van wetgevende aard. Met deze aankondiging geeft de Europese Commissie echter aan welke koers het in de toekomst wil varen en worden lidstaten aangespoord om op nationaal niveau reeds maatregelen door te voeren.



Eurocommissaris Sinkevičius (bron: Website Europese Commissie)

Voorafgaand aan de publicatie werd maandenlang gespeculeerd over de exacte inhoud van de communicatie.

Mededelingen over het GVB vandaag en morgen en de GMO

Het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB) is een regeling voor het beheer van de Europese vissersvloot en voor het behoud van de visbestanden. Het moet ervoor zorgen dat zowel de visserij als de aquacultuur ecologisch, economisch en sociaal duurzaam zijn en een bron van

gezond voedsel voor de burgers van de EU vormen. Daarnaast moet het een dynamische visserijsector bevorderen en een goede levensstandaard voor de visserijgemeenschappen waarborgen.

Het GVB werd ingevoerd in de jaren 70 en is sindsdien verschillende malen herzien, voor het laatst op 1 januari 2014. Overeenkomstig artikel 49 van de huidige versie van het GVB, EU-Verordening 1380/2013, diende de Europese Commissie tegen 31 december 2022 verslag uit te brengen inzake de werking ervan. In het kader hiervan konden stakeholders in 2022 meermaals hun visie delen met de Europese Commissie. Deze vereiste rapportering werd opgenomen in de publicatie van 21 februari 2023.

Hoewel erkend wordt dat het GVB nog enkele serieuze uitdagingen kent, heeft de Europese Commissie aangegeven dat het momenteel geen hervorming voorziet van het GVB. De Commissie stelt echter wel een "Pact voor de visserij en de oceanen" voor. In dit orgaan zouden stakeholders en beleidsvertegenwoordigers samen gebracht worden om te bespreken hoe het GVB beter kan bijdragen tot enerzijds de toekomstbestendigheid van de sector alsook aan de andere beleidsdoelstellingen.

Er valt niet te betwisten dat het Gemeenschappelijk Visserijbeleid de afgelopen jaren sterk heeft bijgedragen tot de verdere ontwikkeling van een duurzaam EU-visserijbeheer, gestoeld op de drie pijlers van duurzaamheid (ecologisch, economisch en sociaal). Desalniettemin is de Rederscentrale, samen met Europese visserijvertegenwoordigers, van oordeel dat sommige specifieke streefdoelen niet praktisch uitvoerbaar zijn en niet aangepast zijn aan de voortschrijdende verduurzaming van de sector en aan de veranderingen in het omgevingskader zoals het klimaat. Een hervorming van het GVB dringt zich dan ook op.

Ook over de werking van de Gemeenschappelijke Marktordening voor visserij- en aquacultuurproducten, een integraal onderdeel van het GVB, werd gerapporteerd. De GMO heeft als voornaamste doelstelling een gelijk speelveld te waarborgen voor alle visserij- en aquacultuur-

producten die in de EU worden verhandeld. Het rapport staat onder meer stil bij de reeds behaalde successen. Zo kunnen consumenten op heden een weloverwogen keuze maken dankzij een duidelijke etikettering op visserij- en aquacultuurproducten. Ook de oprichting van de waarnemingspost voor de Europese markt voor visserij- en aquacultuurproducten (EUMOFA) wordt aangehaald. Daarnaast wordt ook het belang benadrukt van producentenorganisaties bij de uitvoering van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid en de Gemeenschappelijke Marktordening. De mogelijkheid tot de oprichting van transnationale producentenorganisaties blijkt uit het rapport nu ook een doelstelling van de Commissie.

Mededeling over de energietransitie in de visserij- en aquacultuursector van de EU

In lijn met de doelstellingen van de EU-Green Deal waarbij wordt gestreefd naar een klimaatneutraal Europa tegen 2050, wil de Europese Commissie ook de energietransitie in de visserij- en aquacultuursector van de EU in een stroomversnelling brengen.

Concreet wordt gestreefd naar een nuluitstoot tegen 2050 door het gebruik van hernieuwbare, koolstofarme energiebronnen te bevorderen, alsook de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen af te bouwen. Naast de alom bekende milieu-impact, heeft de huidige energiecrisis pijnlijk duidelijk gemaakt dat de sector afhankelijk is van de energieprijzen die sterk kunnen fluctueren door externe factoren.

De Europese Commissie beoogt de creatie van een "Partnerschap voor de energietransitie in de visserij en aquacultuur in de EU" waarbij alle mogelijke stakeholders bijeengebracht zullen worden om de energietransitie zo snel mogelijk te realiseren. Hiervoor is innoverend ondernemerschap echter een vereiste. De Commissie engageert zich er dan ook toe om een zo gunstig mogelijk klimaat hiervoor te creëren.

Ook de Vlaamse visserijsector beseft ten eerste dat de energietransitie de volgende vereiste stap op hun duurzaamheidsstraject is. De sector en diverse stakeholders steken dan ook geregeld de koppen samen inzake energie-efficiëntie. Zo brachten de partners van het Convenant 'Op koers naar duurzaamheid' in het najaar 2022 diverse stakeholders samen voor een seminarie rond energietransitie in de visserijsector. Tijdens dit uniek evenement gaven scheepsbouwers en motorfabrikanten een toelichting bij de mogelijke alternatieven, nu én in de toekomst. De Task Force Convenant werkt nu verder aan de specifieke noden om de Belgische visserij op die weg te begeleiden, een eigen Belgisch 'partnerschap' dus.

Marien Actieplan

Het meest besproken onderdeel van het pakket is het "Marien Actieplan" waarmee de Europese Commissie beoogt het GVB nog beter te linken aan de EU-milieudoelstellingen.

De Europese Commissie stelt immers dat het marien milieu onder druk komt te staan door onder meer visserij-activiteiten. Een verstoord marien milieu kan de visbestanden en de biodiversiteit in Europese Wateren in het gedrang brengen. Ook de toekomst van de visserijsector op lange termijn kan hierdoor onder druk komen te staan.

Op basis van de reeds bestaande biodiversiteitsdoelstellingen 2030, schuift de Commissie in haar Marien Actieplan onderstaande aanbevelingen naar voor:

- *30% van de Europese wateren wordt geklasseerd als mariene beschermde gebieden.*

De Commissie stelt dat MPA's belangrijk zijn voor de mariene biodiversiteit en roept de lidstaten dan ook op om een duidelijk concreet plan te creëren voor effectieve bescherming (instandhoudingsmaatregelen).

- *Impact van visserij op zeebodem verminderen.*

De Europe Commissie spoort de lidstaten aan om nationale maatregelen te nemen met het oog op de geleidelijke uitfasering tegen 2030 van bodemvisserij met gesleept tuig in beschermde mariene gebieden, alsook een verbod in nieuwe beschermde gebieden. Tegen maart 2024 zou dit reeds in voege moeten zijn getreden voor Natura 2000-gebieden.

- *Selectiviteit van vistuig en visserijpraktijken vergroten.*
- *Incidentiele vangsten van bedreigde soorten (bruinvissen etc.) verminderen.*

Het is niet verwonderlijk dat de Europese Commissie bodemvisserij zo hoog op de prioriteitenagenda zet. Anno 2023 komt de visserijtechniek meer dan ooit onder zware druk te staan, mede door de opgevoerde druk van diverse milieuorganisaties. Zo werd in mei 2022 door Seas at Risk en Oceana een document gepubliceerd waarin wordt beargumenteerd waarom bodemvisserij uitgefaseerd zou moeten worden in de EU. Er wordt beweerd dat bodemvisserij kwetsbare en gevoelige habitats en organismen op de zeebodem aantast. Gezien het niet-selectieve karakter van de visserijtechniek zou deze bijdragen tot de overexploitatie van bepaalde visbestanden, resulterend in hoge bijvangsten en discard-cijfers. Tenslotte beargumenteren de desbetreffende NGO's dat bodemvisserij het hoogste brandstofverbruik kent en indirect bijdraagt tot de uitstoot van CO₂ die wordt opgeslagen in de bodem.

EBFA-visie

De Commissie benadrukt dat steeds alle stakeholders betrokken zullen worden in het proces en dat een verdere verduurzaming van de visserijactiviteiten garant zal staan voor een verzekerde toekomst van de sector. Desalniettemin komt er enorm veel tegenkanting tegen dit actieplan dat door veel stakeholders aanzien wordt als té ambitieus en waarbij te weinig rekening wordt gehouden met zowel de inspanningen als de noden van de Europese visserijsector, in het verleden, op heden en in de toekomst.

Zo publiceerde de European Bottom Fisheries Alliance (EBFA) een persbericht waarin kritiek geuit wordt op de

aankondiging van het actieplan. EBFA, waartoe ook Rederscentrale als Belgische vertegenwoordiger behoort, werd in 2022 opgericht door visserijvertegenwoordigers uit veertien landen die het gebruik van actief bodemvistuig als duurzame activiteit verdedigen. Het afgelopen jaar heeft de EBFA heel wat wetenschappelijke informatie gepresenteerd aan de diensten van de Commissie, waaruit blijkt hoe de zeeën beter beschermd kunnen worden en hoe tegelijkertijd een toekomst voor vissers en voedselzekerheid gegarandeerd kunnen worden. EBFA is echter van mening dat deze aangeleverde gegevens te weinig in acht worden genomen.



De EBFA beschouwt het verbod op mobiel bodemuig in MPA's dan ook als een doelstelling die onevenredig, ongerechtvaardigd is, niet-gebaseerd op de best beschikbare wetenschap en in strijd is met internationale verplichtingen. Een dergelijk verbod zou de EU-productie met 25% doen slinken en de werkzekerheid voor de bemanning van maar liefst 7 000 vaartuigen in het gedrang brengen. Aangezien de EU reeds sterk afhankelijk is van de invoer van visproducten, zal de invoering van het actieplan het gat in de (zee)voedselzekerheid alleen maar groter maken. Import – misschien zelfs van activiteiten met een grotere impact dan de Europese productie – zal toenemen om de tekorten aan te vullen die ontstaan door het slinken van de Europese visserijvloot.

Commissie Visserij (PECH)

Een week na de aankondiging, kwam mevr. Vitcheva, directeur-generaal van DG MARE, het pakket en in het bijzonder het Marien Actieplan eerst toelichten tijdens de vergadering van de Visserijcommissie (PECH) in het Europees Parlement. Op donderdag 9 maart volgden dan de adviesraden (AC'S) en een werkgroep van lidstatenvertegenwoordigers. Op 20 maart (na publicatie van dit infoblad) komt het pakket aan bod op de landbouw- en visserij ministerraad.

In haar presentatie prees mevr. Vitcheva de geleverde inspanningen van de Europese visserijsector die samen met de implementatie van het GVB tot op heden reeds hebben geleid tot duurzamere visserij waardoor kritieke visbestanden wederom zijn opgebouwd kunnen worden. Met het GVB werden reeds sterke resultaten neergezet, maar voor sommige aspecten is nog steeds

extra aandacht vereist. Zo wees Vitcheva onder meer op het socio-economische aspect (aantrekkelijkheid sector voor nieuwe generatie) en de moeilijkheden omtrent de aanlandingsplicht.

Heel wat Europarlementariërs stelden zich echter erg kritisch op wat betreft de slaagkansen van de maatregelen – waarvoor geen wettelijke omkadering werd voorzien – die werden opgenomen in het voorgestelde pakket van de Commissie. Zo werd onder meer aangekaart dat er indirect een onevenwichtigheid wordt gecreëerd tussen de drie pijlers van duurzaamheid. Meerdere Europarlementariërs zijn immers van oordeel dat de uitvoerige aandacht die besteed wordt aan de pijler "milieu" ten koste gaat van de Europese voedselzekerheid en de veerkrachtigheid van de sector.

Ook het Marien Actieplan, met in het bijzonder de maatregelen inzake bodemvisserij, stootte op hevig protest bij de Europarlementariërs. De eenzijdige benadering waarbij weinig onderscheid wordt gemaakt tussen de verschillende zeebekkens en type vistuig is voor velen een doorn in het oog. Net zoals de sector reeds meermaals zelf heeft aangehaald, wordt gevreesd voor de socio-economische gevolgen van dergelijke vergaande maatregelen die de Europese voedselzekerheid in het gedrang kan brengen.

De volledige PECH-zitting in kwestie kan integraal geraadpleegd worden via de website van [het Europees Parlement](#).

Naast opinies vanuit de sector en het Europees Parlement, sijpelen de kritische reacties ook vanuit diverse nationale autoriteiten stillaan binnen. Zo gaf dhr. Berville, de Franse staatssecretaris voor de Zee, het krachtige signaal dat zijn regering resoluut tegen de invoering is van het verbod op bodemvisserij in mariene beschermde gebieden. Hij stelde dat de ontwikkeling van de visserijsector en de bescherming van de mariene biodiversiteit geen tegenpolen, maar juist complementair zijn.

Wat te verwachten?

De komende maanden zal de Rederscentrale de verdere ontwikkelingen inzake het voorgestelde pakket van de Commissie van nabij opvolgen via de officiële instanties (Vlaamse en federale autoriteiten, Europese Adviesraden etc.) alsook via de Europese sectororganisaties waarvan Rederscentrale lid is, namelijk EAPO en EBFA. Hierover zal ook steeds worden gerapporteerd in de volgende edities van dit informatieblad. Voor verdere vragen of verduidelijking bij dit onderwerp kan steeds contact worden opgenomen met het Secretariaat van de Rederscentrale.



Clarity from complexity

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: Padmos, Deltahaven 18, 3251 LC Stellendam (NL)

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



Innovating the future.

Damen Maaskant

Deltahaven 40 | 3251 LC | Stellendam | Netherlands

info-maaskant@damen.com

tel. (0187) 49 14 77

DAMEN
MAASKANT

PO-overleg Garnaal- en Kustvisserij

Op vrijdag 3 maart 2023 vond in de vergaderzaal van de Rederscentrale een PO-overleg Garnaal- en Kustvisserij plaats. Het belangrijkste onderwerp op de agenda was de Wnb (Wet natuurbescherming) garnalenvergunning in Nederlandse wateren voor de periode 2023-2028. Daarnaast stonden ook enkele actiepunten van de vorige vergaderingen op de agenda.

Opvolging vorige vergaderingen

Als eerste agendapunt werden actiepunten uit vorige vergaderingen besproken. Met betrekking tot de voorgestelde gesloten gebieden binnen de Natura 2000-zones in het Belgisch deel van de Noordzee werd gerapporteerd dat ondanks door de Rederscentrale steeds werd aangegeven om zoveel mogelijk de 3-mijlszone te vrijwaren, dit in het finale voorstel jammer genoeg niet is gevolgd. Wel werd de vraag voor een corridor opgenomen. Door de Vlaamse Dienst Visserij werd bevestigd dat de Federale Overheidsdienst (FOD) Leefmilieu met dit voorstel de Artikel 11-procedure onder het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB) opgestart heeft.

Verder meldde de vertegenwoordiger van de Dienst Visserij dat, in het kader van de aanlandplicht, specifiek voor de garnalenvisserij in de Scheveningengroep een Duits voorstel op tafel ligt om de de-minimis uitzondering voor garnalenvisserij (percentage moet nog bepaald worden) vanaf 2024 enkel toe te staan bij een minimum-maaswijdte van 24 mm en een selectief net (zeefnet of sorteergid).

Ten slotte werd door de Rederscentrale verslag gegeven over enkele vergaderingen met betrekking tot de Hendrik Baelskaai. Hierover wordt gerapporteerd onder de rubriek 'aandachtspunten' elders in dit informatieblad.

Wnb-garnalenvergunning Nederlandse wateren (2023-2028)

Vervolgens werd er tijdens het PO-overleg een stand van zaken gegeven omtrent de Wnb-garnalenvergunning Nederlandse wateren voor de periode 2023-2028. Op 23 december 2022 werd een collectieve aanvraag ingediend op basis van de Passende Beoordeling en stikstofberekeningen. Deze stikstofberekeningen, die steeds op nul dienen uit te komen, zorgen echter voor te weinig uren in de Vlake van de Raan en Westerschel-

de. Meer uren kunnen worden aangevraagd bij een verminderde uitstoot door de aanschaf van een katalysator. Begin januari diende Rederscentrale aan het Nederlandse ministerie door te geven welke vaartuigen onder de collectieve aanvraag blijven en welke individueel zullen aanvragen, wegens frequent vissen in de desbetreffende gebieden.

Naar aanleiding van het lopende gedoogbeleid tot 01/10/2023 voor de Nederlandse vloot, is Rederscentrale in nauw contact met het Nederlandse ministerie om op basis van de aanvraag eveneens een gedoogbeleid voor de Belgische vloot te bekomen. Er zijn echter meerdere strenge voorwaarden aan verbonden. Ten eerste is er de beperking in vis-uren. Daarnaast is het gedoogbeleid enkel mogelijk op grond van een verklaring over het plaatsen van een katalysator. Om een vinger aan de pols te houden, hanteert het Nederlandse ministerie de stelregel dat elke beoogde vergunninghouder voor 1/05/2023 de aanschaf en een specifieke afspraak tot installatie van de katalysator (met datum) schriftelijk aantoonbaar moet maken. Wanneer hier niet aan voldaan wordt, kan de vergunninghouder uit de gedoogbeschikking vallen. Uitzondering is mogelijk via een schriftelijk en onderbouwde verklaring dat de vergunninghouder om bedrijfseconomische redenen (nog) niet over gaat tot aanschaf van een katalysator.

In dit kader werd samengezeten met de Dienst Visserij die op haar beurt per brief uitstel en een alternatief gedoogbeleid heeft gevraagd voor vissers die slechts sporadisch binnen de Natura 2000-zones vissen. Het antwoord van het Nederlandse ministerie blijft echter ongewijzigd. De datum van 1 mei is om ervoor te zorgen dat de verduurzaming zo snel mogelijk effectief wordt gemaakt. Vissers dienen zelf de overweging te maken om in te zetten op een katalysator (meer vis-uren) of niet (beperkte vis-uren). Ten slotte werd de melding gemaakt dat de eerdere stikstofberekeningen geactualiseerd dienen te worden naar aanleiding van een AERIUS-update.

Door de leden werd beslist akkoord te gaan met de voorwaarden van het gedoogbeleid. Rederscentrale zal alle leden op de hoogte brengen wanneer het gedoogbeleid van kracht is. Wat betreft een subsidieregeling voor de aanschaf van de katalysator, is het nog wachten op de opstart van het EFMZVA, wat niet voor de zomer wordt verwacht. Ten slotte werd de mogelijkheid tot beheermaatregelen in Belgische wateren besproken.



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.

NSAC/NWWAC Skates and Rays workshop & focus group

Op donderdag 9 februari 2023 vond een workshop georganiseerd door de gezamenlijke rog focusgroep van de Noordzee en Noordwestelijke Wateren Adviesraden plaats. Dit naar analogie met de workshop die plaatsvond in 2017. De resultaten die voortkwamen uit de Expert Working Group van STECF (Engelse afkorting van het Wetenschappelijk, Technisch en Economisch Comité voor Visserij – het wetenschappelijk orgaan van de Europese Commissie) die plaatsvond eind september 2022, vormden de focus van de discussie. Daarnaast werden de resultaten van verschillende EU-onderzoeksprojecten gegeven. Onder andere kwamen ook de ILVO-projecten Raywatch en Rayscan aan bod.

In de namiddag vonden zogenaamde Breakout Sessions plaats. Iedere groep werd gevraagd te discussiëren rond vier onderwerpen: (1) harmonisatie van TAC-setting tussen de EU en het VK, (2) sub-TAC's en beheerplannen voor bepaalde soorten en beheermaatregelen zoals minimum-maat, (3) overlevingsonderzoek prioriteren voor bepaalde soorten en (4) Best Practices (vermijding, selectiviteit en overleving) en de socio-economische effecten.

De focusgroep kwam vervolgens bijeen op donderdag 2 maart 2023. De conclusies van de workshop omzetten in een gedragen NSAC en NWWAC-advies vormde het voornaamste agendapunt. Zoals hierboven gemeld, werden tijdens deze workshop heel wat wetenschappelijke projecten over roggren toegelicht, met vaak de focus op overleving. Want om ook volgend jaar nog een uitzondering te kunnen bekomen voor roggren op de aanlandplicht zal bijkomende wetenschappelijke rapportering noodzakelijk zijn. De voornaamste uitdaging houdt in om voor alle verschillende soorten roggren de wetenschappelijke informatie te bundelen en op overeenstemmende wijze over te brengen naar de Europese Commissie.

Een ander belangrijk aspect dat zal opgenomen worden in het advies is de manier waarop de quota van de verschillende roggrensoorten bepaald worden. Opties zijn meer regionale benaderingen van de bestanden en het overwegen om voor bepaalde soorten een apart quotum toe te passen, uiteraard met expliciete aandacht voor knelpuntsoorten. Het is ook cruciaal dat wetenschappelijke partners voldoende informatie gaan verzamelen over de soorten die commercieel het meest interessant zijn want een betere inschatting van het visbestand door voldoende wetenschappelijke data zorgt ervoor dat het visbestand in een 'gunstigere' categorie terecht komt.

EU-Noorwegen onderhandelingen 2023

Ook halfweg maart is er nog geen akkoord over de uitwisseling van visserijmogelijkheden tussen de EU en Noorwegen. Op alle niveaus (tot minister-commissaris/premier-voorzitter) is dit al aan bod gekomen, maar een uitkomst is niet in zicht, waardoor visserij door vaartuigen onder de EU-lidstatenvlag in Noorse wateren uitgesloten blijft. Moest er daar al beweging in komen, is er nog het feit dat er voor de boomkorvisserij geen zicht is op een inperking van het verbod, zodat voor de meeste Belgische vaartuigen nog minstens twee hindernissen moeten worden genomen vooraleer de Noorse wateren toegankelijke worden. Wordt verder opgevolgd.

Waarborg en Sociaal Fonds

Op 15 februari 2023 kwam de Raad van Bestuur van het Waarborg en Sociaal Fonds samen. Geert De Rous deelt mede dat hij zich binnen de organisatie ACLVB zal toeleggen op een nieuwe functie en vervangen zal worden door Alain Overbergh. Verder dienden enkele CAO's besproken te worden. Wat betreft deconnectie, is de raad van oordeel dat dit kan geregeld worden op bedrijfsniveau, vermits dit enkel van toepassing is voor bedrijven met meer dan 20 werknemers. Wat betreft knelpuntberoepen, stelt zich de vraag of dit technisch van toepassing is op de subsectoren pakhuizen en visveiling, gezien de lijst van de VDAB géén melding maakt van knelpuntberoepen voor deze subsectoren. Dit strookt echter niet met de realiteit en de vaststellingen dat het zeer moeilijk is om voldoende potentieel geschoolde werkrachten te vinden voor de sector. Het Waarborg en Sociaal Fonds zal op de volgende vergadering nagaan hoe aan deze problematiek voldaan kan worden.

Visietraject aquacultuur en ontmanteling windmolenparken

Op vraag van het kabinet van minister bevoegd voor de Noordzee Vincent Van Quickenborne werken OD Natuur en DG Leefmilieu momenteel aan een visietraject rond aquacultuur en de ontmanteling van windmolenparken. De visiedocumenten worden afgewerkt tegen het slotevent van 15 mei 2023. In totaal namen reeds ruim 70 deelnemers uit alle geledingen van de maritieme sector deel aan dit visietraject. Rederscentrale gaf input tijdens het overlegmoment van 16 februari 2023 om de standpunten van de visserijsector mee te laten opnemen in het eindrapport.

Betreffende aquacultuur in het Belgisch deel van de Noordzee werd door de vertegenwoordigers van de visserijsector nogmaals aangehaald dat meervoudig ruimtegebruik tus-

sen de aquacultuursector en bestaande vissersvloot – die quasi volledig bestaat uit demersale sleepnetvisserij, voornamelijk met de boomkor – praktisch gezien niet-werkbaar is. Wel pleit de visserijsector ervoor om aquacultuur te concentreren in de zones die voorzien zijn voor de uitbouw van windenergie. Eventueel kunnen mariene beschermde gebieden, waar visserij uitgesloten is, eveneens mogelijkheden bieden voor aquacultuur. Maar de open ruimte in het Belgisch deel van de Noordzee is reeds zeer beperkt voor visserij, dus kunnen we niet toestaan dat deze nog verder ingeperkt wordt. De visserijindustrie is overigens een sector die voor een significante voedselbevoorrading zorgt en ook heel wat werk genereert verderop in de visketen, terwijl het nog steeds zeer onzeker is of maricultuur in Belgische wateren ooit financieel rendabel kan zijn. De bedrijven en onderzoekers die zich hierin verdiepen en aanwezig waren op het overlegmoment bevestigden dat zij nog geen uitsluitsel kunnen geven of dit op termijn ooit zo zal zijn, onder meer door de hoge onderhoudskosten.

Voor het luik 'ontmantelen van windmolenparken' werden een aantal opties besproken. Zo kan er voor geopteerd worden om na afloop van de concessies van het windmolenpark alles te verwijderen, of zich te beperken tot louter de turbines, de erosiebescherming of de kabels. Uit onderzoek blijkt nu dat het op technisch vlak een huzarenstukje blijkt om de turbines van windmolenparken terug uit de grond te halen. Als we een licht werpen op andere projecten wereldwijd, dan zijn er amper tot geen voorbeelden waar men daar reeds is in geslaagd. Toch kwam de meerderheid van de aanwezigen al snel tot de conclusie dat zowel de kabels, de erosiebescherming als de turbines na afloop weggehaald dienen te worden. Indien een bepaald gebied na afloop van de concessie niet langer gebruikt kan worden als een zone voor windenergie, dan moet die terug in zijn oorspronkelijke staat hersteld worden. Dit werd ook zo voorzien in de overeenkomst tussen de overheid en de projectontwikkelaars. Ook de vertegenwoordigers van de visserijsector volgen deze visie. Of het technisch mogelijk is om de pilaren ooit te verwijderen is een andere kwestie. Dit doet de vraag rijzen of het wel verantwoord is om te starten met de bouw van nieuwe windmolenparken vooraleer hier duidelijkheid over is. Rederscentrale vraagt alvast om deze bedenking mee op te nemen in het eindverslag. Op 15 mei 2023 worden uiteindelijk de definitieve visienota's voorgesteld.

NSAC/NWWAC Social Aspects Focus Group

Op maandag 20 februari 2023 vond een gezamenlijke focusgroep Social Aspects van de Noordzee en Noordwestelijke Wateren Adviesraden plaats. Onderwerp was de Fishing Vessel Directive (97/70/EC) en de lopende consultatie tot 16 maart 2023. Tijdens de meeting werd een toelichting gegeven omtrent de richtlijn die al dateert van 1997 en nu in evaluatie is. De vraag is of er zaken moeten veranderen aan deze richtlijn. Door de leden werd geconcludeerd dat de richtlijn aan herziening toe is, want er worden nog steeds rapporteringen gemaakt van ongevallen op vissersvaartuigen. Wel werd aangegeven dat nieuwe regels uiteindelijk moeten leiden tot bevordering van de veiligheid en niet ten koste van de visserij.

Betreffende de survey werd door de focusgroep beslist dat leden individueel zullen antwoorden. Er werd dan ook vanuit PREVIS en Rederscentrale een sectorantwoord voorbereid. Vanuit de gezamenlijke AC-focusgroep werd een advies opgesteld dat zich richt op het signaleren van de knelpunten uit de richtlijn. In het advies worden onder andere aanbevelingen opgenomen om de richtlijn uit te breiden naar vaartuigen kleiner dan 24 meter, het gebruik van een veiligheidsbeheersysteem zoals opgenomen in de SOLAS-conventie en onderwijs en opleiding met betrekking tot veiligheid binnen de visserij.

Overleg Haven Oostende - MDK - Stad Oostende - PREVIS - Vlaamse Visserijcoöperatie

In het kader van de veiligheid omheen het visserijdok werd op 1 maart een overleg gehouden op de Hendrik Baelskaai in samenspraak met de diverse preventiediensten en de Rederscentrale. Ondertussen zijn al heel wat inspanningen geleverd om de veiligheid te verhogen. Er werd vooral gekeken hoe op een vlotte manier een scheiding kan gemaakt worden tussen het werkterrein en de recreatieve zone voor wandelaars. Onder andere het plaatsen van bijkomende pictogrammen is een oplossing alsook het eventueel afbakenen van een werkterrein voor de visserijsector. Voor de afbakening van een werkterrein werd vanuit de Rederscentrale de visie meegegeven om de ligplaatsen ter hoogte van de stapelzone uitsluitend vrij te houden voor visserijwerkzaamheden.

Op een ander overleg werd met Haven Oostende, de Vlaamse Visveiling, Zeevaartpolitie, Vlaamse Visserij Coöperatie en Rederscentrale de problematiek van zwerfvuil op de Eduard Anseelekaai in Oostende besproken. Vooral voor buitenlandse aanvoerders en rederijen die niet aangesloten zijn bij het afvalplan van de Vlaamse Visserij Coöperatie vormt de aflevering van bedrijfsafval een probleem. De Vlaamse Visveiling en de Vlaamse Visserij Coöperatie zullen een alternatief uitwerken om tot een oplossing te komen.

EAPo ExCom

De meest recente quasi maandelijkse vergadering van het beslissingsorgaan van de Europese Associatie van Producentenorganisaties van de visserij vond plaats op 2 maart 2023. Na een rapportering uit de verschillende regionale werkgroepen werd uitvoerig het publicatiepakket van de Europese Commissie van 21 februari 2023 besproken. Dit leidde onder meer naar de medewerking aan een overleg tussen sector- en lidstatenvertegenwoordigingen op 20 maart 2023.

Andere onderwerpen op de agenda waren een advies op het financieringskader voor de sector (taxonomie), de oprichting van een specifieke werkgroep Mariene Ruimtelijke Planning en een opvolging van de problematiek van de visserijcontrole.

Vestiging Zeebrugge
Kotterstraat 99
8380 Zeebrugge
+32 50 55 12 04

Vestiging Oostende
Hendrik Baelskaai 47
8400 Oostende
+32 59 32 12 10



www.vvcequipment.be
info@vvcequipment.be

openingsuren: maandag tot vrijdag 8u tot 16u30
gesloten: za-, zon- en feestdagen

VVC
EQUIPMENT

INDUSTRIE • BOUW • OFFSHORE • SCHEEPVAART
VVC BIEDT U OPLOSSINGEN BIJ AL UW PROBLEMEN

Met meer dan 20 jaar ervaring zijn wij leverancier van materialen voor industrie, bouw, offshore, yachting en professionele visserij. Wij bieden verschillende producten aan waaronder: Staalkabels, touwen, verven, smeermiddelen, netten, kettingen, afdekzeilen, reddingsmateriaal, kledij & veiligheidskledij (bedrukkingen),... Spring gerust eens binnen voor advies op maat!

Stedelijke Vismijn Nieuwpoort

**DUURZAAM GEVANGEN VIS
VERSE GARNALEN
VERSE KUSTVIS**

Erkende garnaalzeef en
machinale sortering voor platvis

Thuiskoopsysteem van de
Vlaamse visveiling met gunstige
tarieven voor reders en vissers

 vismijn@nieuwpoort.be
tel. 058 22 49 71



© Michel Deven

NIEUWPOORT 

Samenwerking rederijen en FOD Mobiliteit

Rederscentrale werd door DG Scheepvaart gecontacteerd met de vraag om een aantal aspecten rond de samenwerking tussen rederijen en hun diensten op te lijsten in dit informatieblad. Het gaat om het correct indienen van zeeverslagen in geval van een ongeval, adres- of naamswijzigingen van rederijen en het vermijden van zware gewichten op het (achter)dek van vissersvaartuigen.

- Zeeverslagen moeten steeds zo snel mogelijk na het ongeval ingediend worden bij de Scheepvaartcontrole (Logboek.Visserij@mobilit.fgov.be). Het formulier voor een zeeverslag is beschikbaar op de website van FOD Mobiliteit (https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/documents/publications/2022/zeeverslag_blanco_formulier_nederlandstalig.docx). Voor alle incidenten moet ook steeds de permanentie van de Scheepvaartcontrole telefonisch gecontacteerd worden (+32 473 700 353). Dit nummer is 24u/24u, 7 dagen/7 dagen bereikbaar.
- Adreswijzigingen en/of naamswijzigingen van rederijen dienen onmiddellijk gemeld te worden aan de Scheepvaartcontrole (ship.belflag@mobilit.fgov.be) en het registratiekantoor (ship.reg@mobilit.fgov.be).
- Steeds vaker zien de inspecteurs van FOD Mobiliteit

zware gewichten (bv. 1m³-containers, viskisten,...) op het (achter)dek van vissersvaartuigen staan. Deze zware gewichten zijn op deze posities niet noodzakelijk aan boord en worden zo ook nooit meegenomen in de stabiliteitsberekeningen. Zolang het schip in de haven blijft liggen, is dat geen probleem. Maar wanneer het schip op zee gaat met dergelijke overbodige gewichten op het (achter)dek, betekent dit een grote afname van de stabiliteit van het vaartuig, wat de veiligheid van alle opvarenden sterk in het gedrang brengt. FOD Mobiliteit rekent op de medewerking van alle reders en bemanningsleden om alle overbodige gewichten van het dek te verwijderen voor afvaart, in het belang van ieders veiligheid.

SM ■

Aanvoer & besomming

Belgische vaartuigen in Belgische havens

Februari 2023

	Gewicht (kg)	Waarde (€)	G.P. (€/kg)
Stedelijke vismijn Nieuwpoort	12.610	64.536	5,12
Vlaamse Visveiling	1.389.026	6.833.268	4,92
TOTAAL	1.401.636	6.897.804	4,92

Stand der vangsten

	VISSOORT	GEBIED ¹	Beschikbaar quotum 2023 (incl. overdrachten)	VANGSTEN (ton)	BENUT (%)
Kabeljauw		2a(VK);3a(≠SK,≠KT);4	542	66,76	12,32
		7a	2	0,11	5,35
		7bc;7e-k;8;9;10	14	1,17	8,35
		7d	54	1,50	2,78
		Totaal	612	69,54	11,36
Schelvis		2a(VK);4	395	46,42	11,75
		7b-k;8;9;10	126	11,61	9,23
		7a	42	0,36	0,85
		Totaal	563	58,39	10,38
Zwarte koolvis		2a(VK);3a;3bc(EU);4	17	0,99	5,81
		7;8;9;10	3	0,00	0,00
		Totaal	20	0,99	4,88
Witte koolvis		7	211	0,36	0,17
		8abde	gesloten	gesloten	gesloten
		Totaal	211	0,36	0,17
Leng		4(EU&VK)	17	1,56	9,31
		6;7;8;9;10;12;14	50	0,78	1,57
		4(NW)	gesloten	gesloten	gesloten
		Totaal	67	2,34	3,50
Wijting		2a(VK);4	646	34,86	5,40
		7a	2	0,13	6,50
		7b-k	87	27,55	31,85
		8	gesloten	gesloten	gesloten
		Totaal	734	62,54	8,51
Schol		2a(VK);3a(≠SK,≠KT);4	5.276	151,29	2,87
		7a	56	1,15	2,06
		7de	1.032	239,57	23,20
		7fg	82	9,45	11,58
		7hjk	8	0,22	2,78
		8	gesloten	gesloten	gesloten
		Totaal	6.454	401,68	6,22
Tong		2;4(EU&VK)	811	9,55	1,18
		7a	319	14,28	4,47
		7d	540	220,28	40,83
		7e	78	16,61	21,18
		7fg	828	76,08	9,19
		7hjk	23	2,19	9,71
		8ab	gesloten	gesloten	gesloten
		Totaal	2.598	338,99	13,05
Tarbot en griet		2a;4(EU&VK)	302	6,48	2,15

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

	VISSOORT	GEBIED ¹	Beschikbaar quotum 2023 (incl. overdrachten)	VANGSTEN (ton)	BENUT (%)	
Rog		2a;4(EU&VK)	241	21,33	8,84	
		6ab;7a-c;7e-k	793	48,87	6,16	
		7d	206	84,07	40,90	
		8;9	gesloten	gesloten	gesloten	
		Totaal	1.240	154,27	12,44	
Golfrog		7de	257	18,85	7,33	
Kleinoogrog		7fg	gesloten	gesloten	gesloten	
Tongschar en witje		2a;4(EU&VK)	210	26,65	12,68	
Andere soorten nozo		4(NW)	gesloten	gesloten	gesloten	
Makreel		2a(VK);3a;3bc(EU);4	513	8,00	1,56	
		5b;6;7;8abde	6	1,71	27,03	
		Totaal	519	9,71	1,87	
Sprot		2a;4(EU&VK)	8	0,62	7,79	
		7de	26	0,00	0,00	
		Totaal	34	0,62	1,85	
Horsmakreel		4bc;7d	11	8,56	75,98	
		2a(VK),4a,5b,6,7a-c,e-k,8abde,12,14	gesloten	gesloten	gesloten	
		Totaal	11	8,58	78,00	
Heek		2a;4(EU&VK)	30	0,00	0,00	
		4(NW)	gesloten	gesloten	gesloten	
		5b;6;7;12,14	393	3,39	0,86	
		8abde	gesloten	gesloten	gesloten	
		Totaal	423	3,39	0,80	
Zeeduivel		2a;4(EU&VK)	182	19,51	10,70	
		4(NW)	gesloten	gesloten	gesloten	
		7	4.309	124,40	2,89	
		8abde	gesloten	gesloten	gesloten	
		Totaal	4.491	143,91	13,59	
Schartong		2a;4(EU&VK)	9	0,00	0,00	
		7	538	34,61	6,43	
		8abde	gesloten	gesloten	gesloten	
		Totaal	547	34,61	6,33	
Langoustine		2a;4(EU&VK)	1.290	10,01	0,78	
		7	TBA	TBA	TBA	
		8abde	gesloten	gesloten	gesloten	
		Totaal	1.290	10,59	0,82	
Haring		4c;7d(≠Blackwater-bestand)	8.528	6,18	0,07	

Voordelig vissen met data!

- Draadloze sensoren
- Meet waardevolle data aan boord
- Integratie bestaande systemen
- Koppeling met online portals
- Diverse vissersschepen zijn al uitgerust
- Laat u vrijblijvend informeren!



Brandstofbesparing met DBMATIC



Met vernieuwde brandstof-meter van De Boer Marine:

- Eenvoudig en flexibel te installeren
- Zeer compact
- Zeer accuraat door temperatuurcorrectie

Live Brandstofdashboard, al diverse schepen besparen brandstof dankzij DBMatic!



+32 478 33 24 81
Knokke Heist, België

De Boer Marine
nautical & satellite solutions

+31 (0) 527 308500
Westwal 9 8321WG Urk, Nederland



Besox verwerkt al **73 jaar** de lonen van de Belgische Zeevisserij. Hiervoor hebben we dagelijks **5 payroll experts** ter beschikking staan in onze kantoren te **Knokke-Heist** en **Oostende**!

Offerte aanvragen of gesprek inplannen?

Heidi Vanooteghem | 0499 94 07 62
heidi.vanooteghem@besox.be

**Kalvekeetdijk 179 bus 4
8300 Knokke-Heist**

Thomas Morbee
050 63 07 07

Patricia De Baene
050 63 07 18

Christa Meysseman
050 63 07 90

Katrien Van Den Bruaene
050 63 07 23

**Hendrik Baelskaai 25
8400 Oostende**

Karin Pyfferoen
059 44 70 25

WWW.BESOX.BE



Project: BAR-Kustvloot, Veerkracht voor de kustvloot en klein vlootsegment in een post-Brexit

VOORWOORD

In het artikel van de vorige editie: “Innoverend vissen – BARFISH” (pg.17-18), werd in grote lijnen beschreven welke impact Brexit heeft op onze bestaande vissersvloot. In dit nummer belichten we een gelijklopend project, BAR-Kustvloot, waar de focus ligt op de veerkracht van onze kustvloot en klein vlootsegment, door opportuniteiten te vinden waar nu bedreigingen zijn.

DOEL

- ~ Een alternatief voor vissers die beperkt worden door de nieuwe situatie op de kust en vissers die ten gevolge van de Brexit geconfronteerd worden met visserijbeperkingen.
- ~ Meer diversificatie van de vissersvloot, aangepast aan de nieuwe ruimtelijke planning op zee.
- ~ Samen bouwen aan een bloeiende en stabiele toekomst voor onze vissersvloot.

WAT HOUDT HET PROJECT CONCREET IN?

Onze kustvisserij is lang een dynamisch vlootsegment geweest. Met z’n dagdagelijkse aanvoer van lekkere verse vis en de dagdagelijkse bezigheden in onze kusthavens vormde deze visserij het gezicht van de Belgische vissersvloot. Maar de tijden veranderen. Op 20 jaar tijd is de kustvisserij sterk achteruit gegaan en komt steeds meer onder druk te staan. Er is het verlies van kostbare visgronden op onze kust, de aanleg van windmolenparken, mosselboerderijen, Natura2000 gebieden, baggerstortplekken, energie-eiland, kustbescherming en een steeds drukkere scheepsverkeer op onze Noordzee.

We stellen vast dat onze Vlaamse overheid en allen die de visserij een warm hart toedragen vinden dat het voor verschillende redenen belangrijk is dat er een bloeiende kustvisserij is. Maar de sterk gewijzigde situatie op onze kust zal ons verplichten om met een open geest te werken aan een toekomstvisie die door alle betrokkenen gedragen wordt. Op die manier kunnen allerhande initiatieven weer denken aan opbouw in plaats van teloorgang.

Dit project focust enerzijds op het behoud van wat er vandaag nog bestaat van visserij op onze kust, anderzijds op opportuniteiten die de sterk gewijzigde situatie in onze kustwateren biedt. Het gaat dan over mogelijke visserij in zones waar de klassieke sleepnetvisserij geweerd wordt en



Fig. 1: Het ruimtegebruik in de Noordzee met Natura 2000 gebieden (groen), de scholbox (oranje) en de windmolenparken (blauw en blauw omlijnd) (bron: Geovis).



Fig. 2: Windmolenparken en Natura-2000 op de Vlaamse kust
(bron: <https://www.elia.be/nl/infrastructuur-en-projecten/infrastructuurprojecten/prinses-elisabeth-eiland>).

een reeks interessante maar weinig gekende vissoorten. Er wordt vooral gedacht aan seizoensvisserijen op speciale soorten, naar het voorbeeld van de maatjes, die samen dekkend zijn voor het ganse jaar. Er zal bekeken worden of een zekere vorm van exclusiviteit voor de kust en het dichte hinterland een haalbare piste is. Door beroep te doen op de kunsten van onze chefs om een grote toegevoegde waarde te genereren, hopen we tot een prijs te komen om dit alles rendabel te maken. We gaan ook op zoek naar traditionele recepten die in de loop der jaren vergeten raakten. Mocht u een speciaal recept kennen en willen delen horen we dat heel graag! De bedoeling om voor ieder seizoen minstens één nicheproduct kunnen creëren.

Door het aanbod relatief klein te houden en de keten te beperken tot de Vlaamse kustzone wordt gestreefd naar een rendabelere prijsstelling voor onze vissers. Ook voor het kusttoerisme en lokale werkgelegenheid biedt dit opportuniteiten die verder uitgewerkt zullen worden.

STAPPENPLAN

- ~ Er zal gestart worden met een kleine interne groep specialisten en een kleine externe groep mensen met praktijkkennis waarmee we een eerste versie zullen uitwerken van een toekomstvisie voor onze kustvloot. De bestaande kustvloot die vooral op garnalen vist willen we graag behouden. Voor een nieuwe instroom in de kustvloot willen we de bedreigingen ombuigen naar opportuniteiten, willen we inzetten op diversificatie en voor elk seizoen een niche markt.
- ~ Deze eerste versie zal voorgelegd worden aan alle betrokkenen in de ganse visketen, maar we willen vooral luisteren naar hoe die betrokkenen de toekomst zien.
- ~ Op basis van alle verworven informatie zullen we, volgens het principe van de grootste gemene deler, een toekomstvisie opstellen die door het merendeel zal gedragen worden.
- ~ Aan de hand van de gekozen vissoorten, de visserijmethodes, het brandstofverbruik, de milieu-impact enzovoort zullen we de duurzaamheid scoren en de rendabiliteit inschatten.
- ~ Finaal wordt er een handboek samengesteld met alle nodige informatie voor wie wil aansluiten bij dit plan. Het is de bedoeling een consortium samen te stellen van partijen doorheen de keten die graag actief willen mee bouwen aan de toekomst.

DETAILS PROJECT

Gefinancierd met de steun van Brexit Adjustment Reserve (BAR) - Vlaanderen Agentschap Innoveren & Ondernemen (VLAIO)
Looptijd: 23/01/2023 - 31/12/2023

Wil u meewerken of heeft u plannen, ideeën of vragen, aarzel niet en contacteer ons!!!

Contacteer:

- guillaume.catry@ilvo.vlaanderen.be
- hans.polet@ilvo.vlaanderen.be



Gefinancierd door
de Europese Unie
Brexit Adjustment Reserve



Vlaanderen
is landbouw & visserij

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

of Tel +32 59 56 98 04 (Heleen)
Tel +32 59 56 98 14 (Mattias)



Ruimtelijke Ordening

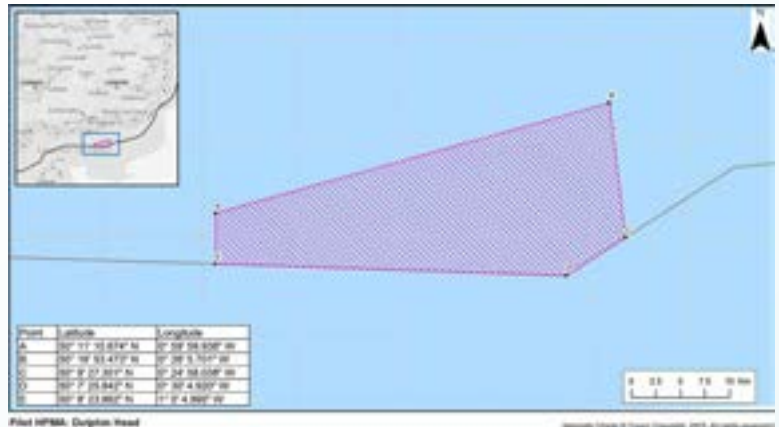
Ruimtelijke Ordening op zee blijft een item waar de visserijsector permanent aandacht voor moet hebben. Deze maand rapporteert de Rederscentrale over de implementatie van drie Highly Protected Marine Areas (HPMAs) in Britse wateren vanaf 6 juli 2023, en het Prinses Elisabeth Eiland in het Belgische deel van de Noordzee.

Highly Protected Marine Areas

Het Britse Department for Environment, Food & Rural Affairs (DEFRA) heeft eind februari aangekondigd voornemens te zijn om de eerste drie Highly Protected Marine Areas (HPMAs) in Britse wateren aan te wijzen. Het gaat om de gebieden Allonby Bay, Farnes Deep en Dolphin Head. Enkel in het laatste gebied (kaart 1), dat gelegen is binnen het Engels Kanaal, is er sprake van Belgische activiteit, weliswaar beperkt. Deze HPMAs zullen het hoogste beschermingsniveau hebben en daarom zou binnen deze gebieden beroepsvisserij volledig verboden zijn. Deze HPMAs zullen een aanvulling vormen op het bestaande MPA-netwerk van het VK. Het is de bedoeling om deze drie HPMAs voor 6 juli 2023 aan te wijzen. DEFRA heeft eveneens aangekondigd dat het aanvullende HPMAs zal verkennen. Toekomstige kandidaat-sites zullen steeds onderworpen worden aan een consultatie.

Prinses Elisabeth Eiland in het Belgisch deel van de Noordzee

Op woensdag 1 maart werd bekendgemaakt dat het consortium TM Edison van de baggerbedrijven Jan De Nul en DEMA het Prinses Elisabeth Eiland in het Belgisch deel van de Noordzee mogen bouwen. Het zou het eerste kunstmatig energie-eiland ter wereld zijn en is een project van hoogspanningsbeheerder Elia.



Kaart 1: HPMa Dolphin Head in het Engels Kanaal (bron: DEFRA)

Het eiland komt 45 kilometer van de Belgische kust, binnen de Prinses Elisabeth windmolenzone, te liggen. Het zal ongeveer 12 hectare groot zijn. Op het eiland zullen de exportkabels van de windparken van de Prinses Elisabeth-zone gebundeld worden en het vormt zo een belangrijke schakel voor verbindingen met andere landen zoals het VK en Denemarken.

De funderingswerken voor het Prinses Elisabeth Eiland starten begin 2024 en zullen 2,5 jaar duren. Daarna zal gestart worden met de installatie van de hoogspanningsinfrastructuur.

JV ■

Werkgroep Veiligheid – FISH-Platform

Op donderdag 16 februari 2023 kwam de Werkgroep Veiligheid samen om diverse aspecten inzake veiligheid en sociaal welzijn te bespreken. Op de agenda stond onder andere een toelichting over de recente vergadering van het European Fishing Industry Safety and Health (FISH) Platform in Londen. Het European Fish Platform werd in 2012 opgericht en heeft tot doel de veiligheid en het welzijn van de vissers te bevorderen.

FISH-Platform

Onder het PREVIS-project van het Zeevissersfonds is de Belgische visserij aangesloten bij dit platform en de preventieadviseur en preventiemedewerker waren aanwezig op het forum in Londen, net als de uittredende voorzitter van het Zeevissersfonds Luc Verhaeven. Tijdens de vergadering stelde Kurt Deman het PREVIS Safe Trawl systeem voor. Het systeem is bedacht om het risico op kapzeisen te beperken. Een clinometer geeft de hellingshoek van het vaartuig aan en kan bij een bepaalde instelling van de hellingshoek een alarmsignaal geven om de schipper bewust te maken van het gevaar. Wanneer de slagzij van

het vaartuig na het alarm nog groter wordt, kan het systeem via een relais, de hijsaandrijving van de lier uitschakelen. Uitvieren met de lier kan wel nog. De voorstelling van het systeem kon rekenen op heel wat interesse binnen het FISH-Platform. Er zal nu worden bekeken om het PREVIS-idee professioneel uit te werken en om het effectief in toepassing te brengen op een vaartuig.

Daarna was er aandacht voor het Fishing Safety Management (FSM), een specifieke visserij-uitwerking van het International Safety Management (ISM)-systeem dat algemeen van toepassing is in andere maritieme sectoren.

De scheepswerf voor de visserij in Zeebrugge!

MECHANIEK

MACHINERING

LASSEN

DROOGZETTING



+32 50 54 45 41 ■ Boomkorstraat 7/8, 8380 Zeebrugge ■ gardec.be



VANQUATHEN-LOMBAERTS-EGGERMONT ADVOCATENASSOCIATIE

Georges VANQUATHEN (†)
Jean-Luc LOMBAERTS
Marijke EGGERMONT

Invalidenlaan 14
8301 KNOKE-HEIST

Tel. 0032 50 51 43 43
G.S.M. 0032 499 07 87 34

E-mail info@vanquathemenpartners.be

BTW BE 0502.301.830

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



In het Verenigd Koninkrijk wordt onder de FSM-noemer gewerkt aan een 'Progressive Web App' met een 'Safety Folder' waarbij alle opvarenden ongevallen of bijna-ongevallen kunnen registreren. In het VK zijn er veel 'Single Handed Boats' en daar bestaat een systeem dat bevestigd is in de reddingsvest en bij activering op de VHF een DSC-alarm met positie uitzendt. Het systeem is ook in connectie met de motor van het vaartuig. Wanneer het te ver verwijderd wordt van de motor zal de motor onmiddellijk uitgeschakeld worden.

Het volgende thema dat aan bod kwam, was de werking van de simulator in Zeebrugge. Vooral het aspect stabiliteit wekte interesse op en de leden van het FISH-platform stelden voor om een bezoek te brengen aan de simulator te Zeebrugge.

Vervolgens kwamen volgende aandachtspunten aan bod:

- training van bemanning op nood-situaties zoals 'man-over-boord', 'op een veilige manier het vaartuig verlaten', 'brandbestrijding';
- stabiliteit en de bewustmaking van handelingen bij onveilige situaties;
- kennis van het aanvaringsreglement bij het wachtlopen;
- registratie van werk- en rusttijden;
- discussie over de beperking van de bruto tonnenmaat in de visserij.



Foto: Overleg FISH-platform Londen. (bron: Nederlandse Visserijbond)

MV ■

Werkgroep Veiligheid

Verder werden op de werkgroep veiligheid de arbeidsongevallen van de afgelopen periode overlopen. Opvallend waren vooral de letsels aan de handen. Tijdens de opleidingen wordt vooral aandacht gevestigd om onderhoud aan draaiende delen enkel te verrichten in de haven. Indien noodzakelijke onderhoudswerken toch dienen te gebeuren op zee, is het aangewezen om op een veilige manier in samenspraak met de schipper deze werken uit te voeren.

Tot slot werd de MOB-reddingsoefening aan boord van de O.29 besproken. Voor PREVIS, betrokken bij de oefening, was het zeer nuttig om te zien waar eventuele bijsturing kan gebeuren. In de praktijk is niet altijd evident om iemand terug aan boord te nemen.

Opleidingen

Opleidingen en onderwijs zijn thema's waar de Rederscentrale als sectorvertegenwoordiger veel belang aan hecht. Het is immers van essentieel belang dat er naast een voldoende instroom ook aandacht is voor opgeleide bemanning, mede om aan de huidige regelgeving inzake vaarbevoegdheidsbewijzen te voldoen. Deze keer rapporteren we over de werkgroep Opleidingen en geven we meer informatie over de geplande opleidingen Roerganger en GMDSS.

Werkgroep Opleidingen 2 maart

Tijdens deze vergadering werd vooruitgeblikt op de Vlaamse Havendag van 7 mei 2023. De activiteiten zullen zich voornamelijk groeperen rond de gebouwen van de Port of Antwerp/Bruges aan de Vandamme-sluis, maar ook de VDAB-gebouwen iets verderop stellen zich open voor het grote publiek. VDAB denkt eraan om met een reddingsbootje tot aan de vismijnkaai te varen met bezoekers die interesse hebben in vissersvaartuigen. Rederijen die zich als kandidaat aanmelden bij de VDAB kunnen vervolgens toelichting geven over de visserijsector en eventueel een korte rondleiding aan boord van hun vissersschip aanbieden.

Op Europees niveau zijn decarbonisatie en vergroening Hot Topics, maar ook in Vlaanderen worden heel wat initiatieven genomen om tegemoet te komen aan de duurzaamheidsdoelstellingen (zie klimaatrubriek). De VDAB

wenst hierop in te spelen door mogelijkheden te bekijken om te investeren in een generatorenset voor methanol. In vergelijking met waterstof en ammoniak, lijkt methanol op het vlak van energietransitie een stap dichterbij een realistische piste voor de visserijsector te staan. Door hierop nu reeds te anticiperen wenst de VDAB klaar te staan om op termijn opleidingen aan te bieden die inspelen op energietransitie.

Vervolgens kwamen de lopende opleidingen ter sprake. Momenteel wordt de opleiding stuurman/schipper afgewerkt in het Maritiem Instituut Mercator (MIM). De sector is vragende partij om leerlingen die louter interesse hebben in het diploma stuurman, een aantal weken minder op de schoolbanken te laten doorbrengen en hen de kans te geven om vervroegd en louter het examen voor stuurman af te werken. Door de vertegenwoordigers van het MIM werd bevestigd dat de aanvraag hiervoor uiteindelijk werd inge-

Kramer Machines
Engineering-works

Machinefabriek Kramer BV

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



AUTOMATISCHE SCHILMETEL VOOR CLAMAREN

AKK300 COMPACT

MOSSLEN OESTERS MESHEFTEN VIS GARNALEN NOTEN THEE ZADEN



**TWEEDEHANDS
SCHEEPSMATERIAAL
EN VISSERIJARTIKELN**

DIVERSE SOORTEN
DYNAMO'S
MOTOREN
COMPRESSOREN
SEPERATORS
HYDROFOREN
BLOKKEN
KATROLLEN



OP ZOER NAAR EEN SPECIEF PRODUCT
NEEM GERUST CONTACT OP.
DAN HELPEN WIJ U GRAAG VERDER.

+31653176888
www.kibo-urk.nl

FOKSDIEP 24 | 8021MK | URK

**Scheepsbouw
Scheepsherstelling**

BEMA bv

Nieuwe Werfkaai 1 • Oostende

☎ 0477 315 415 • ☎ 0477 335 435

✉ bema.jl@skynet.be



diend bij FOD Mobiliteit en zij zullen proberen om zo snel mogelijk een beslissing te nemen waardoor de vissers in de lopende opleiding hiervoor nog in aanmerking zouden komen. Het MIM rapporteerde tevens over het bezoek van de maritieme school van Urk aan het MIM, wat als zeer interessant ervaren werd op vlak van kennisdeling en mogelijke toekomstige samenwerking.

Betreffende de herziening van de stageboeken bevestigde het MIM dat de opleiding voor Assessor voor heel wat leerkrachten reeds is ingepland. Idealiter ontvangt de school de stageboeken van de stagiair zo'n vier weken voorafgaand aan het beëindigen van de vaartijd waardoor zij nog voldoende tijd hebben om te evalueren of de kandidaten in orde zijn met hun stageboek en vaartijd. Vervolgens wordt het dossier overgemaakt aan de FOD Mobiliteit die uiteindelijk instaat voor de definitieve goedkeuring en afgifte van het vaarbevoegdheidsbewijs. De tussentijdse evaluaties daarentegen, gebeuren door PREVIS. Opgelet: deze werking geldt enkel voor vissers die gestart zijn met hun opleidingen bij het MIM vanaf 1 januari 2020.

Tot slot werden nog een aantal korte agendapunten besproken. Rederscentrale gaf mee dat een eerste aanvraag voor een gecombineerde vergunning voor het in dienst nemen van een Filipijns bemanningslid werd ingediend bij de Vlaamse overheid. De VDAB meldde dat het bedrijf Kongsberg momenteel in België is om de laatste updates aan de visserijsimulator uit te voeren voorafgaand aan de definitieve oplevering. En de provincie West-Vlaanderen meldde dat de eerste opleiding visfileerder succesvol werd afgewerkt. Om nog een tweede opleiding te kunnen inrichten, dienen bedrijven voldoende vacatures op de VDAB-website te publiceren. Dit is een belangrijke voorwaarde.

GMDSS

In samenspraak met de Rederscentrale, organiseert het VDAB-opleidingscentrum te Zeebrugge jaarlijks enkele opleidingen GMDSS GOC (A4).

De kostprijs voor deelname aan het GMDSS-examen bedraagt **€ 82,40/examen**.

Geïnteresseerde kandidaten worden steeds verzocht onderstaande persoonlijke gegevens via info@rederscentrale.be te bezorgen aan het secretariaat van de Rederscentrale.

- Naam en Voornaam;
- Adres;
- Geboortedatum en -plaats;
- Rijksregisternummer;
- Eventueel vaartuig waarop u actief bent;
- GSM-nummer;
- Email-adres.

Voor 2023 staan onderstaande opleidingsperiodes nog op de kalender:

- 12/06/23 - 23/06/23
- 11/12/23 - 21/12/23

Wegens langdurige ziekte van de desbetreffende lesgever zag de VDAB zich helaas genooddakt om de oorspronkelijk geplande opleiding van 30/01/23 tot 10/02/23 te annuleren. Er zal echter helaas geen bijkomende opleiding georganiseerd worden ter compensatie. De voorziene opleidingen in de zomer en het najaar van 2023 zullen normaliter wel zoals gepland doorgaan.

Er zijn steeds twee plaatsen gereserveerd voor Rederscentrale-inschrijvingen per sessie, maar afhankelijk van het aantal andere inschrijvingen kan dit eventueel uitgebreid worden.

Roerganger

Op de bijgevoegde poster vindt u de informatie voor de volgende opleiding roerganger. Deze gaat door vanaf 30 mei tot 8 juni 2023 in de gebouwen van de VDAB te Zeebrugge. Voor deze opleidingen zijn nog een aantal plaatsen beschikbaar. Inschrijven kan via het secretariaat van het Zeevissersfonds.



Wanneer?

Van 30/05/2023 tot en met 08/06/2023

Examen?

Vrijdag 09/06/2023

Waar?

VDAB, L. Blondeellaan 9, 8380 Zeebrugge

Toelatingsvoorwaarden?

In het bezit zijn van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs.

Voor informatie en inschrijving?

- Administratie Zeevissersfonds
- Tel: 059/509.555
- GSM/Whatsapp: 0474/79 19 19
- E-mail: info@zeevissersfonds.be
- Website: www.zeevissersfonds.be



Marktsituatie in de zeevisserij

JANUARI 2023

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

Sterk verminderde aanvoer van demersale vissoorten in januari 2023

AANVOER

In januari werden in de Belgische havens 1.356 ton visserij-producten aangevoerd door Belgische vissersvaartuigen. Dit is 0,5% minder dan vorig jaar. Hiervan werd 687 ton of 51% aangevoerd in de vismijn van Zeebrugge (-3%), 657 ton of 48% in Oostende (+4%) en 12 ton in Nieuwpoort 1% (-1%).

De totale hoeveelheid aangelande demersale vissoorten daalde met 27% tot 701 ton. Dit is 52% van de totale aanvoer.

De aanvoer van de belangrijkste rondvissoorten gaf volgend beeld: kabeljauw -36%, schelvis -51% en wijting +25%.

Bij de platvissen werd minder schol aangevoerd: 178 ton (-32%). Van tong werd 88 ton aangeland, een daling met 37%. De aanvoer van tarbot en griet daalde respectievelijk met 39% en 36%. Tongschar daalde, net als schartong, respectievelijk met 65% en 68%). Er werd 11 ton zeeduivel aangeland (-71%). Van de diverse roggesoorten nam de aanvoer af met 14% tot 86 ton.

Bij de schaaldieren steeg de aanvoer van garnalen naar 9 ton terwijl er in januari geen langoustines werden aangevoerd. De aanvoer van Sint-Jacobsschelpen steeg tot 66 ton.

De compensatie van de dalende trend lag bij de weekdieren, vooral met een grote aanvoerstijging voor pijlinktvis.

STIJGERS ↑			DALERS ↓		
Soort	Ton	%	Soort	Ton	%
Rode Poon	88	+19%	Zeeduivel	11	-71%
Wijting	24	+25%	Steenbolk	49	-29%
Garnaal	9	+149%	Griet	9	-36%
Zeekat	368	+39%	Kabeljauw	2	-36%
Pijlinktvis	180	+345%	Schar	3	-49%
Sint-Jacobsschelpen	66	+9%	Bot	1	-84%
			Schelvis	3	-51%
			Heek	1	-2%
			Tongschar	7	-65%
			Schartong	6	-68%
			Schol	178	-32%
			Rog	86	-14%
			Tong	88	-37%
			Hondshaai	43	-28%
			Tarbot	9	-39%

De aanvoer van demersale vissoorten, schaal- en weekdieren t.o.v. dezelfde maand 2022

AANVOERWAARDE

De totale aanvoerwaarde in de drie Belgische vismijnen, gerealiseerd door Belgische vaartuigen, bedroeg in januari 6,29 miljoen euro t.o.v. 5,83 miljoen euro in januari vorig jaar.

De besomming voor de demersale vissoorten bedroeg 3,44 miljoen euro (-19%), wat overeenkomt met 55% van de totale aanvoerwaarde (-18%).

Schelvis en kabeljauw brachten respectievelijk 36% en 38% minder op, nl. € 7.300 voor schelvis en € 7.000 voor kabeljauw. Wijting bracht 112% meer op nl. € 40.400.

De aanvoerwaarde van schol daalde met 17% tot 478.000 euro. De aanvoerwaarde van tong daalde met 22% tot 1,66 miljoen euro. Hiermee bedraagt de tongomzet 26% van de totale besomming.

Zeeduivel kende een aanvoerwaarde van € 161.000 (-58%).

De besomming van garnalen nam toe met 103% tot € 68.300. De pijlinktvis kende een forse toename met 388%, wat resulteerde in € 1.346.000 omzet. Sint-Jacobsschelpen deden het met een opbrengst van € 185.500, 17% beter dan in januari vorig jaar.

PRIJZEN

De gemiddelde visprijs steeg met 9% tot 4,64 euro/kg. In de vismijn van Zeebrugge werd gemiddeld 4,22 euro/kg

(-4%) geboden en in Oostende werd 5,07 euro/kg betaald (+24%). De aanvoer in Nieuwpoort bracht gemiddeld 5,11 euro/kg op (+25%).

Voor de demersale vissoorten betaalde men gemiddeld 4,91 euro/kg t.o.v. 4,43 euro/kg in januari vorig jaar (+11%).

De prijs voor schol steeg met 23% tot 2,68 euro/kg. Per klasse 1-2-3-4 betaalde men respectievelijk volgende prijzen in euro/kg: 4,08 (+20%); 3,21 (+32%); 2,81 (+27%) en 2,40 (+26%).

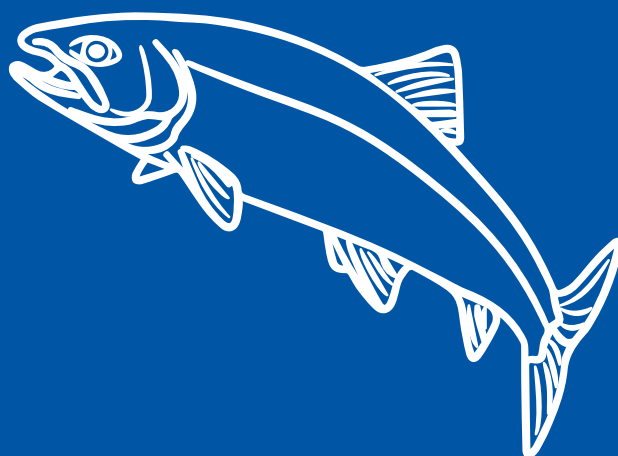
Onze economisch belangrijkste vissoort tong noteerde een prijsstijging van 24% tot gemiddeld 18,98 euro/kg.

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

Grootteklasse	januari 2022	januari 2023	Evolutie
1	20,57	23,14	+12%
2	19,27	21,84	+13%
3	15,31	19,87	+30%
4	14,41	18,30	+27%
5	12,25	15,52	+27%
Totaal	15,28	18,98	+24%

STIJGERS ↑			DALERS ↓		
Soort	Euro/kg	%	Soort	Euro/kg	%
Zeeduivel	14,57	+45%	Kabeljauw	4,15	-3%
Steenbolk	0,82	+75%	Garnaal	7,36	-18%
Griet	12,65	+14%	Zeekat	3,24	-18%
Schar	1,56	+61%			
Tongschar	7,96	+33%			
Rode Poon	1,27	+16%			
Schelvis	2,5	+31%			
Heek	4,26	+76%			
Schartong	4,38	+110%			
Schol	2,68	+23%			
Rog	3,09	+20%			
Tong	18,98	+24%			
Hondshaai	0,6	+54%			
Tarbot	18,19	+12%			
Wijting	1,67	+69%			
Pijlinktvis	7,49	+10%			
Sint-Jacobsschelpen	2,82	+7%			

Evolutie prijzen demersale vissoorten, schaal-en weekdieren t.o.v. zelfde maand 2022



Word jij **veilingmeester** in
de Vismijn van Nieuwpoort?

**Help mee de visveiling
in goede banen te leiden.**

Vergelijkende zeevisserijstatistiek januari (2022-2023)

	1/2022			1/2023		
	KG	EURO	EURO/KG	KG	EURO	EURO/KG
DEMERSAAL						
ANDERE DEMERSALEN	693	664	0,96	958	1.230	1,28
BLONDE ROG	61.362	169.951	2,77	40.274	146.314	3,63
BOT	5.060	3.116	0,62	791	863	1,09
ENGELSE POON	74.496	32.778	0,44	47.638	35.752	0,75
GEVLEKTE ROG	1.280	2.553	1,99			
GOLFROG				3.989	7.403	1,86
GRIET	14.432	159.694	11,07	9.229	116.724	12,65
HAAIEN ALGEMEEN	679	314	0,46	231	229	0,99
HEEK	1.186	2.867	2,42	1.166	4.973	4,26
HONDSHAAL	58.990	23.159	0,39	42.500	25.690	0,60
HONDSTONG	1.753	4.220	2,41	1.108	3.107	2,80
KABELJAUW	2.742	11.568	4,22	1.675	6.958	4,15
KATHAAI	1.745	1.015	0,58	2.894	2.543	0,88
KONGERAAL	6.814	4.873	0,72	5.197	4.582	0,88
KOOLVIS	7	6	0,81			
LENG	383	1.118	2,92	290	1.060	3,66
LIPVISSEN	159	51	0,32	104	65	0,62
MUL	6.532	29.141	4,46	18.221	111.591	6,12
PALING	1	9	9,01	2	30	14,93
PIETERMAN	2.695	5.424	2,01	3.683	10.646	2,89
POLLACK	454	2.271	5,00	126	667	5,29
RODE POON	74.067	80.900	1,09	88.292	112.394	1,27
ROGGEN ALGEMEEN	256	12	0,05	110	2	0,02
SCHAR	5.548	5.382	0,97	2.800	4.375	1,56
SCHARTONG	18.818	39.424	2,09	5.963	26.108	4,38
SCHELVIS	5.964	11.328	1,90	2.918	7.281	2,50
SCHOL	268.453	584.966	2,18	178.341	478.001	2,68
STEENBOLK	69.463	32.404	0,47	49.303	40.346	0,82
STEKELROG	36.614	83.820	2,29	41.374	110.913	2,68
TARBOT	13.629	220.227	16,16	8.237	149.814	18,19
TONG	139.714	2.134.975	15,28	87.675	1.664.045	18,98
TONGSCHAR	20.556	122.382	5,95	7.245	57.701	7,96
TORSK	4	1	0,25	18	5	0,26
WIJTING	19.336	19.054	0,99	24.196	40.390	1,67
ZANDTONG	4.618	40.528	8,78	2.468	30.915	12,53
ZEEBAARS	3.423	30.889	9,02	5.686	54.567	9,60
ZEEDUIVEL	37.708	378.827	10,05	11.049	161.002	14,57
ZONNEVIS	2.052	15.105	7,36	2.825	23.550	8,34
ZWARTE POON	205	41	0,20	125	27	0,22
ZWARTE ZEEBRASEM	835	941	1,13	2.323	2.436	1,05
TOTAAL DEMERSAAL	962.721	4.255.995	4,42	701.022	3.444.296	4,91
PELAGISCH						
ATLANTISCHE ZALM	9	68	8,02	3	30	11,96
GOUDBRASEM				3	8	3,35
HARING	2.732	1.144	0,42	5.283	3.465	0,66
HORSMAKRELEN	3.065	1.202	0,39	5.802	5.911	1,02
MAKREEL	10.366	11.089	1,07	6.980	19.710	2,82
SPROT	414	767	1,85	294	1.077	3,66
TOTAAL PELAGISCH	16.586	14.270	0,86	18.364	30.202	1,64
SCHAALDIEREN						
ANDERE SCHAALDIEREN	1.572	1.248	0,79	1.888	856	0,45
GARNAAL	4.725	34.598	7,32	9.281	68.351	7,36
LANGOEST				5	95	19,00
LANGOUST.(GEH.)	5.056	45.948	9,09	102	1.706	16,73
NOORDZEEKRAB	1.527	9.906	6,49	1.121	9.247	8,25
ZEEKREEFT	135	1.936	14,36	137	1.933	14,11
TOTAAL SCHAALDIEREN	13.015	93.636	7,19	12.534	82.188	6,56
WEEKDIEREN						
INKTVISSEN	8	24	2,97			
OCTOPUSSEN	3.497	4.385	1,25	2.930	4.922	1,68
PIJLINKTVISSEN	40.351	275.469	6,83	179.816	1.345.987	7,49
SINT-JACOBSSCHELP	60.350	159.074	2,64	65.853	185.523	2,82
WULK	12.114	5.069	0,42	7.595	6.122	0,81
ZEEKAT	263.758	1.051.041	3,98	367.979	1.190.930	3,24
TOTAAL WEEKDIEREN	380.078	1.495.061	3,93	624.173	2.733.485	4,38
EINDTOTAAL	1.372.400	5.858.962	4,27	1.356.093	6.290.171	4,64

VOORLOPIGE CIJFERS VERSTREKT DOOR DE DIENST VISSERIJ

Met dank aan onze adverteerders

p. 2 Radio Holland
p. 2 Vlaamse Visveiling Zeebrugge & Oostende
p. 4 Scheepsherstellingen Ketels
p. 4 Van Eygen brandstoffen
p. 4 De Boer Marine
p. 8 BMT
p. 8 Padmos
p. 8 Maaskant
p. 12 VVC Equipment
p. 12 Stedelijke Vismijn Nieuwpoort
p. 16 DB Matic

p. 16 Besox
p. 20 Gardec
p. 20 Vanquathem-Lombaerts-Eggermont
p. 22 Kramer machines
p. 22 KI-BO
p. 22 BEMA
p. 26 Stedelijke Vismijn Nieuwpoort

achterblad 3 Vebatrans
achterblad 4 Zeevissersfonds-PREVIS





TRANSPORT & LOGISTIC SOLUTIONS

Flexibel al je vangsten lossen vanuit de Golf van Biskaje tot aan de Noorse zone?

Vebatrans denkt met je mee, want de vangst is altijd **variërend** en ieder seizoen is anders in de visserij.

Wij zorgen dat het **transport** daarbij aansluit van en naar **alle havens** tussen Cherbourg in het Zuiden en Kopervik in het Noorden.

Samen zorgen we er zo voor dat de markt een **constante aanvoer** van kwaliteits producten heeft.

Een goede markt bouw je samen op!

+31 6 33317293

Wij zijn altijd makkelijk en snel te bereiken via Whatsapp.



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