

Rederscentrale



Informatieblad AUGUSTUS 2023

Productie- en marktevaluatie 2023



Zeevisserfonds

Vijverstraat 47 bus 3 - 8400 Oostende

Tel: 059 509 555

Fax: 059 509 525

info@zeevisserfonds.be



PREVIS
Preventie van arbeidsongevallen aan boord van Visserijsschepen

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@zeevisserfonds.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.

AUGUSTUS 2023

INHOUD

Marktevaluatie en vooruitzichten visserijactiviteiten	3
Europese visserijministers werken aan energietransitie binnen de visserij (Klimaatrubriek)	6
Bemanningsproblematiek in de Belgische visserijsector	7
Ontwikkelingen bodemvisserij	10
Aandachtspunten van de Rederscentrale	11
Aanvoer & besomming	13
Stand der vangsten	14
Ruimtelijke Ordening: zonnepanelen op zee in Belgisch deel van de Noordzee	16
Garnalenvisserij in Nederlandse wateren	16
Visserijbeheer in het Verenigd Koninkrijk	17
Opleidingen	19
Wijzigingen aan de vloot	20
Marktsituatie in de zeevisserij	23
Vergelijkende zeevisserijstatistiek	26



Machinefabriek Kramer BV

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



AUTOMATISCHE SCHIJKMETEL VOOR CLAMMAREN

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 NAAM EEN SPECIFIEK PRODUCT
NEEM GERNST CONTACT OP.
DAN HELPEN WIJ U GRAAG VERDER.

+31653176888
www.kibo-urk.nl

FOKSDIEP 24 | B321MK | URK

Scheepsbouw Scheepsherstelling

BEMA^{bv}

Nieuwe Werfkaai 1 • Oostende

☎ 0477 315 415 • ☎ 0477 335 435

✉ bema.jl@skynet.be



Marktevaluatie en vooruitzichten visserijactiviteiten

De visserijactiviteiten voor het jaar 2023 zijn reeds de jaarhelft gepasseerd en als producentenorganisatie lijkt het ons nuttig om eens terug en vooruit te blikken op wat het jaar 2023 geboden en nog te bieden heeft. De impact van de coronacrisis en Oekraïne-oorlog ligt stilaan grotendeels achter de rug. Gelukkig hebben de visprijzen tot op heden standgehouden wat broodnodig is om de sector het hoofd boven water te laten houden.

Overzicht

Het voorjaar 2023 kende een relatief normaal verloop. De visprijzen waren gedurende de eerste jaarhelft goed tot zeer goed voor de meeste doelsoorten. De sterke inflatie tot begin 2023 had ook zijn weerslag op de visserijsector. Sterke stijgingen van vismaterialen en uitbatingskosten bleven niet uit. Een klein lichtpuntje is de actuele brandstofprijs die gemiddeld ongeveer 0,70 euro per liter bedroeg. Vorig jaar deze tijd bedroeg de prijs nog 0,90 euro per liter. Spijtig genoeg zijn er momenteel opnieuw hogere prijzen waar te nemen dan gedurende de eerste jaarhelft. We moeten dus voorzichtig blijven daar de energiemarkt momenteel onstabiel is en er zich voortdurend prijsverhogingen aankondigen. De economische situatie in China en de oorlog in Oekraïne kunnen zeer snel de markt destabiliseren. We mogen ook de OPEC landen niet vergeten die de productie momenteel beperken.

In de eerste jaarhelft werd in de Belgische visveilingen 6.905 ton vis aangevoerd door Belgische vissersvaartuigen wat 19% hoger is dan de eerste zes maanden van 2022. De gemiddelde prijs daalde met 3% tot 5,83 euro per kilo. Vooral de bijvangstsoorten zeekat en rode poon droegen bij aan deze aanvoerstijging.

Tong

In het eerste kwartaal werd vooral in het oostelijk deel van het Engels Kanaal gevist om daarna richting het Bristolkanaal te trekken. De tongvangsten waren goed in het oostelijk deel van het Engels Kanaal waardoor veel vaartuigen later dan voorzien westelijker trokken. Het gebruik van het tongquotum 2023 in het visgebied 7d ging dan ook snel. Hierdoor moest de quotacommissie ingrijpen en advies uitbrengen om het dagplafond in te krimpen om zodoende het visgebied te vrijwaren van vroegtijdige sluiting. Het Bristolkanaal gaf in de eerste jaarhelft opnieuw een goede tongvisserij aan, echter in de Ierse Zee was de tongvangst wat minder. We noteerden in beide gebieden wel grotere tongvangsten met de V-korren dan met de traditionele boomkortechniek.

Tegen publicatie van dit artikel wordt verwacht dat de golfcampagne volledig afgelopen zal zijn. Acht kandidaten hadden zich ingeschreven en hebben hun vangsten gespreid aangeland op de Vlaamse Visveiling. We kunnen terugblikken op een geslaagde campagne door toedoen van de aanhoudende goede tongprijzen en de goede weekvangsten. De Noordzee daarentegen heeft ook dit jaar niet de gewenste resultaten qua tongvang-

sten. Dit gegeven is verontrustend en binnen de sector is de roep groot om de oorzaak te gaan bepalen. Tal van gissingen worden naar voor geschoven: minder frequente bevissing van de bestekken, klimaatverandering, windmolenparken die zorgen voor verstoring van de voortplanting etc. De vraag is dan ook of het najaar 2023 nog perspectief biedt voor een rendabele tongvisserij in de Noordzee. Voor de Belgische visserij zou het alvast een welgekomen alternatief bieden, moesten de tongvangsten in de Noordzee verbeteren vermits er nog voldoende tongquota beschikbaar is.

Gedurende de eerste zes maanden van 2023 werd in de Belgische havens 3% meer tong aangevoerd (1.177 ton). De gemiddelde prijs steeg van 16,55 euro/kg naar 17,69 euro/kg.

Hiermee is tong goed voor 52% van de totale aanvoerwaarde voor de eerste zes maanden.

Schol

In de eerste zes maanden van 2023 zien we opnieuw een forse terugloop van de scholaanvoer door onze Belgische vloot. Als voornaamste redenen kunnen we de steeds verminderde quota van schol in de westelijke wateren aanhalen alsook het minder bevissen van de Noordzee door de Belgische vloot. Ook de visbestekken in de Noorse Zone bieden alsnog geen uitweg. De beperkte quota voor bijvangstsoorten zoals kabeljauw, zeeduivel en tongschar zorgen ervoor dat er slechts beperkt gevestigd kan worden in de Noorse Zone. Dit voorjaar hebben zich vier bordenvissers aangeboden om een vergunning te bekomen in de Noorse Zone. De visserij bleef slechts beperkt tot een kleine maand omwille van de quotaproblematiek. We konden echter wel vaststellen dat de visserij zeker rendabel was.

Gedurende de eerste zes maanden van 2023 werd in de Belgische havens 19% minder schol aangevoerd (517 ton). De gemiddelde scholprijs steeg met 9% tot 2,81 euro/kg. Vooral de prijsstabiliteit van de schol was opmerkelijk.

Schaaldieren

Langoustines

Ook dit voorjaar, meer bepaald in april, trokken enkele eurokotters richting Noordzee om de langoustinevisserij te beoefenen. Aanvankelijk waren de vangsten en besommingen matig, maar geleidelijk aan kwam er beterschap.



U wil toch ook kosten besparen?

Laat u vrijblijvend informeren!

DBMatic V2

- ✓ Live data in online portals
- ✓ Draadloze sensoren
- ✓ Meerdere reders gingen u voor!
- ✓ Koppeling bestaande systemen
- ✓ Waardevolle data zoals brandstofverbruik en touwlengtefactor

Een product van

De Boer Marine
nautical & satellite solutions

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



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

Momenteel zien we goeie vangsten en weekbesommingen. De inburgering bij de groothandelaars in Nederland is groot, waardoor we dit jaar weinig tot geen aanvoer zien in onze Belgische visveilingen. De totale afname van de vangst en de goede prijs zijn hiervan de oorzaak. Voor de tweede jaarhelft wordt verwacht dat de langoustinevisserij zal blijven duren zolang de weersomstandigheden het toelaten. Eveneens zal de langoustinevisserij afhankelijk zijn van de inktvisvisserij in de zuidelijke Noordzee. De laatste jaren schakelen bijna alle langoustinevisserij over op de gerichte pijlinktvis-visserij vanaf de herfstperiode.

Garnaal- en kustvisserij

De garnaalvisserij kende tot nu toe geen denderend resultaat. Waar andere jaren vanaf het tweede kwartaal de vangsten stilaan beginnen toe nemen, zijn de actuele vangsten zeer pover.

Tijdens het voorjaar hadden we vooral te kampen met wind vanuit het noordoosten, wat niet bevorderlijk is voor de garnaalvisserij. Ook in de maand juli moesten de garnaalvisserij vaak aan wal blijven omwille van net teveel wind. De kustvisserij meldde ons eveneens dat er in april weinig broed voorkwam wat mogelijks een signaal was dat er op vandaag nog steeds weinig garnaal te bespeuren valt. Aanwezigheid van grote scholen wijting kan eveneens een oorzaak zijn vermits garnaal de voornaamste voedselbron is voor wijting. Ook de aanwezigheid van tong bleef opnieuw uit op de Belgische kust in het voorjaar. Deze situatie is alvast nefast voor de rendabiliteit

van de kustvisserij. Op de veilklok zien we voor garnaal momenteel prijzen van rond de tien euro omwille van de beperkte aanvoer. Uiteraard kan de garnaalvisserij mogelijks nog verbeteren waarna het garnaalseizoen alsnog van start kan gaan.

Inktvisachtigen

De laatste jaren vormen de inktvisachtigen een belangrijke bijvangst voor de Belgische vloot. De gegeerde zeekat vanuit de zuiderse landen vindt opnieuw de aantrekkingskracht. Vooral in de wintermaanden kan er gericht gevist worden op zeekat in het oostelijk deel van het Engels Kanaal. Ook de pijlinktvis kent zijn opmars in het zuidelijke deel van de Noordzee. Meer en meer wordt er gericht gevist op de pijlinktvis door zowel eurokotters als vaartuigen uit het groot vlootsegment. Deze topproducten worden om de twee dagen aangevoerd in Oostende door zowel Belgische als Nederlandse vaartuigen. In die context ligt de haven van Oostende centraal. Opmerkelijk dit jaar is de aanvoer van kleine zeekat ten opzichte van de vorige jaren. Zeekat kent een levenscyclus van amper twee jaar. De voorbije periode merkten de kustvisserij ook heel wat kleine inktvisjes op tussen de garnaal voor onze Belgische kust. Dit fenomeen wijst mogelijks op migratie van de inktvisachtigen naar onze contreien.

Voor de eerste zes maanden werd 1.277 ton zeekat aangevoerd; quasi een verdubbeling t.o.v. vorig jaar. Hiermee komt zeekat op de eerste plaats van de aangevoerde vissoorten.



Europese visserijministers werken aan energietransitie binnen de visserij (Klimatrubriek)

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 deze rubriek van het Rederscentrale-informatieblad komen maandelijks klimaat-gerelateerde topics aan bod. In deze editie zoomen we in op de informele Visserijraad van 18 juli 2023 die plaatsvond in Vigo.

De energietransitie in de Europese visserijsector was het thema dat centraal stond op de informele raad met de Europese visserijministers naar aanleiding van de start van het zes maanden durend Spaanse voorzitterschap in Vigo. Het doel is dat de Europese vissersvloot tegen 2050 klimaatneutraal zal zijn. Om deze doelstelling te kunnen bereiken, achten de ministers het essentieel om een gemeenschappelijke decarbonisatiestrategie voor de Europese vissersvloot te definiëren, met prioriteiten en doelstellingen op middellange en lange termijn.

"De energietransitie moet duidelijk gepaard gaan met Europese fondsen om de vloot te vernieuwen, nieuwe schepen te bouwen, opleiding te geven en onderzoek naar alternatieven voor fossiele brandstoffen te stimuleren", aldus Vlaams minister Hilde Crevits, bevoegd voor de Belgische zeevisserij. "De transitie van de vissersvloot is een grote uitdaging omdat er een hoge kostprijs aan vasthangt. Voor de installatie van nieuwe motoren zouden de meeste van de 64 vaartuigen van onze vloot moeten worden omgebouwd. Daarenboven maken de huidige voorwaarden

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



© Christophe De Muyck

NIEUWPOORT 

om van Europa steun te krijgen het zo goed als onmogelijk om vaartuigen langer dan 24 meter hierbij financieel te ondersteunen en is de technologie om de vaartuigen van de Belgische vloot te elektrificeren momenteel nog niet beschikbaar. En er is ook nog een wetgevend kader nodig. We verwachten dan ook dat er vanuit Europa initiatieven komen om die energietransitie te ondersteunen."

In overeenstemming met de aanbevelingen van het rapport van het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) over het koolstofvrij maken van de vissersvloot, bevelen de leiders het gebruik van ecobrandstoffen aan. Hoewel dit het beste alternatief is op korte termijn, maakt de hoge prijs, bijna het dubbele van die van diesel, dit onhaalbaar.

Met een gemiddelde leeftijd van 30 jaar zal de Europese vloot, bestaande uit meer dan 71.000 schepen, haar doelstellingen op het gebied van decarbonisatie pas echt bereiken door nieuwe schepen te bouwen met een grotere capaciteit aan boord (brutotonnage) om zo plaats te bieden aan nieuwe motoren. Dit impliceert de herziening van de beperkingen van de vangstcapaciteit die in het GVB zijn opgenomen. Een andere beperkende factor, de middelen van het Europees fonds voor maritieme visserij en aquacultuur (EFMZVA), voorzien van 6,1 miljard euro voor 2021-2027, lijken onvoldoende om de investeringen te doen die nodig zijn voor deze energietransitie.

Het Spaanse voorzitterschap nodigde ook enkele sectorvertegenwoordigers uit om een presentatie te geven over hun activiteiten rond dit onderwerp. Rederscentrale werkte mee aan de inhoud van de tussenkomst door de EAPO-voorzitter, waardoor de punten die minister Crevits aanhaalde ook in dit gedeelte aan bod kwamen.

Luis Planas, Spaans minister van Visserij en dus huidige voorzitter van de visserijministerraad, acht het noodzakelijk om de overheidsfinanciering in de volgende meerjarige EU-begroting te versterken en een noodfonds in het leven te roepen om het proces te versnellen.

Dit wordt voorlopig uitgesloten door Eurocommissaris Virginijus Sinkevičius, die in plaats daarvan particuliere actoren aanspoort om de financiële behoeften van de sector aan te vullen. Maar de Eurocommissaris gaf aan wel open te staan voor discussie betreffende de beperkingen inzake vangstcapaciteit en het vermogen van schepen in de Europese vissersvloot.

In Januari 2024 neemt ons land het voorzitterschap van de Europese Raad van visserijministers over. Minister Crevits nodigt dan ook haar collega's uit voor een bezoek aan Zeebrugge op 24 en 25 maart 2024, waarbij eveneens een bezichtiging van een Belgisch nieuwbouwvaartuig gepland wordt.

JV ■

Bemanningsproblematiek in de Belgische visserijsector

De afgelopen jaren werd de Europese visserijsector meermaals geconfronteerd met diverse crisissen op grote schaal die de rentabiliteit van de sector in gevaar brachten. In de nasleep van de coronacrisis en de uitstap van het VK uit de Europese Unie, escaleerde het Russisch-Oekraïense conflict in 2022 wat dan weer leidde tot een explosieve stijging van de energie- en grondstoffenprijzen. Hoewel de Belgische visserijsector hiervan zeker niet gespaard bleef, kon de gehele Belgische vloot steeds operationeel blijven en de voedselbevoorrading garanderen, een duidelijk teken van een veerkrachtige sector dus. Helaas blijkt een andere bestaande problematiek voor de Belgische visserij nu weer te verergeren: ondanks diverse inspanningen vanuit de sector is er nog geen oplossing voor de dringende nood aan een grotere instroom van gediplomeerde bemanningsleden die onmiddellijk inzetbaar zijn. In onderstaand artikel worden dan ook nogmaals de voordelen opgelijst van een tewerkstelling op vissersvaartuigen onder Belgische vlag.

Ondanks de grote uitdagingen van de voorbije jaren kunnen we stellen dat de Belgische visserijsector rendabel is en met een positieve blik naar de toekomst kijkt. Zo zijn vraag en aanbod momenteel op elkaar afgestemd waardoor de vangsten een goede prijszetting kennen. Ook de doelsoorten waarop de Belgische vloot zich focust zoals tong en schol, doen het prima. Daarnaast kiest de sector volop voor het pad van verduurzaming; de ondertekening van het derde Convenant "Op koers naar duurzaamheid" door diverse Vlaamse stakeholders alsook de verdere ontwikkeling van de Vis-

serij Verduurzaamt-erkenning zijn hier duidelijke voorbeelden van. Ook de modernisering van de Belgische vloot is reeds ingezet met na een lange tijd eindelijk weer nieuwbouwvaartuigen die de afgelopen drie jaar in de vaart werden gebracht en er zijn er nog twee in aanbouw.

Daarnaast heeft de Belgische visserijsector echter te kampen met een steeds groter wordend struikelblok, namelijk te weinig instroom van gekwalificeerd personeel dat onmiddellijk inzetbaar is in de sector. Het aan-

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

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



tal personeelsleden dat op pensioen gaat of de sector om andere redenen verlaat, ligt momenteel helaas een pak hoger dan de instroom. Motoristen en stuurmannen zijn momenteel de meest gevraagde diploma's, maar ook roergangers zouden op de lijst van knelpuntberoepen gezet kunnen worden.

Veiligheid en comfort aan boord: een topprioriteit

Nochtans staat een aanwerving binnen de Belgische visserijsector gelijk aan kiezen voor kwaliteit, veiligheid en werkzekerheid. De pijler duurzaamheid staat steeds op nr. 1 wat betreft het streefdoel van de Belgische sector. Dit omvat echter niet enkel het ecologische en economisch vlak, ook aan het sociale aspect wordt veel aandacht geschonken. Het aspect veiligheid aan boord is hierbij één van de belangrijkste kernwaarden. Mede dankzij de inspanningen via het PREVIS-project van het Zeevisserijfonds werken we continu verder aan een veilige visserij. PREVIS staat in voor de promotie van veiligheid en gezondheid aan boord van vissersvaartuigen in samenwerking met de sector. Via sensibilisering en opleiding wordt constant gewerkt aan de preventie van arbeidsongevallen aan boord van Belgische vissersvaartuigen.

Ook aan de levensomstandigheden aan boord wordt aanzienlijk aandacht geschonken. Zo staat de verdere modernisering van de vloot logischerwijze garant voor een hoger bemanningscomfort.

Wie een unieke inkijk wenst in het leven aan boord van een Belgisch vissersvaartuig, raden we aan het tv-programma "Een Jaar op Zee" van tv-maker Wim Lybaert en productiehuis Panenka zeker eens te bekijken. De acht afleveringen waarbij steeds een ander aspect van de Vlaamse visserijsector prachtig in beeld wordt gebracht, werden alvast laaiend enthousiast onthaald bij tv-kijkend Vlaanderen. Het programma heeft alvast het imago van de visserijsector een enorme boost gegeven. Zo regende het niets dan lofbetuigingen op sociale media na iedere aflevering. Ook het aantal personen dat overweegt in de sector in te stappen, groeit aanzienlijk. Zo zag het Maritiem Instituut Mercator in Oostende een verdubbeling van het aantal leerlingen dat zich heeft ingeschreven op de traditionele opendeurdag eind mei. De tv-docu kan worden bekeken op het online platform [VRT-MAX](#).

Erkenning zeevisser

De Belgische wetgeving stelt dat enkel *erkende* zeevissers als bemanningslid in het kader van een arbeidsovereenkomst op een Belgisch vissersvaartuig tewerkgesteld mogen worden. Deze erkenning wordt toegekend indien de persoon in kwestie 100 dagen onder Belgische vlag heeft gevaren aan boord van een vissersvaartuig. Om tijdens deze overbruggingsperiode toch in zee te mogen gaan en zo de 100 dagen ervaring op te bouwen, dient het betreffende bemanningslid zich op de Wachtlijst Art. 10 te laten plaatsen in afwach-

ting van erkenning. Het is echter belangrijk om te weten dat een visser enkel op deze wachtlijst geplaatst kan worden indien deze beschikt over een geldig vaarbevoegdheidsbewijs (VBB). Vissers met een buitenlands VBB moeten dit voorleggen aan FOD Mobiliteit ter omzetting naar een Belgisch VBB, waarbij individueel bekeken wordt of er aan extra voorwaarden voor die omzetting moet worden voldaan.

Verloning en voordelen

Het loon van de zeevissers is een percentage (afhankelijk van de functie) op de bruto opbrengst van de tijdens de zeereis gerealiseerde vangst. Erkende vissers hebben ook recht op een minimum gewaarborgd loon, zoals vastgelegd door de sociale partners in een collectieve arbeidsovereenkomst (CAO). Indien het procentuele loon per gevaren dag lager zou liggen dan het minimum gewaarborgd loon, dan dient de reder bij te betalen tot het niveau van dit minimum loon.

Naast het loon kan een erkende zeevisser tevens genieten van onderstaande bijkomende voordelen*:

- Een erkende zeevisser krijgt een pakket met beschermkledij.
- Een erkende zeevisser krijgt een eindejaarspremie.
- Een erkende zeevisser krijgt een sociale premie.
- Een erkende zeevisser krijgt een opleidingspremie.
- Er wordt een aanvullend pensioen regeling voorzien voor de erkende zeevisser.
- Een erkende zeevisser kan gratis opleidingen volgen.
- Een erkende zeevisser krijgt een bestaanszekerheidsvergoeding.
- Een erkende zeevisser krijgt een hogere werkloosheidsvergoeding.
- Organisatie van en kosten voor verplaatsing naar of van een Belgisch vaartuig in een buitenlandse haven zijn de verantwoordelijkheid van de reder.

Een tewerkstelling onder Belgische vlag is dan ook op financieel vlak interessant. Hoewel België bekend staat om het hoog percentage voor een combinatie van personenbelasting en bijdragen aan de sociale zekerheid, blijft het gemiddelde netto-inkomen van een visser het hoogste van de EU-landen en ver erbuiten.

Bijkomende informatie

Voor bijkomende informatie inzake een tewerkstelling in de visserijsector onder Belgische vlag, staat het secretariaat van de Rederscentrale, de erkende Belgische producentenorganisatie en beroepsvereniging voor de reders ter zeevisserij, u graag te woord via +32 (0) 59/ 32 35 03 of info@rederscentrale.be. Ook het Zeevisserijfonds, het fonds voor bestaanszekerheid voor de zeevissers in België kan inzake deze materie geraadpleegd worden via + 32 (0) 59/ 50 95 55 of info@zeevisserijfonds.be.

Ontwikkelingen bodemvisserij

Bodemvisserij staat anno 2023 meer dan ooit onder zware druk. Onder meer via de oprichting van de Europese bodemvisserijalliantie (EBFA) verdedigen visserijvertegenwoordigers uit veertien landen het gebruik van actief bodemvistuig als duurzame activiteit. Deze keer brengen we verslag uit over een nieuwe studie die aantoonst dat bodemvisserij mits een goed beheer als duurzaam bestempeld kan worden. Daarnaast is er de aanname van de natuurherstelwet, die op termijn ook serieuze implicaties kan hebben voor bodemvisserij.

Studie impact bodemvisserij

Nieuw onderzoek door Hilborn et al., dat vorige maand gepubliceerd werd in het ICES Journal of Marine Science, toont aan dat bodemvisserij op een duurzame manier bedreven kan worden. De studie heeft bestaande literatuur over de milieueffecten van bodemvisserij beoordeeld op vier belangrijke effecten namelijk duurzaamheid van doelsoorten, impact op het ecosysteem, bijvangst & teruggooi en tot slot koolstofuitstoot.

Het eerste aspect betreft de duurzaamheid van doelsoorten en dan voornamelijk bodemvissen, zoals platvissen tong en schol, maar ook kabeljauw, koolvis en heek. De studie toont aan dat de bodemvispopulaties wereldwijd toenemen en boven de streefwaarden liggen, wat zeer positief is.

Een tweede punt dat onderzocht werd, is de impact op benthische ecosystemen. Het gros van de bodemvisserij vindt plaats op grind, zand of modderige gronden. De auteurs melden herstelpercentages van 29 à 68% per jaar, afhankelijk van de ondergrond. Zo herstelt grind veel trager dan modder; dat komt voornamelijk doordat de soorten die zich er bevinden langer leven. Wel wordt gesteld dat bodemvisserij grotere gevolgen kan hebben voor gevoelige soorten zoals diepzeekoraal en sponzen. Herstel van dergelijke soorten duurt enorm lang, waardoor gebieden met dergelijke soorten het best vermeden worden. Toch kan hier geconcludeerd worden dat de effecten van bodemtrawlvisserij perfect beheerst kunnen worden. De nieuwste innovaties in de visserij, zoals bijvoorbeeld de Belgische 'VISTools'-technologie, maken het mogelijk om heel gericht te monitoren op welke bodemtypes er gevestigd wordt. Hierdoor kunnen vissers gevoelige zones vermijden. Zo heeft een boomkorschip een maximale sleepruimte van slechts 2 x 12 meter, waardoor gevoelige gebieden zeer gedetailleerd kunnen worden vermeden.

Bodemtrawlvisserij heeft over het algemeen de hoogste ongewenste bijvangst en teruggooi van alle soorten visserij. De trend is echter al tientallen jaren aan het verbeteren: ongewenste bijvangsten en teruggooi zijn minder dan de helft van wat ze in de jaren tachtig waren. De auteurs merken op dat verbeterde trawlselectiviteit en een vermindering van de visserij-inspanning heeft bijgedragen tot de vermindering van teruggooi in veel bodemvisserijen in Europa, Noord-Amerika en Australië.

Tot slot wordt er stilgestaan bij de koolstofuitstoot van bodemtrawlers. De effecten van trawlvisserij kunnen wereldwijd aanzienlijk worden verminderd wanneer bestaande technische vistuig- en beheermaatregelen correct wor-

den toegepast en de visserijinspanning beperkt wordt tot het wettelijke toegestane. Dit is eerder van toepassing voor grote industriële visserijen eerder dan de kleinschalige Belgische vissersvloot die jaar na jaar afneemt op vlak van visserijcapaciteit. Volgens Hilborn et al. (2023) zou bodemtrawlvisserij een lagere milieu-impact hebben dan veeteelt of gevoede aquacultuur wanneer deze beheermaatregelen, indien wereldwijd toegepast, worden uitgevoerd.

Hilborn et al. 2023 concluderen algemeen dat goed beheerde bodemvisserij duurzaam is. Bodemtrawlvisserij staat al jaren in het vizier van belangenorganisaties, maar de argumenten voor het verbieden van bodemtrawlvisserij zijn op wetenschappelijk vlak niet hard te maken. Een verbod op bodemtrawlvisserij is niet aan de orde, wel is het zinvol om in verder in te zetten op visserijbeheer en daarbij de visserijvloeden die de spelregels niet volgen aan banden te leggen.

Nature Restoration Law

De Nature Restoration Law is eveneens een topic dat onder meer binnen EBFA van nabij opgevolgd wordt. Zoals reeds algemeen geweten is, werd door de Europese Commissie een voorstel gelanceerd om tegen 2030, 20% van de Europese natuur te herstellen en tegen 2050 dient er een volledig herstel van het ecosysteem gerealiseerd te zijn.

Ondertussen werd deze omstreden natuurherstelwet wel goedgekeurd in het Europees Parlement. Nadat zowel de visserij- als de landbouw- en milieucommissie het wettelijk voorstel inzake natuurherstel verworpen, waren de Europarlementsliden in de plenaire vergadering aan zet. De 700-tal leden stemden de eerste vraag om het volledige wetsontwerp onmiddellijk naar de prullenmand te verwijzen weg. Daarna kon de stemming van het wetsontwerp per artikel en amendementen van start gaan. Bij deze eindstemming bleef de wet overeind met 336 stemmen voor en 300 tegen. 13 Europarlementsliden onthielden zich. Met een nipte meerderheid keurden de parlementsliden hun eigen versie van de wet goed in de plenaire vergadering.

De EU-lidstaten zijn onder het Zweeds voorzitterschap een gezamenlijke benadering overeengekomen, een eigen versie van de Raad. Het standpunt van de lidstaten is daarin om in de plannen die zij moeten uitvoeren, rekening te houden met de uiteenlopende situaties per land wat betreft sociale, economische en culturele vereisten, regionale en lokale kenmerken en bevolkingsdichtheid.

In de versie van het Europees Parlement is er dus geen flexibiliteit voor dichtbevolkte gebieden zoals Vlaanderen. Wel stelt het Parlement de mogelijkheid om de doelstellingen uit te stellen op grond van uitzonderlijke sociaaleconomische gevolgen. Ook zou er sprake zijn van een noodstop in het geval dat de voedselprijzen omhoog zouden schieten.

Parlement en Raad gaan nu over hun specifieke versies in overleg met de Europese Commissie, die het oorspronke-

lijk voorstel op tafel heeft liggen. Het is op dit moment dus nog veel te vroeg om de gevolgen van deze eraan komende wet op de visserijactiviteiten te kunnen inschatten. Het is wel reeds duidelijk dat er implicaties zullen zijn. Dit is dan ook een thema dat de Rederscentrale niet alleen binnen de EBFA, maar ook via EAPO en de AC's, de komende maanden van nabij zal opvolgen.

SM ■

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.

NWWAC Control Focus Group

Op donderdag 20 juli vond een digitale bijeenkomst plaats van de controlefocusgroep van de Noordwestelijke Wateren Adviesraad. Deze focusgroep heeft als doelstelling advies te formuleren gericht aan de Europese Commissie over de implementatie van de nieuwe Europese controleverordening. Enkele maanden terug werd een draft-tekst gepubliceerd.

Tijdens de meeting kregen de leden van de focusgroep de kans om hun eerste opmerkingen op de tekst over te maken. Zoals reeds eerder aangekondigd in dit informatieblad, is er binnen de Rederscentrale geen begrip voor de invoering van CCTV als controlemaatregel. Rederscentrale hoopt nog steeds samen met heel wat andere Europese producentenorganisaties en visserijgemeenschappen, en zal er blijven naar streven, dat het besef er komt dat een aanlandplicht niet de manier is om betere selectiviteit en maximale vermijding te bekomen.

Een ander belangrijk element voor de Rederscentrale is dat zonder de finale tekst nog niet duidelijk is of er werkbare uitzonderingen mogelijk blijven op de weegplicht bij aanlanding. Volgens sommige bronnen zou enkel wegen aan boord een mogelijkheid zijn, maar er werd tijdens de onderhandelingen ook gesproken over een steekproefplan als voorwaarde, dat iedere keer opgemaakt zal moeten worden. De gemeenschappelijke controleplannen die België nu heeft met Frankrijk en als uitzondering op de weegplicht, zouden niet meer mogelijk zijn onder de nieuwe wetgeving.

Van zodra de gefinaliseerde tekst ter beschikking is, zal een medewerker van DG MARE (Europese Commissie) worden uitgenodigd op een volgende bijeenkomst van de focusgroep om duidelijkheid te scheppen over een aantal vragen en bedenkingen van de leden. Ondertussen zal het secretariaat trachten te analyseren of er nog grote verschillen blijken op te duiken tussen de nieuwe en oude controleverordening, die kunnen dan eveneens geanalyseerd

worden tijdens de volgende meeting en eventueel deel uitmaken van het NWWAC-advies in opmaak.

NSAC/NWWAC Social Aspects Focus Group

Op donderdag 27 juli vond een gezamenlijke focusgroep Social Aspects van de Noordzee en Noordwestelijke Wateren Adviesraden plaats. Vanuit de focusgroep zullen twee adviezen voorbereid worden, gericht aan de Europese Commissie. Een eerste advies zal de verschillende aspecten van bemanningsproblematiek binnen de Europese visserij aankaarten, zoals de job van visserman aantrekkelijker maken bij de jongere generatie, maar ook de instroom van gekwalificeerd personeel en buitenlandse bemanning verbeteren.

Een tweede advies zal zich richten op de recreatieve visserij om deze meer te gaan incorporeren binnen het Europees Gemeenschappelijk visserijbeleid (GVB). Volgens de focusgroep zou de reikwijdte van het GVB recreatievisserij moeten omvatten, waarbij niet alleen de nadruk moet worden gelegd op de impact op de visbestanden, maar ook op de bijdragen aan de economie en de samenleving.

Overleg oostelijke Noordzee

Op dinsdag 1 augustus vond een overleg plaats in de veilzaal van de Vlaamse Visveiling om de praktische schikkingen van de komende oost-campagne toe te lichten. Alle reders werden hiertoe uitgenodigd door de Vlaamse Visveiling. Bij aanvang werd een korte schets gegeven inzake het ontstaan van de weegplicht en de verplichte sortering in Denemarken. Vooral in het najaar is de activiteit in de oostelijke Noordzee zeer belangrijk voor enkele van onze Belgische rederijen. Ook de handel is gebaat met aanvoer van vissoorten uit deze visgebieden. Stilaan groeit er ook meer interesse vanuit de retail om te werken met visproducten vanuit de oostelijke Noordzee. Schol, zeeduivel, tongschar en tong zijn doelsoorten waarop bepaalde retailers zich richten. Nieuwe retailers vragen dan ook om hun opstart te doen slagen, door continue aanvoer van deze

doelsoorten te verzekeren. Om de aanvoer op de Belgische visveilingen te garanderen, heeft de VLV een concept uitgewerkt waarbij een all-in tarief werd vastgelegd van 12%. Hetzelfde tarief wordt gehanteerd op de visveiling van Thyborøn, terwijl de visveiling van Hanstholm geen interesse toont. De transportkosten van de vis vanuit Denemarken zal de visveiling op zich nemen in samenspraak met de handel. De schol drie en vier blijven verder aangeboden worden in tubs en worden aangeleverd vanuit Denemarken. De lotingsplaats op de visveiling blijft behouden vermits de vis reeds gesorteerd toekomt op de visveiling. Vervolgens kunnen de vaartuigen blijven veilen op maandag, woensdag en vrijdag mits het respecteren van de aanlandingsuren in Thyborøn.

Thyborøn

Op 7 augustus was de Rederscentrale zelf in Thyborøn voor een overleg met de Deense collega's, het management van de lokale veiling en de havenautoriteiten. De quota-problematiek en specifiek het niet-matchen van aanwezigheid en quota voor zeeduivel Noordzee was daarbij een eerste gemeenschappelijke problematiek. Voor de Denen bestaat er ook een dergelijk probleem voor schelvis en er werd overeengekomen om vooral via de Noordzee AC en de Northern Fisheries Alliance (bijeenkomst op 22 augustus) samen te werken aan het bekomen van betere wetenschappelijke adviezen door gebruik van gegevens uit de visserij zelf.

Vanuit de Deense visserij kwamen vooral vragen van staand - want vissers die in hetzelfde gebied actief zijn als de Belgische boomkorvisserij. Ook over dit onderwerp wordt verder overlegd, waarbij de Denen interesse uitten voor concrete afspraken en duiding bij de Belgische 'precisievisserij'-initiatieven. Ze vermeldde in dat verband ook wetenschappelijke analyses door hun L510 in het Skagerrakgebied. Andere discussiepunten waren de Deense sloopregeling onder de BAR, (EU-)bemanning, de bodemvisserij onder bedreiging, de nieuwe controleverordening, stijgende brandstofprijzen en hoge interestvoeten.

Visserijmogelijkheden 2024

De juli-editie van dit informatieblad werd geopend met de wetenschappelijke vangstadvisies voor 2024. Zowel in de NWWAC als in de NSAC kwamen ICES-medewerkers daar toelichting over geven, wat door beide adviesraden wordt meegenomen in advies aan de Europese Commissie. Op 25 juli werd de negatieve tendens in detail besproken met DG MARE met de vraag om meer aandacht voor de informatie die actieve vissers over visserijmogelijkheden kunnen aanleveren.

Op 9 augustus publiceerde de NWWAC het advies. Ook al is dit niet rechtstreeks beschikbaar in het Nederlands, adviseert de Rederscentrale aan de leden om dit door te nemen. Raadpleegbaar via: <https://www.nwwac.org/publications/nwwac-advice-on-the-communication-from-the-commission-%e2%80%9csustainable-fishing-in-the-eu-state-of-play-and-orientations-for-2024%e2%80%9d-com2023-303.4325.html>. Een verdere bespreking wordt gepland op de volgende zitting van de Quotacommissie.

Voor de Noordzee ligt het advies voor finale goedkeuring bij het uitvoerend comité van de AC. Ook hier heeft de Rederscentrale de kernpunten voor de Belgische visserij laten beklemtonen. Een link naar de finale versie zal worden meegegeven in de volgende editie van dit informatieblad.

Besox

De Rederscentrale als enige erkende werkgeversorganisatie in de visserijsector, patroneert Besox als enig erkend sociaal secretariaat voor diezelfde sector. Op 10 augustus kwamen de kosten voor de reders ter sprake op een bestuursraad van Besox over de halfjaarresultaten van het sociaal secretariaat. Het management werd bereid gevonden om met onmiddellijke ingang de beheerkosten die Besox factureert aan de reders te verminderen met 5%.

EAPO

Op 21 augustus kwam het Uitvoerend Comité van de Europese Associatie van Producentenorganisaties in de visserij bijeen. Naast de rapportering uit de werkgroepen, werd de organisatie van de jaarlijkse algemene vergadering, gepland op 21 en 22 september, besproken. De werkplanning en orde van belang over de volgende lijst van onderwerpen kwam ook aan bod:

- visserijmogelijkheden 2024;
- bevraging Britse overheid over (onder meer) visserijbeheerplannen;
- het marien actieplan van de Europese Commissie;
- bodemvisserij;
- Europese Commissierapportering over het GVB en de GMO;
- energietransitie;
- natuurherstelwet;
- kaderrichtlijn mariene strategie;
- nieuwe controleverordening;
- wereld Handelsorganisatie: akkoord over subsidies aan de visserij;
- een groot project rond selectiviteit.

Vragen van leden over hoe de Rederscentrale bijdraagt aan deze thema's zijn altijd welkom op het secretariaat.

Wijzigingen elektronisch logboek

Rederscentrale werd door M-catch op de hoogte gebracht dat er een aantal belangrijke updates zijn met betrekking tot zonewijziging-berichten in het elektronisch logboek. Sommige inspanningscodes/ Effort codes mogen niet langer gebruikt worden. Dit heeft al geleid tot enkele problemen in het verwerkingsproces van gegevens. Het verzoek van Dienst Zeevisserij is om deze verouderde codes niet meer te gebruiken in de toekomstige zonewijziging-berichten. De nodige details hieromtrent werden bezorgd aan alle rederijen via e-mail. Het is raadzaam om deze informatie over te maken aan de schippers.

Aanvoer & besomming

Belgische vaartuigen in Belgische havens

Juli 2023

	Gewicht (kg)	Waarde (€)	G.P. (€/kg)
Stedelijke vismijn Nieuwpoort	13.638	99.827	7,32
Vlaamse Visveiling	836.934	6.108.924	7,30
TOTAAL	850.572	6.208.751	7,30

De Boer Marine

nautical & satellite solutions

Snel internet aan boord?
Dat levert **De Boer Marine!**



Verzekerd van de **nieuwste** technieken (**VSAT / Starlink**)



Zeer **hoge snelheden**



Aantrekkelijke voorwaarden



De beste **service in België**

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

PUBLICITEIT

Stand der vangsten

	VISSOORT	GEBIED ¹	Beschikbaar quotum 2023	VANGSTEN (ton)	BENUT (%)
Kabeljauw		2a(VK);3a(≠SK,≠KT);4	717	119,86	16,72
		7a	3	0,85	28,21
		7bc;7e-k;8;9;10	13	5,73	43,52
		7d	54	2,88	5,33
		Totaal	787	129,32	16,43
Schelvis		2a(VK);4	395	59,16	14,97
		7b-k;8;9;10	126	70,61	56,21
		7a	42	2,32	5,55
		Totaal	563	132,09	23,48
Zwarte koolvis		2a(VK);3a;3bc(EU);4	8	2,02	26,59
		7;8;9;10	3	0,30	9,16
		Totaal	11	2,32	21,28
Witte koolvis		7	207	3,53	1,70
		8abde	4	0,04	0,95
		Totaal	211	3,57	1,69
Leng		4(EU&VK)	17	1,59	9,44
		6;7;8;9;10;12;14	50	6,47	12,93
		4(NW)	4	0,13	3,27
		Totaal	71	8,06	11,37
Wijting		2a(VK);4	576	54,60	9,48
		7a	3	2,43	81,10
		7b-k	87	76,14	88,02
		8	1	0,26	20,16
		Totaal	667	133,43	20,01
Schol		2a(VK);3a(≠SK,≠KT);4	5.276	629,48	11,93
		7a	65	55,81	85,97
		7de	992	331,83	33,43
		7fg	132	82,92	63,04
		7hjk	39	6,67	17,28
		8	1	0,05	4,96
		Totaal	6.505	1.106,76	17,01
Tong		2;4(EU&VK)	811	53,93	6,65
		7a	415	229,34	55,24
		7d	555	432,03	77,91
		7e	88	72,28	81,75
		7fg	816	565,79	69,34
		7hjk	51	23,19	45,89
		8ab	223	202,11	90,69
		Totaal	2.958	1.578,67	53,37
Tarbot en griet		2a;4(EU&VK)	302	58,65	19,42

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

	VISSOORT	GEBIED ¹	Beschikbaar quotum 2023	VANGSTEN (ton)	BENUT (%)
Rog		2a;4(EU&VK)	201	96,63	48,03
		6ab;7a-c,e-k	933	461,59	49,50
		7d	204	129,52	63,40
		8;9	11	0,39	3,59
		Totaal	1.338	687,74	51,40
Golfrog		7de	257	33,46	13,02
kleinoogrog		7fg	gesloten	gesloten	gesloten
Doornhaai		1;5;6;7;8;12;14	697	3,38	0,48
		2a;4(EU+VK)	58	0,60	1,03
		Totaal	755	3,98	0,53
Tongschar en witje		2a;4(EU&VK)	315	36,17	11,47
Andere soorten nozo		4(NW)	34	10,31	30,33
Makreel		2a(VK);3a;3bc(EU);4	138	13,18	9,54
		5b;6;7;8abde	66	2,78	4,18
		Totaal	205	15,96	7,80
Sprot		2a;4(EU&VK)	1.221	0,00	0,00
		7de	5	0,00	0,00
		Totaal	1.226	0,00	0,00
Horsmakreel		4bc;7d	51	12,71	24,78
		2a(VK);4a;5b;6;7a-c,e-k;8abde;12;14	gesloten	gesloten	gesloten
		Totaal	51	12,71	24,78
Heek		2a;4(EU&VK)	30	2,15	7,14
		4(NW)	16	1,39	8,66
		5b;6;7;12;14	333	58,43	17,57
		8abde	28	8,41	30,00
		Totaal	407	70,38	17,30
Zeeduivel		2a;4(EU&VK)	242	24,80	10,25
		4(NW)	18	11,88	65,98
		7	3.900	771,89	19,79
		8abde	100	TBA	TBA
		Totaal	4.260	808,57	18,98
Schartong		2a;4(EU&VK)	9	0,10	1,07
		7	708	468,55	66,15
		8abde	30	21,22	70,74
		Totaal	747	489,87	65,56
Langoustine		2a;4(EU&VK)	1.290	223,11	17,29
		7	8	5,99	73,91
		8abde	1	0,07	6,22
		Totaal	1.299	229,17	17,64
Haring		4c;7d(≠Blackwater-bestand)	78	8,26	10,65

Ruimtelijke Ordening: zonnepanelen op zee in Belgisch deel van de Noordzee

Ruimtelijke Ordening op zee blijft een item waar de visserijsector permanent aandacht voor moet hebben. Quasi wekelijks ontvangt de Rederscentrale nieuws omtrent ontwikkelingen voor hernieuwbare energie op zee. Daarbij wordt niet enkel ingezet op windmolenparken, maar er wordt ook geëxperimenteerd met zonnepanelen op zee. Zo werd in juli het eerste zonnepanelen-platform in de Noordzee gelanceerd.

Op 19 juli 2023 werd in de haven van Oostende een eerste prototype van SeaVolt voorgesteld. SeaVolt is een consortium bestaande uit TRACTEBEL, DEME en Jan De Nul. De proefinstallatie zal binnen een testzone nabij de Blue Accelerator voor de kust van Oostende verankerd worden waar het 12 maanden lang data zal verzamelen. De doelstelling is om na te gaan of het zonne-energieplatform bestand is tegen de omstandigheden op zee. Daarnaast worden ook de ecologische gevolgen bestudeerd. Ten slotte zal ook bekeken worden of de installatie gecombineerd kan worden met de kweek van mosselen en oesters.

Momenteel is het de bedoeling om vooral te testen, maar volgens minister van de Noordzee Vincent Van Quickenborne en burgemeester van Oostende Bart Tommelein zijn zonnepanelen op zee een goede aanvulling voor offshore

windenergie. De politici wijzen dan ook op het belang om hier verder op in te zetten, wat het Open VLD-standpunt rond gebruik van de ruimte in het Belgisch deel van de Noordzee (na windmolens en maricultuur, nu ook zonnepanelen) nog maar eens duidelijk maakt. In een tweede fase zal de opschaling van zonnepanelen op zee dan ook bekeken worden. Binnen de Belgische windmolenparken mag er geen actieve visserijactiviteit of scheepvaart plaatsvinden. Deze ruimte kan bijgevolg wel benut worden voor aquacultuur of drijvende zonnepanelen. Geschat wordt dat de eerste zonnepanelen binnen het Belgische gedeelte van de Noordzee operationeel kunnen zijn tegen 2025-2026.

JV ■

Garnalenvisserij in Nederlandse wateren

De Wet Natuurbescherming (Wnb) garnalenvisserij omvat dat alle vissers die in Nederlandse Natura 2000-gebieden op garnaal vissen onder andere verplicht een Wnb-vergunning aan boord moeten hebben. In het kader van de nieuwe vergunningsperiode (2023-2028) heeft de Rederscentrale eind 2022 een collectieve aanvraag ingediend. Ondertussen is eveneens een gedoogbeleid van kracht tot 01/10/2023. Hieronder een update.

Aanvraag Wnb-garnalenvergunning (2023-2028)

Volgens de Nederlandse Wet Natuurbescherming (Wnb) geldt voor vaartuigen die garnalenvisserij uitoefenen in Nederlandse Natura 2000-gebieden de verplichting om een Wnb-vergunning en een operationele Black Box aan boord te hebben. Daarenboven is er een bijkomende vereiste dat bij elke vergunningsaanvraag de stikstofdepositie wordt beoordeeld.

Op 23 december 2022 werd door de Rederscentrale een collectieve aanvraag ingediend voor de betrokken leden op basis van de Passende Beoordeling en stikstofberekeningen. Deze stikstofberekeningen, die steeds op nul dienen uit te komen, zorgen echter voor te weinig uren voor de Belgische vaartuigen in de Vlakte van de Raan en Westerschelde. Meer uren kunnen worden aangevraagd bij een verminderde uitstoot door de aanschaf van een katalysator. Om die reden hebben enkele rederijen aangegeven een individuele aanvraag in te dienen, wegens frequent vissen in de desbetreffende gebieden.

Halverwege juli ontving de Rederscentrale een aanvullingsverzoek van het Nederlandse ministerie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit om de collectieve vergunningaanvraag correct en volledig te kunnen beoordelen alvorens een besluit gemaakt kan worden. Hiervoor is de Rederscentrale in nauwe samenwerking met de heer Bert Keus om de laatste hand te leggen aan de geactualiseerde stikstofberekeningen en de bijhorende toelichting om deze collectieve aanvraag en alsook de individuele aanvragen te finaliseren.

Stikstofproblematiek

Binnen het lopende gedoogbeleid werd de intentie van het plaatsen van een katalysator opgenomen. Voor 01/05/2023 diende dit schriftelijk aantoonbaar gemaakt te worden voor de individuele aanvragen. Voor de collectieve groep werd door de Rederscentrale een onderbouwde verklaring opgesteld om een uitzondering aan te vragen. Naast technische moeilijkheden met de plaatsing aan boord, liggen vooral bedrijfseconomische redenen hier aan de basis. De afweging kosten-baten heeft geleid tot de

conclusie dat het voor deze rederijen, die minder actief zijn in deze gebieden, niet haalbaar is om een toegevoegde waarde te creëren voor een dergelijke investering.

De rederijen die voor een individuele aanvraag kiezen, hebben allen aangegeven in te willen zetten op de katalysator. Het is echter met alle uitdagingen binnen dit complex dossier belangrijk dat deze rederijen perspectief krijgen, zeker wanneer er geïnvesteerd moet worden in een dure katalysator en er helemaal geen zekerheid is dat deze terugverdiend kan worden door het uitoefenen van visserijactiviteiten binnen deze gebieden. Zo ontving de Rederscentrale halverwege juli de melding dat het Nederlandse ministerie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit een handhavingsverzoek hebben ontvangen van enkele Nederlandse natuurorganisaties tegen de garnalenvisserij door Belgische vissers in de Nederlandse Natura 2000-zones. Volgens de NGO's worden de voorschriften

niet nageleefd naar aanleiding van het lopende gedoogbeleid. Dit terwijl de garnalenactiviteiten momenteel zeer beperkt zijn en er vooral door de Belgische garnalenvissers gevist wordt voor onze eigen Belgische kust.

De stikstofproblematiek is vooral in Nederland een hot topic. Naast de SCR-katalysatoren wordt er eveneens ingezet op een uitlaatgassennabehandelingssysteem. Yerseke Engine Services heeft een dergelijk systeem ontwikkeld dat de ongewenste uitstoot drastisch naar beneden haalt. De YE 118 'Noordland', een scheermesvisser die eveneens in en nabij Nederlandse Natura 2000-gebieden vist, heeft de generatorset laten vervangen door een GreenPower GPC 18 motor met dit systeem. De NOx-uitstoot van deze set werd gemeten op 0.08 gram per kilowatt-uur, een zeer lage uitstoot.

JV ■

Visserijbeheer in het Verenigd Koninkrijk

De Britse regering kondigde op 17 juli 2023 aan dat zij verschillende maatregelen zal nemen om post-brexite de visserijsector maximaal te kunnen ondersteunen. Dit moet leiden tot een rendabele Britse visserij-industrie en een gezonder marien milieu. Ter voorbereiding hiervan worden in totaal zes verschillende consultaties georganiseerd, waaraan ook EU-stakeholders kunnen deelnemen.

DEFRA (het Britse departement bevoegd voor Milieu, voeding en Plattelandszaken) heeft haar verdere stappen in het streven naar een bloeiende, duurzame visserijsector en een gezond milieu, uiteengezet. De plannen zijn voornamelijk gericht op visserijbeheer, gebaseerd op wetenschappelijke analyses en de expertise van eigen vissers om ervoor te zorgen dat de visbestanden in Britse wateren tot ver in de toekomst gezond en duurzaam zijn.

Dit nieuwe systeem zal worden ondersteund door visserijbeheerplannen, waarvan de eerste zes op 17 juli werden gepubliceerd en voor raadpleging beschikbaar zijn. De beheerplannen (Fisheries Management Plans- FMP's) hebben betrekking op krab en kreeft, wolken, sint-jakobsschelpen, zeebaars, niet-gequoteerde demersale soorten in het Engels Kanaal en platvisbestanden in de zuidelijke Noordzee en het oostelijk deel van het Engels Kanaal. De managementplannen voor zeebaars en sint-jakobsschelpen zijn ontwikkeld in samenwerking met de regering van Wales.

De regering investeert hierin een bedrag ter waarde van meer dan 200 miljoen Britse pond. Deze beheerplannen, die gedurende 18 maanden samen met de sector en vissers werden ontwikkeld, zullen een combinatie zijn van acties die nu kunnen worden ondernomen om bestanden te beschermen – zoals seizoengebonden sluitingen – en benaderingen op langere termijn, gebruikmakend van de nieuwste wetenschappelijke data.

De aankondiging vermeldt ook aandacht voor kleinere Britse vaartuigen van minder dan 10 meter lengte. De Brit-

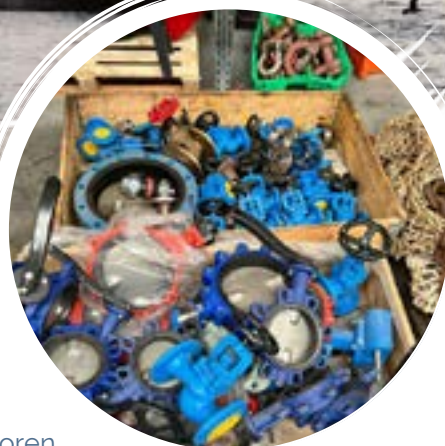
se regering denkt eraan om voor hen quotaverhogingen toe te passen of quotabeperkingen op te heffen waardoor zij potentieel meer inkomsten kunnen gaan genereren en op lange termijn rendabeler kunnen worden.

Naast de specifieke FMP-consultaties hierboven vermeld, zal er ook een consultatie plaatsvinden over de visie van de regering op de toepassing van elektronische motoring op afstand (REM) in Engelse wateren en over de voorgestelde aanpak en volgende stappen. Het gaat dus om de mogelijke toepassing van camera's, versnellingsensoren en GPS-eenheden. Daarnaast kondigde DEFRA ook nog een consultatie aan over het uitstippelen van een nieuwe aanpak van teruggooi.

DEFRA en partnerorganisaties organiseren in augustus en begin september virtuele en fysieke evenementen voor diegenen die geïnteresseerd zijn in commerciële en recreatieve visserij en het mariene milieu; om meer te weten te komen over de hervormingen en hoe kan gereageerd worden op de raadplegingen. Voor Rederscentrale hebben de onderwerpen van de zeven vermelde consultaties allemaal een belang – van kleiner naar zeer groot – en er is gepland om dit onder meer via de Noordwestelijke Wateren adviesraad op te volgen. De NWWAC plant per thema focusgroepen om antwoorden aan de Britten voor te bereiden en bij te dragen tot een gedragen visievorming over visserijbeheer in Britse wateren.

SM ■

TE KOOP: onderdelen visserstvaartuig



Het Nederlandse vissersvaartuig UK-136 (vroeger beter gekend onder de Belgische vissers als de B-518) is ontmanteld. Allerlei onderdelen liggen verzend klaar in de loods en zijn dus per direct leverbaar. Daarna gaat het schip verder naar de sloop.

Naar aanleiding hiervan biedt de eigenaar van dit vaartuig diverse onderdelen te koop aan, waaronder:

- Netwerk
- Diverse pompen
- IJsmachines + compressoren
- Verlichting
- Compleet gereviseerde lier
- Boegschroef met 20 draaiuren
- Ruitenwissers + bediening
- Brandmeldcentrale + detectie componenten
- Blusgas flessen + manifold
- Lensblokken
- Warmtewisselaars
- Weeg-installatie
- Vorig jaar nieuw gebouwde zoek- en sorteerinstallatie
- Stuurmachine
- Verwarmingscomponenten
- PBM's
- Etc.

BIJ INTERESSE KAN CONTACT OPGENOMEN WORDEN MET:

- Jan Steven Korf | +316 12 668 200 | janstevenkorf@gmail.com
- Willem van der Lee | +316 18 514 301 | willem@vanderleeseafish.nl

Opleidingen Motorist 750 kW & onbeperkte kW en Roerganger

De volgende opleiding Motorist 750 kW en onbeperkte kW zal plaatsvinden van 4 september 2023 tot en met 15 december 2023 in de VDAB te Zeebrugge.

De opleiding Roerganger vindt plaats van 16 oktober 2023 tot en met 26 oktober 2023, eveneens in de VDAB te Zeebrugge. Het examen zal doorgaan op vrijdag 27 oktober 2023.

Voor beide opleidingen zijn er nog vrije plaatsen. Geïnteresseerden kunnen contact opnemen met het Zeevissersfonds (059 50 95 55 of info@zeevissersfonds.be), waar de inschrijvingen worden gecoördineerd.



OPLEIDING Motorist 750kW & onbeperkte kW

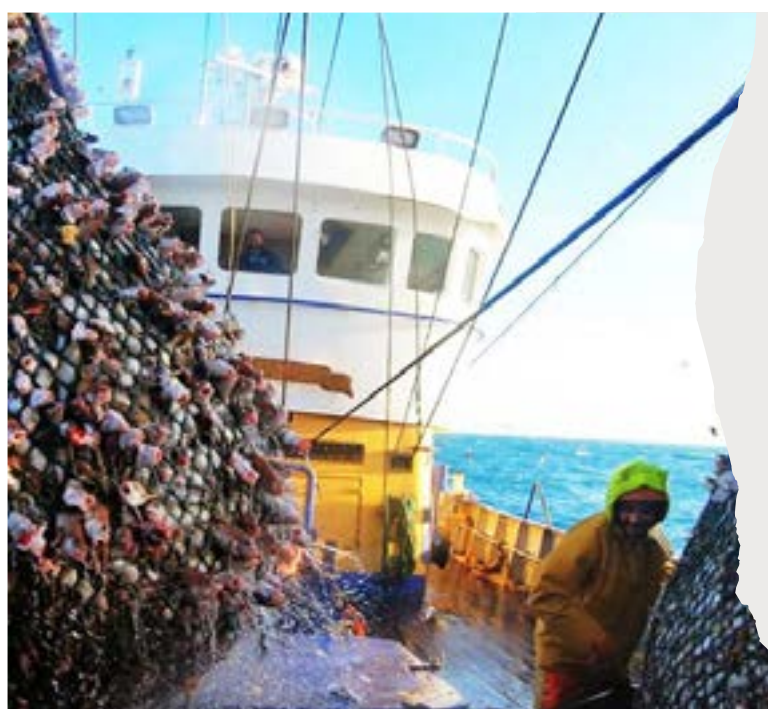
Wanneer?
Van 04/09/2023 t.e.m. 15/12/2023

Waar?
VDAB, L. Blondeellaan 9, 8380 Zeebrugge

Toelatingsvoorwaarden?
Geldig vaarbevoegdheidsbewijs
Geldig certificaat PSZ module 1

Informatie en inschrijving?
Administratie Zeevissersfonds
Tel.nr.: 059/509.555
GSM nr./Whatsapp: 0474/791.919
E-mail: info@zeevissersfonds.be
Website: www.zeevissersfonds.be





OPLEIDING ROERGANGER

Wanneer?
van 16/10/2023 t.e.m. 26/10/2023

Examen?
Vrijdag 27/10/2023

Waar?
VDAB, L. Blondeellaan 9, 8380 Zeebrugge

Toelatingsvoorwaarden?
In bezit zijn van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs

Informatie en inschrijving?
Administratie Zeevissersfonds
Tel.nr. 059/509.555
GSM nr./Whatsapp: 0474/791.919
E-mail: info@zeevissersfonds.be
Website: www.zeevissersfonds.be



Wijzigingen aan de vloot

Onder deze rubriek wordt regelmatig een update weergegeven van de wijzigingen aan de Belgische vissersvloot. Actueel telt de vloot nog 56 actieve vaartuigen.

Z.201

Drie jaar geleden zette reder en tevens lid van de Raad van Bestuur, Job Schot zijn schip Z.201 'Job Senior' een eerste maal te koop vanwege de brexit. Toen mede na aandringen van de Rederscentrale op het laatste moment kon worden bevestigd dat een toegang tot de 6 tot 12-mijlszone in Britse wateren mogelijk bleef, al minstens tot 2026, besloot de familie Schot er opnieuw voor de 100% voor te gaan.



Bron: Ronald Ribbe

Begin dit jaar benaderde de familie Kramer hen nadat de Z.525 zonk na een ongeval op zee. Na heel wat advies en gesprekken werd in juli de moeilijke knoop doorgehakt en werd tussen de partijen een akkoord gevonden. Job Schot: *"Een toekomst met wellicht nog meer uitdagingen voor de visserijsector door mariene beschermde gebieden, windmolenparken, minder quota, stikstofproblematiek en onzekerheden wat er na de overgangperiode van 5,5 jaar in het kader van de brexit zal gebeuren, hebben geleid tot deze beslissing"*.

Job zelf kan terugblikken op een mooie carrière van meer dan 40 jaar visserman, waarvan 20 jaar als eigenaar van de Z.201. Eind juli genoot het schip nog van een dokbeurt bij scheepswerf Padmos waarbij eveneens een verkoopkeuring werd uitgevoerd. Halverwege september wordt het schip overhandigd aan de familie Kramer.

Nieuwbouwvaartuig Rederij De Toekomst

Nadat vorige maand via dit informatieblad werd aangekondigd dat eind dit jaar de nieuwe Z.53 onze Belgische vloot zal vervoegen, werd Rederscentrale ingelicht dat ook Rederij de Toekomst een nieuw vissersvaartuig zal laten bouwen. Het schip 'Janneke' wordt vernoemd naar de dochter van schipper/eigenaar Jelle Hakvoort.

Het schip wordt gebouwd door Werft Shipbuilding uit Urk. Het wordt een multifunctioneel vaartuig om naast de boomkorvisserij in de wintermaanden ook in de zomermaanden te kunnen twinriggen op schol en kreeftjes. Het schip zal met z'n 27,99 meter lang en 8,25 meter breed het groot vlootsegment vervoegen. Oplevering wordt tijdens de zomer van 2024 voorzien.

In het jaar 2000 kochten Berti en diens zoon Jelle Hakvoort de Z.575, een eurokotter onder Belgische vlag. De huidige Z.575 komt te koop, maar ook de optie om met twee schepen te blijven varen, blijft open.

Rederscentrale wenst alvast de familie Hakvoort heel veel succes toe met de verdere afbouw van hun nieuw schip.



Bron: Werft Shipbuilding



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

PUBLICITEIT

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



SOCIAAL SECRETARIAAT • VERZEKERINGEN
FINANCE

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

Marktsituatie in de zeevisserij

JUNI 2023

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

Eerste jaarhelft gekenmerkt door sterke aanvoer en hogere aanvoerwaarde

AANVOER

Belgische vaartuigen voerden in juni in totaal 847 ton visserijproducten aan in Belgische havens. Dit is 28% meer dan in juni 2022. Hiervan werden 415 ton, d.i. 49%, aangevoerd in de vismijn van Zeebrugge, 421 ton of 50% in Oostende en 11 ton of 1% in Nieuwpoort.

De totale hoeveelheid aangelande demersale vissoorten bedroeg 734 ton, wat goed is voor 87% van de totale aanvoer (-1%).

De aanvoer van schol kende een stijging tot 119 ton (+25%) en de aanvoer van tong steeg eveneens tot 216 ton (+22%). De aanvoer van kabeljauw steeg tot 20 ton en de aanvoer van garnaal nam af met 30% tot 12 ton.

Resultaten eerste semester 2023

In de eerste jaarhelft van 2023 werden in de Belgische havens in totaal 6.905 ton visserijproducten aangevoerd door Belgische vaartuigen wat 19% hoger is

STIJGERS ↑			DALERS ↓		
Soort	Ton	%	Soort	Ton	%
Zeeduivel	41	+27%	Schelvis	10	-31%
Steenbolk	4	+41%	Wijting	5	-5%
Griet	5	+15%	Garnaal	12	-30%
Kabeljauw	20	+135%	Langoustines	7	-34%
Schar	9	+109%			
Bot	20	+34%			
RodePoon	10	+22%			
Heek	7	+26%			
Tongschar	21	+34%			
Schartong	60	+52%			
Schol	119	+25%			
Rog	98	+12%			
Tong	216	+22%			
Hondshaai	35	+27%			
Tarbot	16	+28%			
Zeekat	31	+426%			
Sint-Jacobsschelpen	17	+118%			

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

dan in de eerste 6 maanden van 2022. De aanvoer van demersale soorten lag 3,5% hoger. De meest opvallende cijfers hierbij zijn, voor de stijgers: steenbolk met 185 ton (+11%), kabeljauw met 39 ton (+8%), rode poon met 371 ton (+58%), tongschar met 208 ton (+14%), schartong met 254 ton (+45%) en zeekat met 1.277 ton (+92%). Bij de dalers noteerden we schol met 517 ton (-14,5%), schar met 46 ton (-15%), schelvis met 54 ton (-38%) en er werden ook minder langoustines aangevoerd, 27 ton (-37%).

De aanvoer van tong steeg (+3%) in de eerste jaarhelft tot 1.177 ton, wat overeenkomt met 17% van de totale aanvoer en hiermee komt tong op de tweede plaats in de aanvoerlijst na de zeekat.

AANVOERWAARDE

De totale aanvoerwaarde gerealiseerd door Belgische vaartuigen in Belgische havens steeg in juni 2023 met 15% tot 5,84 miljoen euro.

De besomming voor de demersale vissoorten bedroeg 5,44 miljoen euro, een toename met 16%, wat overeenkomt met 93% van de totale aanvoerwaarde.

De omzet van tong steeg tot 3,83 miljoen euro. Hiermee bedraagt het aandeel van tong in de totale besomming 66%. De aanvoerwaarde van schol steeg tot € 357.600 (+22%). Rog en schelvis brachten respectievelijk 5% en 14% minder op, nl. € 217.000 voor rog en € 18.000 voor schelvis.

De besomming van zeeduivel nam toe tot € 340.000 (+10%), tongschar tot € 76.800 (+21%) en schartong tot € 70.800 (+76%).

Resultaten eerste semester 2023

In de eerste 6 maanden van dit jaar bedroeg de totale besomming van Belgische vaartuigen in Vlaamse havens 40,28 miljoen euro, een toename met 15,5% t.o.v. de eerste jaarhelft van 2022. De omzet aan demersale vissoorten steeg tot 31,68 miljoen euro (+7%) en was goed voor 79% van de totale besomming. Bij de stijging van de aanvoerwaarde (deze waarde is de totaal gerealiseerde waarde voor de eerste zes maanden in 2023) viel te noteren: kabeljauw met € 149.000 (+11%), tongschar met € 879.000 (+13%), schartong met € 377.000 (+53%), rog met € 1.652.000 (+5%), tong met € 20.819.000 (+10%), garnaal met € 802.000 (+110%) en zeekat met € 4.205.000 (+53%). Verder waren er dalingen voor zeeduivel, € 2.123.000 (-5%); griet, € 835.000 (-3%) en tarbot, € 1.143.000 (-9%). Tong haalde hiermee 52% van de totale omzet.

PRIJZEN

De gemiddelde visprijs bedroeg in juni 6,89 euro/kg t.o.v. 7,69 euro/kg vorig jaar, een daling met 10%. In de vismijn van Zeebrugge bedroeg de gemiddelde visprijs

6,67 euro/kg (-20%), in Oostende werd gemiddeld 7,12 euro/kg betaald (+1%). De visserijproducten in Nieuwpoort brachten gemiddeld 6,78 euro/kg op wat een daling van 21% is tegenover vorig jaar.

Voor de demersale vissoorten betaalde men gemiddeld 7,41 euro/kg (-8%). Voor kabeljauw werd 14% minder betaald: 3,62 euro/kg.

De prijs voor schol ging met 1% omlaag tot 3,02 euro/kg. Per klasse 1-2-3-4 betaalde men respectievelijk volgende prijzen in euro/kg: 5,62 (-9%); 3,78 (-18%); 3,08 (-11%) en 2,62 (+11%). Ter vergelijking, een overzicht van de gemiddelde scholprijzen van de laatste jaren voor de maand juni: in 2018 2,39 euro/kg; in 2019 2,17 euro/kg; in 2020 1,97 euro/kg; in 2021 2,23 euro/kg en 3,06 euro/kg in 2022. Voor onze economisch belangrijkste vissoort tong noteerde men 17,79 euro/kg (-4,5%).

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

Grootteklasse	Juni 2022	Juni 2023	Evolutie
1	27,68	24,04	-13%
2	25,21	23,22	-8%
3	18,53	18,74	+1%
4	17,07	16,63	-2,5%
5	16,47	15,41	-6,5%
Totaal	18,66	17,79	-4,5%

Resultaten eerste semester 2023

De gemiddelde visprijs bedroeg in het eerste semester 5,83 euro/kg, een daling met 3% t.o.v. vorig jaar. De gemiddelde prijs voor de demersale soorten steeg van 6,53 euro/kg vorig jaar tot 6,76 euro/kg nu. Er werden stijgingen genoteerd voor de volgende belangrijke vissoorten. De prijs voor griet bedroeg 13,12 euro/kg (+2%). Ook kabeljauw noteerde een betere prijs, 3,78 euro/kg (+3%). De gemiddelde tongprijs steeg met 7% tot 17,69 euro/kg. Een andere voorname vissoort, de schol, steeg tot 2,81 euro/kg (+9%). De gemiddelde rogprijs steeg met 8% tot 3,00 euro/kg. Bij de schaaldieren daalde de gemiddelde garnaalprijs tot 8,15 euro/kg (-21%).

STIJGERS ↑			DALERS ↓		
Soort	Euro/kg	%	Soort	Euro/kg	%
Bot	1,29	+30%	Zeeduivel	8,37	-13%
Schelvis	1,84	+26%	Steenbolck	0,71	-32%
Heek	2,44	+2%	Griet	12,21	-15%
Schartong	1,18	+16%	Kabeljauw	3,62	-14%
Garnaal	10,37	+17%	Schar	0,49	-35%
Langoustines	10,78	+18%	RodePoon	1,51	-27%
			Tongschar	3,67	-10%
			Schol	3,02	-1%
			Rog	2,20	-16%
			Tong	17,79	-4,5%
			Hondshaai	0,33	-31%
			Tarbot	12,33	-14%
			Wijting	1,67	-21%
			Zeekat	2,02	-63%
			Sint-Jacobsschelpen	2,72	-30%

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

MV ■

De scheepswerf voor de visserij in Zeebrugge!

MECHANIEK

MACHINERING

LASSEN

DROOGZETTING



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



PUBLICITEIT

Vergelijkende zeevisserijstatistiek

JUNI 2022-2023

	06/2022			06/2023		
	KG	EURO	EURO/KG	KG	EURO	EURO/KG
DEMERSAAL						
ANDERE DEMERSALEN	861	1.675	1,95	644	1.054	1,64
BLONDE ROG	62.262	181.949	2,92	58.745	156.181	2,66
BOT	14.530	14.325	0,99	19.509	25.161	1,29
DOORNHAAI				767	509	0,66
DUNLIPHARDER	9	5	0,64	66	27	0,42
ENGELSE POON	1.431	1.044	0,73	2.039	875	0,43
GEVLEKTE ROG				20	37	1,83
GOLFROG				4	7	1,66
GRIET	4.710	67.458	14,32	5.472	66.818	12,21
HAAIEN ALG.	411	132	0,32	1.031	137	0,13
HEEK	5.386	12.802	2,38	6.802	16.637	2,45
HEILBOT	120	1.512	12,64	228	2.680	11,78
HONDSHAAL	27.574	13.235	0,48	35.498	11.488	0,32
HONDSTONG	2.538	4.047	1,59	5.272	7.738	1,47
KABELJAUW	8.349	35.305	4,23	19.644	71.117	3,62
KATHAAI	5.090	2.090	0,41	7.602	1.914	0,25
KONGERAAL	796	1.024	1,29	1.618	1.448	0,90
KOOLVIS	272	465	1,71	371	395	1,06
LENG	712	1.826	2,56	366	900	2,46
LIPVISSSEN	16	6	0,35	18	6	0,36
MUL	5.734	23.611	4,12	7.353	21.304	2,90
PALING	3	26	10,57	1	10	10,09
PIETERMAN	3.470	3.437	0,99	3.872	8.239	2,13
POLLAK	601	3.296	5,49	314	1.320	4,21
RODE POON	8.207	17.011	2,07	10.081	15.219	1,51
ROGGEN ALGEMEEN	32	25	0,77	218	40	0,18
SCHAR	4.355	3.319	0,76	9.128	4.507	0,49
SCHARTONG	39.377	40.297	1,02	60.018	70.843	1,18
SCHELVIS	14.098	20.651	1,46	9.692	17.815	1,84
SCHOL	95.472	292.157	3,06	118.901	358.669	3,02
STEENBOLK	2.828	2.965	1,05	4.022	2.869	0,71
STEKELROG	25.254	47.726	1,89	39.763	61.485	1,55
TARBOT	12.843	183.011	14,25	16.416	202.740	12,35
TONG	175.766	3.278.924	18,66	216.046	3.843.957	17,79
TONGSCHAR	15.549	63.690	4,10	20.930	76.881	3,67
TORSK	52	16	0,31			
WIJTING	4.995	10.625	2,13	4.772	7.967	1,67
ZANDTONG	1.431	19.003	13,28	989	13.193	13,34
ZEEBAARS	786	13.851	17,62	953	16.797	17,62
ZEEDUIVEL	31.978	309.018	9,66	40.625	339.856	8,37
ZEEWOLF	1.375	3.571	2,60	763	2.549	3,34
ZONNEVIS	1.206	10.597	8,79	1.992	19.597	9,84
ZWARTE POON	1.690	646	0,38	2.812	676	0,24
ZWARTE ZEEBRASEM	32	43	1,34	43	57	1,31
TOTAAL DEMERSAAL	582.195	4.686.416	8,05	735.416	5.451.719	7,41
PELAGISCH						
ATLANTISCHE ZALM	3	42	16,94			
HORSMAKREEL	863	188	0,22	323	208	0,64
MAKREEL	41	133	3,24	6	13	2,19
TOTAAL PELAGISCH	906	364	0,40	329	221	0,67
SCHAALDIEREN						
ANDERE SCHAALD.	215	301	1,40	624	671	1,08
GARNAAL	17.324	153.683	8,87	12.193	126.464	10,37
LANGOEST	10.838	99.419	9,17	81	1.658	20,60
LANGOUSTINE				7.151	77.064	10,78
NOORDZEEKRAB	2.849	17.977	6,31	4.401	26.586	6,04
ZEEKREEFT	318	4.495	14,15	425	5.718	13,46
TOTAAL SCHAALDIEREN	31.542	275.876	8,75	24.874	238.162	9,57
WEEKDIEREN						
OCTOPUS	27.065	42.973	1,59	30.959	32.365	1,05
PIJLINKTVIS	173	1.369	7,91	343	1.228	3,58
SINT-JACOBSSCHELP	7.885	30.649	3,89	17.670	49.465	2,80
WULK	3.719	2.797	0,75	9.265	18.450	1,99
ZEEKAT	5.806	32.184	5,54	30.630	62.024	2,02
TOTAAL WEEKDIEREN	44.648	109.972	2,46	88.866	163.532	1,84
EINDTOTAAL	659.291	5.072.628	7,69	849.485	5.853.634	6,89

VOORLOPIGE CIJFERS VERSTREKT DOOR DE DIENST VISSERIJ

Gecumuleerde vergelijkende zeevisserijstatistiek (2022-2023)

	2022			2023		
	KG	EURO	EURO/KG	KG	EURO	EURO/KG
DEMERSAAL						
ANDERE DEMERSALEN	4.219	8.042	1,91	4.826	5.783	1,20
BLONDE ROG	323.321	1.024.986	3,17	284.654	970.351	3,41
BOT	77.396	65.238	0,84	52.296	62.288	1,19
DOORNHAAI				1.087	808	0,74
DUNLIPHARDER	45	59	1,32	106	73	0,69
ENGELSE POON	244.623	180.386	0,74	213.109	158.247	0,74
GEVLEKTE ROG	1.280	2.553	1,99	20	37	1,83
GOLFROG				34.153	109.837	3,22
GRIET	67.161	863.303	12,85	63.715	835.679	13,12
HAAIEN ALGEMEEN	3.143	1.038	0,33	3.453	752	0,22
HEEK	26.770	65.581	2,45	40.436	90.185	2,23
HEILBOT	556	7.644	13,75	259	3.167	12,23
HONDSHAAI	267.972	103.480	0,39	276.706	138.460	0,50
HONDSTONG	25.460	32.572	1,28	39.080	49.324	1,26
KABELJAUW	36.620	133.974	3,66	39.376	148.928	3,78
KATHAAI	19.761	10.930	0,55	24.142	14.580	0,60
KONGERAAL	20.723	19.509	0,94	24.382	21.140	0,87
KOOLVIS	1.573	2.361	1,50	603	824	1,37
LENG	7.049	17.973	2,55	6.569	17.298	2,63
LIPVISSSEN	1.355	800	0,59	1.008	586	0,58
MUL	48.547	291.407	6,00	71.256	323.282	4,54
PALING	13	129	9,93	12	128	10,67
PIETERMAN	14.410	35.672	2,48	19.720	61.929	3,14
POLLACK	6.196	30.757	4,96	4.299	19.924	4,63
RODE POON	235.150	333.575	1,42	371.225	461.037	1,24
ROGGEN ALGEMEEN	569	159	0,28	1.196	360	0,30
SCHAR	54.100	45.353	0,84	45.401	31.798	0,70
SCHARTONG	174.496	246.278	1,41	253.666	376.714	1,49
SCHELVIS	87.400	119.030	1,36	54.302	99.978	1,84
SCHOL	610.578	1.566.731	2,57	517.326	1.453.884	2,81
STEENBOLK	166.410	102.183	0,61	185.412	129.263	0,70
STEKELROG	240.490	541.654	2,25	233.991	573.022	2,45
TARBOT	75.358	1.256.393	16,67	70.765	1.142.719	16,15
TONG	1.142.731	18.913.953	16,55	1.177.373	20.833.500	17,69
TONGSCHAR	182.827	777.639	4,25	208.432	879.154	4,22
TORSK	130	38	0,29	69	15	0,21
WIJTING	88.899	110.853	1,25	97.323	121.224	1,25
ZANDTONG	18.946	185.302	9,78	12.206	139.123	11,40
ZEEBAARS	10.973	129.909	11,84	14.723	164.257	11,16
ZEEDUIVEL	218.991	2.237.428	10,22	214.811	2.123.126	9,88
ZEEWOLF	10.687	23.943	2,24	1.375	4.899	3,56
ZONNEVIS	10.318	80.425	7,79	14.998	119.357	7,96
ZWARTE POON	4.419	1.331	0,30	6.065	1.453	0,24
ZWARTE ZEEBRASEM	3.881	4.599	1,19	4.324	4.595	1,06
TOTAAL DEMERSAAL	4.535.841	29.575.366	6,52	4.689.246	31.693.086	6,76
PELAGISCH						
ATLANTISCHE ZALM	31	302	9,90	18	190	10,85
GOUDBRASEM	14	38	2,83	15	20	1,41
HARING	10.553	5.068	0,48	7.623	5.228	0,69
HORSMAKREEL	7.860	4.334	0,55	11.779	11.754	1,00
MAKREEL	18.638	27.533	1,48	11.147	27.265	2,45
SARDINE	854	2.140	2,51	71	223	3,15
SPROT	620	1.175	1,90	483	1.755	3,63
TOTAAL PELAGISCH	38.569	40.590	1,05	31.134	46.435	1,49
SCHAALDIEREN						
ANDERE SCHAALD.	6.192	7.809	1,26	8.094	6.264	0,77
GARNAAL	43.381	407.545	9,39	100.826	799.075	7,93
LANGOEST				867	20.140	23,23
LANGOUSTINE	44.972	432.404	9,61	27.139	277.294	10,22
NOORDZEEKRAB	12.785	93.978	7,35	14.272	114.438	8,02
ZEEKREEFT	1.179	20.555	17,43	1.606	26.055	16,22
TOTAAL SCHAALDIEREN	108.509	962.291	8,87	152.803	1.243.266	8,14
WEEKDIEREN						
INKTVISSEN	8	24	2,97			
OCTOPUSSEN	70.854	127.893	1,81	85.875	139.311	1,62
PIJLINKTVISSEN	77.104	602.935	7,82	263.965	2.018.792	7,65
SINT-JACOBSSCHELP	270.304	744.312	2,75	417.282	1.021.448	2,45
WULK	43.828	29.425	0,67	50.426	80.109	1,59
ZEEKAT	665.683	2.741.586	4,12	1.276.969	4.205.692	3,29
TOTAAL WEEKDIEREN	1.127.780	4.246.175	3,77	2.094.517	7.465.353	3,56
EINDTOTAAL	5.810.699	34.824.422	5,99	6.967.700	40.448.140	5,81

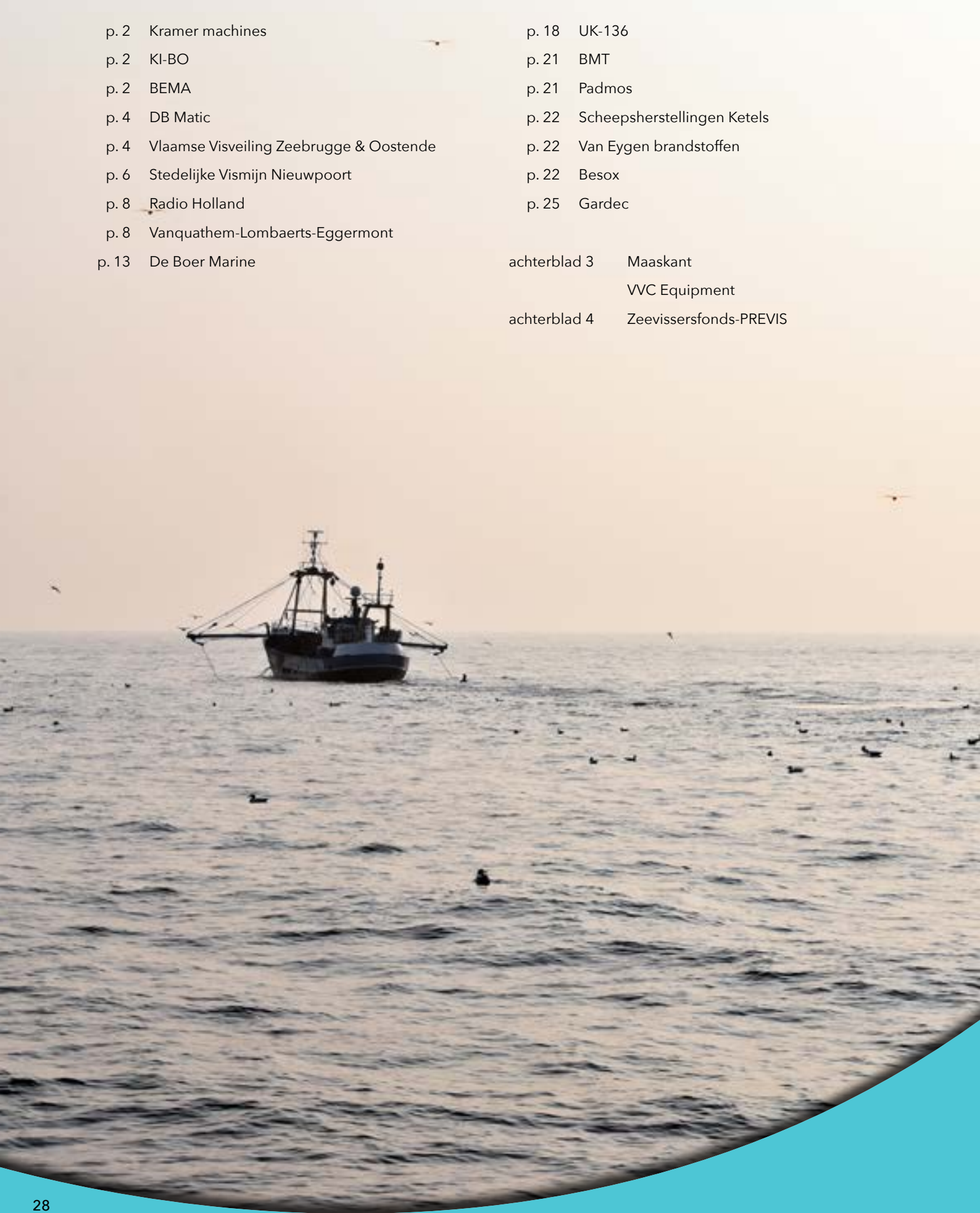
VOORLOPIGE CIJFERS VERSTREKT DOOR DE DIENST VISSERIJ

Met dank aan onze adverteerders

p. 2 Kramer machines
p. 2 KI-BO
p. 2 BEMA
p. 4 DB Matic
p. 4 Vlaamse Visveiling Zeebrugge & Oostende
p. 6 Stedelijke Vismijn Nieuwpoort
p. 8 Radio Holland
p. 8 Vanquathem-Lombaerts-Eggermont
p. 13 De Boer Marine

p. 18 UK-136
p. 21 BMT
p. 21 Padmos
p. 22 Scheepsherstellingen Ketels
p. 22 Van Eygen brandstoffen
p. 22 Besox
p. 25 Gardec

achterblad 3 Maaskant
VVC Equipment
achterblad 4 Zeevissersfonds-PREVIS





Innovating the future.

Damen Maaskant

Deltahaven 40 | 3251 LC | Stellendam | Netherlands

info-maaskant@damen.com

tel. (0187) 49 14 77

DAMEN
MAASKANT

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

WVC
EQUIPMENT

INDUSTRIE • BOUW • OFFSHORE • SCHEEPVAART
WVC 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!



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