

Rederscentrale

Informatieblad MAART 2020



Bevreedende situatie



Rederscentrale

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

Tel. 059 32 35 03

Fax 059 32 28 04

E-mail: info@rederscentrale.be

Openingsuren:

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

Informatieblad van de Rederscentrale



Verantwoordelijke uitgever:

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

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 2020

INHOUD

Coronavirus en de visserij	3
Brexit update	3
Leef- en werkomstandigheden aan boord	7
Werkgroep Visserij	8
Werfbezoek bij Maaskant Shipyards	11
Aanvoer & besomming	15
Quotaruilen 2020	15
Stand der vangsten	16
Innoverend vissen	18
Aandachtspunten van de Rederscentrale	21
Ontwikkelingen Wnb-garnalenvergunning Nederlandse Natura 2000-gebieden	24
Klimaat: absolute prioriteit binnen Europa	26
Marktsituatie in de zeevisserij	29
Vergelijkende zeevisserijstatistiek	31



DUURZAAM GEVANGEN VIS
DAGVERSE GARNALEN
DAGVERSE KUSTVIS

ERKENDE GARNAALZEEF EN
 MACHINALE SORTERING
 VOOR PLATVIS

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

**Stedelijke Vismijn
 Nieuwpoort**
 vismijn@nieuwpoort.be - tel. 058 22 49 71

NIEUWPOORT 

**Alle industriële en
 scheepsherstellingen
 mechaniek en plaatwerk**

bvba BEMA



Nieuwe Werfkaai 14 • 8400 Oostende

T: 059 33 22 51 • F: 059 33 01 55

GSM Johan: 0477 31 54 15

GSM Ludo: 0477 33 54 35

PUBLICITEIT



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

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



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

Coronavirus en de visserij

Het blijkt moeilijk om voor dit informatieblad te schrijven over de COVID-19 crisis, wetende dat dit pas ten vroegste binnen een week gelezen zal worden. Toch kunnen we in de huidige situatie niet nalaten om een specifiek artikel aan dit onderwerp te wijden.

Op moment van dit schrijven, is Frankrijk net in lockdown gegaan voor minstens twee weken en zitten de regeringsleiders van de Schengen-landen samen in een video conference om onder andere te bespreken of de buitengrenzen dichtgaan. In eigen land wordt de druk op de regering van premier Wilmès, die zopas de eed heeft afgelegd, groter en groter om nog strengere maatregelen te nemen dan diegene die sinds zaterdag 14 maart, al zeker tot en met 3 april, zijn ingegaan. Het gaat allemaal zeer snel en dus kan de situatie er binnen een week al helemaal anders uitzien.

Maar momenteel, dinsdag 17 maart, gaat de aandacht in de visserijsector naar het door laten gaan van de bevoorrading van visserijproducten en het blijven deel uitmaken van de voedselproductie. De vragen van de leden van de Rederscentrale zijn er vooral op gericht om actief te blijven en te blijven deel uitmaken van de Supply Chain van voeding die hopelijk niet onder druk zal komen te staan.

De Vlaamse Visveiling heeft maatregelen getroffen rond de activiteiten op haar sites en zelfs met de in voege zijnde lockdowns zijn er nog geen problemen gekend met het transport en de logistiek. Ervan uitgaand dat bemannings-transport van en naar de aanlandhavens gecategoriseerd

wordt als 'absoluut noodzakelijk', kan dit ook verder georganiseerd worden.

Er wordt op gewezen om ook op de vaartuigen de basisregels te volgen, erop voorzien te zijn en ervoor te zorgen dat ze aan boord kunnen nageleefd worden: "Niet aanmonstren bij ziekte, regelmatig voldoende lang handen wassen, elke keer een nieuw papieren zakdoekje gebruiken en het weggooien in een afgesloten vuilnisbak, en hoesten of niezen in de elleboogholte".

De Rederscentrale is in contact geweest met verschillende overheden over de situatie binnen de Belgische visserijsector en heeft de bevestiging gekregen van de betrokken diensten dat indien nodig, naargelang de situatie, passende ondersteunende maatregelen zullen bekeken worden. Specifieke aanbevelingen zijn er nog niet, maar het besef is er overal dat de situatie heel snel kan veranderen.

De Rederscentrale hoopt het streefdoel om de bevoorrading van visserijproducten verder te zetten, te kunnen behouden en algemeen dat de crisissituatie het behalen van dit doel niet belemmert.

■ EB

Brexit update

Op 31 januari was de brexit een feit, maar we bevinden ons momenteel in een overgangperiode waarin er concreet niets verandert voor de visserij. Met de streefdata van 1 juli voor een visserijakkoord en 31 december 2020 als laatste dag van de overgangperiode, moet er nog heel wat geregeld worden tussen de Europese Unie en haar voormalig lid, het Verenigd Koninkrijk. De Rederscentrale blijft daarom alle ontwikkelingen daaromtrent nauwgezet opvolgen. Deze maand wordt er onder meer gerapporteerd over de eerste onderhandelingsfase.

Op 31 januari 2020 heeft het Verenigd Koninkrijk de Europese Unie verlaten. Dit luidde de officiële start in van de eerste onderhandelingsfase over de relatie tussen beide partijen na de overgangperiode waarvan het einde voorzien is op 31 december 2020, waaronder een vrijhandelsakkoord. Over minder dan negen maanden moet er een consensus bereikt zijn over de grote lijnen van dat akkoord. Op het einde van de overgangsfase dreigt immers anders alsnog het scenario van een no-deal brexit. Britse eerste minister Boris Johnson heeft immers duidelijk gemaakt dat nogmaals uitstel vragen voor hem niet tot de mogelijkheden behoort. De kans is dan ook reëel dat er slechts een basisakkoord zal worden gesloten over de meest cruciale topics. De complexere thema's zullen

hoogstwaarschijnlijk aan bod komen tijdens een uitgebreidere onderhandelingsperiode die mogelijks jaren kan aanslepen. Na een lidmaatschap van bijna 50 jaar is het immers geen evidentie om alle banden te verbreken.

Wegens de complexiteit van de te bespreken topics, zullen de primaire onderhandelingen in meerdere fases verlopen over de komende maanden. Vooraleer beide partijen aan de onderhandelingstafel plaatsnemen, dienen er logischerwijze binnen de eigen rangen duidelijke doelstellingen bepaald te worden. Voor de EU worden deze belangrijke richtlijnen in een officieel document gegoten, namelijk het onderhandelingsmandaat. In dit document wordt met andere woorden gedefinieerd



Machinefabriek Kramer BV

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



AUTOMATISCHE VOORHETTEL VOOR CLAMBER

AKK300 COMPACT

MOSSELEN OESTERS MESHEFTEN VIS GARNALEN NOTEN THEE ZADEN



"Where will our knowledge take you?"

BMT Belgium NV

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

Kapelsesteenweg 286
2930 Brasschaat, Belgium
Tel.: +32 (0)3 664 02 79

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



BRANDSTOFFEN

VAN EYGEN b.v.b.a

*Mazout
Petroleum
Oliën*

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

waar de EU-onderhandelaars naar moeten streven, wat hun marge tot compromissen is en hoe ze de stand van zaken moeten rapporteren aan de lidstaten en het Europees Parlement.

Wat visserij betreft, vond er op 18 februari 2020 in Brussel een overleg plaats tussen EU-hoofdonderhandelaar Michel Barnier en de leden van de European Fisheries Alliance (EUF), waartoe ook Rederscentrale behoort. Tijdens deze constructieve bijeenkomst bevestigden de EUFA-leden enerzijds hun gemeenschappelijke visie wat betreft de toekomstige visserijrelatie tussen het VK en de EU post-brexite. Anderzijds lichtte Barnier toe hoe de onderhandelingen georganiseerd zouden worden en waar visserij gekaderd zou worden in het groter geheel.

Europees onderhandelingsmandaat

Aan Europese zijde blijft de Fransman Michel Barnier dus aan het hoofd staan van het onderhandelingssteam. De voormalig Franse minister van Buitenlandse zaken en Europees Commissaris was ook de EU-hoofdrolspeeler bij de onderhandelingen over het uittredingsverdrag en de politieke verklaring over de toekomstige samenwerking.

De onderhandelingen over de concrete invulling van die samenwerking vallen onder de bevoegdheid van de Europese Commissie, die een mandaat krijgt van de Europese Raad van lidstaten. Het onderhandelingsmandaat diende dan ook goedgekeurd te worden door de 27 lidstaten. Het is duidelijk dat Europa ernaar streeft om de banden met het VK zo nauw mogelijk te houden. Dit houdt echter niet in dat er gemakkelijk toegevingen zullen worden gedaan. Meerdere lidstaten hebben geijverd om strenge voorwaarden te koppelen aan het mandaat. Zo wordt er broodnodige aandacht geschonken aan de visserijsector. Het mandaat omvat dan ook de door de European Fisheries Alliance (EUF) gevraagde koppeling van het behoud van de bestaande toegang tot elkaars wateren en van de verdeelsleutel van de visserijmogelijkheden, met het sluiten van een vrijhandelsakkoord. Zo haalde Frans staatssecretaris voor Europese Zaken Amélie De Montchalin aan dat visserij een echte Deal Breaker kan worden tijdens de onderhandelingen. Naast het visserijakkoord zelf is het concept van een "level playing field" om de eerlijke concurrentie te garanderen ook een element dat de gemoederen beroert.

Brits onderhandelingsmandaat

Het Britse onderhandelingssteam staat onder leiding van David Frost, een vertrouweling van Premier Boris Johnson. Het Verenigd Koninkrijk stelde eind februari haar eigen onderhandelingsmandaat voor. Bij de voorstelling van het mandaat van zijn regering, benadrukte Brits minister Michael Gove dat er tegen eind juni reeds enigszins zicht moet zijn op een handelsakkoord. Is dit niet het geval, dan dreigen de Britten de handdoek in de ring te gooien en de onderhandelingsstafel vroegtijdig te verlaten.

Aangezien Londen een wereldwijd centrum is voor het bankwezen ('The City'), is het niet verwonderlijk dat de Britten de financiële markt prominent naar voor schuiven in dit mandaat.

Ook in het Brits onderhandelingsmandaat is visserij een belangrijk hoofdstuk. Nu het Verenigd Koninkrijk uit de EU is getreden, brengen de Britten hun zeggenschap over visserijactiviteiten in hun EEZ (Exclusieve Economische Zone) prominent naar voor. Hun voorkeur voor het bepalen van wie wat in hun wateren mag vissen, zou dan ook gaan naar een jaarlijkse onderhandeling, wat veraf ligt van de status quo waarnaar wordt gestreefd aan EU-zijde.

De eerste onderhandelingsfase

Begin maart vond de eerste onderhandelingsfase in Brussel plaats. Hierbij werd niet één thema apart besproken, maar vonden er rondetafelgesprekken plaats. Op die manier kon er sneller progressie gemaakt worden over het verloop van slechts enkele dagen.

Na afloop van de eerste fase, maakte Europees hoofdonderhandelaar Michel Barnier tijdens een persconferentie de balans op. Zo gaf hij aan dat de initiële gesprekken constructief waren verlopen en dat de hoop op een handelsakkoord nog steeds geoorloofd is. De drie grote uitdagingen volgens Barnier zijn:

1. De exacte implementatie en naleving van de beslissingen die werden neergeschreven in het uittredingsakkoord;
2. Voorbereiden op de veranderingen die op til zijn;
3. Doormiddel van onderhandelen een nieuwe relatie definiëren met het VK.

Barnier benadrukte echter ook dat er nog steeds enkele diepe wateren zullen moeten worden doorzwommen. Zo bleken enkele domeinen, zoals onder meer de bevoegdheid inzake justitie en het "level playing field"-voorstel, voor heel wat vurige discussies te zorgen. Bovendien houdt het VK vast aan haar wens om een handelsakkoord te sluiten naar analogie met onder andere het Canadees model, het CETA-akkoord. Aangezien het VK en de EU zowel historisch, economisch alsook geografisch nauwer met elkaar verbonden zijn, lijkt een dergelijk model hoogstwaarschijnlijk.

Zoals al aangegeven, blijft voor de EU-onderhandelaars een status quo voor de visserij een element dat onlosmakelijk is verbonden met het succesvol sluiten van een handelsakkoord. Dit blijkt ook duidelijk in de aandacht die momenteel aan onze sector wordt besteed in de internationale verslaggeving.

Tussen 18 en 20 maart 2020 stond normaal gezien reeds een tweede onderhandelingsronde op het programma in Londen. Wegens de recente ontwikkelingen van het COVID-19 virus, werd echter beslist om dit uit te stellen.



Kotterstraat 44, 8380 Zeebrugge

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

Ketting
Rubber bollen
Visserijbenodigdheden



We keep you fishing



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



PADMOS

Officieel Dealer
Mitsubishi Dieselmotoren

Bezoek/correspondentieadres: Deltahaven 18, Postbus 23, 3250 AA Stellendam (NL)
+31 (0)187 49 80 20 @ info@padmos.nl www.padmos.nl



IN BALANCE WITH YOUR NEEDS



Wegen op zee



Netcontrole



Sorteren op zee

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

www.marelec.com

Leef- en werkomstandigheden aan boord

De International Labour Organisation (ILO) richtlijn rond de leef- en werkomstandigheden aan boord van zeevissersvaartuigen wordt meer en meer onderworpen aan controles in de verschillende Europese lidstaten.

Het verdrag stelt onder meer eisen op vlak van accommodatie, voedsel, werk- en rusttijden, medische zorg, arbeidsomstandigheden en persoonlijke beschermingsmiddelen. De Europese Unie heeft eind 2016 een richtlijn aangenomen en vanaf 15 november 2019 dienen de lidstaten zich hieraan te houden. Recentelijk werd de richtlijn in Nederland en in Groot-Brittannië geratificeerd. In Denemarken en België werd het verdrag nog niet geratificeerd en bijgevolg is deze nog niet van kracht.

Wat betekent dit voor de Belgische vissersvloot?

Wanneer een Belgisch vissersvaartuig een haven aandoet van een land waar de richtlijn van kracht is, moet het aan het verdrag voldoen, ook wanneer die nog niet van kracht is in België. Concreet betekent dit dat wanneer er in een Franse of Britse haven binnengelopen wordt, er daadwerkelijk voldaan moet worden aan de ILO 188.

Wat zijn de belangrijkste elementen van de ILO 188?

- Arbeids- en rusturenregistratie moet bijgehouden en voorgelegd kunnen worden.
- Iedere rederij moet beschikken over een actuele risicoanalyse.
- Accommodatie-eisen op vaartuigen: hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen bestaande en nieuwe vissersvaartuigen.
- Overige vereisten: actuele bemanningslijst, identiteitsdocumenten, medische keuringen, vaarbevoegdigheden, hygiëne aan boord en voedsel- en drinkwaterkwaliteit.

Wat is de actuele situatie?

In België is in samenwerking tussen de Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit en de FOD WASO (Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg) een wetsvoorstel in dit verband opgesteld. Dit voorstel werd door minister

Nathalie Muylle aan de regering in lopende zaken voorgelegd, die het goedgekeurde. Dit voorstel wordt op het moment van dit schrijven nagezien door de Raad van State, waarna het naar het federaal parlement gaat voor finale goedkeuring.

De sociale partners van het paritair comité voor de zeevisserij (waarin de Rederscentrale de enige werkgeversorganisatie is) hebben een advies aangeleverd over de inhoud van het wetsvoorstel met onder andere aandacht voor de bestaande cao over de werktijden aan boord van Belgische vissersvaartuigen. Uit een recente feedback blijkt dat dit advies niet volledig is gevolgd, maar dat aan de kern ervan een andere wettelijke oplossing kan worden gegeven. Minister Muylle heeft verklaard dat dit aan bod kan komen wanneer de uitvoering van de nieuwe wet verder wordt geregeld.

Controle in het VK

De Rederscentrale werd recentelijk in kennis gesteld dat één van haar leden onderworpen werd aan een gezondheidscontrole aan boord door de bevoegde Engelse overheidsdienst in Milford. Uit het opgemaakte verslag blijkt dat er streng gecontroleerd wordt op hygiëne en voedselveiligheid.

Volgens het resulterend rapport dienen onder andere de volgende elementaire zaken verplicht bijgehouden te worden of moeten deze aan boord beschikbaar zijn:

- handzeep en handdroger in de toiletten;
- voorgeschreven beleid inzake schoonmaken en hygiëne aan boord plus het bijhouden van een register met tijdstippen van het onderhoud;
- diepvriezers en frigo's dienen te voldoen aan de normen inzake temperatuur en voedselveiligheid;
- logboek medicijnenkist, bijhouden van de gebruikte middelen;
- certificaat van keuring drinkwater;
- onderhoud en reiniging visruim (bijhouden tijdstip in een logboek).

De uitgevoerde controle werd dus gedetailleerd gerapporteerd aan de reder en een lijst met tekortkomingen werd opgesteld. Er werd tevens verklaard dat in de toekomst ook sancties en boetes opgelegd kunnen worden. Deze internationale wetgeving geldt voor alle zeeschepen waaronder ook de visserij.

Indien leden hierover verdere informatie wensen te bekomen, gelieve contact op te nemen met het secretariaat van de Rederscentrale.



Werkgroep Visserij

De Werkgroep Visserij, getrokken door de Rederscentrale, werd opgericht onder het Convenant 'Visserij verduurzaamt' en groepeerde stakeholders die betrokken zijn bij de marktwerking. Samen met de andere werkgroepen - Beleid, Kust en Vernieuwing - wordt er getracht om de ambities van het Vistraject te realiseren. Op dinsdag 25 februari is de werkgroep samengekomen in de kantoren van de Rederscentrale te Oostende.

Project Zee van Smaak

Als eerste agendapunt werd het project 'Zee van Smaak' door Westtoer toegelicht. Het project wil de Belgische vissers, de visproducten uit de Noordzee en de streekgebonden gastronomie deel laten uitmaken van het DNA van de Belgische kust. Via talrijke acties worden zo de duurzame en lokale visserijproducten in de kijker geplaatst. Het geeft het hele traject weer van aan boord tot op het bord. Om de consumptie van duurzaam gevangen lokale visserijproducten te stimuleren, bundelen verschillende partners, zoals de NorthSeaChefs, de visveilingen, VLAM en Rederscentrale, samen met Westtoer hun krachten.

Het project is gestart in het najaar van 2019 via een persvoorstelling op 2 oktober in de Stedelijke Vismijn van Nieuwpoort. Het project richt zich zowel op de consument als op de sector. Consumentgerichte acties zijn bijvoorbeeld communicatie over duurzame visserijproducten uit de Noordzee, voorstellen van de verschillende schakels uit het 'boord tot bord'-verhaal, communicatie over de Belgische visserij etc.

In het najaar van 2019 liep er gedurende twee weken een televisiespotje op de zenders Eén en Canvas die maar liefst 1 miljoen mensen heeft bereikt. De Zee van Smaakkrant met een grote oplage plaatst eveneens de Belgische kust en zijn zeevisserijproducten in de kijker. Ten slotte vonden er persconferenties in Wallonië en Luxemburg plaats die op heel wat media-aandacht konden rekenen, kwam 'Zee van Smaak' op Focus WTV en kwam het project aan bod in vier reportages van 'De Chalet aan Zee' op njam!.

Sectorgerichte acties zijn onder andere netwerkmomenten, individuele begeleiding, bezoek aan de visveiling, kookworkshops, een onderdompelingstraject voor restaurants en de werving van chefs 'Zee van Smaak'. Op 21 oktober 2019 vond er een startmoment plaats voor geïnteresseerd restaurants in de Cierk te Oostende. Het onderdompelingstraject bestaat uit een vast aanbod met een inspiratiesessie, individuele begeleiding en een kookworkshop. Daarnaast kunnen restaurants ook nog proeven van een optioneel verdiepingsaanbod. Een 50-tal kustchefs nemen deel aan dit onderdompelingstraject.

Ten slotte werden de geplande acties voor 2020 voorgesteld. Er zal blijvend ingezet worden op pers- en media-aandacht via verschillende campagnes in samenwerking met onder andere Knack, Le Vif en Radio 2. In navolging van het televisiespotje, wordt er gewerkt aan een dubbelportret van twee chefs en twee vissers, eveneens ondersteund via een online campagne. Van

1 tot 4 juni 2020 vindt het culinair UNWTO-congres plaats in Brugge waar 'Zee van Smaak' een toelichting zal geven. Ten slotte wordt er gekeken hoe ook na 2020 de campagnes verdergezet kunnen worden. In dit kader vinden er onderhandelingen plaats op verschillende niveaus (provinciaal, Vlaams en Europees).

Visserij Verduurzaamt

De Visserij Verduurzaamt-erkenning werd gelanceerd in juni 2018. Het MaViTrans-project liep af op 31 augustus vorig jaar. Er werd een vervolgproject ingediend bestaande uit twee luiken. Enerzijds is er het Visserij Verduurzaamt Support-project uitgevoerd door het ILVO en anderzijds is er het Visserij Verduurzaamt Market-project uitgevoerd door de Rederscentrale.

In het Visserij Verduurzaamt Support-project worden de VALDUVIS-indicatoren en streefwaarden door het ILVO herzien. Het is de bedoeling dat in 2021 (drie jaar na de lancering van de erkenning) gewerkt kan worden met de herziene indicatoren en streefwaarden. Momenteel worden de berekeningen van de indicatoren voor het jaar 2018 afgewerkt en is het ILVO eveneens reeds bezig met de berekeningen voor het jaar 2019. Vanuit het ILVO wordt in dit kader op geregelde basis gerapporteerd naar het controleorgaan en andere belanghebbenden zoals de Task Force onder het Convenant.

De verbetertrajecten zijn opgesteld in samenspraak met de reders. Deze worden jaarlijks geüpdatet via de opvolgingsgesprekken tussen ILVO en de reders. Deze jaarlijkse gesprekken zijn een voorwaarde om de Visserij Verduurzaamt-erkenning te mogen behouden. De nieuwe opvolgingsgesprekken worden gepland vanaf augustus 2020 en zullen lopen tot en met november 2020.

Visserij Verduurzaamt Market spitst zich toe op de verdere ontwikkeling van Visserij Verduurzaamt naar een B2C-erkenning. Als onderdeel van het project kan een test georganiseerd worden met een externe auditor. Er wordt momenteel samengezeten met verschillende mogelijke partners. Hieraan gekoppeld zal eveneens een B2C-lastenboek opgesteld worden en een B2C-controleorgaan opgericht worden.

Het proeftraject zal wellicht eind maart/begin april van start gaan. Gezien het niet de intentie is om Visserij Verduurzaamt te linken aan één bepaalde retailer of handelaar zal er samengewerkt worden met meerdere partijen. Door de voorzitter van de werkgroep werd daarnaast aangehaald dat MSC Visserij Verduurzaamt van nabij opvolgt en er eind maart opnieuw samengezeten zal worden.

Het is niet de intentie Visserij Verduurzaamt te beperken tot grote retailers en groothandelaren. Daarom wordt ook gekeken naar een mogelijke samenwerking met kleinhandel en restaurants. Hierover werd samengezeten met VLAM en vond begin januari eveneens een meeting plaats met vertegenwoordigers van VISGRO en de Federatie van viskleinhandelaars.

Ten slotte werd nog kort gesproken over de websites www.visserijverduurzaamt.be en www.valduvis.be. Voor de VALDUVIS-website zal bekeken worden hoe andere interessante functionaliteiten voor de reders geïmplementeerd kunnen worden. Momenteel kunnen reders via een persoonlijke login hun scores raadplegen. De Visserij Verduurzaamt-website kan ondertussen ook in het Frans geraadpleegd worden. Er zal eveneens een Engelse vertaling voorzien worden.



Commercialisatie Belgische visserijproducten

Als laatste agendapunt werd de commercialisatie van Belgische visserijproducten besproken. Betreffende de verwerking van schol, wordt gerapporteerd dat in navolging van het project Plaice2Be geïnteresseerde partners contact kunnen opnemen met de verschillende project-promotoren en de resultaten van het project bij hen kunnen opvragen.

In 2019 vonden er wat verschuivingen en fusies plaats waarbij de aanwezigheid van grote Nederlandse bedrijven in het Belgische handelslandschap opvallend is. Mede daardoor is de scholprijs gestabiliseerd. Niettemin zijn scholprijzen nog steeds zeer rendabel om gericht te blijven vissen op schol. Daarnaast is de aanvoer van schol gedaald. Dit is hoofdzakelijk te wijten aan een quotastijging voor tong in het Bristolkanaal. Belgische vaartuigen verleggen hun visserij naar de westelijke wateren. Bovendien is er een mindere afname van schol door supermarkten wat de prijs ook ietwat doet dalen en wordt er algemeen minder schol gevangen in de Noordzee.

Wat betreft rog, rapporteren vissers nog steeds enorme vangsten. Algemeen vertoont rog lage visprijzen, met fluctuaties. Door de opeenvolgende stormen tijdens de wintermaanden, waren de prijzen enorm gestegen. Er is dus nood aan stabilisatie om de roggemarkt die België typeert, te behouden. Reeds in 2019 was er zowel bij reders als bij de handel de vraag om rog meer te promoten. Daarom is er binnen VLAM een Werkgroep Rog opgericht.

In 2018 werden enorme hoeveelheden garnaal gevangen waardoor er een overaanbod was dat zich voortzette in 2019. Bovendien hadden Belgische garnalenvissers het probleem dat de handel MSC-garnaal de voorkeur bood. Daarom staat de Rederscentrale in contact met Delhaize, die een belangrijke afnemer is van de Belgische garnaal, om ook Visserij Verduurzaamt op te nemen. In april vindt een volgende meeting met Delhaize plaats.

Ten slotte kwam op vraag van de Vlaamse Visveiling ook brexit aan bod tijdens de Werkgroep Visserij. Belangrijk is dat de verschillende partijen aan hetzelfde zeel trekken. Naast het mogen blijven vissen in Britse wateren, wat sterk opgevolgd wordt door de Rederscentrale via EUFA (European Fisheries Alliance), zijn de zogenaamde Free Ports in het VK ook van belang. De overgangsperiode loopt nu tot eind dit jaar. In juli 2020 zou er een visserijakkoord bereikt moeten zijn tussen de EU en het VK. De brexit wordt eveneens nauw opgevolgd door de SALV en de relevante Vlaamse en Federale kabinetten en overheidsdiensten.



VVC EQUIPMENT

INDUSTRIE • BOUW • OFFSHORE • SCHEEPVAART



Kotterstraat 99
8380 Zeebrugge
+32 50 55 12 04

Hendrik Baelskaai 47
8400 Oostende
+32 59 32 12 10

www.vvcequipment.be

info@vvcequipment.be

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



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.



 **RADIO
HOLLAND**

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

Werfbezoek bij Maaskant Shipyards

Op vrijdag 14 februari werd Rederscentrale uitgenodigd te Stellendam bij Maaskant Shipyards. Maaskant is een Nederlandse scheepswerf die deel uitmaakt van de Damen Groep. Ondertussen is het algemeen gekend dat reder Eddie Cattoor een contract heeft ondertekend bij Maaskant voor de bouw van zijn nieuw vaartuig Z.91 'Franson'. In het kader van de vernieuwingsronde in de Vlaamse Visserij leek het de redactie van dit informatieblad nuttig om op de uitnodiging van Maaskant in te gaan en een bedrijfsbezoek te koppelen aan een gesprek met commercieel manager, Jeroen van den Berg.



Rederscentrale (RC): Jeroen, bedankt om ons op jullie scheepswerf te willen ontvangen. Vertel eens, hoe ben jij in de visserijwereld terechtgekomen?

Jeroen van den Berg: Al van jongs af aan toonde ik, net zoals heel wat streekgenoten, interesse in de visserijsector. Na de middelbare school ben ik onmiddellijk in loondienst gaan vissen op een mosselkotter, de BRU.8. Twee jaar later ben ik voor een cascobedrijf gaan werken. Daar heb ik mezelf opgewerkt tot een managementfunctie. Na tien jaar vond ik dat de tijd rijp was voor een andere uitdaging. Sinds anderhalf jaar ben ik tewerkgesteld bij Maaskant als commercieel manager. Ook heel wat van mijn collega's hebben binnen Maaskant de kans gehad om op te klimmen naar een managementfunctie. De meesten onder hen zijn afkomstig van de eilanden Goeree-Overflakkee, want de visie van Maaskant houdt in dat er getracht wordt om voornamelijk inwoners van uit de buurt te rekruteren.



RC: We zijn hier op de Maaskant site te Stellendam. Hoe is het bedrijf uitgegroeid tot hoe het nu is gestructureerd?

Jeroen van den Berg: In 1948 is Maaskant opgericht in Bruinisse door wijlen Piet Maaskant. Daar is men aanvankelijk begonnen met de bouw van vislieren en in een aantal jaren uitgegroeid tot een reparatiewerf voor de vissersvloot. In 1950 is het eerste nieuwbouwvaartuig gebouwd te Bruinisse. In 1965 is de site te Stellendam geopend. In 1984 is het bedrijf Maaskant overgenomen en sindsdien is Maaskant een dochteronderneming van de Damen Groep. De Damen Groep is een marktleider in scheepsbouw en stelt wereldwijd zo'n 12.000 personeelsleden te werk. In 2007 is de site te Bruinisse gesloten waardoor Maaskant enkel nog in Stellendam gevestigd is.

RC: Hoeveel medewerkers zijn tewerkgesteld binnen Maaskant?

Jeroen van den Berg: Maaskant telt zo'n 90 werknemers, waarvan 25% bedienden waaronder engineering, management, secretariaat en boekhouding. Onder de arbeiders zijn er heel wat allround-medewerkers, die kunnen ingezet worden voor zowel reparatiewerken als afbouw.

RC: Wat zijn de nevenactiviteiten van Maaskant, want ik vermoed dat jullie niet enkel in de visserijsector opereren?

Jeroen van den Berg: Binnen de Damen Groep zijn er redelijk wat onderhouds- en nieuwbouwprojecten lopende, voornamelijk van sleepboten. Met de Rijksrederij (Rijkswaterstaat in Nederland) hebben wij een onderhoudscontract afgesloten voor een aantal jaar, wat telkens opnieuw wordt aanbesteed. Het gaat om het onderhoud van tientallen schepen. Een afdeling van Maaskant houdt zich hier specifiek mee bezig. Daartoe behoren ook onderzoekvaartuigen die gemachtigd zijn voor de visserij. Die zijn vergelijkbaar met het Vlaams onderzoekvaartuig 'Simon Stevin', dat overigens ook door Maaskant werd gebouwd in het jaar 2012 te Stellendam.



Onderzoekvaartuig Simon Stevin (Bron: VLIZ)

RC: Wat is jullie ervaring binnen de Belgische visserijsector? Behoren er Belgische rederijen tot het vaste klantenbestand?

Jeroen van den Berg: Als we terugblikken op onze geschiedenis, merken we op dat er enkel een aantal casco's van Belgische vissersvaartuigen door ons werden gebouwd, zoals de Z.198 'Kees Korf', de Z. 519 'Rachel Sarah', de Z.201 'Linguenda' (nu 'Job Senior') en de BOU 319 'Zeldenrust'. Verder is de connectie tussen Maaskant en de Belgische visserijsector tot op heden eerder beperkt. Wel was er de samenwerking tussen Maaskant

en Scheepswerf De Graeve voor de bouw van de laatste serie Belgische nieuwbouwvaartuigen in 2001. Het engineerspakket en het casco werd onder handen genomen door Maaskant, terwijl de schepen werden afgebouwd op de site van De Graeve.

RC: *Het is algemeen gekend dat verschillende Belgische rederijen nieuwbouwplannen hebben. De reder van de Z.91 'Franson' heeft reeds een contract ondertekend bij Maaskant. Waar kunnen jullie als scheepswerf het verschil maken?*

Jeroen van den Berg: De visserijscheepsbouw gebeurt te Stellendam, daar ligt de expertise. Maaskant heeft in het verleden 170 boomkor vissersvaartuigen gebouwd en zo'n 60 andere vissersvaartuigen, wat ons op een totaal van 230 brengt. Dus de ervaring is zeker aanwezig. Maaskant heeft daarnaast een sterke reputatie op het gebied van innovatie en ontwikkeling.

RC: *Heel wat mensen hier in België zijn enthousiast over de schets van de Z.91 'Franson'. Hoe zijn jullie tot dit ontwerp gekomen?*

Jeroen van den Berg: Hiervoor hebben we een samenwerking opgezet met Vripack, een bedrijf dat zich bezig houdt met het ontwerpen van grote jachten. Die relatie is ontstaan tijdens de aanloopfase van de UK.205, 'Spes Nova'. De familie De Boer uit Urk was eigenlijk op zoek naar een volledig innovatief en multifunctioneel vaartuig. Uiteindelijk werd het een twinrigger/flyshooter met een diesel-elektrische hybride voorstuwing, die ondersteuning krijgt van een accupakket dat teruggewonnen energie kan opslaan. Voor de Z.91 zijn we aan tafel gaan zitten met Vripack, omdat we gecharmeerd waren door de mooie lijnen van de 'Spes Nova'. Het ontwerp van de Z.91 is daarop gebaseerd en we wensen die lijn ook door te trekken naar de ontwerpen van andere toekomstige nieuwbouwprojecten. Voor de optimalisatie van het brandstofverbruik hebben wij als uitgangspunt de laatste serie Belgische kotters van De Graeve uit 2001 genomen. Deze schepen staan al bekend om hun geringe brandstofverbruik. Wij zijn langzaam aan de romp gaan schaven en zijn samen met Sipmarine tot een nieuw geoptimaliseerde romp gekomen en een schroefdiameter van 3800 mm. De stuwkrachtoptimalisatie is 12% waardoor het vaartuig in principe met 12% minder vermogen hetzelfde rendement kan behalen.



Impressie van de Z.91 'Franson'

RC: *Jullie treden als scheepswerf ongetwijfeld ook in contact met FOD Mobiliteit betreffende de goedkeuring van het scheepsplan. Hoe verloopt deze samenwerking? Of verloopt alles via een classificatie-instelling?*

Jeroen van den Berg: De schepen worden volledig gebouwd onder Klasse, maar dat neemt niet weg dat zij ook moeten voldoen aan bepaalde eisen van de vlagstaat. Onze engineers hebben nauw contact met de medewerkers van FOD Mobiliteit en die verstandhouding verloopt prima.

RC: *De ILO 188 is in voege sinds 15 november. Wat is de impact daarvan op nieuwbouw?*

Jeroen van den Berg: Het is best wel een breed document, en er is een aanscherping van heel wat regels betreffende veiligheid en comfort aan boord. Wij zien daar vooralsnog niet echt problemen in omdat het globaal gaat over evidente ingrepen of aanpassingen waarmee wij sowieso al rekening houden in onze nieuwbouwontwerpen. Het is niet zo dat dit iets verandert aan de manier waarop het schip gebouwd wordt.

RC: *Wanneer mogen we de oplevering verwachten van het eerste Belgische nieuwbouwvaartuig?*

Jeroen van den Berg: Verwacht wordt dat de Z.91 'Franson' in het derde kwartaal van 2021 wordt opgeleverd. We zijn nu druk bezig met de engineering. Na de zomer verwachten we de kiel te leggen. De cascobouw gaat over het nieuwe jaar heen en wordt begin volgend jaar afgerond. Deze wordt gebouwd in het Poolse Gdansk, bij Safe Shipyards. De afbouw gebeurt over een tijdspanne van ongeveer vier maanden. Dit is een scheepsbouwproces dat iets afwijkt van andere werven. Het casco wordt gestraald en gecoat voor tewaterlating. Alle onderwaterdelen worden tot en met de eindlaag afgewerkt. Dit voor maximale bescherming tijdens en na de afbouw. Heel wat ijzerwerk zoals trappen en luiken werden reeds voorzien door de cascobouwer. Zowel aan de binnen- als buitenkant van het casco moet er quasi niets meer gebeuren. Tijdens die vier resterende maanden werken ongeveer 15 medewerkers aan de afbouw. Dit is met pieken en dalen, afhankelijk van het aantal onderaannemers dat op dat moment aan het werk is. Tijdens piekmomenten kunnen meer dan dertig man tegelijkertijd aan boord zijn.

RC: *Hoe verloopt de procedure inzake inrichting van het vaartuig. Ik vermoed dat de reder daar een belangrijke stem in heeft?*

Jeroen van den Berg: Vooral naar accommodatie toe is de inbreng van de reder zeer belangrijk. De eisen van de klant zijn verwerkt in het algemeen plan, waar de basic engineering, qua rompvorming en stabiliteit, is in verwerkt. In een later stadium gaan we de inrichting meer in detail bekijken met de klant. Qua accommodatie en betimmering wordt alles uiteraard doorgesproken. Elementaire beslissingen, bijvoorbeeld waar de ramen komen, zijn al op voorhand genomen.

RC: Wordt er meer en meer ingezet op multifunctionele vissersvaartuigen? Zien jullie dit ook binnen de lopende nieuwbouwprojecten?

Jeroen van den Berg: Wij zijn druk bezig met multifunctionele ontwerpen. De PD.105 en de LT.295 zijn twee flyshoot/twinrig schepen, die momenteel in afbouw zijn op onze site. Dat zijn typische scholvisser. Maar gezien de ervaring van de Belgische visserij inzake boomkorvisserij en het grote tongquotum begrijp ik de beweegredenen van Belgische reders om voor nieuwe boomkorvaartuigen te kiezen.

RC: Hoe zien jullie de toekomst van de visserijsector tegemoet? Er is het recente Noordzee-akkoord waarbij het kabinet van minister Schouten vissers die willen stoppen, wenst uit te kopen.

Jeroen van den Berg: Men is inderdaad voornemens om vanuit het kabinet geld vrij te maken om vissers die willen stoppen financieel uit te kopen via een saneringsronde. Het wegvallen van de pulslicenties in combinatie met de steeds verder inkrappende visgronden zal ongetwijfeld een aantal reders overhalen om hierop in te gaan. Er zijn heel wat veranderingen, die niet altijd tot een goede afloop leiden. Zo is er bijvoorbeeld de brexit, waarvan we moeten afwachten welke impact die zal teweegbrengen. Maar desondanks zie ik de toekomst van de visserijsector positief tegemoet, de brandstofprijzen bevinden zich op



een aanvaardbaar niveau en de visprijzen doen het prima. De visbestekken zijn ook goed. En de werven blijven er naar streven het brandstofverbruik op een aanvaardbaar niveau te houden en het bemanningscomfort te optimaliseren. We hopen dan ook dat Belgische rederijen blijven investeren in nieuwbouw en behoud/onderhoud en wij als scheepswerf hieraan mogen bijdragen.

RC: Bedankt voor de leuke babbel en de interessante rondleiding op jullie scheepswerf. Veel succes met jullie nieuwbouwprojecten.

■ SM



Innovating the future

Wij combineren onze bewezen ontwerpen, vakmanschap en innovatieve technologie voor een maximale inzetbaarheid en duurzaamheid.



DAMEN

MAASKANT SHIPYARDS STELLENDAM

DELTAHAVEN 40 3251 LC STELLENDAM +31 (0)187 491 477 INFO@MAASKANT@DAMEN.COM MAASKANT-SHIPYARDS.COM
SCHEEPSBOUW REPARATIES MACHINEFABRIEK DROOGDOKKEN

PUBLICITEIT



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

VANQUATHEM-LOMBAERTS-EGGERMONT ADVOCATENASSOCIATIE

Georges VANQUATHEM
Jean-Luc LOMBAERTS
Marijke EGGERMONT

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

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



Aanvoer & besomming

Belgische vaartuigen in Belgische havens

Februari 2020

	Gewicht (kg)	Waarde (€)	G.P. (€/kg)
Stedelijke vismijn Nieuwpoort	5.095	16.295	3,20
Vlaamse Visveiling	918.564	4.911.892	5,35
TOTAAL	923.659	4.928.187	5,34

Quotaruiten 2020

België krijgt van Duitsland

100 ton makreel 5b, 6, 7, 8abde
20 ton kabeljauw 7d
300 ton kabeljauw 2a, 3a, 4
30 ton tongschar & witje 2a, 4
170 ton zwarte koolvis 2a, 3, 4
20 ton rog 6ab, 7a-c, e-k

Duitsland krijgt van België

4275 ton haring 4c, 7d

België krijgt van Spanje

3 ton langoustine 7
1 ton langoustine 8 abde
1 ton schol 8, 9, 10
3 ton wijting 8

Spanje krijgt van België

7 ton zeeduivel 7

België krijgt van Denemarken

12 ton horsmakreel 4bc, 7d

Denemarken krijgt van België

3 ton makreel 2a, 3, 4

België krijgt van Ierland

135 ton schol 7fg
90 ton wijting 7b-k
15 ton wijting 7a

Ierland krijgt van België

118,5 ton zeeduivel 7

Stand der vangsten

	VISSOORT ¹	QUOTUM 2020	VANGSTEN	BENUT %
Kabeljauw	2a(EU),3a(<>SK,<>KT),4	682	2,33	0,30
	7a	4	1,80	45,00
	7bc,7e-k, 8,9,10	17	4,65	27,50
	7d	57	1,26	2,20
	Totaal	761	10,04	1,30
Schelvis	2a(EU),4	236	0,01	0,00
	7b-k,8,9,10	125	22,67	18,10
	7a	50	0,88	1,80
	Totaal	429	23,56	5,50
Zwarte koolvis	2a(EU),3a,3bc(EU),4	23	0,00	0,00
	7,8,9,10	6	0,64	10,70
	5b(Faeröer)	52	0,00	0,00
	Totaal	81	0,64	0,80
Witte koolvis	7	367	6,06	1,60
Leng	4(EU)	27	0,02	0,10
	6,7,8,9,10,12,14(EUIW)	46	3,24	7,00
	4(NW)	7	0,00	0,00
	Totaal	89	3,26	3,70
Wijting	2a(EU),4	300	67,12	22,40
	7a	17	1,33	7,80
	7b-k	182	55,37	30,40
	8	3	0,00	0,00
	Totaal	502	123,82	24,70
Schol	2a(EU),3a(<>SK,<>KT),4	5.522	17,45	0,30
	7a	150	28,80	19,20
	7de	1.398	219,24	15,70
	7fg	601	45,91	7,60
	7hjk	19	0,14	0,70
	8,9,10	1	0,00	0,00
	Totaal	7.691	311,54	4,10
Tong	2,4(EU)	1.461	11,78	0,80
	7a	281	51,34	18,30
	7d	753	136,15	18,10
	7e	57	6,33	11,10
	7fg	1.015	211,02	20,80
	7hjk	71	1,95	2,70
	8ab	278	0,00	0,00
	Totaal	3.916	418,57	10,70

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

	VISSOORT ¹	QUOTUM 2020	VANGSTEN	BENUT %	
	Tarbot en griet	2a,4(EU)	502	3,84	0,80
	Rog	2a,4(EU)	252	11,51	4,60
		6ab,7a-c,7e-k(EU)	1.079	165,49	15,30
		7d(EU)	179	48,23	26,90
		8,9(EU)	10	0,00	0,00
		Totaal	1.520	225,23	14,80
	Golfrog	7de(EU)	gesloten	gesloten	gesloten
	Tongschar en witje	2a,4(EU)	508	1,44	0,30
	Roodbaars	5b(Faeroer)	1	0,00	0,00
	Makreel	2a(EU),3a,3bc(EU),4	78	2,58	3,30
		5b(EU+IW),6,7,8abde	60	18,47	30,80
		Totaal	138	21,05	15,30
	Sprot	2a,4(EU)	43	0,21	0,50
		7de	8	0,00	0,00
		Totaal	51	0,21	0,40
	Horsmakreel	4bc,7d(EU)	24	12,18	50,80
	Heek	2a,4(EU)	56	0,00	0,00
		5b(EU+IW),6,7,12,14(IW)	582	7,34	1,30
		8abde	19	0,00	0,00
		Totaal	657	7,34	1,10
	Zeeduivel	2a,4(EU)	498	2,58	0,50
		6,5b(EU+IW),12,14(IW)	286	0,00	0,00
		7	2.664	215,82	8,10
		8abde	326	0,00	0,00
		Totaal	3.806	218,40	5,70
	Schartong	2a,4(EU)	9	0,00	0,00
		7	497	85,11	17,10
		Totaal	557	85,11	15,30
	Langoustine	2a,4(EU)	1.433	9,34	0,70
		7	3	0,45	15,00
		8abde	1	0,00	0,00
		Totaal	1.437	9,79	0,70
	Haring	4c,7d(<>Blackwater-bestand)	82	18,14	22,10



Visserij-activiteit in de nabijheid van Belgische offshore windparken

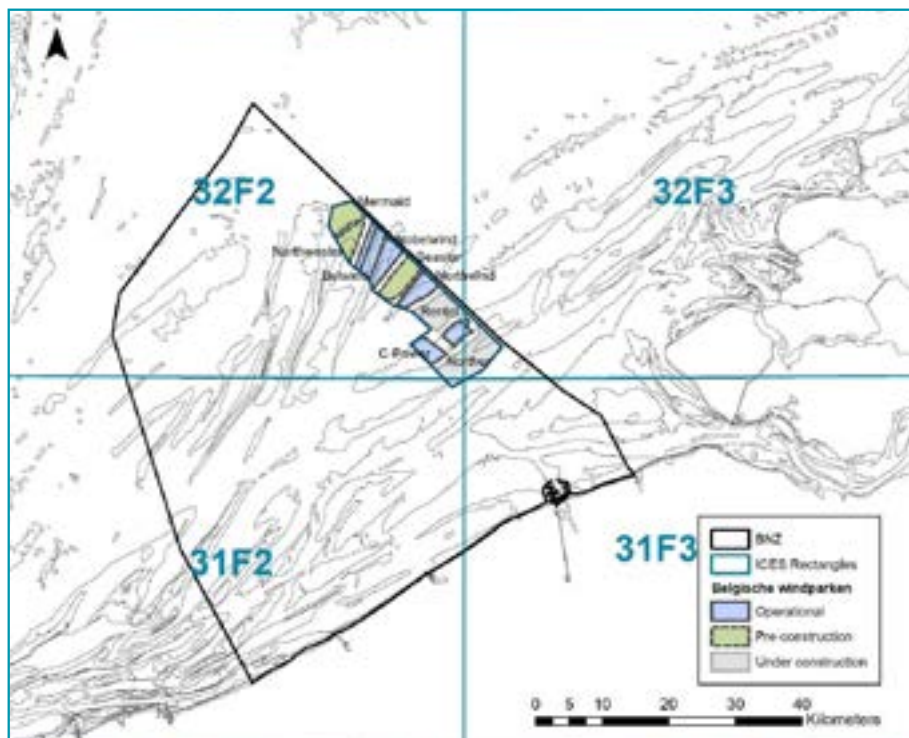
Offshore windparken worden aan een hoog tempo gebouwd in Europese wateren om te voldoen aan de opgelegde eisen omtrent hernieuwbare energie. België is top 4 in Europa en top 5 wereldwijd op het vlak van offshore windparken. De eerste windmolens in Belgische wateren dateren van 2009 op de Thorntonbank. Sindsdien is hun aantal sterk toegenomen met, anno 2019, 318 windturbines in 6 concessiezones, goed voor een productiecapaciteit van 1.5 GigaWatt.



© Hans Hillewaert

In de meeste Europese offshore windparken mag niet gevisst worden, wat zorgt voor een afname in visgronden. Maar heeft deze afname in visgronden een effect op de visserij-activiteit? Is er een verhoogde visserijdruk in andere gebieden of is de vangstefficiëntie veranderd? In een studie binnen het monitoringsprogramma WinMon.be onderzochten ILVO-onderzoekers of er veranderingen plaatsgevonden hebben in visserij-activiteit over de periode 2006-2017 in relatie tot de Belgische windparken (ca. 140 km² operationeel).

Hiervoor werden veranderingen van de visserij-inspanning (= 'effort' of intensiteit van de visserij uitgedrukt in vis-uren) in tijd en ruimte onderzocht in de buurt van de windmolens. Dezelfde trends werden onderzocht voor vangstefficiëntie van de doelsoorten tong en schol (uitgedrukt als Landings Per Unit Effort (LPUE) of de aanvoer gestandaardiseerd t.o.v. de geleverde visserij-inspanning, uitgedrukt in kg/h). Voor deze analyses gebruikten we de VMS gegevens gekoppeld aan de logboeken van de Belgische en Nederlandse boomkor- en pulskorvloot (zowel groot, >221 kW, als klein vlootsegment, ≤ 221 kW). Belangrijk hierbij is dat we de lokale trends vergeleken met ruimere trends in een groter gebied rond de Belgische Noordzee (nl. ICES Rectangles 31F2, 31F3, 32F2, 32F3) om geobserveerde veranderingen al dan niet te kunnen linken aan de aanwezigheid van windmolenparken.



Overzichtskartaal van Belgisch deel van de Noordzee met situering van Belgische windmolenparken en aanduiding van gebruikte ICES rectangles als ruimer gebied rondom de windmolenzone.

De resultaten tonen dat de visserij-activiteit (inspanning, aanvoer en vangstefficiëntie) slechts subtiel is gewijzigd ten gevolge van de aanwezigheid van de Belgische windparken in de periode 2006-2017. Uiteraard was er een duidelijke daling van visserij-inspanning in de windparken zelf, wat erop wijst dat de lokale vissers zich correct hebben aangepast aan de uitsluiting binnen de windparken op hun oorspronkelijke visgronden. Als er al veranderingen in visserij-inspanning werden waargenomen, dan waren ze gelijkaardig aan veranderingen in het grotere gebied op en rond het Belgisch deel van de Noordzee en dus zijn deze veranderingen te wijten aan andere oorzaken dan de aanwezigheid van windmolenparken. Anderzijds lijken onze resultaten wel te suggereren dat de visserij-inspanning aan de rand van de meer offshore gelegen parken is toegenomen. Volledig sluitend bewijs hiervoor kan echter

enkel geleverd worden door met niet-geaggregeerde VMS data te werken, maar dit stuit voorlopig nog steeds op vertrouwelijkheidsproblemen. Wat betreft vangstefficiëntie van tong en schol, zien we voor tong gelijkaardige vangstcijfers (kg/h) in de buurt van de operationele windparken in vergelijking met het grotere gebied. Voor schol daarentegen wijzen de resultaten op een hogere vangstefficiëntie (kg/h) in de directe omgeving van sommige operationele windparken. Deze resultaten liggen in lijn met de resultaten van ons continu monitoringsonderzoek waarbij binnen de Belgische windparken hogere dichtheden schol gevangen worden dan erbuiten. In een vervolgonderzoek zal ILVO daarom dieper ingaan op wat de aanwezigheid van windparken kan betekenen voor de populatie van schol met focus op een potentieel aantrekkings-effect.

In deze studie werd het Belgische offshore windparkgebied gebruikt als case om te onderzoeken wat uitsluiting van visserij uit windparken betekent voor de visserijactiviteit. Het gaat momenteel om een relatief klein gebied van 140 km², waardoor de visserij-activiteit (inspanning, aanvoer en vangstefficiëntie), in het ruimer gebied al bij al niet direct negatieve effecten heeft ondervonden. In de toekomst zullen de visserij-exclusiezones door windparken echter een veel groter gebied omvatten, wat uiteraard de conclusies kan veranderen. Voorzichtigheid bij extrapolatie van de huidige resultaten is dus zeker nodig.

De resultaten en figuren van de volledige studie kunnen teruggevonden worden in het [Windmolenrapport van 2019](#).

Project: WinMon.BE monitoringprogramma, een samenwerking tussen het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen (KBIN), het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO), het Instituut voor Landbouw-, Visserij- en Voedingsonderzoek (ILVO) en de Onderzoeksgroep Mariene Biologie van de Universiteit Gent

Financiering: Federale Overheid via fondsen vergoed door de offshore windmolensector

Contact: annelies.debacker@ilvo.vlaanderen.be

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



Vlaanderen
in samenwerking met

ILVO





SOCIAAL SECRETARIAAT VOOR ONDERNEMERS

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

CONTACT

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

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

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

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

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

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

BAYAUXLAAN 12 | 8300 KNOKE-HEIST

JACOBSENSTRAAT 7 | 8400 OOSTENDE

besox, bij ons zijn de extra's standaard

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

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

Onze service

Koel- en vriesdistributie

Dagelijks naar Nederland, België, Noord-Frankrijk, Duitsland en Denemarken

Visserijservice

Van en naar alle belangrijke havens: Engelse en Bristolkanaal tot aan Noord-Denemarken



Flexibel
en snel



Eigen koel- en
vriesopslag

Vebatrans B.V.
De Meer 10, 8321 MT Urk, Nederland
(+31)527 690943

www.vebatrans.nl
WhatsApp (+31) 633317293



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.

TWV

De Technische Werkgroep Visserij van de Strategische Adviesraad Landbouw en Visserij (SALV) is samengekomen op 11 februari. Buiten een bespreking van het goedgekeurd advies 'Een duurzaam akkoord voor de Vlaamse visserij post-brexite' stonden de volgende dossiers op de agenda. Het definitief voorkeurbesluit voor de nieuwe zeesluis te Zeebrugge werd vergeleken met het daarover bestaande SALV-advies. Ten tweede werd de beleidsinformerende nota van het VLIZ over pulsvisserij in de zuidelijke Noordzee toegelicht. En ten slotte werd er gesproken over een Blauwe Cluster-project om de impact van activiteiten op zee te bepalen. Een volgende vergadering is vastgelegd op 16 april om de TWV-betrokkenheid met deze en andere dossiers vast te leggen.

Flyshoot in de 7d

Op 13 februari werd verder gepraat tussen vertegenwoordigers van de Franse, Nederlandse en Belgische visserijsector over de flyshoot-activiteiten in het oostelijk Engels Kanaal. Deze keer was er ook een specifieke vertegenwoordiging van de vaartuigen onder Britse vlag. De pogingen om tot overeenstemming te komen over het maximaal aantal vaartuigen per vlagstaat, het maximaal aantal dagen activiteit in de zone, de toegang tot de Franse twaalf mijlszone en de technische omschrijving van het vistuig zijn in een goede richting geëvolueerd. De stand van zaken is gerapporteerd op de Quotacommissie en er wordt verder gewerkt via de NWWAC om ook de betrokken overheden in een vastlegging van regels voor deze visserij te betrekken.

Meet & Greet (Miet & Griet) handelaars

Reders waren op zondag 16 februari uitgenodigd op deze activiteit voor de nationale vissector, ingericht door het bestuur van de Vlaamse Federatie Vishandelaars VZW en de Beroepsvereniging voor Visgroothandelaren VISGRO VZW. De Rederscentrale was er ook bij om aan de geïnteresseerde aanwezigen een toelichting te geven over het quotabeheer. Andere sprekers hadden het over lokaal beleid, de brexit, VALDUVIS, duurzaamheid door een ervaringsdeskundige uit de horeca, marketing van visproducten, opleidingsbehoeften in de sector en lidmaatschap van UNIZO. De gastheer mocht ook niet ontbreken en Callant verzekeringen lichtte het belang van goed verzekerd te zijn, toe. Het welkomstwoord van Maarten du Bois en een besluit van Martine Bulté maakt het overzicht van de besproken thema's volledig.

ICES-Benchmark platvis Keltische Zee en Noordzee

Op maandag 17 en dinsdag 18 februari was Rederscentrale, als lid van de Noordwestelijke Wateren adviesraad, aanwezig op een Benchmark van platvissoorten in de Keltische

Zee en Noordzee. Gedurende de eerste twee dagen werd gerapporteerd over tong 4, 7d, 7fg en 7hjk. Voorafgaand aan een Benchmark, wordt voor de betreffende stocks alle beschikbare wetenschappelijke en commerciële data in detail geanalyseerd. De Benchmark houdt in dat de uiteindelijke data in een model worden gegoten teneinde de staat van visbestanden zeer accuraat te kunnen inschatten, wat uiteindelijk resulteert in ICES-adviezen voor TAC en Quota gericht aan de Europese Commissie.

Voor tong 7d is een Benchmark nog niet onmiddellijk aan de orde door problemen met de Franse data. De aanlevering van data via een nieuwe procedure verliep niet vlekkeloos, waardoor nu opnieuw zal getracht worden om op basis van oude procedures de nodige data te bekomen. Een Benchmark wordt voorzien in april. Voor tong 7hjk is er eveneens nog geen duidelijkheid over een advies. Omwille van het combineren van zeereizen met andere gebieden en al zeker diegene die worden uitgevoerd in de buurt van grenzen van die gebieden, zijn er nog steeds vragen over het correct registreren. Een aantal alternatieve modellen worden uitgetest, maar geen enkele werd goed bevonden. Er werd beslist om de stock-identiteit verder te gaan onderzoeken, maar dit kan maanden tot jaren in beslag nemen. Voor tong 7fg werd een nieuw en goed model gevonden. Uit de eerste analyses blijkt dat de stock nog steeds op een duurzaam niveau wordt bevestigd en ook de biomassa voldoende hoog is waardoor de positieve adviezen zich hoogstwaarschijnlijk zullen verderzetten. Tot slot is er tong 4. Hier zijn de resultaten van de Benchmark iets minder positief dan aanvankelijk gehoopt. Het lijkt erop dat de minder positieve waarnemingen van de vissers bevestigd worden en het positieve advies van vorig jaar niet herhaald zal worden.

Stuurgroep VISTools I en II

Op woensdag 19 februari vonden de laatste stuurgroep van VISTools I en de tweede stuurgroep van VISTools II plaats in het ILVO. De VISTools-projecten geven schippers en reders meer inzicht in hun eigen visserij-activiteiten door middel van automatische gegevensverzameling via het Visserij Informatie Systeem (VIS) en het aanbieden van deze informatie via eenvoudige Tools. Tijdens de stuurgroep werd eerst kort het VISTools-project geschetst aan de hand van een demo. Het project heeft als doel de informatie uit sensoren aan boord zoals de elektronische weegschaal, GPS, de trekkrachtmeter, de econometer, etc. automatisch te verzamelen en hieruit nuttige informatie te halen voor gebruik door schippers en reders. Hierbij gaat het o.a. over het opvolgen van de opbrengst, de vangstsamenstelling en het brandstofverbruik tot op sleepniveau. Deze informatie kan dankzij VISTools met behulp van kaarten weergegeven worden en is real-time te volgen via een Power-BI applicatie op een computer op de brug of aan land.

Met deze tool krijgen schippers en reders een gedetailleerd beeld van de visserij-activiteiten en kan er beter bepaald worden wanneer bijsturing nodig is. Dit alles met de nodige beveiliging natuurlijk, daarom werd er samen met de deelnemende reders afgetoetst welke data al dan niet gedeeld kunnen worden en onder welke voorwaarden.

Het VISTools II-project bouwt verder op VISTools I door enerzijds de haalbaarheid voor gebruik van het VISTools-systeem op ander vaartuigen te analyseren en anderzijds een prototype van het elektronisch visruimplan te ontwikkelen. Met geïnteresseerde reders vonden in dit kader reeds twee kenniskringen plaats. Via het visruimplan kan de inhoud en de locatie van de viskisten in het visruim opgevolgd worden via een applicatie. In dit project wordt eveneens een analyse door het ILVO uitgevoerd wat het toekomstperspectief kan inhouden. Ten slotte werd het ingediende projectvoorstel van VISTools III kort toegelicht.

Aanlandplicht

Tegen 1 mei moeten de verschillende lidstaatgroepen hun gezamenlijke aanbevelingen (Joint Recommendations) voor de discardplannen 2021 indienen bij de Europese Commissie. Daarnaast moeten ook tegen dezelfde tijd de wetenschappelijke verantwoordingen voor de bestaande uitzonderingen worden aangeleverd. Van de Europese adviesraden wordt verwacht dat ze over de lidstateninbreng advies formuleren.

De Noordzee Adviesraad (NSAC) is hierover samengekomen op 25 februari en de Noordwestelijke Wateren Adviesraad op 10 maart. Deze laatste werd in Madrid wel onderbroken door de coronaviruscrisis. Beide AC's vragen met aandrang aan de leden om hun visie alsnog te bezorgen over het gevraagde advies. De Rederscentrale benadrukte op beide vergaderingen het belang van het behoud van de uitzonderingen (overleving en de-minimis) om aan de gecontesteerde regelgeving te voldoen.

EAPD

Op een vergadering van het Uitvoerend Comité (ExCom) van de Europese Associatie van Producentenorganisaties voor visserijproducten op 26 februari werd de werkorganisatie van de nieuwe vertegenwoordiging in Brussel toegelicht. Guillaume Carruel werd voorgesteld als de EAPD Policy Officer, rapporterend aan het secretariaat dat gevestigd blijft bij de Rederscentrale in Oostende.

VLAM Sectorgroep Visserij

Op woensdag 26 februari ging een vergadering door van de VLAM Sectorgroep Visserij. Het voornaamste agendapunt betrof een voorstelling van het nieuwe programma 2020. Dit programma zal een bredere variëteit aan thema's en publicatievormen inhouden. Er wordt vertrokken vanuit vier pijlers, namelijk lokaliteit, ecologie & duurzaamheid, gezondheid en productkennis. Om de consument op verschillende manieren te kunnen bereiken, wordt niet louter gewerkt met artikels of video's, maar ook met getuigenissen en infographics. Ook stond een evaluatie van de Viskalender 2020 op het programma.

Voor het aspect export werd stilgestaan bij de geplande marktprospectie richting Oostenrijk in de zomerperiode. Heel wat bedrijven hebben al aangegeven interesse te hebben in een deelname. In het kader van het coronavirus valt het echter moeilijk in te schatten of deze prospectie nog zal kunnen plaatsvinden. Ook de organisatie van het Vlaams paviljoen op de Seafood Expo Global te Brussel was quasi afgerond. Hier is spijtig genoeg wel reeds de beslissing genomen dat de beurs uitgesteld zal worden. Details over een eventuele nieuwe datum werden bij het ter perse gaan van dit informatieblad nog niet gecommuniceerd door de organisatie.

Tot slot werden een aantal financiële punten besproken, waaronder de algemene financiering binnen VLAM en de impact van de besparingen die de Vlaamse regering heeft opgelegd. Daarnaast werd ook de begroting van de sectorgroep Visserij voor 2020 besproken.

Bezoek voorzitter van de visserijcommissie van het Europees Parlement

Op 28 februari heeft Pierre Karleskind, die pas benoemd was als voorzitter van de zogenaamde PECH-commissie van het Europees Parlement, een bezoek gebracht aan de kantoren van de Rederscentrale. Als voorzitter van de visserijcommissie moet hij de inbreng coördineren van de politieke standpunten over visserij & aquacultuur in de werkzaamheden van het parlement. Zijn dag was gestart met een rondleiding op de Oostendse visveiling. De Rederscentrale zorgde tijdens het ontbijt in de vergaderzaal voor een presentatie over de Belgische visserij en de activiteiten als producentenorganisatie en beroepsvereniging.

Op verzoek van de heer Karleskind werd in de presentatie gefocust op de brexit en dit in het kader van een resolutie over de toekomstige samenwerking tussen de EU en het VK die momenteel in het Europees Parlement wordt voorbereid. De grote lijnen van wat hierover is meegegeven kunnen teruggevonden worden in het artikel 'Brexit update' elders in dit blad. Toch heeft de Rederscentrale ook de andere prioriteiten naar voor gebracht: ondersteuning van vernieuwing, bemanning, Visserij Verduurzaam, ruimte voor visserij in het kader van de EU Green Deal en andere internationale milieudoelstellingen en de andere probleempunten in het huidige EU-visserijbeleid.

Werkgroep Veilingen

Op dinsdag 3 maart vond de Werkgroep Veilingen plaats te Zeebrugge. Onder de vaste rubrieken was er aandacht voor de aanvoerverwachtingen van de komende maanden en een evaluatie van de voorbije periode. De gerichte inktvisvisserij van de voorbije maanden kon rekenen op een goeie prijszetting. De rederijen waren gematigd positief, rekening houdend met het feit dat het nog wat aanpassing en tijd vergt om deze visserijtechniek volledig onder de knie te krijgen. Voor de komende periode mag er vooral aanvoer vanuit het Bristolkanaal en de Ierse Zee verwacht worden. Naast het groot vlootsegment zijn er ook acht vaartuigen uit het klein vlootsegment toegelaten in het Bristolkanaal. De overige eurokotters zullen in de komende periode actief zijn in het oostelijk deel van

het Engels Kanaal en in de Noordzee op langoustines. Het kustvlootsegment komt stilaan op gang en ondertussen werden de eerste garnalen reeds aangevoerd op de veiling. Sterk tegenvallende factor is de weersomstandigheden van afgelopen periode waardoor er niet optimaal gevist kon worden.

De VLV had ook het thema nieuwbouw toegevoegd aan de agenda. Een korte update van de huidige situatie werd besproken.

In de komende maanden zullen de veildagen optimaal ingevuld worden. De VLV vraagt de reders begrip te tonen en hiermee rekening te willen houden: maandag enkel veiling Zeebrugge; woensdag enkel veiling Oostende en vrijdag afhankelijk van de aanvoer al dan niet op beide locaties. Uiteraard kan er bij voldoende aanvoer hiervan afgeweken worden. Bij veiling op één locatie zal de VLV de nodige aandacht blijven besteden aan de distributie naar de handel.

In de rubriek commerciële update was er aandacht voor volume-aanvoer. De VLV meldt dat het een noodzaak is voor de handel dat er voldoende aanvoer is en een differentiatie aan visproducten om het koperpotentieel in stand te houden. Vanuit de producenten wordt gemeld dat er de komende maanden voldoende tongaanvoer zal zijn en wordt er gevraagd dat de visveiling de nodige inspanningen zou leveren op commercieel vlak.

SUMARiS-werkgroep

Op donderdag 5 maart vond een SUMARiS-werkgroep plaats in Rijsel. Verschillende producentenorganisaties en wetenschappelijke instellingen uit Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk en België werken samen aan een gezamenlijke beheerstrategie voor roggenvisserij in de Noordzee (4c) en het oostelijk deel van het Engels kanaal (7d). Het project ging van start in juli 2017 en loopt af in juli dit jaar.

Tijdens de werkgroep was het belangrijkste agendapunt de organisatie van het eind-event in Boulogne op 29 en 30 april. Het programma en de verschillende sprekers tijdens het event werden vastgelegd. Er werd ook gesproken over een mogelijke uitstel van het event wegens de verspreiding van het Coronavirus binnen Europa.

De uitwerking van een gezamenlijke strategie over het beheer van roggenvisserij onder WP 4 wordt gecoördineerd door de Britse organisatie Kent and Essex Fisheries and Conservation Authority in samenwerking met de deelnemende producentenorganisaties, waaronder Rederscentrale, en met ondersteuning van wetenschappelijke instellingen. De voorstellen van de Management Conference die in het voorjaar van 2019 plaatsvond in Canterbury, werden in oktober verder besproken tijdens een strategische stuurgroep. Deze voorstellen houden het aanpassen van de minimummaat van roggenvisserij en wijzigingen binnen de TAC-regeling in. Momenteel worden de voorstellen in een advies gegoten dat besproken zal worden met de Noordwestelijke Wateren Adviesraad en de Noordzee Adviesraad.

Onder WP 6 'Communication' werd de inhoud van de laatste nieuwsbrief besproken. Er zal eveneens een beknopte video gemaakt worden als afsluiting van het SUMARiS-project. Ten slotte werd de aanwezigheid van SUMARiS tijdens de European Maritime Day die dit jaar op 14 en 15 mei zal plaatsvinden in Cork, besproken.

Door Nausicaa werd onder WP 1 over 'Fishery Knowledge' gerapporteerd, hun onderzoek naar vruchtbaarheid en postnatale overleving in gevangenschap. In het onderzoek worden roggenvissers die in het wild geboren zijn en die tijdens de SUMARiS-zeereizen gevangen worden, vergeleken met roggenvissers die geboren zijn in het Nausicaa-aquarium. Aangezien het onderzoek nog lopende is, zijn er nog geen eindresultaten.

Ten slotte werd onder WP 3 'Training' de laatste trainingssessies in de deelnemende landen besproken als ook het voorstel van de Britse organisatie Kent and Essex Fisheries and Conservation Authority voor het ontwikkelen van stickers voor vissers die op de sorteerbands aan boord zouden kunnen bevestigd worden.



Reportage PlattelandsTV

Jaarlijks gaat het Departement Landbouw en Visserij een samenwerking aan met PlattelandsTV voor het uitzenden van reportages van actuele landbouw en visserij gerelateerde thema's. Er werd voor 2020 gekozen om visserij in de picture te plaatsen via het thema 'Innovatie in de visserij'. De reportage dient als kernboodschap een beeld te geven van de laatste nieuwe innovaties in de visserijsector en de inspanningen die door het Departement LV geleverd worden om dit te ondersteunen. Daarom werd op donderdag 12 maart een overleg gepland met een vertegenwoordiger van het Departement LV, het ILVO en de Rederscentrale om na te denken over een concreet scenario.

Voor de 5 minuten-durende reportage werden aan verschillende innovatieve projecten gedacht, uitgevoerd door het ILVO, zoals VISTools en Combituig. Wanneer men denkt aan een actueel visserij-thema dat eveneens met innovatie en duurzaamheid gelinkt kan worden, dan komen de nieuwbouwprojecten naar voor. De ouderdom van de vaartuigen van de Vlaamse vloot en de nood aan vernieuwing en innovatie zal als uitgangspunt gebruikt worden en gelinkt worden aan enkele innovatieve projecten.

Er wordt gepland om een eerste script klaar te hebben tegen eind maart/begin april. Er zal gefilmd worden vanaf eind april en de reportage zal doorlopend uitgezonden worden van 24 tot 30 mei.

Ontwikkelingen Wnb-garnalenvergunning Nederlandse Natura 2000-gebieden

Volgens de Nederlandse Wet Natuurbescherming geldt voor vaartuigen die garnalenvisserij uitoefenen in Nederlandse Natura 2000-gebieden de verplichting om een Wnb-garnalenvergunning en een operationele Black Box aan boord te hebben. Deze verplichting ging in vanaf 1 januari 2017. De Rederscentrale heeft in mei 2018 een vergunning voor de Belgische garnalenvissers kunnen regelen. De afgelopen maanden waren er echter heel wat ontwikkelingen met betrekking tot zowel de Nederlandse als de Belgische vergunning.

Nederlandse visserijsector

In de Wnb-vergunningen zijn uren opgenomen voor de garnalenvisserij in verschillende Natura 2000-gebieden. In 2018 kwamen de Nederlandse uren ter discussie wanneer uit berekeningen door het Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit bleek dat de vis-uren de afgelopen jaren hoger lagen dan de vis-uren opgenomen in de Wnb-vergunning. Eind 2018 werd daarom door het Nederlandse ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) een wijzigingsbesluit genomen waarmee de in de Nederlandse Wnb-vergunning opgenomen vis-uren zijn gewijzigd. Bovendien liet het ministerie in een aanvulling op het wijzigingsbesluit weten dat de vis-uren, zoals in de vergunning opgenomen zijn, gelden als maximum per kalenderjaar.

De Nederlandse visserijsector diende vervolgens een bezwaar in tegen het wijzigingsbesluit. Daarnaast werd door de visserijorganisaties aan Wageningen Economic Research (WUR) opdracht gegeven de berekeningen te controleren, die een andere beeld lieten zien van de daadwerkelijke vis-uren. Vervolgens kwam de Nederlandse garnalenvisserij zeer negatief in het nieuws. Zo berichtte NOS dat het aantal vis-uren dat is opgenomen de Wnb-vergunning sterk overschreden wordt door de Nederlandse garnalenvloot en sprak zelfs over 'overbevissing'. Dat kwam naar aanleiding van een uitspraak van Nederlands minister Carola Schouten. Bovendien werd door de minister gewaarschuwd dat vissers zich aan de afspraken moeten houden en er sancties kunnen komen zoals geldboetes en gebiedssluitingen.

Daarnaast hebben natuurorganisaties vorig jaar een handhavingsverzoek bij het ministerie LNV ingediend. Minister Schouten gaf aan dat fysieke controle onhaalbaar is en dat ondersteunende techniek daarom belangrijk is. De huidige blackboxen voldoen momenteel niet en daarom wordt hard gewerkt aan het verbeteren van de techniek. Ten slotte werd gemeld dat het ministerie LNV het aantal vis-uren op een meer adequate en frequente wijze gaat monitoren en zich daarvoor gaat baseren op de best beschikbare gegevens en inzichten.

Belgische visserijsector

Voor de Belgische garnalenvloot werd een Wnb-garnalenvergunning aangevraagd voor de Natura 2000-zones Voor-delta, Vlake van de Raan, Noordzeekustzone en Westerschelde. Na een lang proces met heel wat obstakels werd in mei 2018 de vergunning verleend met een looptijd tot en met 31 december 2022.

In juli vorig jaar ontving de Rederscentrale echter berichtgeving van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland over hun voornemen om deze Wnb-vergunning voor Belgische vissers in te trekken. Dit voornemen is gebaseerd op de ontvangen bezwaren en een uitspraak door de Raad van State betreffende beroepszaken tegen Natura 2000-vergunningen gebaseerd op het PAS (Programma Aanpak Stikstof), dat in Nederland heel wat problemen in vooral de agrarische, maar ook de visserijsector veroorzaakt.

De Rederscentrale heeft uiteraard meteen bezwaar aangekend tegen dit voornemen. Om de intrekking van de vergunning te voorkomen diende via een zienswijze aangetoond te worden dat de stikstofdepositie door Belgische garnalenvissers niet de natuurlijke waarden van de Natura 2000-gebieden aantast. Om deze berekening uit te voeren, heeft de Rederscentrale beroep gedaan op Agonus Fisheries Consultancy (AFC) die eveneens de opsteller is van de Passende Beoordeling.

Op 11 februari ontving Rederscentrale antwoord van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. In de brief staat gemeld dat de Europese referentiedata van de betreffende Natura 2000-gebieden gebruikt moeten worden in de berekeningen. Het probleem is echter dat deze referentiedata zo ver in het verleden liggen dat hiervoor geen VMS-gegevens beschikbaar zijn. De VMS-verplichting is namelijk ingegaan in 2006 en de relevante referentiedata liggen in 2004, 2000 en 1994.

ICES-gegevens tonen aan dat de inzet in de Belgische garnalenvisserij in de jaren voor 2008 sterk gedaald is, ook het aantal Belgische garnalenvaartuigen is enorm gedaald. Het aantal vis-uren in de Nederlandse Natura 2000-gebieden in 1994 en 2000 lag dus zeer waarschijnlijk aanmerkelijk hoger dan het aantal vis-uren in 2008 als waar in de eerdere berekening vanuit is gegaan. De vis-uren uit 2008 kunnen daarom volgens Rederscentrale en AFC als schatting van de inzet op de referentiedata gebruikt worden met de aantekening dat deze een onderschatting geven van de daadwerkelijk inzet op de referentiedata.

In de nieuwe berekeningen voor de Belgische vloot is voor de huidige situatie uitgegaan van het aantal in de vergunning genoemde vis-uren. Daarnaast zijn er eveneens afzonderlijke AERIUS-berekeningen gemaakt voor de visserij-inzet in de verschillende Natura 2000-gebieden. Al deze berekeningen vertonen geen resultaten of

een toename van stikstofdepositie groter dan 0,00 mol per hectare.

Naar aanleiding van de problematiek bij de Nederlandse visserijsector werd er bij de AERIUS-berekening opgemerkt dat de vis-uren in 2018 hoger lagen dan het in de Wnb-vergunning genoemde aantal. Bij de bepaling van dit aantal uren is uitgegaan van onjuiste aannames m.b.t de vissnelheid. Bij de vergunningsaanvraag werd dit destijds aangegeven door de Rederscentrale, maar er diende dezelfde berekeningswijze gebruikt te worden als in Nederland. In Nederland werd echter het aantal vis-uren in de vergunning om die reden bijgesteld naar boven eind 2018. Dit zal dus voor België evenals moeten gebeuren. Vervolgens zal een nieuwe stikstofberekening gemaakt dienen te worden.

De in de nieuwe stikstofberekeningen opgenomen vis-uren en aantallen vaarbewegingen kunnen dan ook niet als maatstaf voor de toekomst gelden. Volgens de Rederscentrale dient hiervoor vastgehouden te worden aan de situatie voor de referentiedatum. Deze zou benaderd kunnen worden door uit te gaan van de vis-uren in 2006 die bovendien



volgens ICES-gegevens aanmerkelijk hoger liggen dan in 2008. Voor 2006 zijn bovendien reeds VMS-gegevens beschikbaar.

Deze zienswijze werd per brief en via de wetenschappelijk toelichting door Agonus Fisheries Consultancy bezorgd aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland op maandag 9 maart. Het is nu opnieuw wachten op een uitspraak.

■ JV

Leeward_

Advocaten voor de visserijsector.

www.leeward.be

Klimaat: absolute prioriteit binnen Europa

Op Europees niveau zijn er heel wat dossiers lopende met als doel de bescherming van het klimaat en bevordering van (voedsel)duurzaamheid. Deze dossiers kunnen bovendien gevolgen hebben op de Europese visserijsector. Hieronder een overzicht.

Green deal

Op 11 december 2019 stelde de Europese Commissie haar plan voor in de strijd tegen klimaatverandering. De zogenaamde Green Deal heeft als doelstelling een klimaatneutraal Europa tegen 2050. De Europese Green Deal bevat een Roadmap met 50 acties om de doelstellingen waar te maken. Daarbij is het belangrijk voor de visserij om de gevolgen van energienoden op de mariene ruimtelijke planning enerzijds en de "Farm to Fork"-strategie van nabij op te volgen.

Farm to Fork

Op 17 februari publiceerde de Europese Commissie haar "Farm to Fork"-Roadmap. De strategie, die deel uitmaakt van de EU-green deal, zal aandacht besteden aan voedsel-duurzaamheid. Concreet vat het doelstellingen en acties samen die nodig zijn om een eerlijk, gezond en milieuvriendelijk voedselsysteem te waarborgen. Het zal regulerende en niet-regulerende initiatieven combineren zoals het stimuleren van de productie, nieuwe bedrijfsmodellen, het gebruik van chemicaliën beperken, het dierenwelzijn verbeteren en het verschaffen van betere voedselinformatie aan de consument.

Farm to Fork zal in interactie zijn met het actieplan voor de circulaire economie en verschillende Europese strategieën zoals de EU-biodiversiteitsstrategie voor 2030 maar zal ook afgestemd worden met de Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen van de Verenigde Naties. In de EU-begroting zou 40% van het budget van het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid en 30% van het Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij ten goede moeten komen aan de klimaatdoelstellingen.

Landbouwers en vissers spelen dus een sleutelrol en zullen daarom nauw betrokken worden bij raadplegingen. Daarom werd een document opgesteld vanuit de Europese Associatie van Productenorganisaties (EAPO) als feedback op de gepubliceerde "Farm to Fork"-Roadmap. EPAO situeert de door de EU beheerde visserijen als duurzaam en sterk gereguleerd. Het is belangrijk dat er rekening wordt gehouden met het feit dat de Europese visserij de EU-burgers voorziet van lokale visserijproducten. Bovendien genereren deze Europese visserijen op vandaag minder CO₂-uitstoot en de visserijproducten hebben een veel lagere CO₂-voetafdruk dan andere vleeseiwitten. Visserijproducten hebben daarenboven een hoge voedingskwaliteit en erkende gezondheidsvoordelen. Overschakelen naar meer op vis gebaseerde diëten zal ook helpen de druk op landbouwgronden te verminderen. Ten slotte haalt EPAO aan dat de visserij de lokale vissersgemeenschappen onderhoudt. Daarom moet Farm-to-Fork de Europese visserij en haar visserijproducten actief ondersteunen als duurzame oplossingen voor de uitdagingen.

EAPO wijst op de tegenstrijdigheid in de Green Deal waarbij lage impact en een lage emissie van voedselproductie gepromoot wordt ten opzichte van de doelstelling om 30% mariene beschermde gebieden te realiseren tegen 2030. Deze ruimtelijke doelstelling zal een sterke negatieve invloed hebben op de visserij-industrie net zoals de uitbreiding van windmolenparken op zee om de CO₂-reductiedoelstellingen te behalen en de verplichting tot natuurcompensatie op zee door nieuwbouw van windmolenparken.

Een andere schijnbare tegenstrijdigheid zijn de limieten in de huidige scheepscapaciteit regelingen (GT en kW) en de noodzaak om over te schakelen naar nieuwe vormen van voortstuwingstechnologieën met emissie-arme brandstoffen waarvoor meer ruimte en dus ook meer capaciteit nodig is.

Ten slotte stelt EPAO dat de naamgeving "Farm to Fork" zeer landgericht is en ten minste een equivalent voor visserijproducten moet worden geïntroduceerd. Daarbij wordt aan Ship-to-Shelf gedacht, maar de Rederscentrale staat open voor andere voorstellen van de leden om aan onze EPAO-collega's voor te leggen.

VN-Conventie Biologische Diversiteit

Het Biodiversiteitsverdrag van de Verenigde Naties, in het Engels Convention on Biological Diversity (CBD), koppelt de bescherming van biodiversiteit aan duurzame ontwikkeling. Met betrekking tot visserij heeft dit verdrag als doelstelling onder andere meer duurzame visserijen (zowel vistechnieken als visbestanden), en bescherming van de biodiversiteit, waarbij aan mariene beschermde gebieden gedacht wordt. Er wordt verwacht dat acties met betrekking tot het Biodiversiteitsverdrag negatieve gevolgen kan hebben op de Europese visserijsector. Daarom wordt ook dit nauw opgevolgd door EPAO.

Europese richtlijnen

Naast de Green Deal en de bijhorende "Farm to Fork"-Roadmap werden recent twee Europese richtlijnen goedgekeurd die een grote impact hebben op de maritieme sectoren. Het gaat om de "Single Used Plastics"- en de "Port Reception Facilities"-richtlijnen. Onderstaand worden beide richtlijnen in detail toegelicht.

SUP-richtlijn

De eerste richtlijn gaat over het verbod op plastics voor eenmalig gebruik. Deze richtlijn werd door het Europees Parlement en de Raad gepubliceerd op 5 juni 2019 en heeft als doelstelling de hoeveelheid plastic in zee terug te dringen. De richtlijn is van toepassing op de top tien kunststofproducten voor éénmalig gebruik en vistuigen die bestaan uit kunststoffen. Samen vertegenwoordigen

zij 70% van het afval in zee en van hetgeen op Europese stranden aanspoelt. Het mariene zwerfafval verminderen, is van essentieel belang en maakt dan ook een belangrijk deel uit van deze richtlijn.

Concreet worden via de "Single Used Plastics"-richtlijn volgende verplichtingen ingevoerd:

- Vermindering gebruik: het nationaal gebruik van plastics wordt teruggedrongen door in verkooppunten herbruikbare alternatieven ter beschikking te stellen, waardoor er niet langer plastic producten voor éénmalig gebruik aan de eindgebruiker worden aangeboden.
- Beperkingen m.b.t. het in de handel brengen: lidstaten zullen het in de handel brengen van een aantal plastic producten verbieden. Het gaat onder andere om wattenstokjes, bestek, borden, rietjes, enzovoort.
- Eisen m.b.t. producten: lidstaten zien erop toe dat dranken die voorzien zijn van doppen en deksels die voor een groot deel uit kunststof bestaan, alleen in de handel gebracht worden indien deze permanent bevestigd blijven tijdens het gebruik.
- Eisen inzake markering: plastic producten voor éénmalig gebruik zullen moeten voorzien worden van een duidelijk leesbare en onuitwisbare markering waardoor de consument op de hoogte gebracht wordt (1) van aangewezen oplossingen om het afval van het product te verwijderen, (2) van de schadelijke gevolgen voor het milieu en/of (3) van de aanwezigheid van kunststoffen in het product.
- Uitgebreide producentenverantwoordelijkheid: voor plastic producten zoals filters van tabaksproducten, moeten producten de kosten dekken van het opruimen van het afval dat op de openbare weg in de natuur terechtkomt.
- Selectieve inzameling: tegen 2025 moet 77 procent (in gewicht) van alle drankflessen apart worden ingezameld en tegen 2030 zelfs 90 procent.
- Gerecycled materiaal: in 2025 moeten petflessen ten minste 25% gerecycled plastic bevatten. In 2030 wordt dit percentage opgetrokken naar 30.

Voor specifiek de visserijsector legt Europa sterk de nadruk op het vermijden van afval afkomstig vanuit de sector en vooral van vistuigen. Een groot deel van het vistuig dat in de handel wordt gebracht, wordt niet voor afvalverwerking ingezameld. Kunststofproducten voor eenmalig gebruik en kunststofhoudende vistuigen vormen dan ook ernstig probleem binnen de context van marien zwerfafval, en een ernstig risico voor de mariene ecosystemen, de biodiversiteit en de menselijke gezondheid. Wel is er nog het fenomeen van producentenverantwoordelijkheid, waarbij zij verantwoordelijk worden geacht voor het beheer van vistuigen die plastics bevatten en hun weg terug naar de producent onder het motto van de circulaire economie. Dit zal de komende maanden ongetwijfeld leiden tot heel wat overlegmomenten tussen visserijstakeholders, overheden en producenten van vistuigen.

PRF-richtlijn

Steeds meer wetenschappelijke studies tonen aan dat zwerfvuul op zee een verwoestend effect heeft op mariene

ecosystemen en ook gevolgen heeft voor de menselijke gezondheid. De meeste bronnen van zwerfvuul op zee bevinden zich op het land, maar ook lozingen van huishoudelijk afval en bedrijfsafval vanaf schepen spelen een rol. Er is ook grote bezorgdheid ontstaan over het effect van lozingen van afvalwater door schepen, met name door grote passagiersschepen, in bepaalde zeegebieden zoals de Oostzee. Ook het effect van lozingen van oliehoudende afval op het mariene leven en habitats is zorgwekkend.

De redenen voor illegale afvallozingen op zee situeren zich zowel op de schepen zelf, namelijk slecht afvalbeheer aan boord, als aan wal, namelijk een gebrek aan geschikte havenfaciliteiten om afval van schepen in ontvangst te nemen.



Om deze problemen het hoofd te bieden werd de "Ports Reception Facilities"-richtlijn (PRF) ontworpen die bepalingen bevat inzake de beschikbaarheid van havenontvangstvoorzieningen en de afgifte van afval aan die voorzieningen. Deze richtlijn zorgt ervoor dat de toepasselijke internationale normen, namelijk het MARPOL-verdrag 2, ten uitvoer worden gelegd. De richtlijn is weliswaar in de eerste plaats gericht op activiteiten in de haven, terwijl MARPOL vooral betrekking heeft op activiteiten op zee. De richtlijn is dus niet alleen in overeenstemming met MARPOL, maar vult MARPOL ook aan door de juridische, praktische en financiële verantwoordelijkheden met betrekking tot de koppeling tussen wal en zee te regelen.

Havens hadden tot op heden de mogelijkheid om extra kosten aan te rekenen voor het aan land brengen van achtergelaten vistuigen, terwijl de nieuwe richtlijn stelt dat enkel een vaste vergoeding kan aangerekend worden. Uiteraard is het maar de vraag of die vergoeding al dan niet exponentieel zal stijgen.

Opvolgen via Europese adviesraden

Zowel binnen de Noordwestelijke Wateren Adviesraad (NWWAC) als binnen de Noordzee Adviesraad (NSAC) werden werkgroepen opgericht om de implementatie van beide Europese richtlijnen met betrekking tot visserij op te volgen. Zowel op donderdag 27 februari als op dinsdag 10 maart vond een bijeenkomst plaats van de Marine Plastics Focus Group van de NWWAC. De NWWAC, de

NSAC, de Baltische Zee of Oostzee Adviesraad (BSAC) en de Pelagische Adviesraad (PelAC) organiseerden op 28 januari 2020 in Brussel een gezamenlijke workshop met als onderwerp, het circulair ontwerp van vistuigen. Hierover werd reeds in de februari-editie van dit informatieblad gerapporteerd. Vanuit de AC's is er een interessant verslag opgesteld dat te raadplegen zal zijn op de websites van de adviesraden. Conclusies van deze workshop en van de NWWAC / Marktenadviesraad (MAC) workshop van november 2019 zullen de basis vormen voor een AC-advies aan de Europese Commissie.

Tijdens de focusgroepen werd ook gerapporteerd over een workshop georganiseerd door Directoraat-generaal Maritieme Zaken en Visserij (DG Mare) op 18 februari betreffende de implementatie van de Single-Use Plastic (SUP)- en Port Reception Facilities (PRF)-richtlijnen. Daarnaast vond een tweedaagse workshop op 19 en 20 februari in Brussel plaats, georganiseerd door consultancybedrijf MRAG in samenwerking met OSPAR. Het doel van de workshop was om de uitdagingen en oplossingen in het

kader van vistuigen en circulaire economie te bespreken. Zo kwam vanuit de workshop de aanbeveling dat alle materialen gecategoriseerd moeten worden en dat het aantal verschillende polymeren kan worden verminderd om recycleerbaarheid van vistuigen te vergroten. Het probleem is echter dat netten uit verschillende materialen bestaan naargelang hun functie. Ook nuttige informatie uit deze workshops zal als input gebruikt worden in het AC-advies aan de Europese Commissie.

Binnen de NSAC werd eveneens een focusgroep opgericht om de implementatie van beide Europese richtlijnen op te volgen. Er werd overeengekomen dat de NWWAC en de NSAC hun ontwerpadvies zullen delen met als uiteindelijke doelstelling om tot een gezamenlijke aanbeveling te komen. Overige adviesraden zullen eveneens betrokken worden in het opmaken van een advies over de uitvoering van de EU-richtlijnen.

■ SM/JV



SCHEEPSWERF & MARITIEME CONSTRUCTIES

BOOMKORSTRAAT 7/8, 8380 ZEEBRUGGE 050 54 45 41

De scheepswerf
voor de visserij
in Zeebrugge!

WWW.GARDEC.BE



MECHANIEK | MACHINERING | LASSEN



BRUSSELLE
CARRAL MARINE



Marktsituatie in de zeevisserij

januari 2020

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

Aanvoer daalt, aanvoerwaarde stijgt in januari

AANVOER

In januari werden in de Belgische havens 1.322 ton visserij-producten aangevoerd door Belgische vissersvaartuigen. Dit is 10% minder dan vorig jaar. Hiervan werd 741 ton of 56% aangevoerd in de vismijn van Zeebrugge (sq), 562 ton of 43% in Oostende (sq) en 19 ton in Nieuwpoort.

De totale hoeveelheid aangelande demersale vissoorten daalde met 16% tot 988 ton, wat goed is voor 75% van de totale aanvoer.

De aanvoer van de belangrijkste rondvissoorten gaf volgend beeld: wijting +45%, schelvis +17% en kabeljauw -33%.

Bij de platvissen werd veel minder schol aangevoerd: 259 ton (-47%). Van tong werd 163 ton aangeland, een stijging met 29%. De aanvoer van tarbot en griet daalde respectievelijk met 7% en 8%. Tongschar steeg met 17%,

net als schartong (+123%). Er werd 37 ton zeeduivel aangeland (+31%). Van de diverse roggensorten nam de aanvoer toe met 50% tot 114 ton.

Bij de schaaldieren daalde de aanvoer van garnalen naar 4 ton terwijl er 2 ton langoustines werden aangevoerd, 3 ton minder dan vorig jaar. De aanvoer van Sint-Jacobsschelpen steeg tot 52 ton.

AANVOERWAARDE

De totale aanvoerwaarde in de drie Belgische vismijnen, gerealiseerd door Belgische vaartuigen, bedroeg in januari 5,74 miljoen euro t.o.v. 5,08 miljoen euro in januari vorig jaar. Dit is een stijging met 13%.

De besomming voor de demersale vissoorten bedroeg 4,69 miljoen euro (+18%), wat overeenkomt met 82% van de totale aanvoerwaarde (+4%).

STIJGERS ↑			DALERS ↓		
Soort	Ton	%	Soort	Ton	%
Schelvis	9	+17%	Kabeljauw	5	-33%
Wijting	29	+45%	Steenbolk	46	-21%
Tong	163	+29%	Schol	259	-47%
Tongschar	26	+17%	Bot	1	-33%
Schartong	45	+123%	Schar	6	-16%
Rog	114	+50%	Tarbot	17	-7%
Zeeduivel	37	+31%	Griet	16	-8%
Hondshaai	60	+5%	Rode Poon	61	-38%
Sint-Jacobsschelpen	52	+15%	Garnaal	4	-79%
Pijlinktvis	58	+14%	Langoustines	2	-56%
Zeekat	186	+25%			

De aanvoer van demersale vissoorten, schaal- en weekdieren t.o.v. dezelfde maand 2019

Schelvis en wijting brachten respectievelijk 31% en 8% meer op, nl. € 18.200 voor schelvis en € 32.000 voor wijting. Kabeljauw bracht 26% minder op nl. € 18.400.

De aanvoerwaarde van schol daalde met 45% tot 562.000 euro. De aanvoerwaarde van tong steeg met 58% tot 2,41 miljoen euro. Hiermee bedraagt de tongomzet 42% van de totale besomming.

Zeeduivel kende een aanvoerwaarde van € 357.000 (+31%).

De besomming van garnalen nam af met 52% tot € 38.100. De langoustineomzet, nam af met 55%, wat resulteerde in € 16.600 omzet. Sint-Jacobsschelpen deden het met een opbrengst van € 95.800, 33% beter dan in januari vorig jaar.

PRIJZEN

De gemiddelde visprijs steeg met 26% tot 4,34 euro/kg. In de vismijn van Zeebrugge werd gemiddeld 4,28 euro/kg (+37%) geboden en in Oostende werd 4,43 euro/kg betaald (+15%). De aanvoer in Nieuwpoort bracht gemiddeld 3,64 euro/kg op (+1%).

Voor de demersale vissoorten betaalde men gemiddeld 4,75 euro/kg t.o.v. 3,37 euro/kg in januari vorig jaar (+41%).

De prijs voor schol steeg met 2% tot 2,17 euro/kg. Per klasse 1-2-3-4 betaalde men respectievelijk volgende prijzen in euro/kg: 3,04 (+16%); 2,40 (+9%); 2,18 (sq) en 1,77 (-7%).

Onze economisch belangrijkste vissoort tong noteerde een prijsstijging van 22% tot gemiddeld 14,80 euro/kg.

Grootteklasse	januari 2019	januari 2020	Evolutie
1	15,13	19,23	+27%
2	15,82	19,06	+20%
3	13,40	15,13	+13%
4	11,11	13,30	+20%
5	8,63	11,16	+29%
Totaal	12,11	14,80	+22%

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

STIJGERS ↑			DALERS ↓		
Soort	Euro/kg	%	Soort	Euro/kg	%
Schelvis	2,09	+11%	Wijting	1,10	-26%
Kabeljauw	4,03	+9%	Bot	0,67	-27%
Steenbolk	0,84	+61%	Schar	0,67	-13%
Schol	2,17	+2%	Tongschar	5,72	-4%
Tong	14,80	+22%	Zeeduivel	9,76	-1%
Tarbot	13,87	+13%	Pijlinktvis	5,86	-19%
Griet	8,48	+8%	Zeekat	2,79	-16%
Schartong	3,92	+59%			
Rog	2,12	+1%			
Rode Poon	1,42	+30%			
Hondshaai	0,48	+30%			
Garnaal	8,83	+135%			
Langoustines	7,45	+4%			
Sint-Jacobsschelpen	1,84	+16%			

Evolutie prijzen demersale vissoorten, schaal-en weekdieren t.o.v. zelfde maand 2019

Vergelijkende zeevisserijstatistiek januari (2019-2020)

	01/2019			01/2020		
	KG	EURO	EURO/KG	KG	EURO	EURO/KG
Demersaal						
ANDERE DEMERS.	640	988,52	1,54	791	621,84	0,79
BLONDE ROG	35.685	80.898,27	2,27	59.064	126.918,20	2,15
BOT	1.830	1.692,18	0,92	1.947	1.290,64	0,66
ENGELSE POON	77.613	35.086,97	0,45	46.468	33.442,28	0,72
GRAUWE POON	533	134,36	0,25	2.650	824,38	0,31
GRIET	17.265	135.986,41	7,88	17.885	149.920,70	8,38
GROOTOOGROG	1.469	1.874,89	1,28	2.459	3.115,07	1,27
HEEK	1.438	1.863,48	1,30	3.875	9.154,68	2,36
HEILBOT	53	716,67	13,52	18	236,79	13,16
HONDSHAAL	57.489	21.479,28	0,37	66.782	31.756,11	0,48
HONDSTONG (WITJE)	4.481	9.463,21	2,11	9.763	18.164,56	1,86
KABELJAUW	6.803	24.996,91	3,67	5.011	20.036,07	4,00
KATHAAL	5.744	3.685,55	0,64	8.604	5.604,16	0,65
KONGERAAL	10.442	2.876,05	0,28	5.715	3.789,87	0,66
KOOLVIS	73	83,28	1,14	26	44,65	1,72
LENG	951	2.484,00	2,61	1.913	5.997,20	3,13
LIPVISSSEN	349	102,49	0,29	290	93,73	0,32
MUL	8.529	36.985,20	4,34	12.656	30.966,09	2,45
PIETERMAN	1.735	8.244,98	4,75	2.267	6.559,53	2,89
POLLAK	2.273	8.401,28	3,70	1.983	8.646,32	4,36
RODE POON	97.434	105.970,51	1,09	66.301	94.858,96	1,43
ROGGEN	83	136,30	1,64	78	94,99	1,22
SCHAR	6.956	5.356,67	0,77	7.676	4.786,26	0,62
SCHARRETONG	20.053	49.452,59	2,47	55.500	189.142,14	3,41
SCHELVIS	7.383	13.925,93	1,89	10.655	20.554,75	1,93
SCHOL	486.458	1.034.769,21	2,13	275.396	590.418,54	2,14
STEENBOLK	58.767	30.770,37	0,52	51.345	41.836,24	0,81
STEKELROG	30.066	59.530,08	1,98	46.330	89.370,16	1,93
TARBOT	18.638	228.814,74	12,28	19.964	273.784,75	13,71
TONG	125.789	1.523.814,24	12,11	199.321	2.908.150,94	14,59
TONGSCHAR	22.513	134.910,70	5,99	31.931	172.212,25	5,39
WIJTING	19.981	29.719,90	1,49	34.523	36.679,09	1,06
ZANDTONG	4.033	29.625,14	7,35	4.451	40.504,33	9,10
ZEEBAARS	3.669	30.396,32	8,28	3.300	29.628,68	8,98
ZEEDUIVEL	27.876	273.623,42	9,82	42.335	404.604,93	9,56
ZONNEVIS	2.507	20.321,11	8,11	2.410	18.446,65	7,65
ZWARTE ZEEBRASEM	1.493	1.247,40	0,84	297	237,85	0,80
ZANDROG	8.401	16.182,43	1,93	23.196	42.105,28	1,82
GOLFROG	39	62,35	1,60	55	79,07	1,44
TORSK	2	0,04	0,02	6	0,12	0,02
HAAIEN ALG.	59	12,60	0,21	78	28,26	0,36
ATL. ZALM	1	11,88	11,88			
PALING	2	14,36	7,18	1	7,95	7,95
GEVLEKTE ROG	15	18,00	1,20			
TOTAAL DEMERSAAL	1.177.613	3.966.730,27	3,37	1.125.316	5.414.715,11	4,81
Pelagisch						
HARING	159	208,52	1,31	5.342	1.370,15	0,26
MAKREEL	3.209	7.100,39	2,21	1.822	4.549,21	2,50
SPROT				191	386,63	2,02
HORSMAKRELEN	666	729,12	1,09	981	770,83	0,79
TOTAAL PELAGISCH	4.034	8.038,03	1,99	8.336	7.076,82	0,85
Schaaldieren						
GARNAAL	21.373	80.399,85	3,76	4.355	38.503,67	8,84
KRABBPOTEN	1.686	9.243,55	5,48			
LANGOUST.(GEH.)	5.112	36.685,21	7,18	2.230	16.620,08	7,45
LANGOUST.(ST.)	1.420	10.801,40	7,61			
NOORDZEEKRAB	68	71,00	1,04	1.613	7.044,19	4,37
ZEEKREEFT	131	1.403,70	10,72	120	1.262,91	10,52
ANDERE SCHAALD.	2.202	2.591,44	1,18	2.995	1.537,05	0,51
TOTAAL SCHAALDIEREN	31.992	141.196,15	4,41	11.313	64.967,90	5,74
Weekdieren						
OCTOPUSSEN	10.177	16.245,87	1,60	15.937	18.667,78	1,17
PIJLINKTVISSEN	50.712	367.545,81	7,25	64.295	384.201,14	5,98
ST.JAKOBS-SCH.	45.204	72.062,97	1,59	58.545	108.655,53	1,86
WULK	3.475	5.242,03	1,51	8.828	10.355,81	1,17
ZEEKAT	149.341	498.295,88	3,34	201.536	565.717,75	2,81
TOTAAL WEEKDIEREN	258.909	959.392,56	3,71	349.141	1.087.598,02	3,12
Eindtotaal	1.472.548	5.075.357,01	3,45	1.494.106	6.574.357,87	4,40



Met dank aan onze adverteerders

p. 2	Stedelijke Vismijn Nieuwpoort
p. 2	Bema
p. 2	Ketels werkhuisen
p. 4	Kramer machines
p. 4	BMT
p. 4	Van Eygen brandstoffen
p. 6	Crevits Rederij
p. 6	Padmos
p. 6	Marelec
p. 10	VVC Equipment
p. 10	Radio Holland
p. 13	Maaskant
p. 14	Vlaamse Visveiling Zeebrugge & Oostende
p. 14	Vanquathem-Lombaerts-Eggermont
p. 20	Besox
p. 20	Vebatrans
p. 25	Leeward
p. 28	Gardec

achterblad 3	Mobil - Ingelbeen Soete
achterblad 4	Zeevissersfonds-Previs

"Een schip is het meest fascinerende ter wereld"

Een belangrijke onderdeel binnen de scheepvaart is vanzelfsprekend goed werkmateriaal. Eén van de meest cruciale componenten is natuurlijk een goed draaiende motor. Hierbij is het gebruik van uitstekende smeermiddelen niet weg te denken. Joeri Calleeuw van Ingelbeen-Soete (Mobil smeermiddelen) staat in voor een uitgebreide technische begeleiding van A tot Z. Tijd voor een gesprek.



Ingelbeen-Soete, de officiële Mobil-distributeur

Joeri, de afgelopen maanden bezocht je een resem aan schepen. Wat viel er je het meeste op gedurende al die bezoeken?

Het was opvallend hoe iedereen het belang inziet van hoogwaardige smeermiddelen. In andere sectoren moeten wij de klanten soms benadrukken hoe belangrijk het is om de installaties correct te onderhouden. In de scheepvaart is deze boodschap bij 99% van alle spelers al goed opgepikt.

Ingelbeen-Soete is de officiële Mobil-distributeur voor België en Luxemburg. Wat maakt jullie uniek?

Wij zijn een familiebedrijf sinds 1929 actief in zowat alle sectoren waar smeermiddelen aan te pas komen. Van windmolens tot vliegtuigen, van biogasinstallaties tot vrachtwagens. Wij zorgen voor een A tot Z-ondersteuning voor onze klanten. Zo staan we bekend voor de opmaak van complete smeerplannen en introductie-



Joeri Calleeuw, samen met Mobil-klant Willy Lepeire en kleinzoon in de machinekamer van de Wilmar.



"Alles Wisselt" van reder Danny Bout vaart met onze Mobilproducten.

schema's, smeeraudits, thermografie en energie inspecties, uitgebreide olieanalyses, ...

Wat vind je de belangrijkste voordelen van Mobil-smeermiddelen?

Die vraag is voor mij heel simpel. De uitstekende kwaliteit en de voortdurende constante in die kwaliteit. ExxonMobil is de grootste oliemaatschappij ter wereld met daarnaast grootste aantal constructeurs-goedkeuringen. Naast de zekerheid van de constructeurs kunnen we onze klanten ook unieke voordelen bezorgen zoals bewezen brandstofbesparing, langere olie- en machinelevensduur en beter onderhouden materiaal. Dat maakt mijn job ook heel fijn en uitdagend. Het gaat om meer dan enkel smeermiddelen leveren.

Wat is de grootste misvatting over smeermiddelen?

Alle smeermiddelen zijn zo goed als gelijk is met stip misvatting num-

mer 1. Heel wat van de klanten zijn er zich niet van bewust wat voor voordelen we met Mobil kunnen brengen. "Olie is olie" gaat anno 2020 dus helemaal niet op.

Klopt het dat jullie elke oliedruppel kunnen traceren van productie tot eindklant?

Absoluut. Wij hebben meer dan 2 miljoen liter standaard op voorraad. Ons uitgebreid kwaliteitsbeleid zorgt er voor dat we van productie tot lossen bij de eind klant voortdurend controles, staalnames, ... nemen. Op die manier creëren we een volledige traceerbaarheid en een waterdicht systeem.

Op welke verwezenlijking ben je het meeste trots?

Er zijn meerdere verwezenlijkingen waar ik trots op ben. Het gaat dan vooral over cases waar de prospects eerst argwanend waren en mij niet voor de volle 100% vertrouwden maar waar ik naderhand kon bewijzen dat er uiteindelijk grote voordelen uit onze samenwerking voortvloeien.

Hoe zie je de toekomst qua smeermiddelen?

Er staan grote uitdagingen op komst met een nog grotere focus op schone motoren, langere standtijden, ... Uitdagingen waarvoor we met onze Mobil-producten sterk gewapend zijn. Het wordt dus een bijzonder boeiende tijd.



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

Contactpersonen:

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



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