Rederscentrale

Informatieblad APRIL 2019

Wat met de brexit?

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.

APRIL 2019

INHOUD

Brexit Update 3
Algemene Vergadering 5
Overlijdensbericht 5
Ontwikkelingen aanlandplicht 7
Ontwikkelen waterstraal-vistuig via Combituig? 9
Op bezoek bij scheepswerf Padmos te Stellendam 10
Zoektocht naar marktstabiliteit voor schol 13
Marktstandaarden 14
Vervolgproject Visserij Verduurzaamt 14
Aandachtspunten van de Rederscentrale 16
Aanvoer & besomming 17
Quotaruilen 2019 17
Stand der vangsten 18
Innoverend vissen:
Update COMBITUIG project 20
Innoverend vissen:
GEOFISH, de geografische informatie tool voor de visserij 21
Ruimtelijke Ordening 22
Kabelwerken op de visgronden 23
SUMARiS - Nieuwsbrief 3 25
Aanvullende quotamaatregelen 29
Marktsituatie 31
Statistieken 34
Dag van Europa 36

BMT

"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

PUBLICITEIT

Brexit Update

Verschillende visserijvertegenwoordigingen uit EU-lidstaten, waaronder de Rederscentrale, maken zich zorgen over wat de gevolgen kunnen zijn van de brexit. De Rederscentrale blijft daarom alle ontwikkelingen omtrent de brexit nauw opvolgen. Deze maand wordt er gerapporteerd over de Indicative Votes, de EU-top en de "flextension".

3e stemming brexit-akkoord

Na een intense onderhandelingsperiode van anderhalf jaar slaagden de Europese Unie en het Verenigd Koninkrijk er op 14 november 2018 in om een consensus te bereiken over de wijze waarop brexit zich zou ontvouwen. Veel parlementsleden waren echter fel gekant tegen de autocratische werkwijze van de Britse regering. Hieruit volgde de beslissing dat het Britse parlement als het ware het laatste woord zou krijgen alvorens het akkoord al dan niet in voege treedt. En net daar wringt het schoentje. Na de vervroegde verkiezingen in juni 2017 kon de Prime Minister Theresa May niet langer rekenen op een meerderheidsregering en zocht zo noodgedwongen de gedoogsteun van de Noord-Ierse partij DUP.

Op 15 januari en 12 maart 2019 legde May haar akkoord ter stemming voor aan het parlement. Beide pogingen draaiden uit op een enorme nederlaag. Aangezien de uittredingsdatum van 29 maart met rasse schreden naderde, waagde de Prime Minister nog een ultieme poging om haar akkoord goedgekeurd te krijgen. John Bercow, de Speaker van het Britse Lagerhuis, gooide echter roet in het eten. Op 18 maart 2019 kwam de parlementsvoorzitter met een oude wet op de proppen waardoor de inhoud van het akkoord fundamenteel aangepast moest worden.

Europese Top

Tijdens de Europese Top van 21 maart 2019 in Brussel vroeg én kreeg May uitstel van de 27 overige Europese leiders. Indien het Britse parlement de Deal goedkeurde, dan zou het VK de Europese Unie op 22 mei 2019 verlaten met zekerheid van een Deal. Zonder consensus zou er echter op 12 april 2019 een No-Deal exit plaatsvinden, de zogenaamde "harde" brexit.

Indicative Votes

Naar aanleiding van de chaos in de Britse regering nam het parlement op 25 maart het heft in eigen handen. Door middel van "Indicative Votes" probeerde het Britse Lagerhuis te polsen naar alternatieven voor het oorspronkelijke akkoord. Deze aanpak liep echter met een sisser af aangezien alle acht voorstellen één voor één werden weggestemd.

29 maart: brexit?

Op 29 maart 2019 – exact twee jaar na de "triggering" van Article 50 – verlaat het VK de Europese Unie. Althans, dat was het oorspronkelijke plan. In plaats daarvan vond er voor de derde maal een stemming plaats. De wet die parlementsvoorzitter Bercow had afgeroepen kon omzeild worden door slechts over een deel van de Deal te stemmen.

Hoewel er in de pers steeds over het "brexit-akkoord" wordt gesproken, is dit eigenlijk tweeledig. Enerzijds is er het terugtrekkingsakkoord of de "withdrawal agreement". Dit is bindend en dient voorafgaand aan de effectieve brexit goedgekeurd te worden. Anderzijds is de politieke verklaring over de toekomstige samenwerking tussen het VK en de EU van groot belang, maar die is niet bindend. Indien er na de implementatie van brexit een nieuwe regering aan zet komt, dan bezit die de macht om het akkoord om te vormen tot een hardere of zachtere variant. Dit is één van de redenen waarom Theresa May op zoveel verzet stuit bij het Britse Lagerhuis.

Onderhandelingen met Labour

In een ultieme poging om uit de politieke impasse te raken, reikt May nu de hand naar de oppositiepartij Labour met als leider Jeremy Corbyn. Deze zet wordt haar niet in dank afgenomen en wordt door haar eigen partij zelfs aanzien als een enorme "faux-pas". Hoewel het in België de traditie is om met meerdere partijen een regering te vormen, laat het Britse politieke stelstel toe dat één partij de macht in handen heeft en zo eenzijdige beslissingen kan nemen.

Europese brexit-top

Na enkele kritieke weken waarbij alternatieve voorstellen in het parlement sneuvelden en de regering zelfs ten val dreigde te komen, kondigde May aan opnieuw uitstel te zullen vragen tot in juni tijdens de speciale Europese "brexit-top" op 10 april. Hoewel deze optie de kans op een akkoord vergroot, brengt het tevens complicaties met zich mee. Zo vinden er tussen 23 en 26 mei 2019 Europese verkiezingen plaats. Indien het VK dan nog steeds een EU-lidstaat is, dient ook zij die te organiseren. De Britse zetels zijn echter al reeds verdeeld onder de andere lidstaten. Op 8 april kondigde de Prime Minister aan dat de wettelijke stappen om EU-verkiezingen te houden werden gezet. Ze benadrukt echter dat ze streeft naar een akkoord vóór 22 mei.

Visie EU

Hoewel de EU-lidstaten in het verleden steevast aan hetzelfde zeil trokken, kwamen voor de top van 10 april de eerste barstjes in het front tevoorschijn. Zo is de Franse president Emmanuel Macron absoluut geen voorstander van een langer uitstel en gaf hij aan klaar te zijn voor een No-Deal brexit. De Duitse bondskanselier Angela Merkel en Europees Commissievoorzitter Jean-Claude Juncker waren echter gematigder in hun uitspraken. Zo zijn ze bereid gevonden tot een uitstel van enkele maanden indien het VK een duidelijk plan van aanpak op tafel kan leggen. Donald Tusk, de voorzitter van de Europese Raad, stelde dan weer de "flextension" voor: uitstel van brexit voor een langere periode. Indien het VK vervroegd toch tot een akkoord kan komen, dan dient er uiteraard niet gewacht worden tot het verstrijken van de termijn.

Lees verder p. 5

ENGINEERING FABRICAGE ONDERHOUD REVISIE

Kramer Machines
Engineering-works

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

MOSSELEN OESTERS MESHEFTEN VIS GARNALEN NOTEN THEE ZADEN

Leeward

Advocaten voor de visserijsector.

www.leeward.be

PUBLICITEIT

Flextension

Na urenlang stevig onderhandelen werd tijdens een speciale EU "brexit-top" op 12 april in Brussel de knoop finaal doorgehakt. Het Verenigd Koninkrijk krijgt tot 31 oktober 2019 de tijd om het akkoord goed te keuren en uit de EU te stappen of met een andere oplossing op de proppen te komen. Er werd echter geopteerd voor een flexibel uitstel of "flextension" wat een vroegere uitstap mogelijk maakt. Na de Europese verkiezingen komen de EU-leiders eind juni samen om een stand van zaken te krijgen over de voortgang van de onderhandelingen in het VK.

Visserij

Indien het VK mét een Deal de EU verlaat, dan houden de eerder gemaakte afspraken omtrent visserij stand en blijft de situatie ongewijzigd tot en met 2020. In geval van een No-Deal brexit, kunnen Europese vissers in het slechtst mogelijke scenario geweerd worden uit Britse wateren. Bevoegd eurocommissaris Karmenu Vella kondigde aan dat lidstaten tijdelijk financiële steun zullen mogen schenken aan vissers die hierdoor tijdelijk belemmerd zijn in hun activiteiten.

De Rederscentrale blijft er echter samen met de andere EUFA-leden naar streven dat er in gelijk welk scenario van een brexit, geen veranderingen komen wat toegang tot visgronden en verdeelsleutel van vangstrechten betreft. Dit mag niet losgekoppeld worden van een algemeen vrijhandelsakkoord tussen de EU en het VK. Op een bepaald moment zal over de details moeten gesproken worden tussen de EU overheden en hun collega's in het VK, die na een brexit een eigen visserijbeleid moeten hebben uitgewerkt. Daartoe ligt in Westminster wel al een voorstel op de tafels, de zogenaamde "Fisheries Bill". In de EU is ondertussen de wetgeving al aangepast, om de toegang van vissersvaartuigen met een vlag van één van de EU-lidstaten na de brexit toe te laten tot Britse wateren en omgekeerd ook de toegang van Britse vaartuigen in de EU-wateren. Er moet hiervoor echter ook een overeenkomst worden gesloten met het VK – want er moeten vismachtigingen worden uitgegeven – maar zolang er geen duidelijkheid is op het hoogste niveau of het een Deal, No-Deal of geen brexit zal worden, kunnen de EU medewerkers en hun toekomstig onafhankelijke collega's uit het VK niet over de toekomst praten.

EUFA | All in the same boat

De Rederscentrale heeft bij de dreigingen dat een No-Deal brexit zou doorgaan al een drietal keer een datum voorzien voor een ledenvergadering, maar deze zijn iedere keer geannuleerd nadat die dreiging wegebde en alles bij het oude bleef. In de huidige "flextention"-situatie blijft de Rederscentrale alles opvolgen, hopend dat het niet nodig zal zijn om een toelichting over veranderingen te organiseren.

ZB ■

Algemene Vergadering

De jaarlijkse statutaire Algemene Vergaderingen van de Rederscentrale cvba en vzw gaan door op dinsdag 6 juni 2019, respectievelijk om 11h00 en 11h30 in de vergaderzaal van de Rederscentrale te Oostende. Alle leden zullen tijdig de officiële uitnodiging en bijhorende agenda per post ontvangen.

Aan vennoten en leden wordt gevraagd om deze datum alvast te noteren. Voorzitter, bestuur en medewerkers van de Rederscentrale rekenen op een voltallige aanwezigheid.

Overlijdensbericht

Wij vernamen het overlijden van de heer Albert Steyaert, echtgenoot van mevrouw Frieda Delbol. Albert overleed op 29 maart 2019 ten gevolge van een slepende ziekte. Albert was tot 2014 gedurende verschillende jaren bestuurslid van de Rederscentrale waar hij ook zetelde in de Quotacommissie. Hij begon zijn visserscarrière als achttienjarige op de zogenaamde visbakken die toen richting IJsland, Groenland, Newfoundland en Labrador trokken om de visserij te bedrijven. Na een paar jaar hield Albert het voor bekeken en voer hij lange tijd als motorist met kleinere vaartuigen waaronder de O.231 Andre-Monique. Hij beeindigde zijn actieve vissersloopbaan aan boord van de O.198 Juhel waar hij samen aan boord was met zijn schoonbroer wijlen Norbert Hennaert. Hij zette zijn carrière verder bij baggeraar Decloedt waar hij wederom in dienst was als motorist. Toen zijn twee oudste zonen begonnen te varen, vatte hij de zoektocht aan om een eigen vaartuig aan te kopen. Met de aankoop van de O.431 Judith keerde hij opnieuw terug naar de visserij. Na een paar jaar werd de O.431 doorverkocht en vervangen door een groter vaartuig, de O.89 Sandra. Albert zat echter niet stil en nam de helft van O.14 Zeemeeuw over, het vaartuig waar zijn schoonzoon reeds mede-eigenaar van was. In een impuls vatte hij de onderhandelingen aan om de kustvisser O.101 Benny aan te kopen en zo geschiedde. Zijn jongste zoon en dochter behartigden de zaken op de Oostendse Vistrap en zo was de ganse familie betrokken in de visserijsector. Langs deze weg bieden wij de getroffen familie de betuiging van ons diep medeleven.

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 !

marelec

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

CREVITS

REDERIJ

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

Kotterstraat 44, 8380 Zeebrugge

Ketting
Rubber bollen
Visserijbenodigdheden

PUBLICITEIT

Ontwikkelingen aanlandplicht

Vanaf 1 januari 2019 is de aanlandplicht volledig van toepassing. Het basisprincipe van de aanlandplicht is dat alle vangsten van soorten waarvoor een TAC bestaat, aan land gebracht moeten worden waardoor deze wetgeving dus ook geldt voor de ondermaatse vangsten. In het kader van de aanlandplicht maken de lidstaatgroepen elk jaar algemene aanbevelingen ter voorbereiding van de teruggooiplannen die door de Europese Commissie in wet worden omgezet. Zo lopen momenteel in de Scheveningen Groep (Noordzee), de Noordwestelijke Wateren (NWW) Groep en de Zuidwestelijke Wateren (SWW) Groep voorbereidingen voor aanpassingen aan de teruggooiplannen 2019-2021. Bovendien zijn er heel wat projecten rond de invoering van de aanlandplicht lopende in verschillende Europese lidstaten.

Voorbereidingen Joint Recommendations

In het kader van de algemene doelstelling van het GVB (Gemeenschappelijk Visserijbeleid) en specifiek voor de implementatie van de aanlandplicht, maken de lidstaatgroepen elk jaar algemene aanbevelingen (Joint Recommendations) indien er aanpassingen aan de teruggooiplannen (Discard Plans) nodig worden geacht.

Intensief overleg tussen lidstaten in de regionale groepen met inbreng van de adviesraden (AC's) heeft ertoe geleid dat, afhankelijk van het vistuig en visgebied, er een aantal uitzonderingen op de aanlandplicht bestaan. Voorbeelden zijn de (tijdelijke) overlevingsuitzonderingen voor schol en rog en de uitzonderingen met een de-minimis, waarbij een beperkte hoeveelheid van een soort nog overboord gezet mag worden. Sommige van die uitzonderingen werden slechts verleend tot en met 31 december 2019. Het is daarom van groot belang dat de lidstaten via gezamenlijke aanbevelingen extra gegevens verstrekken om ook na 2019 de onmisbare uitzondering op de aanlandplicht te kunnen behouden. Voor de Vlaamse visserij gebeurt dit onder meer via projecten (zie verder), maar ook door aanwezigheid op besprekingen van EAPO en AC's met lidstaatgroepen en de Europese Commissie.

Projecten rond invoering van de aanlandplicht

Om deze gezamenlijke aanbevelingen te onderbouwen lopen er in verschillende Europese lidstaten momenteel projecten naar aanleiding van de aanlandingsplicht. In Vlaanderen werden reeds enkele overlevingsprojecten uitgevoerd. Recent is er tevens een nieuw project opgestart, gebaseerd op reflextesten via de RAMP-methode die door het ILVO is ontwikkeld. Ook in Nederland en in Ierland lopen momenteel verschillende projecten verbonden met de uitvoering van artikel 15 van het GVB.

Vlaamse overlevingsprojecten

In 2014 nam de Rederscentrale reeds het initiatief om een overlevingsproject specifiek voor schol uit te voeren. Door het ILVO werd in dit kader een methode ontwikkeld om via reflextesten de vitaliteit van vis te analyseren en zo de overlevingskans bij terugzetten in zee te bepalen. Deze kreeg de naam RAMP-methode (Reflex Action Mortality Predictor). De beste resultaten werden gezien bij een kustvisser en ook bij een eurokotter werden goede resultaten gerapporteerd. Voor het groot vlootsegment konden geen testen uitgevoerd worden in optimale omstandigheden en werd al snel duidelijk dat nog meer gegevens dienden verzameld te worden om een correcte gemiddelde overlevingsgraad te bekomen. Ook bleek het interessant om verder te analyseren hoe die overlevingsgraden kunnen verbeterd worden.

In 2017 en 2018 werd vervolgens een tweede overlevingsproject uitgevoerd met Rederscentrale als promotor en ILVO als partner. Bij dit project genaamd "Marktstabiliteit na invoering aanlandplicht", lag de focus opnieuw op overlevingstesten op schol via de RAMP-methode. Er werden via overlevingsreizen in het oostelijk deel van het Engels Kanaal (7d) en het Bristolkanaal (7fg) extra overlevingsgegevens verzameld.

In 2018 werd eveneens het nog steeds lopende project "Combituig" opgestart, waarbij onder andere selectiviteitsinitiatieven in het kader van de aanlandplicht worden uitgewerkt. Binnen dit project is er specifiek een luik voorzien waarin wordt nagegaan welke technische innovaties mogelijks de overleving van schol verbeteren. Hiervoor worden er vier commerciële reizen voorzien.

Het nieuw driejarig project "Overleving monitoren" dat loopt van 2019 tot 2021 is een samenwerking tussen wetenschap (ILVO), sector (Rederscentrale) en beleid (Departement Landbouw en Visserij). Het initiatief voorziet bijkomende dataverzameling in het kader van de verdere wetenschappelijke onderbouwing van de huidige en tijdelijke overlevingsuitzondering voor schol en het adviseren van de stakeholders voor het verbeteren van overleving van schol, maar ook andere belangrijke commerciële soorten zoals tarbot.

Het doel van dit project is tweeledig. Enerzijds wordt het effect onderzocht van de introductie van de twee technische maatregelen in het groot vlootsegment – zijnde de Flip-Up Rope en het BRP (Benthis Release Panel) – op de overleving na teruggooi van schol. Anderzijds zullen aanbevelingen geformuleerd worden om de overleving van schol (en andere commerciële soorten) te verbeteren op basis van nieuwe data en inzichten. Hiervoor worden er 12 zeereizen met commerciële Belgische boomkorvaartuigen voorzien.

Ten slotte is er nog het Interreg-project SUMARiS waar overlevingsreizen specifiek op roggensoorten uitgevoerd wor-

Lees verder p. 9

GARDEC

Shipyard & Offshore Constructor

MECANICS | MACHINING | WELDING | CRANE RENTAL

VCA CERTIFIED VINÇOTTE

ISO9001 CERTIFIED VINÇOTTE

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

ISABOCREATIONS.BE

Alle industriële en scheepsherstellingen mekaniek en plaatwerk

bvba BEMA

BE MA

Nieuwe Werfkaai 14 • 8400 Oostende
T: 059 33 22 51 • F: 059 33 01 55
GSM Johan: 0477 31 54 15
GSM Ludo: 0477 33 54 35

BRANDSTOFFEN

VAN EYGEN b.v.b.a

Johan Vermander

Mazout
Petroleum
Oliën

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

PUBLICITEIT

den aan boord van onder andere Belgische vaartuigen. Momenteel zijn er reeds vijf zeereizen uitgevoerd op Belgische vaartuigen met voorlopige positieve overlevingscijfers. Het project omvat twee ICES gebieden namelijk de zuidelijke Noordzee (4c) en het oostelijk deel van het Engels Kanaal (7d). ILVO voorziet om op basis van de resultaten overlevingscijfers te bepalen voor vier soorten rog (stekelrog, blonde rog, gevlekte rog en golfrog).

Nederlandse projecten
Het driejarig Nederlandse project "Best Practices II" dat eind 2018 afliep, had twee doelstellingen, namelijk het verbeteren van selectiviteit en het inschatten van de uitvoerbaarheid, naleefbaarheid en handhaafbaarheid van de aanlandplicht. Momenteel werken Wageningen Marine Research, VisNed en de Nederlandse Vissersbond samen in een nieuw project "Onderzoekssamenwerking selectiviteit en overleving" om nieuwe netontwerpen verder te gaan ontwikkelen en zo de ongewenste vangsten te reduceren. Het project zal lopen tot januari 2022 en richt zich enerzijds op het verlagen van de hoeveelheid ongewenste vangsten door verbetering van de selectiviteit en anderzijds op het verhogen van de overlevingskans van discards. De focus in het project ligt op ondermaatse schol in de BT2-visserij, ongewenste vangsten in de flyshootvisserij en ondermaatse schol en kleine langoustines in de langoustinevisserij.

Daarnaast is er ook nog het "Fully Documented Fisheries-project". Waar voor de overlevingsuitzondering voor schol in België technische maatregelen als voorwaarde zijn overeengekomen (steenschotje, schelpetrape of sleepduur), is dit wat Nederland naar voor heeft geschoven. De vraag naar Fully Documented Fisheries (FDF) rijst in Europa steeds meer. In het kader van de aanlandplicht is er in Nederland besloten om onderzoek te doen naar betere en automatische registratie van vangsten via CCTV-technologie.

Iers selectiviteits- en overlevingsonderzoek
Ook in Ierland wordt in het kader van de aanlandplicht verder onderzoek gedaan naar selectiviteit en overleving, een gegeven dat voor de Belgische visserij interessant kan zijn. De focus wordt wel op een overlevingsuitzondering voor langoustines gelegd, maar er wordt ook ingezet op overlevingsonderzoek van schol. Uit een recente en kleinschalige studie bleek dat 43 procent van de schol uit slepen van 3 uur die anders teruggezet worden in zee, na vijf dagen nog steeds een hoge overlevingskans hadden.

Bycatch Reduction Plans

Specifiek voor de noordwestelijke wateren (NWW) stelde de Europese Commissie nieuwe bijvangstquota voor bijvangsten in vijf visserijen voor. Dit was omdat ICES voor deze soorten een nulvangst adviseerde en een toepassing daarvan zou zo goed als alle NWW sluiten voor visserij door het Choke Species of knelpuntsoorten fenomeen. Dit gaat over kabeljauw in de Keltische zee en ten westen van Schotland, wijting in de Ierse Zee en ten westen van Schotland, en schol 7hjk.

Deze bestanden zijn momenteel onvermijdelijke bijvangsten op economische belangrijke visgronden. In de Raad waren de verschillende lidstaten het daarom eens met het voorstel van de Commissie om bijvangst-TAC's vast te stellen voor deze vijf visbestanden. Als voorwaarde werd tussen de Europese Commissie en de lidstaten afgesproken een meerjarig bijvangst beperkingsprogramma – in het Engels een Bycatch Reduction Plan (BCReP) – uit te werken.

Dit BCReP houdt in dat extra technische maatregelen moeten worden voorgesteld zoals nieuwe netaanpassingen, tijdelijke en/of ruimtelijke sluitingen, en het verplicht verleggen van visserijen bij bepaalde vangstsamenstellingen. De NWW-lidstatengroep moet tegen 30 april een BCReP voorleggen aan de Europese Commissie en heeft de visie van de NWWAC gevraagd. De Rederscentrale geeft ook een visie mee via deze weg en tevens via de Quotacommissie aan de Vlaamse overheid die in de NWW lidstatengroep zetelt.

EB/JV ■

Ontwikkelen waterstraal-vistuig via Combituig?

Het project Combituig heeft als doel via de ontwikkeling en verfijning van technische innovaties de vangst van knelpuntsoorten en andere bijvangst in de boomkorvisserij te reduceren, de overleving te verbeteren en zo de sector bij te staan in het omgaan met de aanlandplicht. Combituig loopt nog tot eind 2019 en door ILVO werd bevestigd dat er nog middelen beschikbaar zijn om in samenwerking met de wetenschappers één of meerdere innovatieve aanpassingen uit te testen. Het uittesten van een waterstraal-vistuig behoort tot de mogelijkheden. Er vinden reeds gunstige testen plaats in Nederland en verschillende leden van de Rederscentrale hebben interesse om te participeren.

In Nederland reageerde Anton Dekker van rederij Jackson - tevens vertegenwoordiger van de Z.99 Aravis – voorzichtig positief op de eerste testen gedurende twee dagen. "Het was allemaal wat provisoir en de instellingen waren nog niet optimaal. Padmos maakt nu een eigen aparte lier en ook Wetec gaat ermee aan de slag. Binnenkort worden vervolgtesten voorzien met het experimentele tuig. De bedoeling is dat dit tuig dan ook langer aan boord blijft en blijvend vergeleken wordt met de vangstresultaten van het pulstuig aan de andere kant", aldus Dekker in een artikel in Visserijnieuws.

Eén van de hoofdredenen waarom men in Nederland met dit idee op de proppen kwam, is omdat de toekomst van de pulsvisserij er niet bepaald rooskleurig uitziet nu de onderhandelaars van het Europees parlement en de lidstaten hebben beslist om de pulsvisserij gefaseerd aan banden te leggen. Daarom moeten andere manieren gevonden wor-

den om de platvissen die op de bodem leven op te schrikken. Voorheen hebben in Nederland al testen op basis van luchtdruk plaatsgevonden, maar daar werd men steeds geconfronteerd met problemen om voldoende druk te kunnen opwekken.

Het idee om te werken met waterdruk kwam ook al een aantal keer ter sprake binnen de Rederscentrale en een aantal Vlaamse reders hebben de ambitie om samen te werken en te trachten om een optimaal waterstraal-vistuig te ontwikkelen. Op maandag 1 april ging Rederscentrale langs bij scheepswerf Padmos, die ook betrokken was in de Nederlandse testen. Zaakvoerder Leon Padmos bevestigde dat er de komende weken testen worden gepland, waarbij het pulstuig aan de ene zijde minutieus wordt vergeleken met het waterstraal vistuig langs andere zijde. De eerste resultaten zijn inderdaad hoopgevend, maar er is nog een lange weg te gaan. Padmos wenst eerst deze resultaten af te wachten vooraleer gelijkaardige initiatieven op te starten op Belgische vissersvaartuigen. Er werd echter wel bevestigd dat de eerste testen voldoende opportuniteiten bieden om nog binnen het lopende Combituig-project aan de slag te gaan aan boord van Belgische vaartuigen. Uiteraard zou het de bedoeling zijn om een samenwerking met de Nederlandse sector op te zetten en verder te werken op basis van hun voorlopige ervaringen en bevindingen.

Reders die reeds interesse hebben om samen met ILVO een overleg bij te wonen om na te gaan op welke manier een prototype kan ontwikkeld en uitgetest worden, kunnen zich aanmelden bij het secretariaat van de Redercentrale. ILVO liet nog weten aan Rederscentrale dat het zeker open staat om ook andere ideeën te gaan uittesten. ILVO vindt het cruciaal dat de input vanuit de sector komt, omdat rederijen uiteindelijk zelf moeten geloven in de testen die aan boord plaatsvinden. Onder de rubriek "Innoverend vissen" binnen dit informatieblad zijn reeds enkele resultaten terug te vinden van eerdere Combituig-testen met een Benthos ontsnappingspaneel aan boord van de Z.483 Jasmine en het onderzoeksvaartuig Belgica.

SM ■

Op bezoek bij scheepswerf Padmos te Stellendam

Door de voortreffelijke economische resultaten van onze rederijen zien we dat er een steeds groeiende interesse is in vernieuwbouw van vissersvaartuigen. Een aantal maanden geleden gingen we langs bij scheepswerf Gardec te Zeebrugge. Begin april werd de redactie van het Rederscentrale informatieblad uitgenodigd te Stellendam bij de scheepswerf Padmos. Zaakvoerder Leon Padmos, tevens eigenaar van de B.65 en lid van de Rederscentrale, nam er de tijd om te spreken over de nieuwbouwvaartuigen in aanbouw, de evolutie van de Belgische vloot en de mogelijke impact van een aantal maatschappelijke bedreigingen op de visserijsector.

***Rederscentrale:* Leon, kunt u ons bij wijze van introductie wat meer vertellen over de historiek en de werking van het bedrijf Padmos?**

Leon Padmos: In 1930 startte mijn grootvader een werkplaats voor reparatie van motoren en visserijlieren ten behoeve van de mosselvisserij in Bruinisse. In de loop van de tijd begon Padmos met de ontwikkeling en nieuwbouw van visserijlieren. Langzamerhand nam hij ook de uitvoering van reparaties en renovaties op bestaande schepen voor zijn rekening. Dit is vandaag de dag nog steeds een belangrijk onderdeel van de werkzaamheden. In 1964 werd in Bruinisse een nieuwe fabriekshal gebouwd en vier jaar later volgde een uitbreiding hiervan. Door afsluiting van de zeearmen Grevelingen en Oosterschelde moest er een nieuwe locatie komen die vanaf zee bereikbaar zou zijn. In 1972 heeft Padmos daarom een nieuwe fabriek laten bouwen in Stellendam.

In 2007 is er een vestiging in Kilmore Quay, Ierland geopend. Van hieruit voert het bedrijf diverse reparaties en verbouwingen uit aan Ierse vissersvaartuigen. De werkzaamheden bestaan hoofdzakelijk uit inbouw, revisie en reparatie aan motoren en lieren.

***RC:* Wat is uw link met de Belgische visserijsector?**
Leon: Sinds ik van kleins af aan meedraai in het familiebedrijf, heb ik altijd geweten dat wij klanten hadden in België. Ook hebben we er in 1991 voor gekozen om te investeren in de visserijsector, wanneer wij de Z.87 aankochten. Uiteindelijk werd het schip opnieuw doorverkocht aan Ierland. Later hebben wij de Z.99 aangekocht, toen reeds een flyshooter. Na verkoop van de Z.99 aan rederij Nele werd uiteindelijk in het jaar 2009 de B.65 Artevelde overgenomen van de familie Vandewalle, die hun activiteiten in de visserij hebben beëindigd. Op 19 juni 2007 ben ik lid geworden van de Raad van Bestuur van de Rederscentrale. Wegens tijdsgebrek en uiteraard de verre verplaatsingen om vergaderingen te kunnen bijwonen, heb ik in 2014 mijn mandaat opnieuw ter beschikking gesteld. Desondanks was de periode als bestuurder van de Rederscentrale zeer leerrijk om de ontwikkelingen binnen de sector ten gronde te kunnen opvolgen.

***RC:* Werken jullie uitsluitend op de site in Stellendam of gebeuren er ook depannages in bijvoorbeeld de Belgische havens?**
Leon: Er worden heel veel reparaties uitgevoerd op locatie, maar voor grotere onderhoudswerken komen de schepen naar onze werven. Naast de site in Stellendam zijn er uiteraard nog de vestigingen in Kilmore Quay en Bruinisse, die ons de nodige flexibiliteit bieden. Toch vindt het gros van het werk plaats op de hoofdsite te Stellendam, waar ook een aantal Belgische boomkorvaartuigen langskomen voor hun jaarlijks onderhoud gedurende de stilligperiodes in het voorjaar.

***RC:* Mag een groot gedeelte van de Belgische vloot tot het klantenbestand van Padmos gerekend worden?**
Leon: Voor onderhoud van het vaartuig zijn een heel aantal Belgische rederijen klant bij Padmos, voornamelijk dan Eurokotters en vaartuigen uit het groot vlootsegment. We zien wel dat er binnen de Belgische vloot sinds kort nagedacht wordt over vernieuwbouw. Deze tendens was een aantal jaren terug reeds merkbaar in Frankrijk, terwijl Nederland nu ook volop op de kar van vernieuwbouw springt. De laatste maanden worden wij dus steeds meer en meer benaderd door Belgische rederijen die nadenken over de bouw van een nieuw vaartuig.

***RC:* Je haalt zelf de term vernieuwbouw aan. Als scheepswerf hebben jullie natuurlijk een grote naam op vlak van innovatie. Met welke projecten zijn jullie momenteel zoals bezig?**
Leon: Op dit moment bouwen wij twee flyshooters voor een grote rederij in Boulogne. In totaal zullen dan vijf gelijkaardige vaartuigen voor dezelfde rederij gebouwd zijn. Het gaat om rederij Scopale, die de borden- en flyshootvisserij combineren. Het zijn op zich vrij kleine vaartuigen met hun 19 meter, maar als je aan boord gaat, zul je zien dat de ruimte van die nieuwe vaartuigen optimaal benut wordt. In het visruim is er bijvoorbeeld plaats voor ruim 600 viskisten. Daarnaast bouwen we op dit moment ook twee vaartuigen voor rederij APAK te Lorient. Deze vaartuigen bedrijven pelagische spanvisserij, waarbij beide schepen het net gezamenlijk voortrekken en voldoende afstand bewaren waardoor het net zich volledig kan openen. Er wordt door deze vaartuigen voornamelijk op tonijn gevist.

In Frankrijk wordt trouwens onderscheid gemaakt tussen het artisanaal en het industrieel vlootsegment. Om artisanale visserij te blijven bedrijven mag het vaartuig maximaal 25 meter lang zijn. De tonnage, wat in België een beperkende factor is, speelt daar op zich een minder belangrijke rol. Rederijen die willen overstappen op de industriële visserij moeten voldoen aan veel complexere wetgeving. Vandaar dat we in Frankrijk heel wat vaartuigen onder de 25 meter zien.

***RC:* In België bestaat het maximale vermogen van een vissersvaartuig uit 1.200 kW. De Vlaamse wetgeving bepaalt dat het maximale bruto tonnage het product vormt van het motorvermogen van het te vervangen vaartuig met 0.3. De absolute maximum BT is wel 385. Wat vind jij van deze regeling?**
Leon: Als scheepsbouwer sta ik niet achter de bepaling om de bruto tonnenmaat van een vissersvaartuig te plafonneren op 385. Bij het ontwerp van een vaartuig moet rekening gehouden worden met heel wat vereisten naar onder andere stabiliteit en veiligheid toe en 385 BT is erg nipt voor een grote bokker. Vlaanderen bezit nog voldoende BT-reserve om die norm nog wat te kunnen optrekken. Bovendien zou dit de veilligheid en het comfort van de bemanning alleen maar ten goede komen, want het is net op deze voorzieningen dat er op het einde van de rit moet ingeboet worden.

***RC:* Wat is volgens jou de visserijtechniek die de Belgische visserijsector naar de toekomst toe succes kan opleveren?**
Leon: Als scheepsbouwer is het zeer moeilijk om rederijen te adviseren over welke visserijtechniek zij moeten gaan bedrijven. De expertise en ervaringen van de reder en bemanningsleden bepalen deze keuze. Al zie ik toch niet onmiddellijk een volledige ommezwaai. Eurokotters zetten steeds meer en meer in op kreeftenvisserij, maar het groot vlootsegment zie ik hier niet onmiddellijk naar overschakelen. Stel dat er omwille van één of andere reden geen visserij meer mogelijk is in de Golf van Biskaje, dan zie ik dit wel als een realistische optie. België heeft bovendien een zeer mooi quotum opgebouwd voor langoustinevisserij.

Graag wil ik nog onderstrepen dat elke reder een ander beeld heeft van zijn ideaal nieuwbouwvaartuig. Het lijkt mij dan ook niet realistisch dat binnenkort een seriebestelling voor Belgische boomkorvaartuigen wordt geplaatst. Het bouwen van schepen vergelijk ik vaak met het ontwerp van een kostuum: er is de mogelijkheid om een confectiepak te gaan aankopen, maar toch wil iedereen tegenwoordig een pak op maat, ondanks het prijskaartje dat daaraan vasthangt.

***RC:* Jullie krijgen enorm veel bestellingen binnen voor nieuwbouw van flyshooters. Is dit dan potentieel de visserijtechniek van de toekomst?**
Leon: Of het de techniek van de toekomst is, dat is maar de vraag. In Nederland zijn er momenteel 24 flyshoot vergunningen voor het Engelse Kanaal. Daaronder zijn er die ook westelijker actief zijn en we zien dat ze in het Bristolkanaal zeer mooie resultaten neerzetten. Vandaar ook de groeiende interesse in dergelijke vaartuigen, maar alles hangt af van de beschikbare vergunningen en quota. Als we globaal kijken naar de Nederlandse vloot, zien we inderdaad dat heel wat boomkorvaartuigen gedurende de laatste tien jaar zijn geëvolueerd naar twinrig of flyshoot.

***RC:* In welke mate wordt er binnen Padmos aandacht geschonken aan het aspect duurzaamheid?**
Leon: Het is voor de buitenwereld geen geheim dat Padmos sterk inzet op het optimaliseren van de energie-efficiëntie aan boord van vissersvaartuigen. Daar gaan jarenlange studies mee gepaard en ook het investeren in gekwalificeerd personeel draagt hier toe bij. Ik verwijs ook graag naar het MDV-schip, waar Padmos samen met Hoekman aan heeft bijgedragen. We mogen wel stellen dat de bouw van deze duurzame, innovatieve kotter een succesverhaal is. Op heden heeft dezelfde eigenaar reeds twee gelijkaardige modellen besteld.

***RC:* Hebben jullie schrik van maatschappelijke bedreigingen, zoals de aanlandingsverplichting en brexit?**
Leon: Zelf heb ik het meest schrik van de impact van de brexit, omdat we daar als sector weinig vat op hebben. De aanlandingsverplichting is uiteraard een absurde maatregel, maar ik denk dat we deze, mits het verkrijgen van voldoende flexibiliteit en uitzonderingen, wel het hoofd zullen kunnen bieden. Wat voor ons een belangrijk aandachtspunt blijft, gezien de grote kostenpost, is brandstof. Voor ons is het cruciaal dat rederijen hiervan niet te afhankelijk worden. Het rendement van de huidige boomkorvaartuigen kan nog steeds een stuk naar omhoog. Toen de laatste nieuwbouwvaartuigen in België rond de eeuwwisseling werden gebouwd, ging men ervan uit dat enorm veel vermogen noodzakelijk was. Maar dit blijkt niet langer, dus de ontwerpen zijn al sterk geëvolueerd. Een verdere brandstofbesparing van 10 procent voor potentiële Belgische nieuwbouwvaartuigen moet zeker mogelijk zijn.

***RC:* Wat is een realistische timing voor Belgische rederijen om een nieuw boomkorvaartuigen te laten bouwen bij Padmos?**
Leon: Als men de intentie heeft om een nieuw vissersvaartuig te gaan bouwen, dan gaat daar uiteraard een hele onderhandelingsperiode aan vooraf. Maar vanaf ondertekening van het contract met de scheepsbouwer, mag je rekenen dat er rond de 14 maanden tijd nodig is vooraleer het schip in de vaart kan komen. De voorbereiding neemt zo'n vier maanden in beslag, waarna het casco wordt gebouwd. Dit gebeurt bij voorkeur in Rotterdam en hiervoor wordt ruim vijf maand gerekend. De afbouw op onze scheepswerf duurt nogmaals een vijftal maanden.

***RC:* We zijn aan het einde van ons gesprek en het woord 'pulsvisserij' is vreemd genoeg nog niet gevallen. Wat is de impact van het mogelijk wegvallen van alle pulslicenties in Nederland op een scheepswerf zoals Padmos?**
Leon: Als scheepswerf volgen we het pulsdossier uiteraard van nabij op, omdat we heel sterk betrokken worden bij het onderhoud van pulsvaartuigen. Het gros van de pulsvloot is klant bij Padmos. Het wegvallen van pulslicenties zal leiden tot forse investeringen en onzekerheid, wat tot dramatische gevolgen kan leiden.

***RC:* Bedankt voor dit gesprek. Wij wensen u veel voorspoed in de verdere uitbouw van de scheepswerf en een succesvolle bedrijfsvoering van de B.65 Artevelde toe.**

SM ■

Zoektocht naar marktstabiliteit voor schol

De vraag en het aanbod van de scholaanvoer blijft nog steeds in onevenwicht en dit baart zowel de handel in Nederland als de aanvoerders zorgen. Nochtans beweerden sommige handelaars vorig jaar dat deze situatie niet verder kon aanhouden, maar niets is minder waar op vandaag. Over de scholprijzen hebben de reders alvast geen klagen, alhoewel ze beseffen dat deze prijszetting nefaste gevolgen kan hebben op lange termijn.

Tijdens het eerste kwartaal van 2019 klokten de prijzen op een abnormaal hoog niveau af, alhoewel het rendement van de filets tijdens deze periode van het jaar op hun laagst zijn. De hoofdzaak van het onevenwicht moeten we allereerst zoeken bij de tegenvallende vangsten en de ruige weersomstandigheden in de Noordzee. Daardoor heeft de Nederlandse productie en afzetcommissie beslist om voorlopig geen beperkende maatregelen op te leggen voor de scholvisserij vermits de beoogde vangsthoeveelheid niet behaald wordt.

In Nederland willen vissers meewerken aan meer stabiliteit in de scholprijzen. Onlangs kwam een delegatie van scholvissers samen die 70% van de scholaanvoer op Urk vertegenwoordigt, om te werken aan een plan voor een optimale en stabiele prijs voor de sorteringen schol drie en vier. Hiervoor werd reeds advies ingewonnen via deskundigen in andere primaire sectoren. Momenteel bewegen een aantal zaken binnen de verwerkingsindustrie. Grote industriële scholverwerkers worden overgenomen door investeerders die in alle takken van de keten participeren om deze zo kort mogelijk te houden, waardoor het algemene scholaanbod op de visveilingen steeds kleiner wordt. Door het geringe aanbod van de laatste twee jaar zien ook sommige bedrijven in dat ze hun activiteiten meer moeten gaan differentiëren om het hoofd boven water te houden. Typische scholverwerkers zoeken andere marktsegmenten. Zo werden reeds verwerkingslijnen opgestart voor zalm en heek waardoor de scholverwerking niet meer uitsluitend de enige activiteit is. Op dit ogenblik zijn er nog geen problemen voor de aanvoerders maar er mag zeker niet gedacht worden op korte termijn. Wanneer de scholvangsten opnieuw zouden toenemen, kan er een probleem ontstaan in de verwerking van de schol drie en vier en dit wil men absoluut vermijden. In 2018 hebben we een vergelijkbaar fenomeen meegemaakt in de garnalenvisserij. Grote aanvoer leidde tot minimumprijzen en overaanbod, met als gevolg dat stilligperiodes werden ingevoerd met ongunstige omstandigheden voor rederijen en bemanning die op garnaal vissen. Vandaag zijn de gevolgen nog steeds voelbaar.

Belgische markt.

Net zoals in Nederland is er op de Belgische visveilingen een sterke daling genoteerd van scholaanvoer voor de eerste maanden van 2019. De aanvoer vanuit het oostelijk deel van het Engels Kanaal en de Noordzee waren beduidend minder dan vorig jaar. De Vlaamse Visveiling en de Rederscentrale volgen nauwlettend de marktontwikkelingen op van onder andere schol. Via de Werkgroep Veilingen worden initiatieven besproken die kunnen leiden tot een optimalisatie van het scholaanbod.

Sommige rederijen zijn voorstander en vragen om contracten te mogen afsluiten met de visindustrie waarbij de visveiling zou instaan voor de sortering en afhandeling. Het standpunt van de Rederscentrale hieromtrent is dat bepaalde vissoorten, waaronder schol drie en vier, al dan niet te verkopen op contract, een vrije keuze moet blijven voor iedere individuele reder. Daarentegen moet er eveneens een aanbieding op de klok blijven om de markt niet te gaan ontwrichten. De Vlaamse Visveiling blijft verder inzetten op de efficiëntie van de verhandeling van schol drie en vier. Op 4 maart werd een nieuw proefproject gelanceerd om de schol drie en vier klokvast om 7u30 te gaan veilen. Een eerste korte evaluatie leerde dat kleinere hoeveelheden tegen de gangbare klokprijs worden geveild en het voor de handel veel tijdswinst oplevert. Net zoals bij de blokverkoop van de rog noteren we een stabielere prijszetting voor de kleinere scholsortering.

MV ■

Marktstandaarden

De Europese Commissie heeft een evaluatie gepubliceerd van de EU-handelsnormen om te beoordelen in hoeverre deze nog steeds geschikt zijn voor het beoogde doel. In haar openbare raadpleging wil de Commissie de relevantie, doeltreffendheid, efficiëntie en samenhang onderzoeken en de meerwaarde bepalen van de huidige EU-handelsnormen voor visserijproducten.

Via de MAC (Markets Advisory Council) waarvan EAPO (European Association of Fish Producers Organisations) deel uit maakt, werd in juni 2018 een focusgroep opgericht om advies te formuleren op basis van enkele specifieke vragen:

- Bekendheid van het huidige regelgevingskader voor marktnormen;
- De praktische uitvoering van het huidige regelgevingskader voor handelsnormen;
- Relevantie en bruikbaarheid van handelsnormen;
- Standaarden die de MAC graag geïmplementeerd zou zien en de reden;
- Standaarden die de MAC zou adviseren om te elimineren.

Daarvoor werden door de MAC vijftien reacties ontvangen van de leden, die belangen vertegenwoordigen op nationaal en EU-niveau. Het advies van de MAC heeft uitsluitend betrekking op de Verordening 2406/96 en 1379/2013. Deze verordeningen hebben betrekking op de versheid en de grootteklasse van de vissoorten. De MAC merkt op dat deze normen bijna 30 jaar oud zijn en onder de verantwoordelijkheid vallen van de Europese Commissie voor herziening. Deze herziening is nodig omwille van vereenvoudiging, rechtszekerheid en een gelijk speelveld binnen de Europese Unie.

Naast de Europese normen bestaan er ook nationale normen die niet altijd in overeenstemming zijn met elkaar. In België stelt de overheid een andere lengtestandaard voor tong (25 cm) terwijl de Europese norm is vastgelegd op 24 cm. Het meten van de lengte van individuele vissen wordt beschouwd als de beste methode, terwijl het vaststellen van het gewicht voor elk afzonderlijk monster niet werkbaar is in de vangfase.

Ook de handelsnorm voor verse of gekoelde visserijproducten in de verordening van de Raad (EG) 2406/96 zijn niet volledig in overeenstemming met de marktvraag of B2B-vereisten. De MAC is voorstander van een herwerking die de nieuwe marktontwikkelingen weerspiegelt. De versheidscategorieën (Extra, A en B) worden niet langer als nuttig beschouwd. Aangezien de versheid pas als een relevant criterium bij de eerste verkoop beschouwd wordt, zou de EU-wetgeving alleen moeten aangeven of een product al dan niet geschikt is voor menselijke consumptie.

Extra beperkingen op de verkoop voor menselijke consumptie, zoals minimumgewicht in de Verordening inzake marktnormen, in toevoeging aan de minimale instandhoudingsreferentiegrootte (MCRS) – die is vastgelegd in de technische maatregelen regelgeving voor de visserij – leidt tot duplicatie van deze handelsnorm. Als vis mag worden aangeland volgens de MCRS-regel, dan mag de verkoop niet belemmerd worden door een extra gewichtsbeperking.

De MAC vraagt een aanpassing van de marktstandaarden in overeenstemming met de vereisten van de huidige voorschriften en doelstellingen, namelijk harmonisatie, vereenvoudiging en gelijk speelveld.
Er moet een standaard gehandhaafd worden om de Europese markt te bevoorraden met duurzame visproducten, waarbij uniforme en transparante criteria worden toegepast doorheen de hele keten van de markt. Dit garandeert eerlijke concurrentie en de winstgevendheid van de EU-productie wordt verbeterd.

MV ■

Vervolgproject Visserij Verduurzaamt

Binnen het MaViTrans-project heeft de Belgische visserijsector een specifieke B2B-erkenning ontwikkeld voor de inspanningen van de Belgische vloot naar een verantwoorde en duurzame visserij. Begin juni vorig jaar werd de 'Visserij Verduurzaamt'-erkenning officieel gelanceerd, met als doelstelling het gezamenlijk, gestructureerd en stapsgewijs werken naar een verbeterde duurzaamheid. De vraag om de erkenning uit te breiden tot B2C luidt steeds harder. De haalbaarheid hiervan onderzoeken zal mede deel uitmaken van een vervolgproject vanaf september 2019.

Het MaViTrans project heeft als hoofddoelstelling: het implementeren van een breed gedragen duurzaamheidserkenning (B2B) voor de Belgische visserij. Deze erkenning is gebaseerd op duurzaamheidsbeoordelingen op vaartuigniveau gegenereerd door de Valduvis-tool en met het oog op de verduurzaming van zowel individuele rederijen als de vloot in haar geheel. Op heden werden deze doelstellingen bereikt, maar heel wat handelaars zijn vragende partij om ook verder aan de slag te gaan met de Visserij Verduurzaamt-erkenning. MaViTrans loopt af op 31 augustus

2019 en Rederscentrale is zich ervan bewust dat het verder optimaliseren en uitbouwen van de Visserij Verduurzaamt-erkenning kan bijdragen aan de markttoegang van de rederijen die duurzaamheidsinspanningen leveren.

In eerste instantie wordt binnen het vervolgtraject beoogd om de indicatoren binnen de Valduvis-methodologie opnieuw te evalueren en drempelwaarden en ijkwaarden vast te leggen. Daarnaast zal nagegaan worden of de vooropgestelde streefwaarden realistisch zijn voor elk vlootsegment. Dit alles in nauw overleg met sector en beleid. De bedoeling is om tegen 2022 met de verbeterde tool aan de slag te gaan.

Een belangrijke doelstelling van Visserij Verduurzaamt is de begeleiding van de duurzame ontwikkeling van de visserijsector. Theorie omzetten naar praktijk is echter niet evident. Om werkelijk een bijdrage te kunnen leveren aan de verduurzaming van het vaartuig of de vloot moeten de duurzaamheidsresultaten vertaald worden naar concrete doelstellingen die leiden tot verbetering. Dit gebeurt via het verbetertraject, dat opgesteld wordt in samenspraak tussen reder en ILVO-onderzoeker. Om een succesvol verbetertraject op te bouwen moeten er gegronde adviezen geformuleerd worden met duidelijke stappen die de reder kan ondernemen.

Daarnaast wenst Rederscentrale in samenwerking met ILVO ook na te gaan in welke mate de Visserij Verduurzaamt-erkenning kan evolueren tot een echte duurzaamheidserkenning. Mogelijk kan hiervoor ondersteuning gevonden worden via een zogenaamd FIP (Fishery Improvement Project). In dit project kunnen de factoren die opgenomen worden in het Valduvis-systeem worden vergeleken met de evaluatiemethodes van gelijkaardige duurzaamheidserkenningen. Heel wat groothandelaren zijn zich bewust van de opportuniteiten van Visserij Verduurzaamt. Afnemers van groothandelaren eisen steeds meer om duurzame producten aan te bieden. Het feit dat Visserij Verduurzaamt wetenschappelijk is onderbouwd via de Valduvis-tool biedt enorme perspectieven. De erkenning is gebaseerd op een lastenboek en zowel op de veilklok als de veilfactuur wordt per vissoort en per vaartuig weergegeven of de vis afkomstig is van rederijen die de minimumnormen behalen. Reeds door een aantal groothandelaren werd de vraag gesteld of zij de Visserij Verduurzaamt verder kunnen communiceren naar hun klanten toe. Rederscentrale houdt vast aan het standpunt dat de traceerbaarheid door de sector kan gegarandeerd worden van vangst tot op de veilklok. Voor het verdere schakels in de keten ligt de verantwoordelijkheid bij de groot- of kleinhandelaar, die op zijn beurt een externe auditor dient aan te stellen. Het vervolgproject zal wel een haalbaarheidsanalyse bevatten die nagaat of het op termijn realistisch zou kunnen zijn om te werken met een externe auditeur specifiek voor Visserij Verduurzaamt.

Voor retailers merken we gelijkaardige evoluties, er is de interesse om Visserij Verduurzaamt reeds te communiceren als label op de verpakking. Met Carrefour werd overeengekomen om Visserij Verduurzaamt door te trekken tot op de verpakking, waarbij Carrefour een overeenkomst aangaat met Rederscentrale dat zij instaan voor de volledige traceerbaarheid vanop de visveiling tot in het winkelrek. Het controleorgaan binnen Visserij Verduurzaamt zal uiteraard inzage krijgen in de rapporten van de auditeur. Met Delhaize hebben ook al een aantal gesprekken plaatsgevonden om een dergelijke samenwerking op te zetten. Rog, wijting, rode poon en pladijs komen naar voor als interessante vissoorten. Tijdens overlegmomenten met Colruyt werd duidelijk dat zij zich dienen te houden aan de bestaande meetsysteem voor duurzaamheid, waarvoor ILVO de berekeningen maakt. Colruyt werkt met tientallen labels/erkenningen en wenst hiervoor slechts één meetsysteem te hanteren. De komende maanden wordt verder bekeken in welke mate Visserij Verduurzaamt hierin kan geïntegreerd worden. Ook werd een overlegmoment ingepland met de aankoper die verantwoordelijk is voor vis binnen Lidl. Daar werd, ondanks een zeer constructief gesprek, door de directie beslist dat Lidl enkel wenst verder te werken met de labels ASC en MSC.

Binnen het vervolgtraject zal niet enkel aandacht besteed worden aan de visgroothandelaars en retailers, maar ook aan viskleinhandelaren, zoals marktkramers en viswinkels. Deze staan in voor de verkoop van een belangrijk aandeel van de verse vis, Rederscentrale is zich daarvan bewust en probeert de samenwerking zo optimaal mogelijk te laten verlopen. Het verbond van viskleinhandelaars is vertegenwoordigd in de VLAM-sectorgroep Visserij en heel wat van de promotiecampagnes die worden ontwikkeld zijn op maat van de kleinhandelaren. Er zal bekeken worden op welke manier een link kan gelegd worden tussen de lopende campagnes en de Visserij Verduurzaamt-erkenning.

Recent werd door de Provincie West-Vlaanderen en Westtoer het project Zee van Smaak voorgesteld. Eén van de hoofddoelstellingen is het promoten van eigen vissoorten en die op de kaart van restaurants te krijgen. Rederscentrale zal deel uitmaken van de stuurgroep en ervoor opperen om binnen het project te werken met vis onder de Visserij Verduurzaamt-erkenning. Tot slot is er ook een vijfde partij, namelijk overheidsinstellingen en bedrijfsrestaurants. Ook voor hen zijn er mogelijkheden om aan de slag te gaan met Visserij Verduurzaamt. De provincie West-Vlaanderen heeft als eerste organisatie beslist om voor het restaurant van het personeel uitsluitend vis aan te kopen die afkomstig is van een vaartuig met de 'Visserij Verduurzaamt'-erkenning. Op die manier wil ze de inspanningen die de Vlaamse vloot gedaan heeft, belonen en hen aanzetten om via de verbetertrajecten verdere stappen vooruit te zetten. Het zou fijn zijn als ook andere restaurants binnen de overheid en uit de bedrijfswereld deze stap durven te nemen en kiezen voor lokale vis die op een verantwoorde manier gevangen is.

SM ■

Aandachtspunten van de Rederscentrale

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

EAPO ExCom

De meest recente vergadering van het uitvoerend comité (ExCom) van de Europese Associatie van Producentorganisaties in de visserij (EAPO) vond plaats op 20 maart. Eén van de agendapunten was de voorbereiding van visserij-inbreng in de aanbevelingen die de lidstatengroepen moeten opmaken voor de eventuele aanpassingen van teruggooiplannen in 2020. Dit gaat zowel over wat lokale PO's met hun nationale overheden bespreken, als de adviezen van de Noordzee, Noordwestelijke Wateren, Zuidwestelijke Wateren en Pelagische AC's.

Een tweede thema is de marktsituatie, waar besprekingen in de marktenadviesraad (MAC) worden voorbereid zoals interventie op niet-verkochte vangsten en marktstandaarden. Daarbij komt ook het Europees Fonds 2021-2027 aan bod, maar onder een apart agendapunt aangezien er buiten marketing ook andere elementen worden behandeld, waaronder steun voor vernieuwbouw. EAPO heeft begin januari een aantal aanpassingen aan het ontwerp voorgesteld, die grotendeels blijken te zijn gevolgd door het Europees Parlement. De versie die in het Europees Parlement gestemd is, moet wel nog nauwkeurig worden bestudeerd.

EAPO heeft ook een brief aan Europese parlementsleden gericht met het verzoek om niet te snel te werk te gaan met het goedkeuren van nieuwe regelgeving rond technische maatregelen in de visserij. De nieuwe verordening moet deze uit 1998 vervangen en zal dus een hele tijd moeten meegaan. EAPO vindt dat daarom beter gewacht wordt met de afronding tot na de Europese verkiezingen, want nu wordt er blijkbaar haast gemaakt om het nog door het huidig parlement te krijgen. Het is belangrijk om tijd te nemen zodat de nieuwe regels niet achterhaald zijn vooraleer ze goed en wel worden ingevoerd. Volgens EAPO is dat nu al het geval met een aantal onderdelen.

Op deze vergadering is ook het voorstel van de Deense leden goedgekeurd om de Algemene Vergadering 2019, eind juni te laten doorgaan in Skagen. Een onderwerp zal zijn 'De toekomst van de visserijvertegenwoordiging in Europa'. Een concreet voorstel aan alle leden zal eind mei worden uitgewerkt in een volgende ExCom vergadering.

Geovis-overleg

Op vrijdag 22 maart werd door Gert Van Hoey van ILVO de nieuwe Geovis-tool voorgesteld aan de leden van het Directiecomité van de Rederscentrale. Met behulp van de tool kan visserijdata in alle visgebieden waar de Belgische vloot actief is, opgevraagd worden. De Geovis-tool kan bijzonder nuttig zijn om de impact van Mariene Beschermde Gebieden, windmolenparken, enzovoort, na te gaan. Op dit moment bevindt de applicatie zich in een testfase, waarbij ILVO op zoek is naar een aantal vrijwilligers die de tool willen uittesten. Gezien de tool in eerste instantie werd ontwikkeld ten behoeve voor reders en vissers, kunnen vooral hun bevindingen relevante feedback opleveren. Meer informatie over het Geovis-project en de bijhorende tool is terug te vinden op p. 21 van dit informatieblad onder de rubriek Innoverend Vissen.

Voorbereiding Seafood Expo Global

Op dinsdag 26 maart werd op initiatief van VLAM samengekomen met de deelnemers van het Vlaams paviljoen ter voorbereiding van de Seafood Expo Global te Brussel, 7-9 mei 2019. De inrichting van de verschillende standen lag reeds zo goed als vast, toch werden nog een paar laatste knopen doorgehakt. Daarnaast werden beslissingen genomen over de catering, die opnieuw zal verzorgd worden door de Wemmelse Hotelschool. De Rederscentrale zal zoals gewoonlijk een stand delen met de Vlaamse en Nieuwpoortse visveilingen. Het Vlaams paviljoen is terug te vinden in hal 7 van Brussels Expo. Daarnaast zijn er ook satellietstanden in hal 6 en 8, dit gezien de steeds groeiende interesse van bedrijven om te participeren en de beperkte uitbouwmogelijkheden in hal 7. Geïnteresseerden die de Seafood expo wensen bij te wonen kunnen zich gratis registreren via www.seafoodexpo.com/global/ en met gebruik van de 'priority code' 207297.

Cherbourg

Op 27 maart was er een Rederscentrale-overleg met de vertegenwoordiging van de visveiling in Cherbourg, die ook de rol van agent opneemt wanneer Belgische vaartuigen aanlopen in die haven. Er werd bevestigd dat er nu wel degelijk een plaats voorzien is in de buitenhaven (Quai de France) waar de vaartuigen de vangsten in vrachtwagens kunnen overladen. Enkel wanneer een cruise schip Cherbourg aanloopt zou die plaats bezet kunnen zijn. Buiten de gewoonlijke elementen van samenwerking tussen agent en rederij – waarover alle informatie op het secretariaat van de Rederscentrale kan worden bekomen – is er ook duidelijkheid gekomen rond een extra facturatie door de douane. Er is nu overeengekomen dat de facturatie van havenkosten door de agent de enige zal zijn en dat geen enkele andere instantie nog kosten kan aanrekenen voor een aanloop in Cherbourg om de vangsten te lossen.

Krabbenpottenconferentie

De Rederscentrale was dit jaar ook weer vertegenwoordigd op de Mid Channel Conference of de krabbenpottenconferentie, die doorging in het Bretoense Plouescat op 28 en 29 maart. Dit was de 40e editie van deze conferentie tussen vissers en hun vertegenwoordigers uit South Devon in het VK, de Kanaaleilanden, Bretagne, Normandië en België. Sinds een aantal jaar zijn ook de Nederlandse flyshooters vertegenwoordigd.

Over het afgelopen jaar werden geen noemenswaardige problemen gerapporteerd met het eerbiedigen van de zones gereserveerd voor krabbenpotten in het westelijk Engels Kanaal. Na bespreking van een aantal voorstellen tot aanpassing, is uiteindelijk overeengekomen dat er geen aanpassingen komen aan de gereserveerde zones. Dit jaar wordt wel verwacht dat de grenzen van die zones, die tot nu toe zijn bepaald met het principe uit de voorgaande eeuw van Decca-hyperbolen, zullen vertaald worden in geografische coördinaten. Van zodra de nieuwe kaarten worden vrijgegeven, zullen ze aan de leden van de Rederscentrale overgemaakt worden.

Bij de andere onderwerpen die werden aangekaart tijdens het overleg, was er een poging om een gezamenlijke verklaring overeen te komen. Daarin zou staan dat – brexit of niet – deze lang bestaande overeenkomst zou blijven behouden. De verstandhouding was er wel onder de aanwezigen, maar het bleek moeilijk om op de dag dat de brexit was voorzien en uiteindelijk was uitgesteld, al concrete afspraken te maken.

Er is voorgesteld om de conferentie volgend jaar in Nederland te laten doorgaan en de Rederscentrale heeft toegezegd om mee te werken aan de organisatie ervan.

EB/SM ■

Aanvoer & besomming

Belgische vaartuigen in Belgische havens
Maart 2019

	Gewicht (kg)	Waarde (€)	G.P. (€/kg)
Stedelijke vismijn Nieuwpoort	25.266	141.415	5,60
Vlaamse Visveiling	931.075	4.704.835	5,05
TOTAAL	**956.341**	**4.846.250**	**5,07**

Quotaruilen 2019

België krijgt van Ierland
15 ton wijting 7a 15 ton kabeljauw 7a 3 ton tong 7a 167 ton schol 7a 133 ton schol 7fg

Ierland krijgt van België
167.5 ton zeeduivel 7 3 ton tong 7fg

België krijgt van Verenigd Koninkrijk
40 ton tong 7fg 150 ton wijting 7b-k

Verenigd Koninkrijk krijgt van België
100 ton kabeljauw 2, 4 100 ton heek 7

Stand der vangsten

VISSOORT[1]		QUOTUM 2019	VANGSTEN	BENUT %
Kabeljauw	2a(EU),3a(<>SK,<>KT),4	1.099	5,04	0,50
	7a	26	2,65	10,20
	7bc,7e-k, 8,9,10	47	16,34	34,80
	7d	74	2,11	2,90
	Totaal	**1.251**	**26,14**	**2,10**
Schelvis	2a(EU),4	168	0,08	0,00
	7b-k,8,9,10	93	27,02	29,10
	7a	59	2,77	4,70
	Totaal	**343**	**29,87**	**8,70**
Zwarte koolvis	2a(EU),3a,3bc(EU),4	37	0,01	0,00
	7,8,9,10	6	0,41	6,80
	5b(Faeröer)	52	0,00	0,00
	Totaal	**95**	**0,42**	**0,40**
Witte koolvis	**7**	**368**	**7,56**	**2,10**
Leng	4(EU)	43	0,05	0,10
	5(EU+IW)	9	0,00	0,00
	6,7,8,9,10,12,14(EUIW)	46	3,86	8,40
	4(NW)	9	0,00	0,00
	Totaal	**107**	**3,91**	**3,70**
Wijting	2a(EU),4	226	13,12	5,80
	7a	17	0,87	5,10
	7b-k	337	135,99	40,40
	Totaal	**580**	**149,98**	**25,90**
Schol	2a(EU),3a(<>SK,<>KT),4	5.874	255,64	4,40
	7a	342	23,56	6,90
	7de	2.234	701,29	31,40
	7fg	511	35,05	6,90
	7hjk	24	1,35	5,60
	8,9,10	1	0,00	0,00
	Totaal	**8.986**	**1.016,89**	**11,30**
Tong	2,4(EU)	955	50,18	5,30
	7a	254	49,90	19,60
	7d	677	281,63	41,60
	7e	44	18,91	43,00
	7fg	560	179,67	32,10
	7hjk	83	7,54	9,10
	8ab	299	0,00	0,00
	Totaal	**2.872**	**587,83**	**20,50**

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

VISSOORT[1]		QUOTUM 2019	VANGSTEN	BENUT %
Tarbot en griet	2a,4(EU)	621	10,48	1,70
Rog	2a,4(EU)	240	18,99	7,90
	6ab,7a-c,7e-k(EU)	1.049	172,39	16,40
	7d(EU)	209	63,40	30,30
	8,9(EU)	10	0,00	0,00
	Totaal	**1.509**	**254,78**	**16,90**
Golfrog	**7de(EU)**	**Gesloten**	**Gesloten**	**Gesloten**
Tongschar en witje	**2a,4(EU)**	**497**	**6,95**	**1,40**
Roodbaars	**5b(Faeroer)**	**1**	**0,00**	**0,00**
Makreel	**2a(EU),3a,3bc(EU),4**	**123**	**0,02**	**0,00**
	5b(EU+IW),6,7,8abde	60	24,94	41,60
	Totaal	183	24,96	13,60
Sprot	**2a,4(EU)**	**1.911**	**0,00**	**0,00**
	7de	13	0,00	0,00
	Totaal	1.924	0,00	0,00
Horsmakreel	**4bc,7d(EU)**	**84**	**4,85**	**5,80**
Heek	**2a,4(EU)**	**71**	**0,00**	**0,00**
	5b(EU+IW),6,7,12,14(IW)	633	7,86	1,20
	8abde	23	0,00	0,00
	Totaal	727	7,86	1,10
Zeeduivel	**2a,4(EU)**	**715**	**1,56**	**0,20**
	6,5b(EU+IW),12,14(IW)	422	0,00	0,00
	7	2.457	247,47	10,10
	Totaal	3.915	249,03	6,40
Schartong	**2a,4(EU)**	**9**	**0,18**	**2,00**
	7	490	72,72	14,80
	Totaal	548	72,90	13,30
Langoustine	**2a,4(EU)**	**1.156**	**44,59**	**3,90**
	7	3	1,20	40,00
	8abde	1	0,00	0,00
	Totaal	1.160	45,79	3,90
Haring	**4c,7d(<>Blackwater-bestand)**	**107**	**5,54**	**5,20**

Update COMBITUIG project

In het kader van het EFMZV project Combituig werden door ILVO een aantal zeereizen uitgevoerd aan boord van de RV Belgica om het effect van BRP's verder te onderzoeken. Een BRP is een paneel met vierkante mazen dat wordt aangebracht in de buik van het net, zo dicht mogelijk voor de kuil. Ongewenste vangsten van benthos en stenen vallen door het paneel, terwijl het grootste deel van de marktwaardige vis behouden blijft (Figuur 1). Onderzoek met BRP's toonde in het verleden aan dat vangsten van commerciële tong mogelijk verlagen bij het gebruik van een BRP. Daarom werd tijdens dit onderzoek specifiek gefocust op het verschil in vangst van marktwaardige tong wanneer het BRP al dan niet strak in het net werd bevestigd.

Figuur 1 - BRP voor de kuil in boomkor

METHODE

Om vergelijkend te kunnen vissen aan boord van de RV Belgica werden twee 4 m netten naast elkaar vastgemaakt aan een boom van 8 m en werd een extra slof toegevoegd in het midden van het net, één van de netten werd uitgerust met een BRP (Figuur 2) van 1.2 breed op 1.8 m diep en een maasopening van 150 mm. Voor elke sleep werd de vangst van beide kuilen afzonderlijk opgevangen waarna een volledige vangstanalyse werd uitgevoerd.

RESULTATEN

Het aantal gevangen tongen, de totale hoeveelheden benthos en stenen en bijhorende verschillen zijn weergegeven in Tabel 1. In beide experimenten zagen we een groot verlies van benthos en stenen bij gebruik van een BRP. De experimenten toonden bovendien een verschil in vangst van tong tussen een strak en een doorhangend BRP. Bij de slepen die werden uitgevoerd met een doorhangend BRP, werd een verlies van 17% aan commerciële tong vastgesteld, deze bevindingen liggen in lijn met voorgaand onderzoek (Fonteyne en Polet, 2002). De slepen die werden uitgevoerd met een strak BRP toonden echter aan dat er geen commerciele tong meer verloren werd.

De betere resultaten met een strak BRP worden waarschijnlijk verklaard door het feit dat een strak BRP een snelle en moeilijke duikbeweging vereist van de tong om te kunnen ontsnappen, terwijl een doorhangend BRP de tong ook de mogelijkheid biedt om met een veel eenvoudigere horizontale beweging door het net te glippen (Fonteyne en Polet, 2002).

Figuur 2
BRP (zie zwart kader) in tweelingnet aan boord van de RV Belgica

REFERENTIES

Fonteyne, R., and Polet, H. 2002. Reducing the benthos by-catch in flatfish beam trawling by means of technical modifications. Fisheries Research, 55: 219–230.

	Doorhangend			Strak		
	BRP	Standaard	Verschil	BRP	Standaard	Verschil
Benthos (kg)	**430**	**1330**	**-68%**	**581**	**1345**	**-57%**
Stenen (kg)	**410**	**390**	**5%**	**376**	**511**	**-26%**
Tong < MLS (#)	**622**	**899**	**-31%**	**51**	**111**	**-54%**
Tong > MLS (#)	**547**	**660**	**-17%**	**354**	**339**	**4%**

Tabel 1
Het aantal gevangen tongen, de totale hoeveelheden benthos en stenen, en bijhorende verschillen tussen het standaard net en het net met BRP. Significante verschillen zijn cursief gedrukt.

OPROEP

Naast experimenten aan boord van de RV Belgica werd gedurende een commerciële zeereis aan boord van de Z 483 'Jasmine' de vangst van een standaard net vergeleken met de vangst van een net uitgerust met BRP's met verschillende maaswijdtes, op verschillende plaatsen in het net. Wij zijn echter nog steeds op zoek naar reders die samen met ons aan de slag willen om extra data te verzamelen. We willen niet alleen verder aan de slag met BRP's, maar zijn ook op zoek naar andere innovaties voor de boomkorvisserij.

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

GEOFISH, de geografische informatie tool voor de visserij

Voorstel aan reders en schippers: meld je aan om dit uit te testen!

Deze tool groepeert de ruimtelijke invulling van mariene natuurreservaten en windmolenparken ter hoogte van de Belgische visgronden en berekent interactief het economisch belang (vis-uren, aanvoer) van deze zones voor de Belgische visserij sector.

Dit is nuttig omdat de visserijsector al verschillende decennia onder druk staat. De hoge brandstofprijzen, vangstbeperkingen maar ook de beschikbare visgronden worden meer en meer gereguleerd door tal van (Europese) wetten en richtlijnen. De toekomst van de visserij wordt voornamelijk bepaald door het gemeenschappelijke visserijbeleid (GVB). Daarnaast zijn er echter tal van andere richtlijnen die mee een invloed uitoefenen op dit visserijbeleid, zoals de habitatrichtlijn (HD), de kaderrichtlijn mariene strategie (MSFD), de Europese richtlijn voor ruimtelijke planning (MSPD), … . Deze zijn een aantal van de vele richtlijnen die rechtstreeks of onrechtstreeks een impact hebben op de exploitatie van mariene bronnen (de vis, schaal- en schelpdieren). Ook is er door een intensiever ruimtegebruik in de zeegebieden, een grotere competitie tussen de visserij en de andere maritieme sectoren voor de visgronden (vb. windmolenparken). Dit kan leiden tot conflicten en zorgt ervoor dat de visserij ook meer en meer gereguleerd wordt in ruimte en tijd. Voor de visser maar ook voor de beleidsmakers is het moeilijk om een overzicht te bewaren van alle informatie die van toepassing is op de sector en te beslissen hoe hier het best mee om kan gegaan worden.

Daarom is deze tool ontwikkelt, zodat de vissers op de hoogte zijn van mogelijke beperkingen op hun visgronden nu en in de toekomst en zodat het beleid een interactieve tool heeft om te gebruiken tijdens onderhandelingen rond ruimtegebruik en eventuele compensaties.

Om deze tool verder te kunnen optimaliseren naar de noden van sector en beleid, hebben we feedback nodig van reders en/of schippers. Leden van de Rederscentrale die interesse hebben om deze tool uit te testen, kunnen zich aanmelden bij het secretariaat (info@rederscentrale.be) om de link en login te ontvangen. Gelieve er vertrouwelijk mee om te gaan!

Deze testversie zal beschikbaar zijn tot 30 Juni 2019. Feedback kan doorgestuurd worden naar de Rederscentrale en het ILVO (gert.vanhoey@ilvo.vlaanderen.be). Deze geografische informatie tool zal daarna begin 2020 algemeen beschikbaar worden voor sector en beleid.

Ruimtelijke Ordening

Ruimtelijke ordening op zee blijft een item waar de Rederscentrale voordurend aandacht voor heeft. Deze maand wordt er gerapporteerd over aspecten in de Noordzee.

NSAC Ecosystem WG te Amsterdam

Zoals steeds was Rederscentrale aanwezig op de Ecosystem Werkgroep van de Noordzee Adviesraad (NSAC). Tijdens deze vergadering kunnen alle dossiers gelinkt met ruimtelijke planning op zee in de Noordzee regio ter sprake komen. Een eerste agendapunt ging over de rapportage van een recente workshop in Lancaster over het beheer van Mariene Beschermde Gebieden in Engelse wateren. Rederscentrale was aanwezig op deze workshop als vertegenwoordiger van een andere AC en in de maart-editie van dit informatieblad werd hierover gerapporteerd onder de rubriek Ruimtelijke Ordening.

Naar halfjaarlijkse gewoonte werd door het Nederlands ministerie van Economische zaken een update gegeven over de geplande maatregelen onder Natura 2000 en de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRMS) in Nederlandse Wateren. Het gaat om de Doggerbank, de Klaverbank, de Centrale Oestergronden en het Friese Front. Tot op heden zijn nog steeds geen beschermingsmaatregelen doorgevoerd. Desondanks is er evolutie in het Natura 2000-proces dat werd opgestart in 2011.

Op 27 februari 2019 werden de voorgestelde maatregelen goedgekeurd door de Scheveningen lidstaatgroep. In april 2019 zal de Europese Commissie zich buigen over de voorstellen wat al dan niet zal leiden tot Gezamenlijke Aanbevelingen, die er uiteindelijk moeten komen tijdens de herfstperiode. Eind 2019 zouden de maatregelen uiteindelijk van kracht gaan. De Nederlandse visserijsector heeft eind 2018 ook bevestigd dat zij niet langer zullen protesteren tegen de Natura 2000-gebieden, maar wel tegen de maatregelen in het gebied Friese Front onder de KRMS. Het ziet er dus naar uit dat er binnen deze procedure nog niet onmiddellijk een consensus verwacht wordt, maar voor de maatregelen onder de Natura 2000-gebieden is er dus wel een akkoord.

Als we terugblikken op de procedure rond de aanwijzing van mariene beschermde gebieden op de Doggerbank, valt op dat daar jarenlang eveneens grote discussie heerste over de grootte van het te sluiten gebied voor bodem beroerende visserijactiviteiten. De percentages varieerden tussen 20 en 45. Er werd geen overeenstemming bereikt tussen ngo's en visserijsector, waardoor de lidstaatgroep genoodzaakt werd om een eigen beslissing te nemen. Uit de korte discussie die hieruit volgde, werd overeengekomen dat een Focus Group rond de Doggerbank zal georganiseerd worden, want de leden vinden het belangrijk om te leren uit de minder positieve ervaringen uit het Doggerbank proces met het oog op andere gelijkaardige beschermingsmaatregelen.

Een volgende topic ging over het recycleren van vistuigen. Er is een consultatie opgestart op vraag van de Europese Commissie, die de visie aan de adviesraden vraagt over de wijze waarop tegemoet gekomen kan worden aan de verplichtingen van de richtlijn rond "single use of plastics". Ondanks de inspanningen van vissers bestaat de kans dat vistuigen in zee belanden en de Europese Commissie wenst een aantal verplichtingen door te voeren rond het ontwerp van vistuigen, zoals bepaald in deze richtlijn. Het grote probleem is dat vistuigen in principe zeer moeilijk te recycleren zijn en daarnaast kan een standaard Belgisch vistuig bijvoorbeeld niet vergeleken worden met een Deens vistuig. De NSAC Ecosystem WG vindt het dus verraderlijk om Europese standaarden voor het ontwerp van een vistuig wettelijk vast te leggen. In Nederland werkt men aan een volledige recyclering van visnetten tegen 2020, maar het recycleren van het vistuig op zich is een zeer moeilijke taak. Door het secretariaat zal aan de Europese Commissie gevraagd worden om meer klaarheid te schenken over wat verwacht wordt van de NSAC betreffende dit thema.

Een medewerker van WWF Nederland werd aangesteld om een update te geven over de North Sea Wind Power Hub. Deze hub zou op de Dogger Bank worden gebouwd, waar benthische gemeenschappen zouden leven in zeer aangename leefomstandigheden. Er zijn twee ontwikkelingen in de windenergiesector op de Dogger Bank. Ten eerste is er het Forewind project Creyke Beck A & B & Teesside A. Ten tweede is er de Tennet Wind Power Hub. De NSAC heeft reeds in 2018 een adviesbrief geschreven met daarin verschillende bezwaren tegen de komst van deze gigantische hub. Vooral de grootte van het project, de combinatie met andere windmolenparken en het niet in beschouwing nemen van alle economische en ecologische gevolgen van dit initiatief werden mee opgenomen in het advies. Tevens is er de vereiste van de NSAC dat dergelijke projecten in overeenstemming moeten zijn met de geldende wettelijke richtlijnen (Natura 2000, KRMS, …). Vanuit het oogpunt van visserij werden uiteraard grote vragen gesteld bij de impact op de rentabiliteit van de sector, maar ook het effect op de visbestanden. In navolging van dit advies werd door het Tennet consortium beloofd dat er een nieuwe ecologische assessment komt.

Aansluitend werd een projectleider van het NS Wind Farm Consortium uitgenodigd om toelichting te geven bij de plannen. De doelstelling is om inderdaad een windenergie hub te bouwen die 30 GW windenergie connecteert tot Europese markten via een netwerk van kabels en pijpleidingen. Volgens het ideale scenario dat is bepaald op de klimaatmeeting te Parijs, zou tegen het jaar 2040, 70 tot 150 GW aan hernieuwbare energie moeten gecreëerd worden, wat ongeveer tien keer de huidige geïnstalleerde capaciteit is. Op dit moment is er nog geen concrete planning voor het project beschikbaar. Wel is duidelijk dat men zal inzetten op het zogenaamde "Hub & Spoke Infrastructure" concept, met een centrale schakel in het park waarop de windmolens zich kunnen aansluiten en van waaruit distributie en transport van de opgewekte stroom via gelijkstroomverbindingen plaats kan vinden naar verschillende landen. De bouw van de wind hub zal ten vroegste gerealiseerd zijn in 2030. Uit de daarop volgende discussie viel op dat zowel ngo's als visserijvertegenwoordigers uit de NSAC vrezen dat dit gigantische project zal leiden tot heel wat verweer van diverse sectoren omdat de grootte simpelweg ongezien is. Het gaat trouwens om turbines van 6.4 MW en over een zone van maar liefst 25.000 vierkante meter.

SM ■

Kabelwerken op de visgronden

Er is aan de Rederscentrale gevraagd om specifiek de aandacht te vestigen op onderzeese kabels in gebieden waar de Belgische vloot actief is.

Ierse zee

Afgelopen maand werd de Rederscentrale gecontacteerd door Seagard en AWJ Marine om schippers te informeren over onderzeese kabels in de Ierse zee en te adviseren om voorzichtig te zijn bij het vissen in de nabijheid van deze kabels (zie kaart 1 en kaart 2). Specifiek gaat het om de Sirius kabel ten zuiden van het eiland Man (Isle of Man) en een onderzeese elektriciteitskabel in het oosten van de Ierse Zee die loopt van de Britse kust tot aan het eiland Man. Leden die de specifieke coördinaten wensen, kunnen het secretariaat van de Rederscentrale contacteren. Voor meer informatie kan eveneens de site van Sea Fish Kingfisher geraadpleegd worden: http://kis-orca.eu/

Kaart 1: Sirius kabel in de Ierse Zee

Kaart 2: Isle of Man elektriciteitskabel in het oosten van de Ierse Zee

Nordlink in Deense wateren

Nexans, één van de grootste kabelproducenten ter wereld, heeft plannen om een onderzeese kabel, genaamd Nordlink, tussen Noorwegen en Denenmarken aan te leggen (zie kaart 3). De werken zullen plaatsvinden tussen april en september dit jaar. In die periode zullen delen van de kabel tijdelijk onbeschermd op de zeebodem liggen waardoor er gevraagd wordt schippers er op te wijzen niet in de buurt van de kabel te vissen. Naar aanleiding hiervan werd eveneens een Notice to Mariners uitgezonden en zullen er tijdens de werken bewakingsvaartuigen zich in de buurt van de kabel bevinden.

Kaart 3: Nordlink in Deense wateren

IFA2 kabel in Engels kanaal

De Rederscentrale werd gecontacteerd door vertegenwoordigers van Brown & May over de IFA2 kabel die momenteel aangelegd wordt in het oostelijk deel van het Engels kanaal (7d) tussen Frankrijk en het VK. Er werd aan de Rederscentrale gevraagd om reders en schippers nogmaals op de hoogte te brengen van de werken en te vragen niet te vissen in de buurt van de kabel. Er wordt verwacht dat de kabel tegen eind mei dit jaar volledig ingegraven zal zijn. Leden kunnen de coördinaten opvragen bij het secretariaat van de Rederscentrale.

Kaart 4: IFA2 kabel in het oostelijk deel van het Engels kanaal

elia

BERICHT AAN ZEEVISSERS

Elia installeert elektriciteitskabels in het Belgisch deel van de Noordzee

Hoogspanningsnetbeheerder Elia legt elektriciteitskabels aan tussen de Belgische windmolenzone en het strand van Zeebrugge, in het oosten van het Belgisch deel van de Noordzee. De kabels worden op de zeebodem gelegd in de periode van **april tot juli 2019**.

In die periode liggen delen van de kabels korte tijd onbeschermd aan de oppervlakte. De coördinaten van de blootliggende kabelsecties zullen meegedeeld worden in de Berichten aan Zeevarenden.

Mogen wij vragen om in de nabijheid van de blootliggende kabelsecties niet te ankeren, noch te vissen of de werkzaamheden te hinderen, en de instructies van de bewakingsschepen en het MRCC op te volgen.

Alvast bedankt voor uw medewerking!

Deze werken worden uitgevoerd voor het MOG project van Elia. Het Modulair Offshore Grid is het eerste schakelplatform van Elia op zee en ligt op ± 40 km van de kustlijn in Zeebrugge. Het MOG zal de geproduceerde energie van de vier toekomstige windparken in de Noordzee bundelen en landinwaarts vervoeren.

www.elia.be/projecten omwonenden@elia.be 0800 11 089

JV

Ons engagement voor een duurzaam beheer van de bestanden van roggen en vleten in het Kanaal en de Noordzee

Het Interreg project SUMARiS ging van start op 1 juli 2017 en loopt voor een periode van drie jaar. Via een intense samenwerking tussen producentenorganisaties en wetenschappelijke instellingen in Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk en België wordt gewerkt aan een beheerstrategie voor de visserij op roggen. Ook Rederscentrale en ILVO maken deel uit van de partners en nemen het voortouw bij twee van de zes werkpakketten in het project. In deze editie publiceren we de derde nieuwsbrief.

JV

SUMARiS Nieuwsbrief 3

Waarom het SUMARiS project?

Kelig Mahé, coördinator van het Nationaal Centrum voor Sclerochronologie, IFREMER Boulogne-sur-Mer:

"Ons centrum in Boulogne-sur-Mer is gespecialiseerd in leeftijdsbepalingen van zeedieren op basis van verbeende structuren. Doorgaans richten wij ons op de leeftijd van vissen, en daarvoor onderzoeken we otolieten oftewel gehoorsteentjes. Die leeftijdsbepalingen laten toe om meer inzicht te krijgen in de levenscyclus van vissoorten en vispopulaties, en om die dan ook beter te beheren.

De start van het SUMARiS project was een uitdaging voor ons instituut, want nu moeten we de leeftijd van kraakbeenvissen kunnen 'aflezen', en die hebben geen verbeende structuren. Daarom richten we ons nu op groeistructuren in wervels. Aangezien die analyse nieuw is voor ons bouwen we het protocol op van nul, gaande van het uitsnijden van de wervels tot bewerking, tot het interpreteren van de groeistructuren. De belangrijkste soort binnen dit onderzoek is de stekelrog (Raja clavata).

Wijzelf en onze Vlaamse partner ILVO zullen onze internationaal erkende expertise inzetten om leeftijdsbepalingen van stekelroggen effectief te gaan implementeren. De ontwikkelde methode zal voorgesteld worden aan verschillende werkgroepen van ICES (International Council for the Exploration of the Sea) die betrokken zijn bij onderzoek van de biologie en het bestandsbeheer van kraakbeenvissen. Wij streven naar een internationale erkenning van deze methode als standaard binnen het onderzoekdomein. Toepassing van de methode moet dan toelaten om een leeftijd/lengte-sleutel op te stellen voor stekelrog in het Engels Kanaal en de Noordzee."

Wat gebeurt er binnen SUMARiS?

Eén van de doelstellingen van het project is om kennis te verzamelen in functie van een specifieke, grensoverschrijdende beheerstrategie voor roggen in de Noordzee en het Engels Kanaal. Om die beheerstrategie te realiseren ontwikkelen we 2 beleidsondersteunende werkinstrumenten: een gezamenlijke en complete databank van roggenbestanden, en een atlas van de verspreiding van roggen.

De databank

In 2018 ontwikkelde FROM Nord een databank aan de hand van technische specificaties door wetenschappers en door beroepsgroeperingen van Belgische, Franse en Britse vissers.

Dit is de eerste complete en grensoverschrijdende databank over de visserij op roggen.

De databank omvat:

- Informatie over samengevoegde historische visserijgegevens van de drie landen (2000 – 2017)
- Data van zeereizen (ruimtelijke verspreiding van soorten in het Engels Kanaal en de Noordzee, lengte, geslacht, vistuig, enz.)
- Resultaten van overlevingsproeven (RAMP methode) en opvolging van individuen in het lab.

Aan het eind van het project zullen al deze gegevens downloadbaar zijn, weliswaar anoniem en samengevoegd per viswijze.

Atlas van de verspreiding van roggensoorten

In december 2018 lanceerde IFREMER een Atlas van de verspreiding van roggensoorten in het Engels Kanaal en de Noordzee.

De atlas geeft de vangstgegevens weer per eenheid van inspanning, en toont abundantiekaarten per maand. De atlas richt zich op wijd verbreidde soorten zoals de stekelrog, blonde rog, gevlekte rog, kleinoogrog, koekoeksrog en golfrog.

In 2019 wordt de atlas online beschikbaar gemaakt, met vrije toegang en mogelijkheid tot data-extractie

De atlas en databank samen zullen de basis vormen voor voorstellen met betrekking tot grensoverschrijdende beheersmaatregelen.

Wist je dat…

… er in het Engels Kanaal en de Noordzee tussen de 10 en 20 soorten roggen kunnen aangetroffen worden?

… het uitzicht en de biologie van deze soorten zeer gelijkaardig zijn (lichaamsvorm, skelet, dieet…), maar dat de soorten zich van elkaar onderscheiden door specifieke eigenschappen?

… er zes soorten zijn die vaker worden aangeland dan anderen, nl. de stekelrog, de gevlekte rog, de blonde rog, de koekoeksrog, de kleinoogrog en de golfrog?

Om tot een duurzame visserij op roggen te komen en om correcte aanlandingsgegevens te compileren is het essentieel dat zowel vissers als andere belanghebbenden weten hoe ze roggen correct kunnen identificeren. Maar hoe maak je het onderscheid?

Stekelrog
Raja clavata
FAO code : RJC

De stekelrog dankt zijn naam aan de grote stekels op zijn rug. De soort heeft een ruwe huid en zwart-wit gestreepte banden op de staart.
Opgelet: de kleuren en patronen kunnen sterk variëren.
Deze soort is één van de sterkst beviste roggen in het Engels Kanaal en de Noordzee, en is te vinden in de meeste viswinkels.

Gevlekte rog
Raja montagui
FAO code : RJM

Deze soort is bedekt met kleine donkere vlekjes. In tegenstelling tot bij de blonde rog reiken de vlekjes niet tot aan de vleugelranden. In het midden van de borstvinnen zijn vaak oogvlekken te zien. Zoals bij de meeste roggensoorten, heeft ook deze soort een middenlijn van 20 à 30 stekels, maar deze soort heeft een gladde huid.

Blonde rog
Raja brachyura
FAO code : RJH

Ook de blonde rog heft een gladde huid en kleine donkere vlekken op de rug, maar deze vlekken komen wél tot de rand van de borstvinnen. De meeste blonde roggen vertonen grote, blekere vlekken op de rug.

In onze volgende nieuwsbrief brengen we informatie over de koekoeksrog, de kleinoogrog en de golfrog.

Evenementen

Van juni tot December 2018 werden visreizen met commerciële vaartuigen uitgevoerd in België, Groot-Brittannië en Frankrijk.

Tijdens de jaarlijke ICES conferentie presenteerde ILVO een poster "Opmaak van een protocol voor vitaliteitstesten bij roggen", met focus op de RAMP (Reflex Action Mortality Predictors) methode gebruikt in SUMARiS testen.

Roggenvisserij in 2019?

Europese maatregelen roggenvisserij 2019

Op 18 december 2018 stemde de Raad van Europa over quota voor de vangst van roggen in 2019. Sinds een drietal jaar worden er quota vooropgesteld voor golfroggen in het Engels Kanaal. Er zal dus ook in 2019 gesproken worden over twee quota: die voor "golfrog" en die voor "roggen".

De totale toegestane vangst voor roggen in het Engels Kanaal werd opgetrokken met 10% , in de Noordzee blijft de situatie als in 2018.

Volgens het Gemeenschappelijk Visserijbeleid zou de aanlandplicht in 2019 in voege komen, ook voor roggen. Vissers hebben echter een uitzondering bekomen op basis een hoge overlevingsgraad bij terugzetten in. Die uitzondering is tijdelijk, maar via SUMARiS komen nieuwe gegevens over overlevingspercentages beschikbaar.

Vooruitgang onderzoek

IFREMER en ILVO werken sinds december 2018 samen aan een gemeenschappelijk protocol voor leeftijdsbepaling bij roggen op basis van wervels.

Bij het testen van verschillende opschoningstechnieken, bleek onderdompeling in een enzymenbad (pepsine) de beste aanpak. De benodigde onderdompelingsduur bleek afhankelijk van de grootte van de wervels. Na scheiding en opschonen kregen de wervels een behandeling met EDTA (Ethylene Diamine Tetra-acetic Acid), gevolgd door een bad van een kristalvioletoplossing.

Dit protocol zal door de SUMARiS-partners voorgelegd worden aan de verschillende ICES-groepen die werken rond de biologie van roggen en rond bestandsramingen van kraakbeenvissen. Uiteindelijk doel is om er een internationale standaard van te maken voor leeftijdsbepaling van roggen.

Het aquariumteam van Nausicaä voert sinds oktober 2018 onderzoek uit naar de vruchtbaarheid van stekelroggen en naar de mate van overleving van de eieren. Dat doen ze door eieren in een incubatietank te plaatsen die de natuurlijke temperatuurverschillen per seizoen nabootst, en door de ontwikkeling van de eieren op te volgen. Via fotografie en video worden de ontwikkeling van de embryo's en het uitkomen van de eieren vastgelegd.

Overlevingsproeven – zeereizen

Sinds juli 2018 werden verschillende zeereizen met commerciële vaartuigen uitgevoerd in België, Frankrijk en Groot-Brittannië.

In een periode van zes maanden werden twee zeereizen uitgevoerd met een boomkor in België, verschillende reizen met kieuwnetten in Groot-Brittannië, en twee reizen met bordennetten en twee met warrelnetten in Frankrijk.

ILVO en Nausicaä houden sinds juli 2018 levende roggen bij die werden gevangen tijdens zeereizen. Voor overleving op zee werden vooral stekelroggen geëvalueerd, maar ook golfroggen en gevlekte roggen werden bestudeerd.

Opleiding behandeling van roggen

Januari 2019 – Juli 2020

De Rederscentrale, FROM Nord en KEIFCA zullen opleidingen organiseren voor vissers, gericht op de identificatie en behandeling van roggen. De Rederscentrale en ILVO ontwikkelen met dat doel een identificatiegids, een opleidingsvideo en lesmateriaal. Er zullen verschillende sessies worden georganiseerd, telkens voor 10 à 20 deelnemers.

Duurzaam bestandsbeheer

16-17 mei 2019

KEIFCA organiseert binnenkort een tweedaagse meeting in Canterbury. Doel is om Europese belanghebbenden in de roggenvisserij in de Noordzee en het Engels Kanaal samen te brengen. Zij zullen discussiëren over het huidige beheer van roggenpopulaties, en zij zullen een lijst opstellen van mogelijke maatregelen binnen de geplande grensoverschrijdende beheerstrategie. Alle belanghebbenden binnen elk van de partnerlanden worden vriendelijk uitgenodigd om hun standpunten en beweegredenen te komen voorstellen. Geïnteresseerden kunnen contact opnemen via sc.rotzetter@fromnord.fr.

Vind ons!

Het project SUMARiS is online !

- www.nausicaa.co.uk/article/sumaris-project/
- www.fromnord.fr/le-from-nord/nos-projets-en-cours-de-realisation
- www.ilvo.vlaanderen.be/language/en-US/EN/Press-and-Media/Newsletter/Survey/articleType/ArticleView/articleId/4776/The-pursuit-of-rays-Towards-improved-mangement-of-ray-stocks-in-the-North-Sea-and-English-Channel.aspx#.WnHj6UxFyuU
- www.kentandessex-ifca.gov.uk/im-interested-in/research/rays-and-skates/
- www.rederscentrale.be/infoblad/
- www.visned.nl/aanlandplicht/259-sumaris-project-wellicht-bijdrage-aan-chokespeciesdiscussie

OP ONS KUNT U REKENEN

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

RADIO HOLLAND

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

PUBLICITEIT

Aanvullende quotamaatregelen

Na advies van de Quotacommissie, stuurde de Dienst Visserij aanvullende quotamaatregelen uit die op 1 april 2019 van kracht werden. Tevens werd de regeling voor de campagne in de Golf van Gascogne meegegeven. Hierna volgt een samenvatting.

Schol 7.fg

- Scholvangst van vissersvaartuigen van het KVS wordt in ICES-gebied 7.fg beperkt tot 150 kg per vaartdag;
- Scholvangst van vissersvaartuigen van het GVS wordt in ICES-gebied 7.fg beperkt tot 300 kg per vaartdag.

Tongschar en witje Noordzee

De totale vangsten van tongschar en witje worden gedurende de periode van 1 april tot 31 december 2019 per zeereis in de Noordzee beperkt tot een hoeveelheid die gelijk is aan het aantal vaartdagen van die zeereis in de Noordzee en Schelde-estuarium, vermenigvuldigd met de hierna vermelde hoeveelheid per vaartdag uitgedrukt in productgewicht:

- 500 kg voor vaartuigen van het KVS;
- 1000 kg voor vaartuigen van het GVS.

De soorten dienen afzonderlijk gerapporteerd te worden.

Tarbot en Griet Noordzee

De algemene bepalingen van de aanlandingsplicht zijn van toepassing waardoor alle gevangen tarbot en griet in de Noordzee moet aan boord gehouden en aan land gebracht worden.

De minimum instandhoudingsreferentiematen voor tarbot en griet worden teruggebracht van 32 cm naar 27 cm.

De aangevoerde tarbot en griet uit de Noordzee van minder dan 27 cm mag niet voor menselijke consumptie worden verkocht. De tarbot en griet gevangen buiten de Noordzee valt niet onder de aanlandingsplicht en mag terug in zee gezet worden.

Regeling Golf van Gascogne

Vaartuigen met een visvergunning 'Golf van Gascogne 2019' mogen vanaf 1 juni 2019 om 00.00 uur aanwezig zijn in het ICES-gebied 8ab.

Het Belgisch tongquotum in de Golf van Gascogne omvat na quotaruil 319 ton. Er is eveneens 292,9 ton zeeduivel beschikbaar. De traditionele quotaruil met Spanje werd met succes afgerond, daardoor zijn er ook bijvangsten mogelijk van langoustine, schol, schartong, wijting, heek, schelvis, zwarte koolvis, leng en kabeljauw. Voor kabeljauw moet men uiteraard de beperking van 1.000 kg vast recht respecteren die geldt voor de ICES-gebieden 7b-c, 7e-k en 8 samen.

De per vaartuig toegekende hoeveelheid tong voorafgaand aan de kandidaatstelling omvatte 18 kg per kW voor de periode 1 juni tot en met 30 september 2019. Voor vaartuigen die een visvergunning "Golf van Gascogne 2019" bekomen, worden er geen vangstmogelijkheden tong 7a en tong 7fg voor de periode 1 juli t.e.m. 31 oktober 2019 toegekend. De Rederscentrale verwijst naar het door de Dienst Visserij rondgestuurde document voor details over relevante regelgevingen. Zoals de afgelopen jaren, zal er aan de rederijen die een vismachtiging hebben bekomen voor 1 juni een infodocument Golf van Gascogne worden bezorgd.

ZB ■

besox

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.DEBAENE@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 KNOKKE-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 COMMERCIËLE VERANTWOORDELIJKE IN OOSTENDE VOOR EEN GESPREK OF EEN PRIJSOFFERTE:
HEIDI VANOOTEGHEM : HEIDI.VANOOTEGHEM@BESOX.BE | 0499 94 07 62

VANQUATHEM-LOMBAERTS-EGGERMONT
ADVOCATENASSOCIATIE

Georges VANQUATHEM
Jean-Luc LOMBAERTS
Marijke EGGERMONT

Invalidenlaan 14
8301 KNOKKE-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

PUBLICITEIT

Marktsituatie
Februari 2019

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

Stijgende aanvoer – lichte prijsdaling voor tong

AANVOER

Belgische vaartuigen voerden in februari 2019 in totaal 1.128 ton visserijproducten aan in Belgische havens, wat 8% meer is dan in dezelfde maand vorig jaar. Van deze aanlandingen kwam 632 ton (-7%) terecht in de vismijn van Zeebrugge waardoor het aandeel van Zeebrugge in de totale Belgische aanvoer uitkwam op 56% (-9%). In Oostende werd 478 ton (+37%) aangeland, goed voor een aandeel van 42% (+9%). In Nieuwpoort kwam de aanvoer van visproducten uit op 16 ton goed voor een aandeel van 2%.

De totale aanvoer van demersale vissoorten steeg met 11% tot 873 ton, wat overeenkomt met 77% (+2%) van de totale aanvoer. Bij de platvissoorten noteerden we een aanvoerstijging van 9% voor schol en voor tong (+24%). De aanvoer van garnalen steeg van 2 ton naar 12 ton, terwijl de Sint-Jacobsschelpen afnamen met 15 ton.

AANVOERWAARDE

De totale aanvoerwaarde gerealiseerd door Belgische vaartuigen in Belgische havens bedroeg 4,52 miljoen euro, wat 2% meer is dan februari vorig jaar.

De omzet van demersale vissoorten steeg tot 3,66 miljoen euro, wat overeenkomt met 81% van de totale aanvoerwaarde. Procentueel vergeleken met vorig jaar betekent dit een stijging van 5%.

Kabeljauw en wijting brachten aanzienlijk minder op, namelijk kabeljauw € 18.000 (-35%) en wijting € 24.000 (-13%).

De aanvoerwaarde van schol steeg met 17% tot € 447.000. De omzet van tong steeg eveneens met 21% voor een totale waarde van 1,95 miljoen euro. Hiermee bedraagt de tongomzet 43% van de totale besomming (+7%).

Zeeduivel daarentegen kende een aanvoerwaarde van € 242.000 (-18%).

De besomming van garnalen nam toe met 185% tot € 53.000. Sint-Jacobsschelpen hadden een besomming van € 57.200, wat 63% minder is dan in februari vorig jaar.

STIJGERS ↑			DALERS ↓		
Soort	**Ton**	**%**	**Soort**	**Ton**	**%**
Schelvis	8	+15%	**Kabeljauw**	6	-39%
Steenbolk	54	+1%	**Wijting**	21	-26%
Schol	214	+9%	**Tarbot**	14	-3%
Bot	7	+26%	**Tongschar**	19	-15%
Schar	15	+46%	**Rode Poon**	63	-22%
Tong	160	+24%	**Zeeduivel**	24	-6%
Griet	17	+10%	**Sint-Jacobsschelpen**	44	-25%
Schartong	13	+26%	**Pijlinktvis**	25	-7%
Roggen	74	+44%	**Zeekat**	147	-2%
Hondshaai	47	+7%			
Garnaal	12	+687%			

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

VLV

VLAAMSE VISVEILING nv
ZEEBRUGGE & OOSTENDE

Het aanvoerpunt voor verse vis in Vlaanderen

Afdeling Zeebrugge
Noordzeestraat 201
8380 Zeebrugge

Tel: +32 50 55 99 33
Fax +32 50 55 99 35

Afdeling Oostende
Maritiemplein 1
8400 Oostende

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

@: info@vlvis.be • Web: www.vlvis.be

Cummins
KETELS n.v.
marine WERKHUIZEN FLORIMOND

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

OFFICIEEL HOOFDVERDELER CUMMINS MARINE MOTOREN
SERVICE CENTER CUMMINS MARINE

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

THERMO - ISOLERENDE VERPAKKING IN EXPANDEERBAAR POLYSTYREEN VOOR:

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

ALLE TOEPASSINGEN IN EXPANDEERBAAR POLYSTYREEN

PUBLICITEIT

PRIJZEN

De gemiddelde visprijs daalde met 5% tot 4,01 euro/kg. In de vismijn van Zeebrugge werd gemiddeld 4,12 euro/kg (sq) geboden en in Oostende werd 3,79 euro/kg (-15%) betaald. De aanvoer in Nieuwpoort bracht gemiddeld 5,59 euro/kg op (+33%).

Voor de demersale vissoorten betaalde men gemiddeld 4,19 euro/kg t.o.v. 4,27 euro/kg in februari vorig jaar.

De gemiddelde prijs voor kabeljauw bedroeg 3,10 euro/kg (+7%).

De prijs voor schol steeg tot 2,09 euro/kg. Per klasse 1-2-3-4 betaalde men respectievelijk volgende prijzen in euro/kg: 2,60 (+14%); 2,25 (+15%); 2,21 (+13%) en 1,88 (sq).

Onze economisch belangrijkste vissoort tong noteerde een prijsdaling van 3% tot gemiddeld 12,18 euro/kg.

Dit zijn de prijzen in euro/kg per grootteklasse voor tong:

Grootte-klasse	2018 februari	2019 februari	Evolutie
1	12,78	14,56	+14%
2	13,44	15,24	+13%
3	12,66	12,49	-1%
4	12,31	10,67	-13%
5	11,53	8,45	-27%
Totaal	**12,52**	**12,18**	**-3%**

STIJGERS ↑			DALERS ↓		
Soort	**Ton**	**%**	**Soort**	**Ton**	**%**
Kabeljauw	3,10	+7%	**Schelvis**	1,84	-14%
Wijting	1,11	+17%	**Steenbolk**	0,40	-15%
Schol	2,09	+6%	**Bot**	0,67	-10%
Tarbot	14,05	+6%	**Schar**	0,65	-30%
Schartong	2,88	+10%	**Tong**	12,18	-3%
Hondshaai	0,56	+17%	**Griet**	8,22	-3%
Langoustines	9,97	+39%	**Tongschar**	5,49	-17%
Pijlinktvis	7,96	+26%	**Rog**	2,26	-14%
			Rode Poon	1,44	-8%
			Zeeduivel	10,30	-12%
			Garnaal	4,28	-64%
			Sint-Jacobsschelpen	1,30	-51%
			Zeekat	3,19	-29%

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

MV ■

Vergelijkende zeevisserijstatistiek
februari 2019

	02/2018			02/2019		
	KG	EURO	EURO/KG	KG	EURO	EURO/KG
Demersaal						
ANDERE DEMERS.	452	712,41	1,58	581	999,97	1,72
BLONDE ROG	22.594	65.983,92	2,92	21.263	55010,49	2,59
BOT	5.514	4.111,79	0,75	6.922	4616,3	0,67
ENGELSE POON	49.290	39.785,42	0,81	76.641	51952,98	0,68
GRAUWE POON	464	85,49	0,18	764	165,22	0,22
GRIET	15.649	132.123,82	8,44	17.250	141804,05	8,22
GROOTOOGROG	1.059	1.948,37	1,84	1.843	2572,7	1,40
HEEK	1.129	2.895,53	2,56	1.674	3681,87	2,20
HEILBOT	11	139,20	12,65	42	505,05	12,03
HONDSHAAI	44.089	21.356,33	0,48	47.161	26355,91	0,56
HONDSTONG (WITJE)	4.743	10.707,54	2,26	5.681	11584,26	2,04
KABELJAUW	9.326	26.968,62	2,89	5.698	17684,65	3,10
KATHAAI	1.891	958,78	0,51	5.485	3157,81	0,58
KATHAAIACHTIGEN				120	73,4	0,61
KONGERAAL	6.094	4.401,65	0,72	7.775	3011,42	0,39
KOOLVIS	93	188,29	2,02	103	177,92	1,73
LENG	1.534	4.218,08	2,75	941	2380,64	2,53
LIPVISSEN	227	177,65	0,78	329	103,61	0,31
MUL	4.155	20.368,96	4,90	5.389	23466,65	4,35
PIETERMAN	1.132	7.268,53	6,42	1.191	5841,96	4,91
POLLAK	3.011	11.211,55	3,72	1.361	5658,03	4,16
RODE POON	80.562	125.346,58	1,56	63.013	90965,91	1,44
ROGGEN	79	160,85	2,04	27	27,75	1,03
SCHAR	10.201	9.454,85	0,93	14.903	9755,15	0,65
SCHARRETONG	10.492	27.485,40	2,62	13.212	38060,22	2,88
SCHELVIS	7.348	15.614,53	2,13	8.441	15568,81	1,84
SCHOL	195.311	383.412,63	1,96	213.929	446535,07	2,09
STEENBOLK	53.401	25.164,93	0,47	54.020	21832,18	0,40
STEKELROG	15.818	39.564,27	2,50	46.104	98588,86	2,14
TARBOT	14.707	194.451,95	13,22	14.321	201154,2	14,05
TONG	128.440	1.607.897,17	12,52	159.905	1948125,22	12,18
TONGSCHAR	22.320	147.825,34	6,62	18.964	104200,4	5,49
WIJTING	28.731	27.257,20	0,95	21.294	23618,6	1,11
ZANDTONG	6.578	56.985,70	8,66	4.539	31953,13	7,04
ZEEBAARS	1.142	10.378,99	9,09	333	3079,63	9,25
ZEEDUIVEL	25.112	294.032,43	11,71	23.511	242161,29	10,30
ZEEWOLF	3	12,21	4,07			
ZONNEVIS	1.071	8.034,31	7,50	1.259	11206,5	8,90
ZWARTE ZEEBRASEM	1.312	1.335,30	1,02	2.201	1837,59	0,83
ZANDROG	6.042	14.942,80	2,47	4.684	11158,5	2,38
GOLFROG	5.609	11.701,48	2,09	14	18,09	1,29
TORSK				9	2,29	0,25
HAAIEN ALG.	21	6,90	0,33	5	1,1	0,22
ATL. ZALM				5	75	15,00
PALING	4	31,80	7,95			
GEVLEKTE ROG				13	41,08	3,16
Totaal Demersaal	**786.761**	**3.356.709,55**	**4,27**	**872.920**	**3660771,46**	**4,19**
Pelagisch						
HARING	3.087	1.053,67	0,34	4	10,01	2,50
MAKREEL	662	2.339,38	3,53	294	896,24	3,05
HORSMAKRELEN	1.760	1.008,14	0,57	274	302,31	1,10
Totaal Pelagisch	**5.509**	**4.401,19**	**0,80**	**572**	**1208,56**	**2,11**
Schaaldieren						
GARNAAL	3.418	35.675,85	10,44	12.365	52959,51	4,28
KRABBENPOTEN	1.289	8.446,08	6,55	1.884	10940,01	5,81
LANGOUST.(GEH.)	2.958	21.241,00	7,18	2.909	29001,79	9,97
LANGOUST.(ST.)	298	3.758,00	12,61	938	8151,42	8,69
NOORDZEEKRAB	37	17,60	0,48	4	5,28	1,32
ZEEKREEFT	65	593,40	9,13	72	779,28	10,82
ANDERE SCHAALD.	818	1.102,07	1,35	1.423	2538,86	1,78
Totaal Schaaldieren	**8.883**	**70.834,00**	**7,97**	**19.595**	**104376,15**	**5,33**
Weekdieren						
OCTOPUSSEN	9.385	9.675,14	1,03	13.580	19916,02	1,47
PIJLINKTVISSEN	26.407	166.884,17	6,32	24.538	195244,38	7,96
ST.JAKOBS-SCH.	58.746	155.956,72	2,65	44.047	57207,46	1,30
WULK	2.755	4.286,20	1,56	5.429	8728,4	1,61
ZEEKAT	149.966	670.080,98	4,47	147.109	469671,93	3,19
Totaal Weekdieren	**247.259**	**1.006.883,21**	**4,07**	**234.703**	**750768,19**	**3,20**
Eindtotaal	**1.048.412**	**4.438.827,95**	**4,23**	**1.127.790**	**4517124,36**	**4,01**

CIJFERS VERSTREKT DOOR DEPARTEMENT LANDBOUW EN VISSERIJ - ZEEVISSERIJ

Gecumuleerde vergelijkende zeevisserijstatistiek (2018-2019)

	2018 jan-feb			2019 jan-feb		
	KG	EURO	EURO/KG	KG	EURO	EURO/KG
Demersaal						
ANDERE DEMERS.	852	1.065,89	1,25	1.221	1.988,49	1,63
ATL. ZALM				6	86,88	14,48
BLONDE ROG	52.766	170.023,24	3,22	56.948	135.908,76	2,39
BOT	6.543	5.053,59	0,77	8.752	6.308,48	0,72
ENGELSE POON	108.919	76.895,15	0,71	154.254	87.039,95	0,56
GOLFROG	7.721	17.500,72	2,27	53	80,44	1,52
GRAUWE POON	1.075	268,21	0,25	1.297	299,58	0,23
GRIET	30.780	251.911,03	8,18	34.515	277.790,46	8,05
GROOTOOGROG	1.343	2.508,01	1,87	3.312	4.447,59	1,34
HAAIEN ALG.	45	12,02	0,27	64	13,70	0,21
HEEK	1.585	4.374,05	2,76	3.112	5.545,35	1,78
HEILBOT	67	806,35	12,04	95	1.221,72	12,86
HONDSHAAI	98.459	58.416,51	0,59	104.650	47.835,19	0,46
HONDSTONG (WITJE)	6.137	15.136,79	2,47	10.162	21.047,47	2,07
KABELJAUW	16.782	53.711,80	3,20	12.476	42.681,31	3,42
KATHAAI	5.591	3.627,36	0,65	11.229	6.843,36	0,61
KATHAAIACHTIGEN				120	73,40	0,61
KONGERAAL	12.973	9.807,05	0,76	18.217	5.887,47	0,32
KOOLVIS	99	205,33	2,07	176	261,20	1,48
LENG	2.246	6.411,92	2,85	1.892	4.864,64	2,57
LIPVISSEN	786	505,07	0,64	678	206,10	0,30
MUL	17.762	88.388,87	4,98	13.918	60.451,85	4,34
PALING	4	31,80	7,95	2	14,36	7,18
PIETERMAN	2.880	15.501,50	5,38	2.926	14.086,94	4,81
POLLAK	4.308	17.044,10	3,96	3.634	14.059,31	3,87
RODE POON	197.393	292.994,20	1,48	160.447	196.936,42	1,23
ROGGEN	118	266,50	2,26	110	164,05	1,49
SCHAR	17.706	17.295,13	0,98	21.859	15.111,82	0,69
SCHARRETONG	13.282	36.612,35	2,76	33.265	87.512,81	2,63
SCHELVIS	10.929	24.229,38	2,22	15.824	29.494,74	1,86
SCHOL	901.045	1.644.215,79	1,82	700.387	1.481.304,28	2,11
STEENBOLK	141.325	65.678,63	0,46	112.787	52.602,55	0,47
STEKELROG	47.748	117.630,34	2,46	76.170	158.118,94	2,08
TARBOT	40.323	492.736,22	12,22	32.959	429.968,94	13,05
TONG	244.815	3.097.225,82	12,65	285.694	3.471.939,46	12,15
TONGSCHAR	40.337	286.462,61	7,10	41.477	239.111,10	5,76
TORSK				11	2,33	0,21
WIJTING	66.241	72.895,55	1,10	41.275	53.338,50	1,29
ZANDROG	13.238	32.699,26	2,47	13.085	27.340,93	2,09
ZANDTONG	18.332	144.794,82	7,90	8.572	61.578,27	7,18
ZEEBAARS	3.671	37.781,15	10,29	4.002	33.475,95	8,36
ZEEDUIVEL	43.645	523.690,41	12,00	51.387	515.784,71	10,04
ZEEWOLF	4	15,65	3,91			
ZONNEVIS	2.571	19.926,61	7,75	3.766	31.527,61	8,37
ZWARTE ZEEBRASEM	8.131	5.490,18	0,68	3.694	3.084,99	0,84
GEVLEKTE ROG				28	59,08	2,11
Totaal Demersaal	**2.190.577**	**7.711.846,96**	**3,52**	**2.050.508**	**7.627.501,48**	**3,72**
Pelagisch						
HARING	3.790	1.740,17	0,46	163	218,53	1,34
MAKREEL	2.796	8.845,56	3,16	3.503	7.996,63	2,28
SARDINE	67	169,86	2,54			
HORSMAKRELEN						
Totaal Pelagisch	**13.530**	**14.712,28**	**1,09**	**4.606**	**9.246,59**	**2,01**
Schaaldieren						
ANDERE SCHAALD.	2.204	1.919,79	0,87	3.625	5.130,30	1,42
GARNAAL	5.030	51.927,93	10,32	33.738	133.359,36	3,95
KRABBENPOTEN	3.036	17.331,03	5,71	3.570	20.183,56	5,65
LANGOUST.(GEH.)	6.597	42.434,22	6,43	8.021	65.687,00	8,19
LANGOUST.(ST.)	1.126	11.842,33	10,52	2.358	18.952,82	8,04
NOORDZEEKRAB						
ZEEKREEFT	190	1.689,41	8,89	203	2.182,98	10,75
Totaal Schaaldieren	**18.307**	**127.249,05**	**6,95**	**51.587**	**245.572,30**	**4,76**
Weekdieren						
OCTOPUSSEN	18.490	19.310,44	1,04	23.757	36.161,89	1,52
PIJLINKTVISSEN	91.719	584.081,50	6,37	75.250	562.790,19	7,48
ST.JAKOBS-SCH.	120.954	331.425,32	2,74	89.251	129.270,43	1,45
WULK	6.494	9.455,66	1,46	8.904	13.970,43	1,57
ZEEKAT	321.280	1.435.646,46	4,47	296.450	967.967,81	3,27
Totaal Weekdieren	**558.937**	**2.379.919,38**	**4,26**	**493.612**	**1.710.160,75**	**3,46**
Eindtotaal	**2.781.351**	**10.233.727,67**	**3,68**	**2.600.313**	**9.592.481,12**	**3,69**

CIJFERS VERSTREKT DOOR DEPARTEMENT LANDBOUW EN VISSERIJ - ZEEVISSERIJ

Dag van Europa

Naar aanleiding van Europadag die elk jaar officieel plaatsvindt op 9 mei, wordt op zaterdag 11 mei 2019 een evenement georganiseerd op het Petrus en Paulusplein te Oostende, waar je kan proeven, voelen en beleven wat Europa voor je doet in je buurt. Dit openbaar evenement legt namelijk de focus op het informeren van de burger over het gebruik van de vier Europese fondsen, waaronder het Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij. Van 10u00 tot 17u00 vinden er allerhande leuke familiale activiteiten plaats. Laat er je kroost grimeren, maak juwelen met plastic uit de zee of proef van de culinaire verwennerij van de Oostendse visbakkers. Meer info op www.europainjebuurt.be.

JV ■

Met dank aan onze adverteerders

p. 2	Stedelijke Vismijn Nieuwpoort
p. 2	BMT Surveys
p. 2	Padmos
p. 4	Kramer machines
p. 4	Leeward
p. 6	VVC Equipment
p. 6	Marelec
p. 6	Crevits Rederij
p. 8	Gardec
p. 8	Bema
p. 8	Van Eygen brandstoffen
p. 28	Radio Holland
p. 30	Besox
p. 30	Vanquathem-Lombaerts-Eggermont
p. 32	Vlaamse Visveiling Zeebrugge & Oostende
p. 32	Ketels werkhuizen
p. 32	Lemahieu verpakking
achterblad 3	Zeevissersfonds-Previs
achterblad 4	Vebatrans

HETZEEVISSERSFONDS
fonds voor bestaanszekerheid

Zeevissersfonds

Vijverstraat 47 bus 3 - 8400 Oostende

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

PREVIS
Preventie van arbeidsongevallen aan boord van Vissersjachten

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

VEBATRANS

TRANSPORT & LOGISTIC SOLUTIONS

Ons logo doet al wel vermoeden dat wij bevlogen *LOGISTIEKE* dienstverleners zijn. Je treft onze *ZEEARENDEN* aan langs de kusten en bij open verbindingen met de *ZEE*.

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