

Rederscentrale

Informatieblad JUNI 2021



Op koers naar duurzaamheid



Zeevisserijfonds

Vijverstraat 47 bus 3 - 8400 Oostende

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



PREVIS
Preventie van arbeidsongevallen aan boord van Vissersschepen

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



Download de Previs App!

Contact:

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

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

Informatieblad van de Rederscentrale



Verantwoordelijke uitgever:

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

Hoofredactie - Emiel Brouckaert (EB)

Redactie:
Zarah Bellefroid (ZB)
Sander Meyns (SM)
Marc Vieren (MV)
Jasmine Vlietinck (JV)

Iedere auteur behoudt de verantwoordelijkheid over de inhoud van zijn/haar bijdrage.

COLOFON

Wenst u ook te adverteren in ons blad? Neem vrijblijvend contact met ons op via bovenstaande gegevens.

JUNI 2021

INHOUD

Verduurzaming van de Vlaamse visserij	3
Algemene vergaderingen Rederscentrale	5
Marktevaluatie en vooruitzichten visserijactiviteiten	7
Eerste aanlanding in Milford door Z.571 Custos Deus	9
Doop-ceremonie Z.483 Jasmine	12
Aandachtspunten van de Rederscentrale	13
Aanvoer & besomming	17
Quotaruiten 2021	17
Stand der vangsten	18
Innoverend vissen	20
Ruimtelijke Ordening	23
Projecten Rederscentrale	26
Vlaanderen zet lokale voeding op de kaart	29
Opleidingen	31
Marktsituatie in de zeevisserij	32
Vergelijkende zeevisserijstatistiek	34



SOCIAAL SECRETARIAAT • VERZEKERINGEN
FINANCE

Besox verwerkt al **71 jaar** de lonen van de Belgische Zeevisserij. Hiervoor hebben we dagelijks **4 payroll experts** ter beschikking staan in onze kantoren te **Knokke-Heist** en **Oostende**!

Offerte aanvragen of gesprek inplannen?

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

**Kalvekeetdijk 179 bus 6
8300 Knokke-Heist**

Patricia De Baene
050 63 07 18

Christa Meysseman
050 63 07 90

Katrien Van Den Bruaene
050 63 07 23

**Hendrik Baelskaai 25
8400 Oostende**

Karin Pyfferoen
059 44 70 25

WWW.BESOX.BE



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 !



Verduurzaming van de Vlaamse visserij

Op 22 juni werden in de buurt van het kantoor van de Rederscentrale twee initiatieven toegelicht rond verduurzaming van de Vlaamse visserij en de erkenning ervan. Naar aanleiding daarvan bereidde de Rederscentrale de rapportering in het hierna volgend kader voor. Leden van de Rederscentrale kunnen een kopie van de persmap met de toespraken en een brochure van het nieuwe Convenant aanvragen op het secretariaat.

EB ■

Vlaamse visserij blijft mikken op duurzaamheid

Aan boord van het nieuwbouwvaartuig Z.19 Brigitte aan de kaai van het visserijdok in Oostende werd de 'Visserij Verduurzaamt-erkenning tot bij de consument' gelanceerd en werd het nieuwe Convenant 'Op koers naar duurzaamheid' mede door Vlaams minister Crevits ondertekend.

Visserij Verduurzaamt

Nadat drie jaar geleden de Visserij Verduurzaamt-erkenning op de veilklok in de Vlaamse veilingen werd gelanceerd, startte op 22 juni 2021 officieel een toepassing tot bij de consument. In aanwezigheid van de viceminister-president van de Vlaamse regering en Vlaams minister bevoegd voor visserij, Hilde Crevits, werd te Oostende door de Rederscentrale en het ILVO toegelicht hoe de producten van de erkende Belgische vissersvaartuigen zichtbaar worden voor de consument.

De Visserij Verduurzaamt-erkenning is gebaseerd op een systeem (VALDUVIS) dat op een objectieve en wetenschappelijk manier de inspanning tot verduurzamen van de Belgische vissersvaartuigen in cijfers kan uitdrukken. Het onderzoeksteam van het ILVO evalueert elke drie jaar de VALDUVIS-indicatoren die aan de basis liggen van de beoordeling voor een Visserij Verduurzaamt-erkenning van een vaartuig.



Wegens grote interesse vanuit de handel werden stappen gezet om het bestaande erkenningssysteem voor rederijen die voldoende inspanningen leveren inzake verduurzaming, ook verder in de keten te gebruiken. In 2020 werden een aantal proeftrajecten opgezet waarbij de nodige kennis werd opgedaan betreffende een B2C-markterkenning en de bijhorende bepalingen en controlemechanismen. Pioniers daarbij waren Carrefour, Vishandel André onder andere voor Spar Ieper en Revi Food die hun verwerking van de Visserij Verduurzaamt-erkende producten via verschillende kanalen tot bij de consument brengen.

Handelaars en alle andere tussenpersonen op de weg tussen het aanbod van de vangsten door een Visserij Verduurzaamt-erkend vaartuig en de consument, kunnen nu dus ook een Visserij Verduurzaamt-erkenning bekomen, zodat de producten van de Vlaamse visserij doorheen de keten kunnen getraceerd worden. Indien zij volgens een audit voldoen aan alle bepalingen vastgelegd in het B2C-lastenboek, dan krijgt de marktdeelnemer een certificaat voor één jaar.

De eerste audits werden ondertussen met succes afgerond en de eerste certificaten werden aan de Visserij Verduurzaamt-erkende marktdeelnemers uitgereikt. De plaatsen waar producten met de vangsten van een Visserij Verduurzaamt-erkend Belgisch vissersvaartuig kunnen bekomen worden, zijn vanaf heden herkenbaar. Geïnteresseerde marktdeelnemers kunnen zich via de vernieuwde Visserij Verduurzaamt-website (www.visserijverduurzaamt.be) aanmelden bij de Rederscentrale.

Convenant 2021-2025 'Op koers naar duurzaamheid'

Na de lancering van Visserij Verduurzaamt B2C, lichtte minister Crevits het belang toe van dit nieuwe Convenant voor de Vlaamse visserij. Na het eerste Convenant (2012-2016 - 'Naar een duurzame Vlaamse visserij') en het tweede (2016-



SNEL, BETROUWBAAR, KOSTEFFICIËNT

Onze service is ontworpen voor VSAT antennes van 60 cm of meer en wordt geleverd door het grootste en meest betrouwbare satellietnetwerk dat er is.

Gratis installatie

- Keuze tussen ongelimiteerde data of data pakketten
- Hoge bandbreedte voor de beste verbinding
- Niet afhankelijk van een langetermijncontract

Sneller internet aan een lagere prijs

1 maand gratis proefperiode in de Benelux



Tot 4 jaar garantie



+32 (0)51 79 79 29



belgosat.com



info@belgosat.be



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

Uw Officiële Cummins Dealer

Motoren - Service - Onderdelen - Filters

Plaatsen van dieselmotoren en generatoren

Afbouwen van nieuwbouwschepen

Scheepslift tot 750 ton en 15 m breed

Alle scheepsherstellingen boven de waterlijn

Schroeven – Schroefassen – Roeren

Plaatsen van straalbuizen

Alle plaat- en laswerken

Alle draai- en freeswerken

Nieuw: Nu ook Scania dealer



POWERED BY SCANIA



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

2020 - 'Visserij verduurzaamt') onderschrijven de partners in 'Op koers naar duurzaamheid' dat het engagement tot verduurzamen bestendigd wordt. Dit Convenant kwam tot stand door samenwerking tussen minister Crevits en haar kabinet, het Departement Landbouw en Visserij, het ILVO, de Provincie West-Vlaanderen, Natuurpunt en de Rederscentrale. Respectievelijk de minister, secretaris-generaal Patricia De Clercq, administrateur-generaal Joris Relaes, gedeputeerde Bart Naeyaert, voorzitter Bart Vangansbeke en voorzitter Geert De Groote ondertekenden het nieuwe Convenant aan boord van het bijna afgewerkte nieuw vissersvaartuig Z.19, Brigitte.

Via dit Convenant verklaren de betrokkenen om samen te werken om de weergegeven doelstellingen te bereiken. In drie werkteams zullen ze zich buigen over de kerndomeinen 'Beschermen', 'Producers en verwerken' en 'Consumeren en communiceren'. Het Convenant 'Op koers naar duurzaamheid' is een kompas dat de koers aangeeft voor de verdere duurzame ontwikkeling van de Vlaamse visserijsector.



Algemene vergaderingen Rederscentrale

Op dinsdag 8 juni 2021 vonden de Algemene Vergaderingen van de Rederscentrale CVBA (producentenorganisatie) en de Rederscentrale VZW (beroepsvereniging) plaats. Voor de leden die niet aanwezig konden zijn, volgt hieronder een beknopte samenvatting van de belangrijkste besproken items.

Voor het tweede jaar op rij konden de Algemene Vergaderingen niet zoals gebruikelijk doorgaan op de maatschappelijke zetel, maar diende er uitgeweken te worden naar de veilzaal van de Vlaamse Visveiling te Zeebrugge om zo de Social Distancing te kunnen respecteren. We wensen dan ook de VLV te bedanken voor de frequent geboden mogelijkheden om belangrijke vergaderingen van de Rederscentrale te laten doorgaan.

De vergadering startte met het overlopen van het jaarverslag 2020. In dit verslag vinden onze leden een jaaroverzicht waarin directeur Emiel Brouckaert terugblik op de successen en uitdagingen die de Rederscentrale en de Vlaamse visserijsector kenden in het bijzondere "corona-jaar". Het jaarverslag omvat tevens een overzicht van de activiteiten van de vennootschap. Verder worden evolutietabellen meegegeven over de aanvoer sinds 1975, de aanvoerwaarden sinds 1975 en de vloottoestand sinds 1950. Uit onderstaande tabel met betrekking tot de capaciteitsolutie, blijkt dat er op 31 december 2020 nog 64 Belgische vissersvaartuigen waren, wat een kleine terugval betekent ten opzichte van het voorgaande jaar. De boomkor, zo goed als altijd in een aangepaste versie, was nog steeds het meest gebruikte vistuig binnen de Belgische zeevisserij.

Tevens worden in het jaarverslag de aanvoerhoeveelheid en -waarde van de laatste drie jaar in de Belgische havens weergegeven. Het hoofdstuk daarna is een overzicht van de marktsituatie 2020.

De jaarcijfers werden voorgelezen, toegelicht en vervolgens goedgekeurd met eenparigheid van stemmen. Daarna werd er beslist om de redersbijdragen voor de CVBA niet aan te passen maar toch de mogelijkheid open te la-

31 december v/h jaar	Aantal vaartuigen	Totaal GT	Totaal kW
1950	457	26.341	44.426
1960	415	28.999	55.481
1970	332	31.185	74.160
1980	208	21.122	62.915
1990	201	25.498	77.102
1995	155	23.031	65.965
2000	127	23.054	63.502
2005	120	22.584	65.422
2006	107	20.035	60.190
2007	102	19.292	60.620
2008	100	19.007	60.620
2009	89	16.048	51.590
2010	89	15.812	51.198
2011	86	15.326	49.135
2012	83	15.053	47.554
2013	80	14.645	46.525
2014	79	14.556	46.289
2015	76	14.072	45.327
2016	72	13.855	45.051
2017	71	13.712	45.051
2018	68	12.898	42.670
2019	68	12.914	42.808
2020	64	12.478	41.229

Bron: Dienst Visserij

De scheepswerf
voor de visserij
in Zeebrugge!

WWW.GARDEC.BE



MECHANIEK | MACHINERING | LASSEN



BRUSSELLE
CARRAL MARINE



OP ONS KUNT U REKENEN



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



 **RADIO
HOLLAND**

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

ten om de Raad van Bestuur de toestand te laten evalueren gedurende het tweede semester van 2021 en alleen indien het nodig zou blijken een aanpassing vanaf 1 januari 2022 te laten doorvoeren. Tevens werd kwijting verleend aan de bestuurders voor het dienstjaar 2020.

Leden die de Algemene Vergaderingen niet hebben kunnen bijwonen, kunnen kopieën van de jaarverslagen bekomen op het secretariaat van de Rederscentrale.

Ook in 2021 blijft een Rederscentrale-vertegenwoordiging op alle beleidsniveaus - Europees, federaal, regionaal, provinciaal en gemeentelijk - van groot belang. Met de nasleep van de coronacrisis, de impact van het EU-VK akkoord en de Europese Green Deal heeft het team van medewerkers en partners onder sturing van de bestuursleden dit en komende jaren heel wat werk op de plank om zoals steeds verder te streven naar een succesvolle, duurzame Belgische visserijsector.

ZB ■

Marktevaluatie en vooruitzichten visserijactiviteiten

Het dagelijks opvolgen van de marktsituaties voor de verkoop van de aanvoer van de Belgische vaartuigen behoort tot het takenpakket van de Rederscentrale. Brexit en de coronapandemie hadden een belangrijke invloed op de visserijactiviteiten en de rendabiliteit voor de eerste vier maanden van dit jaar. Nu stilaan een grotere versoepeling ingetreden is van de lockdown en de horeca opnieuw haar activiteiten kan opstarten, hoopt de sector op een positieve kentering in de tweede jaarhelft.

Overzicht

Het jaar startte met de invoering van een handels- en samenwerkingsovereenkomst tussen de EU en het VK na de brexit, wat heel wat praktische problemen met zich meebracht. De toegang tot Britse wateren voor de Belgische vaartuigen werd daarin gevrijwaard, maar er moesten specifieke licenties worden bekomen. Voor activiteiten buiten 12 zeemijl van de Britse kust, lagen die licenties klaar op 1 januari - op enkele probleemgevallen na, die snel werden opgelost - maar in de 6 tot 12-mijlszone konden de 2021-activiteiten uiteindelijk pas op 21 januari van start gaan.

Deze broodnodige zone voor de eurokottervloot is van immens belang voor de rendabiliteit van deze rederijen. Pogingen van die vaartuigen om de visserij buiten de 12-mijlszone in het Engels Kanaal te beoefenen, waren totaal niet rendabel. Enkele vaartuigen lastten een stilligperiode in, anderen gingen richting Noordzee voor een vroege start van de langoustinevisserij. In februari en maart focusten de vaartuigen van het klein vlootsegment die daartoe een licentie hadden bekomen, op het Bristolkanaal om het hen toegekende tongquotum op te vissen. Op vandaag wordt onder het opgeloste Britse licentieprobleem opnieuw gevestigd in het oostelijk deel van het Engels kanaal en anderen gaan verder met de langoustinevisserij in de Noordzee.

Het groot vlootsegment was gedurende het voorjaar vooral actief in ICES-gebied 7de en uitzonderlijk visten enkele vaartuigen in januari in de oostelijke Noordzee. Vervolgens werd in de maand maart meer en meer activiteit waargenomen in het Bristolkanaal, waar de tongvisserij het opnieuw zeer goed doet. Het grote aanbod zorgde echter voor onevenwicht ten opzichte van de vraag, waardoor vooral voor de kleinere sorteringen zeer lage prijzen opgetekend werden. In de maand mei herstelde het evenwicht tussen

vraag en aanbod en zagen we de tongprijzen in stijgende lijn evolueren tot gemiddelden tussen 15 en 20 euro per kg. Opvallend de laatste weken is het lage aanbod op de Nederlandse visveilingen van tong, vooral te wijten aan de mindere tongvangsten in de Noordzee.

Een testreis in de Noorse Zone in de maand april bracht een behoorlijke vangst aan rondvissoorten op de markt. De afmetingen van de aangevoerde kabeljauw, koolvis en zeewolf waren zoals van oudsher gevoelig groter dan van visserijen op andere visgronden. Jammer genoeg noteerde deze uitzonderlijke aanvoer niet de verwachte gemiddelde prijs. Bijvoorbeeld de gemiddelde kabeljauwprijs bedroeg net geen twee euro. Was de timing van aanlanding hier het probleem of moeten we toch vaststellen dat de markt van de rondvissoorten in België verloren is gegaan?

Traditioneel is de maand mei de stilligperiode voor veel vaartuigen, alhoewel enkele vaartuigen reeds noodgedwongen de nodige herstellingen hebben moeten uitvoeren in maart en april en dus een langere tijd inactief waren. We noteren ondertussen een stijging van de brandstofprijzen, die toch stilaan evolueren richting problematische niveaus. Brandstofkosten zijn een belangrijke factor in de rendabiliteit van de rederijen en zouden bij aanhoudende stijging wel eens kunnen zorgen voor een negatief effect. De Vlaamse reders hebben al heel lang veel aandacht voor het brandstofverbruik met als gevolg dat dit tot 40% is verminderd ten opzichte van het begin van een vijftiental jaar geleden. De nieuwbouwvaartuigen mikken op een verdere vermindering en het is positief dat de resultaten van het eerste nieuwbouwvaartuig dat in de vaart is gekomen effectief op een nog lager brandstofverbruik wijzen, wat het duurzaamheidsaspect van de Vlaamse visserijsector nog eens extra in de verf zet.

Gedurende de eerste vier maanden werd in de Belgische visveilingen 4.044 ton vis aangevoerd door Belgische vissersvaartuigen, wat 481 ton minder is dan dezelfde periode van 2020. De coronapandemie had dus duidelijk meer impact in 2021, ermee rekening houdend dat de eerste twee maanden van 2020 nog geen last hadden van COVID-19 en zeer goede resultaten opleverden. De gemiddelde prijs voor de eerste vier maanden van 2021 bedroeg 3,94 euro/kg (-16%). De totale omzet voor die periode sloot af op 16,2 miljoen euro (-23,5%).

Tong

Tong blijft uiteraard de belangrijkste doelsoort voor de Belgische visserij. Het uitblijven van de uitwerking van het handels- en samenwerkingsakkoord tussen de EU en het VK zorgde voor een afwijking van de visserijmogelijkheden. Er werd gestart met de vangstmogelijkheden te beperken tot 25% van de basisquota 2020 voor het eerste kwartaal. Vervolgens werd door de ministerraad een akkoord bereikt om de quota vast te leggen tot 31 juli.

In maart en april werd hoofdzakelijk tong aangevoerd uit het Bristolkanaal (ICES-gebied 7fg) en de Ierse Zee (7a). De vangsten waren zeer goed en mede hierdoor werden aanvaardbare reisbesommingen genoteerd. Daartegenover moeten we vaststellen dat het beschikbare tongquotum voor de vaartuigen van het groot vlootsegment in de eerste beheerperiode tot 30 juni reeds grotendeels benut is.

Vanaf 1 juni kunnen de zes rederijen die een licentie hebben bekomen voor visserij in de Golf van Biskaje daar actief zijn. Uit de eerste resultaten blijkt dat de tongvangsten matig tot goed zijn, maar de vangst van zeeduivel zeer teleurstellend ten opzichte van de beschikbare quota. De gemiddelde tongprijzen zullen moeten standhouden om deze golfcampagne economisch rendabel te houden.

In 2021 werd gedurende de eerste vier maanden 18% minder tong aangevoerd (787 ton) dan in dezelfde periode vorig jaar. De opbrengst daalde met 37% tot 7,58 miljoen euro, wat in een marktaandeel voor tong resulteert van 47%. De gemiddelde prijs 2021 daalde ten opzichte van 2020 met 22,5% tot 9,63 euro/kg.

Schol

De gevolgen van de brexit leidden ertoe dat enkele vaartuigen van het groot vlootsegment hun visserijactiviteiten van eind 2020 in de oostelijke Noordzee in de maand januari verder gezet hebben. Op deze visgronden wordt vooral gericht op schol gevisst, maar het is ook nodig om voldoende quota te hebben voor enkele bijvangstsoorten. In dat verband werd, gezien het beperkte kabeljauwquotum, in februari richting westelijke wateren getrokken.

Zoals gewoonlijk werd ook in het visgebieden 7de in het begin van het jaar wat schol gevangen, waardoor de aanvoer voor de eerste vier maanden steeg met 11% t.o.v. 2020. De gemiddelde prijs kende een daling met 13% tot 1,82 euro/kg, maar door de toenemende viskwaliteit van de schol en door de daardoor toenemende vraag heeft de prijsvorming voor de grootste scholsorteringen zich de laatste twee maanden herpakt en worden er gemiddelde

prijzen van vijf à zes euro genoteerd. De kleinste sortering pint zich vast op gemiddeld 1,80 euro/kg.

Schaaldieren

Langoustines

Nadat vorig jaar de langoustinemarkt het hard te verdueren kreeg bij aanvang van de coronacrisis, is deze momenteel nog niet volledig hersteld. Anderzijds merken we wel dat de wekelijkse aanvoer op de Belgische visveilingen van de grotere sorteringen – die als alternatief voor de tijdens de coronacrisis wegegevallen contractverkoop opkwam – toch zijn vruchten afwerpt. Die constante aanvoer is marktopbouwend en de wekelijkse kwalitatieve aanvoer kan rekenen op aanvaardbare prijzen. Meer en meer hanteren de aanvoerders een uitbreiding van de verscheidenheid van de sorteringen aan boord, waardoor de keuzemogelijkheden voor de vishandel toenemen. De kleinere sorteringen vinden ondertussen opnieuw hun weg via de rechtstreekse verkoop aan de groothandel in Nederland.

Garnalen

De garnalenvangsten waren gedurende de wintermaanden en het voorjaar matig op onze Belgische kust. De aanvoer was nagenoeg identiek aan vorig jaar voor de eerste vier maanden. Er werd 22 ton aangevoerd aan een gemiddelde prijs van 7,4 euro/kg. De garnalyprijzen blijven het goed doen op de veilklok, alhoewel er momenteel geen constante aanvoer gegarandeerd kan worden. Voor de kustvisserij in Oostende primeert de korte keten aan de vistrap, terwijl in de Nieuwpoortse visveiling de dagelijkse aanvoer een constante blijft. Voorlopig is het verder afwachten hoe de markt zal evolueren tijdens het aankomende garnalseizoen. De eurokottervloot heeft al interesse getoond in betrokkenheid bij de garnalaanvoer als de verkoopmogelijkheden en de prijzen verzekerd kunnen worden.



Eerste aanlanding in Milford door Z.571 Custos Deus

In de editie van mei werd een eerste testreis met aanlanding in Milford aangekondigd op woensdag 2 juni, in het kader van een heropstart van aanlandingen in Britse havens nu het Verenigd Koninkrijk niet langer deel uitmaakt van de EU. De resultaten zijn hoopvol, al zijn we nog een stuk verwijderd van het bekomen van een transitregeling zoals we die kenden in het prebrexit-tijdperk.

Zoals reeds aangekondigd in voorgaande edities van dit informatieblad sloten de Europese Unie en het Verenigd Koninkrijk (VK) eind vorig jaar een handels- en samenwerkingsakkoord. Door dit akkoord is een tariefvrije toegang voor de EU en het VK tot elkaars markten mogelijk, maar worden sanitaire en fytosanitaire maatregelen (SFS) opgelegd en zijn er geldende douaneformaliteiten. Ondanks die onzekerheden is de noodzaak van de Vlaamse vissersvloot hoog om opnieuw te kunnen aanlanden in Britse havens. De afstand tussen de havens en visgronden is een stuk kleiner waardoor stoomtijd ingeperkt kan worden en kwaliteitsverlies wordt vermeden.

Overlegmomenten met vertegenwoordigers van de Rederscentrale, het Departement Landbouw en Visserij, het kabinet van Vlaams minister bevoegd voor Visserij Crevits, de Vlaamse Visveiling, douane, FAVV, scheepsagenten in Britse havens en transporteurs hebben geleid tot een eerste testreis met de Z.571 Custos Deus. De aanlanding vond plaats op woensdag 2 juni 2021 en betrof een vangst van slechts 36 uur op zee, dit om het risico op logistieke problemen met grote hoeveelheden vis te vermijden. De voorbereiding gebeurde op basis van de elementen die in het openingsartikel van de mei-editie werden weergegeven. Een overzicht van het verloop van de aanlanding en het transport en de daarbij horende administratie en uitdagingen is onderstaand terug te vinden.

Voorafgaand aan de zeereis

De Z.571 was in orde met de vismachtiging voor Britse wateren, de rederij had een EORI-nummer en er was eveneens een NEAFC-account aangemaakt.

Voor aanlanding

De Z.571 moest dus gegevens aanleveren aan het Departement LV om een vangstcertificaat (IUU) te bekomen en een PSC1-formulier voor te bereiden. Met deze gegevens moesten ook een Prior Notification (PNO) en Pre Landing Declaration (PLD) voor de Britse overheid worden opgesteld en verstuurd, vier uur voor het binnenlopen in een Britse haven.

Deze administratieve verplichtingen werden met ondersteuning van Rederscentrale, het Departement LV en de Vlaamse Visveiling succesvol vervuld. Vanuit de Britse autoriteiten kwam één voorname opmerking naar voor, namelijk dat in het PSC-1 bericht de levende gewichten van de vis dienen vermeld te worden, terwijl de IUU de actuele vangsten moet bevatten.

Rederscentrale is zich ervan bewust dat dit een zeer tijdrovende procedure is en het Departement LV liet alvast weten dat zij nadenken over een automatisering op langere termijn. Hoe dan ook zal na afloop van de testreizen een systeem uitgewerkt moeten worden om alle rederijen die opnieuw wensen aan te landen in Britse havens te begeleiden.



De Z.571 Custos Deus



VLAAMSE VISVEILING nv ZEEBRUGGE & OOSTENDE

Het aanvoerpunt voor verse vis in Vlaanderen

Afdeling Zeebrugge

Noordzeestraat 201
8380 Zeebrugge

Tel: +32 50 55 99 33

Fax +32 50 55 99 35

Afdeling Oostende

Sprotplein 2
8400 Oostende

Tel: +32 50 55 99 38

Fax +32 59 32 04 46

@: info@vlvis.be • Web: www.vlvis.be



CREVITS
REDERIJ

Kotterstraat 44, 8380 Zeebrugge



GSM Claudia: 0475 41 06 61

GSM Jan: 0495 72 04 91

Ketting
Rubber bollen
Visserijbenodigdheden

Aanlanding in de Britse haven en bemanningswissel

Na validatie van alle documenten kon de Z.571 op 2 juni rond de middag probleemloos binnenlopen in Milford Haven. Scheepsagenten John Owens en Neil Hackett zorgden voor een prima begeleiding. Alle viskisten werden aan boord door de bemanning conform de voorschriften van de Britse overheid gelabeld en konden zodoende in de haven onmiddellijk overgeladen worden in de truck. Ook vond een dubbele bemanningswissel plaats, wat mogelijk was door middel van een negatieve PCR-test voor zowel de aan- als afmonsterende bemanningsleden. Omwille van de onzekerheden werd beslist om nog geen voedselbevoorrading voor de bemanning te transporteren vanuit België.

Transport vanuit Milford tot Zeebrugge

Het rechtswagentransport werd geboekt via Acutra, een vaste logistieke partner van de Belgische visserijsector. Dit bleek nuttig, want om de vis tot in Zeebrugge te krijgen diende Actura heel wat documenten in bezit te hebben, zoals het vangstcertificaat en het gezondheidscertificaat. Daar kwamen voor de chauffeur zelf nog andere formaliteiten bij kijken, zoals het invullen van een 'passenger locator' formulier. Door de Britse douane (zie verder) werd de transporteur verplicht om de vracht aan te bieden voor een fysieke controle op Heathrow in de buurt van Londen, waardoor enorm veel tijdsverlies geleden werd. Op donderdagmorgen 3 juni werd een ferry geboekt voor het traject Tilbury-Zeebrugge.

Voedselveiligheid

Voor het aspect voedselveiligheid is een Britse 'health officer' bevoegd om een gezondheidscertificaat op te maken en te ondertekenen in Milford haven. Dit verliep op zich erg vlot, al werden door het Belgische FAVV opmerkingen gemaakt over een aantal paragrafen die beter kunnen ingevuld worden. Eveneens werd door een douane-medewerker in Heathrow nog een aanpassing gedaan aan het certificaat, wat absoluut niet de bedoeling is. Eens het certificaat wordt afgestempeld door de Health Officer en digitaal wordt overgemaakt, mag het niet meer gewijzigd worden. Uit deze eerste ervaring kan geconcludeerd worden dat dergelijke documenten zeer uitgebreid en complex zijn en dat de kans steeds bestaat dat er onbewuste fouten in sluipen waarop de reder of transporteur geen vat hebben. We vragen dan ook begrip aan overheidsinstanties inzake dergelijke procedures, en al zeker in de beginfase.

Douane

Het algemene principe op vlak van douane houdt in dat vis gevangen door Europese vissersvaartuigen in Britse wateren buiten de 12-mijlszone gezien wordt als Europese vis. Om het traject na aanlanding in Milford over Brits grondgebied te dekken, was het de bedoeling om een transit-document op te stellen. Dit document wordt opgemaakt voor goederen die ter plaatse niet verhandeld kunnen worden. In de praktijk werd de vrachtwagen van Acutra geconfronteerd met het probleem dat de lokale douaniers niet geloofden dat het effectief om Europese vis ging, ondanks de diverse officiële documenten zoals het vangst- en gezondheidscertificaat. Navraag bij de Belgische douane leert ons

dat het hier louter om een communicatief probleem gaat, namelijk dat de douane-medewerkers in het werkveld nog niet voldoende op de hoogte zijn van deze specifieke situatie die reeds werd doorgesproken tussen de Belgische overheden en de Britse douane-autoriteiten. Uiteindelijk is men er met behulp van douane-agenten toch in geslaagd om een douane-document te laten opmaken, weliswaar via een zogezegde export van vis vanuit het VK naar België, terwijl het in de praktijk om Europese vis in transit gaat. In samenspraak met de Belgische douane wordt gewerkt aan duidelijke richtlijnen op papier zodat dit communicatief probleem opgelost kan worden.

Vlaamse Visveiling

Uiteindelijk is Acutra erin geslaagd om – ondanks heel wat administratieve belemmeringen en een onverwachte controle op Heathrow – aan boord te rijden van de geboekte ferry vanuit Tilbury naar Zeebrugge. Ook de documentaire controle in de grensinspectiepost te Zeebrugge door FAVV verliep vlot omdat het gezondheidscertificaat al op voorhand werd overgemaakt ter inzage. De vis werd verkocht op vrijdag 4 juni in de Vlaamse Visveiling te Zeebrugge.



Conclusie en volgende testreizen

Algemeen kunnen we concluderen dat de eerste testreis succesvol werd afgerond, dit dankzij de zeer intensieve en succesvolle werking tussen heel wat partners en autoriteiten. De Rederscentrale wenst iedereen te bedanken die zich mee heeft geëngageerd. Een evaluatievergadering op maandag 14 juni bracht verduidelijking over heel wat van de hierboven vermelde aandachtspunten en formaliteiten, enkel het aspect douane leidt nog tot onzekerheid. Momenteel lopen gesprekken tussen de Belgische en Britse douanediens ten om te bekijken hoe we tot een transitregeling kunnen komen, waardoor de vis op een gelijkaardige wijze als vroeger tot in Vlaamse havens getransporteerd kan worden. Verwacht wordt dat een volgende test – eveneens via het traject Tilbury-Zeebrugge – zal plaatsvinden begin juli. Testreizen met transport via Franse havens worden pas in een latere fase gepland.

Doop-ceremonie Z.483 Jasmine

Op zaterdag 29 mei werd de nieuwe Z.483 'Jasmine' gedoopt te Zeebrugge. Een historische gebeurtenis in de Vlaamse visserijsector, nadat 20 jaar geleden de vorige Z.483 als laatste nieuwbouwvaartuig in het groot vlootsegment werd gedoopt. Het vaartuig is de eerste van een reeks van nieuwe vaartuigen die dit jaar en begin volgend jaar de vloot zullen vervoegen.

Anderhalf jaar na de kiellegging in november 2019 was het eindelijk zover. Op een zonnige zaterdagmiddag 29 mei, mocht trotse reder Dany Vlietinck zijn vaartuig officieel laten dopen. *"Het verhaal van deze nieuwbouw begon bijna drie jaar geleden met de vraag om een innovatief en vooral duurzaam nieuwbouwschip te laten bouwen. Geen simpele vraag, want de eisen waren nogal hoog. Vandaag de dag zijn duurzaamheid en veiligheid prioritair om aan alle uitdagingen waarmee onze vloot te kampen heeft, te voldoen. Het schip diende daarom meer ecologisch en hygiënischer te zijn en de ergonomie en levenskwaliteit voor de bemanning moest verbeteren."*



De Z.483 'Jasmine' is de eerste van de drie nieuwe Belgische boomkorvaartuigen die bij scheepswerf Padmos werden of worden gebouwd. Dany bevestigde dat elk facet samen met de scheepswerf werd uitgekniemd en geoptimaliseerd. Naast het leven aan boord, werd ook rekening gehouden met de impact op de visbestanden, de natuur en het klimaat. Op die manier kan er duurzaam gevestigd worden met zo weinig mogelijk bodemimpact via verbeterde technieken, met een reductie van de ongewenste bijvangst en met een sterk verminderde uitstoot. De reder zegt zeer tevreden te zijn met het eindresultaat, want bij de eerste proefvaarten was meteen duidelijk dat dit vaartuig op heel veel vlakken een verbeterd en vooral duurzaam schip is.

De doop-ceremonie die wegens de corona-maatregelen door slechts 50 mensen mocht worden bijgewoond, werd geopend door Dany. In zijn speech bedankte hij de scheepswerf Padmos en alle leveranciers die meegewerkt hebben aan dit prachtig project, alsook alle visserijpartners die dit mogelijk hebben gemaakt door aan eenzelfde zeel te trekken. Vervolgens bedankte hij de bemanningsleden, waarvan sommigen reeds 20 jaar voor de rederij werken. Ten slotte ging de aandacht naar de familie. Het was Dany's vader René die de rederij oprichtte met de aankoop



van de toenmalige Z.483 'Carolina'. Opvolging van Dany is voorzien met zoon Jens die reeds 14 jaar als motorist vaart en dochter Jasmine die sinds juni dit jaar als administratieve ondersteuning op vrijdagen voor de rederij werkt.

Na de verwelkomingsspeech door de reder, nam ook Vlaams minister bevoegd voor visserij, Hilde Crevits, het woord. Vervolgens werd het schip gedoopt door aalmoezenier Dirk Demaeght. De vier paasnagels die het schip en de bemanning op zee moeten behoeden van onheil, werden door reder Dany Vlietinck, zijn echtgenote Sandra Van Torre en hun kinderen Jens en Jasmine - respectievelijk peter en meter van het schip - in het dek gehamerd. Ten slotte mocht de meter van het schip traditiegetrouw een fles champagne tegen de romp van het nieuwe vaartuig aangooien.



Reder Dany Vlietinck, vrouw Sandra Van Torre en kinderen Jens en Jasmine

De dag na de doop-ceremonie vertrok het schip voor haar eerste zeereis naar het Bristolkanaal. Een deel van de eerste vangst die op vrijdag 11 juni verkocht werd in de Vlaamse Visveiling, ging integraal naar een goed doel. Het initiatief wekte heel wat interesse bij kandidaat kopers die hoge bedragen boden. De 4 maal 10 kg zeetong bracht maar liefst € 10.516,30 op voor Kom op tegen Kanker.

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.

VIRA 2020

Vlaams minister van Landbouw, Visserij en Voeding, Hilde Crevits, en het Departement Landbouw en Visserij hebben op 7 mei het Landbouwrapport en het Visserijrapport van 2020 voorgesteld. Die tweejaarlijkse rapporten bevatten minder cijfers dan de voorgaande edities. Het VIRA kan teruggevonden worden op <https://landbouwcijfers.vlaanderen.be/visserijrapport-2020-vira>.

De rapporten spitsen zich toe op de veranderingen binnen de landbouw en visserij, op de voedsleconomie en op de verbinding tussen de landbouw en visserij enerzijds en de maatschappelijke tendensen en wensen van de consumenten anderzijds. Uiteindelijk komt ook de veerkracht van de sectoren aan bod. In het VIRA worden hierover getuigenissen meegegeven van Dany Vlietinck, Sylvie Becaus en Pedro Rappé.

"Het landbouw- en voedselsysteem in Vlaanderen heeft door de coronacrisis een stresstest ondergaan, maar bleek robuust genoeg om niet te wankelen", besluit het Landbouwrapport. Innovatie, diversiteit, duurzaamheid en veerkracht gaan hand in hand, klinkt het. "Die veerkracht maakt het verschil in tijden van pandemie, klimaatverandering of economische crisis", aldus Patricia De Clercq, secretaris-generaal van het Departement Landbouw en Visserij.

Ook voor de visserij was 2020 een onzeker jaar: de brexit zorgde voor twijfels over de toekomst bij de Belgische vissers, de coronacrisis verstoorde de afzetmarkten van de Belgische visserij en aquacultuur. "De visserij en haar aanverwante sectoren hebben al heel wat stormen doorstaan en staan ondanks het brexitakkoord ook nu nog steeds voor een grote uitdaging", aldus het Visserijrapport, dat door Diensthoofd Visserij, Isabel Maene, werd toegelicht.

"Mogelijk moet de sector op zoek gaan naar nieuwe visgronden en nieuwe vistechnieken om leefbaar te blijven op langere termijn. De Vlaamse regering rekent o.a. op het Europese Brexitfonds om de getroffen sector in haar transitie te ondersteunen" besluit het Visserijrapport. De persconferentie van 7 mei is als televisie-uitzending beschikbaar op YouTube.

Werkgroep Veilingen

Op donderdag 20 mei vond de Werkgroep Veilingen plaats te Zeebrugge. Tijdens het overleg was er aandacht voor de aanvoerverwachtingen van de komende maanden. De campagne in de Golf van Biskaje start op 1 juni en duurt tot 30 september 2021. Dit jaar hebben er slechts zes kandidaten zich aangemeld t.o.v. zeven vorig jaar. Er

wordt eveneens aanvoer verwacht vanuit het Bristolkanaal en de Ierse Zee. Vervolgens zijn de eurokotters deels actief in het oostelijk deel van het Engels kanaal en deels in de Noordzee op langoustines. Er werd ook gepolst bij de eurokotters of er interesse zal zijn deze zomer om de garnaalvisserij te bedrijven. Interesse zal er zeker zijn, doch veel zal afhangen van de vangst en of er voldoende afname kan gegarandeerd worden door de handel.

Vervolgens werden enkele praktische en organisatorische vragen besproken. Momenteel ziet de Vlaamse Visveiling een toename van verschillende vissoorten in dezelfde kist. Dit betekent een serieus oponthoud tijdens het sorteren. Er wordt gevraagd in de mate van het mogelijke om de bemanningsleden hierover aan te spreken. De eurokotters die gelost hebben en terug kisten aan boord genomen hebben, worden gevraagd om zo vlug mogelijk plaats te maken aan de loskade te Oostende voor de andere collega's.

De laatste infrastructuurwerken rond de nieuwe vismijn in Oostende zullen binnenkort plaatsvinden. In Zeebrugge wordt de toegankelijkheid van de veiling om materiaal te plaatsen nog eens duidelijk medegedeeld aan de reders. Richtlijnen kunnen bekomen worden bij de Vlaamse Visveiling.

Zolang er geen oplossing komt voor de weegplicht in Denemarken, zal in Thyborøn ook tijdens het weekend gesorteerd worden, zodat de mogelijkheid bestaat om op de drie veildagen te veilen in Zeebrugge of Oostende.

Momenteel werkt de Vlaamse Visveiling aan een structuur om levende schaaldieren aan te bieden op de veilklok (Sint-Jacobsschelpen, langoustines, krabben etc.). Vanuit de handel is hiervoor zeker interesse en zal dit eerst kleinschalig aangepakt worden. Het was op het moment van de vergadering nog wachten op de heropening van de horeca na de coronapandemie voor wat betreft de duurdere vissoorten. Door de beperktere aanvoer en enkele promo's vanuit de retail hebben bepaalde vissoorten in de maand mei hogere prijzen genoteerd.

Ingevolge de brexit kan tot op heden nog steeds niet aangeland worden in Britse havens. Hierdoor dienen de vaartuigen aan te landen in Ierland of Frankrijk. Gevolg een extra transporttijd van 24 tot 36 uur nodig om de vis over te brengen naar de thuishaven. Naast de uitvoering van de zeereis en de extra tijd nodig voor transport kan hierdoor kwaliteitsverlies optreden. Vooral kraakbeensoorten zoals rog zijn hieraan zeer gevoelig. De aanwezige reders meldten verder dat ze toezien om zo kort mogelijke reizen te doen teneinde de kwaliteit te optimaliseren, wat niet altijd

evident is. Er werd uitgekeken naar de start van de testreizen vanuit Britse havens.

Overleg Besox-Fedris-Zeevisserijfonds-Rederscentrale

Op donderdag 20 mei vond een vervolg-overleg plaats tussen deze vier partijen in navolging van de vergadering van 4 maart laatstleden. Voor dit overleg werd het secretariaat van het Fonds voor Scheepjongeren eveneens uitgenodigd. Voor scheepjongeren is een aparte regeling voorzien waarbij deze gelijk gesteld wordt met matroos. Er werd ook duidelijkheid verschaft omtrent de diverse categorieën van scheepjongeren: meerderjarige en minderjarige alsook scheepjongeren tussen 21 en 30 jaar (max. 100 dagen). Voor lichtmatroos werd in overleg met alle partners de gelijkschakeling naar barema matroos bewerkstelligd voor blijvende arbeidsongeschiktheid en zal deze voorgedragen worden aan het technisch comité en beheerscomité eind dit jaar. Ook voor de tijdelijke arbeidsongeschiktheid lopen er momenteel besprekingen om een regeling uit te werken voor de tijdelijke arbeidsongeschiktheid, waarbij de nodige argumentatie moet aangebracht worden voor het beheerscomité om de uitkeringen bij tijdelijke arbeidsongeschiktheid te kunnen aanpassen.

VLAM Raad van Bestuur en Algemene Vergadering

Op de VLAM Raad van Bestuur van 28 mei gaf voorzitter Guy Vandepoel een stand van zaken rond 'VLAM In Progress', een veranderingstraject dat gestart werd vanuit de Raad van Bestuur, waarbij een aantal strategische kerntaken werden geformuleerd in een visienota. Ook werden de bedrijfswaarden van VLAM onder handen genomen, wat resulteert in vier nieuwe waarden, namelijk verbinden, ondernemen, inspireren en innoveren. Aansluitend werd een update gegeven over het charter 'Voedsel verbindt boer en burger', waarover meer te lezen is verderop in dit informatieblad en werd gerapporteerd over de voornaamste werkzaamheden en beslissingen die genomen werden tijdens de meest recente vergaderingen van de sectorgroepen.

Aansluitend op de Raad van Bestuur ging de Algemene Vergadering door. Door de commissaris werd de balans per 31 december 2020 voorgesteld. Het besluit van het verslag klinkt dat de jaarrekening een goed beeld van de financiële toestand van VLAM geeft. Vervolgens werd de begroting 2021 voorgesteld en goedgekeurd.

Waarborg en Sociaal Fonds

Op de zitting van dinsdag 1 juni 2021 werd de herstructurering van de administratie besproken van dit Fonds voor Bestaanszekerheid onder het Paritair Comité voor de zeevisserij, voor werknemers in visveilingen en visverwerkingsbedrijven. Vervolgens kwam de opvolging van de CAO retentie en werkbaar werk aan bod. Brochures zijn in druk en worden in juli verwacht. Ook zullen affiches en digitale bestanden overgemaakt worden aan alle werkgevers. De CAO syndicaal verlof werd gefinaliseerd en overgemaakt aan de voorzitter van het Paritair Comité.

In 2021 heeft de coronapandemie nog steeds zijn impact en er werd voorgesteld om de verhoogde sociale premie 2020 eveneens aan te houden voor 2021. Alle betrokken partijen kunnen hiermee instemmen. De syndicale premie zal vanaf 28 juni uitbetaald worden door de werknemersorganisaties.

Kaderrichtlijn Mariene Strategie

Op maandag 7 juni vond de eerste Marine Strategy Framework Directive (MSFD) focusgroep van de Noordzee Adviesraad plaats. Eerst werd door een vertegenwoordiger van de Directoraat Generaal voor het Milieu (DG ENVI) een presentatie gegeven betreffende de herziening van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRMS). Deze richtlijn heeft als doel om de bescherming van mariene ecosystemen en biodiversiteit beter te coördineren. Het belangrijkste doel van de richtlijn was om tegen 2020 een goede milieutoestand (GES) te bereiken. In juni vorig jaar bracht de Europese Commissie een rapport uit waaruit bleek dat de GES niet voor elke lidstaat en voor alle elf descriptorren werd bereikt.

De herziening van de KRMS bestaat uit enerzijds een evaluatie en anderzijds een effectbeoordeling. De evaluatie heeft tot doel te beoordelen welke doelstellingen de KRMS tot nu toe heeft behaald en in hoeverre deze voldoen aan de Europese Green Deal. De effectbeoordeling verifieert waarom GES niet bereikt werd, stelt doelstellingen vast, formuleert beleidsopties en beoordeelt de relevante effecten.

De evaluatie is dit jaar gestart met momenteel een lopende openbare raadpleging. In het derde en vierde kwartaal van 2021 zal een gerichte raadpleging voor belanghebbenden, waaronder visserij, worden gelanceerd. Vervolgens start de effectbeoordelingsstudie in 2022 met expertworkshops en gerichte consultaties.

Na deze presentatie werd het Terms of Reference-document besproken. Het is de bedoeling dat er vanuit de focusgroep een advies wordt opgesteld betreffende de herziening van de KRMS. De leden gaven aan dat het advies aanbevelingen zou kunnen opnemen over hoe bestaande en toekomstige wetgeving het best op elkaar afgestemd kunnen worden. Zo zijn er overlappingen tussen de KRMS en het GVB. Daarnaast dient er eveneens rekening gehouden te worden met het feit dat het VK geen EU-lid meer is en er moet nagegaan worden wat de Britse plannen zijn betreffende mariene strategie, gezien zij niet meer gebonden zijn aan het volgen van de KRMS.

Op vrijdag 11 juni woonde de Rederscentrale een vergadering bij van de Working Group on Programmes of Measures, Economic and Social Analysis (WG POMESA). Deze werkgroep spitst zich toe op de analyse van projecten die betrekking hebben op de Kaderrichtlijn Mariene Strategie.

Een vertegenwoordiger van DG Milieu van de Europese Commissie opende de vergadering met een presentatie waarin een stand van zaken werd gegeven inzake de

EU Green Deal. Vervolgens werd toegelicht op welke manier beleidszaken en projecten met betrekking tot de Kaderrichtlijn Mariene Strategie gefinancierd worden in diverse landen. In een afsluitende discussie bespraken de deelnemers hoe socio-economische beoordelingen worden toegepast ter bevordering van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie.

Visserijakkoord EU-VK

Op vrijdag 11 juni keurde de Europese Raad het akkoord tussen de EU en het VK over visserijmogelijkheden 2021 goed. Dit akkoord werd sinds 5 januari door een specifieke Unit van DG MARE van de Europese Commissie onderhandeld met hun Britse tegenhangers. Er is hiermee een overeenkomst over de TAC's voor 75 visbestanden onder gedeeld beheer en er is duidelijkheid over de aangekondigde regeling voor niet-quota soorten.

Dit akkoord moet nu omgezet worden in EU-wetgeving en de tijdelijke nationale quota die toegekend zijn aan de lidstaten tot 31 juli, moeten nu nog omgezet worden in quota voor het ganse jaar 2021. De Rederscentrale betreurt het ongelijke speelveld tussen de EU-lidstaten en het VK door de verschillen in aanpassingen aan de vangstmogelijkheden op basis van uitzonderingen op de aanlandplicht.

Een volgende stap is de verdere uitvoering van het visserijgedeelte van het handels- en samenwerkingsakkoord tussen de EU en het VK met het opstarten van een 'Specialised Committee on Fisheries'. Eerst wordt bekeken hoe de EU- en VK-vertegenwoordiging in dit comité zal worden geregeld en er wordt op gemikt om dat voor het zomerréces rond te krijgen. De Rederscentrale heeft al aangegeven dat het belangrijk is om ook de visserijsector hierin te kennen. Onderwerpen die in dat comité aan bod moeten komen zijn quotaruilen tussen EU(-lidstaten) en het VK, en bepaalde technische maatregelen.

Kort na de ondertekening werd door de Britse overheid een brief gericht aan directeur-generaal Charlina Vitcheva, waarin intenties worden aangekondigd over specifieke maatregelen in hun wateren. De details over de Britse besluiten over boomkorvisserijbeer in ICES-gebied 7e, borden- en zegenvisserij in de Keltische Zee en zeebaarsvisserij worden momenteel bestudeerd ter voorbereiding van een gevraagde respons tegen 8 juli.

Herziening indicatoren Visserij Verduurzaamt

Op dinsdag 15 juni vond een ILVO-Rederscentrale meeting plaats betreffende de herziening van VALDUVIS-indicatoren. Op basis van de input uit de twee denktanks georganiseerd in september en december vorig jaar.

Om een eerlijk en up-to-date meetsysteem te hebben, is het nodig om het VALDUVIS-systeem af en toe te onderwerpen aan een grondige herziening. Voor de volgende stap binnen het Visserij Verduurzaamt-traject is het nodig om de indicatoren aan te passen zodat ze de huidige stand van zaken binnen de visserij reflecteren en om

beter aangepast te zijn aan de toekomstvisie voor onze sector. Bijna alle indicatoren zullen aangepast worden en er zijn ook voorstellen om nieuwe indicatoren toe te voegen. In een volgende fase zal het ILVO deze zomer de indicatoren verder uitwerken volgens de feedback van de Rederscentrale om vervolgens de nieuwe berekeningen te maken.

Technische Werkcommissie Visserij

Eveneens op dinsdag 15 juni vond een vergadering van de Technische Werkcommissie Visserij (TWV) plaats, die quasi volledig werd gewijd aan de afwerking van het SALV-advies "ruimte om te vissen". Het advies komt er op eigen initiatief van de TWV met als doelstelling het belang van open ruimte op zee voor de Vlaamse visserijsector onder de aandacht te brengen.

De Vlaamse visserijsector is bij uitstek Europees georiënteerd met visserijactiviteiten van de Golf van Biskaje over de Keltische en Ierse Zee, het Bristolkanaal en het Engels Kanaal tot de Noordzee. Deze ruimtelijke spreiding vormt de strategische sterkte van onze visserijsector, die is ingebed in een ruimere keten. De vraag naar ruimte op zee voor andere vormen van ruimtegebruik (energiewinning en -transport, maricultuur, natuurbeschermingszones,...) neemt toe en vormt een uitdaging voor de activiteiten van de professionele zeevisserij.

Om de ruimtelijk gediversifieerde activiteit van de Vlaamse visserijsector en zijn strategische rol in de voedselproductie en voedselzekerheid in de toekomst te verzekeren, stelt de SALV volgende aanbevelingen voorop:

- Waarborg de toegang tot ruimte op zee voor de Vlaamse visserijsector en zorg voor beleidscoherentie tussen het Gemeenschappelijk Visserijbeleid en aanpalende beleidsvelden die impact hebben op de maritieme ruimtelijke planning en de visserijsector.
- Neem meervoudig ruimtegebruik op zee steeds als primair uitgangspunt bij maritieme ruimtelijke planning.
- Stem beleidsdoelstellingen en -initiatieven die verband houden met maritieme ruimtelijke planning adequaat af tussen de Europese lidstaten en met derde landen. De uitbouw van een dataplatform zoals GeoVis voor Noordoost-Atlantische wateren vormt hiervoor een onmisbaar startpunt.
- Compenseer de visserijsector wanneer blijkt dat meervoudig ruimtegebruik geen optie is.
- Stem intra-Belgisch adequaat af tussen de Vlaamse en federale overheden.

Dit ontwerpadvies van de TWV wordt na bekrachtiging door de SALV op 25 juni 2021 overgemaakt aan de bevoegde Vlaamse en federale ministers en de voorzitter van de Commissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid van het Vlaams parlement.

ENGINEERING FABRICAGE ONDERHOUD REVISIE



Machinefabriek Kramer BV

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



AUTOMATISCHE VOORHETTEL VOOR CLAMMAGEN

AKK300 COMPACT

MOSSELEN OESTERS MESHEFTEN VIS GARNALEN NOTEN THEE ZADEN

We keep you fishing



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

PADMOS

Officieel Dealer
Mitsubishi Dieselmotoren

Bezoek/correspondentieadres: Padmos, Deltahaven 18, 3251 LC Stellendam (NL)

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



VAN EYGEN BV
CASIER-VERMEERSCH
BRANDSTOFFEN

BEL: 058 233 672

BRUGSESTEENWEG 64A • 8433 MIDDELKERKE

Aanvoer & besomming

Belgische vaartuigen in Belgische havens

Mei 2021

	Gewicht (kg)	Waarde (€)	G.P. (€/kg)
Stedelijke vismijn Nieuwpoort	22.503	126.924	5,64
Vlaamse Visveiling	690.169	4.173.277	6,05
TOTAAL	712.672	4.300.201	6,03

Quotaruiten 2021

België krijgt van Duitsland

100 ton makreel 5b, 6, 7, 8abde
220 ton kabeljauw Noordzee
20 ton rog 6, 7a-c,e-k
50 ton tongschar & witje Noordzee
170 ton zwarte koolvis 2a, 3, 4

Duitsland krijgt van België

4.078,5 tong haring 4c, 7d

België krijgt van Spanje

5 ton Noorse kreeft 7
2 ton golfrog 7de

Spanje krijgt van België

13 ton zeeduivel 7

Stand der vangsten

	VISSOORT ¹	Voorlopig Quotum 2021	VANGSTEN	BENUT %
Kabeljauw	2a(EU),3a(<>SK,<>KT),4	567	87,60	15,45
	7a	2	0,93	46,49
	7bc,7e-k,8,9,10	7	4,09	58,46
	7d	33	10,20	30,90
	Totaal	609	102,82	16,88
Schelvis	2a(EU),4	287	17,76	6,19
	7b-k,8,9,10	91	75,58	83,06
	7a	29	0,95	3,28
	Totaal	407	94,29	23,17
Zwarte koolvis	2a(EU),3a,3bc(EU),4	19	4,39	23,09
	7,8,9,10	4	1,12	27,96
	Totaal	23	5,51	23,96
Witte koolvis	7	92	6,44	7,00
Leng	4(EU)	10	2,27	22,66
	6,7,8,9,10,12,14(EUIW)	30	7,17	31,45
	Totaal	40	9,44	23,60
Wijting	2a(EU),4	246	70,69	28,73
	7a	1	0,30	29,99
	7b-k	46	TBA	TBA
	8	3	TBA	TBA
	Totaal	296	70,99	23,98
Schol	2a(EU),3a(<>SK,<>KT),4	4.472	598,59	13,39
	7a	56	12,68	22,64
	7de	1.240	289,62	23,36
	7fg	247	94,27	38,17
	7hjk	11	1,09	9,93
	8	1	0,01	1,26
	Totaal	6.027	996,26	16,53
Tong	2,4(EU)	954	97,65	10,24
	7a	281	158,24	56,31
	7d	590	343,48	58,22
	7e	37	34,96	94,48
	7fg	504	TBA	TBA
	7hjk	35	4,75	13,56
	8ab	275	20,22	7,35
	Totaal	2.676	659,30	24,64
Tarbot en griet	2a,4(EU)	248	57,94	23,36

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

	VISSOORT ¹	Voorlopig Quotum 2021	VANGSTEN	BENUT %
Rog	2a,4(EU)	90	29,67	41,08
	6ab,7a-c,7e-k(EU)	473	270,35	59,59
	7d(EU)	61	58,96	96,66
	8,9(EU)	10	0,05	0,50
	Totaal	634	359	56,63
Golfrog	7de(EU)	gesloten	gesloten	gesloten
Kleinoogrog	7fg	gesloten	gesloten	gesloten
Tongschar en witje	2a,4(EU)	223	43,64	19,57
Andere soorten Nozo	4(NW)	23	0,45	1,96
Makreel	2a(EU),3a,3bc(EU),4	90	70,24	78,04
	5b(EU+IW),6,7,8abde	65	20,59	31,67
	Totaal	155	70,24	45,32
Sprot	2a,4(EU)	0	0,10	0,00
	7de	2	0,00	0,00
	Totaal	2	0,10	5,00
Horsmakreel	4bc,7d(EU)	47	30,07	63,98
Heek	2a,4(EU)	21	0,42	2,01
	4(NW)	17	TBA	TBA
	5b(EU+IW),6,7,12,14(IW)	290	29,40	10,14
	8abde	9	TBA	TBA
	Totaal	337	30	8,85
Zeeduivel	2a,4(EU)	182	33,08	18,18
	7	1.939	571,51	29,66
	8abde	204	3,68	1,80
	Totaal	2.325	608,27	26,16
Schartong	2a,4(EU)	5	2,54	50,75
	7	473	175,02	37,85
	8	32	4,03	12,58
	Totaal	510	181,59	35,61
Langoustine	2a,4(EU)	356	196,18	55,11
	7	3	TBA	TBA
	8abde	1	TBA	TBA
	Totaal	360	199,79	55,50
Haring	4c,7d(<>Blackwater-bestand)	99	14,22	14,43



*Tekst: Sofie Vandendriessche, Hans Polet, Els Vanderperren, Lancelot Blondeel, Matthias Van Opstal
Met dank aan: Sander Meyns, Danny Vlietinck, Jeroen van den Berg, Peter Thysebaert*

Hightech in de visserij

Tractors met GPS-en, drones voor ziektebestrijding, robots in het veld: in de landbouwwereld dringen precisietechnologie en hightech toepassingen steeds verder door, en het grote publiek kan dat van dichtbij opvolgen. Maar wat velen niet weten is dat ook de visserij die evolutie doormaakt, en dat er een boel hardware, software en apps in ontwikkeling zijn voor toepassing bij scheepsbouw, visvangst, verwerking, opslag en vermarkting. En die technologie opent een wereld van mogelijkheden voor vissers, scheepsbouwers én onderzoekers. Wij vroegen hen naar hun realisaties, wensen en toekomstdromen.

ELECTRODEN EN LED-LAMPEN HEBBEN EEN EFFECT OP DE BIJVANGST



De commerciële pulsvisserij mag dan officieel verboden zijn, de mogelijkheden van de technologie blijven gelden en beperken zich niet enkel tot het vergroten van de vangsten. Zo bewijzen proeven met kleine elektroden in een ontsnappingspaneel in de buik van het net dat het mogelijk is om meer ongewenste vangst te laten ontsnappen zonder dat daarbij waardevolle platvissen verloren gaan. Tongen die zich door de gaten van het ontsnappingspaneel willen wurmen, krijgen namelijk een klein schokje en bewegen dan verder naar eind van het net. Gelijkaardige resultaten worden bekomen met LED-lampen in ontsnappingspanelen: die zorgen ervoor dat kleine pladijsjes zich niet laten vangen, terwijl de grote marktwaardige tongen behouden blijven. "Het onderzoek heeft vertraging opgelopen door de COVID-crisis", vertelt onderzoeker Mattias Van Opstal, "maar de tests op zee hebben we intussen weer kunnen hervatten."

ARTIFICIËLE INTELLIGENTIE IDENTIFICEERT EN MEET VISSSEN

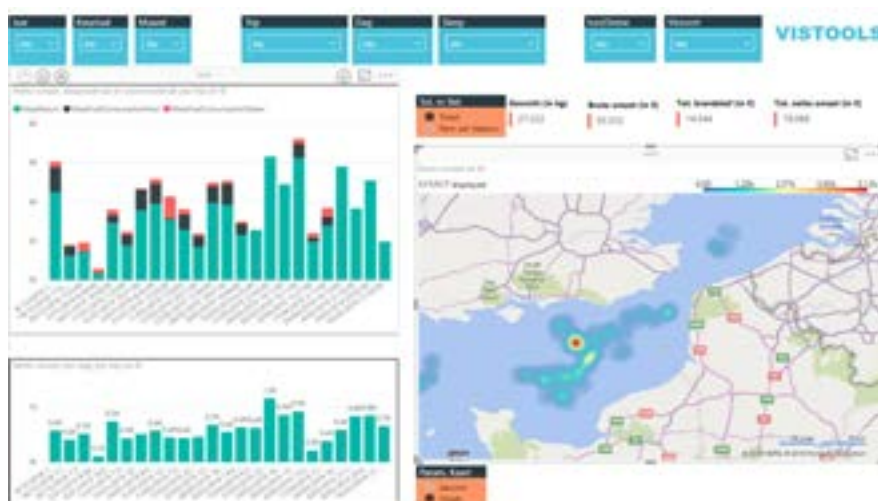
Momenteel worden de vangsten in kaart gebracht via een monitoringsprogramma met zeegaande waarnemers. Die steekproefaanpak levert data van hoge kwaliteit, maar is beperkt in omvang, waardoor er voor minder courante vissoorten zoals tarbot, griet en bepaalde roggensoorten een tekort aan data bestaat over hun verspreiding en dichtheden in de visgebieden. "Machine Vision, een automatisch systeem voor beeldherkenning van vissoorten aan boord, kan een oplossing zijn. Op die manier kunnen vissersvaartuigen zelf hun data verzamelen, een principe dat *self-sampling* heet," legt Els Vanderperren uit.

Wetenschappers en vissers onderzoeken momenteel wat de mogelijkheden zijn om een beeldherkenningssysteem op te stellen aan boord van een schip. Bij succesvolle toepassing aan boord van vissersschepen, en eventueel ook in de vismijn, kan de dataverzameling in de visserij meteen een aantal versnellingen hoger schakelen. Ook voor vissers zou het nieuwe systeem winst kunnen opleveren: zij zouden bijvoorbeeld op basis van real-time metingen van de lengteverdelingen per vangst kunnen inschatten wat op een bepaald moment de meest interessante visgronden zijn.

Uiteindelijk doel van het systeem, op lange termijn dus, is om de ruwe vangst te gaan analyseren in functie van datacollectie. Het gaat dus niet om controle, en ook niet enkel om vis. Data over alle diersoorten, inclusief zeesterren, garnalen en dergelijke, zullen worden verzameld om het ecosysteem als geheel in beeld te brengen. Want wetenschappers weten het al lang: visserijvangsten bieden een schat aan informatie over de ecosystemen waar ze vandaan komen, en over variaties in ruimte en tijd. Stel je voor dat je al die informatie in een voorspellend model kan gieten, net zoals de modellen die onze weerberichten genereren, en dat die precies kunnen vertellen waar de interessante vis zit, of wanneer kwetsbare soorten samenkomen om zich voort te planten. Dat is informatie waar elke visser en ecosysteembeheerder mee aan de slag zou kunnen.

APP TOONT HOEVEEL PLAATS ER NOG IS IN HET RUIM

Welke en hoeveel vis zit al in het ruim? Welke visslepen brachten het meest op? En hoeveel brandstof hebben we al verbruikt? Vissers en wetenschappers werken via geautomatiseerde sensortechnologie aan toegankelijke, informatieve tools voor de vissers, zowel aan boord als online. Via geautomatiseerde sensordata is het namelijk mogelijk om daar een 'live view' van te genereren, en zelfs om online tools te gaan ontwikkelen. En dat is nu precies het doel van het VISTools-traject, een opeenvolging van projecten dat vaartuigen ziet als dataplatformen. Bijzonder is dat het traject co-creatief wordt opgezet, als een samenwerking tussen de visserijsector en de wetenschap. Visser Pedro Rappé stond mee aan de wieg: "VISTOOLS werd in eerste instantie ontworpen ter ondersteuning van de schipper en bemanning aan boord. De tool is ook een hulpmiddel voor de reder, die zijn management moet uitvoeren van op afstand. Die reder, die eigenaar is van de data, kan ten slotte beslissen of hij de data wil aanleveren aan wetenschappers die ze verder kunnen gebruiken voor onderzoek."



VISTOOLS Analytics gaat nog een stap verder: de data van de sensoren worden gecentraliseerd en er wordt een koppeling gemaakt met bestaande dataplatformen. De koppeling van deze nieuwe bron van visserij-informatie met bestaande data laat toe om aan boord en online een aantal toegankelijke, informatieve tools voor de vissers te ontwikkelen. De informatie wordt geanonimiseerd doorgestuurd, gekoppeld aan externe databronnen en op kaarten weergegeven, de zogenaamde 'heat maps'. Die geven informatie weer, zoals de waarde van de vangst of de omzet per dag. De onderzoekers en

visserijpartners ontwikkelen ook een elektronisch visruimplan waarmee de inhoud en de locatie van de viskisten in het ruim opgevolgd kan worden via een applicatie op een tablet.

"Ook voor wetenschappers openen deze algoritmes nieuwe mogelijkheden voor onderzoek," benadrukt Hans Polet. "Zo geven de gegevens inzichten in waar en wanneer de vis gevangen wordt, en zijn de gegevens van sensoren voor oppervlaktewatertemperatuur bijzonder waardevol voor klimaatwetenschappers."

VISSERIJ VERDUURZAAMT ZORGT VOOR ERKENNING VAN INSPANNINGEN

De visserijsector is al een tiental jaar bezig met inspanningen te leveren om de sector duurzamer te maken. Zo gebruiken schepen tot 40 procent minder brandstof, zijn netten aangepast om de bijvangst te beperken en zijn de werktuigen lichter gemaakt om het ecosysteem minder te verstoren. Het ILVO heeft met VALDUVIS (VALorisatie van DUurzaam gevangen VIS) een meetinstrument ontwikkeld dat die inspanningen objectief kan meten en dat de visserij verder moet verduurzamen.

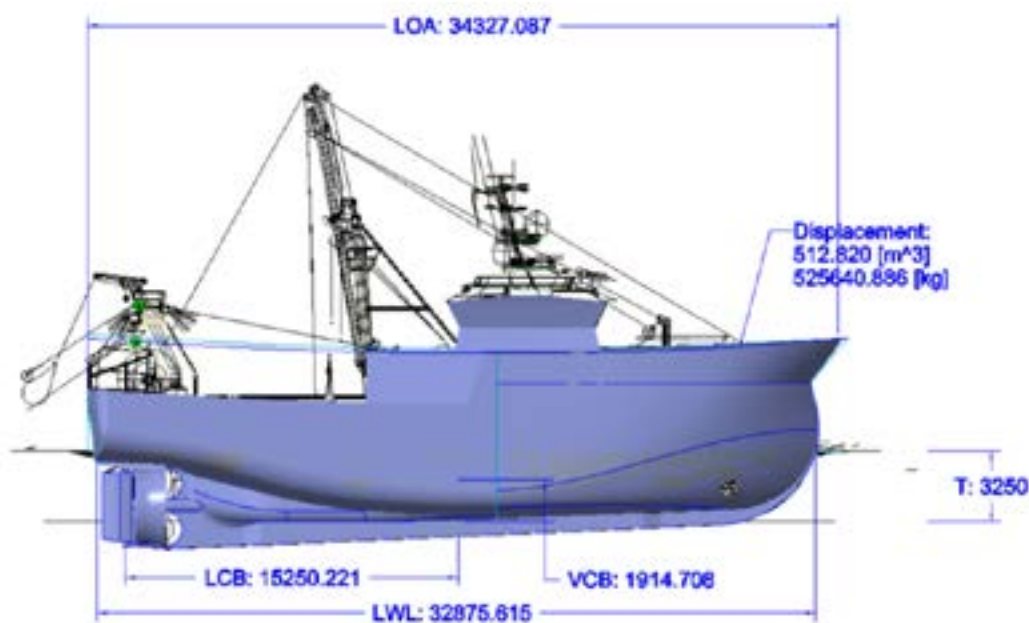
"Met de Valduvis-tool kunnen we elf indicatoren in kaart brengen waardoor het een score kan toekennen aan een vaartuig, een visserijvloot of een bepaald vlootsegment", legt Lancelot Blondeel van ILVO uit. Wie hoger dan 50 scoort krijgt de erkenning van 'Visserij verduurzaamt' en krijgt de komende drie jaar begeleiding van het ILVO om de score op te krikken tot minstens 60. Reders en vissers kunnen op basis van de individuele scores over de diverse indicatoren, en onder wetenschappelijke begeleiding van het ILVO, zoeken hoe zij hun globale score kunnen verbeteren. Op www.valduvis.be kunnen reders zelf hun score bijhouden, kan de overheid de sector opvolgen en de koper en consument kan bekijken of zijn vis duurzaam gevangen wordt. Ook op de veiling kunnen kopers kunnen zien of de verhandelde vis afkomstig is van een duurzaam visserij-schip. Het instrument Valduvis is ingekapseld in een verbetertraject onder de naam 'Visserij Verduurzaamt', dat tegelijkertijd ook een erkenning is voor de reeds geleverde inspanningen van de reders.

NIEUWE VISSERSVAARTUIGEN ZORGEN VOOR EEN TECHNOLOGIESPRONG

De gemiddelde leeftijd van vissersvaartuigen in de Belgische vloot is 30 jaar; nieuwe schepen bouwen zat er de laatste 20 jaar niet in door hoge brandstofprijzen en lage visprijzen. Maar ondanks de onzekerheden over BREXIT en COVID staan maar liefst

acht nieuwe vaartuigen op stapel. Er is dus ruimte voor nieuwe technologieën, maar ook voor doortastende aanpassingen aan het design. Energiebesparing en het verhogen van het comfort en de veiligheid van de bemanning staat daarin centraal, maar ook naar het uitwisselen van real time informatie over visgronden wordt gretig uitgekeken.

"We werken met warmtepompen en vloerverwarming op restwarmte van de motor, maar dat is niet echt hoogtechnologisch", zegt reder Thysebaerdts, die een schip op stapel staan heeft. "De naar mijn inziens belangrijkste technologie wordt toegepast bij het ontwerp: via 3D ontwerp en vaarsimulaties wordt de romp zo aangepast dat ze 20% minder weerstand ondervindt in het water. Via degelijke simulaties werd ook ontdekt dat een extra uitholling boven de schroef, die daardoor meer water aantrekt, het vermogen en dus ook de trekkracht serieus kan opdrijven. Sneller varen gaan we niet doen, maar wel efficiënter vissen." Die efficiëntie hangt natuurlijk niet enkel af van de kracht van een schip, maar ook van het vinden van goede visgronden en het gebruik van het vistuig. Dat laatste wordt preciezer en flexibeler: "Ons schip is zo ontworpen dat we zowel met de boomkor kunnen vissen als met borden, zowel op platvis als op langoustines. Voor de borden hebben we een sensor die aangeeft hoe wijd de borden openstaan, en we kunnen dus meteen zien of het vistuig goed over de bodem beweegt. Of we op een goede plek zitten, dat leiden we af uit eigen ervaring, maar ook uit gegevens die andere vissers doorgeven. Dankzij internet aan boord kan dat nu de hele tijd, en niet enkel als we in de haven liggen. Zeebodemkaarten worden continu geüpdatet, en op 3D kaarten worden plaatsen die druk bevist worden zichtbaar. Al die informatie komt binnen op de brug. Die ziet er nu wel heel wat anders uit met al die computerinstallaties. Ook de tablet en smartphone zijn al bijna niet meer weg te denken."



Nieuwe Z.19 - Brigitte

Maar ook in de verwerking zien we veranderingen door het inbouwen van technologie en automatisering van bepaalde stappen. Reder Vlietincx legt uit dat de vangst op zijn nieuwe schip automatisch uit de bak op de band zal komen en dus sneller verwerkt en gekoeld kan worden. "Dat komt de kwaliteit van de vis én de ergonomie van het werk ten goede." Scheepsbouwer Jeroen van den Berg van Damen ziet voor de toekomst nog meer kansen voor ketenintegratie: "De schepen beiden voldoende ruimte om een sorteerinstallatie te plaatsen zodat de sortering op grootte per soort al aan boord van het schip zou kunnen gebeuren."

Dat technologie steeds belangrijker wordt, dat is wel duidelijk. "Internet aan boord geeft voorheen ongekende mogelijkheden", zeggen beide reders. "Data-uitwisseling met andere vissers is directer, maar we hebben ook een snellere lijn met het land." Het werken met de technologie en software vergt wel extra vaardigheden en dus opleiding van de bemanning. "De jonge gasten zijn er vrij snel mee weg en leren al doende, maar dit zou wel meer aandacht moeten krijgen bij hun opleiding.", klinkt het. En wat met drones en robots? "Daar zijn we niet mee bezig," zegt reder Vlietincx. "Wat wij nodig hebben van wetenschap en technologie is het verhogen van de selectiviteit. Wij willen grotere tong vangen, die meer opbrengt én we willen onze quota in de verschillende gebieden efficiënter gaan opvissen."

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

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



Ruimtelijke Ordening

Ruimtelijke ordening op zee blijft een item waar de Rederscentrale continue aandacht voor heeft. Deze maand wordt er gerapporteerd over de plannen voor een nieuw windmolenpark in het oosten van de Ierse Zee, het voorstel voor een kunstmatig energie-eiland in Deense wateren en het voornemen van de Britse regering om offshore drijvende windmolenparken in de Keltische Zee te ontwikkelen. Ten slotte is er een berichtgeving van Colruytgroep betreffende de zeeboerderij in het Belgisch deel van de Noordzee.

Yellow North en South windmolenparken

De Rederscentrale werd gecontacteerd door MarineSpace betreffende de plannen voor de Yellow North en South windmolenparken. De twee projectlocaties bevinden zich in het oosten van de Ierse Zee (kaart 1). De exacte coördinaten waar de windparken zullen komen, moeten nog bepaald worden. In de zomer van 2021 zullen er geofysische en ecologische onderzoeken uitgevoerd worden binnen deze locaties. Naar verwachting zullen deze onderzoeken drie maanden duren, afhankelijk van de weersomstandigheden. Sinds halverwege juni worden er onderzoeken uitgevoerd door XOcean, met behulp van een onbemand oppervlaktevaartuig. Sinds eind juni worden er milieu-geofysische en -geotechnische onderzoeken uitgevoerd door Gardline. De bouw van het eerste windpark staat gepland om te beginnen in 2025, om in 2028 operationeel te zijn.



Kaart 1: Yellow North & South projectlocaties

Deens kunstmatig energie-eiland Noordzee

Denemarken heeft plannen om een kunstmatig windenergie-eiland in de Noordzee, 80 km van de kust van Jutland, te bouwen. Dit werd onder andere gecommuniceerd tijdens de NSAC Ecosysteem Werkgroep, waarvan Rederscentrale lid is. Op grond van de Deense Klimaatwet heeft het land zich verplicht tot een ambitieuze reductie van 70% in de uitstoot van broeikasgassen in 1990 tegen 2030 en om tegen 2050 CO₂-neutraal te zijn.

De energiehub zal als een offshore-elektriciteitscentrale dienen die groene stroom via het net van honderden windturbines rondom het eiland rechtstreeks verzamelt en distribueert naar consumenten in landen die grenzen aan de Noordzee. Het is de ambitie om op lange termijn groene stroom op het eiland op te slaan, om te zetten in vloeibare groene brandstof en via onderzeese leidingen naar Denemarken en omliggende landen te sturen. Het kunstmatige eiland van 120.000 vierkante meter zal in de eerste fase 3 miljoen huishoudens van groene energie kunnen voorzien.

De exacte locatie is nog niet bepaald. Een studie van het Deense Energie Agentschap heeft twee gebieden ten westen van de kust van Jutland gemarkeerd (zie kaart 2). Gezien exacte coördinaten nog niet voorhanden zijn, kan de exacte impact op de Belgische vloot nog niet bepaald worden. Geofish toont aan dat de locaties echter wel in visgronden liggen met Belgische activiteiten. Rederscentrale zal bijgevolg dit dossier nauwgezet blijven opvolgen.

Denemarken zal ook een energiehub bouwen op het eiland Bornholm in de Oostzee voor de zuidkust van Zweden. De initiële capaciteit van de twee hubs zal 5 GW bedragen, een verdrievoudiging van de huidige geïnstalleerde offshore-capaciteit in Denemarken. Ze zullen later worden uitgebreid tot een totale capaciteit van 12 GW.



Drijvende windmolenparken in Keltische Zee

De Britse Crown Estate heeft in april aangekondigd om een nieuwe lease-ronde vrij te geven voor commerciële drijvende windprojecten in de Keltische Zee. Het leaseproject zal zich richten op projecten die tot drie keer groter zijn dan alle rechten die eerder waren toegekend aan drijvende windparken in het VK.



DAMEN

MAASKANT SHIPYARDS STELLENDAM

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

Innovating the future

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

VANQUATHEN-LOMBAERTS-EGGERMONT ADVOCATENASSOCIATIE

Georges VANQUATHEN
Jean-Luc LOMBAERTS
Marijke EGGERMONT

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

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



Deze aankondiging brengt heel wat bezorgdheid mee bij de visserijgemeenschappen. Drijvende windparken nemen grote ruimte in beslag omdat de turbines op hun plaats worden gehouden door lange lijnen die aan de zeebodem zijn verankerd in plaats van dat de turbines in de zeebodem worden geïnstalleerd.

Exacte locaties zijn nog niet vrijgegeven, maar uit een consultatie van de Crown Estate bleek een grote belangstel-

ling voor rechten voor de ontwikkeling van drijvende windparken in de Keltische Zee rond de kusten van Zuid-Wales. Rederscentrale zal deze ontwikkelingen uiteraard van nabij opvolgen.

Berichtgeving Colruytgroep Zeeboerderij Belgisch deel van de Noordzee

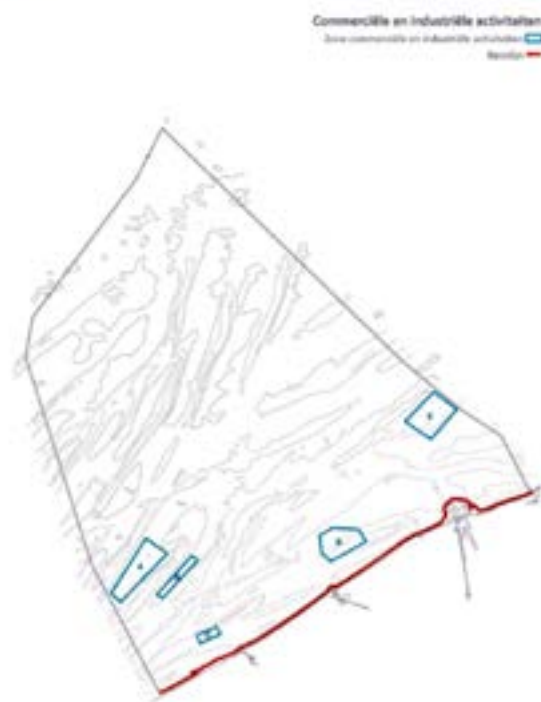
De Rederscentrale ontving onderstaande berichtgeving van Colruytgroep:

Het Nieuw Marien Ruimtelijk Plan (MRP) 2020-2026 voorziet vijf zones voor commerciële en industriële activiteiten. Colruyt Group verkreeg begin december 2020 de nodige vergunningen van de Federale Minister voor Noordzee om in zone C (zie onderstaand kaart 8 uit het MRP), een zeeboerderij te ontwikkelen om de kweek van o.a. mosselen mogelijk te maken. De toekomstige zeeboerderij zal zich ongeveer 5 km voor de Belgische Westkust situeren.*

Conform het opschalingsplan dat werd voorgelegd aan de federale autoriteiten, zal in de eerste fase slechts een kwart van de zone C benut worden voor de activiteiten van de zeeboerderij. In een latere fase zal er opgeschaald worden van het Westen naar het Oosten van de zone C.

Om de veiligheid van alle zeevarenden te garanderen wordt de kweekzone in de zomer van 2021 afgebakend door speciale markeringsboeien en kardinaalboeien. We vinden het namelijk belangrijk om dit tijdig te communiceren naar onze belangrijkste stakeholders toe. Die communicatieverplichting is overigens ook opgenomen in de verleende vergunningen. De concrete tijdstippen van afbakening volgen zo snel als mogelijk. Mochten er intussentijd vragen zijn, kan er steeds contact opgenomen worden met Colruyt Group op het volgende nummer: +32 (0)2 363 55 45.

Kaart 8



* Coördinaten Zone C

- 5° 1° 51' 10'.445 N 2° 37'.346 O
- 6° 2° 51' 11'.167 N 2° 39'.983 O
- 7° 3° 51' 10'.517 N 2° 40'.444 O
- 8° 4° 51' 09'.760 N 2° 37'.813 O

JV ■



Projecten Rederscentrale

Als producentenorganisatie is Rederscentrale promotor van meerdere projecten zoals Signalisatie- en reddingsmiddelen aan boord, VSAT back-up, Visserij Verduurzaamt Market, Fishing for Litter en de jaarlijkse Productie- en Marketingplannen. De Rederscentrale ontving daarnaast onlangs positief nieuws betreffende een nieuwe ondersteuning voor het actualiseren van het elektronisch logboek. Hieronder een overzicht.

Signalisatie- en reddingsmiddelen aan boord

Veiligheid aan boord van Vlaamse vissersvaartuigen blijft voor de Rederscentrale topprioriteit. Daarom wordt binnen de visserijsector voortdurend gezocht naar middelen en technieken die de veiligheid en de werkomstandigheden van de bemanning verbeteren. Het verdubbelen van het aantal EPIRB's (Emergency Position Indicating Radio Beacon) en reddingsvlotten aan boord van vissersvaartuigen is dan ook een volgende stap voor de Belgische visserij om de veiligheid te verhogen.

Het project voorzag in ondersteuningsmogelijkheden door het Zeevisserijfonds en het Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij (EFMZV) voor de verdubbeling van de EPIRB's en reddingsvlotten aan boord en voor communicatiemiddelen in de vlotten. Volgens het Koninklijk besluit van 26 juni 2020 betreffende de invoering van meerdere veiligheidsmaatregelen voor de visserij, wordt het wettelijk verplicht dat alle vaartuigen een EPIRB aan boord hebben zowel aan stuurboord als aan bakboordzijde en dat elk vaartuig vlotten aan boord heeft die plaats bieden aan het dubbele van het gewoonlijke aantal bemanningsleden aan boord.

Reders kregen tijd tot 31 mei 2021 om hun factuur en betalingsbewijs te bezorgen aan de Rederscentrale. Momenteel wordt de aanvraag tot uitbetaling voorbereid, waarna het deze zomer bij de cel FIVA (Financieel Instrument voor Visserij en Aquacultuur van de Vlaamse overheid) – EFMZV van de Dienst Visserij – die de ondersteunde projecten administratief opvolgt – wordt ingediend.

VSAT Back-Up

Naar aanleiding van de meldingen van reders dat de VSAT soms uitvalt – meestal in geval van extreme weersomstandigheden op zee, maar ook door technische problemen die een slechte verbinding veroorzaken – heeft Rederscentrale in het voorjaar van 2019 een projectvoorstel ingediend voor de aanschaffing van een dergelijke VSAT back-up. Deze werkt volgens een gelijkaardig systeem als de reguliere VSAT via een satelliet-antenne, maar volledig onafhankelijk ervan. Het grote verschil is dat de VSAT back-up veel beperkter is in gebruik en enkel gebruikt kan worden door de schipper zelf om data te versturen, voor het elektronisch logboek of voor noodsignalen in geval van problemen.

De Rederscentrale ontving de officiële goedkeuring begin dit jaar. Reders werden per brief op de hoogte

gebracht. Reders die reeds een VSAT back-up systeem aan boord geïnstalleerd hebben of van plan zijn deze investering te doen, dienen dit te bevestigen aan de Rederscentrale, vergezeld van een kopie van de factuur en het betalingsbewijs tegen uiterlijk 31/08/2021. Voor verdere vragen kunnen reders terecht bij het projectteam van de Rederscentrale, Jasmine Vlietinck (jasmine.vlietinck@rederscentrale.be) of Sander Meyns (sander.meyns@rederscentrale.be).



Update Elektronisch logboek

Betreffende de verlenging van de E-Catch licentie voor 3 jaar, werd door de Rederscentrale zoals de vorige twee periodes opnieuw ondersteuning aangevraagd bij het Departement Landbouw en Visserij. Onder het controleprogramma 2021 zou een budget voorzien kunnen worden voor een tegemoetkoming. Officiële goedkeuring werd nog niet ontvangen, maar in samenwerking met het Departement Landbouw en Visserij wordt bekeken om deze subsidie via een collectief project nog dit jaar uit te voeren. Reders zullen zoals gewoonlijk per brief en mail op de hoogte gebracht worden.

Visserij Verduurzaamt Market

Het Visserij Verduurzaamt (Market en Support) project wordt uitgevoerd door Rederscentrale en ILVO met als doelstelling om de inspanningen van de Belgische rederijen ter zeevisserij inzake duurzaamheid te erkennen. De Visserij Verduurzaamt-erkenning werd in juni 2018 gelanceerd en is sindsdien zichtbaar voor kopers in de Belgische veilingen. Wegens grote interesse vanuit de handel werden verdere stappen gezet om het bestaande erkenningssysteem, voor rederijen die voldoende inspanningen leveren inzake verduurzaming, ook op de markt te gebruiken. Vorig jaar werden een aantal proeftrajecten opgezet waarbij de nodige kennis

werd opgedaan betreffende een B2C-markterkenning en de bijhorende bepalingen en controlemechanismen. Tijdens dit traject werd beroep gedaan op de diensten van een externe certificeringsinstelling die instaat voor de controles. De eerste audits werden ondertussen met succes afgerond en de eerste certificaten werden dan ook aan de Visserij Verduurzaamt-erkende marktdeelnemers uitgereikt.

Geïnteresseerde marktdeelnemers kunnen via de vernieuwde Visserij Verduurzaamt-website (www.visserij-verduurzaamt.be) zich aanmelden bij de Rederscentrale – die optreedt als beheerder – om gebruik te mogen maken van de Visserij Verduurzaamt-erkenning. Ook restaurants, cateraars of overheidsdiensten/bedrijven die vismaaltijden aanbieden, kunnen zich aanmelden.

Fishing For Litter – Sensibilisering en Communicatie

De Belgische visserijsector levert reeds heel wat inspanningen om afval uit zee te verzamelen onder de noemer Fishing for Litter (FFL). Toch merken we op dat deze acties vaak onderbelicht worden, het grote publiek onvoldoende bereiken en dat mede daardoor niet alle vissers even overtuigd zijn om hiervoor een grotere inspanning te leveren. Hierdoor werkt Rederscentrale sinds midden 2019 aan een traject aan de hand van twee luiken, namelijk Communicatie en Sensibilisering. De hoofddoelstelling houdt in dat reders en vissers gestimuleerd worden om verder afval uit zee te verzamelen en daarvoor ook beloond worden. Dit moet nieuwe impulsen geven aan het lopende project FFL. Daarnaast wenst Rederscentrale via haar communicatie ook andere zeegebruikers ertoe aan zetten om mee te werken aan deze doelstelling.

Registratie van de aangelande Big Bags vormt één van de grootste moeilijkheden voor vissers. Daarom werd in 2020 gewerkt aan een gebruiksvriendelijke smartphone applicatie om op een efficiënte manier door te geven welk soort afval werd opgevisst, in welk gebied het werd opgevisst en in welke haven het is afgezet.

De Fishing for Litter smartphone-applicatie werd in september gelanceerd. Reders werden door de Rederscentrale gecontacteerd om per vaartuig twee verantwoordelijke vissers aan te duiden. Deze vissers werden vervolgens door de Rederscentrale opgeroepen om zich via de applicatie te registreren en deze consistent te gebruiken bij het registreren van de Big Bags. De applicatie is te downloaden via de Android Play Store en de Apple Store:

- <https://play.google.com/store/apps/details?id=be.rederscentrale.litterapp>
- <https://apps.apple.com/be/app/fishing-for-litter/id1527415492?l=nl>

Op maandag 28 juni is een stuurgroep Fishing for Litter gepland waarover in de volgende editie van dit informatieblad gerapporteerd zal worden.



Productie- en Marketingplannen

Met het achtste productie- en marketingplan (PMP 2021) wenst de Rederscentrale als producentenorganisatie tegemoet te komen aan de Verordening (EU) 1379/2013 van het Europees Parlement en de Raad, houdende een gemeenschappelijke marktordening (GMO) voor visserij- en aquacultuurproducten. In de GMO krijgen producentenorganisaties een centrale rol toebedeeld voor het bereiken van de doelstellingen van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB) en hun productie- en marketingplannen spelen daarbij een belangrijke rol. Het PMP voor het jaar 2021 bevat een strategie, acties en controlemogelijkheden teneinde te streven naar deze doelstellingen.

Het PMP 2021 werd begin november ingediend. Na feedback van het Departement Landbouw en Visserij en een overleg met andere ketendeelnemers werd een aangepast versie eind februari dit jaar ingediend, waarna het eind maart werd goedgekeurd. Op de website van de Rederscentrale kunnen alle PMP's worden teruggevonden en zodoende alle informatie over de werkzaamheden van de enige erkende Belgische producentenorganisatie in de visserij.





Stedelijke Vismijn Nieuwpoort

duurzaam gevangen vis

dagverse garnalen

dagverse kustvis

Erkende garnaalzeef en
machinale sortering voor platvis.

Thuiskoopsysteem van de Vlaamse Visveiling
met gunstige tarieven voor reders en vissers.

NIEUWPOORT 



"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

**Alle industriële en
scheepsherstellingen
mekaniek en plaatwerk**

bvba BEMA



Nieuwe Werfkaai 14 • 8400 Oostende

T: 059 33 22 51 • F: 059 33 01 55

GSM Johan: 0477 31 54 15

GSM Ludo: 0477 33 54 35

Vlaanderen zet lokale voeding op de kaart

Op maandag 7 juni gaf Vlaams minister bevoegd voor visserij, Hilde Crevits, samen met VLAM de aftrap voor een initiatief dat het belang en de eigenheid van onze lokale voeding stevig en voor de lange termijn in de kijker moet zetten. Het label 'Lekker van bij ons' zal de komende maanden en jaren breed worden gepromoot op alle plaatsen waar we te maken hebben met voedsel: aan de ingang van winkels en horeca, in de rekken van de supermarkt, op de menukaart,... Toch gaat dit over meer dan een label. 31 Vlaamse federaties en verenigingen uit de voedingssector, horeca en handel - waaronder Rederscentrale - zetten de schouders onder een brede waaier van tastbare acties die de lokale voeding in de kijker zetten.

Die maandag 7 juni werd dus het partnerschap tussen de minister, VLAM en de voorzitters van vijf werven rond "Voedsel verbindt boer en burger" gelanceerd. Met dit initiatief wordt het belang en de eigenheid van lokale voeding in de kijker gezet. Minister Crevits steekt haar enthousiasme over onze lokale voeding niet onder stoelen of banken: *"Zowel de Belgische keuken als de basisproducten die er deel van uitmaken behoren tot de absolute wereldtop. Dat is in de eerste plaats de verdienste van degelijk vakmanschap, in alle geledingen van onze voedingsindustrie. Dat verdient meer aandacht en applaus. Het voorbije coronajaar was de waardering en belangstelling voor onze lokale economie en lokale voeding bijzonder groot. Noodgedwongen gingen we allen meer aan het fornuis staan. Tegelijk keken we reikhalzend uit om ons te laten verwennen door onze horeca. Dit momentum nemen we stevig vast om producten van eigen bodem sterker dan ooit naar voren te schuiven."*

Alle sectorverenigingen en federaties werden rond de tafel gebracht met één doel: de lokale voeding op de kaart zetten zoals dat nog nooit eerder werd gedaan. Hierover zei de minister: *"Het ontwerpen van een logo is slechts een eerste stap. De kunst bestaat erin om te overtuigen en alle betrokken partners met de neus in dezelfde richting te krijgen. De alliantie die we hiervoor konden aanspreken is ongekend. Dit is geen stunt of eenmalige actie, het is de aftrap van een project dat we op lange termijn willen doorzetten."*

De volledige Vlaamse voedingssector - van primaire productie tot kleinhandel; van verwerking tot de korte keten en de horeca - schaarde zich op enkele maanden tijd achter één sterk gemeenschappelijk doel: blijvende aandacht voor onze lokale voeding. Deelnemers onderschrijven een charter onder de noemer "Voedsel verbindt boer en burger". Het project wordt gedragen door de sterke schouders van 31 partners die in Vlaanderen een sleutelrol spelen in onze voeding. De komende maanden zal er ingezet worden op het werven van ambassadeurs, het uitwerken van educatieve projecten en de maand van lokale voeding.

Retailers, horeca-uitbaters, verwerkers en producenten die zich engageren, zullen het gemeenschappelijk label 'Ambassadeur Lekker van bij ons' gebruiken. Hiervoor zijn fysieke en digitale dragers gemaakt waaronder een raamsticker, een muurplaat, een toogdisplay en een kledingpin. Naast het nieuwe label dat snel overal zal opduiken - onder meer op de deur van de slager en het café en op de menukaart van het restaurant - zullen ook supermarkten aan de slag gaan met hun rayons, promo-stands en -fol-



ders. Verder loopt er nu al een onderzoeksproject om alle opleidingen in kaart te brengen en 'Lekker van bij ons' in de lessenspakketten te integreren. Zo wordt een brede waaier aan educatieve communicatie opgezet over lokale voeding. Daarnaast wordt mei vanaf 2022 de maand van producten van bij ons. Tijdens deze maand zal de hele keten lokale voeding extra in de kijker zetten.

Vier bedoelingen staan voorop: fierheid voor lokale voeding aanwakkeren, voorkeur voor deze producten, de herkenbaarheid van het lokale product verhogen en zowel de consument als de professional bewuster doen kiezen voor producten van bij ons. Ook Rederscentrale nam intensief deel aan de vijf werven en zag erop toe dat ook de visserijsector en meer specifiek ook de Visserij Verduurzaamt-erkenning wordt meegenomen in de communicatiecampagnes van onder andere VLAM. Via de Sectorgroep Vis zullen handelaren en rederijen ertoe worden aangezet om zich aan te melden als ambassadeur van Lekker van bij ons. Dit kan via www.voedselverbindtboerenburger.be.



TRANSPORT & LOGISTIC SOLUTIONS

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

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

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

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

Een goede markt bouw je samen op!

+31 6 33317293

Wij zijn altijd makkelijk en snel
te bereiken via Whatsapp.

Vebatrans B.V. De Meer 10, 8321 MT Urk, Nederland

Opleidingen

Opleidingen en onderwijs zijn thema's waar de Rederscentrale als sectorvertegenwoordiger veel belang aan hecht. Het is immers van essentieel belang dat er voldoende instroom is van gekwalificeerd personeel om aan de huidige regelgeving inzake vaarbevoegdheidsbewijzen te voldoen. Deze keer informeren we over de ontwikkelcommissie duale opleidingen zeevisserij en geven we de aankondigingen mee voor opleiding Roerganger en de opleiding Motorist 750 kW & onbeperkte kW.

In het kader van de modernisering van het secundair onderwijs werkt de Vlaamse overheid aan de hervorming van het leren en werken (deeltijds leren) naar duaal leren. Alle huidige opleidingen kunnen wel behouden blijven, maar zullen onderworpen worden aan andere voorwaarden. De zeevisserij heeft tot nu toe geen opleidingen in duaal leren. Het Maritiem Instituut Mercator (MIM) werkt daarover in samenwerking met de Vlaamse overheid aan de omzetting van de opleidingen deeltijds leren in duaal leren. Voor de tweede graad zal het reeds noodzakelijk zijn om een duaal alternatief klaar te hebben tegen het schooljaar 2022-2023. Naast het MIM worden ook andere sectororganisaties, zoals Rederscentrale, betrokken bij de uitrol van het duaal leren in de maritieme sector.

Via specifieke ontwikkelingscommissies worden de duaal leren-trajecten voor de visserijsector voor de verschillende functies aan boord voorbereid. De leertrajecten voor alle functies dienen tegen begin september 2021 afgerond te zijn zodat deze in een Besluit van de Vlaamse Regering kunnen gegoten worden en zodat scholen/centra vóór 30 november 2021 een programmatieaanvraag kunnen indienen. Op donderdag 27 mei vond de eerste ontwikkelcommissie plaats, waarbij de duaal leren-traject voor matroos zeevisserij (2^e graad) en motorist (specialisatiejaar) werden voorbereid.

OPLEIDING ROERGANGER



Waar?

VDAB, L. Blondeellaan 9, 8380 Zeebrugge

Wanneer?

van 26/07/2021 t.e.m. 05/08/2021

Examen?

Vrijdag 06/08/2021

Toelatingsvoorwaarden?

In het bezit zijn van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs

Voor informatie en inschrijving?

Administratie Zeevissersfonds

Tel. 059/ 50 95 55

GSM / Whatsapp: 0471/411 328

E-mail: info@zeevissersfonds.be

Website: zeevissersfonds.be



OPLEIDING MOTORIST 750 kW OF ONBEPERKTE kW



Wanneer?

van 13/09/2021 t.e.m. 24/12/2021

Schriftelijke examens?

van 10/01/2022 t.e.m. 14/01/2022

Mondeling examen?

Zaterdag 15/01/2022

Waar?

Maritiem Instituut Mercator, Mercatorlaan 15 te Oostende

Toelatingsvoorwaarden?

In het bezit zijn van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs

Voor informatie en inschrijving?

Administratie Zeevissersfonds

Tel. 059/ 50 95 55

GSM / Whatsapp: 0471/411 328

E-mail: info@zeevissersfonds.be

Website: zeevissersfonds.be



Marktsituatie in de zeevisserij

APRIL 2021

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

Visprijzen beginnen zich stilaan te herstellen na coronapandemie

AANVOER

Belgische vaartuigen voerden in de maand april in totaal 962 ton visserijproducten aan in Belgische havens, een daling met 4%. Van deze aanlandingen kwam 62% of 591 ton terecht in de vismijn van Zeebrugge (+8%), terwijl er 349 ton in Oostende werd aangeland, goed voor een aandeel van 36% (-5%). In Nieuwpoort werd 22 ton visproducten aangevoerd (2%).

De totale aanvoer van demersale vissoorten nam toe met 2% tot 871 ton. Dit komt overeen met 91% van de totale aanvoer.

De aanvoer van schol nam met 29% af tot slechts 54 ton en de aanvoer van tong daalde met 2% tot 296 ton. De aanvoer van kabeljauw nam toe ten opzichte van april 2020 en bedroeg 28 ton. De andere rondvissoorten, schelvis en wijting, noteerden ook een stijging. Rog nam met 32% af tot 80 ton.

AANVOERWAARDE

De totale aanvoerwaarde gerealiseerd door Belgische vaartuigen in Belgische havens, steeg tot 4,77 miljoen euro (+16%).

De besomming van demersale vissoorten bedroeg 4,47 miljoen euro (+17%), wat overeenkomt met 94% van de totale aanvoerwaarde (+2%).

Tongschar bracht € 164.800 op, een stijging met 104% en voor schol werd een omzetsdaling met 8% genoteerd tot € 127.000. We noteerden een stijging van de omzet voor wijting € 19.000 (+48%), kabeljauw € 58.000 (+273%) en schelvis € 17.000 (+45%). Zeeduivel bracht € 410.000 op, een toename met 37%.

Een betere prijsvorming van tong zorgden voor een stijging van de omzet 2,83 miljoen euro. Daarmee is tong goed voor 59% van de totale besomming (-6%). Daarnaast

STIJGERS ↑			DALERS ↓		
Soort	Ton	%	Soort	Ton	%
Wijting	16	+5%	Steenbolk	9	-39%
Schelvis	17	+33%	Schol	54	-29%
Kabeljauw	28	+354%	Schar	7	-20%
Bot	37	+37%	Tong	296	-2%
Tarbot	15	+1%	Griet	12	-4%
Tongschar	67	+40%	Rog	80	-32%
Schartong	32	+161%	Hondshaai	40	-1%
Rode Poon	28	+29%	Langoustines	5	-29%
Zeeduivel	55	+29%	Zeekat	20	-70%
Garnaal	10	+8%			
Sint-Jacobsschelpen	40	+3%			

Evolutie aanvoer demersale vissoorten, schaal- en weekdieren t.o.v. dezelfde maand 2020

valt op te merken dat de aanvoerwaarde van de rondvissoorten steeg tot € 129.500 (+110%). Het omzetcijfer van de inktvissoorten daalde tot € 98.500 (-42%). Garnalen brachten € 77.000 op (+30%) en langoustines € 51.000, wat evenveel is als in april vorig jaar.

PRIJZEN

De gemiddelde visprijs bedroeg in de afgelopen maand april 4,96 euro/kg t.o.v. 4,13 euro/kg vorig jaar, een stijging met 20%. In de vismijn van Zeebrugge bedroeg de gemiddelde visprijs 4,94 euro/kg (+15%), in Oostende werd gemiddeld 5,01 euro/kg betaald (+27%). De aanvoer in Nieuwpoort bracht gemiddeld 4,87 euro/kg op (+22%).

De gemiddelde prijs van de demersale vissoorten lag op 5,14 euro/kg, 15% hoger dan in april van vorig jaar.

Voor kabeljauw werd 2,11 euro/kg genoteerd t.o.v. 2,57 euro/kg vorig jaar (-18%). De prijs voor schol steeg met 30% tot 2,36 euro/kg. Per klasse 1-2-3-4 betaalde men respectievelijk volgende prijzen in euro/kg: 4,59 (+63%); 3,45 (+63%); 2,39 (+34%) en 1,96 (+23%).

Voor onze economisch belangrijkste vissoort tong werd een gemiddelde stijging met 8% tot 9,54 euro/kg genoteerd.

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

Grootteklasse	April 2020	April 2021	Evolutie
1	11,10	12,71	+15%
2	10,40	12,21	+17%
3	9,35	10,91	+17%
4	8,64	9,47	+10%
5	7,15	6,28	-12%
Totaal	8,80	9,54	+8%

STIJGERS ↑			DALERS ↓		
Soort	Euro/kg	%	Soort	Euro/kg	%
Wijting	1,18	+40%	Kabeljauw	2,11	-18%
Schelvis	1,04	+10%	Schartong	1,41	-8%
Steenbolk	0,42	+3%			
Schol	2,36	+30%			
Bot	0,46	+31%			
Schar	0,42	+14%			
Tong	9,54	+8%			
Tarbot	12,83	+34%			
Griet	8,79	+18%			
Tongschar	2,46	+46%			
Rog	2,72	+106%			
Rode Poon	1,70	+62%			
Zeeduivel	7,42	+6%			
Hondshaai	0,49	+81%			
Garnaal	7,42	+20%			
Langoustines	9,54	+40%			
Sint-Jacobsschelpen	1,41	+143%			
Zeekat	3,98	+77%			

Evolutie prijzen demersale vissoorten, schaal- en weekdieren t.o.v. zelfde maand 2020

Vergelijkende zeevisserijstatistiek april (2020-2021)

	04/2020			04/2021		
	KG	EURO	EURO/KG	KG	EURO	EURO/KG
Demersaal						
ANDERE DEMERS.	693	1.024,71	1,48	641	1.167	1,82
BLONDE ROG	71.104	103.793,07	1,46	51.666	157.735	3,05
BOT	27.080	9.571,73	0,35	36.666	16.787	0,46
DUNLIPHARDER	2	0,76	0,38	11	13	1,26
ENGELSE POON	32.733	24.838,56	0,76	15.880	16.861	1,06
GRAUWE POON	1.059	238,96	0,23			
GRIET	12.908	96.364,50	7,47	12.345	108.548	8,79
GROOTOOGROG	2.788	1.859,76	0,67			
HAAIEN ALG.	294	108,77	0,37	1.753	984	0,56
HEEK	3.995	5.506,75	1,38	9.344	11.912	1,27
HEILBOT	35	361,53	10,33	413	3.011	7,29
HONDShAAI	40.790	10.920,16	0,27	40.340	19.646	0,49
HONDSTONG (WITJE)	3.935	3.490,48	0,89	6.084	7.321	1,20
KABELJAUW	6.109	15.678,50	2,57	27.670	58.376	2,11
KATHAAI	2.873	2.104,39	0,73	4.454	2.429	0,55
KONGERAAI	1.817	929,91	0,51	2.126	2.073	0,98
KOOLVIS	20	13,78	0,69	3.158	4.561	1,44
LENG	1.889	3.012,38	1,59	3.420	5.630	1,65
LIPVISSSEN	558	114,79	0,21	527	165	0,31
MUL	11.997	16.467,82	1,37	16.273	72.662	4,47
PALING				2	9	6,02
PIETERMAN	2.969	4.971,40	1,67	1.749	4.254	2,43
POLLAKE	2.219	6.660,92	3,00	2.503	8.652	3,46
RODE POON	21.768	22.921,67	1,05	28.145	47.851	1,70
ROGGEN	166	105,33	0,63	674	117	0,17
SCHAR	8.429	3.092,91	0,37	6.726	2.794	0,42
SCHARRETONG	12.437	18.993,96	1,53	32.430	45.778	1,41
SCHELVIS	12.557	11.918,84	0,95	16.642	17.334	1,04
SCHOL	76.520	138.142,88	1,81	54.009	127.213	2,36
STEENBOLK	14.496	5.914,91	0,41	8.861	3.761	0,42
STEKELROG	29.937	34.810,32	1,16	27.706	60.020	2,17
TARBOT	14.934	142.510,29	9,54	15.010	192.568	12,83
TONG	303.876	2.674.726,10	8,8	296.473	2.828.613	9,54
TONGSCHAR	47.950	80.831,82	1,69	67.057	164.759	2,46
WIJTING	15.484	13.000,36	0,84	16.259	19.226	1,18
ZANDTONG	2.521	11.785,02	4,67	1.750	8.611	4,92
ZEEBAARS	2.846	23.788,43	8,36	2.253	21.412	9,50
ZEEDUIVEL	42.654	299.666,09	7,03	55.190	410.091	7,43
ZEEWOLF	35	152,51	4,36	942	2.088	2,22
ZONNEVIS	2.841	12.814,40	4,51	2.652	18.513	6,98
Zwarte poon				1.267	347	0,27
ZWARTE ZEEBRASEM	830	396,65	0,48	211	170	0,81
ZANDROG	13.711	15.317,37	1,12			
ATL. ZALM	1	8,97	8,97			
TOTAAL DEMERSAAL	851.860	3.818.932,48	4,48	871.275	4.474.062	5,14
Pelagisch						
HARING	2	2,12	1,06	94	46	0,48
HORSMAKRELEN	114	48,37	0,42	6	2	0,30
MAKREEL	2	3,52	1,76	6	4	0,68
SPROT				87	153	1,76
TOTAAL PELAGISCH	118	54,01	0,46	193	204	1,06
Schaaldieren						
ANDERE SCHAALD.	791	963,93	1,22	626	2.245	3,59
GARNAAL	11.234	69.270,79	6,17	10.360	76.907	7,42
LANGOUST.(GEH.)	7.516	51.245,41	6,82	5.307	50.616	9,54
NOORDZEEKRAB	903	6.615,85	7,33	921	10.768	11,69
ZEEKREEFT	68	828,76	12,19	47	614	13,06
TOTAAL SCHAALDIEREN	20.512	128.924,74	6,29	17.261	141.150	8,18
Weekdieren						
OCTOPUSSEN	18.240	9.338,85	0,51	9.675	12.835	1,33
PIJLINKTVISSSEN	1.417	6.858,95	4,84	438	4.565	10,43
ST.JAKOBS-SCH.	39.290	22.927,88	0,58	40.440	57.038	1,41
WULK	2.958	2.337,73	0,79	3.052	3.089	1,01
ZEEKAT	67.825	152.651,91	2,25	20.373	81.157	3,98
TOTAAL WEEKDIEREN	129.730	194.115,32	1,50	73.977	158.684	2,15
Eindtotaal	1.002.220	4.142.026,54	4,13	962.706	4.774.100	4,96

VOORLOPIGE CIJFERS VERSTREKT DOOR DE DIENST VISSERIJ

Gecumuleerde vergelijkende zeevisserijstatistiek (2020-2021)

	2020			2021		
	KG	EURO	EURO/KG	KG	EURO	EURO/KG
Demersaal						
ANDERE DEMERS.	2.753	3.266,63	1,19	2.539	3.935	1,55
ATL. ZALM	5	38,13	7,63	8	62	7,78
BLONDE ROG	186.030	389.996,83	2,10	133.178	449.496	3,38
BOT	60.492	27.291,05	0,45	78.992	31.830	0,40
DUNLIPHARDER	2	0,76	0,38	11	13	1,26
ENGELSE POON	158.277	123.855,64	0,78	202.901	180.259	0,89
GEVLEKTE ROG	108	291,62	2,70			
GOLFROG	67	95,99	1,43			
GRAUWE POON	6.755	2.159,77	0,32			
GRIET	64.215	519.165,99	8,08	60.675	464.080	7,65
GROOTOOGROG	9.616	12.340,65	1,28			
HAAIEN ALG.	395	147,61	0,37	2.119	1.302	0,61
HEEK	12.726	25.124,87	1,97	17.144	25.915	1,51
HEILBOT	104	1.244,52	11,97	655	5.976	9,13
HONDShAAI	197.546	92.589,73	0,47	155.317	98.446	0,63
HONDSTONG (WITJE)	28.884	44.284,78	1,53	13.557	20.485	1,51
KABELJAUW	18.100	57.550,83	3,18	52.799	137.643	2,61
KATHAAI	19.633	14.949,71	0,76	10.219	7.645	0,75
KONGERAAL	14.247	8.996,98	0,63	21.690	14.994	0,69
KOOLVIS	413	682,08	1,65	3.678	5.060	1,38
LENG	6.631	15.674,09	2,36	8.118	16.364	2,02
LIPVissen	1.277	319,97	0,25	1.161	528	0,46
MUL	50.210	143.902,74	2,87	40.048	201.126	5,02
PALING	2	14,8	7,40	3	17	6,82
PIETERMAN	6.823	17.781,71	2,61	4.728	12.959	2,74
POLLAK	10.734	38.416,27	3,58	8.126	29.054	3,58
RODE POON	174.447	260.442,22	1,49	213.454	286.783	1,34
ROGGEN	320	314,78	0,98	1.331	293	0,22
SCHAR	45.795	28.273,61	0,62	43.446	24.149	0,56
SCHARRETONG	97.112	287.520,89	2,96	59.047	114.499	1,94
SCHELVIS	36.664	57.951,48	1,58	45.985	54.009	1,17
SCHOL	487.860	1.023.353,33	2,10	546.871	991.017	1,81
STEENBOLK	143.003	91.233,71	0,64	130.694	55.275	0,42
STEKELROG	148.417	296.456,62	2,00	106.071	276.219	2,60
TARBOT	56.046	701.863,22	12,52	55.625	618.417	11,12
TONG	964.924	11.991.223,41	12,43	786.557	7.575.503	9,63
TONGSCHAR	126.001	446.071,67	3,54	129.913	414.031	3,19
TORSK	7	0,14	0,02	15	4	0,25
WIJTING	101.345	99.243,45	0,98	92.409	90.083	0,97
ZANDROG	44.168	77.237,91	1,75	264	921	3,49
ZANDTONG	12.056	94.339,59	7,83	11.234	61.107	5,44
ZEEBAARS	6.553	57.517,53	8,78	6.095	50.372	8,26
ZEEDUIVEL	141.500	1.210.837,64	8,56	147.752	1.275.616	8,63
ZEEWOLF	36	155,56	4,32	1.934	5.610	2,90
ZONNEVIS	7.188	45.149,15	6,28	5.854	45.203	7,72
ZWARTE ZEEBRASEM	2.329	1.617,08	0,69	7.766	5.347	0,69
TOTAAL DEMERSAAL	3.451.818	18.311.006,27	5,30	3.217.352	13.653.523	4,24
Pelagisch						
HARING	10.824	2.578,54	0,24	7.228	2.178	0,30
HORSMAKRELEN	3.673	2.744,91	0,75	14.633	7.056	0,48
MAKREEL	4.339	7.983,44	1,84	6.398	10.512	1,64
SARDINE				469	547	1,17
SPROT	199	405,22	2,04	338	600	1,78
TOTAAL PELAGISCH	19.035	13.712,10	0,72	29.073	20.955	0,72
Schaaldieren						
ANDERE SCHAALD.	7.301	7.482,95	1,02	4.977	11.837	2,38
GARNAAL	23.681	159.910,00	6,75	24.243	183.046	7,55
LANGOUST.(GEH.)	19.900	131.799,99	6,62	39.408	295.121	7,49
NOORDZEEKRAB	4.631	27.762,67	5,99	5.267	47.453	9,01
ZEEKREEFT	331	3.512,83	10,61	125	1.497	12,01
TOTAAL SCHAALDIEREN	55.844	330.468,45	5,92	74.019	538.954	7,28
Weekdieren						
OCTOPUSSEN	63.648	50.902,69	0,80	28.202	36.025	1,28
PIJLINKTVISSEN	93.907	593.017,56	6,31	48.070	335.112	6,97
ST.JAKOBS-SCH.	226.053	312.922,29	1,38	243.727	302.952	1,24
WULK	41.465	45.330,01	1,09	79.255	119.700	1,51
ZEEKAT	575.565	1.567.332,49	2,72	435.211	1.346.745	3,09
TOTAAL WEEKDIEREN	1.000.638	2.569.505,03	2,57	834.614	2.140.534	2,56
Eindtotaal	4.527.335	21.224.691,85	4,69	4.155.058	16.353.966	3,94

VOORLOPIGE CIJFERS VERSTREKT DOOR DE DIENST VISSERIJ

Met dank aan onze adverteerders

p. 2 Besox
p. 2 VVC Equipment
p. 4 Belgosat
p. 4 Scheepsherstellingen Ketels
p. 4 Marelec
p. 6 Gardec
p. 6 Radio Holland
p. 10 Vlaamse Visveiling Zeebrugge & Oostende
p. 10 Crevits Rederij
p. 16 Kramer machines
p. 16 Van Eygen brandstoffen
p. 16 Padmos

p. 24 Maaskant
p. 24 Vanquathem-Lombaerts-Eggermont
p. 28 Stedelijke Vismijn Nieuwpoort
p. 28 BMT
p. 28 Bema
p. 30 Vebatrans

achterblad 3 Mobil - Ingelbeen Soete
achterblad 4 Zeevissersfonds-PREVIS



Mobilgard ADL 30 zorgt voor maximale reinheid in ABC DZ motor



Z.279 Ramblers | Mobilgard ADL 30 | Nieuwpoort Belgium

Situatie

De ABC DZ 6 cilinder motor van de Z.279 Ramblers gebruikte vroeger een standaard SAE 30 motorolie. Er werd bij onderhoudswerken en controles steeds vast gesteld dat de motor significante vervuiling vertoonde onder de vorm van olieresidue en sludge. De sludge had de neiging om te verharden en was moeilijk verwijderbaar. Dit resulteert in extra onderhoud en op termijn een kortere levensduur van de motor.

Aanbeveling

Ingelbeen-Soete, exclusieve verdeler van Mobil smeermiddelen, raadde aan om over te schakelen op de Mobilgard ADL 30. Deze olie is voorzien van speciaal uitgebalanceerde additieven die de olie uitstekende detergent-dispersieve eigenschappen geven.

Deze olie biedt een hoge weerstand tegen lakvorming onder extreme werkomstandigheden, voorkomt sludge- en neerslagvorming en weekt de verharde sludge zelfs los. De olie draagt ook de goedkeuring van ABC voor het gebruik in hun motor.

Resultaat en voordelen

Na 6 000 uren werd een motorinspectie ingepland. Op de plaatsen waar voordien verharde sludge te vinden was, werden er nu enkel maar vloeibare olieresten gevonden. De verhoogde reinheid van de motor zal er voor zorgen dat de motor een langere levensduur zal kennen en in zijn levenscyclus minder storingen en onderhoudskosten zal kennen.



6.000 uur geen lak-, sludge- of neerslagvorming



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

"Naar aanleiding van de maatregelen in de strijd tegen het corona-virus, werkt de Rederscentrale momenteel achter gesloten deuren. Tijdens de vaste openingsuren blijven alle medewerkers echter telefonisch of via e-mail bereikbaar."