



Vlaak 12, 8321 RV Urk,
Tel: 0527 - 684141
Fax: 0527 - 684166
Email: info@visned.nl
Website: www.visned.nl

Aan: de leden van VisNed,

Urk, 7 februari 2020

Noordzee Overleg OFL

Op 29 januari jl. berichtte de NOS dat er 200 miljoen euro beschikbaar wordt gesteld voor de uitvoering van het Noordzeeakkoord. VisNed wil duidelijkheid verschaffen over wat dit bericht betekent.

Er wordt al een jaar gesproken over de totstandkoming van een Noordzee Akkoord, onder leiding van Jacques Wallage. Dit proces komt voort uit het feit dat het steeds drukker wordt op zee en partijen hebben uitgesproken te willen kijken of er afspraken gemaakt kunnen worden over hoe om te gaan met de ruimtelijke problemen die ontstaan als alle plannen (met name wind op zee) worden doorgevoerd.

Binnen de visserij is hiervoor begin 2019 het overleg van Visiepartners opgestart, waarin in totaal 10 visserijorganisaties deelnemen.

Dit Noordzee Akkoord is een pakket wat bestaat uit een tekst waarin afspraken staan en een geldbedrag om die afspraken uit te kunnen voeren. Over de tekst was al duidelijkheid, het beschikbare bedrag is nu ook bekend.

Het rijk stelt in totaal dus €200 miljoen euro beschikbaar voor de uitvoering van de te maken afspraken. Van dit bedrag gaat €119 miljoen naar de visserijtransitie. De rest is voor onder andere het verbeteren van de milieutoestand, controle en handhaving en onderzoek.

Processtappen

Het proces is zo dat er eerst een onderhandelaarsakkoord komt. Afgelopen woensdag hebben de Visiepartners hierover hun positie bepaald en met de nodige mitsen en maren uiteindelijk fiat gegeven.

Dit is nog geen definitief Noordzee Akkoord, maar de onderhandelaars zeggen in dit geval dan namens de bestuurders van wie zij mandaat hebben: "Deze combinatie van tekst en bedrag achten wij het hoogst haalbare en wij zullen dit met positieve aanbeveling bij onze achterban ter consultatie voorleggen".

Kottervisie

Voor de visserij is de link met de door het ministerie van LNV op te stellen Kottervisie erg belangrijk. Een uiteindelijk Akkoord bevat namelijk niks over de besteding van de middelen, hoe het geld besteed wordt en hoe de visserijtransitie eruit gaat zien. Dit moet worden vastgelegd in de Kottervisie. Dat is enerzijds een kans, anderzijds lastig, want dat proces loopt nog.

Achterban aan zet

Vervolgens gaan de onderhandelaars met dit totaalpakket (onderhandelaarsakkoord en geldbedrag) terug naar hun leden voor een ledenraadpleging, in de weken na het sluiten van een onderhandelaarsakkoord. De achterbannen van zowel visserij, de natuurorganisaties, de windenergie sector en de Olie & Gas industrie hebben het laatste woord over of er uiteindelijk een Noordzee Akkoord gesloten kan worden.

De Britten zijn exit

Het Verenigd Koninkrijk heeft op 31 januari de Europese Unie verlaten. In de vertrekregeling tussen EU en het VK is overeengekomen dat er in het jaar 2020 niets verandert. In maart beginnen de onderhandelingen over het visserijakkoord, waar we met het samenwerkingsverband van de European Fisheries Alliance (EUFA) bovenop zitten. Over twee weken spreken we met de EUFA delegatie weer met EU hoofd-onderhandelaar Michel Barnier.

Ook op visserijgebied verandert er in 2020 dus niets. Er zijn in de pers wat berichten over schermutselingen in Het Kanaal rond Guernsey en Jersey, maar desondanks is het de rest van 2020 'business as usual'. Ook met betrekking tot controles op zee is de situatie in 2020 onveranderd.

Ketelmuziek

Ondertussen maken vooral in het VK vissers en politici volop ketelmuziek. Over 'take back control', het plunderen van visgronden door buitenlandse vissers en over een harde lijn bij onderhandelingen, maar dat laten we mooi voor wat het is. De EU is glashelder over de inzet bij de onderhandelingen: onveranderde toegang tot de wateren en geen verandering in de toedeling van quotum.

Tijdpad

De onderhandelingen beginnen in maart en moeten in juli afgrond zijn. Dat is een ambitieus tijdpad, maar voor het eind van 2020 moeten er meerjarige afspraken liggen. Als EUFA hebben we onze vergaderfrequentie opgehoogd, omdat we de vinger continue aan de pols willen houden. Deze onderhandelingen bepalen immers de toekomst van de visserij in Britse wateren voor de komende tientallen jaren.

Vervolggesprek met Fransen en Belgen over visserij in het Kanaal

Tijdens een overleg op 25 januari op Urk met de fly shooters is een aantal Franse voorstellen besproken ter regulering van de visserij in het Kanaal. Volgende week donderdag vindt hierover in Brussel het vervolggesprek met de Franse en Belgische visserijorganisaties plaats, waarbij vanuit Nederland wijzigingsvoorstellen ter tafel worden gebracht.

Voor de bijeenkomst met de fly shooters was grote belangstelling. Met Nederlandse en onder Belgische, Britse en Franse vlag opererende fly shooters met een NL-belang spreken we inmiddels over een vloot van zo'n 40 schepen. Voeg daar de echte Fransen aan toe, dan spreken we over een aanzienlijke vloot die zich de afgelopen jaren bezig is gaan houden met deze vistechiek.

Deze vissersvaartuigen zijn in hoge mate afhankelijk van Frankrijk, zowel op het gebied van toegang tot de visgronden als ook op logistiek terrein waar gebruik van Franse havens van groot belang is.

Tussen Frankrijk, België en Nederland is een overleg gestart om te komen tot een stukje regulering. Hiertoe heeft Frankrijk een voorstel gedaan dat besproken is in de vergadering met de fly shooters, de overige landen dienen daarover een standpunt in te nemen. Over de Franse voorstellen hebben wij eerder bericht in de VisNed-nieuwsbrief, zie [HIER](#).

Met het oog op de aanstaande Brexit is het van belang dat er snel overeenstemming wordt bereikt, zodat eventuele afspraken nog dit jaar in een Joint Recommendation van de groep NWW-lidstaten (waar het V.K. sowieso t/m 31-12-2020 onderdeel van is) vastgelegd kunnen worden. En dat de afspraken na 1 januari 2020, wanneer het Verenigd Koninkrijk buiten het Gemeenschappelijk Visserijbeleid komt te staan, toch voor iedereen van kracht blijven.

In de vergadering kwamen op de Franse voorstellen verschillende opmerkingen:

- Door de NL-fly shooters werden nogal wat opmerkingen gemaakt over het “opgeven” van de Franse 12-mijlszone. Kunnen we daar niet buitenom of een compromis voorstellen?
- Vanuit de (grotere) VK-vlagboten kwamen opmerkingen over de max. 2 x 3.000 meter touwlengte. Is daar een differentiatie mogelijk?
- De 240 zeedagen is voor niemand beperkend, wellicht is het mogelijk hier een lager getal in te vullen?

Als VisNed zijn we er van overtuigd dat het in een ieders belang is dat er op fly shoot gebied een overeenkomst komt tussen de vier betrokken landen. Doen we dat niet gaat Frankrijk zeker eigenstandig door en regelen ze het wel op een of andere manier. Alle ontwikkelingen overwegende stellen wij voor om richting Frankrijk als volgt te reageren:

- Touwlengte; schepen tot 25 meter lengte: 2 x 3.000 meter.
- Schepen groter dan 25 meter lengte: 2 x 3.300 meter.
- Geen vaartuigen groter dan 25 meter binnen de Franse 9-mijlszone.

- Beperking zeedagen; geen opmerkingen.

Andere zaken

De lidstaat Nederland heeft een chronisch tekort aan effort westelijke wateren dat jaarlijks opgelost wordt met ruilen met Ierland en België, wat wij zullen agenderen.

Verder zal worden onderzocht hoe we onze visserij en het verhaal van de fly shooters goed in de media en bij het publiek naar voren kunnen brengen.

In de vergadering met de fly shooters is ook gesproken over de maaswijdtes die gebruikt worden. Er worden vraagtekens gezet bij het overigens legale gebruik van maaswijdtes kleiner dan 80 mm.

Wijzigingen registratie vangsten in het Skagerrak

Zoals eerder aangekondigd wordt bij visserijactiviteiten in het Skagerrak de registratieplicht in het E-logboek gewijzigd. Er komt een meldingsprocedure en de vangsten dienen per trek te worden bijgehouden. De maatregel gaat 1 april as. in.

Om een en ander mogelijk te maken heeft het ministerie van LNV wat betreft de visserij in het Skagerrak in de Uitvoeringsregeling zeevisserij een nieuw artikel toegevoegd:

1. De visserij in de Europese wateren van deelsector 3a.20 (Skagerrak) is uitsluitend toegestaan indien is voldaan aan de volgende bepalingen.
2. De kapitein van het vissersvaartuig registreert per vangst of per visserijactiviteit in het Skagerrak de geschatte hoeveelheden van iedere soort in kilogram levend gewicht met inbegrip van de hoeveelheden kleiner dan de toepasselijke minimum instandhoudingsmaat, elektronisch in het visserijlogboek, zoals bedoeld in de Europese controleverordening.
3. Ten minste één uur voor het binnenvaren van het Skagerrak en ten minste één uur voor het verlaten van het Skagerrak, registreert de kapitein van het vissersvaartuig de totaal aan boord gehouden vangsten, naar soort in kilogram levend gewicht, elektronisch en stuurt die informatie elektronisch door naar de NVWA.

4. De kapitein van het vissersvaartuig kan uitsluitend correcties aan de in bovengenoemde gegevens aanbrengen met schriftelijke toestemming van de NVWA.

Aanpassen software

Bovengenoemde bepalingen worden met ingang van 1 april as. van kracht. Leden die visserijactiviteiten in het Skagerrak hebben of van plan zijn hier te gaan vissen worden opgeroepen contact op te nemen met de E-logboek-leverancier zodat de software tijdig kan worden aangepast.

Wegen voor transport

Sinds de huidige Europese Controle-verordening uit 2011 van kracht is, geldt de verplichting dat kotters die hun vangst na lossing naar een visafslag in een andere plaats brengen, verplicht zijn de vangst aan boord te wegen met daarvoor gecertificeerde weegapparatuur. Via het VisNed-secretariaat is hierover meer informatie te verkrijgen.

Verscherpt toezicht

Denemarken heeft vanuit de Europese Commissie kritiek gekregen op het tekortschieten bij het toezicht op de aanvoer die vervolgens op transport gaat. Dit betreft voornamelijk de aanlandingen van Nederlanders die hun vangst per vrachtauto naar een Nederlandse visafslag brengen.

In de Europese controleverordening staat dat de lidstaat waar de aanlanding plaats vindt verantwoordelijk is voor verificatie van de hoeveelheden waarbij er weging plaats vindt voor transport.

Ook is er een mogelijkheid dat lidstaten een gemeenschappelijk controleprogramma afspreken zodat controle plaats vindt in het land van verkoop. Tussen Denemarken en Nederland ligt er geen dergelijke afspraak en Nederland is ook niet voornemens dit te gaan doen.

Dit betekent, dat in geval van aanvoer in een Deense haven, de Deense controle-dienst zich er van moet vergewissen dat de vangst gewogen is voor er transport plaatsvindt.

Gezien het feit dat Nederlandse vaartuigen aan boord wegen, kan dit een oplossing zijn mits Denemarken steekproefsgewijs controles uitvoert. Wij roepen de leden op, om bij aanlanding in een Deense haven, uitdraaien van de wegingen aan boord beschikbaar te hebben voor controles door Deense controleurs. Daarbij moet er rekening mee gehouden worden dat er steekproefsgewijs wegingen gedaan worden, op de kade of in een locatie op de haven van aanlanding.

Toelichting herziening maatschapscontract

Eind 2019 zijn het maatschapscontract en de bijbehorende Algemene voorwaarden voor de maatschapsvisserij van het SFM herzien. Dit was nodig aangezien het C188 verdrag andere eisen stelt aan de inhoud het contract en bepaalde verwijzingen naar wetteksten niet meer juist waren. Hieronder een aantal belangrijke wijzigingen.

Stille maatschap

Als een maatschap deelneemt aan het rechtsverkeer door bijvoorbeeld een overeenkomst aan te gaan dan is het geen 'stille maatschap' meer, maar een openbare maatschap. Als een openbare maatschap een (visserij)bedrijf uitoefent, dan is het een vennootschap onder firma (VOF). Bij een vennootschap onder firma is zijn alle vennoten hoofdelijk aansprakelijk. Dit is onwenselijk voor de maatschapsvisserij en dus moet ervoor gezorgd worden dat de maatschap een stille maatschap blijft.

Dit kan geregeld worden door de visserijmaatschap zich als 'stille maatschap' te laten inschrijven bij de Kamer van Koophandel. Er bestaat echter onduidelijkheid over de vraag of hier een wettelijke inschrijvingsplicht voor bestaat. Wij adviseren hier navraag naar te doen bij uw boekhouder/accountant en het advies in deze op te volgen.

Berekening deelloon

Voor de berekening van het deelloon zijn er twee manieren, namelijk (A) een verdeling op basis van procenten en (B) een verdeling op basis van delen. Verdeling A kan inhouden dat men percentages van de netto-besomming afspreekt.

Nadeel hiervan is dat de procenten moeten worden aangepast als er opstappers worden ingezet en als de bemanning tijdelijk wordt uitgebreid. Formeel zou de maatschapsovereenkomst dan zelfs moeten worden gewijzigd.

Verdeling B heeft dat nadeel niet, want het totaal aantal delen neemt af of toe en dat vertaalt zich automatisch in het deel dat elk van de bemanningsleden ontvangt. Het betreft (aan-) delen in het bemanningsdeel in geld. Het voordeel van deze methode is dat de overeenkomst niet gewijzigd hoeft te worden als een opstapper meegaat of als de bemanning tijdelijk wordt uitgebreid. Daarnaast wordt ieder bemanningslid beloond op basis van functie en ervaring.

REKENVOORBEELD: een schipper krijgt 2000 delen, een stuurman 1500 delen, een machinist krijgt ook 1500 delen, een wachtlopend matroos krijgt 1100 delen, een matroos krijgt 1000 delen, en een 6/8 matroos krijgt 750 delen. Het totaal der delen is dan, bijvoorbeeld, 7850. Als de netto-besomming bijvoorbeeld 10.000 euro bedraagt, dan krijgt de schipper $2000/7850 \times 10000 = € 2547,77$, de stuurman $1500/7850 \times 10000 = € 1910,83$ et cetera. Oftewel; het toebedeeld aantal delen wordt gedeeld door het totaal aantal delen en vermenigvuldigd met de netto-besomming.

Overig

In de algemene voorwaarden voor de maatschapvisserij is ook bepaald hoe om te gaan met een opstapper of tijdelijke uitbreiding van de maatschap. Daarnaast is de arbeids- en rusttijdenregeling uitgewerkt voor 16- en 17-jarigen en bemanningsleden van 18 jaar en ouder en is er een klachtenprocedure en geschillenregeling opgesteld. Hierbij een link naar het [maatschapscontract](#) en de bijbehorende [algemene voorwaarden](#). Ook een link naar de formulieren die moeten worden ingevuld als de maatschap [tijdelijk uitgebreid](#) wordt of er een [opstapper](#) meegaat.

Vragen

Met vragen kunt u terecht bij uw PO of contact opnemen met Nathanaël Middelkoop (nmiddelkoop@visned.nl).

‘Verplichte’ Zone melding in Franse Wateren

Opnieuw hebben Franse visserij controleurs aan een aantal Kanaalvissers aangegeven dat ze na een vertrekbericht uit de haven (DEP) ook een melding willen ontvangen dat het schip een Effort Zone invaart (COE). Voorheen hoefde dit alleen te gebeuren als op zee een Zone gepasseerd werd omdat je bij vertrek uit een haven altijd een Effort Zone binnenvaart. De Franse inspectie stelt zich echter zeer formeel op en vraagt de vissers nu ook om een Zone-melding te doen bij het vertrek uit, en aankomst in, een haven.

In de praktijk betekent dit dat een schip dat uit een Franse haven vertrekt na het DEP bericht een Zone Entry bericht verstuurt (Catch On Entry). Bij terugkomst in de haven geeft dit ook weer extra administratieve handelingen omdat dan eerst een Zone Exit bericht wordt verstuurd (Catch On Exit) en vervolgens een aankomst bericht (RTP).

Meer specifiek moeten bij E-Catch de volgende handelingen worden verricht; Bij het aanmaken van een COE tijd van vertrek en positie van haven invullen, alleen zone binnenkomen (COE) aangevinkt en klik op het liniaaltje. Statistisch vak, vangstgebied en economische zone worden dan ingevuld en in geval van meerdere mogelijke opties een keuze maken. Effort zone invullen (is in dit geval optie B) en hoofd doelvissoort kiezen. Exporteer en verzend.

Bij binnenkomen dezelfde procedure maar alleen zone verlaten (COX) aanvinken. Een ander aandachtspunt is het PRN bericht (verwachte aankomst in haven). Als een PRN wordt verzonden en de vangst is nog niet geheel verwerkt wordt de FAR (Fishing Activity Report) die later verzonden wordt niet meegeteld in de vangst. Een praktische oplossing hiervoor is om in zo'n geval een correctie op het PRN bericht te verzenden.

Voor eventuele vragen over bovenstaande verwijzen wij naar Albert Hoekman van E-Catch, T: 085-7774445, E: a.hoekman@e-catch.eu

Programma Noordzee in Nationaal Water Programma

Er komt een Nationaal Water Programma (NWP) voor de periode 2022-2027, waarin ook een Programma Noordzee wordt opgenomen. In het NWP komen de rijksplannen ten aanzien van water samen, waarbij enerzijds aandacht is voor implementatie van Europese richtlijnen (denk bijvoorbeeld aan de Kaderrichtlijn Marien) en anderzijds aandacht is voor beheer (inrichting en instandhouding). Op 30 januari was er een kick-off bijeenkomst voor het Programma Noordzee.

Er moesten in verband met de Waterwet elke zes jaar twee plannen worden opgesteld door het Rijk ten aanzien van hoe om te gaan met de rijkswateren, de ene was gericht op het beleid en de ander op beheer.

Deze twee worden vanaf 2022 samengevoegd worden in het NWP. In dit NWP is ook specifiek aandacht voor de Noordzee, met name Noordzeebeleid en bijbehorende aspecten van het Ruimtelijk Beleid.

Werkgroepen

Het NWP is nu in de maak en wordt uiterlijk eind 2021 vastgesteld. De stakeholderbetrokkenheid bij het Programma Noordzee is per werkpakket georganiseerd, waarvan er zes in het leven zijn geroepen. Eén daarvan is duurzame voedselvoorziening, waar visserij via het Ministerie van LNV nauw bij betrokken is.

Ook zijn er echter andere werkgroepen waar we als sector scherp op moeten zijn, zoals de werkgroep over overige economische activiteiten waar 'kabels en leidingen' besproken worden.

Het wordt er alles bij elkaar niet overzichtelijker op en VisNed pleit dan ook voor een effectievere aanpak die ervoor zorgt dat het ook voor partijen buiten de overheid om nog bij te houden is. Het vergaderen om het vergaderen moet in deze tijden van grote veranderingen zoals Brexit, puls en de aanlandplicht geen prioriteit worden.

Regionale verschillen in aanpak recycling netwerk

De hoeveelheid plastics die uit rivieren in zee stroomt is vele malen groter dan de hoeveelheid zwerfvuil in zee afkomstig van visserij. Echter, afval hoort niet in zee en visserijafval scoort hoog in de statistieken omdat het herkenbaar is. En statistieken leiden in dit geval tot maatregelen. Omdat er wat moet gebeuren in het kader van de Europese richtlijnen, hebben de Visserij Advies Raden (AC's) van de Noordwestelijke wateren, Noordzee, Baltische Zee en Pelagische visserij op 28 januari een workshop georganiseerd in Brussel.

Het centrale thema was circulariteit, dus hoe kan je netwerk goed inzamelen, scheiden, recyclen of hergebruiken. Ervaringsdeskundigen uit diverse lidstaten kwamen aan het woord, variërend van netmakers, havenmeesters, chemische bedrijven, recyclers, visserijorganisaties tot NGO's.

Uit die 'pitches' kwam een mooi beeld naar voren over de praktijk, de kansen en vooral ook de beperkingen. Zo zijn vistuigen en netten samengesteld uit verschillende soorten materialen en is het vervuild met biologisch materiaal, zout zeewater en zand, wat recyclen lastig (zo niet onmogelijk) maakt.

Workshops

Na de plenaire sessie met alle 40 aanwezigen werd in groepen van 15 in drie rondes de diepte in gegaan. Daar kwam naar voren dat sleepnetten niet het voornaamste probleem zijn, maar er regionaal veel problemen zijn met vaste vistuigen die zijn losgeraakt.

Ook is het duidelijk dat problemen met vervuiling sterk regionaal wisselen. Zo worden er in de Noordzee nauwelijks meer netten verloren en is hetgeen wat wordt opgevist vaak oud netwerk, maar in de publiciteit wordt vaak geen onderscheid gemaakt en dat vertroebelt de discussie.

Duidelijk werd wel het belang van een regionale implementatie van de Richtlijnen (Single Use Plastics Richtlijn en de Havenontvangst Richtlijn) om onnodige administratieve lasten en onzinnige regels te voorkomen.

OPROEP: Niet-EU vissers aansluiten bij Vereniging Zee-Risico 1967

Zoals gemeld in onze vorige nieuwsbrief heeft de Vereniging Zee-Risico 1967 een brief naar de vloot gestuurd. Hierin wijzen zij erop dat het wettelijk verplicht is vissers van buiten de Europese Unie aan te melden bij de Vereniging Zee-Risico 1967. Wij adviseren u dringend gehoor te geven aan deze oproep.

Wat u moet doen?

Als u geen opvarenden heeft van buiten de EU, maar wel een brief hebt gehad, dan kunt u dit per mail melden bij de Vereniging Zee-Risico 1967 (info@scheepvaartnet.nl). Vermeld daarbij duidelijk uw scheepsnummer, naam en contactgegevens.

Als u wel opvarenden heeft van buiten de Europese Unie is ons dringende advies het vragenformulier dat bij de brief is gevoegd in te vullen en te versturen aan de Vereniging Zee-Risico 1967. Hierbij een link naar de brief en het vragenformulier: [Brief Vereniging Zee-Risico 1967](#).

Vragen?

Als u vragen hierover heeft kunt u contact opnemen met Nathanaël Middelkoop (nmiddelkoop@visned.nl / 0527-684141).

PAP-regeling schol 2020 ongewijzigd

De PAP-commissie heeft besloten de PAP-regeling schol 2020 op 100% van de basishoeveelheid te laten staan.

Het Coördinatieteam PAP-schol, opererend onder de CVO, monitort voortdurend de aanvoer en marktontwikkelingen van schol. De aanvoer van schol kende een marginale opleving maar deze blijft achter bij de behoefte in de markt. De PAP-commissie ziet geen reden om de regeling aan te passen. Omdat beperkingen niet noodzakelijk zijn blijft deze op 100% staan.

De aanvoer en prijsvorming in Nederland in de afgelopen jaren ziet er als volgt uit:

| Aanvoer in 1000-tonnen en prijsvorming schol in Nederland | | | | | | |
|--|-------------|--------|-------------|--------|-------------|--------|
| week | 2018 | | 2019 | | 2020 | |
| 1 | 452 | € 2,33 | 299 | € 2,59 | 124 | € 2,39 |
| 2 | 1.021 | € 1,85 | 492 | € 2,27 | 733 | € 2,14 |
| 3 | 668 | € 1,94 | 392 | € 2,12 | 484 | € 2,06 |
| 4 | 867 | € 1,90 | 494 | € 2,22 | 550 | € 2,03 |
| 5 | 600 | € 2,09 | 491 | € 2,23 | 398 | € 1,96 |

Nieuwe PAP-regeling schol

Met ingang van maandag 27 januari 2020 is de volgende periode van 4 weken ingegaan. Deze loopt van week 5 t/m 8 (27 januari – 22 februari 2020). Besloten is de aanvoerregeling op 100 % te zetten en deze ziet er voor deze periode als volgt uit:

- Een vaartuig met een basiscontingent schol tot **315** ton mag in de 4-weekse periode maximaal **100 ton** schol aanvoeren;
- Een vaartuig met een basiscontingent schol van **315** tot **630** ton mag in de 4-weekse periode maximaal **115 ton** schol aanvoeren;
- Een vaartuig met een basiscontingent schol van meer dan **630** ton mag in de 4-weekse periode maximaal **130 ton** schol aanvoeren.

De PAP-regeling schol kent 2 aanvullende bepalingen om de flexibiliteit te vergroten:

- Een vaartuig dat een deel van het jaar gericht op schol vist (bijvoorbeeld een bokker die omschakelt naar scholvisserij) wordt gedurende maximaal 4 periodes van 4 weken (totaal 16 weken) ingedeeld in de naastliggende hogere categorie.
- Voor twinriggers/fly shooters is het toegestaan om de aanvoerregeling van 3 periodes van 4 weken samen te voegen tot een kwartaal-contingent. De visser mag zelf bepalen wanneer hij deze periode invult.

Vaartuigen die gebruik willen maken van bovenstaande flexibiliteitsbepalingen dienen dit vooraf aan te geven bij de PO.

Bovenstaande regelingen gelden ook voor de visserij in het Skagerrak.

Update Overzicht benutting visquota 2019

Hieronder benuttingsoverzicht van de uitputting in 2019 van de belangrijkste Nederlandse quota voor de kottervloot. Het overzicht is van 31 december 2019, dus tot en met week 52, maar het overzicht is nog niet definitief. Alle vangsten zijn wel verwerkt maar er moeten nog wat ruilen verwerkt worden.

Ter vergelijking eveneens bijgevoegd het overzicht per 31 december 2018, wat wel de definitieve cijfers van dat jaar weergeeft.

| Vissoort: | 2019 (31-12-2019) | | | 2018 (31-12-2018) | | |
|-----------------|-----------------------|---------|------------|-----------------------|---------|-----------|
| | Quotum: | Vangst: | Benutting: | Quotum: | Vangst: | Benutting |
| Tong | 10.532 | 6.913 | 66 % | 12.853 | 8.336 | 65 % |
| Schol | 44.869 | 19.410 | 43 % | 50.655 | 22.658 | 45 % |
| Kabeljauw | 885 | 718 | 81 % | 1.129 | 346 | 31 % |
| Wijting | 955 | 853 | 89 % | 783 | 649 | 83 % |
| Tarbot/Griet | 4.963 | 2.766 | 56 % | 4.265 | 2.571 | 60 % |
| Tongschar | 704 | 348 | 49 % | 879 | 288 | 33 % |
| Langoustines | 1.598 | 1.390 | 87 % | 1.165 | 826 | 71 % |
| Rog | 350 | 351 | 100 % | 341 | 315 | 92 % |
| Schol Skagerrak | 2.850 | 2.850 | 100 % | 2.579 | 1.526 | 59 % |
| Wijting Kanaal | 787 | 728 | 93 % | 553 | 494 | 89 % |

Totaaloverzicht PO-maatregelen

Ook in 2020 hebben de Nederlandse PO's in CVO-verband maatregelen genomen om de benutting van een aantal nationale quota zo duurzaam mogelijk te maken en om vroegtijdige sluiting van deze quota te voorkomen. Voor zeebaars gelden door de overheid ingestelde maatregelen. Het totaaloverzicht:

PAP-regeling schol: Met ingang van maandag 27 januari 2020 is de volgende periode van 4 weken ingegaan. Deze loopt van week 5 t/m 8 (27 januari – 22 februari 2020) en luidt als volgt:

- Een vaartuig met een basiscontingent schol tot **315 ton** mag in de 4-weekse periode week 1 t/m 4 maximaal **100 ton** schol aanvoeren;
- Een vaartuig met een basiscontingent schol tussen **315 tot 630 ton** mag in de 4-weekse periode week 1 t/m 4 maximaal **115 ton** schol aanvoeren,
- Een vaartuig met een basiscontingent schol van meer dan **630 ton** mag in de 4-weekse periode week 1 t/m 4 maximaal **130 ton** schol aanvoeren.

Tarbot, griet: Minimum aanvoermaat: **27 cm**.

- De maximaal aan te voeren hoeveelheid tarbot/griet per vaartuig per week of reis langer dan 7 dagen is door de PO's vastgesteld op **3.000 kg** dood gewicht. Indien een vaartuig meer dan 3.000 kg vangt dient het lid dit z.s.m. te melden aan de eigen PO.
- Bij aanvoer van meer dan 3.000 kg en/of kleiner dan 27 cm tarbot / griet wordt een heffing van **€ 10,00 per kg** toegepast.
- Deze maatregel geldt niet voor het Skagerrak.

Tongschar: voor tongschar geldt een minimum maat van **25 cm** waarbij de tongschar van 25 – 27 cm moet worden gesorteerd in een aparte klasse: tongschar IIIb of tongschar IV.

Noorse kreeft: Aanvoer en verhandeling van meer dan **30** stuks in een kilogram is verboden. Verder: max. 10% kreeftstaartjes per aanlanding.

Roggen: Minimum aanvoermaat: **55 cm**.

- Een vaartuig mag per week of reis langer dan een week totaal maximaal **120 kg** roggen (stekelrog - RJC, Grootoog rog - RJN, gevlekte rog - RJM) aanvoeren.
- Let op: graag juiste codes gebruiken om dubbeltellingen, dus verlies van quota te voorkomen.
- Bij overtreding minimum maat en/of maximale hoeveelheid wordt door de PO een heffing opgelegd van **€ 5,00 per kg**.
- Deze maatregel geldt niet voor het Skagerrak.

Zeebaars; Minimum maat voor zeebaars voor alle vlootsegmenten is **42 cm**.

- Gerichte visserij op zeebaars met sleepnetten is verboden.
- Voor de maanden **februari en maart geldt een totaal aanvoerverbod** voor alle vistuigen. Er mag dus weer vanaf 1 april as. zeebaars worden aangevoerd.
- Voor alle vaartuigen die gebruik maken van een gesleept vistuig (er is geen onderscheid meer tussen boomkor/borden en fly shoot) geldt een bijvangst-percentage van **5%** met een maximale aanvoer van **520 kg per 2 maanden**. Het percentage wordt berekend aan het eind van de reis.
- Voor staandwant-vissers geldt **1.400 kg** per jaar.
- Voor de handlijn-vissers geldt **5.700 kg** per jaar.

Het VisNed-team