



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, 1 mei 2020

Nadere voorwaarden stilligregeling bekend

Iedere week is er sectorbreed overleg met het Ministerie van LNV over de COVID-19 maatregelen. Afgelopen dinsdag is in dat sectoroverleg ook gesproken over de stilligregeling. In dit artikel vindt u nogmaals de voorwaarden en belangrijke data.

De medewerkers van LNV en RVO hebben in no time een regeling in elkaar gezet waar de eerste nood voor schip en bemanning mee gelenigd kan worden. Overigens is Nederland tot dusver het enige land met een stilligregeling die nu al uitgewerkt is. Daarvoor zijn we hen erkentelijk.

Naar verwachting wordt de regeling rond 7 mei gepubliceerd.

Voorwaarden

- De regeling geeft per schip de mogelijkheid om een vergoeding voor 5 stilligweken aan te vragen;
- Een aanvraag moet gedaan worden middels e-herkenning (zie ook onze vorige nieuwsbrief, uw PO kan u hierbij behulpzaam zijn);
- Die aanvraag kan gedaan worden nadat er vijf stilligweken zijn gebruikt;
- Er kan maximaal één aanvraag gedaan worden (voor dus max 5 weken);
- Een schip moet in de voorafgaande periode van twee jaar (samen) tenminste 120 dagen gevist hebben, voor nieuwbouw schepen wordt berekend of het vaarpatroon overeenkomt met 120 dagen per 24 maanden;

- Uitbetaling is achteraf, in één keer, reken op 6-8 weken na de aanvraag;
- De subsidieregeling loopt tot vier weken nadat in Nederland de horecabeperkingen zullen zijn opgeheven. Dat zal in de praktijk betekenen zeker tot het einde van de maand juni.

Een stilligweek is een aaneengesloten periode van 7x 24 uur in een haven, waarvan de eerste dag 00.00 uur als begintijd geldt. De eerste dag kan iedere dag van de week zijn, maar de stilligweek bestaat altijd uit in totaal aaneengesloten zeven etmalen. De controle daarop is via VMS, die dus altijd ingeschakeld moet zijn (wat eigenlijk standaard het geval is).

Concreet betekent dit dat een schip gedurende zeven dagen de haven **niet** mag verlaten. Verplaatsingen in een haven zijn slechts toegestaan als er een afdoende verklaring voor is. **Als er geen VMS registratie is gedurende een stilligweek, dan is er in principe geen recht op subsidie.** Er kan natuurlijk sprake zijn van overmacht (kapotte VMS, stroomuitval o.i.d.), in geval van overmacht, kan er via uw PO geprobeerd worden in overleg met RVO en LNV een oplossing te vinden.

E-herkenning aanvragen

Voor het aanvragen van de stilligvergoeding heeft u E-herkenning nodig. Wij adviseren u deze zo snel mogelijk aan te vragen. Voor aanvragen van subsidies bij RVO hebben de bedrijven E-herkenning niveau 2+ nodig, die is via verschillende providers snel aan te vragen, zie [hier](#) voor een lijst met providers.

Het is mogelijk om uw PO te machtigen om aanvragen te doen, maar als uw bedrijf zelf geen e-herkenning heeft, dan moet dit via formulieren en het kan dan zomaar een paar weken duren voordat het geregeld is. Ook is het mogelijk om via uw E-herkenning de PO te machtigen om aanvragen voor u te doen het zogeheten “handelen namens”.

Nogmaals, als uw bedrijf geen E-herkenning heeft moet dit via formulieren en daar gaat zo een paar weken overheen voor de machtiging geregeld is. Het eenvoudigste en snelste is dus wanneer u zelf E-herkenning aanvraagt.

Zodra u deze E-herkenning binnen heeft, moet er direct ingelogd worden, waarbij u elektronische TAN-codes kan aanvragen. Dit duurt ook een paar dagen en deze worden per post verzonden. U heeft TAN-codes nodig om de subsidie aanvraag na invullen digitaal te versturen.

Uiteraard kan uw PO u behulpzaam zijn met het aanvragen van E-herkenning, wacht daar niet mee!

Beperkt budget

De economische gevolgen van COVID-19 zijn nog niet te overzien. Deze zijn in potentie voor onze kottersector vele malen schadelijker dan we kunnen inschatten, er dreigt immers in Europa een diepe recessie, vooral in onze belangrijkste exportlanden Frankrijk, Italië en Spanje.

Als dit leidt tot structureel lagere visprijzen, dan is dit steunpakket een eerste steun in de rug, maar voor een economisch rendabele bedrijfsvoering op basis van reële prijzen is veel meer nodig.

We kijken vooruit naar de mogelijkheden voor meer Europees geld, mocht dat nodig blijken. Daar werken we vanuit VisNed aan, samen met onze Europese partners in EAPO en Europêche. We houden u op de hoogte via de nieuwsbrief en de speciale [VisNed COVID-19 pagina](#).

Update PAP-aanvoerregering in relatie tot Covid-19

De gevolgen van de maatregelen die genomen worden om het COVID-19-virus in te dammen zijn ook in de visserijsector zichtbaar en voelbaar. De verwerking en afzet van diverse producten wordt gevoelig geraakt waardoor er maatregelen nodig zijn om marktverstoring te minimaliseren. Hieronder een overzicht.

De in CVO-verband opererende Producenten Organisaties (PO's) hebben regelmatig overleg om de aanvoer zo goed mogelijk af te stemmen op de, door COVID-19, gewijzigde vraag uit de markt. De PO's hebben daarom voor de visserij op platvis, garnalen en Noorse kreeft maatregelen afgekondigd. Deze maatregelen worden voortdurend geëvalueerd en hiervoor wordt steeds informatie uit de markt ingewonnen.

Voor genoemde vlootsegmenten wordt de mogelijkheid tot gebruikmaking van de stilligregeling gecontinueerd. Er is sprake van een stilligweek wanneer een vissersvaartuig een volle week (7 dagen) in de haven is gebleven. Voor meer informatie over de voorwaarden en de aanvraagprocedure verwijzen wij naar elders in deze nieuwsbrief.

Deze week, week 18 hebben in totaal 100 vaartuigen gebruik gemaakt van de stilligregeling: 20 vaartuigen < 260 PK, 63 vaartuigen 260 – 300 PK en 17 kotters > 300 PK.

Visserij op platvis

Bij de diverse platvissoorten, tong, schol, tarbot, griet en tongschar moeten we vaststellen dat afzet en verwerking verder onder druk komt met een doorgaande prijsdaling voor nagenoeg alle vissoorten tot gevolg. Kortom: de markt blijft heel gevoelig. In CVO-verband is besloten om voor volgende week (week 19) de urenregeling en de stilligregeling te continueren.

Aanvoerregeling platvisvissers voor week 19 (maandag 4 mei 2020 00:00 uur tot zondag 10 mei 2020 24:00 uur)

De urenregeling blijft beperkt op 104 uur. Dit geldt voor de tongvissers waarvan sprake is als de aanvoer boven de 1.000 kg tong per reis ligt.

Daarnaast geldt een stilligregeling en met name scholvissers worden opgeroepen hiervan gebruik te maken. Deelname aan de stilligregeling geldt voor alle schepen die op demersale soorten vissen is vooralsnog vrijwillig. Als u in aanmerking wilt komen voor de tegemoetkoming die voortkomt uit de stilligregeling dient u zich aan te melden bij uw PO in de betreffende visweek voor maandagmorgen 12:00 uur. Deelname aan de stilligregeling is door LNV/RVO gemaximeerd op 5 stilligweken.

Visserij op garnalen

De uitbraak van COVID-19 heeft ook een grote impact op de vraag en logistiek en verwerking van garnalen. Een combinatie van factoren, horecasluitingen en zeer beperkte pelcapaciteit leidt tot een aanzienlijke verstoring van de markt. Voor volgende week, week 19, is besloten tot een beperkte visserij in combinatie van een stilligregeling.

Visplan week 19

De PAP commissie van de Coöperatieve Visserijorganisatie (CVO) heeft voor week 19 voor de garnalenvisserij de volgende regeling vastgesteld: maandag 4 mei vanaf 00:00 uur tot woensdagmiddag 6 mei 12:00 uur (max. 60 uren op zee) op basis van haven uit en haven in. Havens van vertrek van Helgoland en Waddeneilanden (Nederlands en Duits) zijn niet toegestaan wanneer het niet uw thuishaven betreft.

De PO's houden nadrukkelijk toezicht op het werkelijk aantal uren op zee, vertrek- en aankomsttijd. Het PAP comité hanteert een boete van € 250 per elk overschreden uur.

Daarnaast wordt de mogelijkheid geboden om binnen een periode van twee weken te stapelen, zowel in Nederlandse als ook in buitenlandse wateren (Sylt). Hierbij worden week 18 en 19 gezien als één blok waarin gestapeld mag worden.

Voor Nederlandse wateren blijft ondanks het maximale aantal uren het wettelijke weekendverbod van kracht waardoor u voor vrijdagmiddag 12:00 uur in de haven dient te zijn. Wat concreet betekent dat u maximaal 108 uur buitengaats kunt zijn.

Voor deze regeling geldt nadrukkelijk: of u gebruik kunt maken van deze regeling hangt in grote mate af of uw afnemer daarvoor mogelijkheden biedt. Aanmelding voor deze regeling dient plaats te vinden bij uw PO.

Stilligregeling

In verband met de afgenomen vraag en beschikbare pel-capaciteit is er ook de mogelijkheid gebruik te maken van de stilligregeling. Deelname aan de stilligregeling is door LNV/RVO gemaximeerd op 5 stilligweken.

Als u in aanmerking wilt komen voor de tegemoetkoming die voortkomt uit de stilligregeling zoals hierboven beschreven dan dient u zich aan te melden bij uw PO in de betreffende visweek voor maandagmorgen 12:00 uur.

Visserij op Noorse kreeft

De PO's, aangesloten bij de Coöperatieve Visserij Organisatie (CVO), hebben de aanvoerregeling voor Noorse kreeft geëvalueerd. De vraag naar Noorse is gedaald tot vrijwel nihil.

De vraag naar Noorse kreeft blijft onverminderd heel laag en de handel heeft aan haar contractvissers laten weten niet of maar heel beperkt Noorse kreeft te zullen afnemen. Mede op basis van deze informatie uit de markt is naast een aanvoerbepanking wordt de mogelijkheid geboden gebruik te maken van de stilligregeling.

Aanvoerregeling Noorse kreeftvissers voor week 19 (maandag 4 mei 2020 00:00 uur tot zondag 10 mei 2020 24:00 uur)

De PO's hebben verder besloten om voor degene die op Noorse kreeft willen vissen, de maatregel van de afgelopen weken ook voor week 19 te continueren wat betekent dat deze schepen zich er vooraf van dienen te vergewissen dat zij een afnemer voor de vangst aan Noorse kreeft hebben. Klokverkoop wordt ten sterkste ontraden in verband met aanzienlijke marktverstoring. De leden van de PO's dienen zich te houden aan een maximale aanvoer van 1.500 kg per week.

Daarnaast wordt de stilligregeling gecontinueerd. Een vissersvaartuig kan in aanmerking komen voor een vergoeding wanneer het vissersvaartuig een volle week (7 dagen) in de haven is gebleven. Deelname aan de stilligregeling is door LNV/RVO gemaximeerd op 5 stilligweken.

Deelname aan de stilligregeling geldt voor alle Nederlandse vaartuigen en is vooralsnog vrijwillig. Indien vaartuigen in week 19 wensen stil te liggen dienen zij zich uiterlijk maandagmiddag 12.00 uur bij hun PO aan te melden.

Brexit onderhandelingen weer opgestart

Vanwege de uitbraak van COVID-19 lagen de Brexit onderhandelingen tijdelijk stil. De EU onderhandelaar Barnier en de onderhandelaar namens het Verenigd Koninkrijk (VK) Frost hebben de draad weer opgepakt. Er waren twee hete hangijzers: 'gelijk speelveld' en 'visserij' op beide punten is er een principiële verschil van mening en lijkt er een impasse te gaan ontstaan.

De EU wil voorkomen dat het VK zich ten opzichte van de EU gaat opstellen als vreemde eend in de bijt, om zo economische aantrekkelijker te worden. Het gelijke speelveld moet behouden blijven en er moet geen sprake zijn van lagere standaarden in het post-Brexit VK op het gebied van financiële dienstverlening, milieu, veiligheid of sociale omstandigheden.

Het VK profileert zichzelf als 'soevereine staat' en zegt als het ware: "na Brexit maken we dat allemaal zelf wel uit", maar gelijkheid in de markt is voor de EU een principiële punt.

Visserij als icoon

De visserij is in het Verenigd Koninkrijk als icoon van de bevrijdende werking van Brexit opgevoerd in de politieke campagne. Het juk van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB) zou worden afgeworpen bij vertrek uit de EU. De EU wil echter in het belang van stabiliteit en continuïteit zoveel mogelijk bij het oude laten.

Deze, in economische zin kleine, kwestie wordt daarom vanuit politiek belang buiten proportie opgeblazen door de Engelsen en daar kunnen de vissers in het VK en in de EU wel eens de dupe van worden. De partijen staan lijnrecht tegenover elkaar, en de gesprekken lijken vastgelopen. Het lijkt elke dag minder waarschijnlijk dat er op 1 juli 2020 (deze datum is in de terugtrek-overeenkomst vastgelegd) een principe-afspraken over visserij ligt.

December deadline

Er is een harde Brexit deadline gesteld op 31 december 2020, maar opschuiven van deze deadline zou gezien de COVID-19 uitbraak niet meer dan logisch zijn.

Echter, het gaat hier niet om logica, maar om politiek en prestige, en daarom lijkt het er niet op dat de Britten de deadline aanpassen.

De kans op een harde Brexit is dan ook toegenomen, met als risico dat de daaruit volgende schade afgeschoven wordt op COVID-19, in plaats van op slecht bestuur en Britse trots en overmoed.

EUFA volop actief

Vanuit de European Fisheries Alliance (EUFA) is het Brexit dossier ook weer opgepakt. In wekelijkse conference calls wordt een update van de laatste stand van zaken gegeven en worden de communicatielijnen naar de Europese Commissie, het Europese Parlement en de lidstaten besproken. Het zal er de komende maanden om gaan spannen.

Lossen vangst in Denemarken nog steeds problematisch

Zoals eerder aangekondigd, heeft Denemarken per 1 april 2020 de regels rond het wegen van de vangst voor transport aangescherpt. Hoewel er intensief overleg plaatsvindt tussen de Deense en Nederlandse overheden en er vooruitgang wordt geboekt is nog geen goede oplossing beschikbaar.

Twee weken geleden is de Deense inspectiedienst de eerder aangekondigde strengere regels voor het lossen van de vangst (voor transport moet er gewogen worden) daadwerkelijk gaan toepassen. Dit heeft zoals verwacht geleid tot onwerkbaar situaties; enorme vertragingen, veel extra werk, hoge kosten en minder opbrengsten.

Het gedoe bracht het overleg tussen Denemarken en Nederland wel in een stroomversnelling, met als resultaat dat er afspraken gemaakt konden worden.

Inmiddels hebben de Nederlandse en Deense controlediensten overeenstemming bereikt over een gezamenlijk controleplan waardoor Nederlandse kotters die in Deense havens aanlanden, met als doel transport naar Nederland, gebruik kunnen maken van het Deense steekproefplan.

Hiermee is het niet meer nodig om de gehele aangevoerde partij visserijproducten bij aanlanding in Denemarken te wegen voorafgaand aan het vervoer naar Nederland.

De staffel van de steekproef ziet er als volgt uit:

- Aanvoer tussen 1 - 25 kisten wordt 1 kist gewogen,
- Tussen 26 – 50 kisten; 2 kisten
- Tussen 51 – 99 kisten; 3 kisten
- 100 kisten en meer: 3 kisten + 1 kist voor elke 100 kisten

Heeft een kotter 500 kisten aan boord worden dus 7 kisten als steekproef gewogen.

Echter, het Deense steekproefplan kan alleen gebruikt worden wanneer de soorten aan boord per grootteklassen zijn gesorteerd en gewogen en voorzien van stickers. Wij hebben aangegeven dat deze eis toch geen meerwaarde geeft, immers het gaat toch om de gewichten per vissoort.

Wij hebben nog voorgesteld om alle schol dan in de grootteklasse 4 in te delen, hiertoe geeft de Europese marktverordening ook mogelijkheden. Helaas heeft Denemarken dit voorstel niet overgenomen.

De Deense controledienst geeft aan dat deze bepaling ook geldt voor de Deense schepen die na aanlanding willen transporteren en daarom willen zij voor de Nederlandse aanvoerders geen uitzondering maken. Wij vragen ons af of ook elke Deense aanvoerder aan de bepaling van gesorteerde vis volgens handelsnormen voldoet. Hierover hebben we twijfels maar vooralsnog geen bewijs.

De consequentie van de extra Deense bepaling is dat de Nederlandse vaartuigen die aanlanden in Denemarken moeten zorgen dat zij voldoen aan de voorwaarden van het Deense steekproefplan.

Dit betekent dat aan boord de vis gesorteerd en gewogen moet worden en voorzien moet zijn van stickers van 1, 2, 3 en 4. Wij begrijpen dat dit heel lastig blijft maar is het bijvoorbeeld mogelijk om de schol 4 apart te houden en die van stickers te voorzien schol 4? En de overige schol te voorzien van stickers 2 of 3?

Uiteraard blijven wij proberen de Denen op andere gedachten te brengen, maar dan moeten zij bereid zijn hun steekproefplan aan te passen.

Ruimen opgeveste explosieven blijft aandacht vragen

Het is dit jaar 75 jaar geleden dat Nederlands bevrijd werd van haar bezetters, maar dagelijks maakt de Marine nog bommen uit de Tweede Wereldoorlog onschadelijk. Belangrijk werk, want ook na al die tijd zijn deze bommen een gevaar voor zij die op zee werken. Dit geldt zeker voor vissers, die met pech tijdens hun werk een bom naar boven halen, zoals vorige week de HD-42.

Afgelopen dinsdag ontvingen wij vanuit het Marine hoofdkwartier een mail met daarin de mededeling dat “Zr Ms Urk in de voorbije twee weken 9 contacten van de lijst heeft weggewerkt.” Met andere woorden: 9 gemelde explosieven tot ontploffing heeft gebracht. Volgens opgave resteren nu nog 4 contacten op het Nederlands en Belgische plat.

Meer explosieven opgevest door noodgedwongen omschakeling naar boomkor

Begin dit jaar heeft VisNed samen met Dirk Pijl van DE Maritime een gesprek gehad met de Kustwacht en Koninklijke Marine. Door het noodgedwongen overschakelen van puls naar traditionele boomkor, neemt het aantal meldingen van opgeveste explosieven weer toe.

Ook werd er een achterstand in het aantal ruiming en geconstateerd, welke niet door onwil van de Marine ontstaan was, maar te maken heeft met een capaciteitsprobleem.

Tijdens dit gesprek is opgemerkt dat de communicatie over meldingen en ruiming verbeterd kon worden. Sindsdien is hiervan ook sprake, zodat meldingen niet onnodig lang in de plotter blijven staan.

Dirk Pijl en VisNed krijgen vanuit het Kustwachtcentrum meldingen over de stand van zaken met betrekking tot de ruiming en van gemelde explosieven.

Meldingen centraal doen

Het blijft van groot belang dat in netten geraakte explosieven voorzien van een daartoe beschikbaar gesteld boeitje gemeld worden bij de Kustwacht, zodat de opruiming in gang kan worden gezet.

Met oog op de actualiteit, willen wij graag nogmaals de procedure bij u onder de aandacht brengen.

U dient een melding van een opgevest explosief te doen via email aan: CCC@kustwacht.nl, met daarin de volgende informatie:

- scheepsnaam, visserijmerk en radio roepnaam

- geografische positie van opvissen of van de plaats waar het explosief is teruggeworpen. In het laatste geval ook de waterdiepte vermelden.
- zo duidelijk mogelijke beschrijving van het explosief (te denken valt aan vorm, afmeting en eventuele kenmerken of bijzonderheden)
- indien mogelijk de melding voorzien van een digitale foto
- getroffen maatregelen
- bevindt het explosief zich boven water (aan dek) of onder water (teruggeworpen)
- eventueel voorgenomen aanloophaven en verwachte tijd van aankomst op de rede aldaar.

Sonarboeien

Er wordt met klem geadviseerd altijd gebruik te maken van een sonarboei bij het terug overboord zetten van explosieven. Vissers wordt aangeraden te checken of deze boeien aan boord zijn en anders kunnen zij hiervoor terecht bij de verschillende Visserij Coöperaties die deze verstrekt krijgen van Defensie.

We verzoeken vissers dan ook om altijd een melding te doen en zo veel mogelijk de hierboven beschreven werkwijze te volgen zodat Kustwacht en Marine zo efficiënt mogelijk kunnen reageren.

De Kustwachtbrochure voor opgeviste explosieven is [hier te zien en te downloaden](#), hierin staat ook meer informatie over de bijdrageregeling voor opgeviste explosieven.

De explosievenkaart voor het herkennen van explosieven is [hier te vinden](#).

Nederland Maritiem Land voor herstelplan maritieme sector

VisNed en de Redersvereniging voor de Zeevisserij (pelagische reders) zijn lid van Stichting Nederland Maritiem Land. In een brief aan meerdere ministers wordt opgeroepen tot steun voor een herstelplan voor de maritieme sector met oog op COVID-19.

De maritieme sector is voor Nederland een belangrijke sector en heeft een cruciale rol in de logistieke keten. Denk hierbij aan de rol van havens, zeetransport, innovatie in de aanvoer van basismaterialen, werkgelegenheid en voedselvoorziening.

Het is essentieel dat levensvatbare bedrijven in de maritieme sector niet omvallen vanwege de Coronacrisis, maar ook moet de logistieke keten intact blijven. Ook visserij is een onderdeel van de maritieme sector en heeft belang bij de logistieke keten, van haven tot transport van goederen.

Nederland Maritiem Land roept op tot een herstelplan op basis van vier maatregelen:

1. Het naar voren halen van investeringen in overheidsvaartuigen, om zo de eigen kennis en kunde van de scheepsbouw te stimuleren en de regionale economie een boost te geven.
2. Inzet van het Groeifonds bij de ontwikkeling van emissie-loze en innovatieve schepen
3. Uitbreiding en versoepeling van exportkredietverzekeringen en exportfinanciering en het loskoppelen van werkkapitaaldekking van projecten, evenals uitstel van aflossing van bancaire leningen (behoud liquiditeit)
4. Zorg voor ongestoorde grenspassage voor goederen en personeel, ook in de haven

De volledige brief is [HIER](#) te lezen.

Berichten aan Zeevarenden, nieuwe site en app

Veel vissers zijn bekend met de CD's en USB sticks van KIS-ORCA (Kingfisher Information Service Offshore Renewables & Cable Awareness) met daarop nauwkeurig de locaties van pijpleidingen en onderzeese objecten op een groot deel van de Noordzee. Daarnaast biedt Kingfisher ook informatiebulletins, deze info wordt nu makkelijker en hapklaar aangeboden via de vernieuwde website en via een app.

Kingfisher stuurt elke twee weken een Kingfisher Bulletin rond, met daarin actuele informatie over bijvoorbeeld werkzaamheden, surveys of gevaarlijke situaties op (met name het Britse deel van) de Noordzee die relevant zijn voor vissers. Ondanks deze bulletins is het niet heel makkelijk voor een visser om precies die informatie eruit te halen die alleen voor hem relevant is, maar daar is een oplossing voor.

Vernieuwde site

Via de website <https://kingfisherbulletin.org/> zijn er drie manieren waarop informatie te vinden is. Dat kan door de lijst met Berichten aan Zeevarenden te doorzoeken, maar het is de kaart die het meest in het oog springt. De tweede optie is om de kaart te benutten.

Op de kaart zijn gebieden aangegeven waar op dit moment of voor de komende periode berichten voor zijn afgegeven. Door op de locatie te klikken krijgt de gebruiker meer informatie over de achtergrond van de melding, de duur en de exacte positie.

De derde manier is door het aanmaken van een gepersonaliseerde melding of alert. Bezoekers van de site moeten hiervoor een account aanmaken en kunnen op de kaart globaal het gebied aangeven waar zij actief zijn en wat voor alerts ze wensen te ontvangen.

Het advies is om Hazards (gevaren) en Activity (activiteit) aan te vinken. Wanneer binnen dat gebied een melding wordt afgegeven wordt de gebruiker automatisch via een email op de hoogte gebracht.

Mobiele app

Behalve dat de website is geoptimaliseerd voor gebruik op tablets en mobiele telefoons is de dienst bovendien als app beschikbaar voor zowel gebruikers van [Android](#) als [Apple](#).

Vragen?

Neem voor meer informatie contact op met David Ras via dras@visned.nl

PAP-regeling schol ongewijzigd

De PAP-commissie heeft besloten de PAP-regeling schol voor de nieuwe periode op 100% van de basishoeveelheid te laten staan. De aanvoer van schol trekt enigszins aan.

Het Coördinatiecomité PAP-schol, opererend onder de CVO, monitort voortdurend de aanvoer en marktontwikkelingen van schol. Geconstateerd moet worden dat de vangst van schol nog steeds niet echt goed is. De toename is o.a. te danken aan een aantal kotters dat omgeschakeld is van tong- naar scholvisserij.

De markt wordt op dit moment negatief beïnvloed door COVID-19 (Corona)-perikelen. Met name vorige week gaf dat een negatieve prijsvorming. Het is belangrijk dat de komende weken de aanvoer binnen de perken blijft omdat de markt deze kennelijk moeilijk aan kan. Vandaar de oproep om meer gebruik te maken van de stilligregeling.

De PAP-commissie ziet vooralsnog geen reden om de aanvoerregeling aan te passen, deze blijft op 100% staan.

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

Aanvoer en prijsvorming schol in Nederland						
week	2018		2019		2020	
9	215	€ 2,44	336	€ 2,36	137	€ 2,80
10	389	€ 2,55	153	€ 2,57	202	€ 2,39
11	308	€ 2,51	105	€ 2,98	172	€ 2,13
12	279	€ 2,62	279	€ 3,01	281	€ 2,04
13	371	€ 2,25	344	€ 3,02	434	€ 2,08
14	369	€ 2,46	446	€ 2,79	400	€ 2,23
15	456	€ 2,57	465	€ 2,67	540	€ 2,05
16	569	€ 2,57	446	€ 2,66	419	€ 2,04
17	613	€ 2,41	405	€ 2,67	567	€ 1,79

Nieuwe PAP-regeling schol

Met ingang van maandag 20 april 2020 is de volgende periode van 4 weken ingegaan. Deze loopt van week 17 t/m 20 (20 april – 17 mei 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 deze 4-weekse periode maximaal **100 ton** schol aanvoeren;
- Een vaartuig met een basiscontingent schol van **315 tot 630 ton** mag in deze 4-weekse periode maximaal **115 ton** schol aanvoeren;
- Een vaartuig met een basiscontingent schol van meer dan **630 ton** mag in deze 4-weekse periode maximaal **130 ton** schol aanvoeren.

Update overzicht benutting visquota 2020

Hieronder het meest recente benuttingsoverzicht van de uitputting van de voor de kottervloot belangrijkste Nederlandse quota. Het gaat hierbij om het overzicht per 30 april 2020, feitelijk tot en met week 16.

Een goede vergelijking met vorig jaar is nog steeds niet mogelijk want het eerste overzicht in 2019 verscheen pas begin mei. Deze cijfers geven we hieronder weer.

Vissoort:	2019 (09-05-2019)			2020 (30-04-2020)		
	Quotum:	Vangst:	Benutting:	Quotum:	Vangst:	Benutting
Tong	9.100	2.855	31 %	12.889	1.641	13 %
Schol	38.268	5.369	14 %	34.340	5.425	16 %
Kabeljauw	1.224	106	9 %	1.244	94	8 %
Wijting	571	217	38 %	817	281	34 %
Tarbot/Griet	4.531	719	16 %	3.639	756	21 %
Tongschar	983	78	8 %	867	87	10 %
Langoustines	960	345	36 %	710	182	26 %
Rog	257	110	43 %	289	84	29 %
Schol Skagerrak	2.513	320	13 %	2.515	239	9 %
Wijting Kanaal	831	564	68 %	120	217	181 %

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.

PAP-regeling schol:

Met ingang van maandag 20 april 2020 is de volgende periode van 4 weken ingegaan. Deze loopt van week 17 t/m 20 en luidt als volgt:

- Een vaartuig met een basiscontingent schol tot **315 ton** mag in de 4-weekse periode week 17 t/m 20 maximaal **100 ton** schol aanvoeren;
- Een vaartuig met een basiscontingent schol tussen **315 tot 630 ton** mag in de 4-weekse periode week 17 t/m 20 maximaal **115 ton** schol aanvoeren,
- Een vaartuig met een basiscontingent schol van meer dan **630 ton** mag in de 4-weekse periode week 17 t/m 20 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, Grootog 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.
- Vanaf 1 april 2020 geldt voor alle vaartuigen, die gebruik maken van een gesleept vistuig (er is geen onderscheid meer tussen boomkor/borden en fly shoot), 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 een maximale aanvoer van **1.400 kg** per jaar.
- Voor de handlijn-vissers geldt **5.700 kg** per jaar.

Het VisNed-team