



format

Eindverslag

Overige subsidies



Europees visserijfonds:
Investerings in duurzame visserij

1 Algemene informatie

Aanvraagnummer	4600012915552
Vul één van deze nummers in: uw KvK-nummer, burgerservicenummer (BSN) of relatienummer.	08203226
Geef aan welk nummer u invult.	☒ KvK-nummer
	☐ BSN
	☐ Relatienummer
Projectnaam	Best practices, selectiviteit en overleving bijvangst kottervisserij
Projectperiode	1 april 2014 t/m 31 december 2015

2 Verloop en leermomenten uitvoering project

2.1 Verloop

2.1.1 Welke projectactiviteiten zijn gerealiseerd?

Beschrijf de activiteiten. Als er geplande activiteiten niet zijn gerealiseerd, geef dan de reden aan.
Voor wijzigingen in het projectplan moet een wijzigingsverzoek zijn ingediend.

Het project best practices is het overkoepelende project en sluitstuk van het uitvoeringsplan van de Coöperatieve Visserij Organisatie (CVO). De doelstelling van het project is de economische, technische en praktische haalbaarheid van mogelijke innovaties en uitzonderingen te zoeken die de aanlandplicht uitvoerbaar kan maken voor de Nederlandse kottersector. Om dit te realiseren is uitvoerig gebruik gemaakt van informatie en resultaten uit de overige CVO aanlandplicht projecten.

Het project omvat vier fases zijnde:

- 1) Ontwikkelfase (april - augustus 2014)
 - Kick-off meeting projectgroep
 - Plan van aanpak definiëren
 - Offerte traject Sociaal en economische studie
- 2) Startfase (Augustus - december 2014)
 - Koppelen best practices met lopende projecten
 - Afstemming projectleiders kengetallen
 - In beeld brengen van door te rekenen scenario's
- 3) Projectfase (Januari - september 2015)
 - Start analyses (economische en sociaal)

- Oplevering tussenrapport Economische verkenning
- Verzamelen eindresultaten andere CVO aanlandplicht projecten

4) Eindfase (oktober - december 2015)

- Uitwerken haalbaarheid best practices uit verschillende projecten
- Gesprek eindresultaten met CVO bestuurders
- Regionale bijeenkomsten met aanvoersector
- Opstellen eindrapporten (economisch en sociaal)

Ontwikkel fase

De ontwikkelfase heeft zich voornamelijk gericht op het inrichten van het werkproces. Uit de eerste gesprekken met wetenschappelijke instanties, bestuurders en projectleiders werd duidelijk dat het project twee aparte elementen omvat: 1) economische haalbaarheid en 2) sociale aspecten van de invoering van de aanlandplicht. Hierbij werd gevraagd om meer nadruk te leggen op het economisch doorrekenen van de mogelijke innovaties en uitzonderingen, en minder te kijken naar de sociale aspecten. Echter, economische en sociale componenten kunnen niet los van elkaar gezien worden aangezien sociale aspecten vaak gedreven worden door de economische situatie. Offerte trajecten met IMARES, Flynth en LEI werden in gang gezet en afgerond.

Startfase

De haalbaarheidsstudie werd gezamenlijk door Flynth en LEI uitgevoerd. Er hebben enkele meetings met beide partijen plaatsgevonden waar werkafspraken met betrekking tot contacten projectleiders, stuurgroep en aanvoersector zijn besproken. De vlootsegmenten voor de analyse werden bepaald aan de hand van beschikbare data (grote (>300pk) pulskotters en eurokotters puls, langoustine visserij). Omdat zowel binnen het 'Langoustine' project als het 'Best practices' project een economische studie uitgevoerd zou worden, werd besloten de economisch haalbaarheidsanalyses te combineren en door Flynth en LEI uit te laten voeren. Data (e.g. kosten en baten) uit de andere projecten zijn van essentieel belang om de economische haalbaarheid van de aanlandplicht in kaart te brengen. Flynth gaf tijdens een projectleidersbijeenkomst op 1 oktober 2014 meer uitleg over de noodzakelijke data voor een haalbaarheidstudie. Ook werd de aanpak van de studie besproken: 1) analyse naar de "huidige situatie", 2) situatie aanlandplicht zonder innovaties en 3) een doorrekening van de aanlandplicht met innovaties en mogelijke uitzonderingen.

Analyse van kansrijke gedrag en -techniekaanpassingen in de Nederlandse kottervisserij zou door IMARES uitgevoerd worden. Echter, deze vraagstelling kwam reeds bij het project "Innovatieve discardvermindering in de praktijk" aan de orde. Het uitvoeren van hetzelfde onderzoek werd als een dubbeling gezien. Dit onderzoek zou dus verder opgezet en uitgevoerd worden onder het externe project, waarbij wel nadrukkelijk aansluiting met best practices gezocht bleef worden. Het budget voor het onderzoek werd gereduceerd (zie wijzigingsverzoek van 17 november 2015).

In deze fase werd ook besloten dat het niet realistisch was om de voorgestelde best practices te testen. Het testen van scenario's neemt veel tijd en financiële ruimte in beslag. Het testen van de beste initiatieven zou pas in laat stadium van het project plaats kunnen vinden. Daarnaast was het toegekende budget om scenario's in de praktijk te testen ontoereikend om een degelijke onderbouwing

Projectfase

Gespreken met projectleiders brachten mogelijkheden voor het verzamelen van kengetallen in beeld. Doordat CVO het initiatief heeft genomen om 5 discardreizen uit te laten voeren waren we wel in staat om kengetallen over de handelingen en kosten voor het verwerken van de discard aan boord in kaart te brengen. De reizen gaven een beeld van de impact van het verwerken van discard aan boord voor de gekozen vlootsegmenten.

Gedurende de looptijd van het project werd duidelijk dat de sector en overheid perceptieverschillen hebben ten aanzien van de aanlandplicht. Vanuit best practices hebben we dan ook het initiatief genomen om de sociale studie aan te passen om perceptieverschillen in kaart te brengen met als doel een principiële discussie over de aanlandplicht tussen overheid en sector te faciliteren. Dit onderzoek ging dan ook van start.

De projectfase werd afgesloten met een tussenrapport voor de economische haalbaarheidsstudie waarin de situatie zonder aanlandplicht met de situatie met aanlandplicht vergeleken werd (zie bijlage). Dit rapport vormde de basis voor het eindrapport.

Eindfase

Op 21 oktober 2015 vond er een bijeenkomst met sectorvertegenwoordigers plaats. Deze was gericht op het presenteren van de voorlopige resultaten van best practices. Op deze manier kon er nog input en feedback geleverd worden zodat dit nog in het eindrapport meegenomen kon worden.

In de eindfase hebben we 2 bijeenkomsten georganiseerd onder best practices om de resultaten aan de aanvoersector te presenteren. Eindresultaten van de sociale als economische studie werden verwerkt in een eindrapport.

2.1.2 Is uw project volgens planning verlopen? Denk hierbij aan inhoud en tijd. Geef ook aan welke activiteiten niet volgens planning zijn verlopen en wat er gedaan is om dit aan te pakken of op te vangen.

De voortgang van het project Best-practices is in sterke mate afhankelijk van de uitvoering van andere projecten in het uitvoeringsplan van het CVO. Vertraging in die projecten, of tegenvallende resultaten zullen impact hebben op wat er in dit project tot stand kan komen en wanneer het eindrapport opgeleverd kan worden. Van sommige projecten hebben we dan ook de eindresultaten laat verkregen waardoor het opleveren van het eindrapport uitliep. Om de communicatie scherp te houden vonden er binnen het project Best-practices maandelijks gesprekken plaats tussen de projectleider van Best-practices en de uitvoerende partijen Flynth en LEI. Hierdoor kon de voortgang alsook de nodige communicatie-momenten bewaakt worden. Hieronder vallen onder andere communicatie met de stuurgroep over voortgang en bijeenkomsten, maar ook communicatie met de andere projectleiders inzake het verkrijgen van data en het bespreken van mogelijke kennishiaten die nog ingevuld kunnen worden door data-verzameling in de huidige projecten.

Bijkomstig is ook dat er nog steeds geen volledige duidelijkheid bestond over de nadere invulling van de aanlandplicht. Hierbij is liepen we het risico dat doorgerekende scenario's in de economische haalbaarheidsstudie niet geheel in lijn komen te liggen met het uiteindelijk geïmplementeerd beleid vanuit Brussel. We hielden vinger aan de pols via aanwezigheid van de stuurgroep bij de uitvoeringsagenda. Betrokken partijen werd ingelicht over de stand van zaken mbt invulling van het project.

Het was ook duidelijk dat niet alle benodigde kengetallen voor de haalbaarheidstudie verkrijgbaar waren uit de overige CVO projecten. Met name elementen als werkdruk en sorteertijd, opslagcapaciteit aan boord waren ontbrekende factoren. Deze informatie kon gehaald worden uit 5 discardreizen die de sector los van de CVO aanlandplichtprojecten uitgevoerd heeft. Omdat deze informatie wel essentieel is, is er gekozen om 5 volledige discardreizen te maken. Deze reizen konden niet uit het project gefinancierd worden. Data en informatie uit deze reizen werden gebruikt door FLYNTH en LEI om de analyse uit te kunnen voeren en inzicht te geven aan mogelijke uitkomsten met betrekking tot de invloed van het uitzoeken, sorteren en bewaren van discards aan boord.

Om de voortgang binnen het project te ondersteunen werd Bureau de Heer benaderd. Bureau de Heer is gevraagd ondersteuning te bieden bij het 'scherp houden' van de werkzaamheden van en samenwerking met Flynth, LEI en IMARES. Daaronder vallen zaken als offertes, voortgang van het project en eventuele deelname aan intern werkoverleg en/of overleg met één of meerdere opdrachtnemers.

2.1.3. Als de realisatie niet volgens planning is verlopen, geef dan aan waarom dit zo is en hoe u hiermee om bent gegaan.

Licht eventuele afwijking in realisatie en planning toe en geef aan hoe u dat heeft opgelost.

Gedurende het project werd gemeld dat er reeds onder het VisNed project "Innovatieve discardvermindering in de praktijk" nagedacht werd over gedrags en -technische aanpassingen naar aanleiding van de invoering van de aanlandplicht. We hebben als projectgroep ervoor gezorgd dat er aansluiting met best practices gezocht bleef worden. De sociale studie is gekort, maar heeft zich toegelegd op vraagstukken omtrent perceptieverschillen tussen sector en overheid met als doel een principiële discussie over de aanlandplicht tussen overheid en sector te faciliteren. IMARES heeft de expertise voor een dergelijke analyse en had reeds bijeenkomsten in 2013 en 2014 bijgewoond. Er volgden nog 3 regionale bijeenkomsten welke meegenomen zijn in de analyse.

Als toevoeging werd ook al snel duidelijk dat de aanvoersector meer behoefte had aan een uitgebreide economische haalbaarheidsstudie. Er was en is nog steeds veel onzekerheid over de economische impact van de aanlandplicht op de dagelijkse bedrijfsvoering. Het uitbreiden van de economische analyse verschaft inzicht in de mogelijke consequenties, maar geeft ook inzicht in de mogelijke wegen die bewandeld moeten worden op maatschappelijk en politiek vlak om de de aanlandplicht werkbaar te maken voor de vloot. Uitbreiding van de economische haalbaarheidsstudie binnen het project is aangevraagd in het wijzigingsverzoek van 17 november 2015 en is goedgekeurd op 29 januari 2016.

Het project heeft uiteindelijke geresulteerd in 2 rapporten (zie bijlage):

- 1) Verkenning economische impact aanlandplicht op Nederlandse kottervloot. Flynth en LEI
- 2) De vormgeving van beleid in een Multi-Governance setting - VIP rapport. IMARES

2.2 Leermomenten

2.2.1. Als er zaken zijn die niet zijn gelopen zoals u had verwacht, kan dat belangrijk zijn voor toekomstige projecten of voor collega's die een soortgelijk project willen opstarten. Geef hieronder aan of er in uw project van dit soort 'leermomenten' zijn geweest.

Beschrijf om welke situaties het ging. Wat was het (mogelijke) gevolg? Hoe heeft u gehandeld of hoe u had kunnen handelen? Met welk doel en wat het (mogelijke) resultaat?

Het voornaamste leermoment is dat de communicatie binnen de CVO projecten alsook projecten buiten CVO anders had moeten plaatsvinden. Interne communicatie over de werkzaamheden, opleverdata moest beter. Dit was met name op het onderzoek met betrekking tot gedrags en -technische aanpassingen van toepassing. Deze vraagstelling kwam reeds aan de orde in het project "Innovatie in de Visketen" aangevraagd door VisNed. Dit zou ook kunnen gezegd worden over het project van platform INNOFISH wat aansluit, maar ook zeker overlap heeft met het project "Demersale verwerking" en "Best practices". Betere communicatie voorkomt dubbelingen in onderzoek en reduceert de tijd gespendeerd aan offerte aanvragen. Ook de trekken we lering uit de wijze waarop we onze vraagstelling moeten formuleren richting de opdrachtnemer. Schrepere vraagstelling reduceert de tijd om het offerte-traject af te ronden.

We hadden graag toch de testen met gedragsaanpassing willen uitvoeren. Echter de beperkte financiële ruimte (begroot) alsook de grote weerstand binnen de sector met betrekking tot het

aanpassen van gewoontes hebben we dit niet kunnen realiseren. Het vinden van schippers die bereid zijn om kortere trekken of andere visbestekken te kiezen blijft moeilijk. De negatieve consequenties (bijv. vangstverlies/arbeidstijd bemanning) wegen nog niet op tegen mogelijk positievere zaken (minder discards). Het was nu te vroeg om dit traject op te zetten, verdere gesprekken over voor- en nadelen zijn nodig alvorens een dergelijke vraagstelling op te nemen in het projectplan. het onderzoek van IMARES naar gedrags- en techniekaanpassing heeft hier mogelijk reeds een bijdrage aan geleverd.

2.2.2. Geef hieronder aan welke leermomenten u verwacht.

Zie 2.2.1.

3 Resultaten project

3.1 Doelstelling projectplan

3.1.1 Wat zijn de effecten die u had verwacht en heeft u die gehaald?

Gebruik de doelstellingen van uw goedgekeurde projectplan (met eventuele wijzigingen daarop) als vertrekpunt en vul de onderstaande tabel per doelstelling in. Meer informatie over de doelstelling van de regeling, vindt u op rvo.nl.

Geef per doelstelling aan wat de oorspronkelijke situatie was en wat het gerealiseerde effect is na het project. Vul een meetbare waarde in. *Bijvoorbeeld: het doel van uw project is het verhogen van de werkgelegenheid. De oorspronkelijke situatie is 2 fte en het gerealiseerde effect na het project is 5 fte.*

Doelstelling(en) volgens projectplan	Verwacht effect	Oorspronkelijke situatie	Gerealiseerd effect
Economische haalbaarheid van de aanlandplicht	Zonder ingrijpen door middel van selectiviteit, uitzondering of vermarkten van discards zal de invoering van de aanlandplicht grote economische gevolgen hebben voor de Nederlandse kottersector	Het economische resultaat van de 3 vlootsegmenten in bedroeg in 2014 in totaal 24.789.432 euro.	Effect invoering aanlandplicht zonder verder ingrijpen uit projecten en 2 fte extra en extra bemanningskosten geeft een negatief resultaat van -1.686.265 euro
			Effect invoering aanlandplicht zonder verder ingrijpen uit projecten en 2 fte extra zonder extra bemanningskosten geeft een resultaat van 11.900.377euro
			Effect invoering aanlandplicht met best-case CVO projecten en 2 fte extra en extra bemanningskosten geeft een resultaat van 12.360.711 euro

			Effect invoering aanlandplicht met best case projectresultaten en 2 fte extra zonder extra bemanningskosten geeft een resultaat van 19.154.001euro
ontwikkelen en vastleggen van uitvoerbare maatregelen op basis van 'best practices'	Inzicht bieden waarop sector en politiek in moet zetten om de nodige rek en ruimte te krijgen	geen kennis	> 300pk puls: uitzondering aanlanden schol door aantonen overleving in combinatie met steekproef verwerking en valorisatie < 300 pk puls: uitzondering voor schar gecombineerd met steekproef en valorisatie Langoustine: uitzondering voor schar gecombineerd met steekproef en valorisatie
Effect werkdruk aan boord	Verwerken discards kost meer tijd. Meer mensen nodig om werk veilig uit te kunnen blijven voeren	Gemiddeld 5-7fte aan boord inclusief schipper	> 300 pk puls gemiddeld 50% (31-67%) meer arbeidstijd < 300 pk puls en langoustine gemiddeld 144% meer arbeidstijd nodig Dit betekend gemiddeld 2fte extra mee aan boord.
Doorrekenen kosten extra arbeid	2 scenarios: 1) extra kosten door gelijkblijvend deelloon per bemanningslid; 2) kosten blijven gelijk door totale bemanningskosten te delen door meer bemanningsleden.	Deelloon: >300pk puls 84.600 euro. < 300pk puls 77.800 euro Langoustine 47.610 euro	Onder scenario 1 blijft deelloon bemanning gelijk, maar totale kosten deelloon nemen fors toe. bijv. voor >300 puls kostenstijging van 169.200 euro op jaarbasis. Onder scenario 2 dalen de deellonen met respectievelijk 25%, 29% en 45% voor >300pk puls, <300pk puls en langoustines.
Kosten verwerken discards aan de wal	lossen en verwerken aan de wal brengt kosten met zich mee. Opbrengst verkoop zullen niet de kosten dekken.	Geen kosten voor het verwerken van discards. 0 euro.	Walkosten verwerken discards 12.578.960 euro. Waarbij 8.572.381 euro voor >300pk puls, 2.573.241 euro voor <300pk en 1.433.338 euro voor langoustines.

kosten capaciteitsproblemen	Kosten door visverlet wanneer visruim vol is.	Geen volle capaciteit omdat er gediscard mag worden.	< 300 pk puls 70% van de reizen problemen. Kosten voor de vloot 216.000 euro. Langoustines 73% van de reizen problemen. Kosten voor de vloot 94.000 euro >300pk kotters beperkte gegevens. Geen inschatting van kosten.
Onderzoek naar perceptieverschillen tussen partijen	inzicht bieden in de manier waarop samenwerking tussen sector en overheid vorm kan krijgen	Grote weerstand uit sector vanwege onzekerheid en legitimiteit aanlandplicht	- Wel discussie tussen ministerie en sector, maar men blijft weg van principiële discussie over legitimiteit van de aanlandplicht. Hierdoor zien we weinig verandering in de percepties van sector en overheid. We hebben vraagtekens of de gekozen setting wel de juiste methode is voor de discussie. - Er was onzekerheid over de uitvoerbaarheid, naleefbaarheid en handhaafbaarheid van de aanlandplicht. Bij gebrek aan bevredigende antwoorden vanuit het ministerie en de NVWA antwoorden blijft men onzeker over de controle en handhaving, het quotasysteem en verwerking van discards. - mogelijk de discussie tussen sector met voorstellers uit de overheid en NGOs aangaan.
Communicatie aan de kottersector	Bewustwording van de verschillen in percepties tussen sector en overheid. Inzicht krijgen in de mogelijkheden en economische effecten van de best practices.	Ontevredenheid, onzekerheid over de legitimiteit van de aanlandplicht. Samenwerking tussen sector en overheid, maar verschillen in opvatting.	Beeld van de aanlandplicht in de sector is niet veranderd. Nog steeds onzekerheid over toekomstperspectieven.

3.1.2 Wilt u een toelichting geven op een bepaald punt in de tabel? Geef dit aan door in de tabel een verwijfsnummer te zetten. Hieronder licht u ieder verwijfsnummer toe.

Voor volledige bespreking van de resultaten van de verkenning van de economische impact alsook de perceptieverschillen verwijs ik naar de bijlagen.

3.1.3 Heeft u de doelstellingen volgens het goedgekeurde projectplan behaald? Als er doelstellingen niet zijn gehaald, geef dan aan wat de reden is geweest waarom het doel niet is gehaald en welke acties zijn ondernomen om het doel wel te halen.

In het algemeen kunnen we stellen dat onze doelstellingen gehaald zijn. We hebben een inventarisatie van de best practices met betrekking tot selectiviteit en overleving. Daarnaast hebben we inzicht in de economische impact van de aanlandplicht en hebben sector en overheid een kijk op de mogelijkheden voor rek en ruimte binnen de implementatie van de aanlandplicht. Er is binnen het project gekozen niet specifiek op gedragsverandering in te gaan. Reden hiervoor is de gevoeligheid van het onderwerp, maar ook, zoals reeds eerder vermeld, het voorkomen van overlappende onderzoek. In het projectplan werd ook de intentie tot het uitvoeren van testreizen om de best practices te testen aan boord. Wat betreft technische best practices, kunnen we melden dat deze testen logischerwijs uitgevoerd zijn binnen de desbetreffende projecten. Zoals eerdere toegelicht hebben was er in onze optiek onvoldoende budget om gedragsaanpassingen testen in het veld. Gedragsaanpassingen vragen een mentale omschakeling binnen de sector, dit vraagt veel meer tijd dan gegeven binnen dit project. Ander obstakel is de blijvende onzekerheden en grote ontevredenheid van de sector ten aanzien van de positie en inzet van de overheid met betrekking tot het vinden van rek en ruimte. We hebben getracht de perceptieverschillen in beeld te brengen om zo de discussie tussen sector en overheid vlot te trekken. De sector heeft dit onderzoek als positief en verklarend ervaren, echter het standpunt is niet veranderd.

3.2 Doelstelling communicatie

3.2.1 Direct na afloop van uw project bent u verplicht om de kennis en resultaten openbaar te maken. Geef aan hoe u over de resultaten van het project heeft gecommuniceerd (bijvoorbeeld vakblad publicaties, nieuwsbrieven, internetpublicaties).

Beschrijf alle verspreide projectresultaten (datum, wat, waarmee, doelgroep, etc.).

Stuur een kopie van deze publicaties en/of andere communicatie uitingen als bijlage mee.

De resultaten van best practices zijn gepresenteerd aan de aanvoersector door middel van 2 bijeenkomsten. Het bredere publiek is geïnformeerd door middel van een publicatie in Visserijnieuws in februari 2016.

De verkenning van de economische impact van de aanlandplicht op de Nederlandse kottervloot was erg afhankelijk van de resultaten uit de andere zes CVO aanlandplicht projecten. Aangezien we te maken hebben met een grote onzekerheid over de economische impact van de aanlandplicht hebben we ervoor gekozen om slechts gedurende de eindfase van het project best practices bijeenkomsten met de aanvoersector te beleggen. Hierdoor hebben we getracht geen resultaten vroegtijdig naar buiten te brengen zodat deze een eigen leven kunnen gaan leiden. De bijeenkomsten vonden plaats op 11 december 2015 te Stellendam en op 12 december 2015 te Den Helder. Tijdens deze bijeenkomsten werden de individuele resultaten van o.a. overleving, net-innovatie, sectorale en Ketintegrale aanpak Langoustines, demersale Discardverwerking gepresenteerd. Daarna werden twee overkoepelende presentaties; de economische analyse en de analyse van de bijeenkomsten tussen sector en EZ; gepresenteerd

In de editie van 5 februari 2016 van Visserijnieuws zijn 2 afzonderlijke publicaties over de eindrapporten onder het project best practices gepubliceerd. De eerste publicatie beschreef de scenario's en analyse van de economische studie uitgevoerd door FLYnth en LEI. De publicatie werd gepubliceerd onder de titel: Aanlandplicht kost sector miljoenen euro's. De tweede publicatie beschreef het onderzoek van IMARES

naar de vormgeving van beleid in een multi-governance setting en had als titel: Onderzoek naar de implementatie van de aanlandplicht.

3.2.2 Heeft u de geplande communicatiedoelstellingen volgens het projectplan gehaald? Waarom is de doelstelling gehaald? Als er communicatiedoelstellingen niet zijn gehaald, geef aan hoe dat komt . *Beschrijf per communicatiedoelstelling of die is gehaald en waarom wel of niet.*

Communicatie over de voortgang van het project zijn tijdens bijeenkomsten met sector en overheid gepresenteerd. Gedurende de looptijd van het project zijn zowel tussentijdse als eindresultaten gepresenteerd aan de sector, overheid en politiek. Er zijn op 11 en 12 december 2015 twee regionale eindbijeenkomsten georganiseerd voor de aanvoersector. Tijdens deze eindbijeenkomsten zijn resultaten van overleving, selectiviteit, demersale verwerking en best practices gepresenteerd. Visserijnieuws heeft een artikel van over de bijeenkomst in Den Helder gepubliceerd. Daarnaast hebben we in Visserijnieuws twee artikelen gepubliceerd (2016) waarin de eindresultaten van het project openbaar gemaakt werden. Internationaal hebben we tussentijdse resultaten gepresenteerd bij een wetenschappelijke conferentie. Ook hebben we aansluiting gezocht bij de Seafish Discard Action Group. Seafish heeft namelijk een uitgebreide economische impact analyse voor de UK vloot uitgevoerd. tijdens de meeting hebben we resultaten uit kunnen wisselen. Als laatste zijn deelresultaten gepresenteerd tijdens een conferentie in Stralsund, Duitsland. Hier nam overheid, NGOs en sector aan deel. Eindrapporten zullen publiek beschikbaar worden gemaakt.

3.3 Publicatie-eisen

3.3.1 Zijn er publicaties geweest over uw project en voldoen deze aan de voorwaarden van de regeling (zie mijn.rvo.nl)? *Zijn er brochures, persberichten en dergelijke uitgegaan en is er vermeld dat het project subsidie krijgt vanuit de EU? Indien nodig is er een bord/plaquette geplaatst? Stuur als dit mogelijk is de bewijsstukken mee.*

- 1) Eerste resultaten van de economische analyse zijn gepresenteerd op 29 april 2015 bij het XXII EAFE Conference in Salerno (Italië) on new management issues within the Reformed Common Fisheries Policy: implementation and socio-economic impacts.
- 2) Economische resultaten zijn gepresenteerd op 17 juli 2015 bij de Discard Action Group in Londen (UK).
- 3) Presentatie van deelresultaten op 16 september 2015 tijdens de conference on the progress of marine conservation te Stralsund (Duitsland).
- 4) Presentaties over de economische analyse (Flynth/LEI) en de sociale analyse met betrekking tot de bijeenkomsten tussen vissers en EZ (IMARES) tijdens twee sectorbijeenkomsten te Stellendam (11 december 2015) en Den Helder (12 december 2015).

4 Overige informatie

4.1 Vergunningen

4.1.1 Waren er vergunningen nodig voor het realiseren van het project? Geef aan welke vergunningen dit zijn en of ze zijn afgegeven.

Voor de uitvoering van het project Best practices zijn geen vergunningen noodzakelijk geweest.

4.2 Andere financiers

4.2.1 Zijn er naast de subsidie en uw eigen vermogen nog andere financiers van het project (bijvoorbeeld andere subsidies)? Zijn er nog vertragingen of andere problemen met de financiering van het project?

Er zijn geen andere financiers voor dit project.

--

5 Opmerkingen of toelichtingen

5.1 Heeft u nog opmerkingen of toelichtingen?

Geef een beschrijving. .

Dit format biedt niet de mogelijkheid om duidelijk de projectresultaten te schetsen. Daarom verwijs ik bij deze naar de bijlagen van het eindrapport van IMARES en van Flynth en LEI.

6 Bijlagen

☒ Een kopie van alle publicaties en of andere communicatie uitingen.
☒ Overige bijlagen

7 Naam en datum

Naam	Jurgen Batsleer
Datum	11-3-16



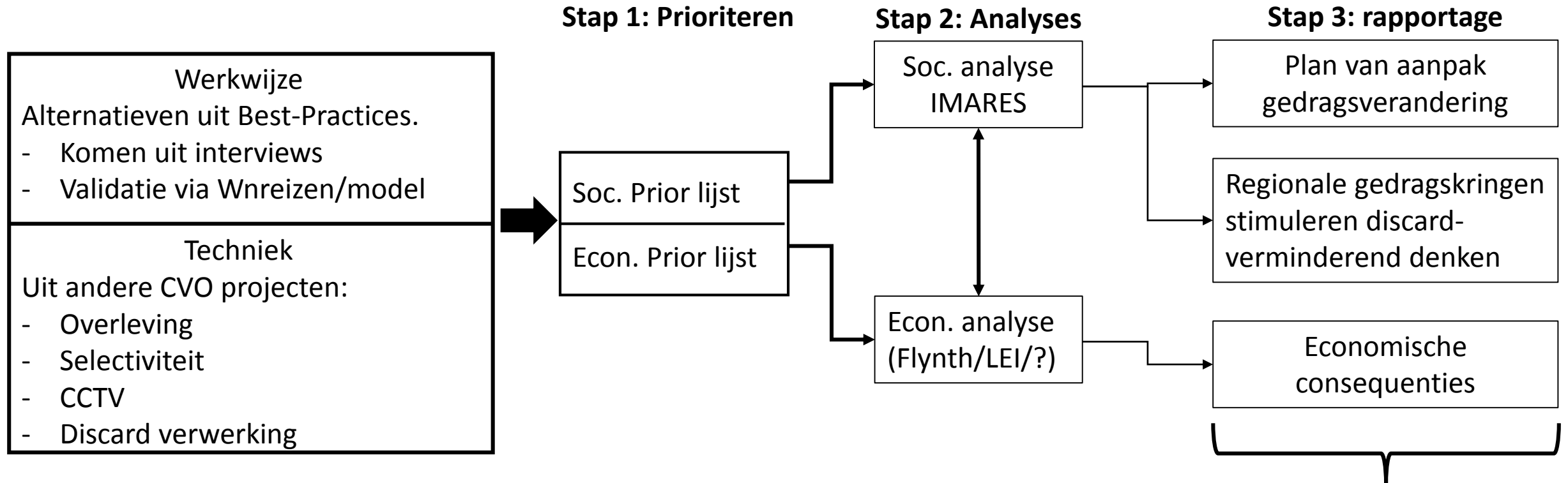
Europees Visserijfonds: Investerings in duurzame visserij



Best-practices

Rijswijk, 09-10-2014

Jurgen Batsleer





	Boomkor/Sumwing Demersaal	Puls Demersaal	Flyshoot Demersaal	Twinrig Demersaal	quadrig Langoustine Demersaal
Overleving		x		x	
Verwerking aan boord		x		x	
Netinnovatie	x	x		x	x
CCTV	x		x	x	x
Vermarkting	x	x	x	x	x

- 1) De horizontale aanpak, waarbij je kijkt naar wat bijvoorbeeld netinnovatie per visserijtechniek oplevert voor het verminderen van de discards. M.a.w. je kunt de vraag beantwoorden wat het kost, of oplevert, als je kiest voor de visserijtechniek waar het meest te halen valt als je aanlandplicht zo goed mogelijk wil invoeren.
- 2) De verticale aanpak, waarbij gekeken wordt naar het totale effect van meerdere aanpassingen aan individuele vistuigen. Je kunt dan een uitspraak doen in de trant van 'als je voor de puls-visserij kiest voor een combinatie van 10% verbeteren van de overleving door aan boord anders te werken en 20% minder discards door netaanpassingen, dan zijn de economische consequenties...



Europees Visserijfonds: Investerings in duurzame visserij



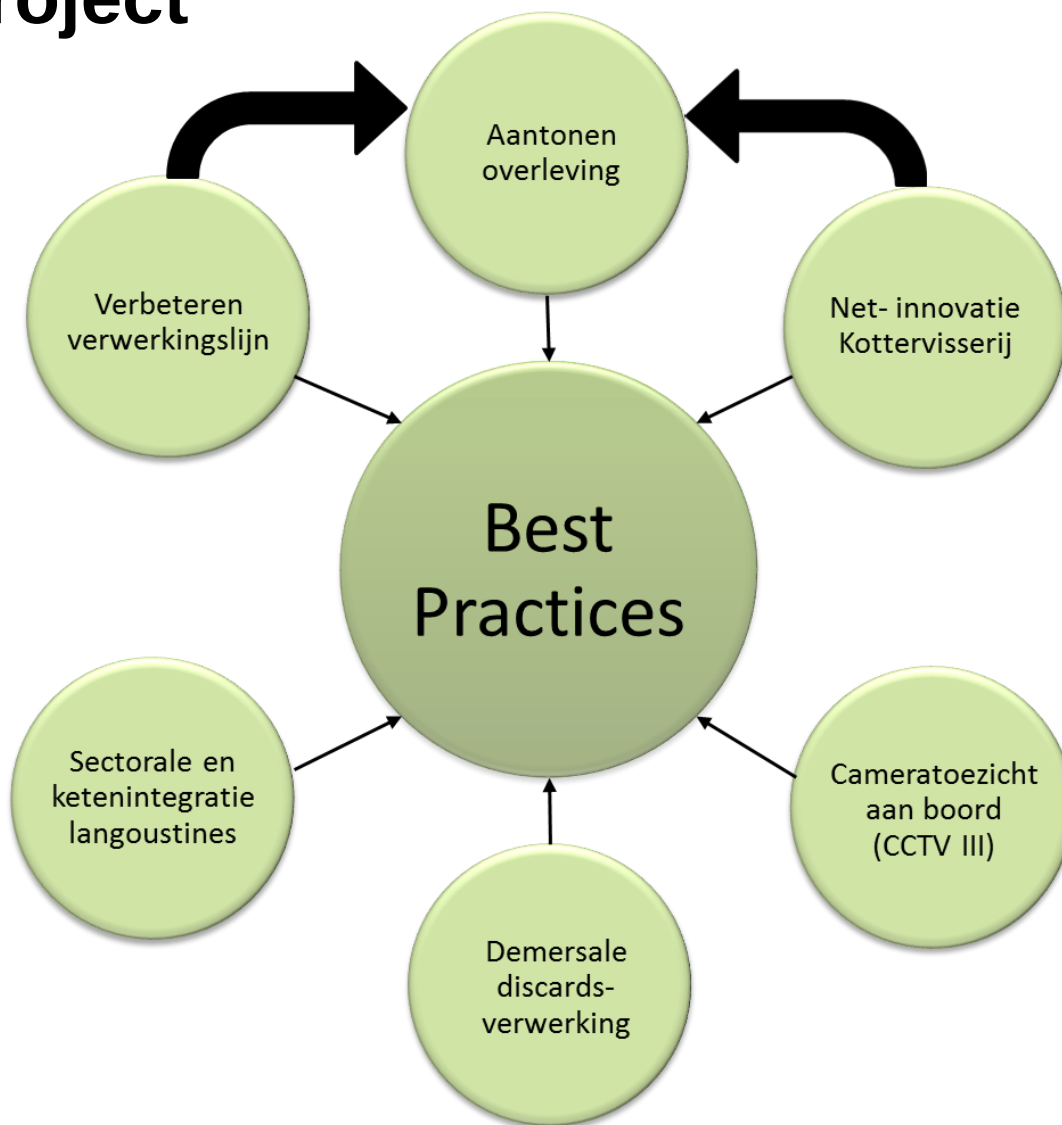
Best-Practices

Den Haag, 06-05-2015

Jurgen Batsleer



Centraal Project





Europees Visserijfonds: Investerings in duurzame visserij



Rek en ruimte





(Sociaal-) economische studie





Europees Visserijfonds: Investerings in duurzame visserij



Beoordelen kosten





Conclusie

- Best-practices is “Work in Progress”
- Afhankelijkheid van voortgang en resultaten uit de andere CVO projecten
- CVO discardreizen leveren veel informatie aan
 - Vervolgd met reis voor Eurokotter en Nephrops
- Sociale studie over mogelijke gedragsaanpassingen wordt nog opgepakt.
 - Afhankelijk van resultaten uit: Kansrijke aanpassingen in visserijgedrag en -techniek



Europees Visserijfonds: Investerings in duurzame visserij



Socio-economic impact of landing obligation for the Dutch demersal fisheries

28-30 April 2015, Mike Turenhout (LEI) and Jurgen Batsleer (CVO)



Outline Best Practices

- Introduction
- Extra labour on board
- Extra costs ashore (including labour)
- Revenues
- Investment cost
- Conclusion
- Questions

Best Practices: Introduction



Best practices: Introduction

- (Socio)-economic impact landing obligation in the Netherlands
- Extra labour costs on board and ashore before and after innovations, investment costs, potential revenues landed discards
- 3 large (>40 m) pulse beamers, small beamer (Euro cutter) and a nephrops vessel
- Different spatial allocation of fishing grounds



LEI

WAGENINGEN UR



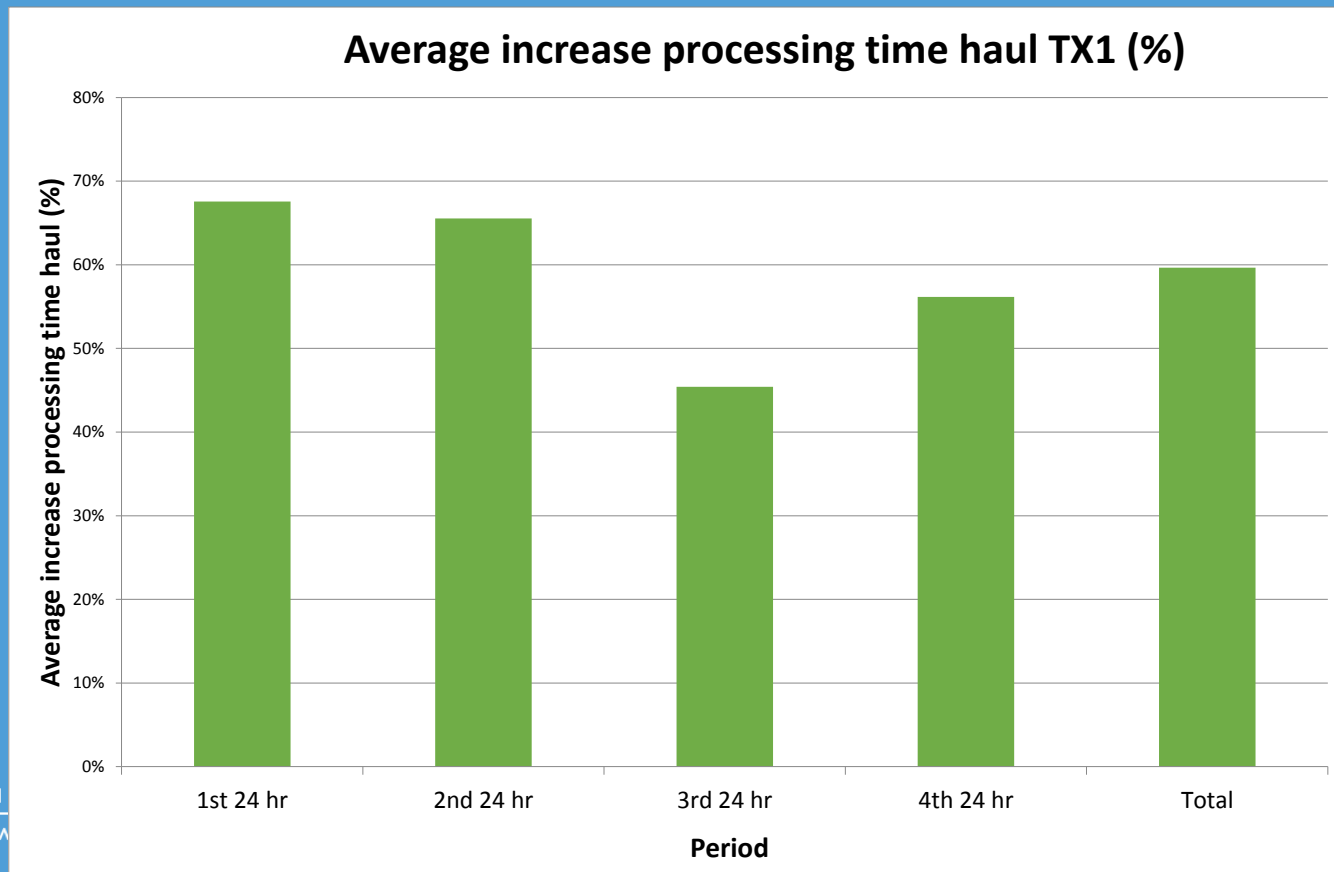
Coöperatieve
Vissersij
Organisatie





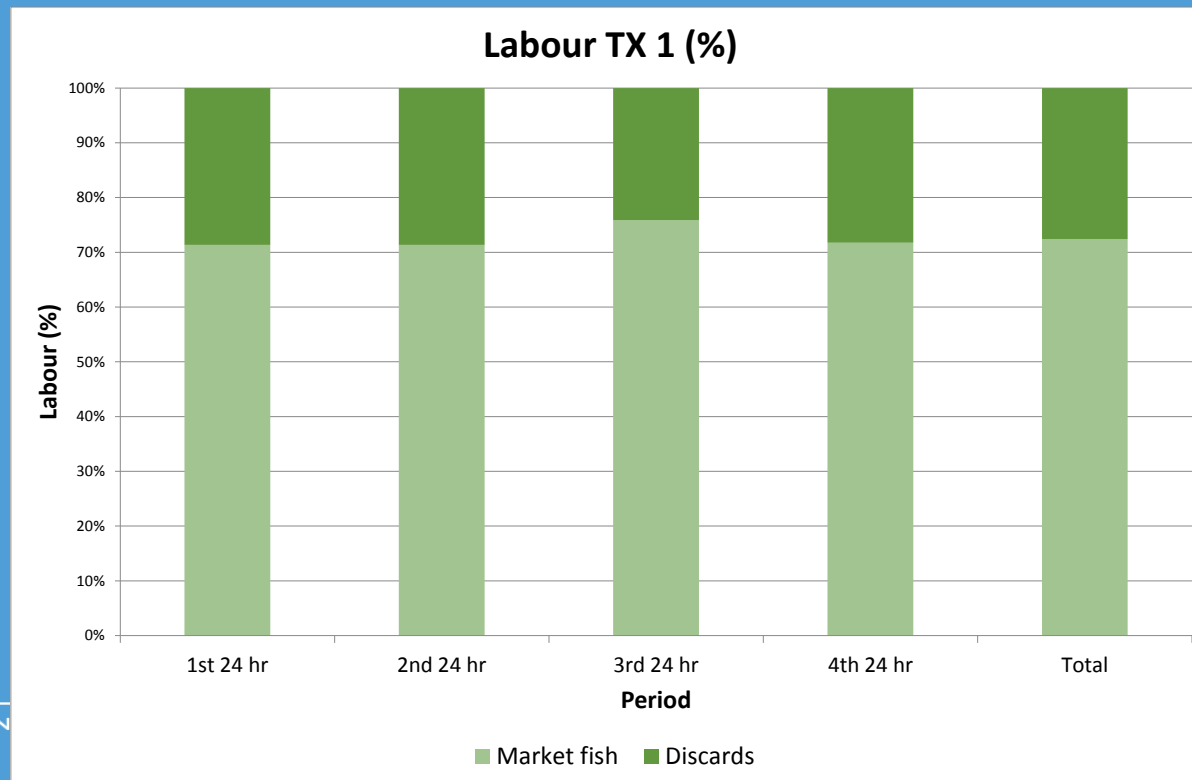
Best practices: Extra labour on board

- Average increase in processing time per haul 50-60%
- Average increase in processing haul of 40 minutes goes to 60-62 minutes



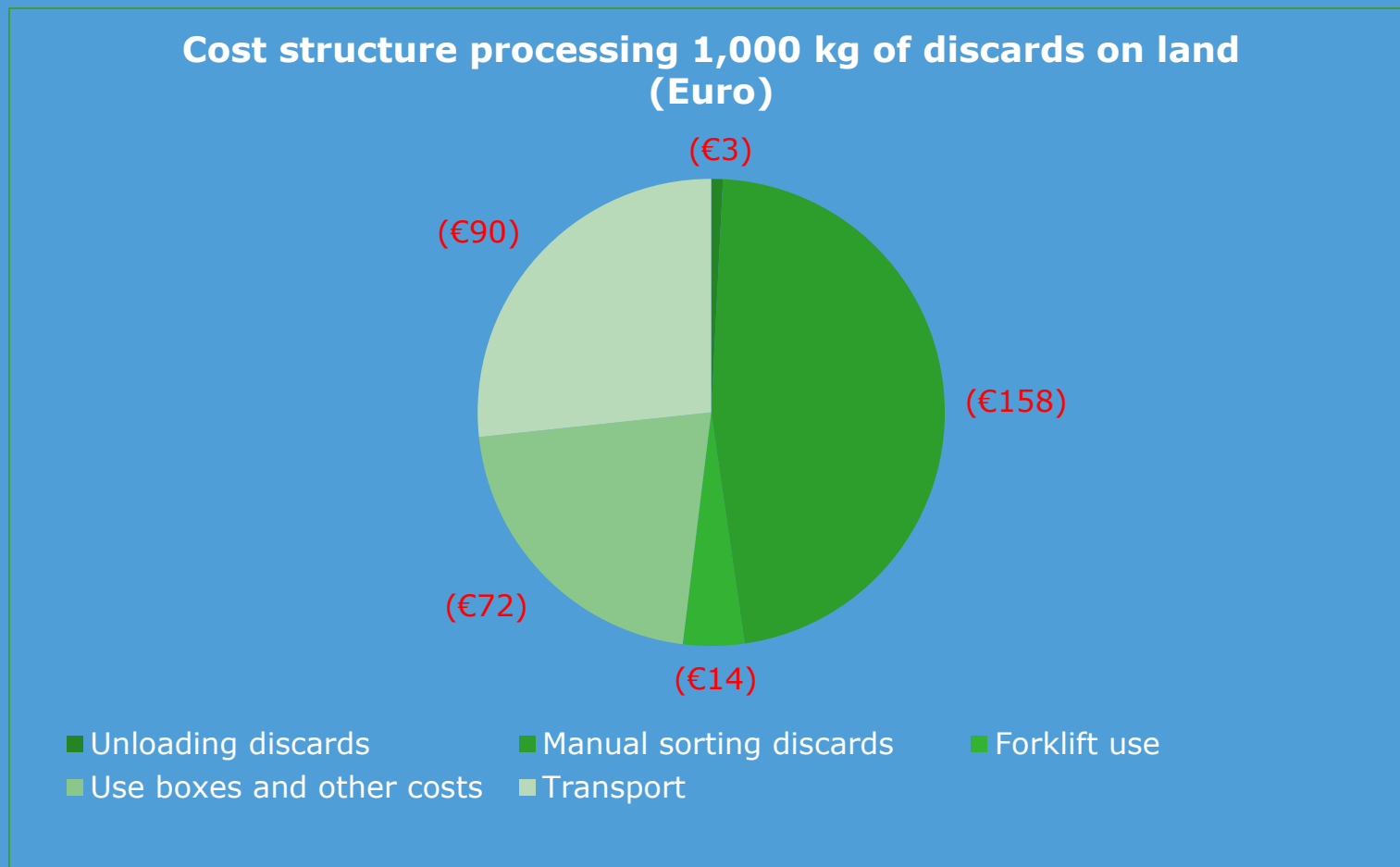
Best practices: Extra labour on board

- Average labour increase per trip 28-36%
- Average total labour time processing hauls of 2000 minutes to 2560-2680 minutes per trip
- +1.6-1.8=2 crew (for a beamer with 5 fulltime crew)



Best practices: Extra costs ashore

- Per 1000 kg of discards costs ashore 310-360 euro



Best practices: Revenues

- Market for discards
 - Fishmeal
 - Pet food
 - Indirect human consumption
 - Silage

- Sales price per kg (ex transport) max. 0.20 euro
 - -> max. 200 euro per 1000 kg

Best practices: Investments

- Investments to decrease and monitor unwanted discards:
 - costs not yet known

Best practices: conclusion

- Increase in processing time haul (average 50-60%)
- Increase in total labour time trip (average 28-36%)
 - -> +2 crew (for a beamer with 5 fulltime crew)
- Extra costs processing discards ashore
 - -> 310-360 euro per 1000 kg
- Revenues discards
 - -> max. 200 euro per 1000 kg
- Investment costs to decrease and monitor bycatch not yet known



LEI

WAGENINGEN UR



Thank you for your attention.

Questions?

Mail:

mike.turenhout@wur.nl

jbatsleer@visned.nl



*The landing obligation projects of
the Co-operative Fisheries
Organization are co-funded by
the European Fisheries Fund
'Investing in Sustainable
Fisheries'.*

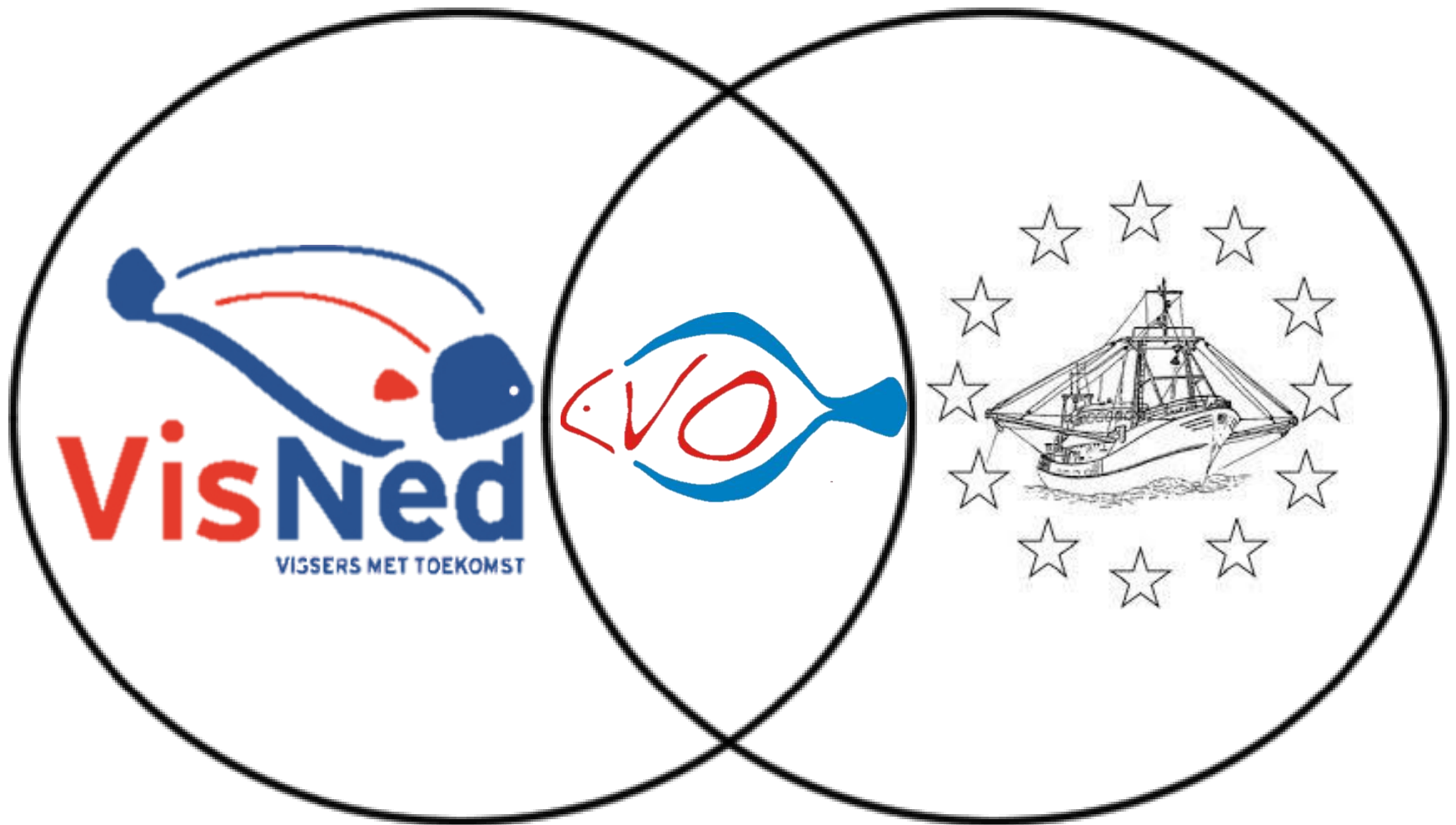
The socioeconomic impact of the landing obligation on the Dutch demersal fisheries.

Jurgen Batsleer, Science and Policy Advisor



The landing obligation projects of the Co-operative Fisheries Organization are co-funded by the European Fisheries Fund 'Investing in Sustainable Fisheries'.

Dutch demersal Fisheries representation

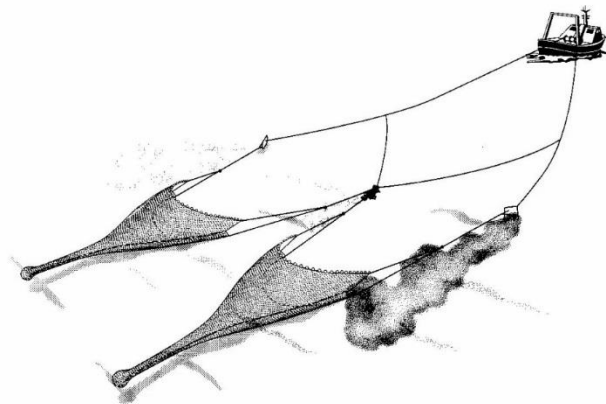


Main fisheries

≤ 300 hp



> 300 hp



Two Wire Twin Trawl



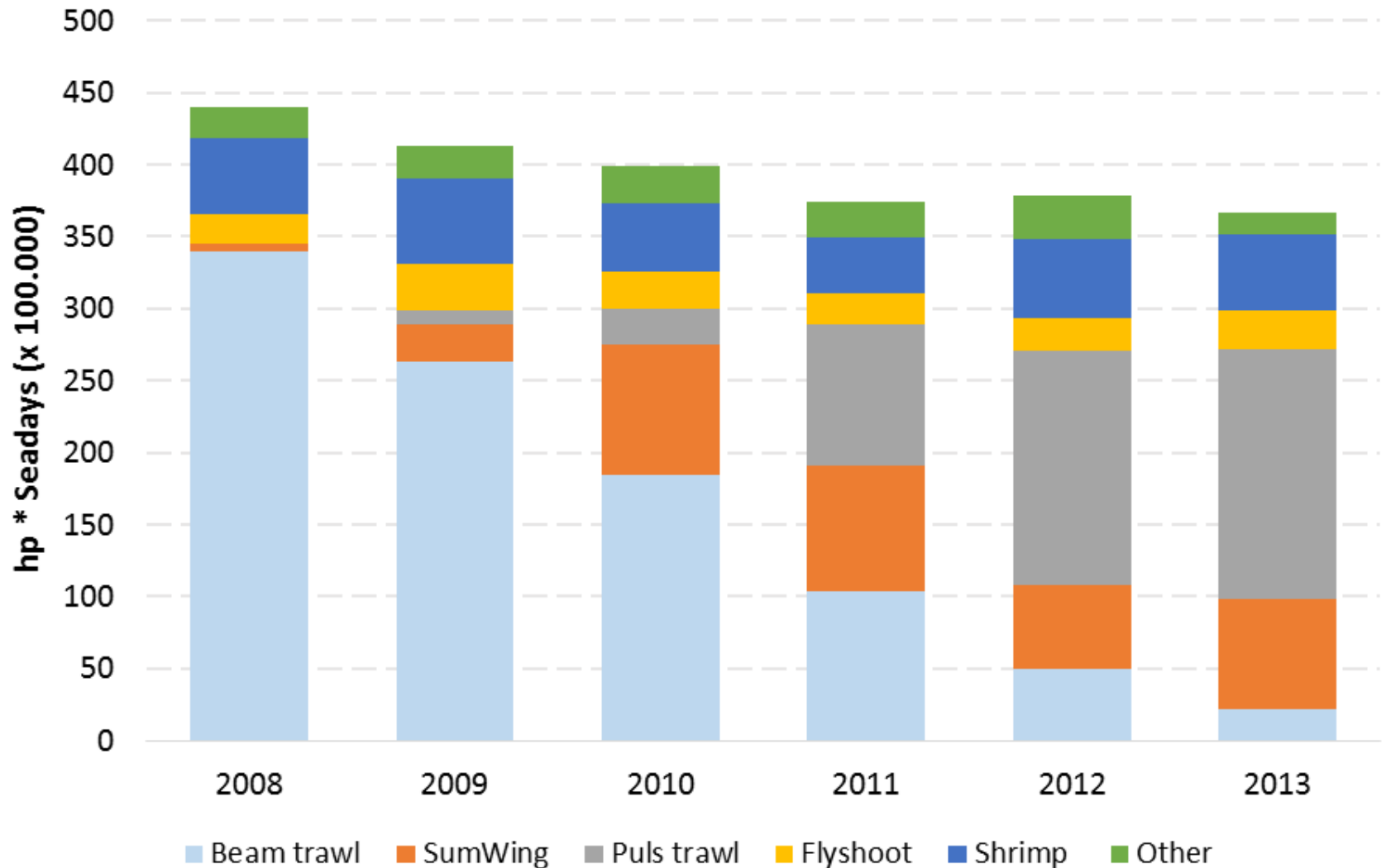
Pulse trawl - Flatfish

Improved (size-) selectivity & fuel efficiency (van Marlen et al. 2014)

	Pulse/Beam
Fuel	42%
CPUE (kg h ⁻¹)	
Plaice > MLS	72%
Plaice < MLS	52%
Sole	86%
Cod	31%
Benthos	62%



Transition in the flatfish fishery

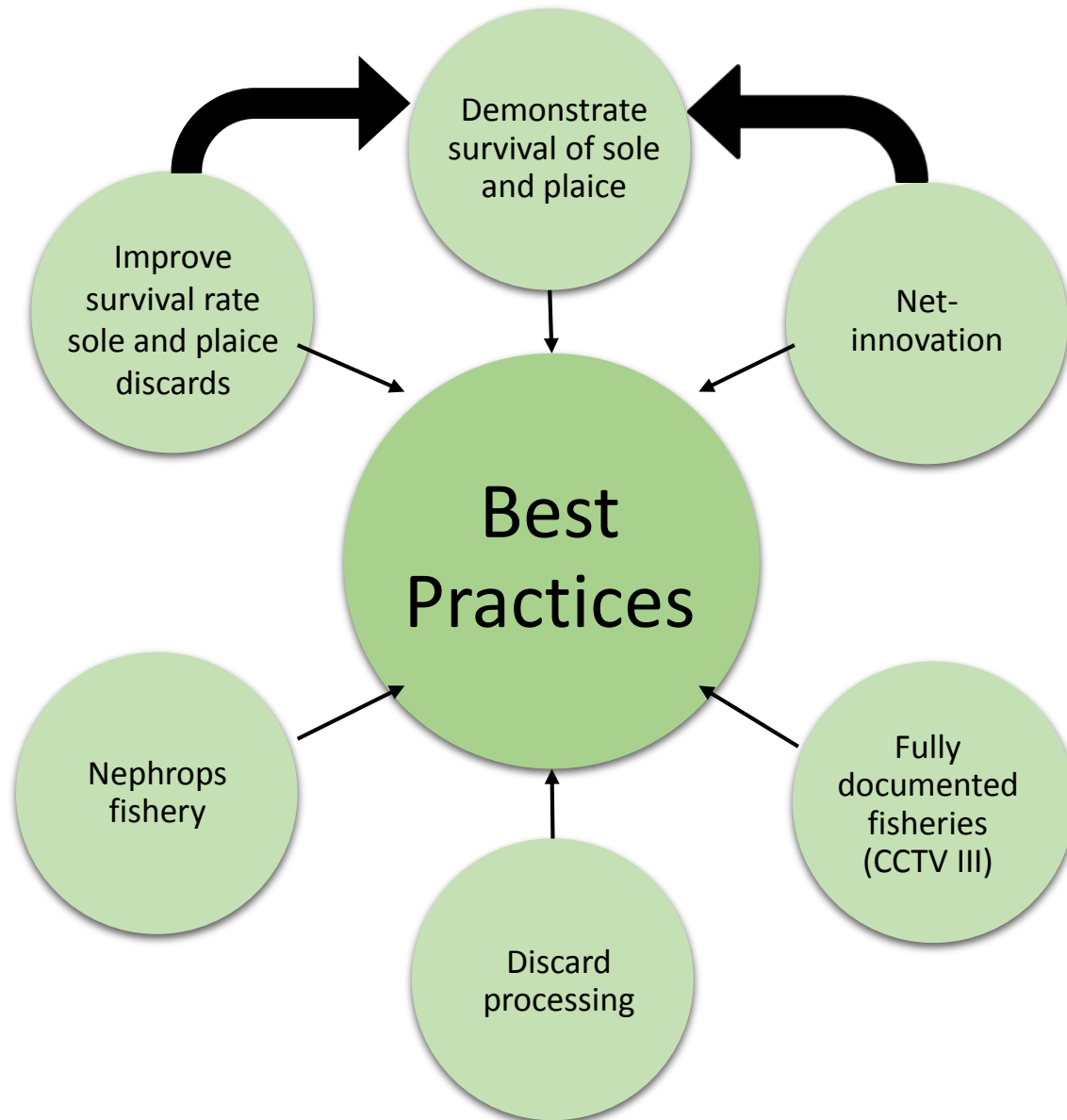


(Dutch Agriculture and Economics Institute. LEI)

Driving factors



Industry Projects: 2014 -2015



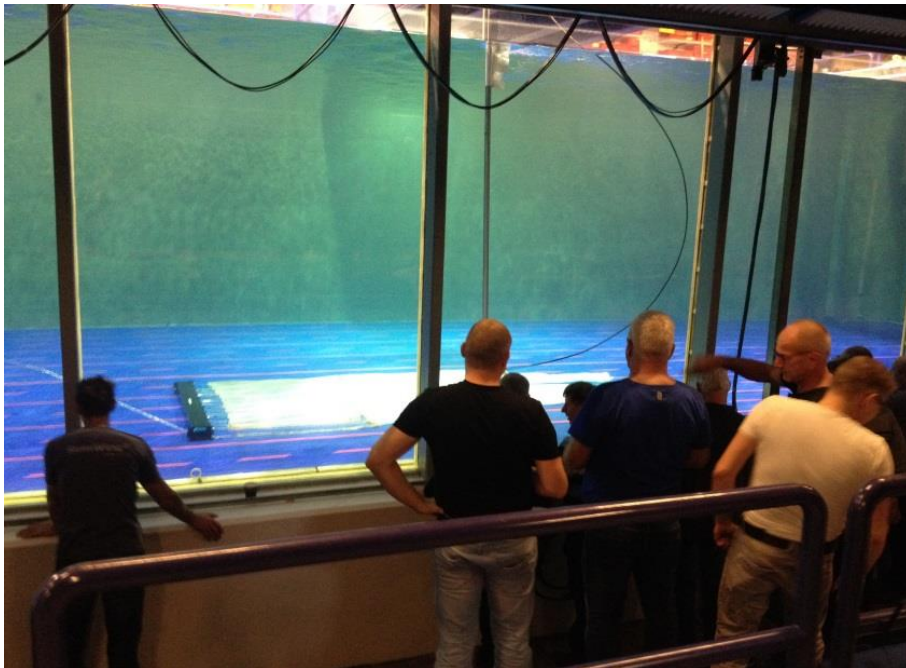
Survival: Research and improvement

- Preliminary results research
 - Sole: 35%
 - Plaice: 18%
- Improvement of survival – aim 50% for plaice
 - Watertight cisterns and mechanisms improving transport
 - Costs estimated to be 80.000€ – 100.000€



Net innovation

- Selectivity in fishers interest
- Projects going on for 15 years
- Models have been tested in flumetank (Hirsthals)
- Three models are tested in practice (2 x pulse and twinrig)
 - Looks promising but loss of marktable fish



Fully documented fisheries

- Political pressure from NL Parliament
- Test with cod fisheries since 2012
 - Electronic Monitoring appropriate for fishery with larger mesh sizes
- Doubts on use for mixed flatfish fisheries
 - Difficult to distinguish species and estimating sizes
 - High purchase and maintenance costs

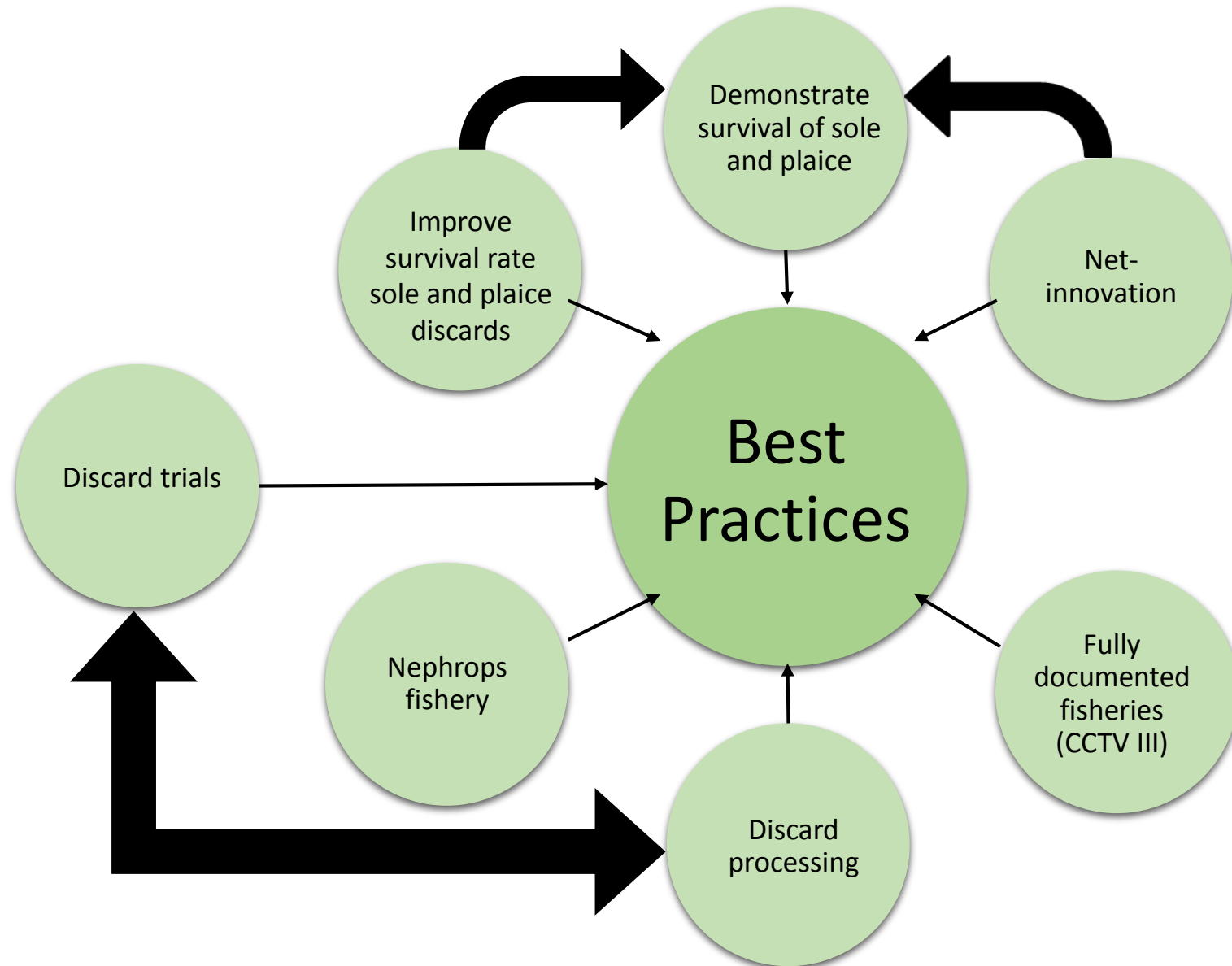


Nephrops fishery

- Approximately 5 net-designs tested in practice (WF
 - fewer discards = less catch
- New idea (separation panel) tested in flumetank
- Gear is currently being tested on WR 189
- First results look promising



Bonus projects – Fact finding



Discard trials – Fact finding

- Full fishing trips keeping all discards
 - 3 large (>40 m) pulse beamers
 - Fishing at different locations
- Opportunity to provide insight in:
 - Labour costs on board and ashore
 - landed discards and potential revenues
- Used as input for a socio-economic study



Discard trials – Behind the scenes

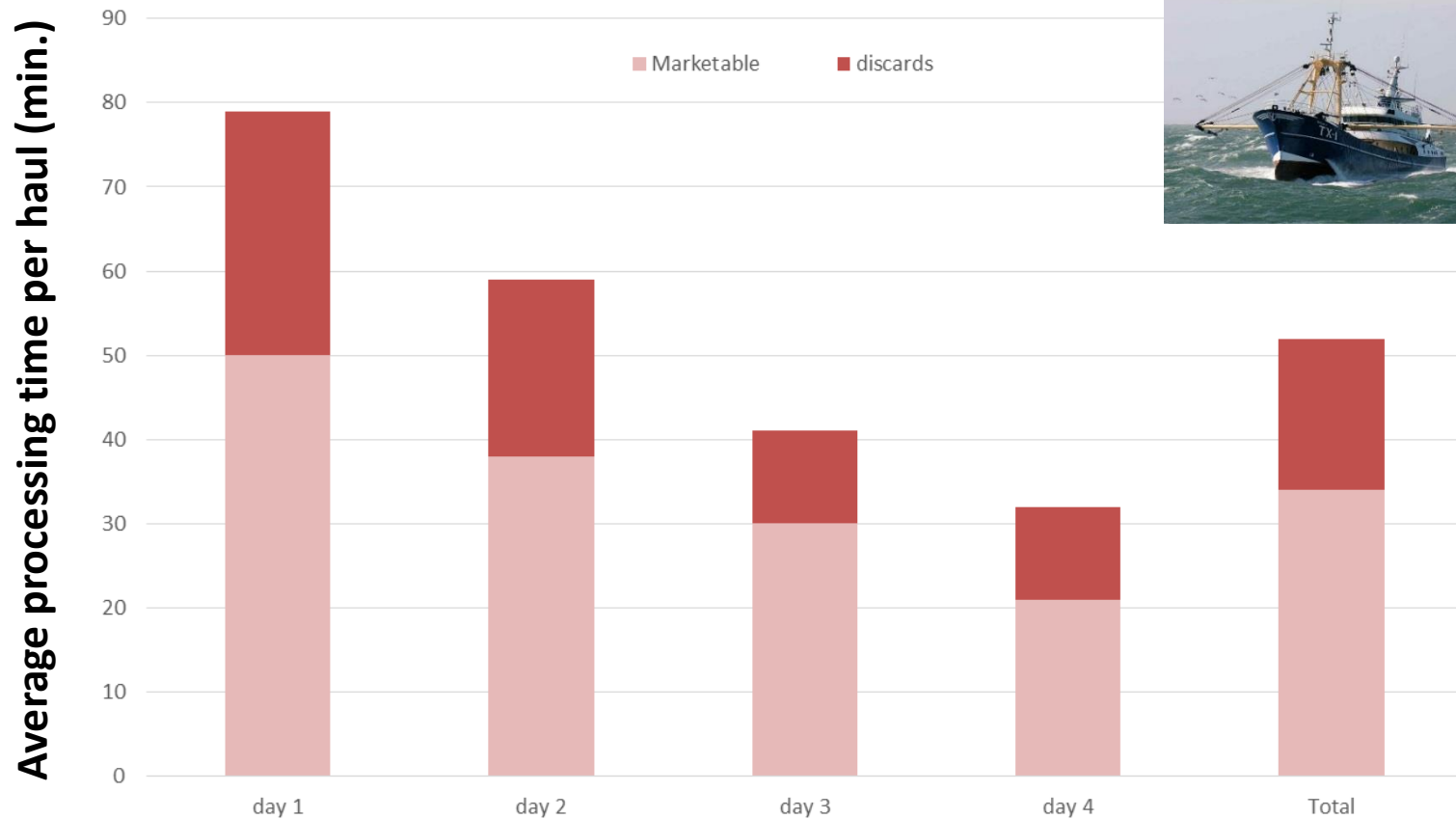


Discard trials – Behind the scenes



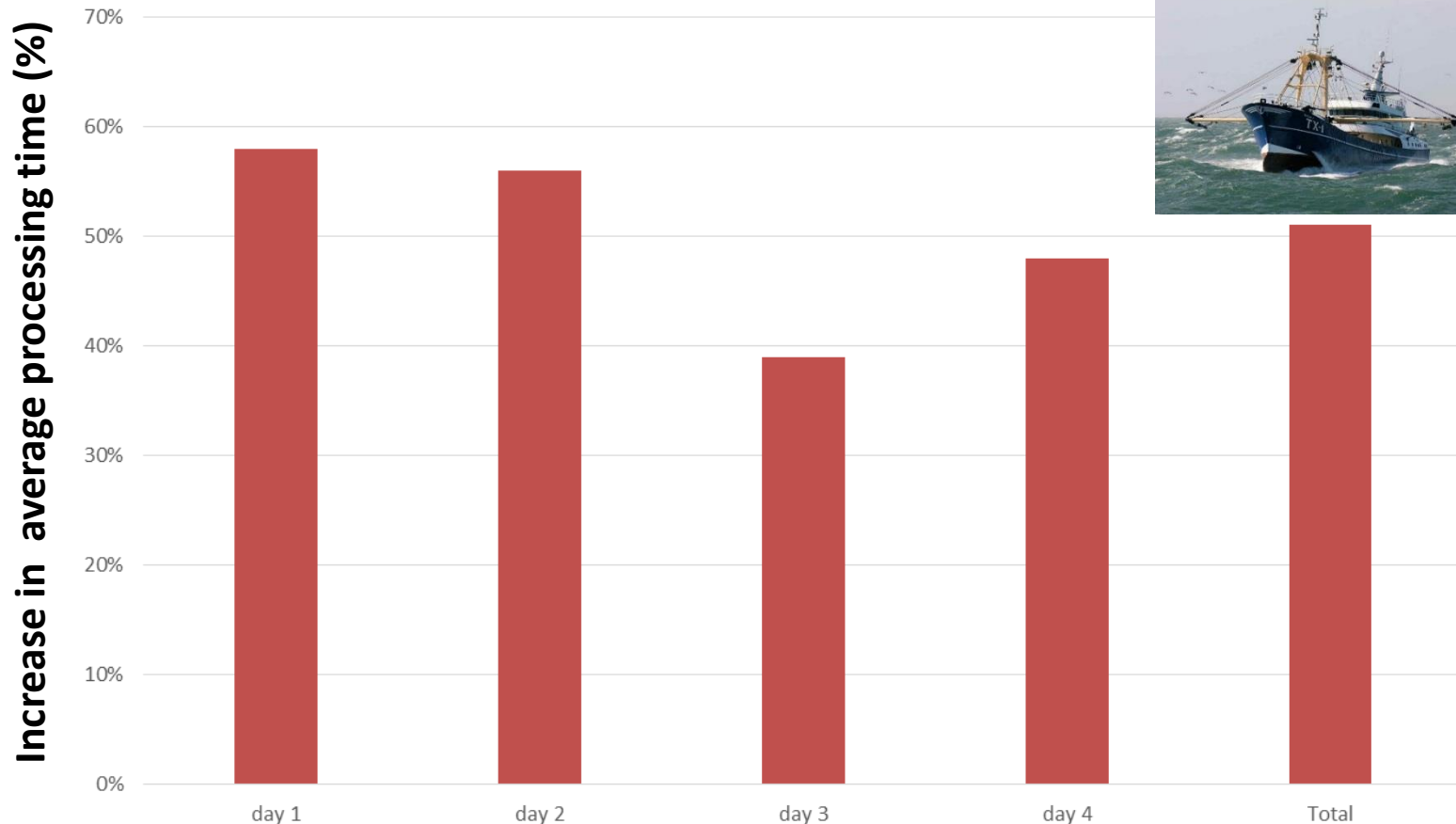
Discard trials – Processing time on board

- Processing of 40 minutes goes to 60 minutes per haul



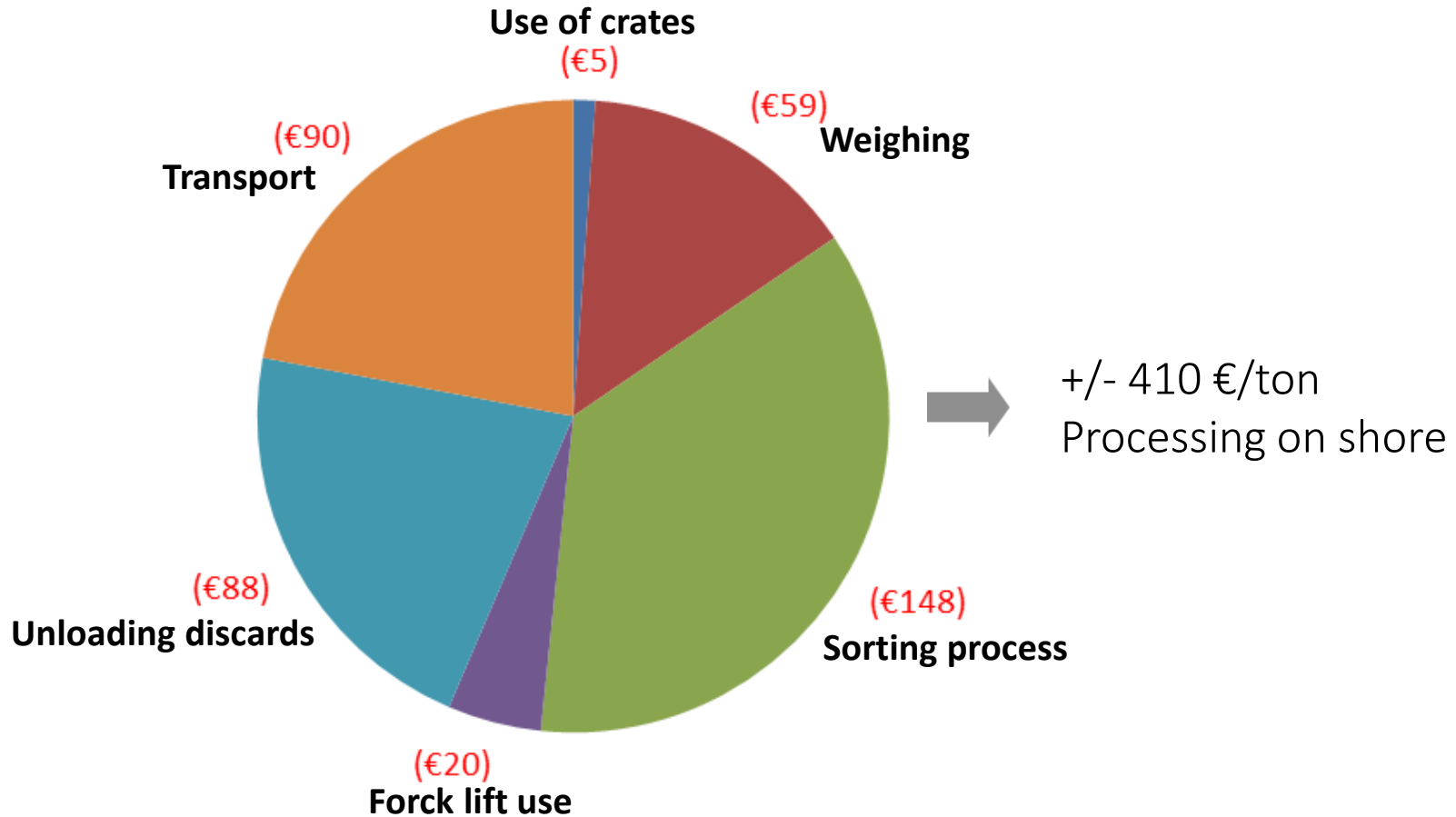
Discard trials – Processing time on board

- Processing of 40 minutes goes to 60 minutes per haul
- Average increase in processing time per haul 50-60%
- 2 additional crew required

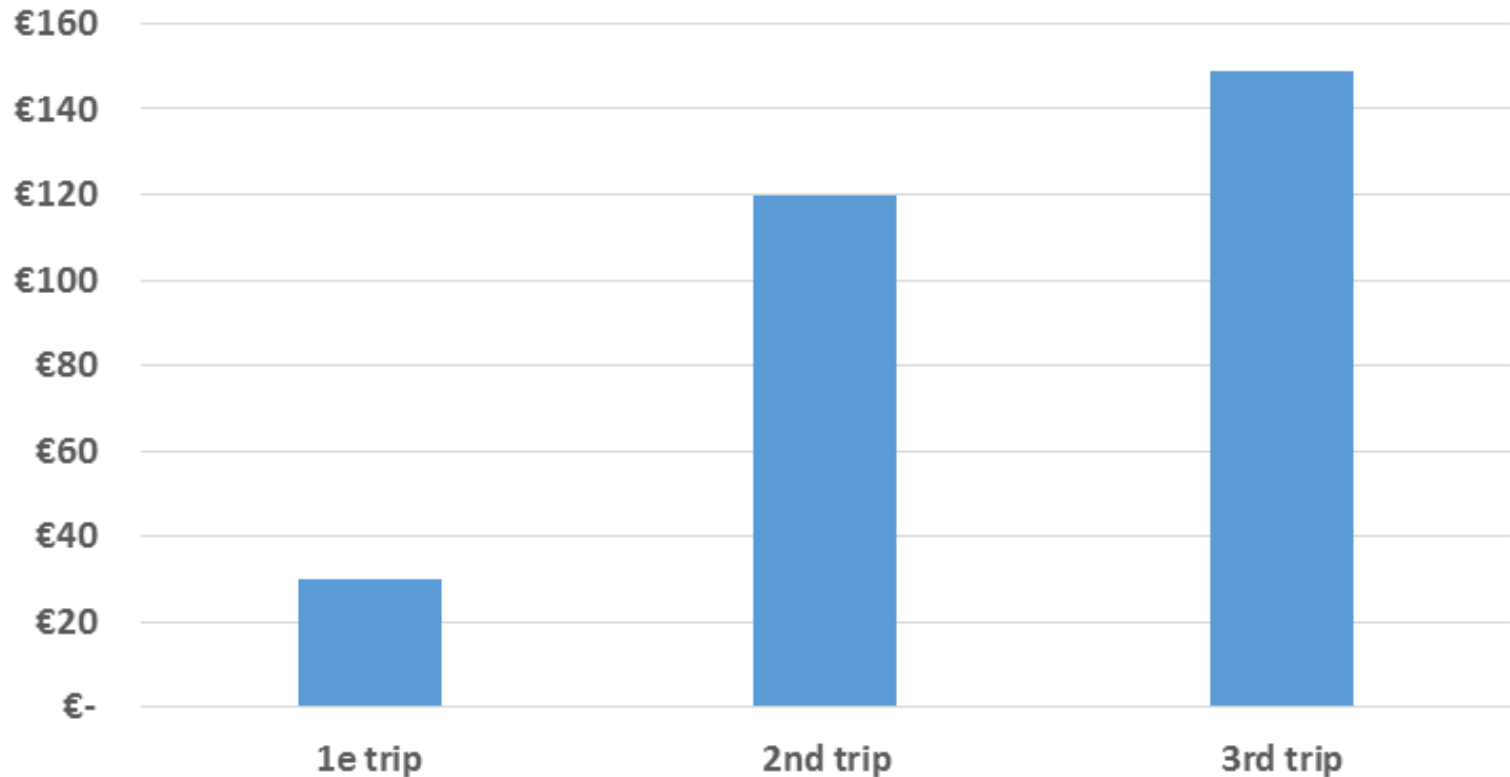


Discard trials – Processing and costs on shore

Cost allocation per 1000kg discards

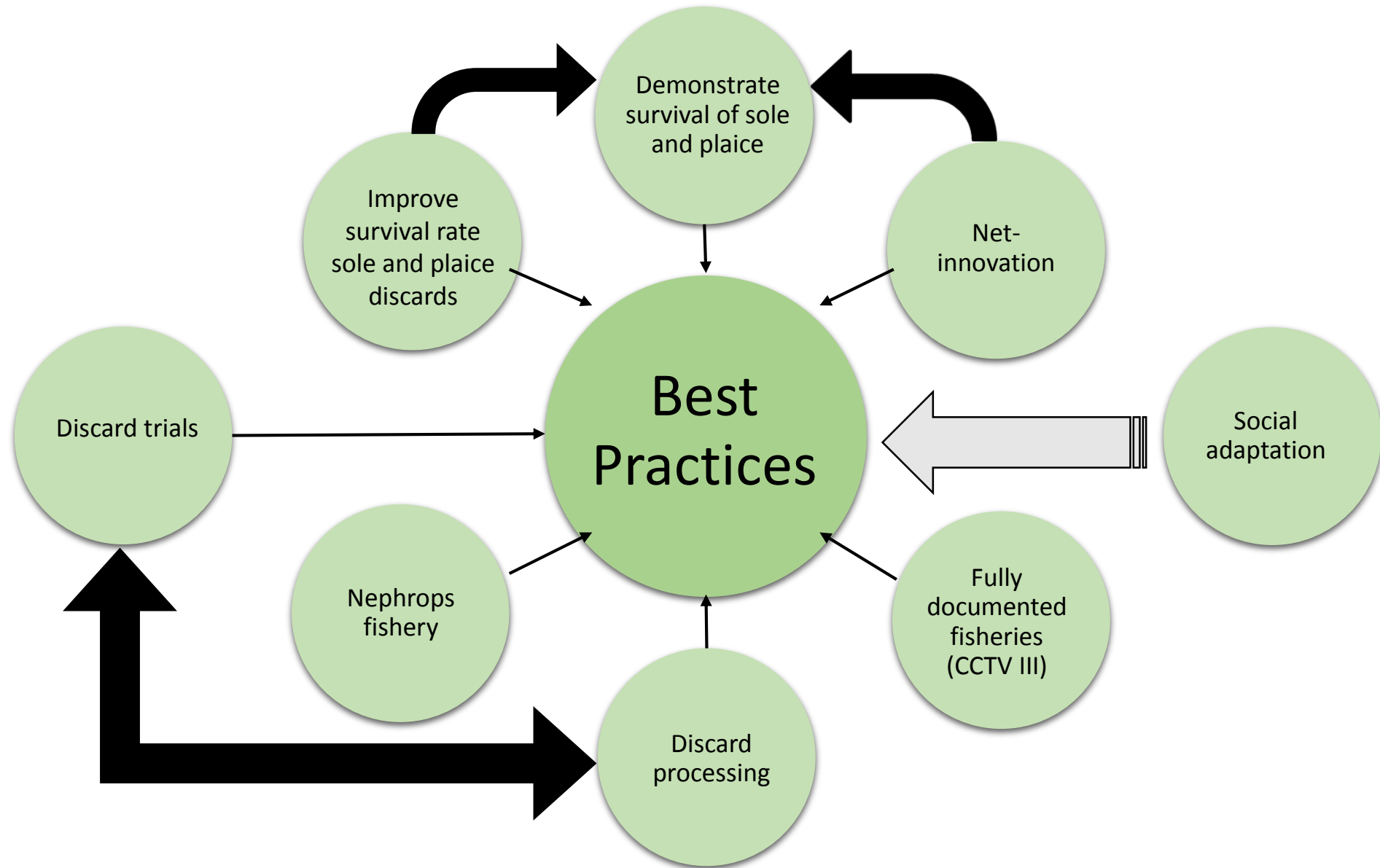


Discard trials – Returns per 1000kg discards

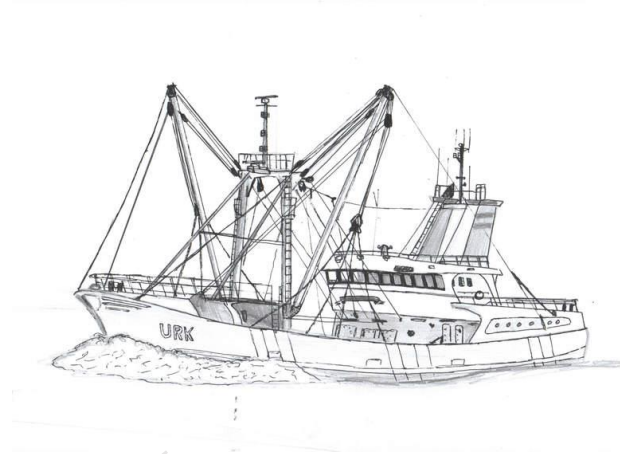
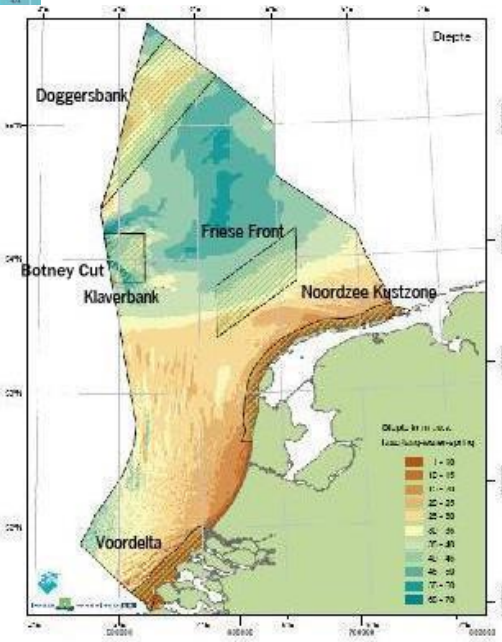


- High returns received for functional proteins
- Volume discards of the demersal sector is too small for the construction of a fishmeal plant.

Full picture – Social study



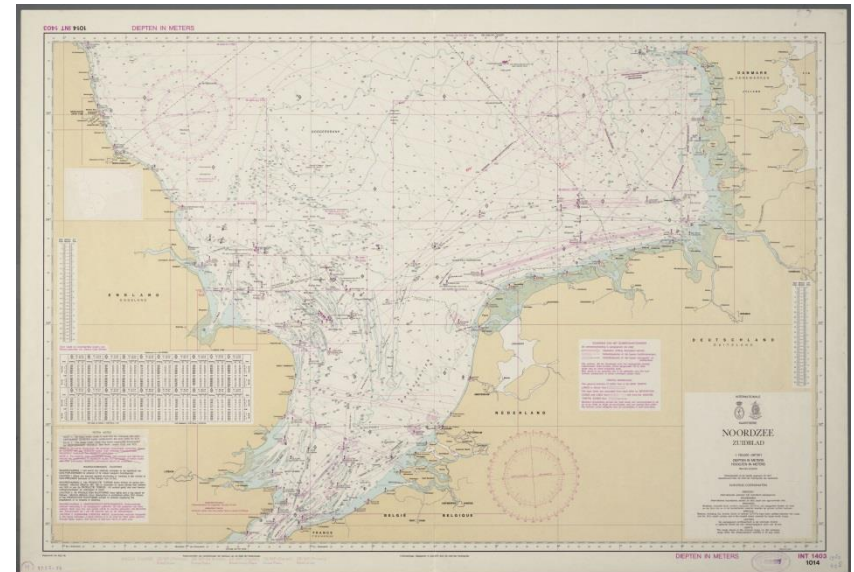
Social study: Where do fishermen go fish, when and why?



Choice

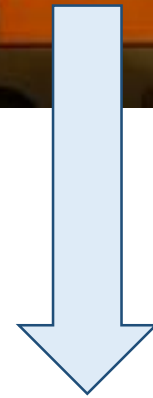
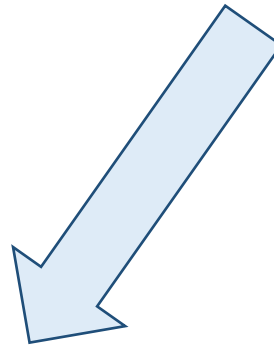
Social study: Sharing knowledge is not obvious

- Fundamental disagreement
- Knowledge = capital; important resource in competition
- Fear that the information shared will be used against them
- Fisheries management is not only about knowledge but also about politics!
- Cultural aspects: own boss, freedom,

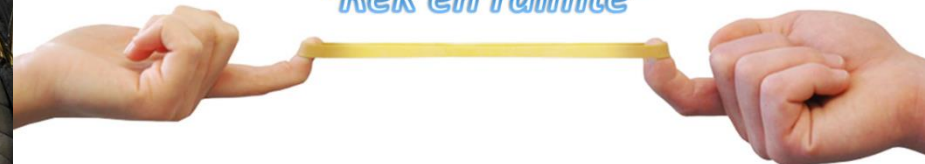


Best practices

- Best practices is “work in progress”
- Depends on progress and results of other projects
- Discard trials provide a lot of information and data
- Economic analysis at the core
- social context is a crucial factor



“Rek en ruimte”





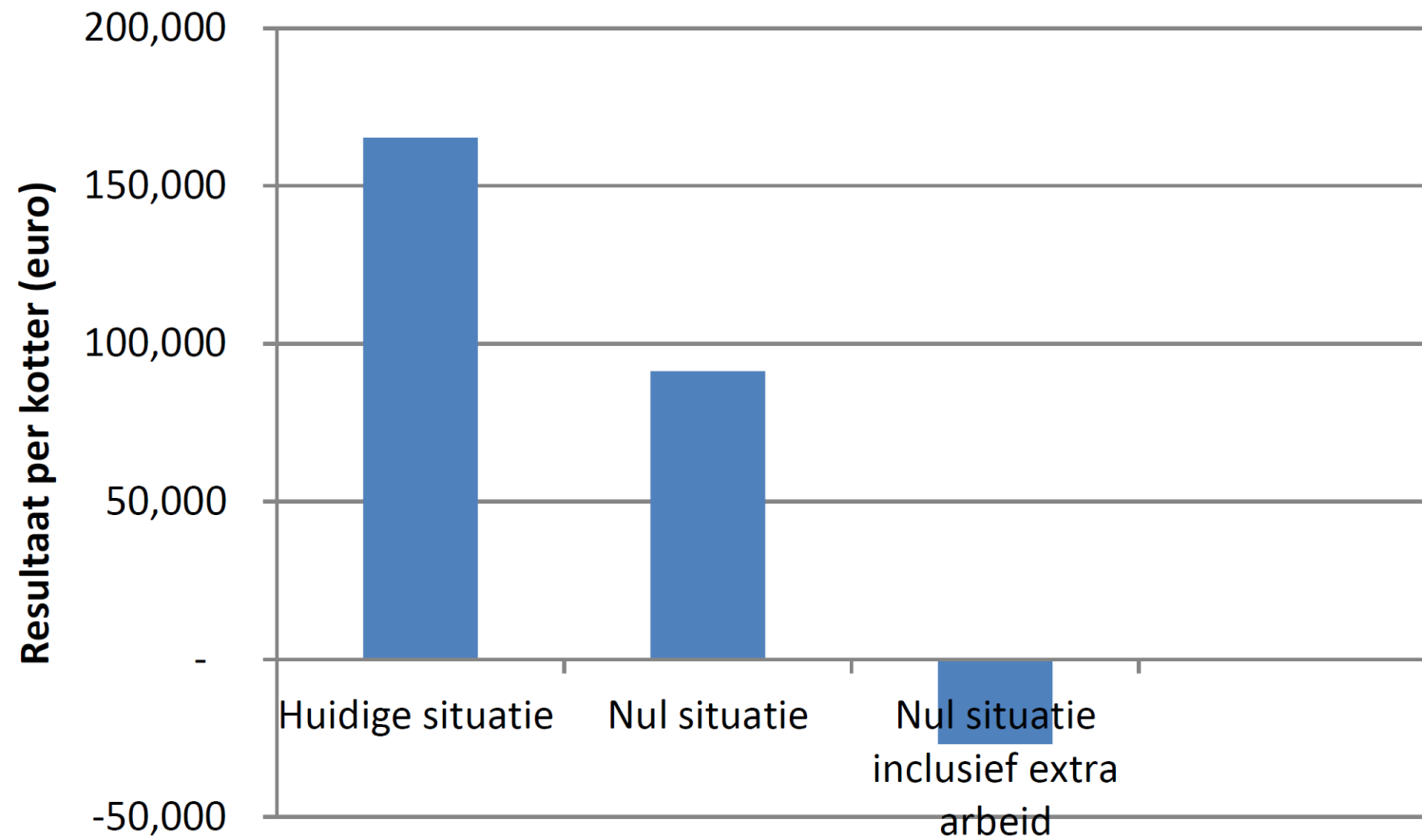
Coöperatieve
Visserij
Organisatie

Pulse trawl - Shrimp

- Dutch Wadden Sea
- Year round monitoring (2013)
- Results comparative fishing:
 - Commercial shrimp (+2%)
 - Small shrimp (-21%)
 - Fish/benthos (-66%)
 - Drag resistance (-23%)
 - Seabed contact (-60%)
- Huge potential!

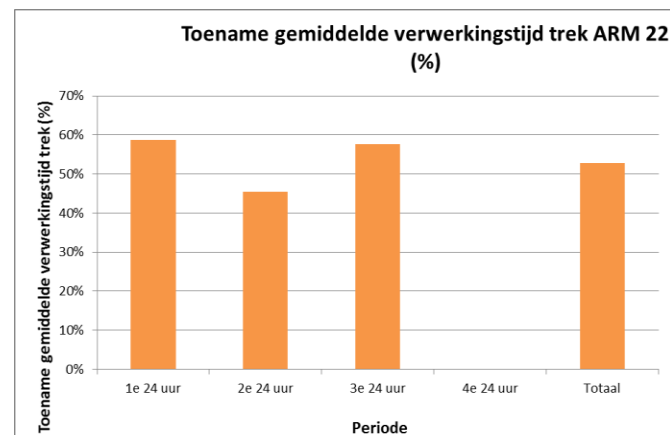
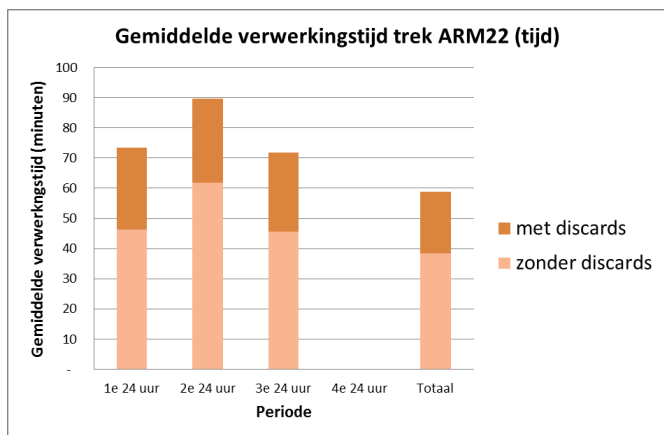
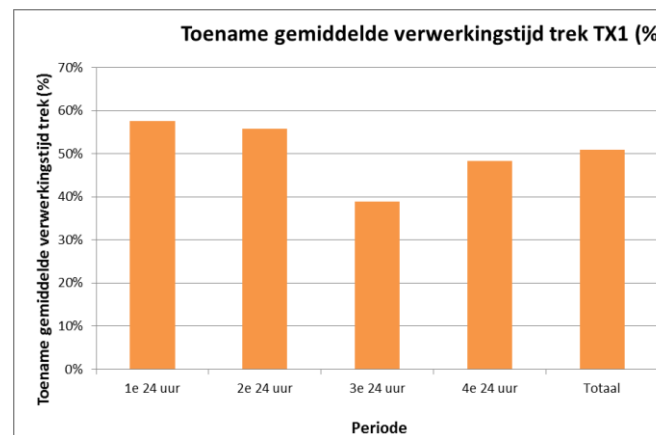
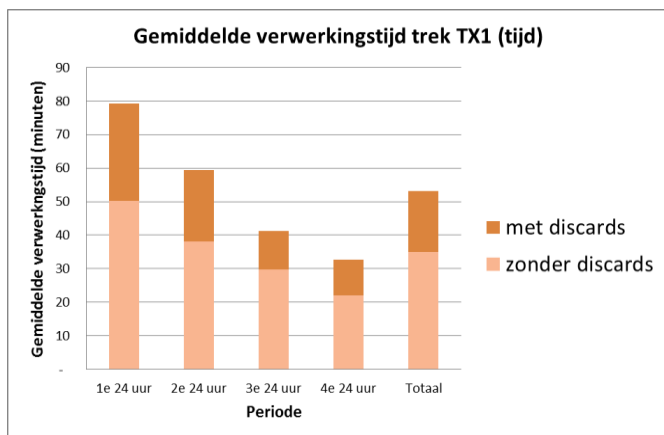


Discard trials – profit or loss





Voorlopige resultaten aan boord 3a/3





Voorlopige resultaten aan de wal 2/6

- Verdeling kilo's 5 belangrijkste soorten

