

Influence of a discard ban on the transition towards more selective fishing gear.

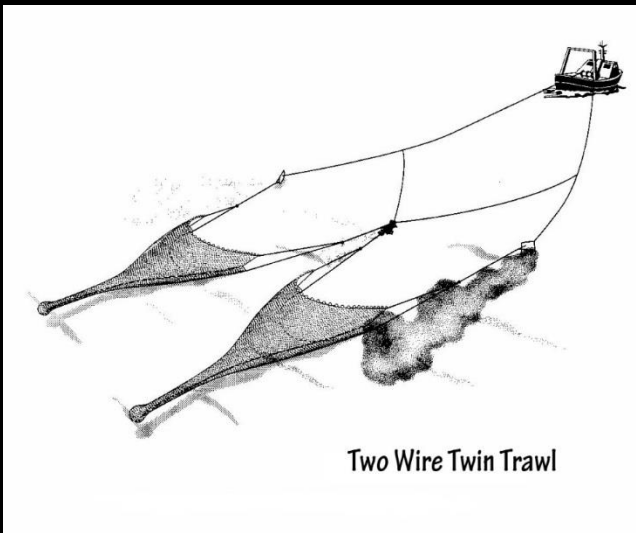
Jurgen Batsleer, Science and Policy Advisor



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

Large variety of gears

≤ 300 hp



> 300 hp



Pulse trawl - Flatfish

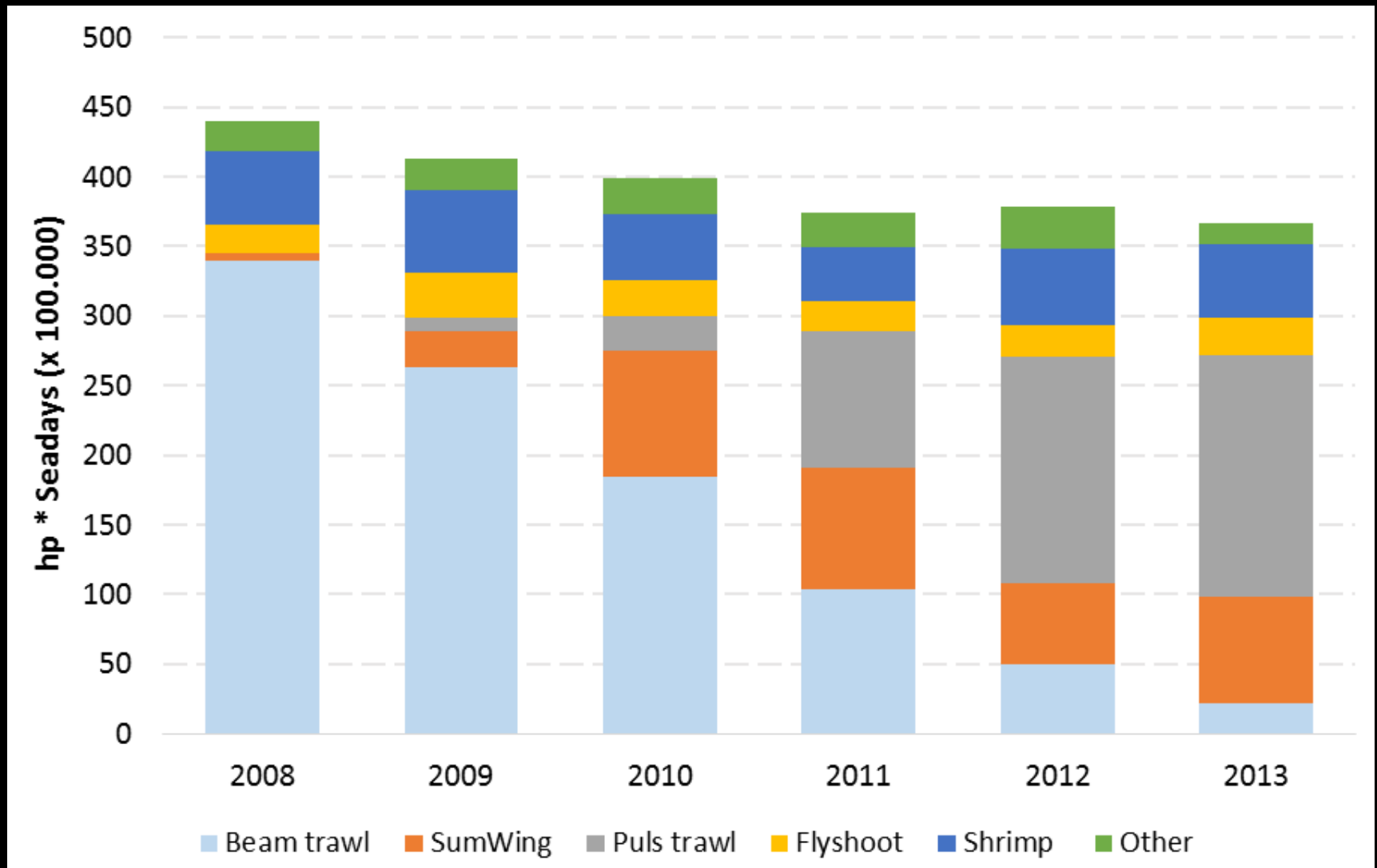
Improved (size-) selectivity & fuel efficiency

(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)

Adaptative strategy is shaped by environment



Explore implications of a discard ban for mixed fisheries on transition to new gear

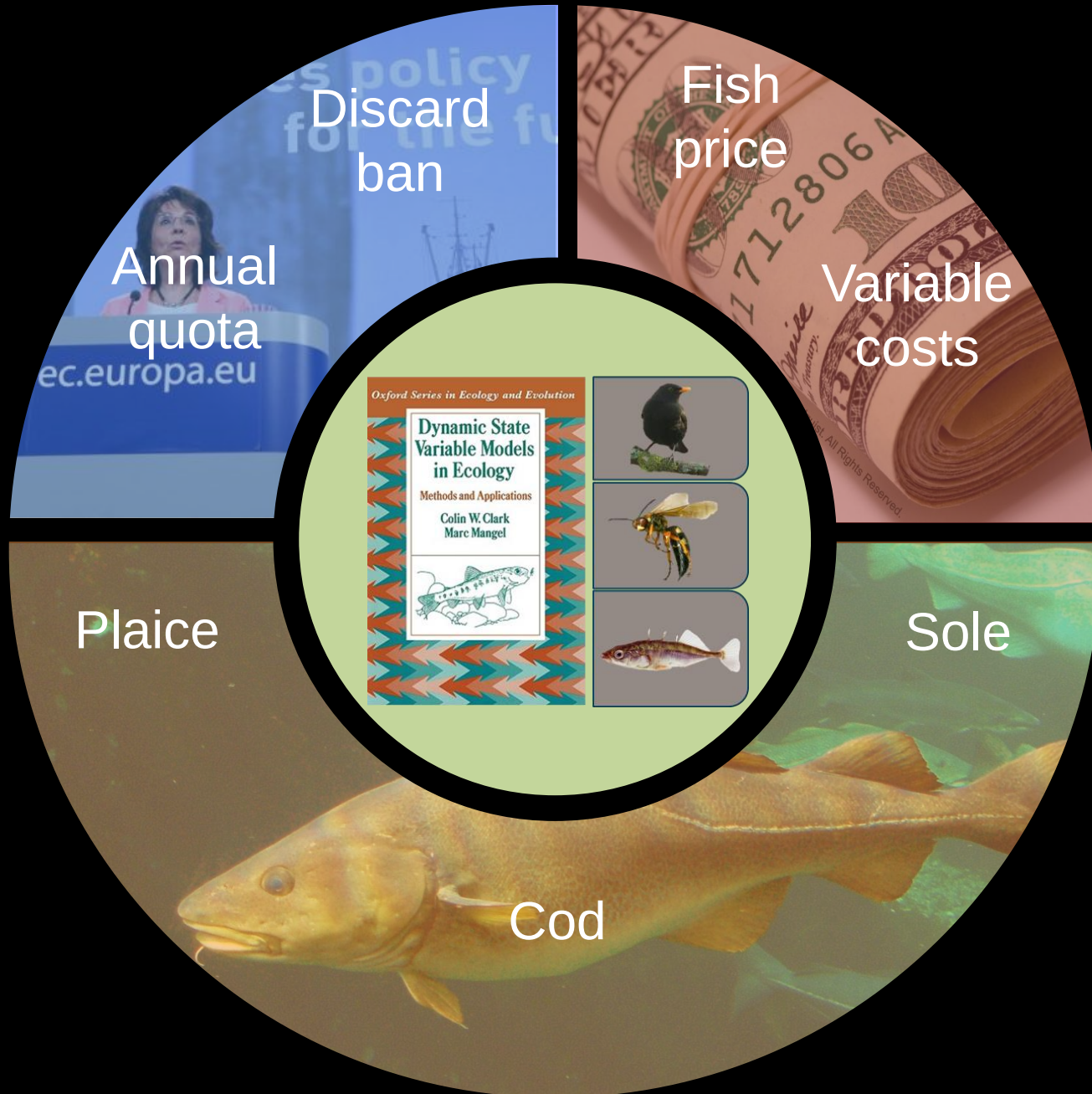


Hypothesis

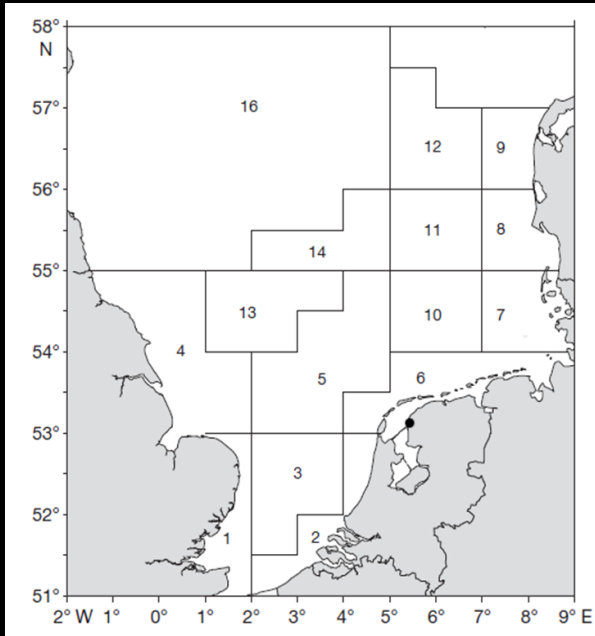
The discard ban stimulates the transition towards the pulse trawl.

In turn, this affects the catch of juvenile fish in this fishery.

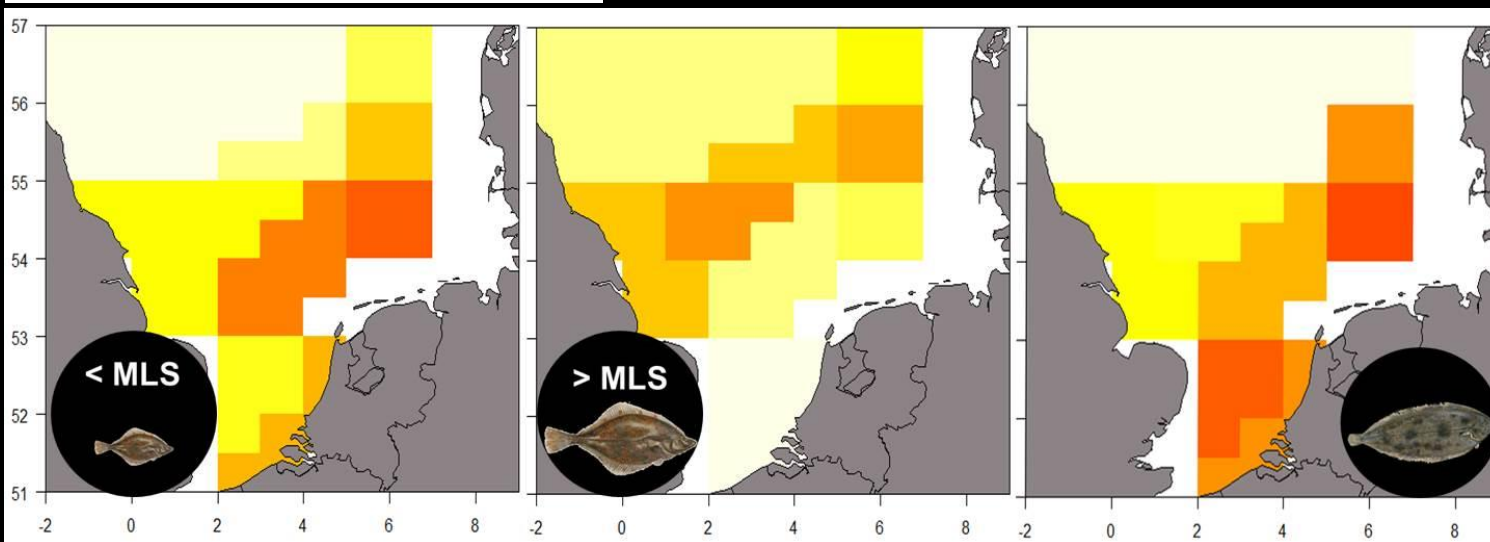
Optimal control strategy for an individual fisher



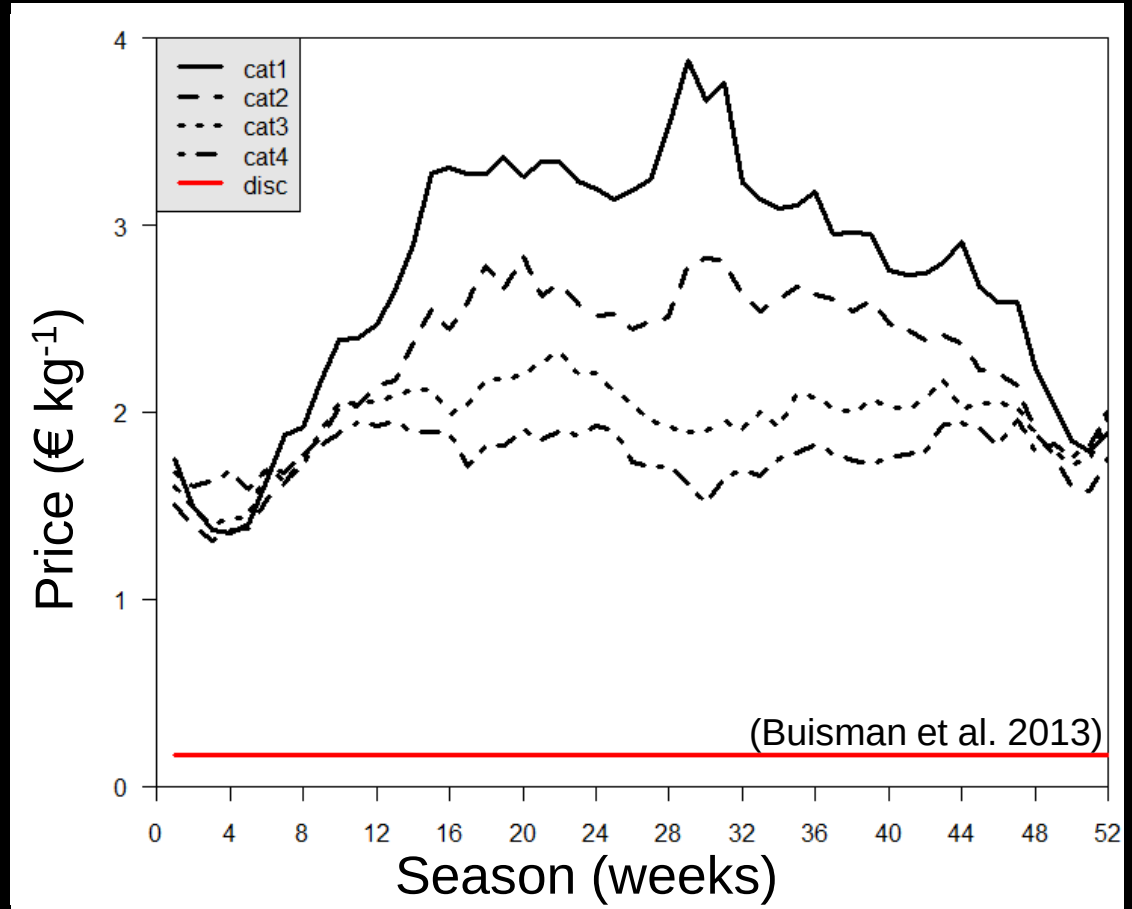
Make spatio-temporal predictions for **three** species each having **five** size classes using GAM.



No perfect knowledge: weekly catch rates within a year are random variable with seasonally changing mean



Size-structure implies price structure in fish populations



A fisher evaluates optimal strategy based on:

Weekly behavioural choices:

- Go out fishing or staying in port
- Choose fishing area
- Discard a part of the catch

Assumption is that fisher maximizes utility

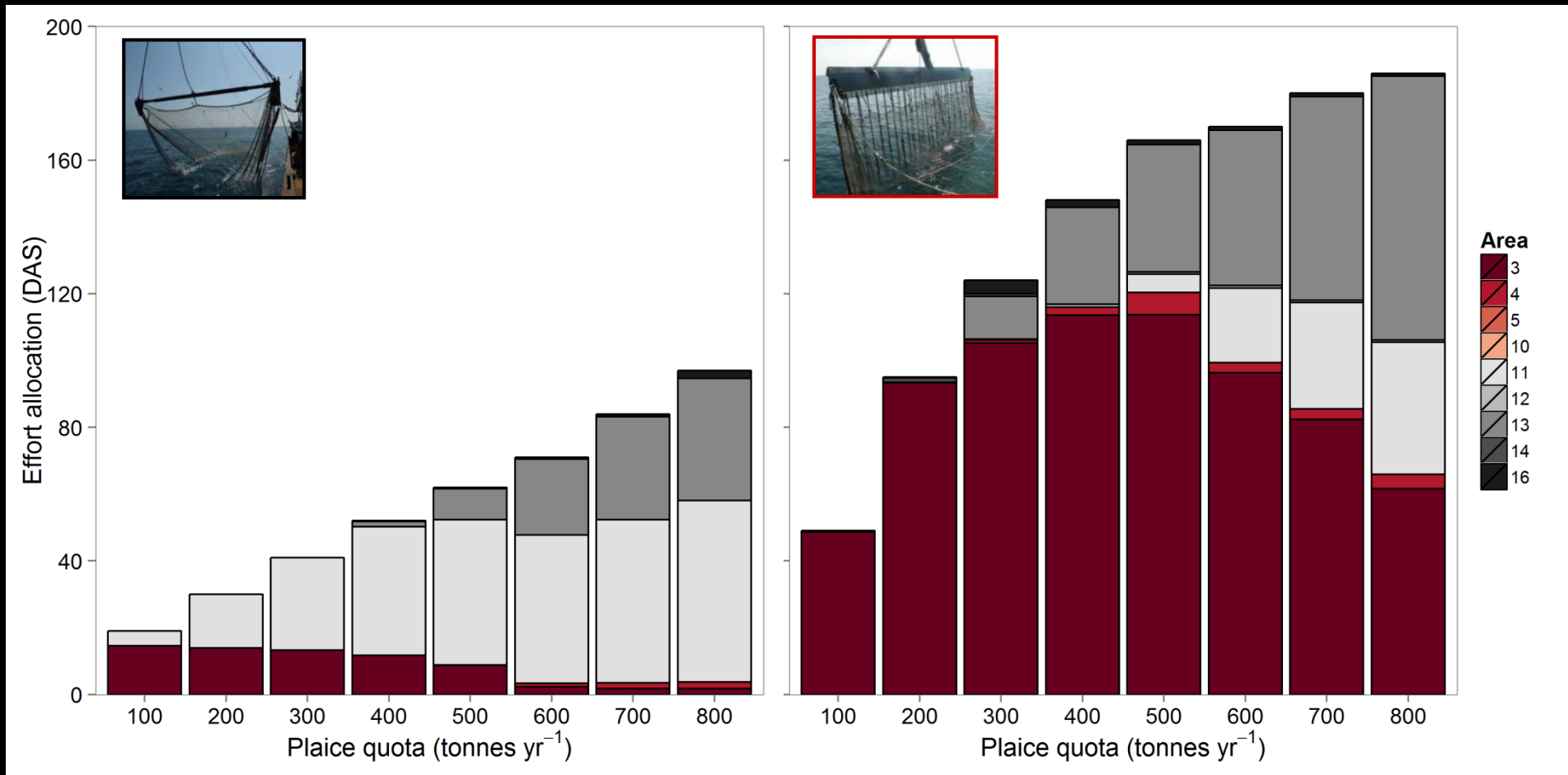
$$\Psi = \left(\begin{array}{c} \text{fish} \\ \text{fish} \end{array} + \begin{array}{c} \text{fish} \\ \text{fish} \end{array} + \begin{array}{c} \text{fish} \\ \text{fish} \end{array} \right) - \left(\begin{array}{c} \text{€} \\ \text{fisherman} \end{array} \right)$$

We model Dutch beam & pulse trawlers (2000hp)
constrained by...

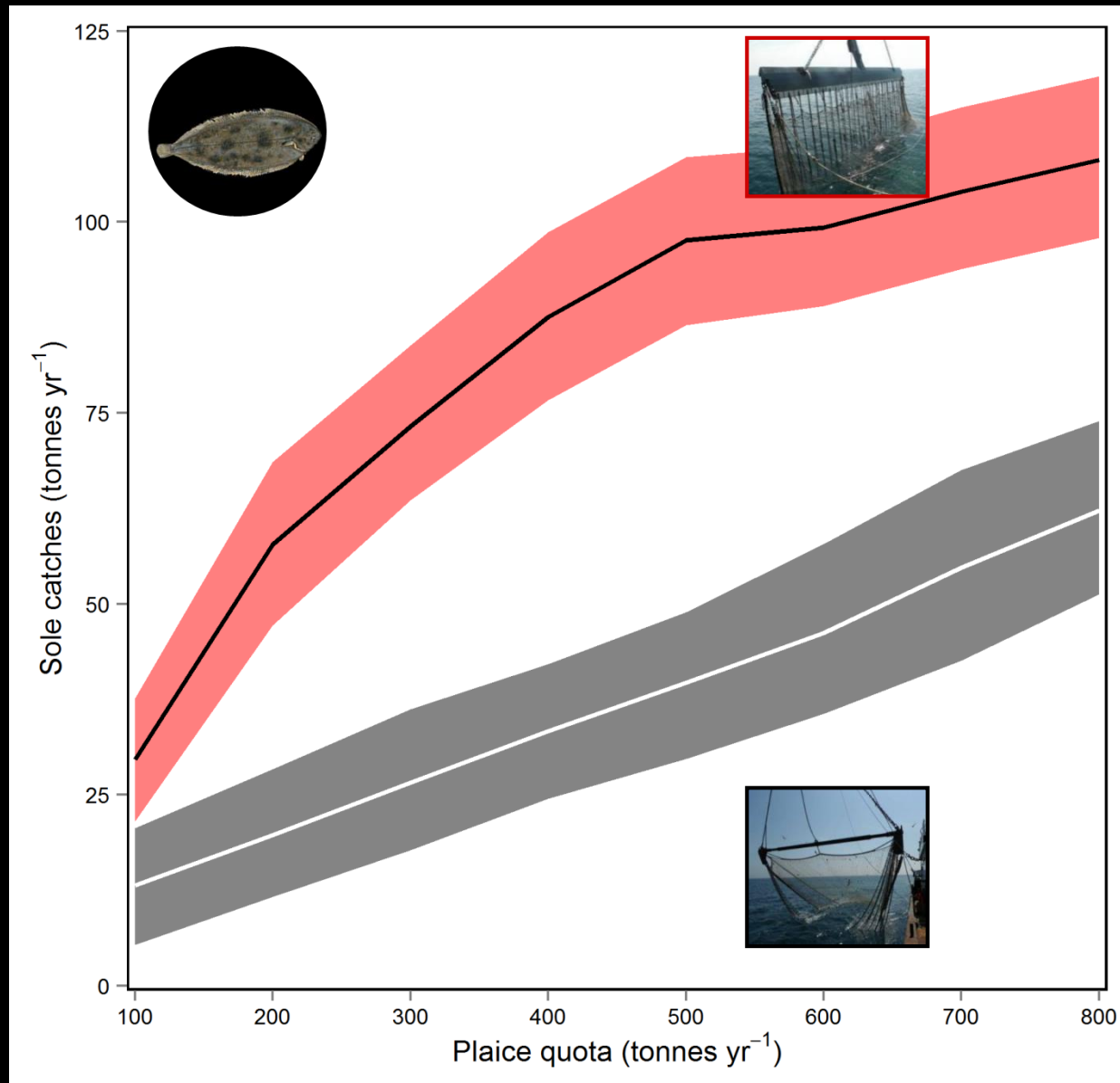
... plaice quota combined with a discard ban.

Results on a number of indicators of the fishery
system for both fisheries will be showed.

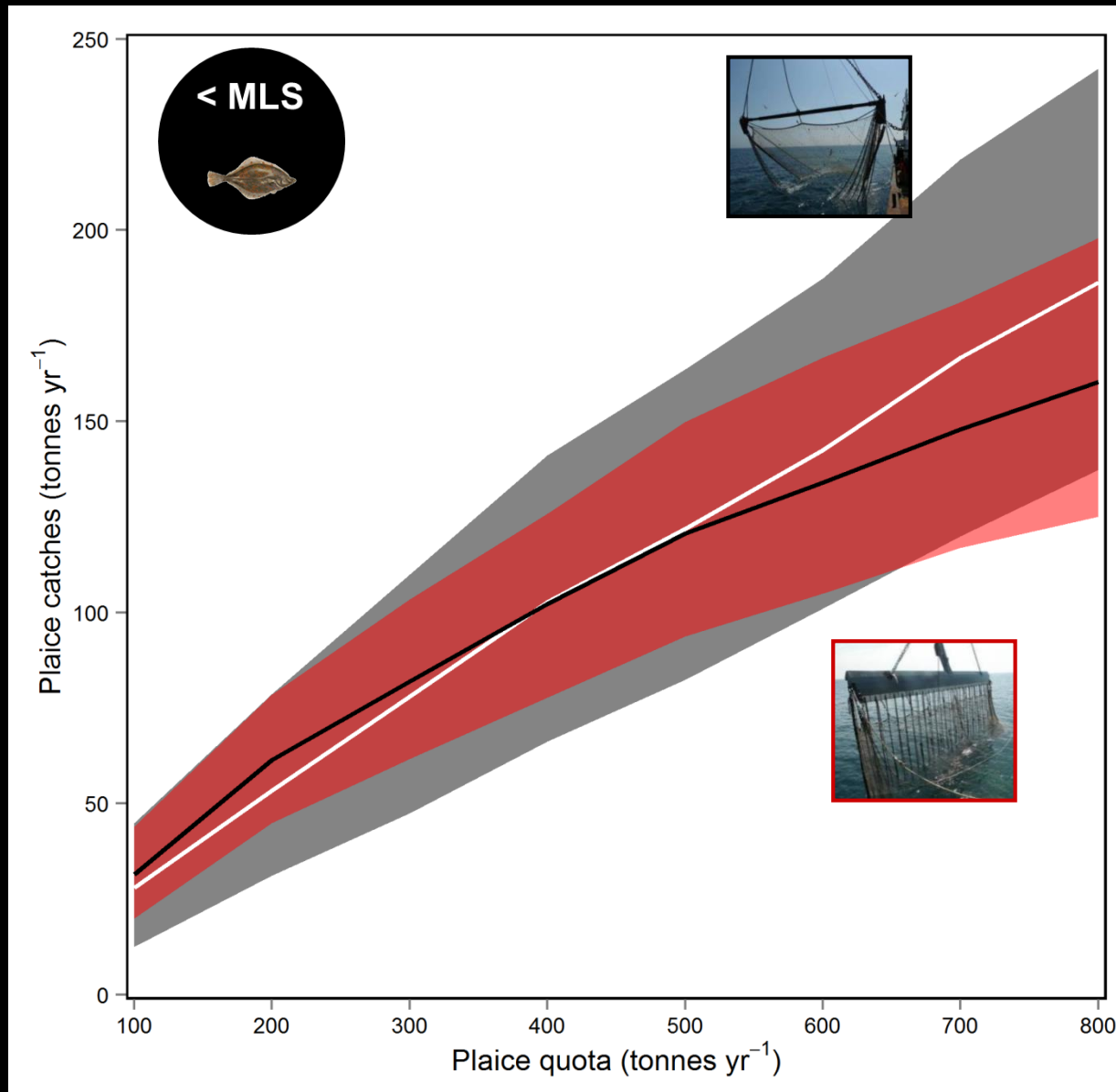
More effort per unit effort for beam trawls



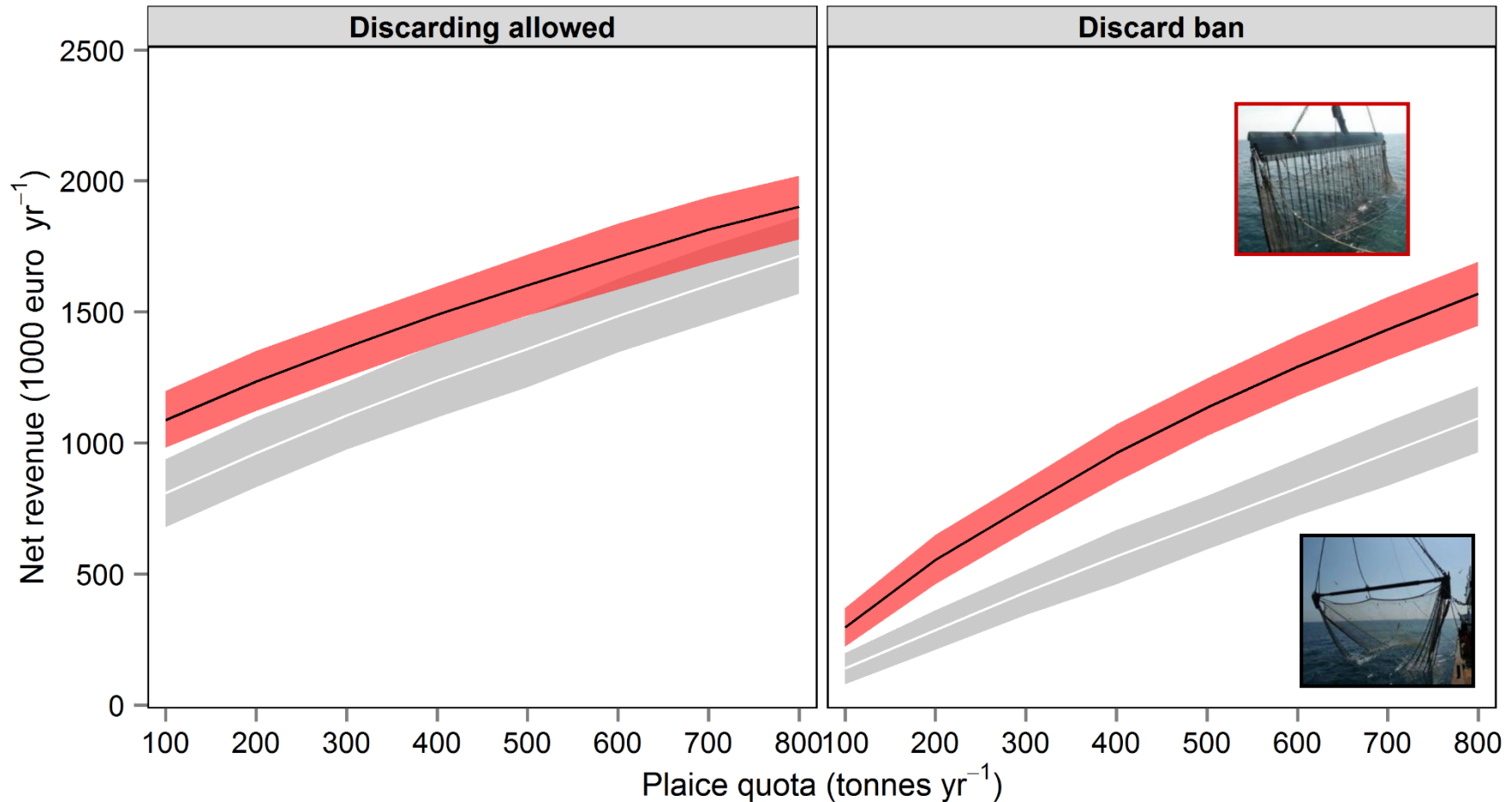
Increasing sustainable catches with increasing plaice quota



At increasing quotas, the juvenile plaice predication of juvenile plaice catches



Higher profit due to selectivity and fuel efficiency.



Short recap

A discard ban increases the incentive for switching to the pulse trawl.

In turn, this reduces the catch of juvenile plaice above a certain plaice quota level.

- At low plaice quota, there is no reduction of juvenile plaice catches

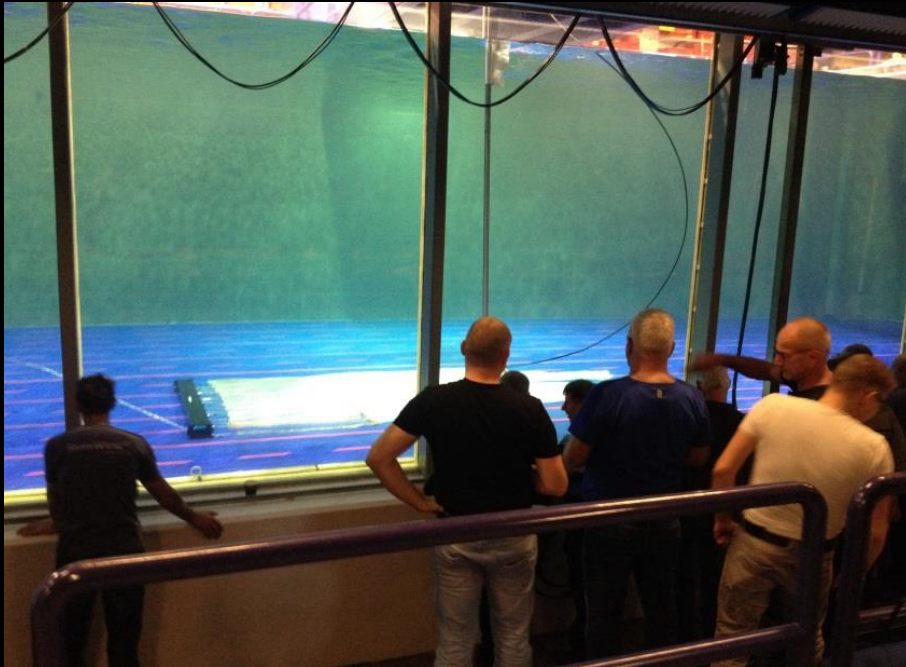
Fisheries perspective:

- Selectivity in fishers interest
- Projects going on for 15 years

Selectivity projects – Net innovation



- 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



Selectivity projects – Nephrops fishery



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



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

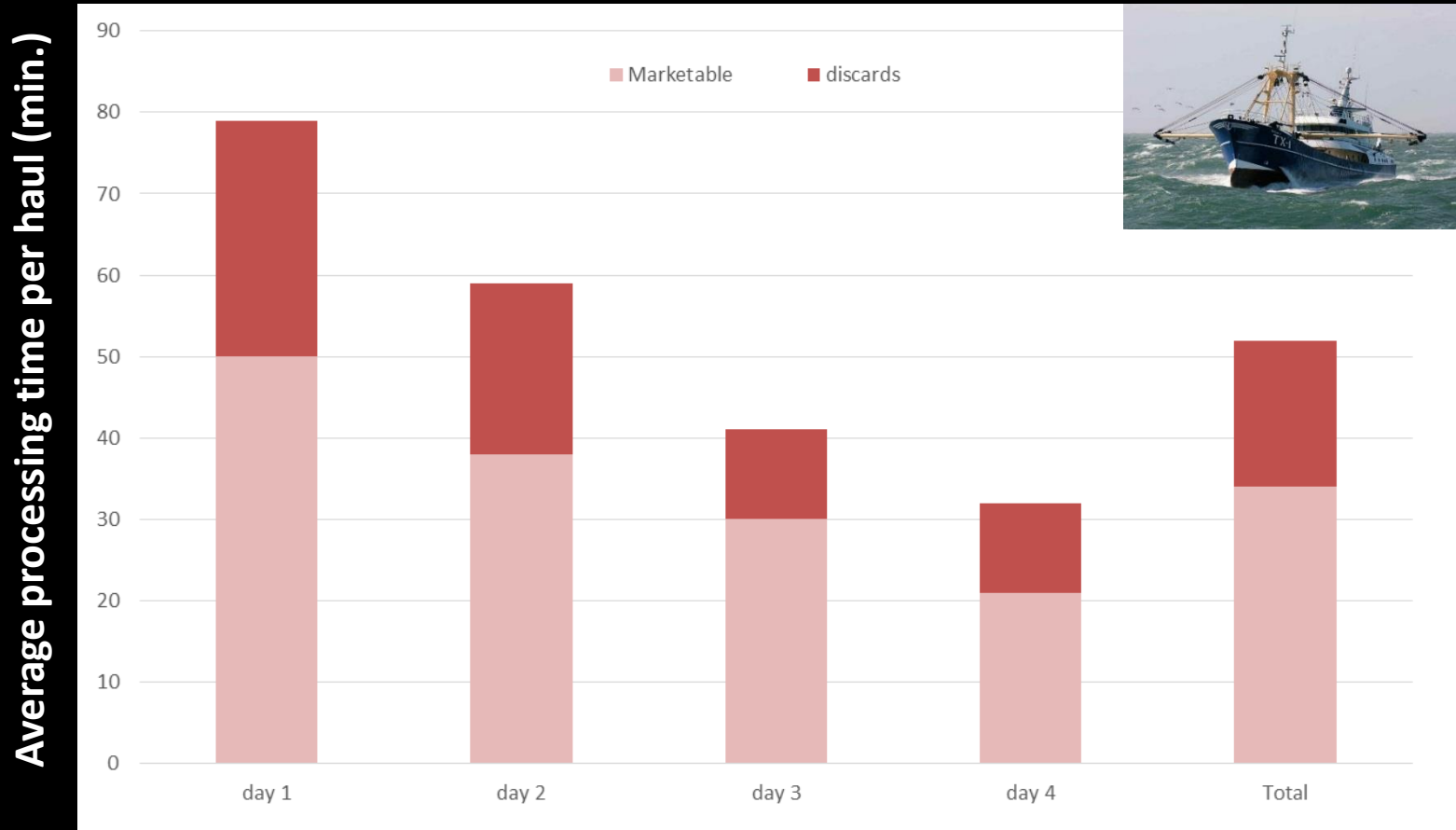


Discard trials – Behind the scenes



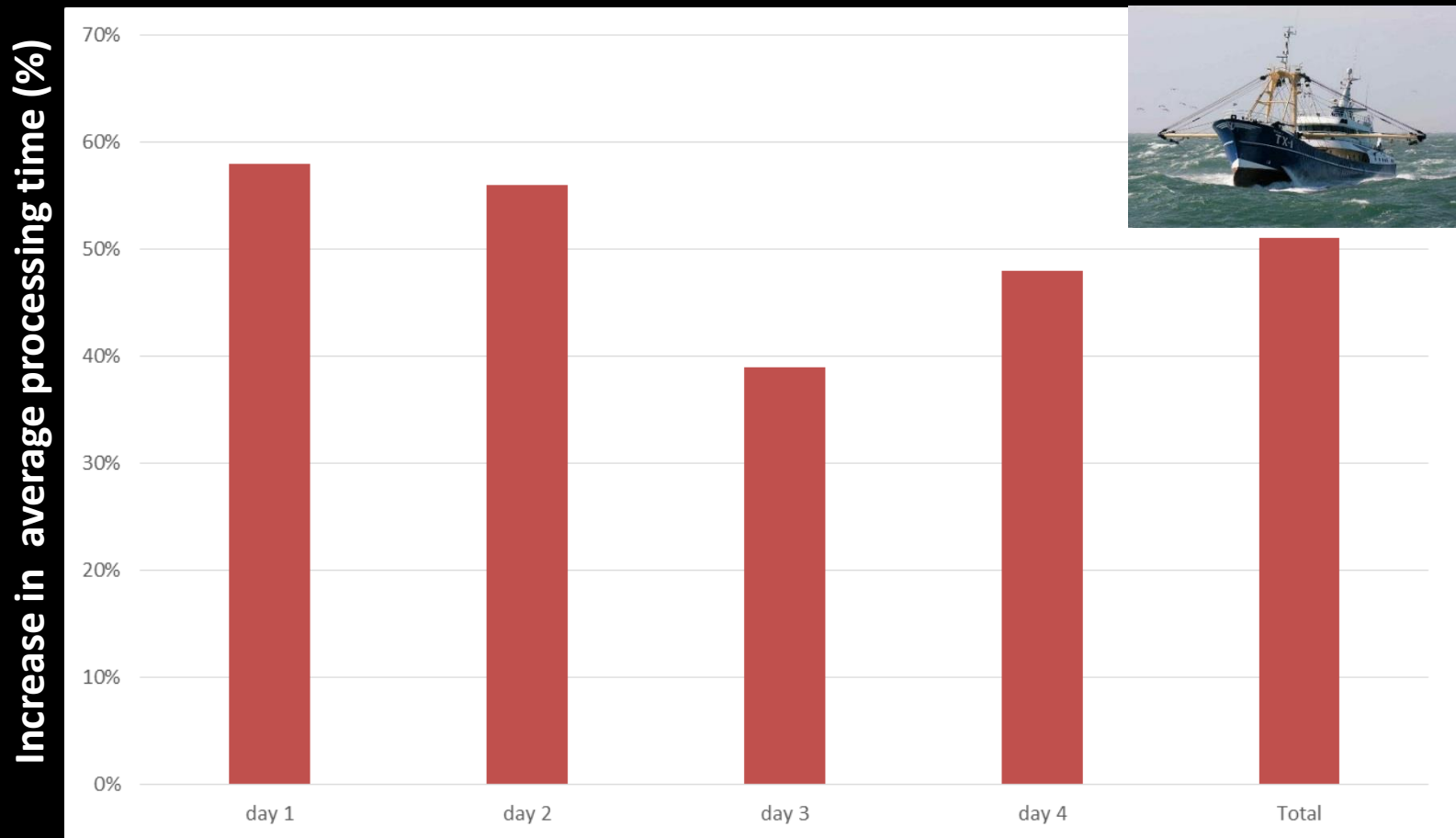
Discard trials – Processing time on board

- Processing of 40 minutes goes to 60 minutes per haul



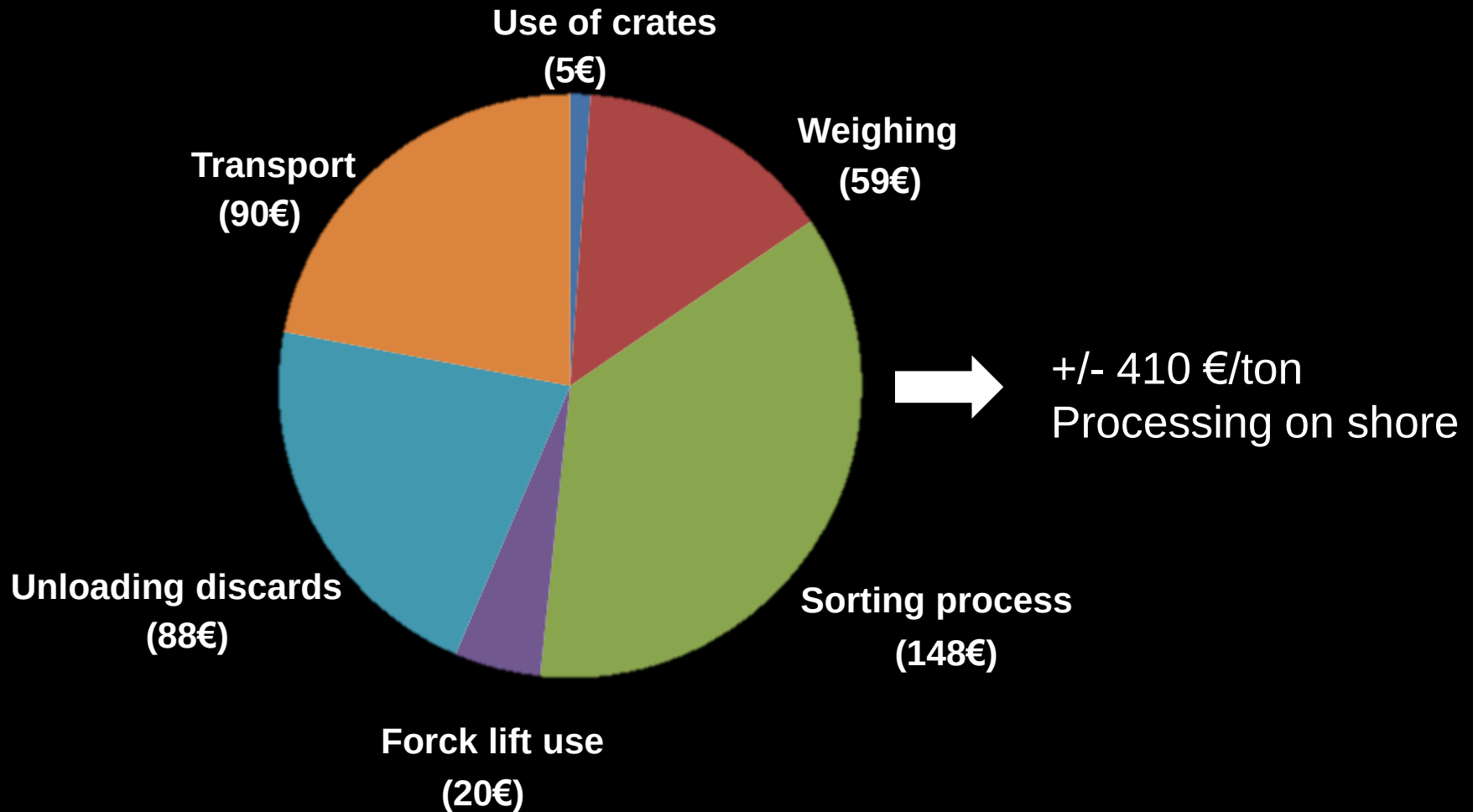
Discard trials – Processing time on board

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

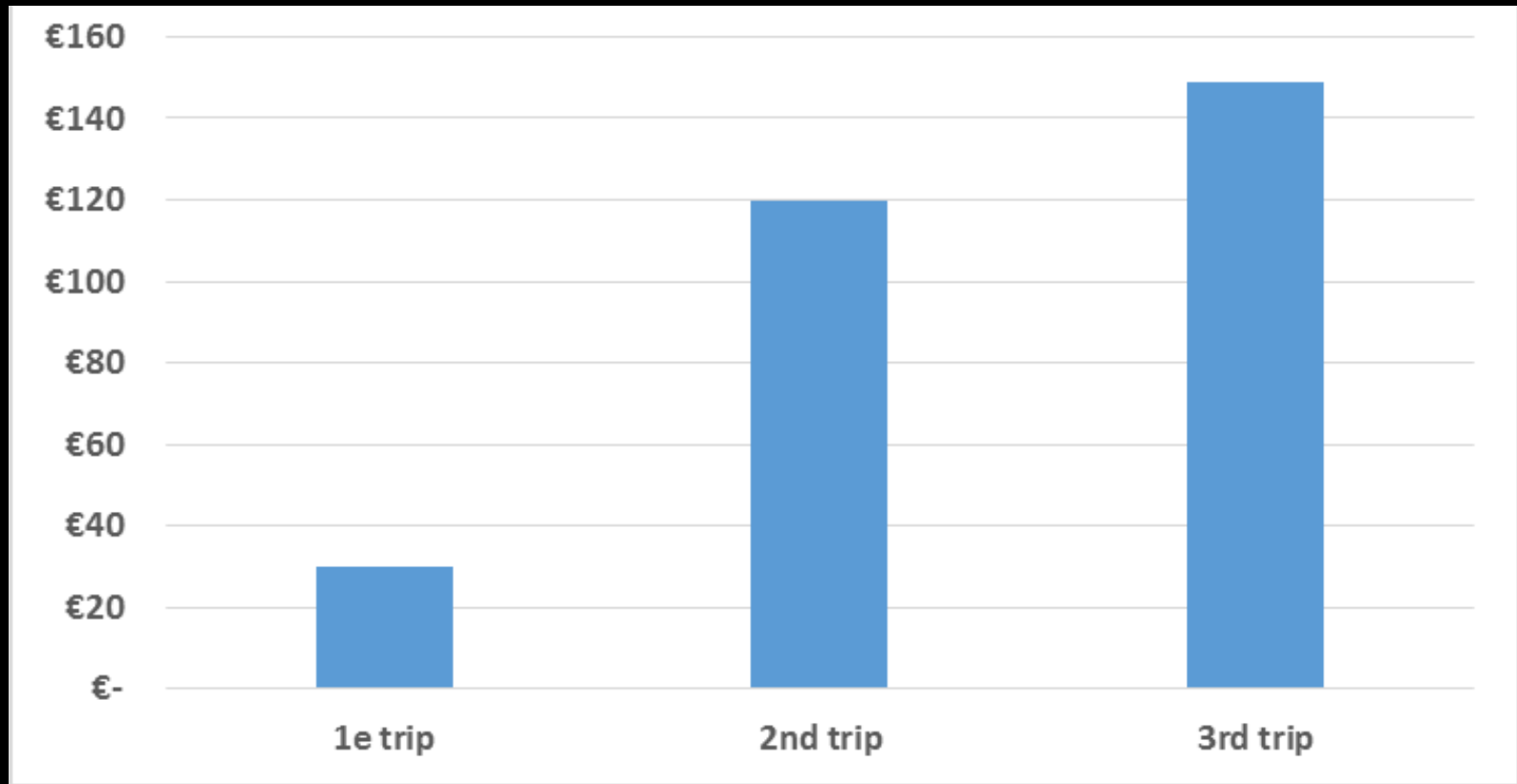


Discard trials – Processing and costs on shore

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.

Conclusion

- Model-approach
 - A discard ban could stimulate use of more selective gear.
 - Informative if sufficient biological and economic information is available
- Discard trials
 - Provide a lot of information and data
 - High costs could be a driver for selective fishing
- Fisheries management is not only about knowledge but also about politics!

Thank you for your attention.

jbatsleer@VisNed.nl



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!



Tussenrapportage Best Practices

(Sociaal)economische impact aanlandplicht op Nederlandse kottervloot

Projectleidersbijeenkomst
21 oktober 2015

LEI Wageningen UR
Mike Turenhout, Wim Zaalmink

Flynth adviseurs en accountants
Jan Baarsen, Jaap Luchies



Projecten discardvermindering



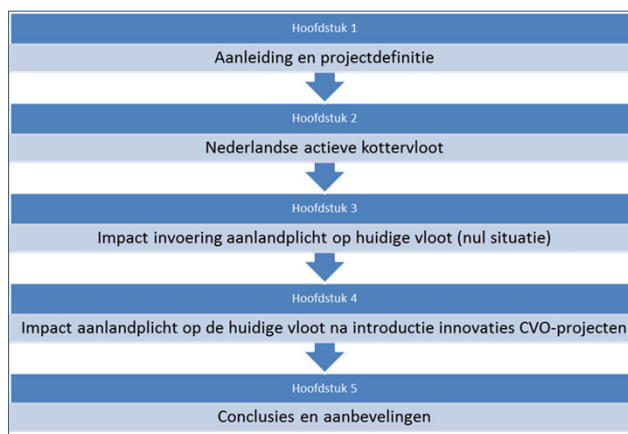
Projecten om in het kader van invoering aanlandplicht:

- ongewenste bijvangst te verminderen
- overleving bijvangst te verhogen
- (sociaal) economische impact te onderzoeken

Probleemstelling:
In hoeverre is het voor de sector haalbaar de ontwikkelde verbeteringen (innovaties) toe te passen en te implementeren, en wat is de (sociaal)economische impact van de aanlandplicht op de kottersector in Nederland.

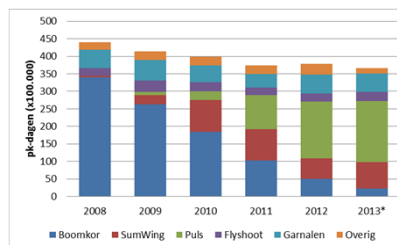


Opbouw rapportage

LEI
WAGENINGEN UREUROPESE UNIE
Europese CommissieFLYNTH
adviseurs - accountants

Kottervloot

Vaartuigen met belangrijkste vistuigen		
	<=300 pk	>300 pk
Boomkor/SumWing/Puls	15	67
Flyshoot	1	12
Borden/Twinrig	14	7
Garnalen	171	0
Totaal	201	86



Inzet in PK-dagen

Op basis van aantallen schepen, inzet pk-dagen, vistechnieken, zeedagen en beschikbare informatie is in de tussenrapportage gekozen voor vergelijking met pulssegment > 300 pk

LEI
WAGENINGEN UREUROPESE UNIE
Europese CommissieFLYNTH
adviseurs - accountants

Nederlandse actieve kottervloot

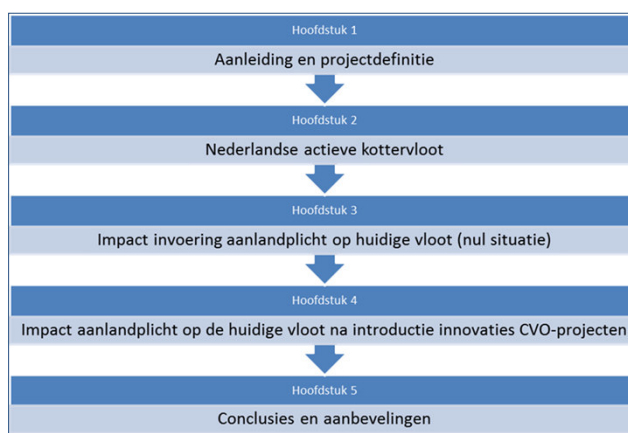
Opbrengsten en kosten per zeedag, grote kotters Boomkor, Sumwing en Puls.

	Boomkor	SumWing	Puls
Besomming	8.585	8.958	8.918
Brandstofkosten	4.412	3.806	2.460
Bemanningskosten	1.592	1.694	2.195
Overige kosten	2.389	2.527	2.930
Afschrijvingen	1.174	607	450
Totale kosten	9.567	8.634	8.035
Nettoresultaat	-982	324	883

Verschillen brandstofkosten door vistechnieken

Verschillen bemanningskosten door visserijresultaat

Opbouw rapportage



Impact invoering aanlandplicht huidige vloot: nul situatie

	Huidige situatie	Huidige situatie per kotter	Huidige situatie vloot
Aantal zeedagen	1	187	187
Aantal kotters	1	1	67
Hierna getallen x € 1,-)			
Besomming	8.918	1.667.736	111.738.313
Brandstofkosten	2.460	459.996	30.819.730
Bemanningskosten	2.195	410.465	27.501.155
Overige kosten	2.930	547.910	36.709.970
Afschrijvingen	450	84.150	5.638.050
Totale kosten	8.035	1.502.521	100.668.905
Resultaat	883	165.215	11.069.408

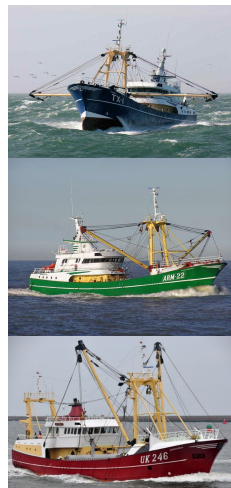
Testreizen (Demersale Discardsverwerking)

Discardsverwerking 3 grote
puls-kotters

Meer inzicht in:

- Verwerkingskosten discards
- Potentiele opbrengsten

Input voor socio-economische studie

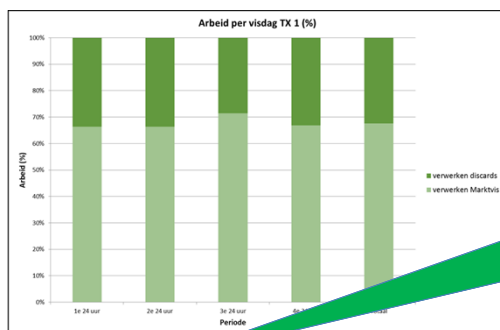


Testreizen: aanvoergegevens

Aantal zeedagen	1	
Aantal kotters	1	
Kg marktwaardige vis	2.124	57%
Kg discards	1.602	43%
Totaal kg vis	3.726	100%

LEI
WAGENINGEN UREuropese Unie
Europees Parlement
Europese RaadFLYNTH
adviseurs - accountants

Testreizen (Demersale Discardsverwerking): Effect op arbeid



Gemiddeld aantal FTE per kotter:
5-8 personen

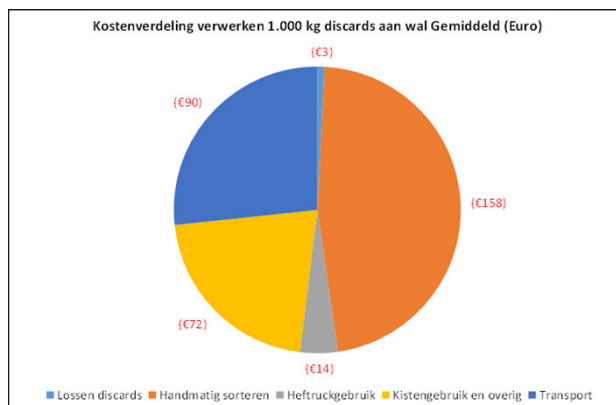
Bij verwerking discards:
1,7-2,7 extra FTE aan boord
zonder ingrijpen op werkdruk

Gemiddeld 34% meer arbeidstijd nodig voor
verwerking van een trek inclusief discards

LEI
WAGENINGEN UREuropese Unie
Europees Parlement
Europese RaadFLYNTH
adviseurs - accountants

Testreizen (Demersale discardsverwerking): Kosten

Verwerkingskosten discards aan de wal: € 310 - € 360 / 1.000 kg



Gemiddelde verwerkingskosten
€ 337 / 1.000 kg

Per viskist: € 11,80

Uitgangspunt:
geen opbrengsten
uit valorisatie



LEI
WAGENINGEN UR



Europese Unie
financieel bijdrage aan
onderzoek en innovatie

FLYNTH
adviseurs - accountants

Discardsverwerking: Economische impact

	Huidige situatie Per zeedag	Nul situatie per zeedag
Aantal zeedagen	1	1
Aantal kotters	1	1
Besomming	8.918	8.918
Brandstofkosten	2.460	2.460
Bemanningskosten	2.195	2.195
Overige kosten	2.931	2.930
Afschrijvingen	450	450
Totale kosten	8.035	8.035
Resultaat	883	883
Opbrengsten discardverwerking		-
Kosten verwerken discards		395
Resultaat discardverwerking		-395
Resultaat	883	488

Geen ingrepen op werkdruk-effecten

Gemiddeld € 247 kosten / 1.000 kg
(excl. transport)

Gemiddeld 1.602 kg te verwerken
discards per zeedag

Kosten discardsverwerking € 395 per
zeedag



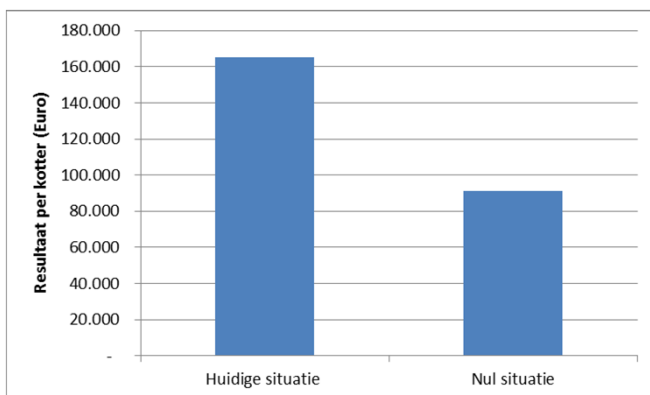
LEI
WAGENINGEN UR



Europese Unie
financieel bijdrage aan
onderzoek en innovatie

FLYNTH
adviseurs - accountants

Discardsverwerking: Economische impact per kotter



Resultaat per kotter zou dalen met ca. € 74.000 (45%)



LEI
WAGENINGEN UR



Europese Unie
Financieringsinstrument
in de vorm van toelagen



adviseurs - accountants

Discardsverwerking: Werkdrukeffecten

		Bemanning	
		Gelijk	Meer
Werkdruk	Gelijk	Aantal trekken omlaag	Evt. wijzigen van de beloningsstructuur Sociale omstandigheden aan boord (aantal slaapplaatsen, ruimte kombuis)
	Omhoog	Langere visreis om dezelfde besomming te behalen	

Acceptabel voor sector?



LEI
WAGENINGEN UR



Europese Unie
Financieringsinstrument
in de vorm van toelagen



adviseurs - accountants

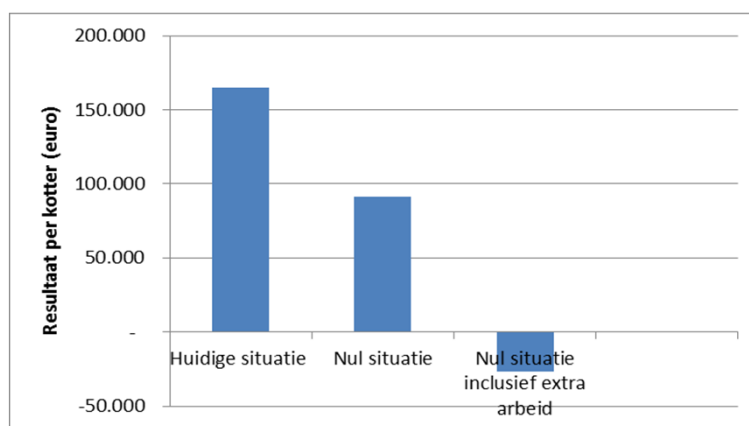
Scenario's werkdruk

Scenario's werkdruk	Effect
1. Extra bemanning tegen dezelfde bemanningskosten per persoon	2 extra bemanningsleden. Extra bemanningskosten ca. € 120.000 Resultaat naar € 27.000 negatief
2. Extra bemanning bij gelijkblijvende totale bemanningskosten	Beloning was € 59.000 p.p. Beloning wordt € 46.000 p.p. Daling van 20%
3. Werkdruk verminderen: gelijkblijvende bemanning, vermindering aantal trekken (stel 10%)	Besomming daalt 10% Resultaat daalt tot € 1.600 negatief
4. Langere visreizen met gelijkblijvende bemanning	Gelijk aantal trekken als startsituatie Meer tijd tussen de trekken voor verwerking Langer van huis

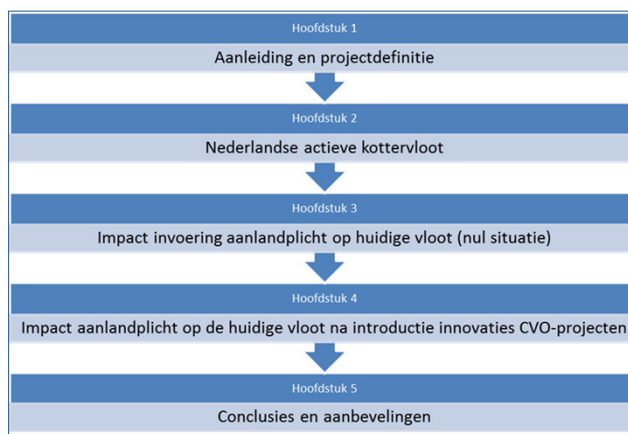
Aanname:
- Brandstof verbruik gelijk
- Zelfde verdere kostenstructuur

Brandstofeffecten?

In grafiek



Opbouw rapportage

LEI
WAGENINGEN UREUROPESE UNIE
EUROPESE COMMISSIEFLYNTH
adviseurs - accountants

Ketenintegrale aanpak Langoustines

Voorlopige resultaten (WR 189):

- Netaanpassing leidt tot vermindering discards van 65%
- Vangstverliezen 15-20% kreeft

Nader onderzoek 2^e helft 2015:

- Opschalen aantal kotters met innovatieve netten; discards effecten?
- Minimaliseren vangstverliezen
- Opzet vervolgstudie

Resultaten nadere onderzoeken?

LEI
WAGENINGEN UREUROPESE UNIE
EUROPESE COMMISSIEFLYNTH
adviseurs - accountants

Ketenanalyse en valorisatie

- Opbrengsten discards: € 0,12 – € 0,15 /kg

Vervolgonderzoek 2015:

- Discardreizen Eurokotter puls
- Uitbreiden en afrondenlijst mogelijke afnemers
- Onderzoek machinaal strippen discards (voor indirecte humane consumptie)
- Toekomstscenario's

Resultaten nadere onderzoeken?



Fully documented fisheries: CCTV

Investeringsen	
Camerasysteem	19.221
Installatie	3.050
Totaal investeringen	22.271

Kosten per kotter op jaarbasis	
Afschrijvingen (20% per jaar)	4.454
Rentekosten(4%)	445
	4.900
Licentiekosten	3.318
Onderhoudskosten	1.229
Jaarlijkse systeemkosten	9.447
Kosten video-analyses	5.808
Rapportagekosten	306
Jaarlijkse monitoringskosten	6.114
Jaarlijkse kosten CCTV-systeem	15.561



Netinnovatie kottervisserij

Loopt; onlangs informatie van ontvangen

Publicaties Visserijnieuws etc.



EUROPESE UNIE
Europees Landbouwfonds
voor Plattelandsontwikkeling



Aantonen overleving/verbetering discards tong/schol

Eerste resultaten laten een overleving voor de belangrijkste platvissoorten zien van:

- Schol: 18%
- Tong: 35%
- Schar: 15%

Investeringsomvang grofweg geschat op 80.000 – 100.000 (overlevingsbak)

Vervolgonderzoek:

- Investeringsomvang
- Effecten aanpassingen verwerkingslijn
- Doelstelling: 50% overleving scholdiscards



EUROPESE UNIE
Europees Landbouwfonds
voor Plattelandsontwikkeling



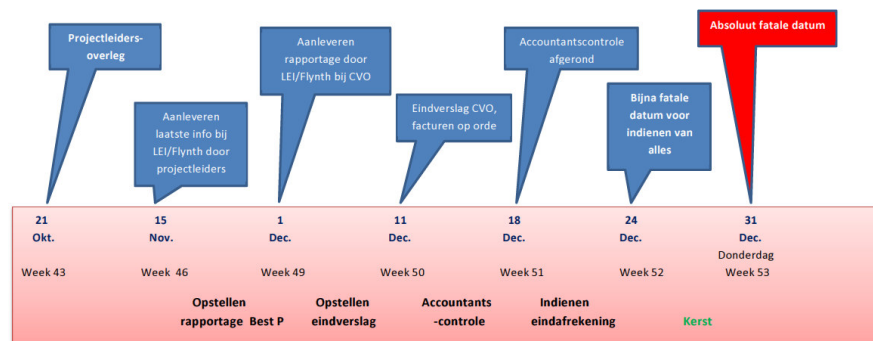
Vraagpunten

Per CVO project uiteindelijk ontvangen van projectleiders:

- Op welke visserijen het project ingrijpt.
- Wat voor impact het project heeft gehad op de vermindering van verwerking discards.
- Wat voor impact het project heeft gehad op de opbrengst van aangelande discards
- Wat voor extra kosten (materiaal/vangstverlies/arbeid/etcetera) gemoeid zijn om te komen tot de impactvermindering van het verwerken van discards
- Overige zaken die mogelijk invloed hebben op de (sociaal)economische prestaties van de visserij

Werkafspraken

Wanneer kunnen resultaten uit vervolgonderzoeken komen?





Verkenning (sociaal)economische impact aanlandplicht op de Nederlandse kottervisserij

11 & 12 december 2015, Mike Turenhout (LEI) en Jaap Luchies (Flynth)



Centraal project



Vraagstelling:

Wat is de (sociaal)economische impact van de aanlandplicht op de kottersector in Nederland.

Samenstelling kottervloot

Aantal kotters 2014	<=300 pk	>300 pk
Boomkor/SumWing/Puls	15	67
Flyshoot	1	12
Borden/Twinrig/Quadrig	14	7
Garnalen	171	0
Totaal	201	86

Bron: VIRIS

Zeedagen 2014	<=300 pk	>300 pk
Boomkor/SumWing/Puls	2.209	12.553
Flyshoot	145	2.377
Borden/Twinrig/Quadrig	2.509	1.397
- waarvan langoustinevisserij	1.462	543
Garnalen	20.795	0
Totaal	25.658	16.327

Bron: VIRIS

Op basis van aantallen schepen, inzet pk-dagen, vistechnieken, zeedagen en beschikbare informatie is in de rapportage gekozen voor vergelijking met pulssegment > 300 pk, pulssegment <= 300 pk en langoustinevisserij

Huidige situatie >300 pk Puls

	Huidige situatie per zeedag	Huidige situatie per kotter	Huidige situatie vloot
Aantal zeedagen	1	200	12.553
Hierna getallen x € 1,=)			
Besomming	9.799	1.959.800	123.006.847
Brandstofkosten	2.102	420.400	26.386.406
Bemanningskosten	2.537	507.400	31.846.961
Overige kosten	2.864	572.800	35.951.792
Afschrijvingen	500	100.000	6.276.500
Totale kosten	8.003	1.600.600	100.461.659
Resultaat	1.796	359.200	22.545.188

Huidige situatie <=300 pk Puls

	Huidige situatie per zeedag	Huidige situatie per kotter	Huidige situatie vloot
Aantal zeedagen	1	180	2.209
Hierna getallen x € 1,=)			
Besomming	7.086	1.275.480	15.652.974
Brandstofkosten	1.068	192.240	2.359.212
Bemanningskosten	2.162	389.160	4.775.858
Overige kosten	2.653	477.540	5.860.477
Afschrijvingen	502	90.360	1.108.918
Totale kosten	6.385	1.149.300	14.104.465
Resultaat	701	126.180	1.548.509

Bron: LEI Bedrijveninformatienet; voorlopige cijfers 2014

Huidige situatie langoustinevisserij

	Huidige situatie per zeedag	Huidige situatie per kotter	Huidige situatie vloot
Aantal zeedagen	1	180	2005
Hierna getallen x € 1,=)			
Besomming	3.838	690.840	7.695.190
Brandstofkosten	865	155.700	1.734.325
Bemanningskosten	1.058	190.440	2.121.290
Overige kosten	1.430	257.400	2.867.150
Afschrijvingen	138	24.840	276.690
Totale kosten	3.491	628.380	6.999.455
Resultaat	347	62.460	695.735

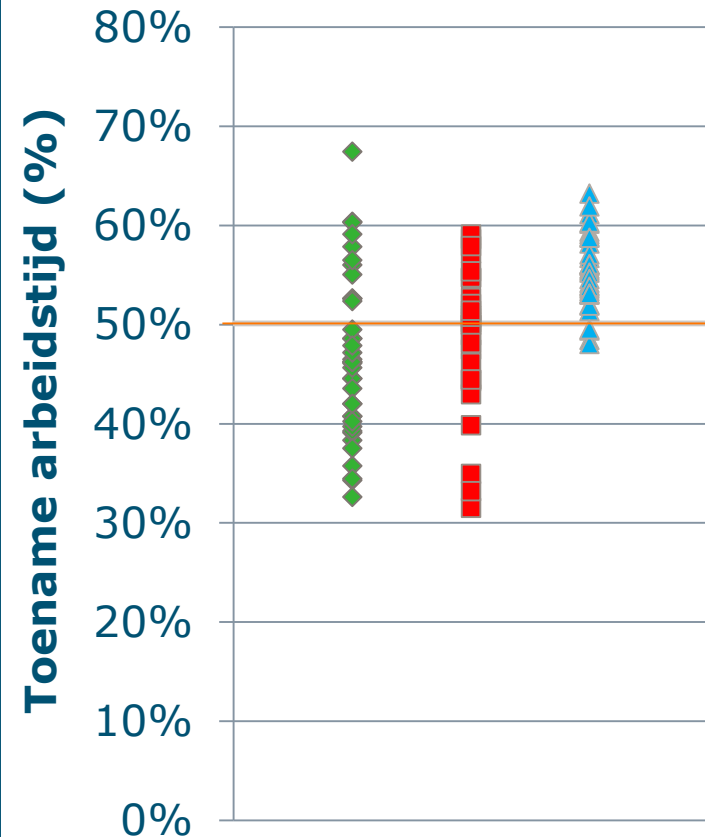
Discardreizen

- 5 kotters discardsreizen (CVO project valorisatie)
 - Arbeid verwerken discards aan boord
 - Kosten verwerken discards aan de wal
 - Opbrengsten discards (valorisatie)

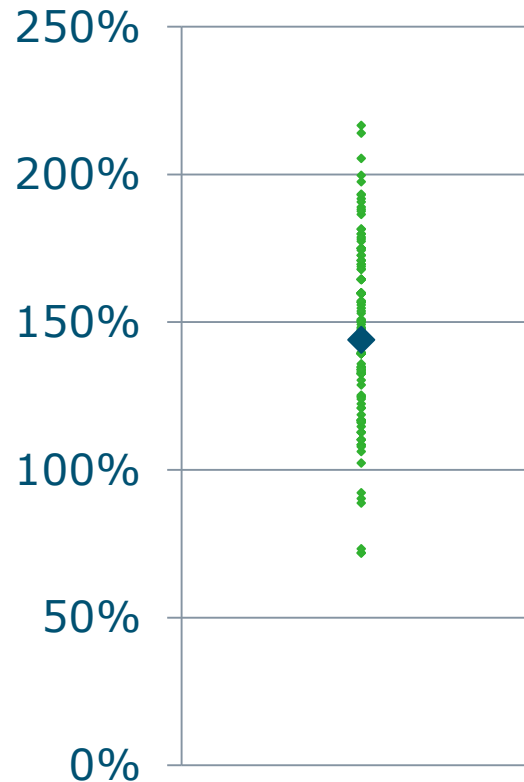


Arbeidstijd aan boord

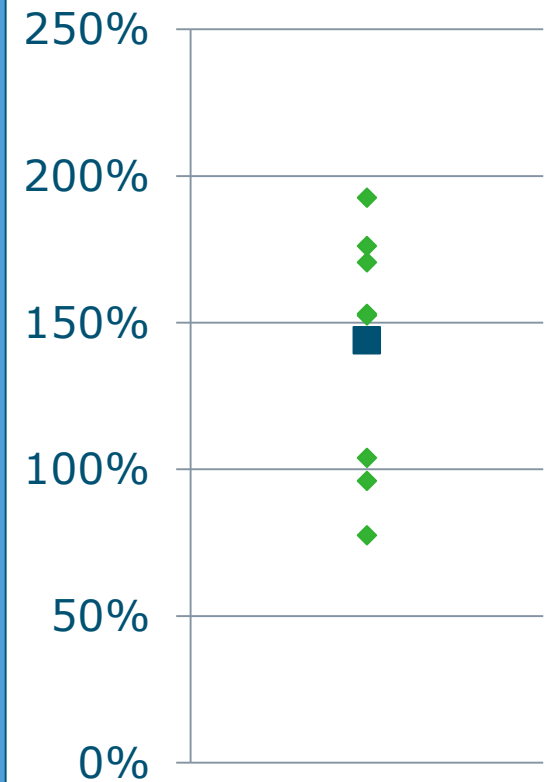
**Toename arbeidstijd bij
verwerken discards
2.000 pk-pulskotter**



**Toename
arbeidstijd bij
verwerken 300 pk
pulskotter**



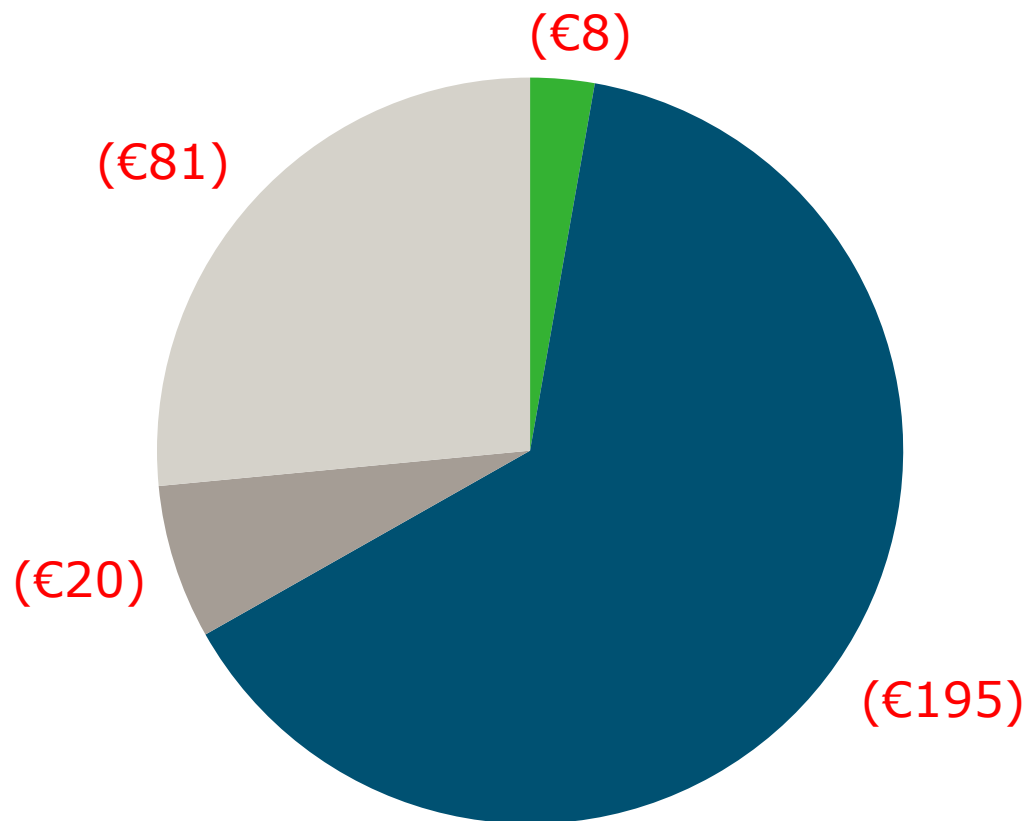
**Toename
arbeidstijd bij
verwerken
langoustinekotter**



Op basis van ervaring discardreizen en (fors) toegenomen arbeid gedurende de visverwerking, extra arbeidskrachten nodig voor verwerking

Kosten verwerking aan de wal

verwerken 1.000 kg discards aan de wal (Euro)



■ Lossen discards ■ Handmatig sorteren ■ Heftruckgebruik ■ Kistengebruik en overig

Discardberekening (obv 2014 data)

Segment	Discardpercentage
Puls > 300 pk	50%
Puls <=300 pk	71%
Langoustinevisserij	68%

Bron: Verkempynck et al., 2015 in prep; LEI bedrijveninformatienet.

- Discardpercentage = $\frac{\text{gequoteerde discards}}{(\text{gequoteerde discards} + \text{marktwaardige vis})}$

	Totaal zeedagen	kg discards per zeedag	discards vloot
Pulskotters > 300 pk	12.553	2.239	28.106.167
Pulskotters < 300 pk	2.209	3.819	8.436.857
Langoustines	2.005	2.344	4.699.469
Totaal aantal kg			41.242.493

Scenario's werkdruk

Scenario's werkdruk		Effect
1.	Extra bemanning tegen dezelfde bemanningskosten per persoon	2 extra bemanningsleden.
2.	Extra bemanning bij gelijkblijvende totale bemanningskosten	Beloning per bemanningslid daalt.
3.	Werkdruk verminderen: gelijkblijvende bemanning, vermindering aantal trekken (stel 10%)	Besomming daalt 10%
4.	Langere visreizen met gelijkblijvende bemanning	Gelijk aantal trekken als startsituatie Meer tijd tussen de trekken voor verwerking Langer van huis

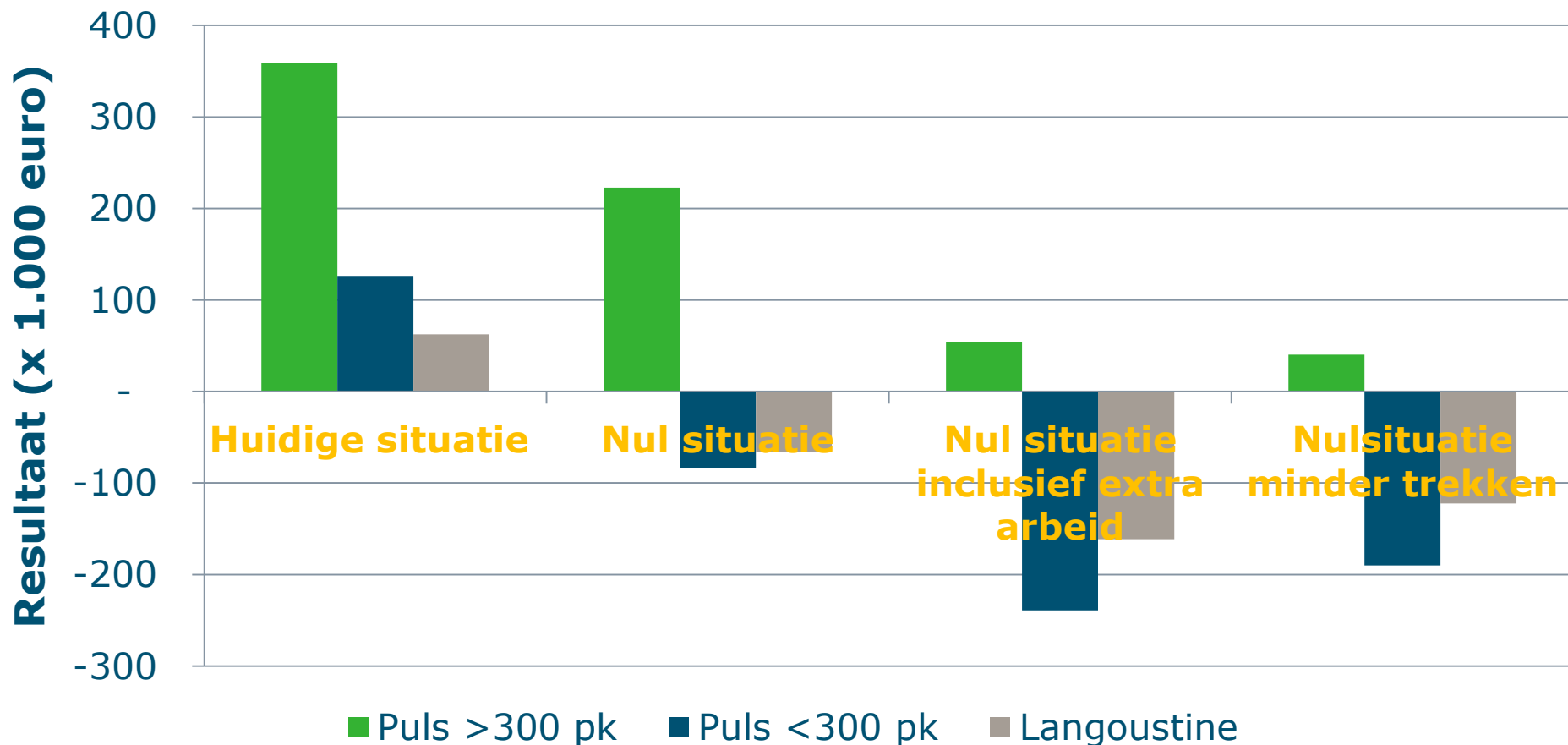
Aanname:

- Brandstof verbruik gelijk
- Zelfde verdere kostenstructuur

Brandstofeffecten niet meegenomen

Resultaat scenario's

Resultaat gemiddelde kotter



Nul situatie = kotter inclusief kosten verwerking aan de wal.

Kosten vloot

- Segmenten Puls (>300 pk en ≤ 300 pk) en langoustinevisserij.
- Exclusief overige tuigen als garnalenvisserij, flyshootvisserij en twinrig platvis.
- Kosten verwerken 41 mln kg discards → 12,6 mln euro
- Kosten 2 extra bemanning
gelijkblijvende deelloon per bemanning → 13,6 mln euro

Resultaat scenario's

Huidig resultaat Puls (>300 pk en <=300 pk) en langoustinevisserij → **24,8 mln euro**

Scenario's werkdruk		Resultaat vloot	
1.	Extra bemanning tegen dezelfde bemanningskosten per persoon	Kosten: Discardverwerking aan de wal 12,6 mln euro Extra arbeid: <u>13,6</u> mln euro Totale kosten 26,2 mln euro Resultaat vloot: naar -1,4 mln euro	
2.	Extra bemanning bij gelijkblijvende totale bemanningskosten	Kosten: Discardverwerking aan de wal 12,6 mln euro Resultaat vloot: naar 12,2 mln euro en lagere opbrengst per bemanningslid	
3.	Werkdruk verminderen: gelijkblijvende bemanning, vermindering aantal trekken (stel 10%)	Afname besomming 14,6 mln euro Kosten discardverwerking <u>11,3</u> mln euro Totale kosten 25,9 mln euro Resultaat vloot naar -1,1 mln euro	
4.	Langere visreizen met gelijkblijvende bemanning	Kosten: Discardverwerking aan de wal 12,6 mln euro Resultaat vloot: naar 12,2 mln euro en langere dagen weg	

Innovaties

- Innovaties van belang om kosten aanlandplicht naar beneden te brengen
- Voorbeeld Project: 'Valorisatie'
 - Opbrengsten per 1.000 kg gemiddeld 76 euro
 - Steekproef, waarbij kosten verwerken discards aan de wal fors afneemt naar 167 euro per 1.000 kg (was 305 euro per 1.000 kg)
- Deze innovatie is goed voor een besparing → **8,8 mln euro.**



LEI

WAGENINGEN UR

Bedankt

Vragen?

Mail:

Mike.turenhout@wur.nl

Jaap.luchies@flynth.nl



*Europees visserijfonds -
'Investeren in een Duurzame
Visserij'.*



	Puls > 300 pk	Puls <= 300 pk	Langoustine
Discardverwerking aan de wal	136.579	209.680	95.220
Kosten arbeid	169.133	155.664	128.679

Aanpassingen visserijgedrag & “de kloof”

Het belang van percepties & de visserijpraktijk

11 en 12 december 2015, Marloes Kraan en Brita Trapman



Deze presentatie

Resultaten van een aantal, deels nog lopende, onderzoeken naar kennis van en percepties over discards bij vissers en beleidsmakers

Als onderdeel van



- VIP projecten => **input voor Best Practices**
- GAP2 project



- *Rapport: Aanpassingen visserijgedrag en – techniek in de tongvisserij in verband met de aanlandplicht.* Trapman en Kraan 2015
- *Rapport: Fasering discard ban.* BO 2013 20-010-006 IMARES rapport C070/14.
<http://edepot.wur.nl/301924>. Pastoors (ed) 2014
- *Boekhoofdstuk: Implementing the landing obligation in the Netherlands; an analysis of the gap between fishery and the ministry.* In P. Holm, M. Hadjimichael and S. Mackinson, (eds) Bridging the gap: Collaborative research practices in the fisheries. Springer. Kraan, Marloes en Marieke Verweij 2016
- Lopend onderzoek: observatie bijeenkomsten 2015 (en 2014)

Vragen in het onderzoek



Methoden

- 12 interviews 2015
 - 3 Texel
 - 6 Urk
 - 3 de Zuid
- 1 focus groep 2015; SWOT analyse scenario's (met LEI) in Stellendam
- Observatie bijeenkomsten ministerie en vissers
 - 2 bijeenkomsten 2013
 - 2 bijeenkomsten 2014
 - 3 bijeenkomsten 2015
- Observatie projectgroep aanlandplicht

Dit is nog lopend onderzoek

Waarom is dit onderzoek belangrijk?

- De aanlandplicht = een visserijbeleidsmaatregel

1. Vissers “moeten” het doen (of niet).

- De overheid heeft geen invloed op vis.

2. Vissers hebben kennis van de visserijpraktijk.

- Belangrijk als input.

Wereldbeeld
Kennis
Percepties



Visserijbeheer: meerdere partijen rol



Beleid en politiek



Vissers



NGO's



Onderzoek

Wat bepaalt de hoeveelheid discards?

Perceptie & Kennis
Wil en kun je discards mijden

Gedragsmogelijkheden

Gedrag visser:

- * Keuze voor tuig en maaswijdte
- * Gebruik van tuig
- * Keuze voor plaats en tijd van vissen



invloed
op
elkaar

Factoren die invloed hebben

Factoren die visserijgedrag beïnvloeden:

- * Natuurlijke condities
- * Markt
- * Regelgeving en politieke context
- * Sociale context

Resultaat

Vangst:

- * Doelsoort
- * Gewenste bijvangst
- * Discards
- * Benthos, etc.



Onze denkvolgorde

Aanlandplicht is controversieel, maar...

Hoe dan
ook:
behoefte
aan
selectieve
visserij

Hoe doen
we dat?

**Eerst
weten:** Wat
zijn discards
en waarom
zijn ze er?

Wat vinden
en weten
vissers er
van?

Resultaten aanpassen visserijgedrag (1)

- **Weerstand** om over gedragsoplossingen (selectiever vissen in kader aanlandplicht) na te denken.
- Grote **zorgen** om economische en ecologische gevolgen van de aanlandplicht
- Vragen over het **doel** van de aanlandplicht, voor vissers cruciaal.
- Nog veel **onduidelijkheden** en veel onbekend voor vissers.
- Vissers zien **wel voordelen in selectievere visserij**.
 - Veel werk
 - Vis is beter in zee

Resultaten aanpassen visserijgedrag (2)

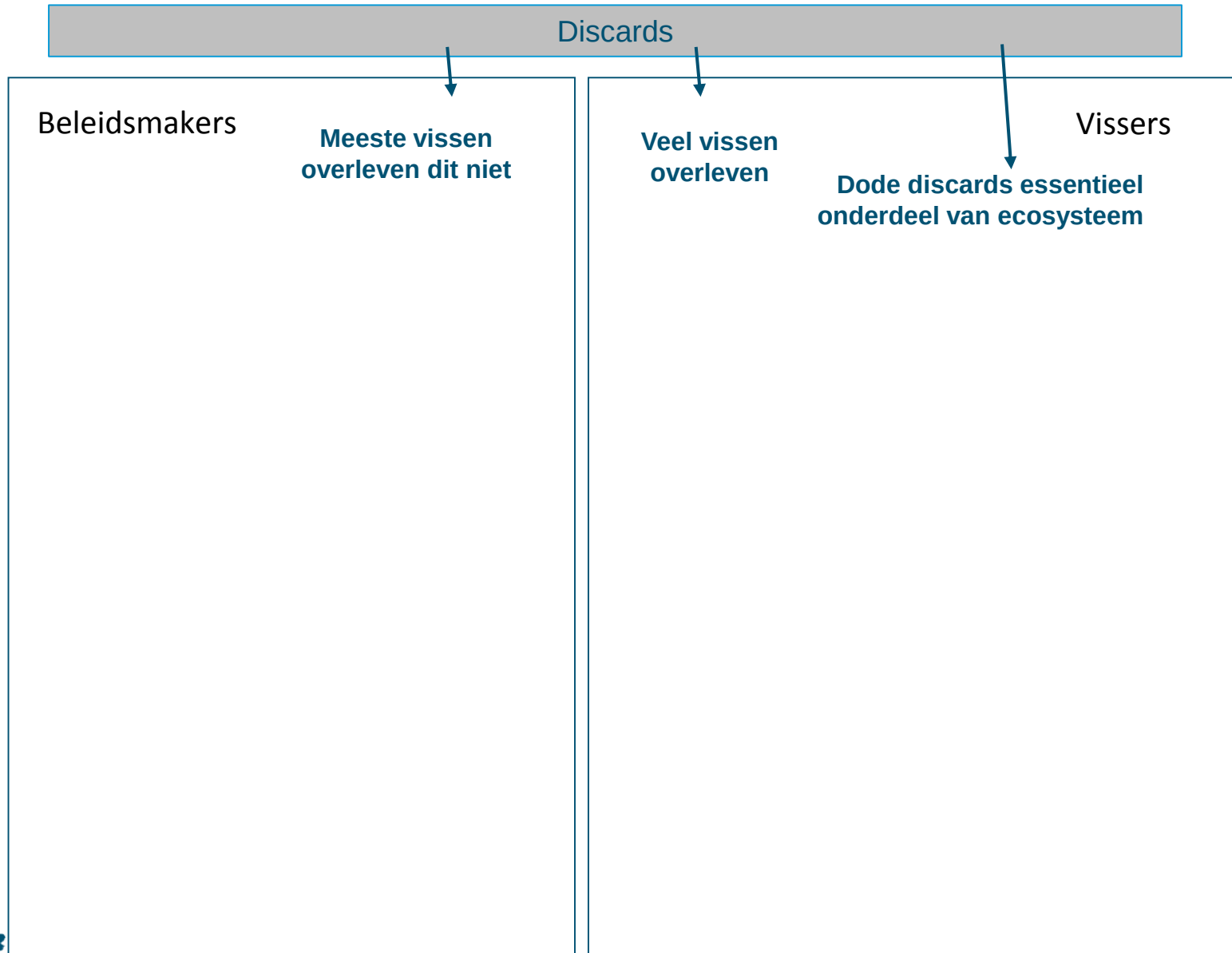
- Maatse vangst is leidend; **discards niet 'in zicht'**:
 - Vissers zijn niet ' bezig' met discards, focus is op maatse vis – afwegingen quota, regels, markt, kennis van praktijk (techniek, gebied, seizoen, weer)
 - Vissers hebben geen systematische kennis van discards (zoals van maatse vis)
- Kennis die er wel is van discards, **angst & weerstand** om kennis te delen
- **Sociale context** van belang – bemanning / wat doen andere vissers

Resultaten observaties (3)

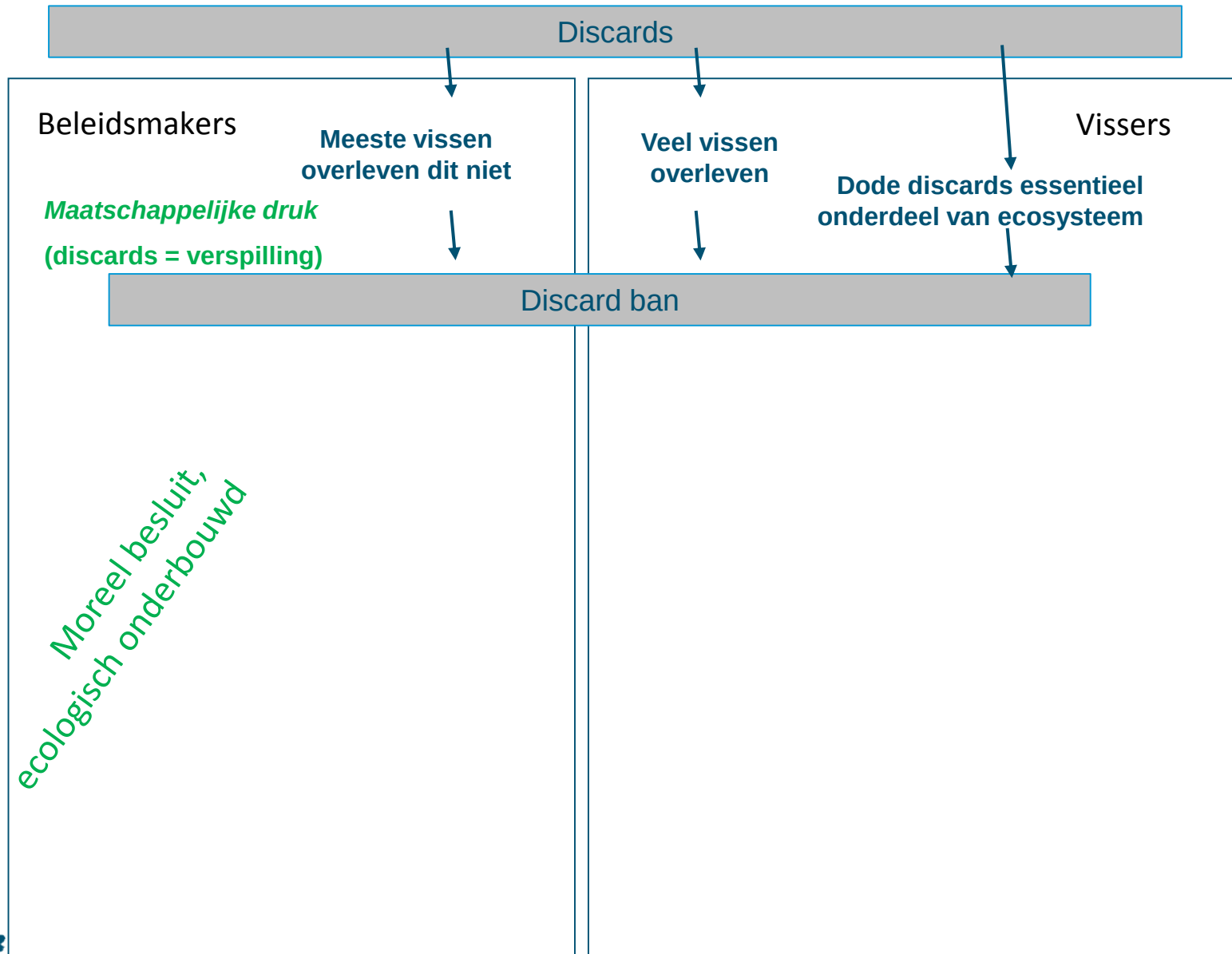
- Perceptieverschillen



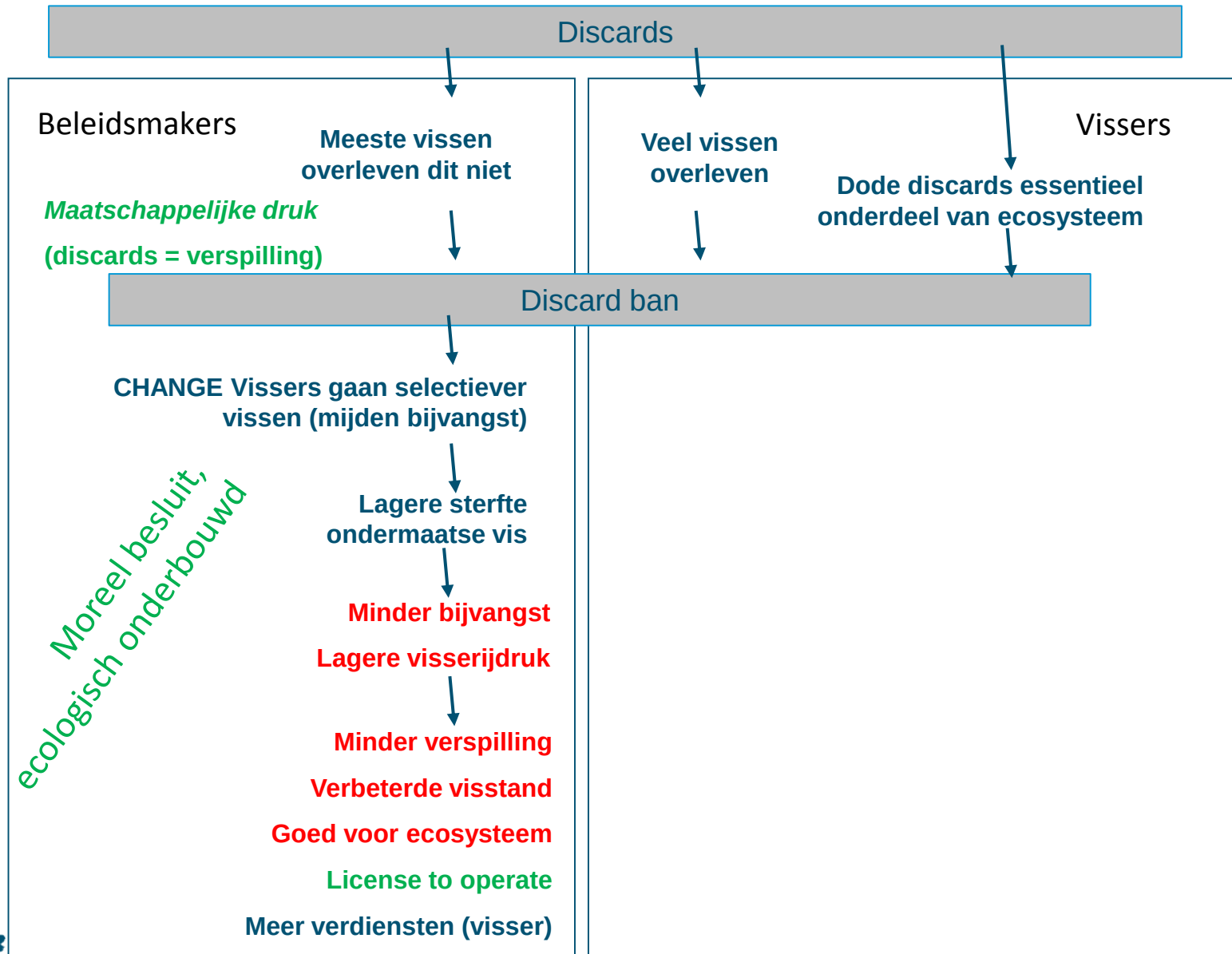
Perceptieverschillen vissers en beleid



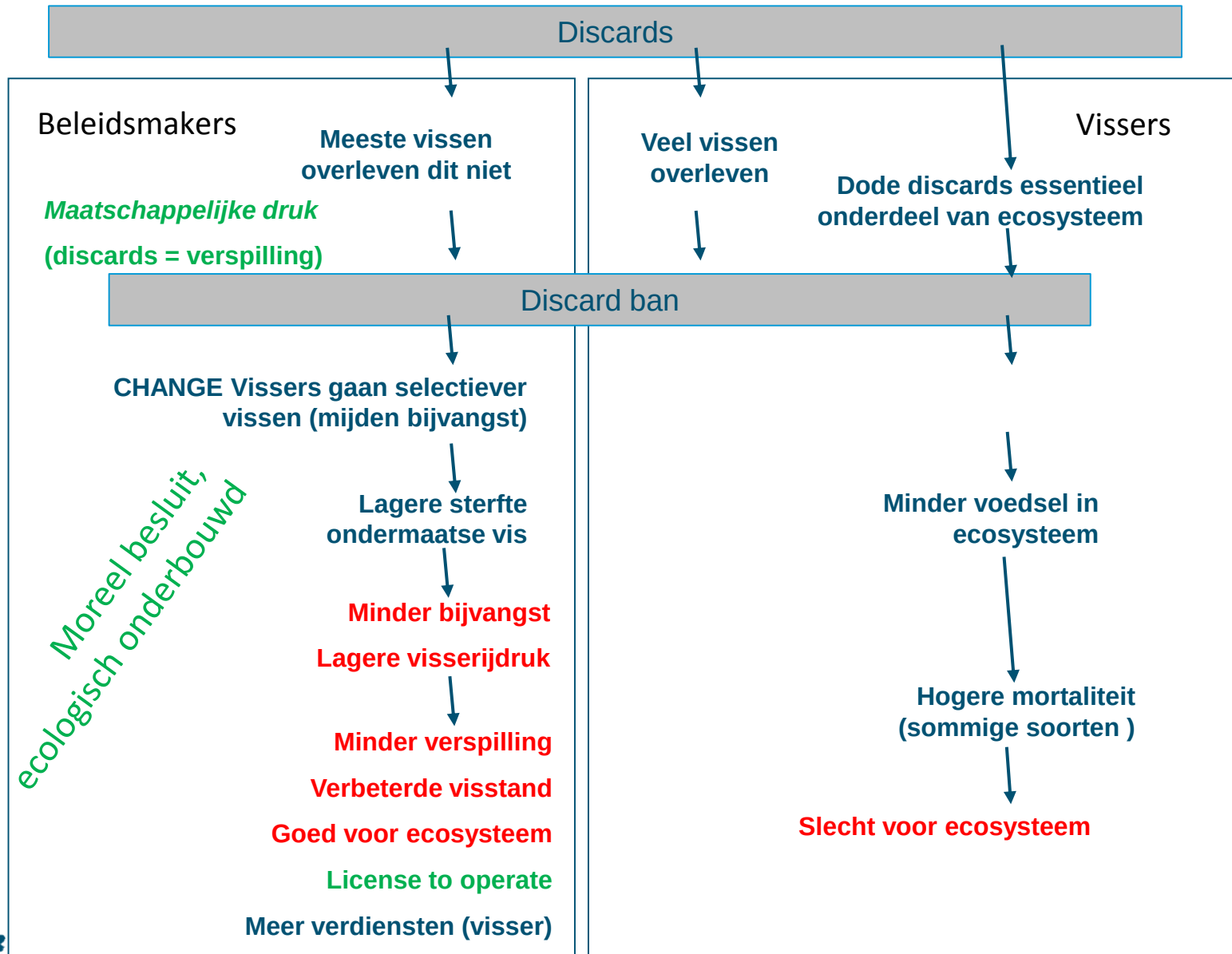
Perceptieverschillen vissers en beleid



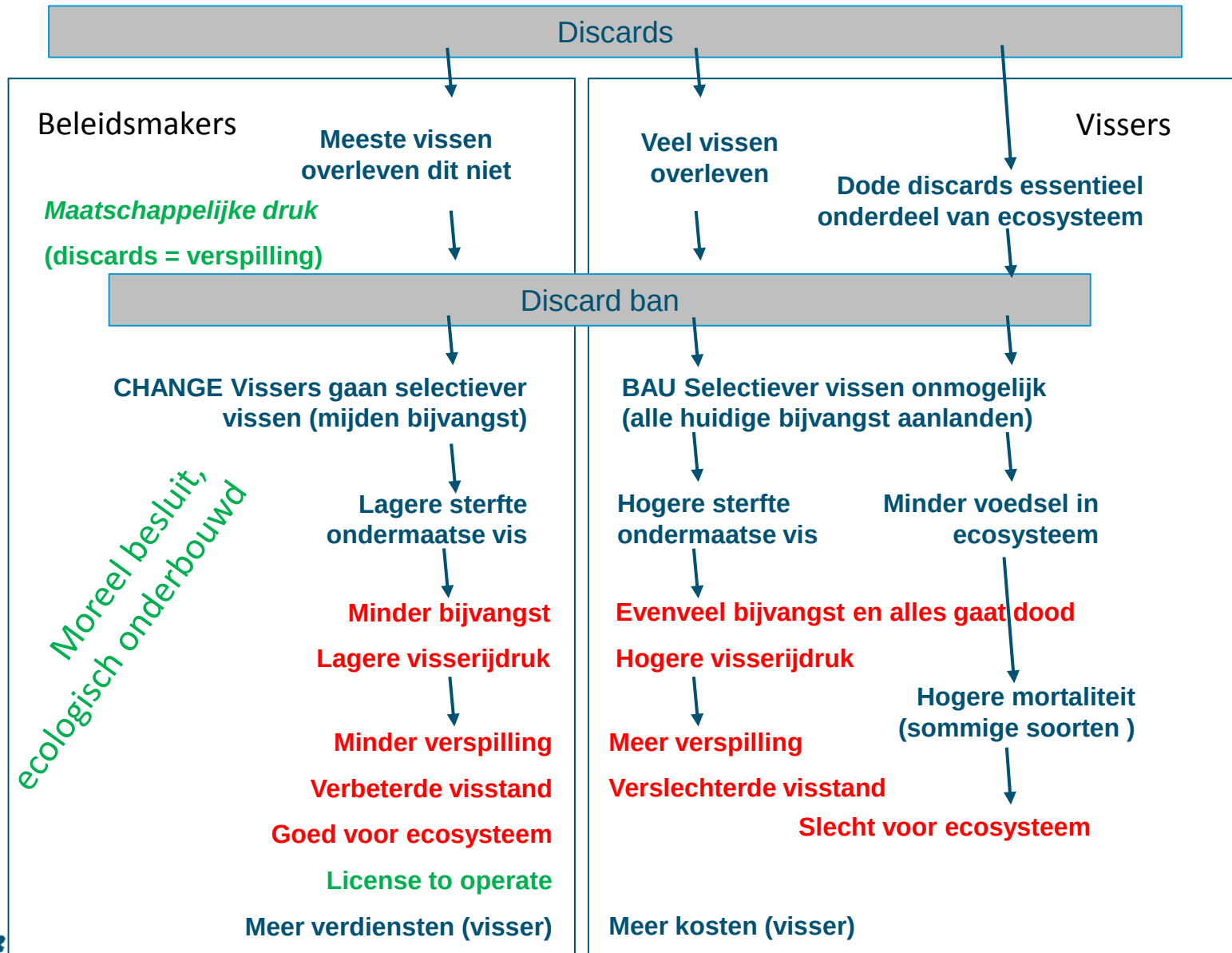
Perceptieverschillen vissers en beleid



Perceptieverschillen vissers en beleid



Perceptieverschillen vissers en beleid



Conclusies

- De aanlandplicht is de oplossing van de EU voor het 'discardprobleem'.
- 1. Uit ons onderzoek is gebleken dat vissers en beleidsmakers een **ander idee** hebben van HET PROBLEEM
- 2. **Selectiviteit** is van belang voor iedereen -> pragmatisch dat centraal stellen
- 3. Discards zijn het gevolg van **verschillende factoren**; onderzoek al die kanten
- 4. **Dilemma van vissers' kennis**: praktijkkennis nodig voor selectiviteit, maar geen systematische kennis over hoeveelheden discards (gericht op maats) & weerstand en angst om kennis te delen.

Aanbevelingen

- Werk (snel) aan een **gezamenlijke probleem definitie**.
- Samenwerken is nodig om aanlandplicht in te voeren / selectiviteit te vergroten; belangrijk om die **samenwerking goed vorm te geven**. Vissers ervaren momenteel heel weinig legitimiteit van het beleid.
- Discards resultaat van **verschillende factoren**, breng dat allemaal goed in kaart – cruciaal om tot goede 'oplossingen' te komen.
- **Kennis van vissers en hun keuzes cruciaal** voor selectieve(re) visserij – doe onderzoek naar die praktijk van keuzes maken & kijk hoe kennis vissers beter kunnen ontwikkelen en verzamelen.

Vragen?

marloes.kraan@wur.nl

brita.trapman@wur.nl

marieke@prosea.info



Een deel van dit onderzoek is (mede) gefinancierd uit het Europees FP7 onderzoek – in het GAP2 project. www.gap2.eu



Een deel van dit onderzoek is (mede) gefinancierd uit het Europees Visserij Fonds. Europees Visserij Fonds: investering in duurzame visserij



Economische impact discardban op Nederlandse kottervloot

Aanlandplicht kost se

DEN HAAG – De aanlandplicht is per 1 januari dit jaar realiteit voor de Nederlandse kottervloot. De aanlandplicht wordt gefaseerd ingevoerd. Uiteindelijk zullen in 2019 alle vangsten van de soorten waarvoor een vangstbeperking geldt (quota-soorten) aangeland moeten worden, tenzij gebruik gemaakt kan worden van eventuele uitzonderingen op de regeling. De Europese aanlandplicht zal bij volledige introductie een enorme impact hebben op de economische prestaties van de Nederlandse visserijvloot. De kosten kunnen daarbij oplopen tot boven de 25 miljoen euro per jaar.



Presentatie van 'Best Practices' in Den Helder: projectleider Jurgen Batsleer (midden), Jaap Luchies (rechts) en Pim Visser (VisNed).

De economische impact van de aanlandplicht en de integrale effecten van zes in 2015 uitgevoerde innovatieprojecten zijn verkend door Flynth adviseurs en accountants en LEI Wageningen UR binnen het project 'Best Practices' van de Coöperatieve Visserij Organisatie (CVO). Er is voor gekozen een inschatting te geven van de economische impact van de aanlandplicht voor het puls-segment groter dan 300 pk, puls-segment kleiner of gelijk aan 300 pk en de langoustinevisserij. Deze keuze is gebaseerd op aantallen schepen, inzet (pk-dagen), economisch resultaat, beschikbaarheid van gegevens van de verschillende vistechieken, en de keuzes die zijn gemaakt in de andere CVO-innovatieprojecten.

De belangrijkste socio-economische gevolgen die het meenemen van de zogenaamde 'discards' veroorzaken, zijn een toegenomen werkdruk aan boord en hoge kosten voor de verwerking van de discards aan de wal. Daarnaast zullen ook capaciteitsproblemen ontstaan, omdat de totale vangst de maximale capaciteit van het visruim overtreft.

WERKDRUK AAN BOORD

Invoering van de volledige aanlandplicht heeft een hogere werkdruk aan boord als gevolg. Dit zal invloed hebben op

ctor miljoenen euro's

arbeidsomstandigheden, veiligheid en fysieke werkdruk.

De extra werkdruk door discardverwerking zal dus omlaag moeten worden gebracht. Dit kan op verschillende manieren. Binnen het rapport 'Best Practices' zijn vier mogelijke scenario's weergegeven hoe omgegaan kan worden met de extra werkdruk aan boord.

Scenario 1: Extra bemanning tegen dezelfde bemanningskosten per persoon. *Het aantal bemanningsleden per reis neemt toe (naar verwachting twee extra bemanningsleden), waarbij de totale bemanningskosten evenredig toenemen. Een bemanningslid blijft evenveel verdienen als voor de introductie van de volledige aanlandplicht. De extra kosten voor arbeid zijn voor de visserijondernemer.*

Scenario 2: Werkdruk verminderen bij gelijkblijvende bemanning en vermindering aantal trekken. *Met minder trekken vermindert het aantal te verwerken kilo's en wordt de arbeidstijd tussen de trekken om de kilo's marktwaardige vis en discards te verwerken verruimd. De vangstafname zorgt voor een afname van de besomming, waardoor zowel de ondernemer als de bemanningsleden minder verdienen. Er is in dit scenario verder geen rekening gehouden met kostenafnames door de vermindering van het aantal trekken.*

Scenario 3: Extra bemanning bij gelijkblijvende totale bemanningskosten. *Het aantal bemanningsleden per reis neemt toe (naar verwachting twee extra bemanningsleden), maar de totale bemanningskosten blijven gelijk. Een bemanningslid zal hierdoor fors minder verdienen als voor de introductie van de volledige aanlandplicht. Er worden geen extra kosten voor arbeid in rekening gebracht bij de ondernemer.*

Scenario 4: Langere visreizen met gelijkblijvende bemanning. *Het aantal bemanningsleden per reis blijft gelijk, en de totale bemanningskosten blijven gelijk. Een bemanningslid blijft evenveel verdienen als voor de introductie van de volledige aanlandplicht. Er worden geen extra kosten voor arbeid in rekening gebracht bij de ondernemer. De opvarenden zijn wel langer op zee voor hetzelfde deelloon. Er is in dit scenario verder geen rekening gehouden met kostentoenames door de langere visreizen.*

Met name hebben we gekeken naar de twee uiterste scenario's, 1 en 3. Wanneer er gekozen wordt voor discardverwerking aan boord met extra bemanning, scenario 1, zal dit een lastenverzwaring voor de vloot met zich meebrengen van ca. 13,6 miljoen euro (tabel 1). Wanneer extra bemanning mee zou gaan, volgens scenario 3, dan zou dit geen extra kosten met zich meebrengen. In dit scenario is aangenomen dat bemanningsleden genoeg nemen met een lager deelloon. Voorwaarde voor het meenemen van extra bemanning aan boord is wel, dat de kotter hiervoor geschikt is. De sector geeft aan dat niet alle kotters zich lenen voor extra bemanning, bijvoorbeeld vanwege onvoldoende slaapvertrekken.

Tabel 1. Kosten extra arbeid aan boord >300 pk en ≤300 pk pulskotters en langoustinevisserij, in euro (op basis van gegevens 2014)

	Zeedagen vloot	Kosten extra arbeid per zeedag (euro)	Kosten extra arbeid vloot (x mln. euro)
Pulskotters > 300 pk	12.553	846	10,6
Pulskotters ≤ 300 pk	2.209	865	1,9
Langoustines	2.005	529	1,1
Extra arbeidskosten vloot			13,6

Bron: LEI BedrijvenInformatieNet.

In de werkelijkheid zullen de extra bemanningskosten zich bewegen tussen de waarden vanuit de twee hoofdsenario's. Dit zal afhankelijk zijn van ondernemerskeuzes en de verdere uitontwikkeling van de aanlandplicht.

VERWERKING AAN DE WAL

In 2015 zijn vijf pilotreizen gemaakt om gegevens te verkrijgen over de gevolgen van de aanlandplicht. Van deze 'discardreizen' zijn gezamenlijk ongeveer 50 ton discards aan de wal verwerkt. De gemiddelde kosten per 1.000 kg discards bedroegen 305 euro (219-572 euro). Met een geschatte aanvoer van ca. 41 miljoen kilo discards voor de drie bekeken segmenten en de hierboven genoemde gemiddelde verwerkingskosten van deze discards, zijn de discardverwerkingskosten aan de wal vast te stellen op 12,6 miljoen euro.

CAPACITEITSPROBLEMEN

Het is bijna zeker dat de aanlandplicht capaciteitsproblemen met zich meebrengt. Op grond van gegevens met betrekking tot de huidige benutting van ruimcapaciteit en discardmonitoringgegevens voor de betreffende segmenten en op basis van de gegevens uit de testreizen wordt aangenomen dat zich bij grote pulskotters in mindere mate capaciteitsproblemen zullen voordoen. Vanuit de sector wordt aangegeven dat in de scholvisserij het probleem wel veelvuldig aan de orde zal zijn, maar deze zijn in het 'best practices' project niet (afzonderlijk) doorgerekend.

Voor ≤300 pk pulskotters en langoustinevisserij zijn duidelijk grotere capaciteitsproblemen te verwachten. Op basis van de analyse van VIRIS-gegevens worden na invoering van de aanlandingsplicht capaciteitsproblemen verwacht in 70 respectievelijk 73 procent van de reizen van ≤300 pk puls en langoustinevisserij. De kosten (exclusief arbeid) worden voor de ≤300 pk pulskottervloot geschat op 216.000 euro en voor de langoustinevloot op 94.000 euro, wanneer alleen gekeken wordt naar brandstofverbruik (bij een gemiddelde gasolieprijs van 56 eurocent in 2014). Er is verder vanuit gegaan dat de visserijactiviteiten gelijk zullen blijven.

Profinis

ACCOUNTANTS
& ADVISEURS

Voor het rendement uit uw bedrijf

Profinis ■ Postbus 110 ■ 8320 AC Urk ■ 0527-681726 ■ www.profinis.nl



REINTJES
POWER TRAIN SOLUTIONS

REINTJES Keerkoppelingen - De beste keuze voor Uw schip!

Al ruim 75 jaar verzorgt REINTJES Benelux vanuit Antwerpen de verkoop en service van REINTJES tandwielkasten en keerkoppelingen voor de Belgische en Nederlandse scheepvaart, voor visserij, binnenvaart, luxe yachten, kustvaart en zeevaart...

Op onze service afdeling kunt u terecht voor zowel alle onderdelen als reparaties. Of het nu gaat om een inspectie of een reparatie, ons team van ervaren monteurs staat altijd voor u klaar en verzekert u de betrouwbaarheid en kwaliteit waar REINTJES voor staat.



WAF 763 L - 1.250 kW bij 1.600 min⁻¹

REINTJES Benelux BVBA | Luithagen Haven 2 | Unit F | 2030 Antwerpen | Tel +32 (0)3 541 92 33 | Fax +32 (0)3 541 02 12 | www.reintjes.be



HAANS

ADVOCATEN

www.haansadvocaten.nl

VISGERIJ
nieuws



ADVERTEREN IN DE SPECIAL

**SCHEEPSBOUW
& VOORTSTUWING**

18 maart 2016

Aanleveren advertenties tot 8 maart.

NEEM VOOR ADVERTEREN IN DEZE UITGAVE
CONTACT OP MET JAN WILDENBERG, 06-51549445

RESUME KOSTEN SCENARIO 1

Wanneer er gekozen wordt voor discardverwerking aan boord met extra bemanning volgens scenario 1, zal dit een lastenverzwaring voor de vloot met zich meebrengen van ca. 26,5 miljoen euro. De resultaten voor de sector komen hiermee stevig onder druk te staan (tabel 2). De grote pulskotters leveren ca. 85 procent van hun resultaat in, maar dit blijft positief. Zowel de ≤ 300 pk pulskotters als de langoustinekotters boeken negatieve resultaten. Het totale resultaat van de gekozen segmenten daalt van 24,8 miljoen euro positief naar 1,7 miljoen euro negatief.

Tabel 2. Economische effecten aanlandplicht, inclusief ingrijpen werk-druk door extra arbeid in te zetten met dezelfde bemanningskosten per persoon (scenario 1).

	Huidige resultaten vloot	Totaal kosten discard-verwerking	Resultaten na invoeren aanlandplicht
Pulskotters > 300 pk	22,5	19,2	3,4
Pulskotters ≤ 300 pk	1,5	4,7	-3,2
Langoustines	0,7	2,6	-1,9
Totaal	24,8	26,5	-1,7

RESUME KOSTEN SCENARIO 3

Wanneer er gekozen wordt voor discardverwerking aan boord met extra bemanning volgens scenario 3, zal dit een lastenverzwaring voor de vloot met zich meebrengen van ca. 12,9 miljoen euro. De resultaten voor de sector komen hiermee stevig onder druk te staan (tabel 3). De grote pulskotters leveren ook in dit scenario economisch in, maar boeken nog steeds een positief resultaat. Echter, puls ≤ 300 pk en langoustines zijn ook hier in de negatieve cijfers. Het totale resultaat van de gekozen segmenten daalt van 24,8 miljoen euro positief naar 11,9 miljoen euro positief.

Tabel 3. Economische effecten aanlandplicht, inclusief ingrijpen werk-druk door extra arbeid in te zetten met dezelfde totale bemanningskosten (scenario 3).

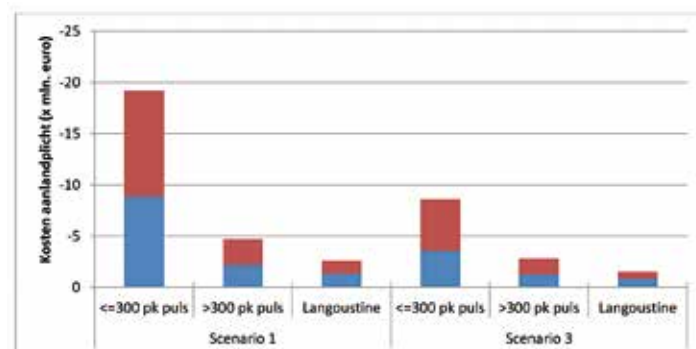
	Huidige resultaten vloot	Totaal kosten discard-verwerking	Resultaten na invoeren aanlandplicht
Pulskotters > 300 pk	22,5	8,6	14,0
Pulskotters ≤ 300 pk	1,5	2,8	-1,2
Langoustines	0,7	1,5	-0,8
Totaal	24,8	12,9	11,9

KOSTENREDUCTIE INNOVATIEPROJECTEN

Binnen de CVO-innovatieprojecten is onderzocht welke mogelijkheden er zijn om ongewenste bijvangst te verminderen, om overleving te verhogen (om uitzonderingen op de discard-ban te verkrijgen), en om de ongewenste bijvangst tegen zo laag mogelijke kosten te verwerken. Ook is onderzocht wat de mogelijke opbrengsten van discards kunnen zijn.

Wanneer verschillende innovaties uit de CVO-projecten

gecombineerd worden, is het mogelijk om de kosten voor de discardverwerking te drukken. In figuur 1 zijn de meest ideale combinaties weergegeven voor het beperken van aanlandplicht-kosten. Deze reducties kunnen echter alleen gerealiseerd worden indien er uitzonderingen op de aanlandplicht worden goedgekeurd. Bij uitzonderingen op de aanlandplicht kan gedacht worden aan bijvoorbeeld een uitzondering op overleving voor schol, tong en/of schaar, maar ook als gewerkt mag worden met een steekproef om de discardsamenstelling te bepalen.



Figuur 1: kostenreductie (rood) aanlandplicht door innovatieprojecten.

CONCLUSIE

De aanlandplicht is een gegeven. De sector moet hier zo goed mogelijk mee omgaan. De uiteindelijke economische gevolgen zullen in hoge mate afhankelijk zijn van de innovatiekracht van de sector en de mogelijkheid om gebruik te maken van uitzonderingen. Zonder innovatie kost de aanlandplicht de puls- en langoustinevisserij tussen 13 en 27 miljoen euro. De mate waarin de sector werkt naar uitzonderingen op de aanlandplicht en het verminderen van de bijvangst door innovaties is bepalend voor de uiteindelijke kosten vanaf 2019. Wat in ieder geval duidelijk is, dat de aanlandplicht een forse stempel drukt op de economische prestaties van de sector. Dit kan een negatieve werking hebben op de investerings- en innovatiemogelijkheden in de visserijsector.

Mike Turenhout, LEI
Jaap Luchies, Flynth
Jurgen Batsleer, CVO



Mike Turenhout

Verschillende percepties, onduidelijke communicatie en complexe

Gebrek aan eendui

IJMUIDEN – Wordt naleving van de aanlandplicht een probleem omdat er geen overeenstemming is over het doel? Hoe werkt dit gebrek aan overeenstemming door in onderzoeken? Marieke Verweij (ProSea en Van Hall Larenstein), Marloes Kraan (IMARES) en Brita Trapman (IMARES) deden onderzoek naar de kennis en percepties van vissers over discards en naar de samenwerking tussen het ministerie van Economische Zaken en de kottersector. Ze interviewden vissers uit de demersale sector over hun ideeën over discards en over mogelijke aanpassingen aan de aanlandplicht. Ook waren ze bij de bijeenkomsten tussen ministerie en vissers in 2013, 2014 en 2015 en maakten ze een analyse van wat daar allemaal gezegd werd. Zij vertellen over de conclusies die dit onderzoek opleverde.

„Het is geen nieuws dat er vanuit de visserijsector grote weerstand was en is tegen de aanlandplicht. Het besluit staat echter al enige tijd vast. Visserijbestuurders en het ministerie van Economische Zaken (EZ) hebben samen afgesproken dat ze zich gaan inzetten voor een zo werkbaar mogelijke invoering van de aanlandplicht. Als onderdeel daarvan zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd, zoals naar de overlevingskansen van discards, naar netaanpassingen om selectiever te vissen, naar mogelijke markten voor discards, naar de kosten die voor de sector te verwachten zijn door de aanlandplicht en naar hoe de visserman aankijkt tegen de aanlandplicht en naar de samenwerking tussen EZ en de visserijsector.

PERCEPTIES OVER DE ECOLOGISCHE GEVOLGEN

In de vormgeving van visserijbeheer spelen verschillende partijen een rol: beleidsmakers en politici, vissers, ngo's en onder-

Dit artikel is geschreven op basis van onderzoeksprojecten gefinancierd met financiële steun uit het Europees Visserij Fonds: 'Investeren in Duurzame Visserij' (o.a. via de Coöperatieve Visserij Organisatie, VisNed en het project Platform Innofish) en vanuit het FP7 programma (het GAP2 project).

besluitvorming over aanlandplicht

digheid over doel

zoekers. Allemaal kijken zij door een andere bril en vanuit een andere praktijk naar de visserij, de visbestanden en het visserij-beheer. Een visser is bijvoorbeeld dagelijks op zee, waar hij ziet en ervaart hoeveel vis hij in zijn net kan krijgen.

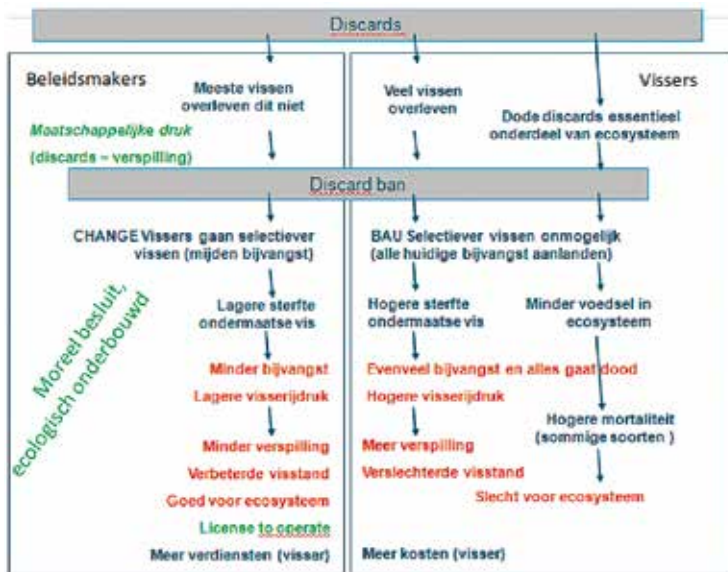
De realiteit van een beleidsmaker is dat hij of zij, vaak vanuit een kantoor of vergaderzaal, politieke doelen moet vertalen naar beleidsregels en het hier ook met internationale collega's over eens moet worden. Je omgeving en de informatie die je daaruit krijgt en je ervaringen vormen hoe je tegen dingen aankijkt. Daar waar de aanlandplicht een onbegrijpelijke maatregel is voor vissers, bleek uit het onderzoek dat de maatregel vanuit de visie van beleidsmakers toch logisch is. Beleidsmakers hebben namelijk hele andere onderliggende aannames dan vissers. Het begint bij de aanname over de overleving van discards.

Terwijl vissers ervan uitgaan dat een aanzienlijk deel van de discards overleeft, gaan beleidsmakers ervan uit dat het grootste

Informatiebijeenkomst over de aanlandplicht december jongstleden in Den Helder. Visserijbestuurder Johan Nooitgedagt aan het woord, links-voor aan de tafel de vertegenwoordigers van de overheid tegenover een volle zaal vissers die het nut van de aanlandplicht niet inzien.

deel van de discards het vangstproces en het discarden niet overleeft. Het deel van de discards dat niet overleeft wordt door de vissers gezien als een essentieel onderdeel van het ecosysteem, omdat het als voedsel dient voor andere zeedieren, zoals vogels. De vissers zien dus om te beginnen geen probleem, waar beleidsmakers dat wel zien.

Beleidsmakers zien in de aanlandplicht de oplossing om de sterfte door discarden omlaag te brengen. Zij nemen aan dat de verplichting om ondermaatse vis aan te landen tot een verandering van visserijtechniek en -gedrag zal leiden. Hun idee is dat



Figuur 1: Perceptieverschillen beleidsmakers en vissers.

de aanlandplicht vissers ertoe aan zal zetten om selectiever te vissen en de ondermaatse vis dus überhaupt niet te vangen. Het gevolg daarvan is een lagere vissterfte en daarmee een verbeterde visstand. Dit is uiteindelijk ook in het belang van de visser die hiermee zijn brood verdient, zo redeneren de beleidsmakers.

Vissers daarentegen zien geen of beperkte mogelijkheid tot selectiever vissen. Zij zien daarom voor zich dat alle huidige discards zullen worden aangeland. Dat leidt in hun ogen tot een hogere sterfte van ondermaatse vis, wat slecht is voor de visstand, slecht is voor de vangsten en bovendien slecht is voor het ecosysteem, omdat de discards niet meer als voedsel voor andere dieren kunnen dienen.

Dus daar waar de aanlandplicht in de ogen van beleidsmakers een oplossing is tegen het probleem van verspilling, leidt de aanlandplicht volgens de vissers juist tot verspilling. Zie figuur 1 voor de schematische weergave van de verschillende redeneringen.

Tot nu toe is er nog niet goed gesproken over deze fundamentele verschillen in perceptie tussen beleidsmakers en vissers. Tijdens de informatiebijeenkomsten tussen het ministerie en vissers viel op dat vissers vaak vroegen naar het nut, het doel en de consequenties van de aanlandplicht, maar dat beleidsmakers deze discussie niet lieten plaatsvinden; het besluit stond immers vast. Er was dus geen ruimte om elkaars verschil van inzicht te bespreken.

In een ideale situatie bespreken vissers en beleidsmakers het nut en de noodzaak van nieuwe maatregelen aan het begin van het traject, als een idee zoals de aanlandplicht net op tafel ligt. Zo zorg je samen voor een beschrijving van het 'probleem' die iedereen onderschrijft. Wanneer het doel van de aanlandplicht tijdens de bijeenkomsten wel ter sprake kwam tussen vissers en het ministerie, bleek dat hier geen eenduidige communicatie over was vanuit het ministerie.

ONDUIDELIJKE COMMUNICATIE

Tijdens de bijeenkomsten hebben we goed geluisterd naar wat er door vertegenwoordigers van het ministerie gezegd werd

over het doel van de aanlandplicht. De antwoorden verschilden per jaar. In 2013 gaf staatssecretaris Dijksma aan dat het doel verduurzaming is en dat de aanlandplicht een middel is om vissers selectiever te laten vissen. Volgens visserijdirecteur Henri Kool, die in 2014 het woord deed, dient de aanlandplicht geen ecologisch of economisch doel maar een maatschappelijk doel; discards worden door de maatschappij niet langer aanvaard.

MT-lid Marieke Mossink van EZ gaf in 2015 in de meeste gevallen dezelfde reden op als de staatssecretaris in 2013. Wél zei zij dat waar de Nederlandse overheid de aanlandplicht ziet als een middel, het in Brussel wel als een doel op zich wordt gezien. Bij de bijeenkomst in Den Helder stelde Mossink ook, net als Henri Kool in 2014, dat er geen ecologische reden is voor de aanlandplicht maar een morele.

Het gebrek aan eenduidigheid over het doel van de aanlandplicht is een probleem. Hoe moet het beleid geëvalueerd worden als we niet weten welk resultaat we moeten bekijken? En hoe moet het beleid bijgestuurd worden als het niet geëvalueerd kan worden? Als twee of meer partijen samenwerken, zoals ministerie en visserij bij de implementatie van de aanlandplicht, is het bovendien belangrijk om gemeenschappelijke doelen te hebben. Anders kan de naleving van de aanlandplicht wel eens een probleem worden.

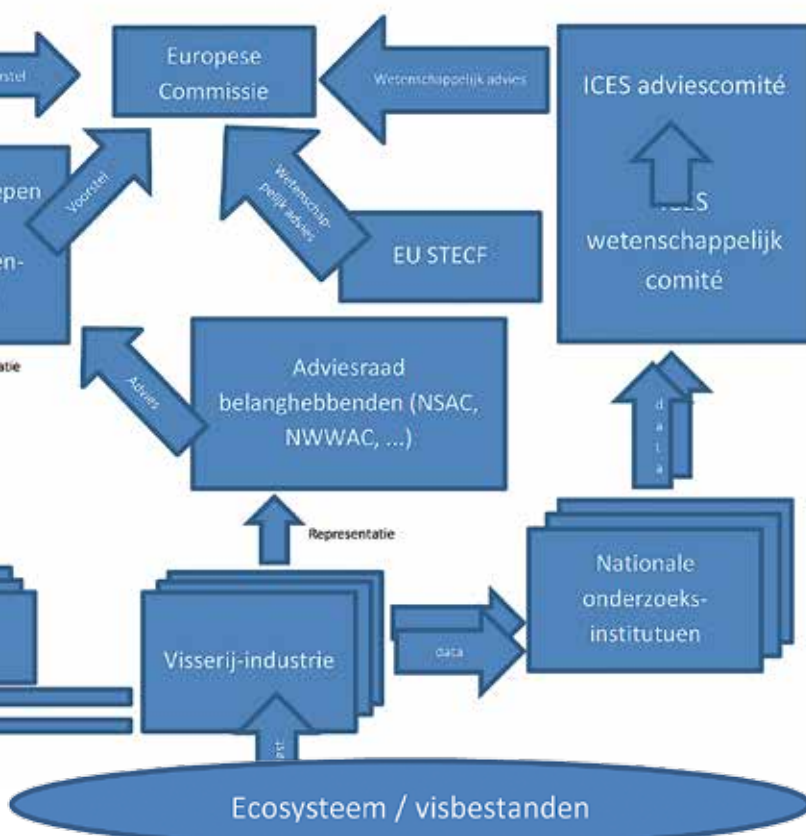
De samenwerking tussen overheid en kottersector om vorm te geven aan de invoering van de aanlandplicht streeft een instrumenteel doel na: een werkbare invoering van de aanlandplicht. Voor de sector is dit van belang om de mogelijke schade van de aanlandplicht te beperken. De overheid vindt een werkbare invoering belangrijk om te zorgen dat dit beleid kan worden nageleefd; het is immers moeilijk om op zee te handhaven.

So far so good. Een nieuw probleem doet zich echter voor, want nadat de sector en de overheid het eens zijn geworden over de gezamenlijke standpunten moet dit nog besproken worden in internationaal verband met beleidsmakers van andere Europese landen. Dit maakt de uitkomst van de (hard bevochten!) samenwerking onzeker. We brachten het complexe systeem van besluitvorming in kaart.

COMPLEXE BESLUITVORMING

In 2015 werd zichtbaar hoe complex het politieke systeem is waarbinnen besluiten worden genomen over de vormgeving van de aanlandplicht. Na de informatiebijeenkomsten waar het ministerie vissers informeerde over de regels die vanaf 1 januari 2016 zouden gelden, stemde de Nederlandse Tweede Kamer voor een half jaar uitstel van de aanlandplicht voor de demersale sector (dit voorstel haalde het in Brussel niet). Het Europees Parlement dreigde aan de andere kant om tegen het discardplan voor de Noordzee te stemmen. Dit zou betekenen dat de aanlandplicht begin januari juist in één keer helemaal ingevoerd zou worden (hier kwamen ze overigens vrij snel op terug).

Ondertussen moest de Raad van Europese Visserijministers besluiten nemen over de quota top-ups om de discards te kunnen aanlanden. De Europese Commissie moest daarbij ook nog goedkeuring geven aan de discardplannen die door de lidstaten op regionaal niveau waren ontwikkeld. Er zijn dus allerlei verschillende instituties in het Europese systeem die verantwoordelijk zijn voor de implementatie van de aanlandplicht, en die zijn het niet altijd met elkaar eens. Zie figuur 2 voor een schematisch



Figuur 2: Het complexe systeem waarbinnen besloten wordt over de implementatie van de aanlandplicht.

overzicht van de verschillende instituties die het Europese visserijbeleid vormgeven.

HET ONDERZOEK

De kloof tussen sector en ministerie zou, zo zou je kunnen zeggen, deels overbrugd kunnen worden door het lopende onderzoek, dat het doel van samen werken aan een werkbare invoering van de aanlandplicht moet ondersteunen. De sector is opdrachtgever van dat onderzoek, medegefinancierd door de overheid. Met de gegevens over overlevingspercentages en netaanpassingen kan het ministerie in Brussel werk maken van het creëren van rek en ruimte in de implementatie van de regelgeving.

Het nadeel van deze constructie is dat de sector het onderzoek vooral beschouwt als een manier waarop ze kan aantonen dat de aanlandplicht 'onmogelijk' is en als onderbouwing voor mogelijke uitzonderingen. Dit maakt dat het onderzoek, waarin neutrale kennisvragen worden beantwoord, onderdeel wordt van een debat over de zin en onzin van de aanlandplicht in plaats van onderdeel van een dialoog over hoe de aanlandplicht op een werkbare manier kan worden ingevoerd. Het zou ook voor de vorming van onderzoeksvragen van belang zijn om het gesprek over doel en consequenties van de aanlandplicht goed te voeren.

Er staan grote belangen op het spel, hetgeen duidelijk werd bij de presentatie van de onderzoeksresultaten aan vissers eind 2015. Regelmatig werd daar door sectorvertegenwoordigers en vissers besproken op welke wijze het onderzoek gunstig of juist ongunstig voor hen uitpakt. Ook was er discussie over de manier waarop de gegevens het beste gepresenteerd kunnen worden om

de argumenten van de sector voor rek en ruimte te ondersteunen. Dit speelt met name bij het overlevingsonderzoek, dat een cruciale rol speelt in de ecologische perceptie van de vissers en de beleidsmakers.

Voor het vertrouwen in het onderzoek en de resultaten is het belangrijk dat vissers in het hele onderzoeksproces betrokken zijn. Ook is het erg belangrijk dat de visserijsector en beleidsmakers steeds het onderscheid tussen onderzoek (met neutrale uitkomsten) en politiek (waarin uitkomsten een waarde krijgen) blijven maken.”

BRONNEN

Kraan, Marloes en Marieke Verweij (2016) Implementing the landing obligation in the Netherlands; an analysis of the gap between fishery and the ministry. In P. Holm, M. Hadjimichael and S. Mackinson, (eds) Bridging the gap: Collaborative research practices in the fisheries. Springer.

Trapman, B. en Kraan, M. (2015) Aanpassingen visserijgedrag en –techniek in de tongvisserij in verband met de aanlandplicht. IMARES rapport C142/15.

Trapman, B. en Kraan, M. (2015) De vormgeving van beleid in een Multi-level Governance setting – VIP Rapport. Analyse van bijeenkomsten tussen vissers en EZ over de omstreden aanlandplicht 2013, 2014 en 2015. IMARES rapport C196/15.