

Werkatelier

Programma

Wadden  
zeehavens

## Visserij en Waddenzeehavens

23 mei 2013 9.30-12.00 uur

Gemeentekantoor, Waddenpromenade 1, Harlingen



### Kernpunten



Arjen Bosch en Ronald Lanters

## Inhoud

Visserij en Waddenzeehavens .....	2
1. Trends.....	3
2. Ontwikkelingen in de visserij.....	4
3. Ontwikkelingen in de havens .....	6
4. Synthese .....	8
5. Slotpleidooi voor samenwerking .....	8
6. Deelnemers.....	9



## Visserij en Waddenzeehavens

*Dit document beschrijft de kernpunten zoals die in het werkatelier Visserij en Waddenzeehavens naar voren kwamen. Het werkatelier is onderdeel van “specialiseren op basis van ‘natuurlijke’ economische kracht” uit het programma Waddenzeehavens.*

De trends zijn plenair geïnventariseerd en in twee deelgroepen uitgewerkt: ontwikkelingen in de visserij (onder leiding van Ronald Lanthers) en ontwikkelingen in de havens (onder leiding van Arjen Bosch). Daarna zijn de uitwerkingen plenair uitgewisseld.

### 1. Trends

Een eerste inventarisatie geeft het volgende beeld.

De trend is duurzaam vissen, wat ook leidt tot innovatie en meer samenwerking. Er komen steeds meer technische vernieuwingen, die ook gevolgen hebben voor de faciliteiten in de havens.

Het aantal vissersschepen neemt af. Schepen zijn vaak overgefinancierd, waardoor de bank geen geld wil lenen om vernieuwingen te financieren. Hier krijg je een spanning tussen milieu en ondernemerschap. Voorlopers krijgen wel steeds meer profiel en gezag.

Brandstof is een grote kostenpost, waardoor ook de trend naar kleinere en zuinigere motoren is ingezet. De ombouw van de motoren kan worden gecombineerd met de overstap naar een milieuvriendelijkere brandstof, zoals LNG. LNG zou dan ook als koeling voor de vis kunnen dienen.

Bij de afslagen komt er meer samenwerking, je ziet dat vooral bij de garnalenvisserij. Het mechanisch lokaal pellen staat in de belangstelling en dit is - tegen de algemene trend in - wellicht een groeimarkt. Intensieve samenwerking is het juiste middel voor een kansrijk toekomstperspectief.

De visserij kan alleen bestaan als er voldoende visserijgronden zijn. De MZI's zijn ook een forse omslag, maar er is twijfel of dit de klassieke mosselzaadvisserij uiteindelijk zal vervangen. In zijn algemeenheid geldt dat er zonder voldoende visserijgronden geen visserij havens zijn. Voor Den Oever en Lauwersoog zijn dat wel de echte pijlers waar die havens op draaien.

In de havens van Lauwersoog, Den Oever en Harlingen zie je dat de betekenis van recreatie toeneemt en tegelijk ook de behoefte aan ruimtelijke scheiding, gelet op veiligheid in de haven en bij afhandeling aan de kade. Als er meer cruise-schepen komen ontstaat ook concurrentie om de ruimte.

Er zijn duidelijke verschillen in financiële mogelijkheden voor investeringen in de visserijhavens. Vooral in Groningen is er veel steun vanuit de provincie. Harlingen en Lauwersoog werken samen via Northsea Fish(Interreg), terwijl in Den Oever het initiatief Waddenpoort bepalend is.

## 2. Ontwikkelingen in de visserij

De visserij is in verandering, zoveel is duidelijk bij de start van het gesprek. De garnalenvisserij tendert naar minder schepen, de zeevisserij naar kleinere schepen en andere technieken en de trend zal zijn dat innovatieve en kleinschalige visserij meer voet aan de grond krijgt. De visserij zal meer invulling moeten gaan geven aan de opgave van maatschappelijk verantwoord ondernemen. Daar hoort ook een toegesneden haveninfrastructuur bij.

De deelnemers benadrukken eerst het van belang goede regelgeving en handhaving. Dat zou al een aantal misstanden in de visserij kunnen oplossen. De sector moet ook investeren in haar eigen promotie. Daar hoort een stevige organisatie van de sector bij. De tendens in de verwerking is dat Urk het handelscentrum wil blijven van vis. De garnalen zullen meer worden geconcentreerd rondom de Waddenhavens.

Op basis van een aantal thema's zijn de ontwikkelingen in de visserij gekoppeld aan de gewenste ontwikkeling in de havens.

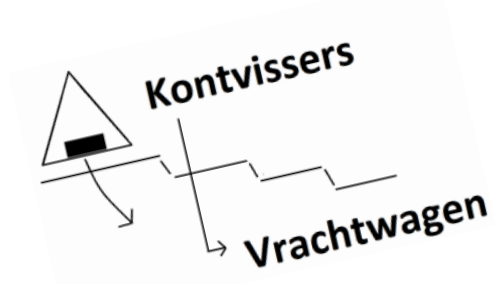
### Zeevisserij

De zeevisserij schakelt over naar andere vistechnieken. Dat leidt tot een andere benutting van de havenruimte. Flyshoot en puls vragen om meer kadelengte voor het uitleggen van het netwerk dan de traditionele boomkor met wekkerkettingen. Daar kan niet altijd in worden voorzien.

Het toekomstige Europese visserijbeleid zet in op de geleidelijke invoering van een discardban. Als die beleidslinje wordt doorgezet dan zal dat leiden tot de aanvoer van ondermaatse vis of vissen en andere soorten die niet direct geschikt zijn voor menselijke consumptie. Voor de havens kan dat betekenen dat er weer puffabrieken gaan komen. Dat zal dan anders en veel moderner heten, maar daar komt het dan op neer. Tot welke specifieke haveneisen die trend leidt is niet besproken.

De in opkomst zijnde vistechnieken zoals twinrig en flyshoot zijn in tegenstelling tot de boomkor op het achterdek geplaatst. Service en onderhoud is dan ook lastig als de schepen zijwaarts afgemeerd liggen. Het verdient de voorkeur om (een deel van) de havens zo in te richten dat deze zogenaamde 'kontvissers' beter bereikbaar zijn en gemakkelijker hun netwerk kunnen uitrollen. Dat kan dus ook en andere inrichting zijn dan een rechte kademuur.

- Meer kaderuimte en een andere inrichting:



## Brandstof

De combinatie van een hoog brandstofverbruik en lage visprijzen is een belangrijke prikkel geweest voor de ontwikkeling van nieuwe energiezuinige technieken en motoren. Dat is niet alleen milieuvriendelijk maar leidt ook tot een reductie van een impact van de visserij op het ecosysteem. Toch lijkt deze stap nog niet voldoende. Binnen de EU worden nieuwe en vergaande emissie-eisen opgesteld die vanaf 2016 van kracht worden. Daarom is ook LNG in beeld.

### Infosheet LNG (liquid natural gas)

#### *Wat is het?*

- LNG is vloeibaar aardgas. Het volume van vloeibaar aardgas is 600 maal kleiner dan van gasvormig aardgas. Hiervoor is het echter wel nodig dat het aardgas wordt gekoeld tot een temperatuur rond  $-162^{\circ}\text{C}$ . Opslag en vervoer vereisen dus zeer goed geïsoleerde opslagtanks.

#### *Voordelen van LNG*

- schoner dan diesel: 90% minder uitstoot van fijnstof en NO<sub>x</sub>, en 15% minder uitstoot van CO<sub>2</sub>. Vervoer op LNG voldoet nu al aan de voorgestelde euro 6 emissie-eisen.
- LNG motor is stiller
- LNG als brandstof is kostenconcurrerend met diesel. De overstap is bij wegtransport kostenneutraal en bij scheepvaart kostenbesparend (25% minder onderhoudskosten).
- LNG brandstof is goedkoper dan diesel en heeft een hogere energiewaarde dan diesel
- de prijsstabiliteit van LNG brandstof is groter dan van diesel.
- Er is een voorraad LNG voor 250 jaar terwijl diesel nog maar een voorraad heeft van 50 jaar.

#### *Nadelen*

- beperkte beschikbaarheid
- hoge startkosten, aanpassing motoren en opslagcapaciteit
- lager motorrendement in vergelijking met dieselmotoren
- mogelijke methaan-emissies (CH<sub>4</sub>); dit is ook een broeikasgas

De omschakeling naar LNG heeft dus nogal wat voeten in de aarde. Het geeft ook hoge startkosten hetgeen lastig is in een sector die momenteel weinig verdiend. Ook is nog de vraag of de opslagcapaciteit van de kleinere garnalenschepen wel voldoende is om de volumineuze brandstof te bergen. Zeker in het geval je praat over meerdere dagen op zee. Via slimme constructies die worden weggestopt in de romp is er mogelijk ook aan boord van de kleinere schepen voldoende capaciteit te genereren. Toch is dat mogelijk niet het belangrijkste struikelblok. Van groter belang is de beschikbaarheid. Je kunt het nu nergens krijgen op het water en zo lang die situatie aan houdt gaat niemand overschakelen van brandstoftype.

Je zou per direct een schip voor de haven moeten leggen met het volgende opschrift: **“LNG, hier verkrijgbaar!”**. Los van het feit of dat wel of niet zo is. De gedachte daarbij is dat zolang er geen LNG beschikbaar is, geen enkele ondernemer een overstap zal wagen. Dus dat moet je eerst borgen. Als je zo'n schip er neerlegt is zaak om ook direct de vergunningen te regelen want dat kost ook veel tijd. Komt er dan ook over een jaar of twee jaar het eerste LNG schip dan kan ie ook echt daar terecht voor LNG. Dat is de verantwoordelijkheid van de uitbater.

De verkenning van toepassing LNG bij Harlingen bij rederij Doeksen heeft er al toe geleid dat de Urker vissers in beeld zijn als belangrijk groep gebruikers. De hoeveelheden brandstof in de zeevisserij zijn vele malen hoger in vergelijking bij wat een veerboot jaarlijks verbruikt in het transport van en naar de eilanden. Een direct voordeel van LNG is dat het koelsysteem ook kan worden gebruikt om de

gevangen vis mee te koelen. De gemeente Harlingen steunt de verkenning van de mogelijkheden van LNG.

De overheid kan het gebruik van LNG stimuleren door te sturen via de accijns op minder milieuvriendelijke producten. Ook kan de Rijksverkeersinspectie via haar classificeringssysteem de introductie van LNG niet onnodig lastig maken.

Omdat ook LNG niet helemaal vrij is van nadelen, wordt in sommige kringen ook al nagedacht over een nog milieuvriendelijker alternatief. Waterstof zou daarvoor in aanmerking kunnen komen.

### **Kleinschalige visserij**

De trend is ingezet naar meer kleinschalige visserij. Sommige bedrijven passen al in dat profiel, bv de geïntegreerde visserij en de vaste vistuigvisserij. De ervaringen van die bedrijven leert dat het niet lonend is om 5 kg schol apart bij een consument in Amsterdam af te leveren. Daar zijn de kosten te hoog voor. Wat wel lukt is om de consumenten naar de havens te lokken. Een goed voorbeeld daarvan is de Verse Vismarkt in Den Oever. Na een wat lastige start lijkt dit fenomeen inmiddels economisch uit te kunnen. Ook voor andere havens zou een verse vismarkt een haalbare optie kunnen zijn. Alternatief is verkoop rechtstreeks vanaf het schip.

Om de consument naar de havens te krijgen heb je wel aantrekkelijke havens nodig. Harlingen heeft in dat opzicht nog iets aantrekkelijks nodig, zoals een Paviljoen bijvoorbeeld. De impuls die sommige havens aan recreatie en toerisme willen geven kan op die manier ook positief uitwerken voor de lokale kleinschalige vissers.

### **Garnalenvisserij**

Ook op de garnalenvisserij komen grote veranderingen af zoals al uit de trends blijkt. Interessant is dat er voor dit product mogelijk zelfs nog een groeimarkt valt te ontwikkelen, zeker als het zonder of met minder conserveermiddelen kan worden verwerkt en aangeboden aan de consument. De sector mag daar ambities in hebben. De driehoek London – Parijs - Berlijn is de grootste afzetmarkt voor de garnaal. Die moet je bereiken en meenemen in het marketingverhaal.

Het lokaal mechanisch pellen kan aldus een grote stap vooruit betekenen. Om dat te doen slagen zijn ruimtes nodig waar de zee geen toegang tot heeft, dus dat vereist mogelijk aanpassingen aan de bestaande afslagen. Deze trend is alleen levensvatbaar als de pioniers en de visserij als een front gaan samenwerken.

Ook zal de garnalenvisserij die met minder conserveermiddelen toe wil gebaat zijn bij een dockshelter. Daarmee blijven de producten in de viskisten afgeschermd van de buitenwereld en kan er geen infecties via bv meeuwenpoep kan plaatsvinden.

## **3. Ontwikkelingen in de havens**

### **Haven als facilitair bedrijf**

In de kern is een haven een facilitair bedrijf, dat goed moet luisteren naar zijn klanten. Voor visserij gaat het om de transitie die in de sector plaats vindt. De vraag is of we altijd voldoende faciliteren, luisteren we wel goed? Soms gaat het om pragmatische verbeteringen. Zaken die voor een haven een details zijn, maar

voor een visser heel lastig. Bij andere vistechnieken, zoals twinrigs, heb je andere steigers nodig.

Naast het begrip facilitair, staat ook het begrip bedrijf; als er bijvoorbeeld wordt gesproken over kadeverlenging. Maar voor een havenbedrijf geldt wel dat ze kritisch (moeten) kijken naar de rentabiliteit van de investeringen. De kosten van beheer en onderhoud, moeten ook worden opgebracht uit inkomsten van het havenbedrijf.

### **Recreatie in de havens**

Als het om de recreatie gaat, gaat het om een slimme manier van scheiden. Aan de ene kant wil je scheiden voor veiligheid op het water en bedrijfsactiviteiten op de wal. Aan de andere kant wil je graag dat de havenbezoeker het visserijbedrijf kan beleven. Dat vraagt echt aandacht van het havenbedrijf.

In de praktijk versterken visserij en recreatie elkaar nog te weinig. De samenwerking wordt teveel gedomineerd door een moeizame discussie over het ruimtegebruik. In Den Oever nemen Cruise schepen steeds meer ruimte in. Hoewel er meer ruimte in Harlingen lijkt te zijn, gaat het juist om piekbelastingen. Het komt dus aan op tijdig plannen. Met cruise schepen kun je lang in het voren afspraken maken. Dit gesprek moet je natuurlijk voeren, maar in essentie moet je beleidsmatig samen optrekken. Zonder visserij geen havens in Den Oever en Lauwersoog, dus ook geen toerisme. Ook komt een deel van de toeristen ook voor verse vis, rechtstreeks van de lokale visserij.

De visserij en recreatie kan een veel sterkere combi vormen. Benader de recreant als ambassadeur voor de visserij. Vertel daarbij het verhaal hoe de visserij de duurzaamheid in haar bedrijfsvoering heeft ingebouwd. De haven speelt daar ook een rol in.

### **Brandstof faciliteiten**

Voor de visserij is brandstof de majeure kostenpost. Als de visserij de overstap naar LNG overweegt, is er in de haven dan de faciliteit om te bunkeren? Bij een bunker faciliteit zou je niet alleen naar visserij moeten kijken, maar ook naar andere gebruikers, zoals vrachtwagens. Het gaat natuurlijk niet alleen om LNG, er zijn ook andere brandstoffen. Je moet kijken of je hier kunt samenwerken met Energy Valley.

### **Samenwerking tussen visserijhavens**

Voor Harlingen en Lauwersoog is het interreg project de kapstok voor investeringen, terwijl in Den Oever de aansluiting met de Afsluitdijk de drijvende kracht is. Als het om visserij gaat kan de havenontwikkeling van Den Oever aan kracht winnen bij meer uitwisseling van kennis en ervaring met Lauwersoog en Harlingen. Denk bijvoorbeeld aan de ontwikkelingen met de garnalenpellerijen.



## 4. Synthese

Na wederzijdse presentatie worden de volgende opmerkingen gemaakt:

Lokaal mechanisch garnalen pellen is een mooie ontwikkeling. Daarvoor moeten we wel zorgen voor een degelijke professionele opzet, met hygiëne als randvoorwaarde. Let ook op de locaties waar je de inrichting plaatst, bij buitendijkse ligging zijn 'droge voeten' niet gegarandeerd.

Als we slim met het 'discard'-beleid omgaan is er een kans dat je de vismeel in Nederland zou kunnen krijgen.

Havens en visserij moeten samenwerken om meer met LNG te doen.

De ontwikkeling dat er een markt is voor consumptie van verse vis in de havens is een kans die verder gaat dan alleen de markt. Je kunt samen met de havens de promotie van visserij versterken.

De inrichting van de haven, gelet op de transitie (puls, twinrig ed.) wordt steeds belangrijker. Het is overigens opvallend dat diepgang niet is genoemd. Iedereen gaat er als vanzelfsprekend van uit, maar bereikbaarheid het is wel essentieel.

## 5. Slotpleidooi voor samenwerking

De deelnemers geven in een slotronde aan wat er zou moeten gebeuren:

*Als collectief trachten de havens op een hoger, duurzamer niveau te brengen!  
En gun elkaar succes!*

*Visserij en havens kunnen niet zonder elkaar. Ze hebben elkaar nodig en kunnen kansen creëren en elkaar versterken*

- *Samenwerken*
- *Innoveren*
- *Toerisme / visserij*

*Den Helder, Den Oever, Harlingen, Lauwersoog en Eemshaven zullen voor alle drie provincies met elkaar één Structuurnota visserij moeten ontwikkelen. Eén nota, één beleid, één lobby.*

*Zoek vooral de samenwerking, samen kom je verder! Partijen (recreatie en toerisme, visserij en industrie) hebben gezamenlijke belangen.*

- *Zoek samenwerking (beleid en uitvoering)*
- *Zet met kracht in op kansrijke toekomstige ontwikkelingen (bijv. garnalen)*
- *Een sterker profilering van de visserijsector*

*Meer samenwerken, niet tegen elkaar zoals gebruikelijk in de visserij*

*Samenwerken ! (havens ↔ visserij)*

*Faciliteren, luisteren naar behoeften van de visserij*



*Investeren in duurzame innovaties in haven/visserij, ontwikkelingen, zoals verbeteringen in kwaliteit en hygiëne. Verse vis aanvoer en verkoop lokaal.*

*Overkoepelende vereniging Garnalen Noord NL + Noord D. Gezamenlijke visie ontwikkelen in 3 maanden + plan, daarna zo efficiënt/snel mogelijk realiseren.*

*Investeren in pelmachines, bijvoorbeeld geld uit het Waddenfonds om te automatiseren.*

*Er is bereidheid te investeren (privaat en publiek) in te spelen op veranderende omstandigheden, maar borg dan ook het voortbestaan van de visserij sector en gebruik vervolgens recreatie en toerisme als tool om de visserij sector voor het voellicht te brengen.*

*Vóór dat je iets wilt gaan doen, ga eerst helder, duidelijk en volledig de randvoorwaarden / uitgangspunten formuleren en vastleggen. Dat is de basis om succesvol iets te gaan doen*

## 6. Deelnemers

---

Jan van de Wiel	VisNed
Johan Nooitgedagt	Nederlandse Vissersbond
Barbara Holierhoek	Visserijvereniging Hulp in Noord en Ons Belang
Harry Smit	Directeur visafslag Lauwersoog
Barend Hakvoort	Visafslag Urk
Piet Attema	Visafslag Urk
Paul Nooijen	Arena Red
Reiner de Vries	Harlingen
Frits Grijpstra	Harlingen haven
Dirk Jan Hummel	Syntens
Enno de Graaff	Hollands Kroon
Huig den Hollander	Hollands Kroon
Koos Steyens	De Marne
Ronald Lanthers	Wing
Arjen Bosch	Waddenzeehavens

---