



Project 'Minder vissen, meer brood uit het water'

Eindrapport



Europees Visserijfonds:
Investering in duurzame visserij



Nederlandse Vissersbond

**Wisselingh
en Toorens**

© 2014, Ursa Major Services BV/CPO Nederlandse Vissersbond U.A., Emmeloord

Colofon

Wisselingh & Toorens BV

Ursa Major Services BV/CPO Nederlandse Vissersbond U.A.

Eindrapport project 'Minder vissen, meer brood uit het water', aanvraagnummer 4600006401428.

Project Minder vissen, meer brood uit het water, Eindrapport, P. Everaardt, R. Cramer & E. van der Tuin, Emmeloord, 2014.

Eindrapport inzake het project 'Minder vissen, meer brood uit het water' waarbij onderzoek is gedaan naar concrete mogelijkheden, draagvlak, mogelijke knelpunten en financieel/economische haalbaarheid van de opzet van een maritiem bemiddelingsbureau voor visserijbedrijven. Voor dit project is subsidie aangevraagd en beschikt vanuit het Europees Visserijfonds.

Trefwoorden: visserij, maritiem, EVF.



Ministerie van Economische Zaken

Het project 'Minder vissen, meer brood uit het water' is een initiatief van Ursa Major Services BV/ Nederlandse Vissersbond en is mede mogelijk gemaakt door het Europees Visserij Fonds (EVF) en het Ministerie van Economische Zaken ter investering in duurzame visserij.

Inhoudsopgave

Samenvatting	5
1. Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Doelstellingen project	7
1.3 Activiteiten	8
2. Organisaties in het samenwerkingsverband	11
2.1 Hoofdaanvrager	11
2.2 Medeaanvrager(s)	12
2.3 Projectpartners	12
2.3 Samenwerking	15
3. Projectresultaten	17
3.1 Overzicht projectactiviteiten	17
3.2 Wet- en regelgeving	19
3.3 Sociale, juridische en fiscale aspecten	21
3.4 Inventarisatie transfer mogelijke activiteiten en branches	24
3.5 Bemiddeling vissers zowel binnen als buiten de visserijsector	28
3.6 Export specifieke kennis en technologie	31
3.7 Analyse deelnemende schepen	32
3.8 Diversen	33
4. Conclusies & aanbevelingen	35
4.1 Conclusies	35
4.2 Aanbevelingen	36
4.3 Vervolgstappen na afloop project	38
5. Publiciteit	41
5.1 Vakbladen en kranten	41
5.2 Internet	41
BIJLAGE 1 Geraadpleegde literatuur	43
BIJLAGE 2 Overzicht geraadpleegde bedrijven/ opgebouwde contacten	45

Samenvatting

Het project 'Minder vissen, meer brood uit het water' is geïnitieerd door Ursa Major Services BV (UMS BV), dochteronderneming en projectorganisatie van Nederlandse Visserijbond, in samenwerking met Wisselingh en Toorens BV en dhr. R. Cramer, visser en eigenaar van het vissersvaartuig KW 2.

Achtergrond

De Nederlandse visserijsector heeft het moeilijk. Dit vanwege stijgende brandstofprijzen, matige prijzen die betaald worden voor de aangelande vis, hoge vaste lasten, de strikte regelgeving inzake vangstbeperking en het streven naar duurzame visserij. In een aantal studies in opdracht van het Visserij Innovatie Platform (VIP) werd geopperd dat diversificatie van activiteiten van kotters visserij de bedrijfsvoering en daarmee de continuïteit van visserijbedrijven positief zou kunnen beïnvloeden. Als knelpunten werden genoemd het ontbreken van netwerk (contacten) en van expertise kennis van zaken wat betreft contracten, voorwaarden, prijzen etc. De opzet van een platform/bemiddelingsbureau zou mogelijk deze knelpunten kunnen wegnemen.

Bemiddeling

Met als insteek het daadwerkelijk willen opstarten van een bemiddelingsbureau door projectpartner Wisselingh en Toorens BV op commerciële basis werd een praktijkonderzoek gedaan. Potentiele opdrachtgevers werden benaderd met concrete voorstellen, er werden praktijkcases uitgewerkt en geanalyseerd en er werd de nodige aanvullende informatie verzameld door overleg met deskundigen en instanties. Vanuit de corps-business van Wisselingh en Toorens (management van "human capital") werd ook- en met name- ingezoomd op de (markt)positie van de visserman zelf.

Resultaten

Een conclusie is dat visserij (kotters) en bemanningen niet of moeilijk uitwisselbaar zijn met andere maritieme sectoren. Wettelijk-, technisch- en economisch gezien sluiten vraag en aanbod niet op elkaar aan. Wat betreft het bemannen van de kottervloot kan gesteld worden dat er enerzijds behoefte is aan geschoolde, vaarbevoegde bemanningsleden, anderzijds kan aanzienlijk op de exploitatiekosten worden bezuinigd door het inzetten van relatief goedkope arbeidskrachten uit het buitenland. Het laatste is gebruikelijk geworden in de internationale zeescheepvaart. De kottervisserij is nog onvoldoende ingespeeld op beide knelpunten. Vanuit de getrokken conclusies doet het projectteam hierin een aantal suggesties. Zonder daarbij voorbij te gaan aan het feit dat er door diverse personen, instanties en commissies hard aan wordt gewerkt om zaken te stroomlijnen.

Als resultaat van het praktijkonderzoek kan worden genoemd dat een relevant netwerk van instanties, bedrijven en personen in kaart is gebracht als het gaat om diversificatie van activiteiten en het professioneel bemannen van de kottervloot. Tevens is feitenkennis verzameld die kan worden gebruikt voor vervolgetrajecten. Het projectteam zal zich actief inzetten deze kennis niet ongebruikt in een archief te laten verdwijnen. Bijvoorbeeld door deze te gebruiken als opstart voor acties, te ondernemen door kenniskringen en lopende projecten, zoals "Vissen voor de wind" (onderzoek naar de mogelijkheden voor vissers in windmolenparken).

Vervolg

Vissersmannen hebben veel kennis en kunde die zeer zeker interessant is om in andere takken van sport in te zetten. Zeker als het gaat om de ontwikkeling ruimtelijke plannen op zee, zoals de bouw van windmolenparken, kan de visserman zijn expertise inzetten en advies geven. Projectpartner Wisselingh en Toorens zal actief het plan oppakken vissers vanwege hun kennis in te zetten, bijvoorbeeld als FLO (Fisheries Liaisons Officer), een intermediair tussen visserij en andere activiteiten waar het gaat om interactie op zee). In groter verband is de doelstelling om

de aanwezige kennis op het gebied van visserij in Nederland verder te ontwikkelen en als dienst nationaal en internationaal in te zetten. Want Nederland is internationaal gezien een vooraanstaand land wat betreft kennis op het gebied van visserij. Zowel wat betreft visserijmanagement als visserijtechniek.

Een eerste stap hierin is reeds gemaakt binnen het EVF-project 'Vissen voor de Wind', waarbij vissers als het ware in de rol van FLO hun kennis inzetten bij de plannen voor diverse windmolenparken op zee. Door hun kennis van de zee, visbestanden, getijden e.d. in te zetten, zijn de vissers een waardevolle gesprekspartner voor de verschillende (overheids)instanties die deze ruimtelijke plannen uitwerken.



Velen hebben afgelopen zomer genoten van het WK voetbal in Brazilië en de geweldige prestatie van ons Oranje. Opvallende speler binnen het Nederlands elftal was Dirk Kuyt, een harde werker en multi-inzetbaar op verschillende posities in het elftal. Volgens velen is het succes en de waardering voor de prestaties van Katwijker én visserszoon Dirk Kuyt te verklaren door het feit dat hij vissermansbloed in zijn aderen heeft. Nooit verzaken en werken met volledige inzet van talent en energie. Als de goede voorwaarden worden geschapen komt dat er uit. Juist die insteek is van belang voor de visserman, zijn expertise niet alleen in te zetten voor de eigen bedrijfsvoering, maar ook ten goede laten komen voor andere visserijbedrijven en in andere sectoren.

1. Inleiding

In dit eerste hoofdstuk worden de aanleiding van het project en de doelstellingen, zoals deze bij aanvang van het project zijn benoemd, omschreven. Daarnaast worden de te verwachten resultaten, zoals deze bij aanvang van het project zijn omschreven in het projectplan, benoemd.

1.1 Aanleiding

De aanleiding voor het project 'Minder vissen, meer brood uit het water' vormt de heersende problematiek binnen de visserijsector, waardoor vissers genoodzaakt zijn hun bedrijfsvoering grondig door te lichten en na te gaan of er middels bedrijfsdiversificatie mogelijkheden te vinden zijn om hun bedrijf economisch rendabel te maken en te houden.

De Nederlandse visserijsector heeft het financieel algemeen moeilijk. Dit vanwege dalende opbrengsten (omzet) in combinatie met stijgende kosten. De dalende omzet is te verklaren door algemeen lagere visprijzen in combinatie met beperking van de afgenomen visrechten; visquota zijn de afgelopen jaren als geheel steeds verlaagd, om zo de afgenomen visstanden voldoende te laten herstellen, terwijl de aanvoerprijzen van vis wereldwijd zijn gedaald. Daarnaast is er een maximum aan zeedagen ingesteld. Toenemende kosten binnen de visserijsector, zijn te verklaren door o.a. door stijgende brandstofprijzen, hogere vaste lasten, en kosten vanwege de striktere regelgeving inzake vangstbeperking en eisen voor een het streven naar duurzame visserij, hebben de winstmarges negatief gemaakt. Deze extra kosten kunnen in de markt niet worden doorberekend in de verkoopprijzen (aanlandprijzen); de geïndexeerde verkoopprijzen van de diverse aangevoerde vissoorten zijn de afgelopen decennia vrijwel constant.

Het Visserij Innovatie Platform (VIP) ziet als mogelijke oplossing voor de problematiek binnen de sector dat de visser zijn activiteiten op zee verbreedt middels bedrijfsdiversificatie. Als kansrijk wordt de (tijdelijke) inzet van vissersschepen en bemanning in andere maritieme bedrijfstakken genoemd. In de praktijk blijkt dit moeilijk te realiseren onder andere vanwege het ontbreken van contacten (netwerk) en kennis van zaken wat betreft contracten, voorwaarden, prijzen etc. Vissers kunnen maar moeilijk een ingang vinden in de maritieme sector waar zij terecht kunnen en hebben een lastige onderhandelingspositie. De maritieme sector is mogelijk wel geïnteresseerd, maar is niet in staat om hierover met afzonderlijke bedrijven te onderhandelen. De opzet van een platform/bemiddelingsbureau kan hierin mogelijk uitkomst bieden.

1.2 Doelstellingen project

Het project spitst zich toe op het doen van onderzoek naar concrete mogelijkheden, draagvlak (bij zowel de visserijsector als de maritieme sector), mogelijke praktische knelpunten en financieel/economische haalbaarheid van de opzet van een maritiem bemiddelingsbureau voor visserijbedrijven. Het doel is het inventariseren van de mogelijkheden hiervan aan de hand van sterktes en zwaktes, kansen en bedreigingen en het vinden van oplossingen voor gesignaleerde knelpunten.

De economische situatie in de visserij vraagt om maatregelen die, zonder dat zij kapitaalintensief zijn, op korte termijn tot positieve resultaten kunnen leiden. Het rapport "Marktkansen voor de multipurpose maritiem ondernemer: Een "quickscan naar nieuwe marktkansen voor de Nederlandse kottervisserij" opgesteld door EIM, in opdracht van het InnovatieNetwerk Rapportnr. 09.2.204, Utrecht, (februari 2009), laat zien dat er voor visserijbedrijven duidelijke marktkansen lijken te zijn bij enkele aanpalende activiteiten op zee. Als meest kansrijk wordt in dit rapport gesproken van ondersteunende activiteiten ten behoeve van de offshore, de maritieme dienstverlening op zee en van activiteiten in maritieme recreatie- en educatie.

De huidige competenties van de doorsnee visserman, vooral vakmanschap, zijn voor een beoogde multipurpose ondernemer, momenteel echter onvoldoende om kansrijk te kunnen zijn

op deze, voor hun, nieuwe markten. Vakmanschap en ondernemerschap alleen zijn niet meer voldoende om succesvol te kunnen zijn op nieuwe markten. Planmatig werken, budgetteren, klantgericht handelen, professioneel onderhandelen, juridisch vastleggen van taken en verantwoordelijkheden, opzetten van netwerken, sector breed samenwerken, marktgericht werken en voldoende talenkennis zijn competenties die bij veel visserlui vaak onvoldoende aanwezig zijn. Een hierop ingerichte organisatie die visserlui begeleidt, adviseert en taken uit handen neemt kan dit probleem oplossen en de toenadering tussen de sectoren en de kansen op succes structureel verbeteren.

Het bemiddelen op het gebied van de inzet van mens en materiaal tussen de maritieme industrie/offshore en de visserijsector kan voor beide partijen kansen bieden. Echter voor het zover is dienen er veel zaken nader uitgezocht te worden. Hoe zit het met gestelde eisen vanuit de vraagzijde, wat zijn bv. gewenst/noodzakelijk opleidingsniveau van de werknemers, welke eisen worden gesteld aan het materiaal en welke uitrusting dient men aan boord te hebben? Welke opdrachtgevers zijn geïnteresseerd en wat voor soort werkzaamheden zou dit betreffen? Moeten visserijbedrijven hiervoor extra investeren en wat zijn de mogelijkheden en termijnen voor terug verdienen? Hoe zit het met wettelijke, juridische, verzekeringstechnische, veiligheids- en arbo- eisen voor bemiddeling en inzet? Wat zijn huidige tarieven en wat zou voor de visserijsector acceptabel/haalbaar zijn. Geeft het voor beide sectoren kansen op een duurzame samenwerking?

Om al deze zaken goed uit te zoeken en een eerste opzet te maken van een bemiddelingsbureau worden loonkosten (inclusief overhead, reis- en verblijfskosten, deels naar Europese hoofdkantoren buiten Nederland, etc.) gemaakt van personen die de werkzaamheden uitvoeren alsmede die bijdragen bij de projectondersteuning. Om snel inzicht te krijgen in de problematiek is een 4-tal visserijbedrijven betrokken bij de projectuitvoering als derden om met hun van gedachten te wisselen over knelpunten, kansen en het opstellen van een plan van aanpak hiervoor. Zij hebben hun interesse hierin al getoond en/of zijn al gericht bezig geweest de marktkansen te verkennen.

1.3 Activiteiten

Het project is opgedeeld in vier fasen. Per fase zijn verschillende activiteiten uitgevoerd.

Ontwikkelfase:

Verzamelen van actuele marktgegevens van internationale marktpartijen (maritieme sector, offshore, windparken, waterbouw, recreatie). Leggen van (eerste) contacten en inventariseren van behoeften, eisen en voorwaarden vanuit de vraagzijde. In kaart brengen van andere relevante instanties (W&T, VEM).

Startfase:

Uitgebreide marktanalyse (omvang opdrachten, noodzakelijke investeringen en andere kosten (opleidingen), opstellen van knelpunten bij visserijbedrijven, berekenen van mogelijkheden voor terugverdienen van investeringen op basis van mogelijke baten (realistisch, conservatief scenario) en gericht informeren over verbeteringsmogelijkheden m.b.t. economisch rendement visserijbedrijven. Inventarisatie bemiddelingsgerichte zaken: bemannings-, verkerings-, veiligheids-, wettelijke aspecten en daarmee samenhangende kosten. Opstellen voorbeeld contracten, algemene voorwaarden, werkprocedures (W&T). Vermelden info op de website en nieuwsbrieven. Aansluiten bij (andere) relevante brancheorganisaties.

Projectfase:

Voorbereiden van het verwerven van specifieke opdrachten. Marktbewerking, bezoeken bedrijven vanuit zowel de aanbod- (Nederlandse visserijbedrijven) als de vraagzijde (bv. internationale hoofdkantoren offshore) opzet van een meertalige website, ontwikkeling van een aan deze website gekoppelde bemiddelings-database, ontwikkeling van meertalige brochures en folders. Verkenning van de aanbodzijde: inzetbare schepen, bemanningen en bemanningsleden.

Mogelijkheden van mens (opleidingsniveau, talen, ervaring, inzetbaarheid) en materiaal (vermogen, faciliteiten aan boord, bemanning, inzetbaarheid). Onderzoeken mogelijkheden voor matches van vraag en aanbod. Helder communiceren met betrokkenen m.b.t. voorwaarden, eisen, inzetbaarheid, tarieven, planning en logistiek. Betrekken van de rest van de visserijsector, het onderwijs en de pers bij de voorbereidingen en resultaten. Uitbreiden van gegevens op de website en benaderen van visserijbedrijven voor nieuwsbrieven, etc.

Eindfase:

Opstellen van een projectadministratie, bijhouden van loonkosten, facturen en evt. andere uitgaven. Opstellen van inhoudelijke en financiële tussen-/eindrapportages en verantwoording. Evaluatie met betrokkenen en officiële opening van de website en databank.

In hoofdstuk 3 zijn de uitgevoerde activiteiten in detail beschreven. Hierbij worden eveneens de resultaten van de uitgevoerde activiteiten benoemd.

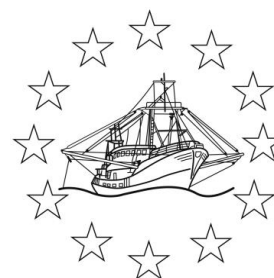
2. Organisaties in het samenwerkingsverband

In dit hoofdstuk worden de organisaties beschreven die het samenwerkingsverband vormen voor de uitvoering van het project 'Minder vissen, meer brood uit het water'. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen hoofdaanvrager, medeaanvrager(s) en als derden bij het project betrokken partijen. Daarnaast wordt de samenwerking binnen het project beschreven.

2.1 Hoofdaanvrager

Ursa Major Services BV

Organisatie:	Ursa Major Services BV
Contactpersoon:	dhr. D.J.T. Berends
Adres:	Onder de Toren 30
Postcode:	8302 BV
Plaats:	Emmeloord
E-mail:	secretariaat@vissersbond.nl
Internet:	http://www.vissersbond.nl
Relatienr. RVO:	202396873



Nederlandse Vissersbond

Ursa Major Services BV (UMS) is een projectbureau met ruime ervaring in het begeleiden van (subsidie)projecten op het gebied van innovatie, samenwerking, certificering en marketing, voornamelijk binnen de visserijsector. Als initiatiefnemer en beheerder van verschillende projecten heeft UMS ervaring met het opstellen van subsidieaanvragen en het op een juiste wijze realiseren van gesubsidieerde projecten. In samenwerking met vissers, verwerking, handel, overheden en overige ketenpartners worden diverse projecten uitgevoerd van en voor de visserijsector.

Afhankelijk van de wensen kan UMS haar klanten van dienst zijn met:

- Subsidieadvies: vinden van de subsidies die aansluiten bij uw wensen;
- Subsidie aanvragen: uitwerken ideeën in concrete en kansrijke voorstellen;
- Subsidiebeheer: zorgdragen voor een sluitende financiële administratie en rapportage;
- Projectmanagement: leveren van projectmanagers die uw doelen helpen realiseren.

Ursa Major Services BV is een dochteronderneming van de CPO Nederlandse Vissersbond U.A.

De Nederlandse Vissersbond is een belangenorganisatie voor Nederlandse beroepsvissers, eigenaren en opvarenden, in de zee-, kust- en binnenvisserij. Haar dienstverlening is gericht op de duurzame ontwikkeling van de aangesloten ondernemingen (leden). De Nederlandse Vissersbond biedt leden professionele en betaalbare diensten en producten, afgestemd op hun specifieke behoeften.

Verantwoordelijkheden & taken

Tijdens de uitvoer van het project heeft Ursa Major Services BV zorg gedragen voor de initiatiefneming en projectadministratie. Dit betekende dat UMS als centraal aanspreekpunt functioneerde en de projectleiding had. Verder droeg UMS zorg voor de financiële afwikkeling en rapportage naar het Ministerie van Economische Zaken toe. De verantwoordelijkheid van UMS was toezien op het projectverloop en het uitdragen van de verantwoordelijkheden en taken naar de deelnemende partijen. Coördinatie stond hierbij voorop en UMS droeg zorg voor een effectieve samenwerking tussen de projectpartners. Ook hield UMS de financiën bij van het gehele project en informeerde de overige partijen over de voortgang, wanneer nodig. UMS behartigde tevens actief de belangen van de betrokken vissers binnen het project.

2.2 Medeaanvrager(s)

Wisselingh & Toorens BV

Organisatie: Wisselingh & Toorens BV
Contactpersoon: dhr. P. Everaardt
Adres: Boslaan 2C
Postcode: 2132 DX
Plaats: Hoofddorp
E-mail: everaardt@wisselingh.nl
Internet: <http://www.wisselingh.nl>



Wisselingh & Toorens BV, Hoofddorp (W&T). Advies- en detacheringsbureau voor o.a. bouwkunde, civiele techniek en scheepsbouw. W&T heeft belangstelling om haar bestaande bemiddelingsactiviteiten uit te breiden op maritiem/off shore gebied. Contactpersoon ing. Peter Everaardt is een ervaren commercieel manager. Hij heeft veel inhoudelijke kennis en ervaring wat betreft werkprocessen, contracten, bemiddeling, juridische zaken en arbo- en veiligheidseisen in de internationale (maritieme)dienstverlening.

Verantwoordelijkheden & taken

Peter Everaardt zorgde samen met Rems Cramer voor de uitvoering van het project. Taken: leggen van eerste- en vervolgcontacten met potentiële opdrachtgevers/reders/visserijbedrijven, maar ook met andere belanghebbenden als verzekeraars en Klasse bureaus/ SFM, etc. Voorbereiden, opstellen en analyseren van marktplannen, voorbereiden, opzetten en testen van procedures en het opstellen van interne-externe rapportages. Voorbereiden van opdrachten aan de hand van procesflow schema's. Informeren van visserijbedrijven m.b.t. de ontwikkelingen via internet, nieuwsbrieven. Bijdragen aan/opzetten van gerichte opleidingen m.b.t. kennis bij visserijbedrijven voor verbetering van bemiddelbaarheid t.b.v. de maritieme sector/off-shore.

2.3 Projectpartners

Visserij- en Exploitatiemaatschappij Noordwijk BV (VEM BV)

Contactpersoon: dhr. R. Cramer (eigenaar/schipper KW 2)
Adres: Golfweg 24
Postcode: 2202 JK
Plaats: Noordwijk
E-mail: rrcramer@ziggo.nl

Visserij- en Exploitatie Maatschappij Noordwijk (VEM). Visserijbedrijf (eigenaar/ exploitant KW 2). VEM heeft de ambitie om als nevenactiviteit een service te ontwikkelen om te bemiddelen tussen Nederlandse visserijbedrijven en de internationale maritieme- en offshore wereld. Hierbij moet gedacht worden aan chartering/ crewing, zoals de inzet van vissers-schepen, schippers, stuurlieden, machinisten, bemanning. Contactpersoon is Rems Cramer en is als praktiserend visser goed ingevoerd in de visserijwereld en heeft daarnaast als manager/scheepsbouwkundig ingenieur ervaring met het ontwikkelen van new business in de internationale maritieme/off- shore dienstverlening.

Verantwoordelijkheden & taken

Dhr. Rems Cramer is mede coördinator van het project en zorgde voor het met elkaar in contact brengen van de visserijbedrijven met de projectpartners en marktpartijen. Hij onderzocht de wenselijkheid van het ontwikkelen van een bemiddelingsbureau voor visserijbedrijven ten behoeve van de maritieme/off shore sector. Een dergelijk bureau zou een samenwerkingsverband kunnen zijn van (een pool van) vissers en/of PO's en/of VEM en/ of W&T.

LEI-WUR

Contactpersoon: dhr. K. Taal
Adres: Alexanderveld 5
Postcode: 2585 DB
Plaats: Den Haag
E-mail: informatie.lei@wur.nl
Internet: <https://www.wageningenur.nl/>



Het Landbouw Economisch Instituut Wageningen University and Research Centre (LEI WUR) ontwikkelt economische kennis voor overheden en bedrijfsleven op het gebied van voedsel, landbouw, visserij en groene ruimte. Met onafhankelijk onderzoek biedt het zijn afnemers houvast voor maatschappelijk en strategisch verantwoorde beleidskeuzes. Contactpersoon is dhr. Kees Taal. Naast projectleider is dhr. Taal ook actief in verschillende Kenniskringen Visserij.

Verantwoordelijkheden & taken

LEI WUR ondersteunde de projectpartners bij het onderzoeken van de economische haalbaarheid van het bemiddelingsbureau door het inbrengen van een door het LEI ontwikkeld model voor innovatieve (visserij)bedrijfsontwikkeling "Business Cases", het aanleveren van gegevens en het maken van statistische- en bedrijfseconomische berekeningen.

InnoPartner

Organisatie: InnoPartner Subsidieadvies
Contactpersoon: dhr. R. Janssens
Adres: Postbus 92
Postcode: 6700 AB
Plaats: Wageningen
E-mail: info@innopartner.nl
Internet: <http://www.innopartner.nl>



InnoPartner is een onafhankelijk, professioneel adviesbureau op het gebied van technologie, innovatie, milieu, energie en internationale samenwerking en houdt zich bezig met projectsubsidies, fiscale aftrek, investeringspremies, fondsen en innovatiekredieten. De dienstverlening van InnoPartner richt zich op het ondersteunen van ondernemers en organisaties ten aanzien van financiële ondersteuning vanuit de regionale, Nederlandse en Europese overheid bij uitvoeren van hun innovatie- en investeringsplannen. Ondersteuning kan plaatsvinden op het gebied van het oriënteren op potentiële regelingen door middel van een subsidiescan, het toetsen van conceptplannen met uitvoerende adviseurs, het opstellen en indienen van een complete subsidieaanvraag op basis van uurtarief of no cure, no pay, het uitvoeren van projecten (projectadministratie, declaraties, mutaties en rapportages) en het afhandelen van subsidieprojecten (accountantsverklaring, inhoudelijke/financiële eindrapportage).

Visserijbedrijf VOF NZC – SCH 61

Organisatie: Visserijbedrijf VOF Noordzee Charters – SCH 61
Contactpersoon: dhr. A. Korving
Adres: Loosduinsekade 541
Postcode: 2571 CP
Plaats: Den Haag
E-mail: info@noordzeecharters.nl
Internet: <http://pinker1972.wix.com/noordzeecharters#!informatie>

Visserijbedrijf VOF Noordzee Charters – SCH 61 beoefent visserij met staande netten en bordentrawl. Contactpersoon is Arjan Korving, eigenaar/ exploitant van het vissersvaartuig SCH 61 (14 m). Naast zeevisser verhuurt Arjan zich als maritiem officier en voert hij met de SCH 61 tenderdiensten uit. Arjan heeft meegewerkt aan het project omdat hij daardoor mogelijkheden

ziet om de nevenwerkzaamheden van zijn bedrijf verder te professionaliseren en uit te breiden en daardoor de continuïteit van het bedrijf te verbeteren.

Visserijbedrijf VOF Wilmar – UK 190

Organisatie: Visserijbedrijf VOF Wilmar – UK 190
Contactpersoon: dhr. H. Arkenbout
Adres: Havelaar 1
Postcode: 8321 ZA
Plaats: Urk
E-mail: vofwilmarholland@kpnplanet.nl

Visserijbedrijf VOF Wilmar – UK 190 beoefent visserij met staande netten, garnalenkor, boomkor. Contactpersoon is Hans Arkenbout, eigenaar/ exploitant Eurokotter UK 190 (24 m). Hans heeft zich (om de economische resultaten van het bedrijf te verbeteren) georiënteerd op de chartermarkt buiten de visserij. Echter nog zonder resultaat. Hans noemt deze markt ondoorzichtig en zeker voor een individuele ondernemer moeilijk te benaderen.

Visserijbedrijf VOF W. Melissant en Zonen – GO 1

Organisatie: Visserijbedrijf VOF W. Melissant en Zonen – GO 1
Contactpersoon: dhr. C. Melissant
Adres: Beresteyn 13
Postcode: 3252 CL
Plaats: Goedereede

Visserijbedrijf VOF W. Melissant en Zonen – GO 1 beoefent flyshoot visserij. Contactpersoon is Cornelis Melissant, eigenaar/ exploitant moderne flyshooter GO 1 (27 m). Ook Cornelis onderzoekt met het oog op de toekomst de mogelijkheden van tijdelijke verhuur van schip en bemanning buiten de visserij. Recente ervaringen met het inzetten van de LE63 en LE62 buiten de visserij duiden op veel rompslomp en administratie (omvlaggen, uitschrijven uit het visserij-register). Ook is onduidelijk wat eventuele noodzakelijke investeringen zijn. Dit wil hij vooraf uitgezocht zien.

Visserijbedrijf VOF Rederij H. Messemaker – KW 45

Organisatie: Visserijbedrijf VOF Rederij H. Messemaker – KW 45
Contactpersoon: dhr. J. Messemaker
Adres: Emmaplein 8
Postcode: 2225 BK
Plaats: Katwijk

Visserijbedrijf VOF Rederij H. Messemaker – KW 45 beoefent boomkorvisserij op tong- en schol. Contactpersoon is Jaap Messemaker, eigenaar/ exploitant grote boomkorkotter KW 45 (42 m). Jaap heeft hetzelfde argument en voorbehoud als Cornelis Melissant. Daarnaast hanteert de KW 45 een strak vaarschema en wil hij de inzet van gekwalificeerd- en flexibel personeel vanuit kosten oogpunt verder optimaliseren.

Verantwoordelijkheden & taken visserijbedrijven

De deelnemende visserijbedrijven zijn betrokken in het project om als case-studie te dienen, zodat kan worden nagegaan waar bedrijven tegenaan lopen, wat de mogelijkheden van de bedrijven zijn, maar ook wat de beperkingen zijn. Binnen het project wordt gezocht naar antwoorden op vragen zoals 'waar dient specifiek in te worden geïnvesteerd om bemiddelbaar te zijn vanuit de visie van potentiële opdrachtgevers'. Deze bedrijven kunnen met deelname aan het project zich oriënteren op nevenwerkzaamheden voor schip en bemanning buiten de visserij in de maritieme en offshore sector. Op voorhand lopen zij tegen diverse knelpunten op. Zowel juridisch, administratief, financieel als technisch zijn er veel uiteenlopende vragen en onduidelijkheden. Welke opleidingen zijn nodig/verplicht voor bepaalde functies/ taken, hoe zit

het met arbo- en verzekering gerelateerde zaken, welke investeringen zijn nodig en wat zijn de kosten hiervoor en mogelijke terugverdientijden, welke seizoenen liggen er kansen en zijn deze te combineren met mindere visperiodes? Deze vragen zijn in samenwerking met de bedrijven opgesteld en beantwoord en staan model voor algemene vragen vanuit de sector. Tevens is met deze bedrijven gekeken naar diverse opleidingen en investeringen die zinvol zijn. De resultaten hiervan zijn gezamenlijk uitgedragen naar andere geïnteresseerde bedrijven uit de visserijsector.

2.3 Samenwerking

Gedurende de looptijd van het project is samengewerkt met het LEI. Voorafgaand- en ook tijdens de looptijd van het project heeft het LEI in opdracht van het Innovatie Platform onderzoeken gedaan naar marktkansen voor vissers en hun materieel (schepen) buiten de visserij. Daar waar het LEI heeft onderzocht wat generiek gezien de mogelijkheden zijn, heeft het project "Minder vissen" specifiek praktijkonderzoek gedaan. Daarvoor zijn potentiële opdrachtgevers benaderd met concrete voorstellen en werden praktijkcases verder uitgewerkt en geanalyseerd. Door theorie en praktijk aan elkaar te verbinden en te toetsen is door zowel het LEI als door het projectteam geprobeerd tot een optimaal resultaat te komen. Ook is het LEI gevraagd te adviseren inzake de gewenste follow-up.

Wat betreft samenwerking met andere partijen in de markt kan worden gesteld dat zowel NFFO Services (een Engelse organisatie, gevestigd in York) als FOGA (een Deense organisatie, gevestigd in Esbjerg) zeer welwillig waren met het geven van informatie. Beiden zijn vanuit de visserij opgezet met de doelstelling alternatieve inkomsten bronnen te genereren voor (ex) vissers. Omdat beide bedrijven al jarenlang actief zijn en een marktpositie hebben veroverd is er bij genoemde bedrijven wel enige reserve om samen te werken. Te meer omdat zij ook op het Nederlandse deel van de Noordzee actief zijn en voor Nederlandse opdrachtgevers werken.

Er is vooral gewerkt aan het tot stand komen van een netwerk, met als doel om partners te vinden voor een mogelijk toekomstig samenwerkingsverband.

3. Projectresultaten

In dit hoofdstuk worden de resultaten beschreven van het project. Ten eerste wordt een overzicht gegeven van de activiteiten die t.b.v. het project zijn uitgevoerd. Vervolgens wordt ingegaan op de huidige wet- en regelgeving die van toepassing is op bemiddelingstrajecten en welke sociale, fiscale en aanverwante juridische aspecten hierbij komen kijken. Daarnaast is onderzocht binnen welke andere branches vissers naar werk kunnen worden bemiddeld en op welke wijze er binnen de visserij onderling bemiddeld kan worden.

3.1 Overzicht projectactiviteiten

Onderstaand overzicht geeft inzicht in de activiteiten die gedurende het project zijn uitgevoerd door de samenwerkende projectpartners. Hierbij is onderscheid gemaakt in de diverse onderdelen die tijdens het project zijn onderzocht, waaronder wet- en regelgeving, sociale, fiscale en juridische aspecten alsmede mogelijkheden kansen voor bemiddeling van vissers zowel nationaal als internationaal en de mogelijkheden voor vissers om in andere takken van sport hun brood te kunnen verdienen.

Regel- en wetgeving

- Overleg mr. Jaap Hoekstra (Zoetmulder Hoekstra Advocaten) inzake ervaringen transitie van kotters naar de offshore industrie.
- Onderzoek naar uitwisselbaarheid van certificaten/diploma's vaarbevoegdheid KIWA IVW.
- Contacten met de visserijschool Stellendam aangaande opleidingstrajecten en om- en bijscholen vissers.
- Opstarten/ deelname project "Haal meer uit de vloot Stellendam" om via een EVF traject SW6 diploma's te laten behalen.
- Overleg dhr. S. Pas (Nederlandse Kustwacht) inzake Nederlandse eisen m.b.t. aanstellen Fisheries Liaisons Officers (FLO's).

Sociale, juridische en fiscale aspecten

- Overleg met dhr. John Mooyman (SFM) en dhr. Ment van den Zwan (Rederij Vrolijk) inzake mogelijkheden inlenen/ maatschap, met daaraan gekoppeld een analyse van de huidige markt.
- Analyse met betrekking tot crewing voor deelnemende schepen.
- Subsidieadvies langdurig werklozen/bijstand (TMK adviesbureau).
- Afstemming NEN4400-1 en NEN4400-2 (certificering aangaande aansprakelijkheid inlenen) met de VRO.

Inventarisatie (tijdelijke) transfer van schepen en bemanning, mogelijke activiteiten en branches

- Diverse bemiddelingsbureaus gesproken en waar mogelijk voorwaarden geïnventariseerd (Atlas, ESB, TOS).
- Overleg met dhr. Riekelt Slot (Slot Maritiem)
- Dhr. Korving (Allseas Dredging Representative)
- Introductiecursus (in samenwerking met Allseas) hydrografie voor transfer van vissers: voorbereiding, werving, begeleiding, evaluatie. Conclusie: transfer te zwaar; opleidingsniveau van vissers is te laag om aansluiting te realiseren.
- Acquisitie bij offshore bedrijven: Allseas Group (minimaal 5 weken aan boord, laag geschoolde bemanning komt uit Filipijnen), Heerema (idem zoals Allseas), Dockwise (bemanning uitbesteed aan Engels bureau, verder lokaal geworven daar waar het project is), Acta Marine (hebben pool van vissers, gaat goed, behalve zondags werken), Vroon (idem als Allseas), Koole (interessant, korte projecten vaak)
- Acquisitie bij bedrijven in de baggerindustrie: Boskalis (probleem met zondags werken en meerdere weken van huis), Van Oord (idem Boskalis), Jan de Nul (leiden zelf mensen

op), Tideway (idem Boskalis), de Vries & vd Wiel (lenen niet in op de schepen en in de huidige markt wordt er veel minder gevaren en allemaal binnenland), IHC (inbedrijfstellen werktuigen, interessant maar alleen voor proefvaren nodig en daar hebben ze zelf genoeg mensen voor en niet continu).

- Contacten aanverwante bedrijven: IMARES (voor tellingen), NIOZ (interessant maar wel lange reizen, hebben nu vissers op de locatie en niet meevaren), ATKB (alleen binnenwater), Rijksrederij (geprobeerd maar niet op zondag en zij hebben wachten de hele week door en veel langdurige arbeidscontracten van eigen personeel).
- Acquisitie voor vissers in andere branches: voorbeelden dhr. Tanis, dhr. van Beelen, dhr. Korving en dhr. Sanou.
- Contacten met windmolenparken over de rol van vissers en mogelijkheden (Eneco).
- Oriëntatie/acquisitie internationale waterbouwkundig aannemers o.a. BAM, Ballast Nedam.
- Bemiddeling dhr. Sanou (BAM International Australië, VDR, Acta Marine).
- Netwerkbijeenkomst Den Helder: gesprekken met Seamar, Stemar, Zwagerman, Bluestream, allen offshore gerelateerde bedrijven.
- Oriëntatie/acquisitie Wind industrie: o.a. C-Ventus.
- Deelname tender m.b.t. guardwerk, voorwaarden geïnventariseerd (C-ventus, Slot).
- Leggen contacten en acquisitie rederijen voor zware lading transporten.
- Bemiddeling dhr. van Beelen (vaartijd op einde jaar).
- Mogelijkheden bij Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, varen in de watergangen.
- Mogelijkheden bij Shore Monitoring, zandmotor monitoring vanaf het water.
- Acquisitie aanlegsteigerproject in Saoedi Arabië.
- Acquisitie en uitwerken opdrachten in alle sectoren: o.a. Mammoet, Koninklijke Marine, IHC Merwede, Amels, Damen, Holland Shipyards, SPT Suction Pile Technology, Biglift, Deep BV, Visser Den Helder, Schlumberger IJmuiden.
- Evaluatie omscholingsplannen van vissers naar hydrografische surveyors met Fugro.
- Overleg met Gouda Geo Equipment ontwerper en bouwer van apparatuur voor grond technisch onderzoek.
- Inventarisatie mogelijkheden bemiddelen naar werk bij Serdijn Offshore Scheepswerf.
- Gesprekken met Deepocean: grote offshore dienstverlener in NL, Noorwegen, UK. Inventarisatie internationale maritieme inleen markt. Boskalis Offshore: merken groot verschil tussen de mensen van de baggervloot en de offshore tak.
- Acquisitie Vestas, onderhoudsbedrijf offshore windparken.
- Gesprekken Attero afvalverbranding Moerdijk, kansen operator laden/lossen schepen afval.
- Bemiddeling dhr. Korving (marine vessel coördination Van Oord Luchterduinen).
- Onderzoek inhuur schepen en bemanning IMARES.
- Bemiddeling dhr. Post, zeevarende met visserijachtergrond (windpark Van Oord Luchterduinen).
- Acquisitie Oceanwind (zeekabel transport en handling op kabellegger).
- Mogelijkheden Elivesto, servicebedrijf offshore onderhoud.
- Inventarisatie chartering kleine vissersvaartuigen. Overleg regelgeving IL&T, Deep BV, dhr. Jan Bakker (WR220) en dhr. Aad Meeldijk (WR152).

Bemiddeling vissers/ visserij

- Bemiddelen van opstappers, bemanningen tussen visserijbedrijven onderling, mogelijkheid van bemiddeling. Onder andere daarvoor acquisitie bij visserijbedrijven te Texel, Stellendam, Bruinisse, Urk.
- Regelen opstappers voor visserijbedrijven (G01: dhr. Jaap Tanis, dhr. Jaap Vlaming, KW 5 en TH 10: dhr. Nick Marinus).
- Overleg over samenwerkingsverband met Elburger Scheepsbemiddeling (dhr. Pieter de Jong) en Nederlandse Vissersbond (dhr. Derk Jan Berends).

Internationale situatie

- Inventarisatie en onderzoeken opzet van en samenwerkingsmogelijkheden met NFFO Services in het Verenigd Koninkrijk.
- Inventarisatie visserij en recreatie. Werkbezoek noordwest Duitsland (Greetsiel, Neuharlingersiel), Denemarken en België. Overleg met IL&T wat betreft wettelijke eisen. Overleg dhr. Evert van der Hoek (Concire) over plannen viscenter Scheveningen en mogelijkheden vissers. Deelname aan Agri meets Design.
- Acquisitie Esbjerg Denemarken: Maersk Oil & Gas, FOGA, Mc Cartney (onderwatertechniek), Ramboll. Resultierend in een bezoek FOGA Esbjerg. Inventarisatie en onderzoeken opzet van- en samenwerkingsmogelijkheden met FOGA.
- Acquisitie ILVO België.

Buitenlandse werving

- Acquisitie Verenigd Koninkrijk via dhr. Paul Hodges (Recruit12).
- Werving, selectie, contracteren/begeleiding (sociaal/juridisch/fiscaal) Portugese visserman in Nederland.
- Inventariseren van de aansprakelijkheden van werken met buitenlanders: verzekeringsadviseurs.
- Overleg Van Zanten Uitzendbureau, gespecialiseerd in uitzenden Poolse werknemers.

Diversen

- Acquisitie scheepswerven en ontwerpers visserij om ontwikkelingen in de toekomst op visserijgebied te inventariseren: Maaskant, Aalbers, Padmos.
- Kostprijsberekeningen maken van diverse vissersschepen.
- Bijwonen bijeenkomst Project Duurzame schip van de toekomst: WUR MMO.
- Onderzoek inzetbaarheid FLO in Nederlandse wateren. Regelmatige contacten Rems met RWS om idee te promoten. Contacten met opdrachtgever seismisch project Noordzee (Total), DH Support Service Den Helder en gesprek met Global Marine Systems (Steven Bennett). Bemiddeling inzake visserijconflict Zeeuwse vissers en Franse nettenvissers.
- Projectadministratie, evaluatie en tussenrapportage. Afstemming met LEI.
- Concurrentie onderzoek. Overleg met o.a. Stam (ex DOOR), Slot Maritiem, Allseas.
- Afstemming multipurpose schip/ multipurpose ondernemen in windparken met Ekofish Urk.
- Uitwerken plannen FLO. Onder meer door bemiddeling Zeeuwse/ Franse vissers.
- Overleg scheepsbouwkundige ontwerp bureaus: Herman Janssen Monnickendam, Bureau Maaskade, ASD, Nadrecon over hun visie op een multipurpose inzetbaar vissersschip en vooruitzichten op de markt van nieuwbouw van vissersschepen.
- Verzamelen vergaarde gegevens, inventarisatie, analyse, vaststellen follow up en eindrapportage project.
- Afstemmen projecteind met projectpartners en derden.
- Projectadministratie.
- Overleg met vakpers over publiceren resultaten.

3.2 Wet- en regelgeving

Om het mogelijk te kunnen maken vissers en hun materieel binnen andere sectoren in te zetten, is het van belang na te gaan aan welke geldende wet- en regelgeving moet worden voldaan. De projectgroep heeft om deze reden onderzoek gedaan naar bevoegdheden en het inzetten van vissersvaartuigen voor andere werkzaamheden dan visserijactiviteiten. Er is geïnventariseerd in hoeverre de vaarbevoegdheid van vissers geldig is binnen andere (maritieme) sectoren. Daarnaast is onderzocht in hoeverre vissersvaartuigen ingezet kunnen worden voor werk buiten de visserijsector.

Vaarbevoegdheid/diploma's

De vraag is tot in hoeverre vaarbevoegdheid van vissers geldig is in andere maritieme sectoren.

Tijdens het project is gebleken dat een belangrijke taak van een bemiddelingsbureau zou zijn weggelegd bij het professioneel regelen van de inzet van buitenlandse opvarenden en (Nederlandse) opstappers. Uit gesprekken met eigenaren van kotters is gebleken dat er structureel en vaak ook ad-hoc een te kort op de kottervloot is aan met name bevaren, vaarbevoegde vissers. Er is sprake van vergrijzing en te weinig instroom van jonge gediplomeerde vissers. Buitenlanders worden ingehuurd om met name kosten te besparen en/of omdat er geen Nederlanders te vinden zijn, hierbij gaat het om voornamelijk Poolse en de laatste jaren ook om Filipijnse vissers. Er is veel onduidelijkheid over de geldigheid van buitenlandse diploma's en certificaten. Dit heeft eerder geleid tot grote problemen. Zo is een kotter gezonken en keerde de verzekering niet uit vanwege het niet erkennen van de vaarbevoegdheid van een buitenlandse wachtsman aan boord van de betreffende kotter. Een deel van de opvarenden van de kottervloot is (zeer) ervaren, maar niet of nauwelijks gediplomeerd. Het lijkt aantrekkelijk middels een z.g. EVC-traject¹ deze vissers in de gelegenheid te stellen de benodigde vaarbevoegdheid te laten behalen.

Met het bemiddelen/detacheren van ervaren vissers op o.a. de KW5, G01 en TH10 heeft het projectteam onderzocht waar de voetangels en klemmen liggen wat betreft de geldigheid van niet Nederlandse diploma's en certificaten. Ten behoeve van deze problematiek is tevens overleg geweest met het KIWA, IL&T, scheepsverzekeraars en de Redersvereniging voor de Zeevisserij (RVA) /Pelagic Freezer-trawler Association (PFA).

De 'Wet zeevarenden' en het 'Besluit Zeevisvaartbemanning' geven aan welke eisen worden gesteld aan functionarissen aan boord van Nederlandse vissersschepen. Landen die de verdragen hierin hebben geratificeerd, waaronder Nederland, hanteren daarbij als basis de STCW (zeeschepen) en STCW F (vissersvaartuigen). Elke zeevarende moet beschikken over een monsterboekje en een aanwijzingsbevoegdheid waarop de uit te oefenen functie vermeld staat. Daarnaast kunnen er aanvullende trainingscertificaten benodigd zijn. Het vaarbevoegdheidsbewijs wordt afgegeven wanneer voldaan is aan de eisen van opleiding, ervaring (vaartijd) en lichamelijke geschiktheid (medische keuring). De visserij kent per heden de diploma's SW (schipper/ werktuigkundige) 6, SW5 en SW4 (hoogste diploma). Sinds een aantal jaren is de uitgifte van vaarbevoegdheden uitbesteed aan het KIWA namens de overheid. Er is nog onvoldoende comptabiliteit tussen sectoren en landen. Een commissie waarin o.a. de PFA/ RVZ, de Nederlandse Visserbond en IL&T deelnemen probeert dit te stroomlijnen door opleidingen modulair te maken. Ook zouden z.g. EVC-trajecten er in moeten voorzien lacunes weg te nemen. Een hoge drempel voor het behalen van certificaten om aan de eisen te kunnen voldoen van vaarbevoegdheid buiten de visserij zijn de hoge kosten. De heren Kramer en Tanis, beiden visserman die ervaring hebben met bemiddelingstrajecten, spreken van een investering van € 10.000,- tot € 15.000,-. Deze informatie kwam naar voren tijdens de basis cursus hydrografie die in het kader van het project is georganiseerd.

Het projectteam heeft getracht een EVC-traject (voor SW6) voor een aantal ervaren, maar ongediplomeerde vissers te faciliteren, hetgeen niet eenvoudig bleek. Het EVC-traject behelst niet alleen toetsing van de aanwezig praktische kennis. Kennis en vaartijd moeten onderbouwd worden met documenten, welke vaak niet aanwezig en/of zoekgeraakt zijn in de (vaak lange) tijd dat de kandidaat de schoolbanken heeft verlaten en is gaan varen. Daarnaast voorziet het traject niet in het feit dat in de kottervisserij verlof vaak niet van te voren te plannen is en de kandidaten meestal alleen in de weekends thuis zijn. De bemanningssituatie en de verdiensten zijn niet zodanig dat verlof kan worden genomen of dat er door de eigenaar door kan worden betaald wanneer een visser opleiding wenst te volgen. Ook is sprake van recente aanvullende eisen met betrekking tot de beheersing van de Nederlandse en Engelse taal, waar veel

¹ EVC staat voor Erkenning Verworven Competenties

kandidaten niet aan kunnen voldoen. Een alternatief voor het EVC-traject zou het volgen van de parttime opleiding SW6 kunnen zijn, zoals die wordt gegeven aan het Scheepvaart en Transport College in Stellendam. Voor zover bekend zijn er nog geen EVC-trajecten voor SW4 en SW5. Ook is een positieve trend dat het maritiem onderwijs opties heeft om tegelijkertijd onderwijs te volgen voor zowel koopvaardij als visserij.

De onderzoeken hebben geleerd dat per geval beoordeeld moet worden wat betreft de geldigheid van vaarbevoegdheden en de te nemen aanvullende maatregelen bij inzet buiten de visserij. Hier kan een rol zijn weggelegd voor een bemiddelend bureau. In het buitenland, zijn de NFFO Services (Verenigd Koninkrijk) en FOGA (Denemarken) hier in ieder geval erg actief in.

Eisen vissersschepen bij (tijdelijk) gebruik buiten de visserij.

Marktpartijen (reders en bedrijven die schepen inhuren) zijn door het projectteam benaderd om hun interesse voor de inhuur van vissersvaartuigen (KW45, UK190, GO1, SCH61) te peilen. Zo is er overleg geweest met o.a. de Rijksrederij, IMARES, de rederijen Groen, Windcat, en Deep Amsterdam. Met IL&T en een mr. Jaap Hoekstra (visserijadvocaat/ scheepsbouwer) is gesproken over de regelgeving. Ook maakte het projectteam deel uit van de commissie die onderzoek deed naar de haalbaarheid van de ontwikkeling van een multipurpose vissersschip.

Uit deze gesprekken bleek dat de huidige wet- en regelgeving het bijna onmogelijk maakt om bestaande vissersschepen flexibel in te zetten voor taken buiten de visserij.

De wettelijke eisen die aan de constructie en uitrusting van vissersvaartuigen worden gesteld zijn vastgelegd in het Vissersvaartuigenbesluit. Voor (andere) zeeschepen geldt het Schepenbesluit. De controle op deze regels berust bij de Inspectie van Leefomgeving en transport (IL&T), voorheen Scheepvaartinspectie. Ook hier geldt dat de constructie- en uitrustingsregels voor vissersschepen en andere zeegaande vaartuigen van elkaar afwijken. Vissersschepen en met name kotters voldoen in de regel niet aan de eisen die worden gesteld door het SOLAS (Safety of Life at Sea) verdrag. Dit zijn eisen op het gebied van communicatie- en veiligheidsmiddelen, waaraan met name in de offshore industrie moet worden voldaan. In het algemeen worden er bij inzet van vissersvaartuigen buiten de visserij aanvullende eisen gesteld, waar moeilijk en/ of tegen hoge kosten aan kan worden voldaan. Met name het NFFO Services heeft in de loop van de jaren veel moeite gedaan te adviseren bij het aanpassen van vissersschepen.

Ook dienen vissersvaartuigen bij het staken van de visserij na verloop van tijd te worden uitgeschreven uit het visserijregister. Dit brengt moeite en kosten met zich mee en tevens het risico dat visrechten worden verspeeld (bijvoorbeeld door het kwijtraken van z.g. trackrecords). In het VK wordt hier volgens NNFO Services rekening mee gehouden en hoeft een vissersvaartuig niet uit het visserijregister te worden uitgeschreven bij tijdelijke werkzaamheden buiten de visserij.

De onderzoeken hebben geleerd dat het best per geval beoordeeld moet worden wat betreft de geldigheid van vaarbevoegdheden en de te nemen aanvullende maatregelen. Hier kan een rol zijn weggelegd voor een bemiddelend bureau. Bij NFFO Services en FOGA zijn hier in ieder geval erg actief in.

3.3 Sociale, juridische en fiscale aspecten

Naast wet- en regelgeving m.b.t. vaarbevoegdheden en inzet vissersvaartuigen in andere sectoren is het ook van belang onderzoek te doen naar de sociale, juridische en fiscale aspecten die een rol spelen bij het bemiddelen van vissers en hun materieel naar andere sectoren. De centrale vraag is hoe een visser/ zeeman op een verantwoorde manier bemiddeld kan worden door een Nederlands bedrijf, binnen de visserijsector en daarbuiten.

Zoals eerder is aangegeven worden opvarenden ingehuurd voor verschillende werkzaamheden binnen verschillende sectoren, waarbij soms helaas wordt voorbijgegaan aan de complexe regelgeving op het gebied van arbeids-, sociale verzekerings- en fiscaal recht.

Aan de hand van een aantal praktijksituaties heeft het projectteam geprobeerd op hoofdlijnen de regels in kaart te brengen. Om meer inzicht te creëren in deze vaak lastige materie is overleg gepleegd met verschillende partijen, waaronder met de heer Mooijman (SFM), gespecialiseerde juristen, verzekeraars, dhr. Van der Zwan (crewmanager Rederij Cornelis Vrolijk), dhr. Blonk (PFA/RVZ) en dhr. Hodges (Recruit12). Met prospects en met name de bedrijven Allseas Group (offshore installatie van pijpleidingen voor olie- en gastransport), en Van Oord (aannemer van bagger-, waterbouwkundige en offshore energieprojecten) werden de eisen buiten de visserij afgestemd.

De arbeidsrechtelijke positie van zeevarenden is in Nederland geregeld in het Wetboek van Koophandel. De regelgeving hierin opgenomen voldoet aan het Maritiem Arbeidsverdrag (MAV) dat internationaal de arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden van zeevarenden regelt. Internationale standaards voor vissers zijn vastgelegd volgens de afspraken van de "C188 Work in Fishing" conventie.

Als gezegd is de regelgeving zeer complex en veelomvattend, maar in de context van de vraagstelling is getracht het kort proberen samen te vatten.

De eigenaar van een schip en/of diens gedelegeerde (de kapitein of schipper) is in principe altijd verantwoordelijk voor het naleven van de geldende regels van het (zee)arbeidsrecht. Hoewel volgens het MAV sinds 20 augustus 2013 ook formeel het uitzenden/detacheren in de zeescheepvaart is toegestaan kan de genoemde verantwoording niet worden "weg gecontracteerd". Ingeval van ingebrekestelling zijn volgens de Wet Ketenaansprakelijkheid (WKA) bij het niet correct afdragen van loonbelasting en sociale premies alle betrokken partijen in de keten aansprakelijk. Dus bijvoorbeeld de offshore operator/contractor (reder)/subcontractor (uitzend of detacheringsbureau). Hierbij geldt ook hoofdelijke aansprakelijkheid voor de verantwoordelijke personen. Een onjuiste interpretatie van de (zeker in internationaal verband gezien complexe) door degeen die de werknemer of zelfstandige (ZZP-er of maat in een maatschap) contracteert kan naheffingen van loonbelasting/ sociale premies plus boetes tot gevolg hebben.

Ook moet gewaarschuwd worden voor het feit dat ingeval van lacunes in de (sociale)verzekeringsdekking het gevaar bestaat dat een "zelfstandige" (maat/ ZZP-er) alsnog wordt gezien als werknemer (z.g. fictief dienstverband) op basis van het feit dat er een gezagsverhouding is tussen de gezagvoerder en de opvarende. Tenslotte nog de opmerking dat de Wet arbeid vreemdelingen (Wav) in acht moet worden genomen bij het inzetten van "niet EU" bemanningsleden. Dit betekent dat een te werkstellingsvergunning (TWV) moet zijn toegekend. Bij het inlenen van personeel moet de "Wet allocatie arbeidskrachten door intermediairs" (Waadi) in acht worden genomen. Dit houdt onder meer in dat uitzendbureaus (ook indien gevestigd buiten Nederland) bij de Kamer van Koophandel staat geregistreerd als uitzendbureau.

Om risico's bij het inlenen van personeel zo veel mogelijk te beperken hebben de vakbonden en werkgeversorganisaties samen met de Belastingdienst, het Ministerie van Financiën en het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid gezamenlijk het keurmerk Stichting Normering Arbeid (SNA) in het leven geroepen. De normen van dit keurmerk zijn vastgelegd in de norm NEN 4400-1 (Nederlandse bureaus) en NEN 4400-2. NEN 4400 is een certificaat dat bedrijven kunnen verkrijgen door aan te tonen dat de afdrachten voor premies en belastingen volgens regel- en wetgeving plaatsvinden.

In de Nederlandse zeevisserij wordt op de trawlers voor de EU opvarenden de CAO voor de trawlvisserij gehanteerd en zijn opvarenden in loondienst van de rederij. Nederlandse kotterbemanningen vormen per schipvolk in de regel een maatschap, waarbij een opvarende als maat in de maatschap zelfstandig ondernemer is. De maat deelt in het netto resultaat van een besomming per visreis. De maat ontvangt zijn aandeel in de winst in de vorm van een z.g. deelbesomming. Hierover doet hij zelf aangifte voor de inkomstenbelasting. Er wordt een

uniforme maatschapsovereenkomst gebruikt van de Stichting van de Nederlandse Visserij. In de maatschapsovereenkomst (die voor het inzetten van de maat door alle partijen getekend dient te zijn) is de rechtspositie van de maten geregeld en zijn de verplichtingen van de maten vastgelegd. Zo dient er door alle maten een ziektekosten verzekering te worden afgesloten, dekking voor Nederland, inclusief repatriëring. Ook is de verplichting vastgelegd dat arbeidsongeschiktheid is verzekerd bij het SFM (Sociaal Fonds voor de Maatschapsvisserij). Het SFM heeft voor alle aangemelde maten een collectieve ongevallen- en overlijdensverzekering afgesloten.

Door de eigenaar/reder dient een Protection & Indemnity (P&I) verzekering te worden gesloten inclusief een z.g. 'Dutch Crew Clause' om aansprakelijk in geval van een bedrijfsongeval of een beroepsziekte af te dekken. Andere constructies dan de standaard maatschapsovereenkomst, of het niet volledig toepassen ervan brengen risico's met zich mee. Zowel voor de betreffende opvarende als voor de scheepseigenaar en de maten van de maatschap. Denk aan genoemd risico dat het zelfstandig ondernemerschap van de opvarende achteraf niet wordt erkend.

Ingeval van de bemiddeling voor het vissersvaartuig GO1 (dhr. Vlaming) werd de maatschapsovereenkomst toegepast en was er slechts een bemiddelende rol ("werving en selectie") voor het projectteam. Bij de detachering van dhr. Capote (Portugese visser) op het vissersvaartuig KW5 was de maatschap constructie slecht toepasbaar. Op voorhand was het de bedoeling wederzijds voor een paar reizen de kat uit de boom te kijken en was dhr. Capote gewend in loondienst een nettoloon te ontvangen. Als maatwerk werden voor het bemiddelingstraject van dhr. Capote in overleg met een ter zakenkundige jurist detacherings-, arbeids-, en inleenovereenkomsten opgesteld naar Nederlands recht en werden risico's in overleg met een gespecialiseerde verzekeraar afgedekt door aparte verzekeringen.

Juridisch en fiscaal kunnen grote boomkorkotters (>300 PK), omdat zij per definitie buiten de 12 mijl vissen, claimen dat hun (buitenlandse) personeel buiten de territoriale wateren actief is. Daardoor zouden er (indien vereist) geen werkvergunningen nodig zijn, kunnen werknemers in hun woon land belasting afdragen en kunnen zij daar ook sociaal verzekerd zijn.

Gezien situaties die zich eerder in de visserij hebben voorgedaan en het grijze gebied wat betreft werk in de haven en binnen de territoriale wateren lijkt het onwenselijk bij de kottervisserij van laatste optie gebruik te maken. Dhr. Ment van der Zwan (Rederij C. Vrolijk) wijst daar expliciet op in een recent artikel in Visserijnieuws.

Buiten de visserij, met name in de offshore industrie, zijn de inleners ingespeeld op hun rol als inlenend bedrijf omdat hun opdrachtgevers (Shell, Gasunie etc.) dat dwingend opleggen. Inleners werken met hun eigen overeenkomsten (service contracten) die de rechten van de ingeleende krachten waarborgen op basis van de gestelde wettelijke eisen. Daarbij moet de uitlenende partij zorgdragen voor een aantal verzekeringen inzake aansprakelijkheid, de z.g. "Combined Liability" die de Public Liability (wettelijke aansprakelijkheid) en de Employers Liability (werkgeversaansprakelijkheid) regelt. Ook is de uitlener verantwoordelijk voor het afsluiten van ziektekosten- repatriërings- en ongevallenverzekeringen.

Om kwaliteit, continuïteit en solvabiliteit (ingeval van claims) van de uitlener te garanderen doen inleners bij voorkeur zaken met grote (beursgenoteerde) bedrijven, met kleinere gespecialiseerde bedrijven op basis van jarenlange samenwerking en/ of met dienstverleners die middels certificering (ISO 9001/ NEN4400) betrouwbaarheid aantonen. De maatschapsovereenkomst van de kottervisserij en de daaruit voortvloeiende verzekerde dekkingen zijn buiten de visserij niet toepasbaar.

Conclusies wat betreft een verantwoorde rol voor een bemiddelend (Nederlands) bureau

Met betrekking tot het bemiddelen moet altijd zorg worden gedragen voor verzekering van ziektekosten, repatriëring ingeval van ziekte, een passende ongevallenverzekering (7 x 24) en een arbeidsongeschiktheid (inkomens)verzekering. Een arbeidsovereenkomst naar Nederlands

recht (+ ongevallen verzekering) en de standaard maatschapsovereenkomst voorzien hierin. Bij het inlenen van zelfstandigen (ZZP-ers) moet er een voor de situatie geldende VAR verklaring aanwezig zijn en moet als maatwerk gezorgd worden dat alle genoemde posten zijn afgedekt.

- Visserman (EU ingezetene)/ kottermaatschap: veilig is het toepassen van “werving en selectie” + borging op correcte toepassing standaard maatschap overeenkomst. Alternatief is uitzending door een erkend Nederlands detachings- uitzendbureau naar Nederlands recht op basis werkgever-/ werknemerschap + check op geldige P&I verzekering inclusief een Dutch Crew Clause. Alle andere inleenconstructies houden risico's in. Alleen op basis van schriftelijke toestemming van de Belastingdienst, Sociale Verzekeringsbank en het UWV zijn risico's uit te sluiten.
- Visserman (EU ingezetene)/ trawler PFA: uitzending door een erkend Nederlands uitzendbureau naar Nederlands recht op basis werkgever-/ werknemerschap + check op geldige P&I verzekering inclusief een Dutch Crew Clause.
- Visserman (EU ingezetene)/ andere maritieme sector (met zeebrief, actief buiten de territoriale wateren): detachering naar recht woonland op basis werkgever-/ werknemerschap + aansluiting eisenpakket inlenende bedrijf
- Het bemiddelen van non EU ingezetenen voor de kottervloot is niet verantwoord i.v.m. de eisen van de Wav.

3.4 Inventarisatie transfer mogelijke activiteiten en branches

Gedurende de looptijd van het project is door de projectgroep onderzocht binnen welke branches en sectoren vissers naar werk bemiddeld zouden kunnen worden en voor welke specifieke werkzaamheden vissers kunnen worden ingeleend. Binnen het onderzoek zijn de offshore sector, de baggerindustrie, windparken op zee en marien onderzoeken als zijnde potentiële branches onderzocht naar de mogelijkheden voor bemiddeling.

Offshore industrie

“Offshore” is de term voor activiteiten op zee voor de olie- en gasindustrie en voor de winning van (duurzame) energie. De bedrijven die olie, gas en windenergie winnen (bijvoorbeeld Shell, NAM en Eneco) worden “operators” genoemd. Operators besteden de werkzaamheden op zee, zoals het installeren van platforms en het leggen van pijpleidingen, uit aan gespecialiseerde bedrijven, de z.g. “contractors”, zoals de Heerema Group en de Allseas Group. Op hun beurt besteden contractors weer deeltaken, zoals het bewaken van installaties, uit aan subcontractors als Rederij Groen Offshore, Guard and Support en Van Laar Maritime.

Om de markt te inventariseren heeft het projectteam onder meer contact gehad met Total E&P, Allseas Group, NFFO Services en Slot Maritiem. Ook zijn praktijkcases uitgewerkt, waar verderop in deze paragraaf aandacht aan zal worden besteed.

Bij werkzaamheden op zee worden schepen ingezet als ‘guard vessels’ (wachtboten), ‘chase vessels’ (bewaken de sleepinstallatie bij varende seismische onderzoek vaartuigen) of ‘standby-vessels’ (in en rondom olie- en gasinstallaties) ingezet. Vaak zijn dit voormalige viskotters die omgebouwd zijn voor deze doeleinden. Naast de technische aanpassingen van de schepen worden ook speciale eisen gesteld aan de bemanning op het gebied van veiligheidsvoorschriften zoals die gelden in de olie- en gasindustrie, omgaan met communicatieapparatuur en beheersing van de Engelse taal. En bijvoorbeeld in het geval van assistentie bij calamiteiten ook medische kennis. Bestaande viskotters en hun bemanningen voldoen niet aan deze eisen daarnaast vergen het aanpassen van het schip en het bijscholen van de bemanning veel tijd en financiering, die vaak niet voorhanden is. Sommige operators stellen als eis dat een guard-schip niet ouder mag zijn dan 20 jaar. Alleen voor guard-werk zijn de extra kosten en moeite te overzien en (soms) haalbaar als het gaat om tijdelijke inzet van viskotters.

Er is een ruim aanbod van guard vessels, wereldwijd en ook op de Noordzee. Veel guard vessels zijn gesaneerde vissersschepen die vaak tegen bodemprijzen zijn aangekocht. De tarieven staan dan ook onder druk. Dagtarieven variëren van € 1.500,- tot € 2.500,-. Tarieven zijn inclusief

bemanning en bij regulair werk inclusief brandstofkosten en o.a. afhankelijk van grootte, certificaten, contractduur en onderhandelingspositie van de aanbieder. Om kosten te drukken wordt vaak met goedkope arbeidskrachten gevaren, meestal afkomstig uit derde landen of non EU-landen.

Analyse van deze branche, i.s.m. de aan het project deelnemende schepen, leert dat het voor een visserijonderneming economisch matig- of niet interessant is om een tijdelijke transfer als guard-schip te overwegen. Daarbij moet nog worden aangemerkt dat er een piek in de vraag naar guards-schepen is in de zomer, juist het seizoen wanneer de visserij ook goed is. Ook worden er 7 x 24 uur diensten gevaren (dus ook op zondagen) en moet het schip (tijdelijk) uit het visserijregister worden uitgeschreven met alle (administratieve) rompslomp van dien.

Conclusie inzetten visserijpersoneel en -materieel in de offshore

Het inzetten van vissers in de offshore industrie blijkt zeer lastig te zijn en weinig kansen te bieden. Individuele vissers (tijdelijk) uitplaatsen in de offshore is, vanwege de concurrentie van goedkope arbeid, weinig interessant voor de visser, of er moet sprake zijn van vraag naar specifieke kwalificaties en ervaring.

Baggerindustrie

De baggerindustrie houdt zich bezig met waterbouwkundige werken om scheepvaartverkeer te verbeteren, constructiewerk op zee mogelijk te maken en nieuw land aan te winnen. Daarvoor wordt gespecialiseerd materieel ingezet zoals hopperzuigers, cutterzuigers en stenenstorters.

Het projectteam heeft door gesprekken en praktijkcases met onder andere Boskalis, BAM, De Vries en van der Wiel, Acta Marine en Van Oord de markt in kaart gebracht.

Technisch gezien voldoen (omgebouwde) visserijsschepen niet aan de technische eisen om in de baggerindustrie ingezet te worden. Baggerschepen en ondersteunend materieel wordt speciaal ontworpen voor de specifieke werkzaamheden.

Personeel vanuit de visserij is echter wel heel interessant voor de baggerbedrijven. Vanuit de baggerindustrie worden de volgende zaken benoemd: visserijpersoneel beschikt over een goede werkmoraal, men past zich makkelijk aan in moeilijke omstandigheden, men heeft zeebenen, is Nederlandstalig en kan goed manoeuvreren met de schepen en omgaan met de (zware) werktuigen aan boord. De wereldbaggermarkt wordt beheerst door Nederlandse (Boskalis, Van Oord) en Vlaamse bedrijven (De Nul, DEME). De bedrijven werken het liefst met Nederlanders of andere West Europeanen. Voor werkzaamheden bij de kust in Nederland op bijvoorbeeld Multicats (werkschepen) is de voorkeur voor Nederlanders groot vanwege de taal. Op internationale projecten is de voertaal sowieso Engels. Dit kan een probleem zijn als de visserman geen Engels beheerst. De rederijen hebben voorkeur voor Nederlandstaligen omdat dat de communicatie aan boord/aan dek vereenvoudigt.

Inzet op projecten is altijd in rotaties van 2 weken op / 2 weken af (Europa), tot en met perioden van 5 weken op / 5 weken af (rest van de wereld). Het werkgebied is de gehele wereld. Voor vissers kan dit een onoverkomelijk probleem zijn, zo ervaren de baggerbedrijven, vanwege het moeten werken op zondag en de lange tijd van huis.

Met de juiste vaarbevoegdheidspapieren (koopvaardij) in combinatie met de juiste certificaten volgens STCW95 (zoals voor navigatie, veiligheid, communicatie) en ervaring kunnen vissers aanmonsteren.

De arbeidsvoorwaarden in de baggerindustrie zijn goed te noemen, vergeleken met de visserij. Tevens is de branche al lange tijd florerend en gezond en door de wereldwijde spreiding van projecten zijn de risico's op economische teruggang gespreid. Een mogelijk nadeel voor de

visserijbranche is dat de visserman zich thuis voelt in de baggerindustrie en daardoor uit de visserij stapt. Het projectteam geeft objectief aan wat de mogelijkheden zijn, maar adviseert niet.

Bemiddelingstraject dhr. Sanou – BAM

Vanuit het project is een bemiddelingstraject opgezet met dhr. Roy Sanou (ex WR66) naar BAM, een internationaal werkende weg- en waterbouwkundige aannemer. Voor een vacature van jackup operator (hefeiland om nat waterbouwkundig werk te verrichten) is gepolst of vissers hiervoor in aanmerking kunnen komen. De opdrachtgever geeft aan de vissers zeer gewaardeerd worden vanwege praktisch oplossend ingestelde karakter, juiste werkinstelling en de beschikking over de benodigde vaarpapieren en vaarervaring.

Werven van kandidaten voor deze functie heeft geleid tot een sollicitatiegesprek van een visser met een werktuigbouwkundige constructie achtergrond, dhr. Sanou, die aangaf breder dan de visserij te willen kijken.

De kandidaat heeft geen werkervaring in de betreffende functie maar de opdrachtgever wilde proberen of dhr. Sanou ingezet kon worden, vanwege zijn karakter en motivatie en de overige achterliggende werkervaring.

Uiteindelijk is het bemiddelingstraject gestrand vanwege visum problemen (Australië): alleen met een bewijs van ervaring in die specifieke functie is het mogelijk om een werkvisum te verkrijgen. De vakbonden zijn sterk georganiseerd en eisen dat alleen buitenlanders een functie mogen vervullen als ze iets speciaals toevoegen aan de arbeidsmarkt, waar in het land zelf geen kennis en ervaring van aanwezig is. Helaas kon het bemiddelingstraject om die reden geen doorgang vinden. Alle arbeidsvoorwaarden waren afgestemd en geen belemmering.

Voordeel voor dhr. Sanou van het voorgestelde verlofschema was dat hij in de periode dat hij met verlof zou zijn, thuis was en dan (een aantal weken) kon vissen.

Bemiddelingstraject dhr. Korving – Allseas Group

Gedurende het project is eveneens een praktijkcase uitgevoerd i.s.m. dhr. Arjan Korving (SCH61). Hij is naast visser ook ervaren als toezichthouder op zandsuppletieprojecten in Nederland. Dhr. Korving is bemiddeld naar een project van de Allseas Group. De Allseas Group was op zoek naar een 'Dredging Representative' aan boord van een pijpenlegger in de Middellandse Zee. Vanuit deze functie diende er tijdelijk (enkele weken) toezicht gehouden te worden op het begraven van een pijpleiding door het storten van zand op de leiding op de bodem van de zee (project Tamar). Vanuit de reeds opgebouwde ervaring kon dhr. Korving succesvol ingezet worden voor deze opdracht.

Deze praktijkcase is een mooi voorbeeld waarin een visser tijdelijk een aanvullend project kan uitvoeren naast zijn visserijactiviteiten.

Conclusie inzetten visserijpersoneel en -materieel in de offshore industrie

Het inzetten van vissers in de baggerindustrie blijkt zeer goed haalbaar te zijn en kansen te bieden voor visserijpersoneel. Conclusie is dat vissersschepen niet ingezet kunnen worden, gezien de specifieke werkzaamheden waarvoor schepen in de baggerindustrie worden ingezet. Visserijpersoneel inzetten voor werkzaamheden binnen de baggerindustrie blijkt wel mogelijk.

Windparken

De Nederlandse overheid werkt samen met diverse windparkexploitanten de afgelopen en komende jaren hard aan het behalen van de doelstellingen zoals vastgelegd in het Energieakkoord. De mogelijkheden om windparken op zee te plaatsten, als alternatief voor windparken op het vasteland, worden onderzocht en benut. De exploitanten van windparken op zee alsmede de verantwoordelijke organen binnen de Nederlandse overheid zijn benaderd om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om vissers te bemiddelen naar werk binnen de windparken. Er is contact gelegd met bedrijven die actief zijn in de offshore windindustrie en zijn er cases uitgewerkt. Onder andere met Eneco Offshore Wind, C-Ventus en Oceanwind.

Offshore windparkoperators stellen i.v.m. veiligheid eisen aan schepen die in een windpark worden gebruikt. Uit de 'fit for purpose' checklist, een checklist met vereisten waaraan een schip moet voldoen om werkzaamheden te mogen uitvoeren binnen windparken, blijkt dat vissersschepen ongeschikt zijn om in te zetten. Zo eisen sommige operators dat schepen in de windparken dubbele voorstuwingsinstallaties hebben. Ook technisch gezien voldoen vissersschepen niet aan de gestelde eisen. Voor bijvoorbeeld het overvaren van personeel (crew transfers) dienen de schepen snel (20 tot 30 mijl/uur) en comfortabel te moeten varen. Ook moeten zij voorzien zijn van voorzieningen om bemanning veilig over te zetten.

Namens de Nederlandse overheid is Rijkswaterstaat in gesprek met de visserijsector, o.a. met de landelijke belangenorganisaties Nederlandse Vissersbond en VisNed, om mogelijke toegang van de visserij in de Nederlandse windparken te onderzoeken. Visserijbedrijven haken hier op in, bijvoorbeeld de Ekofish Group die bezig is met het ontwikkelen van een multipurpose visserij/service schip. Daarnaast is groep vissers binnen het EVF project "Vissen voor de wind" aan de slag gegaan met een onderzoek naar mogelijkheden voor visserijbedrijven om werkzaamheden uit te voeren binnen windparken en visserijactiviteiten binnen windparken toe te laten. Met beide genoemde partijen zijn goede contacten om uitwisseling van gegevens te bewerkstelligen.

Bemiddelingstraject dhr. Korving – Van Oord Offshore Wind

Gedurende het project is dhr. Korving bemiddeld naar werk bij Van Oord Offshore Wind als Marine Vessel Coördinator (MVC). Tijdens de bouw van windparken worden alle scheepsbewegingen in het gebied gecoördineerd en gecontroleerd. De MVC speelt daarin een coördinerende rol. Arjan Korving is geïntroduceerd omdat hij als visser de Noordzeekust goed kent en de verkeersstromen en veel schippers kent. Dat in combinatie met zijn ervaring bij het Kustwachtcentrum inzake de procedures en regels zorgde ervoor dat hij uitstekend de gevraagde werkzaamheden voor Van Oord uit kon voeren.

Bemiddelingstraject dhr. Sanou - C-Ventus

Als praktijkcase is getracht dhr. Sanou te bemiddelen naar werk voor C-Ventus. C-Ventus was op zoek naar een inlener voor constructielaswerk aan boord van een dive support vessel bij werk aan een windpark offshore. De opdracht is voor C-Ventus niet doorgegaan, waardoor de inzet van dhr. Sanou niet nodig was. Wanneer C-Ventus de opdracht had verkregen, had men dhr. Sanou graag willen inzetten.

Conclusie inzetten visserijpersoneel en -materieel in windparken

Het inzetten van vissers en materieel binnen windparken op zee blijkt zeer goed haalbaar te zijn en kansen te bieden. Conclusie is dat vissersschepen niet ingezet kunnen worden voor werkzaamheden t.b.v. de windparken, gezien de specifieke vereisten waaraan de schepen moeten voldoen. Visserijpersoneel inzetten voor werkzaamheden binnen windparken blijkt wel mogelijk. Daarnaast wordt momenteel door partijen met elkaar overlegd in hoeverre visserijactiviteiten plaats kunnen vinden binnen windparken op zee, middels het EVF-project 'Vissen voor de Wind'.

Marien onderzoek

Op zee wordt op verschillende terreinen marien onderzoek uitgevoerd, variërend van het verrichten van metingen en tellingen, het nemen van monsters en analyse van diverse gegevens op marien gebied. Om inzichtelijk te krijgen welke kansen er voor vissers is om activiteiten en arbeid uit te voeren m.b.t. marien onderzoek heeft het projectteam o.a. gesproken met onderzoeksinstituten als IMARES, het ILVO, het NIOZ en met de Rijksrederij.

De Nederlandse overheid stelt (tegen betaling) onder meer vaartuigen beschikbaar voor het uitvoeren van mariene onderzoek werkzaamheden, zoals visserijonderzoek. De Rijksrederij beheert daartoe onder meer schepen als de Tridens en de Isis. IMARES en NIOZ werken in opdracht van de overheid, maar bijvoorbeeld ook in opdracht van operators in de windindustrie. IMARES maakt hierbij meestal gebruik van overheidsschepen.

Soms worden ook private vissersschepen ingehuurd. Hierbij worden eisen gesteld aan de benodigde faciliteiten aan boord, zoals voldoende bemanningsverblijven, opslagmogelijkheden, een computerwerkruimte en een onderzoeksruimte. Afhankelijk van de specifieke werkzaamheden kunnen er aanvullende bemannings- en veiligheids- en scheepsklasse eisen worden gesteld. Het schip kan voor een bepaalde periode (< 1 jaar) nog in het visserijregister blijven ingeschreven.

Onderzoekwerkzaamheden worden gedaan door eigen personeel van de onderzoeksinstituten dat speciaal opgeleid is voor deze taken. Het komt zelden voor dat (ex) vissers worden opgeleid en/of ingezet bij onderzoekwerk.

In de praktijk blijkt dat de instituten een eigen netwerk aanspreken waar uit geput kan worden indien nodig. Een bemiddelingsbureau zou een rol kunnen spelen in uitzonderlijke gevallen. Bijvoorbeeld om zeker te stellen (met gecertificeerde procedures) dat palingstroperij bij onderzoekwerkzaamheden wordt tegengegaan.

Werkwijze IMARES m.b.t. uitvoer mariene onderzoeken

Dhr. Sieto Verver is voorzitter van de vaarcommissie bij IMARES. Hij coördineert de inzet van ingehuurde schepen en bemanningen uit de visserij voor projecten. Bij opdrachten van overheidswege worden schepen van de Rijksrederij ingezet, dat is een verplichting.

Een paar keer per jaar worden voor particuliere projecten schepen van de Rijksrederij of van (visserij)ondernemingen ingehuurd. Sommige schepen zijn speciaal ingericht om deze projecten uit te voeren. Meestal stappen de eigen medewerkers van IMARES aan boord voor de uitvoer van deze onderzoeksprojecten.

IMARES beschikt zelf ook over een bestand met contactgegevens van vissers die voor onderzoeken af en toe opstappen. Deze vissers zijn getraind en gecertificeerd om de specifieke werkzaamheden uit te voeren, bijvoorbeeld vissoort herkenning, invoeren onderzoeksgegevens in databases, etc.

Conclusie inzetten visserijpersoneel en -materieel t.b.v. marien onderzoek

Het inzetten van vissers en materieel voor het uitvoeren van mariene onderzoeken op zee blijkt haalbaar te zijn en geringe kansen te bieden. Conclusie is dat vissersschepen ingezet kunnen worden voor werkzaamheden t.b.v. mariene onderzoeken, zij het dat dit vooralsnog in zeer beperkte mate gebeurt. Voor het daadwerkelijk uitvoeren van onderzoek worden vaak de eigen medewerkers van de onderzoeksinstituten ingezet. Vissers worden ook wel ingezet, maar dat gebeurt op basis van reeds bij de onderzoeksinstituten bekende contacten. Voor individuele vissers/visserijondernemingen is het lastig hier voet aan de grond te krijgen.

3.5 Bemiddeling vissers zowel binnen als buiten de visserijsector

Er is onderzocht op welke wijze vissers momenteel worden bemiddeld naar werk zowel binnen als buiten de visserijsector. Door gesprekken met inlenende bedrijven, aanbieders en werkenden is informatie verzameld wat betreft concurrentie, salarissen en tarieven van bemiddelaars in de markt voor maritiem personeel. Met behulp van de gevonden informatie is inzicht gecreëerd m.b.t. kosten, baten, concurrentie, tarieven van een bemiddelend bureau ten bate van vissers. Ook werden een aantal praktijksituaties uitgewerkt om kennis op te doen en ideeën te toetsen. Hierbij is speciale aandacht uitgegaan naar de inzet van vissers en ex-vissers als Fisheries Liaisons Officer (FLO), een intermediair tussen visserij en andere activiteiten waar het gaat om interactie op zee.

Nederlandse recruitmentmarkt

In Nederland zijn uitzendbureaus (met uitzendvergunning), detacheringsbedrijven (onder aanneming) en werving- en selectie bureaus (of mengvormen daarvan) actief. Binnen dit werkveld is sprake van 3 opleiding-/ functie niveaus: ongeschoold, vaklieden (LBO/ MBO) en

hoger personeel (HBO, Academisch). Bruto winstmarges (bureaumarge als percentage van het factuurbedrag) zijn afhankelijk van schaarste, benodigde kennis en werkgeversrisico's. Globaal liggen de marges per genoemde sector op 10, 20 en 30%. Werving en selectie fees in het segment HBO/ Academisch bedragen zo'n 15 tot 25 % van een jaarsalaris.

De marges van Nederlandse bureaus zijn internationaal gezien hoog. Dit komt omdat in deze marges kosten zijn opgenomen voor het op zich nemen van de verantwoordelijkheid van het werkgeverschap, denk aan het ziekterisico, maar ook aan voorzien in "lief en leed". Buiten Nederland werken recruitmentbureaus meer met zelfstandigen en zijn de werkgeversrisico's meestal kleiner dan in Nederland.

Recruitment maritieme sector

Nederlandse aanbieders zijn onder andere Atlas, Oceanwide en TOS. Voor EU personeel op MBO en HBO niveau variëren dagtarieven (factuurbedrag per gewerkte dag) tussen de € 250,- en € 700,- (in het laatste geval gaat het om specialisten met een specifieke kennis en/ of ervaring, bijvoorbeeld op zee werkende, gekwalificeerde hydrograferen). Werving vindt plaats in West-Europa. De winstmarge ligt tussen de 15 en 25 % van het factuurbedrag. Werknemers zijn in loondienst of zijn ZZP-er.

Grote, internationaal werkende crewing agencies, bijvoorbeeld DeltaMeca, werven wereldwijd. Zij zijn goed georganiseerd en werken met gecertificeerde kwaliteitssystemen. Door gebruik te maken van wettelijke- en fiscale voorzieningen zijn de tarieven voor werknemers uit derden landen concurrerend. Voor dek-functies (LBO/ MBO) liggen de dagtarieven voor bijvoorbeeld een Filipijnse opvarende tussen € 35,- en € 50,-. Voor een West-Europaanse (Nederlandse, Britse) varensbevoegde zeeman worden tarieven gerekend tussen € 250,- en € 400,-. De bureaumarge ligt rond 15 %.

De Nederlandse visserij maakt weinig gebruik van bovengenoemde aanbieders. Wel wordt in de visserij en bij inzet van vissers buiten de visserij gebruik gemaakt van een grote verscheidenheid aan vaak kleinere bureaus die meestal werken vanuit het land van werving. Variërend van goed georganiseerde, gespecialiseerde bureaus tot eenmanszaken. Dagtarieven variëren van € 25,- per dag (Filipijnse visser in Nederland), € 150,- per dag (Britse visser op guardschip, betaald via de Kanaaleilanden) en € 100,- per dag (Poolse visser in Nederland). Er worden bureaumarges genoemd vanaf 3%. Als eerder gesteld zijn er ook- en met name voor het inlenende bedrijf veel haken en ogen verbonden aan het inlenen van buitenlanders via dit soort bureaus.

Haalbaarheid bemiddelingsbureau visserij

De EBIT² van recruitment bedrijven bedraagt tussen de 0 en 10%, winst als percentage van de omzet. De EBIT is afhankelijk van de specifieke markt, de prestaties van het bedrijf en de conjunctuur. EBIT= omzet – kosten van de omzet (loonkosten uitgezonden personeel, verzekeringen, debiteuren verzekering, kosten certificeringen) – overheadkosten (kosten intern personeel, kantoorkosten waaronder kosten automatisering en verkoopkosten).

Zeer gespecialiseerde bedrijven, vaak werkmaatschappijen van grote ondernemingen, bewerken vaak een niche in de markt en realiseren een hoge procentuele marge. Daar staat tegenover dat de absolute omzetten en dus ook de absolute marges (veel) lager zijn. Gezien de vereiste kennis van zaken en de moeilijkheidsgraad bij professionele en verantwoorde bemiddeling in de visserij moet (om haalbaarheid en continuïteit te garanderen) worden uitgegaan van een hoge vereiste EBIT, zeker omdat er sprake is van relatief kleine volumes/ omzetten. Ergo, de vereiste bruto winstmarge op de omzet zal moeten liggen tussen de 20 en 30% van de omzet.

Nederlandse maatschap vissers hebben als zelfstandige een jaaromzet tussen € 40.000,- en € 80.000,- met uitschieters tot € 100.000,-. Uitgaande van een representatief gemiddelde van €

² EBIT staat voor earnings before interest and taks, oftewel de winst voor afschrijving, rente en belasting

60.000,- bedraagt de dagopbrengst voor de maatschap visser daarbij € 300,- per zeedag. Met inachtneming van de uit het onderzoek naar voren gekomen marges die gemiddeld worden berekend door bemiddelingsbureaus zou het te factureren bedrag per dag dus € 375,- tot € 430,- moeten bedragen. Dergelijke dagtarieven en marges zijn niet concurrerend als het gaat om het invullen van standaard functies als zeevarende, zowel binnen- als buiten de visserij.

Inzet van vissers vanwege specifieke kennis - FLO's en MMO's

Waar het gaat om vissers met "toegevoegde waarde" die kunnen worden ingezet vanwege specifieke kennis, zijn hogere tarieven wel haalbaar. Denk aan de inzet van (ex) visserlieden als FLO, zowel aan de wal als op zee. Zowel NFFO Services (Verenigd Koninkrijk) als FOGA (Denemarken) ontlenen een belangrijke rol en een deel van hun bestaansrecht aan het rekruteren, opleiden, begeleiden en inzetten van FLO's.

FLO's hebben inzicht, ervaring en expertise op het gebied van visserij in een bepaald geografisch gebied. Vindt in dat gebied interactie plaats tussen visserij en andere activiteiten, bijvoorbeeld offshore werk, dan is de taak van de FLO wederzijdse schade te voorkomen door over en weer zaken af te stemmen en als intermediair tussen verschillende organisaties en stakeholders te fungeren, waarbij de FLO zich inzet voor de visserijbelangen. Naast een grote kennis van zaken wat betreft de lokale visserij moet een FLO beschikken over goede communicatieve vaardigheden in woord en geschrift, ook in de Engelse taal, en kennis hebben van de regelgeving die van toepassing is.

Op zee werken FLO's aan boord van bijvoorbeeld guard- en chasevessels. Zij stemmen met de vissers die in de omgeving van de werkzaamheden (gaan) vissen en de werkschepen diverse zaken af. Ook aan wal kan een FLO als taak hebben (toekomstige) offshore werkzaamheden en visserij (van te voren) af te stemmen. Daarnaast is aan de wal een belangrijke rol weggelegd voor FLO's bij overleg over alle vormen van interactie op zee waar de visserij bij betrokken is. Vanuit een aantal praktijkcases zijn vissers als FLO bij diverse overlegmomenten betrokken wanneer het gaat om beleid en uitvoering van plannen die de visserijsector beïnvloeden. Bijvoorbeeld als praktijkdeskundige/dossierhouder bij overleg over het aanleggen van windparken op visgronden en mogelijke toegang van visserijen daarin.

In het Verenigd Koninkrijk worden operators bij een vergunningsaanvraag (bijvoorbeeld voor seismische surveys) verplicht een FLO aan te stellen. De aanvrager van de vergunning dient dan de kosten voor het aanstellen van een FLO te dragen. Deze werkwijze wordt over het algemeen als zeer positief ervaren, vanuit alle betrokkenen. Op deze wijze worden de belangen van de visserijsector op een zorgvuldige en correcte wijze gekend bij besluitvorming en kunnen evt. verwachte problemen worden getackeld voor deze ontstaan.

Een andere functie waar vissers na een speciale training voor in aanmerking kunnen komen is die van MMO (Marine Mammal Observers). Er wordt meer en meer onderzoek gedaan en data verzameld aangaande diverse diersoorten die in zee leven en welke effecten menselijk ingrijpen heeft op deze diersoorten. Vissers hebben over het algemeen een goede en veelzijdige kennis van de flora en fauna in zee en kunnen om deze reden voor hun expertise ingehuurd worden. In het kader van verplichte EU regelgeving inzake het verzamelen van data wordt hier de komende jaren veel werk in verwacht.

Inzet van vissers vanwege specifieke kennis lijkt ook interessant als het gaat om het behouden en verder ontwikkelen van de unieke knowhow die Nederland heeft op visserijgebied. Er is terecht een actief beleid om kennis van wetenschapsinstellingen, bijvoorbeeld bij WUR, voor Nederland te behouden en uit te breiden door het uitvoeren van nationale- en internationale adviesopdrachten. Het zou een goede zaak zijn wanneer er ook een actief beleid zou zijn praktijkkennis op die manier te behouden door bewust en op commerciële basis vissers in te zetten vanwege hun kennis. Bijvoorbeeld als "geartechnoloog" bij projecten om discards verder

terug te dringen. Een kans voor een bemiddelingsbureau is het aanleggen en beheren van een pool van visserlui/ experts, waaronder (aspirant) FLO's en MMO's.

Inzet FLO's in Nederland is gewenst

Volgens de Nederlandse Kustwacht is het aanstellen van FLO's in Nederland niet standaard verplicht. Een partij die werkzaamheden op het Nederlandse deel van de Noordzee zee wil uitvoeren moet een vergunning daarvoor aanvragen bij Ministerie van Economische Zaken. Het Ministerie vraagt vervolgens aan de Kustwacht om aanvullende eisen voor het project te geven. Tevens adviseren ze de vergunningaanvrager wat te doen om de betrokken branches te informeren. Bijvoorbeeld om de visserij te informeren kan een advertentie in Visserijnieuws geplaatst worden (publicatieverplichting). Voor bepaalde projecten (zoals bijvoorbeeld seismisch onderzoek, of op gevaarlijke drukbevaren gebieden op zee) wordt de eis gesteld om een Noordzee loods aan te stellen. Voor windparken wordt de vergunning door Rijkswaterstaat uitgegeven.

In de praktijk is er over en weer tussen diverse organisaties en bedrijven die op zee opereren meestal weinig inzicht in elkaars activiteiten, waardoor onbedoeld en onnodig schade wordt aangericht en er zelfs gevaarlijke situaties ontstaan. Voorbeelden hiervan zijn kotters vastlopen in verse zandwinningputten, staande netten die worden afgevisd bij seismische opnames en bij baggerwerkzaamheden. Zo is er ook een groot visbestek tussen Hoek van Holland en Katwijk voor jaren beschadigd voor de visserij omdat bij zandsuppleties (o.a. het aanleggen van de zandmotor bij Kijkduin) onnodig veel veenkluiten ("daries/ dalies") zijn opgespoten die netten laten vollopen. Ook vanuit de offshore komen signalen dat de afstemming en coördinatie met de visserij kan worden verbeterd (o.a. informatie Den Helder Support Service en Global Marine Systems). Het inzetten van FLO's vanuit de visserij, zowel bij de projectvoorbereiding als bij de projectuitvoering kan hier veel in bijdragen. Er is momenteel geen bureau dat hierin bemiddelt.



Praktijkcase: dhr. Cramer als FLO

Ten tijde van het project heeft dhr. Rems Cramer (KW2) deelgenomen als FLO (Fisheries Liaisons Officer) aan de (succesvolle) onderhandelingen en acties om het conflict tussen Franse nettenvissers en Nederlandse (boomkor-/ pulskor) vissers te beslechten.

De Franse vissers waren zeer ontevreden door de ontstane concurrentie en beschuldigden de Nederlanders van het leeghalen van de visgebieden in het Kanaal. Ze hadden de haven van Boulogne-sur-Mer geblokkeerd voor Nederlandse schepen en de banden van personenbusjes zijn lek gestoken. Mede door de inzet van een aantal Nederlandse vissers als FLO tijdens de onderhandelingen met de Fransen, werd het conflict succesvol beslecht. Van deze actie is verslag gedaan in o.a. Visserijnieuws en diverse landelijke media.

3.6 Export specifieke kennis en technologie

Nederlandse bedrijven exporteren kennis en technologie naar het buitenland. Kennis en technologie zit opgesloten in de producten en diensten die worden geëxporteerd. Er is geen zicht op de omvang ervan omdat er geen aparte codes in handelsstatistieken voor zijn. De vraag is in welke producten en diensten de kennis en technologie zijn verweven.

In een LEI onderzoek, "Export van kennis en technologie door het Nederlandse agrocomplex", rapport 2013, is getracht om meer zicht hierop te krijgen. Voor de maritieme sector zijn geen gegevens hierover bekend. Het op commerciële basis inzetten- en exporteren van specifieke kennis op het gebied van visserij biedt wellicht kansen maar in hoeverre hier commerciële kansen liggen is niet bekend. Er is geen specifiek onderzoek naar gedaan. Het gaat hier om inzet van kennis en van technologie in het buitenland:

- voor het uitvoeren van (deel)projecten
- door het inzetten van experts op een bepaald deelgebied binnen de visserij (op basis van detachering)
- op het gebied van kennis en visserijtechnologie (met name selectiviteit/ discard vermindering), visserijmanagement (o.a. ruimtebeheer, transitie, certificering) en dataverzameling en analyses

Een detacheringsbureau kan een inventarisatie doen naar de markt hiervoor en een bestand aan maken van experts, zowel met een praktische- als met een wetenschappelijke achtergrond. Dit kan in overleg en in samenwerking met bestaande instanties in Nederlands zoals als met Wageningen University and Research (WUR), maar ook in het buitenland zoals met ILVO (België), IFREMER (Frankrijk) en SEAFISH (Engeland).

Over de omvang van de exportmarkt van kennis en technologie is niets bekend.

3.7 Analyse deelnemende schepen

Ten tijde van de subsidieaanvraag is uitgegaan van deelname van de UK190 aan het project. Vanwege mutaties bij de UK190 (ander schip, wijzigingen eigenaar) werd gedurende de looptijd binnen het project de plaats van de UK190 ingenomen door de KW5. De KW5 (bouwjaar 2000) is een moderne Eurokotter die het jaar rond met de pulskor vist op tong. De eigenaar/contactpersoon is dhr. Nico van der Plas.

Met de deelnemende visserijondernemers werden tijdens de looptijd van het project voortdurend de ontwikkelingen besproken. Zij hebben de projectgroep geadviseerd aangaande diverse zaken en hebben meegewerkt om een aantal onderzochte zaken in de praktijk uit te testen. Met name de wijze waarop bemiddeling naar diverse gelinieerde branches momenteel plaatsvindt en de problemen die Nederlandse vissers hiermee ondervinden zijn middels praktijkcases goed in beeld gebracht en onderzocht.

Met dhr. Arjan Korving van de SCH61 zijn er met succes acties ondernomen om zijn nevenwerkzaamheden uit te breiden. Ook neemt hij deel aan het EVF project dat is geïnitieerd door het projectteam. Dhr. Korving heeft interesse om ingezet te worden als FLO. Vanuit zijn eigen bedrijfsvoering ziet hij het nut en de noodzaak in om als FLO in een vroeg stadium betrokken te zijn bij overlegmomenten waarbij beleid en uitvoering van beleid aangaande activiteiten op zee worden afgestemd.

Bij dhr. Van der Plas (KW5) is er bemiddeld m.b.t. de inzet van een Portugese visserman. Middels dit bemiddelingstraject is veel kennis opgedaan in de zaken die geregeld moeten worden om als Nederlands visserijbedrijf buitenlandse arbeidskrachten in te huren. Zoals in voorgaande in beschreven blijkt dit zeer lastig te zijn.

Voor de GO1 werd bemiddeld m.b.t. de inzet van opstappers (dhr. Tanis en dhr. Vlaming). Ook deze bemiddelingstrajecten hebben bijgedragen aan het onderzoek en het verkrijgen van inzicht in de benodigde kennis en kunde aangaande de vereiste documenten e.d. voor het succesvol bemiddelen van vissers.

Ook de ins- en outs van mogelijke verhuur van de schepen buiten de visserij werd besproken en er werden exploitatieberekeningen gemaakt op basis van de business cases van het LEI voor de KW5, KW45 en GO1. Conclusie is dat verhuur aan de offshore op dit moment niet aantrekkelijk is vanwege eerder genoemde lage tarieven en vanwege het feit dat alle drie genoemde schepen momenteel rendabel vissen. Wel staan de eigenaren van de KW5 en GO1 in de toekomst open voor verhuur als bijvoorbeeld onderzoek schip ten behoeve van o.a. mariene onderzoeken. Omdat in de berekeningen vertrouwelijke gegevens zijn opgenomen (balans/ W&V rekening)

worden deze niet gepubliceerd. Op aanvraag en na toestemming van de eigenaar zijn ze eventueel wel opvraagbaar bij de projectgroep.

3.8 Diversen

Kleine vaartuigen

Gedurende het project is onderzocht welke mogelijkheden er zijn om kleine vaartuigen in te zetten in andere branches. Het betreft een speciaal vlootsegment van vaartuigen onder de 15 meter, waartoe o.a. de SCH61 van dhr. Korving behoort. Met name vanuit deze sector werd voor een aantal kandidaten een EVF traject gefaciliteerd omdat er in de winter vervangende werkzaamheden worden gezocht.

Schepen in deze sector worden ingehuurd, bijvoorbeeld voor het verrichten van peilingen bij zandsuppleties vanwege de geringe diepgang. De kleinere schepen vanuit dit vlootsegment zijn hiervoor zeer geschikt. Dagprijzen variëren en liggen gemiddeld rond de € 1.200,- per dag voor het huren van het schip inclusief schipper. Inhuur van een ervaren schipper voor een klein vaartuig levert dagprijzen op van € 300,- tot € 350,-. Met name voor peilwerk en voor werkzaamheden in- en nabij zeehavens (tenderdiensten) en op klein baggermateriaal (Multi-Cats) worden vissers van de kleine vloot ingehuurd. De schippers/ eigenaren hebben in de loop van de jaren hun eigen contacten opgebouwd. Uit verschillende gesprekken, waaronder met Deep BV, blijkt dat werving door opdrachtgevers vindt via onderlinge contacten plaatsvindt.

Voor dit vlootsegment zijn er zeker kansen om arbeid te verrichten in andere branches. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat het succesvol inzetten van personeel en materieel in andere branches momenteel sterk afhankelijk is van de persoonlijke contacten van de schipper/eigenaar met de betreffende bedrijven die in gelinieerde branches actief zijn. Het blijkt lastig te zijn voor schippers/eigenaren die deze contacten (nog) niet hebben om werk te vinden binnen andere branches.

Visserij en toerisme

Tevens is onderzocht welke mogelijkheden er voor vissers, vissersschepen en bemanning is om arbeid te verrichten in de toerismebranche. Vanuit de visserijsector zijn er de afgelopen jaren diverse initiatieven opgestart waarbij deze mogelijkheden worden onderzocht. Goed voorbeeld is het EVF-project 'Educatief IJsselmeervissen', waarbij middels een project voor basisschoolkinderen wordt onderzocht of het voor vissers interessant is om andere vormen van dienstverlening aan te bieden, zoals bijvoorbeeld (educatieve) rondvaarten. Uit onderzoek blijkt dat het varen en vissen met (al dan niet betalende) passagiers vanuit het oogpunt van veiligheid wettelijk (bepaling in Vissersvaartuigenbesluit volgens IL&T Visserij) is verboden.

Het creëren van toegevoegde waarde door het te gelde maken van "het verhaal" van de visserij is ook beschouwd. Hiervoor werd o.a. de bijeenkomst "Agri meets design" bijgewoond, waarbij met voorbeelden werd aangegeven dat het verhaal van de visser waarde heeft, ook in omzet. Voorbeeld van een succesvolle aanpak is het restaurant van de visserij coöperatie in Neuhaulingersiel (Duitsland). Met als decor de visserij, baten de aangesloten vissers een visrestaurant/ viswinkel uit. Een ander voorbeeld van een succesvolle combinatie visserij/info-tainment/visverkoop door vissers is een project in Denemarken waarbij een samenwerkingsverband van vissers een traditionele Deense kotter als visserijmuseumschip/ viswinkel heeft ingezet op een prominente plek in Kopenhagen.

De recreatie en toerismebranche biedt kansen voor vissers al zijn hier wel een aantal kanttekeningen bij te maken. Varen met passagiers is nagenoeg onmogelijk op basis van huidige wet- en regelgeving. Om hierin actief te kunnen zijn dienen vissersschepen aangepast te worden en ingericht moeten worden om passagiers te kunnen vervoeren. De kosten die dergelijke aanpassingen met zich meebrengen zijn dusdanig hoog dat dit voor de meeste vissers niet interessant is. Wat wel zeer interessant kan zijn is het zoeken van samenwerkingsverbanden waarbij de visser neveninkomsten kan genereren. Hierbij wordt gedacht aan samenwerking met

horeca en/of andere partijen, naar de genoemde voorbeelden in Duitsland en Denemarken. Over het algemeen blijken dergelijke initiatieven lastig te combineren met de reguliere visserijactiviteiten die door de vissers worden uitgevoerd.

4. Conclusies & aanbevelingen

Op basis van de uitgevoerde onderzoeken en behaalde projectresultaten kunnen er een aantal conclusies getrokken worden over o.a. de kansen voor opzetten van een bemiddelingsbureau voor de visserijsector en de kansen voor vissers en hun materieel om in andere branches aan het werk te gaan. Aan de hand van deze conclusies zal een aantal aanbevelingen worden gedaan. Tot slot wordt ingegaan op het vervolg van het project en de wijze waarop kennis en informatie betreffende het project bekend wordt gemaakt.

4.1 Conclusies

Aan de hand van het onderzoek, en de daaraan gekoppelde praktijkcases, dat gedurende het project is uitgevoerd zijn een aantal conclusies te trekken over de kansen voor vissers en hun materieel om werkzaam te zijn binnen andere branches. Op basis van de resultaten van het onderzoek trekt het projectteam de volgende conclusies:

Bestaande vissersschepen inclusief bemanningen tijdelijk buiten de visserij inzetten is (incidentele uitzonderingen daargelaten) geen optie.

Bestaande vissersschepen zijn niet geschikt om zonder meer te worden ingezet in andere branches. Technisch en wettelijk gezien voldoen de schepen niet aan de gestelde eisen. Economisch gezien is het onaantrekkelijk te switchen vanwege de hoge kosten die het met zich meebrengt om aan de eisen te voldoen, waaronder benodigde aanpassingen aan de schepen om deze geschikte te maken voor de specifieke werkzaamheden. Daarnaast is het aanbod zeer groot van bedrijven die dergelijke diensten aanbieden.

Hetzelfde geldt voor vissers. Vaarbevoegdheden/diploma's in de visserij zijn niet uitwisselbaar met de andere maritieme sectoren. Om de benodigde certificaten te kunnen behalen, dienen vissers veel tijd en geld te investeren, terwijl beide zeer beperkt zijn. De verdiensten buiten de visserij voor zeelieden staat tevens onder druk door een onbeperkt aanbod van arbeidskrachten uit derden landen. Gezien de hoge investeringen en de krappe markt waarin werk gevonden kan worden, doordat bedrijven eerder goedkopere krachten uit het buitenland aantrekken, lijkt deze ontwikkeling niet interessant voor de visserijsector.

Bemiddeling van vissers voor visserijbedrijven door een commercieel bureau is niet haalbaar.

De Nederlandse visserijwereld is klein. In de meeste gevallen worden visserlui via bestaande contacten onderling geworven. Bij ad-hoc situaties, bijvoorbeeld op een zondagmorgen meldt een opvarende zich ziek, kan bemiddeling relevant zijn. Er wordt alleen een "prikbord rol" verwacht, waardoor geen redelijke benodigde marge verlangd kan worden. Commercieel gezien is een dergelijk bemiddelingsbureau niet interessant door de combinatie van een laag aanbod en vraag vanuit de sector.

Bemiddeling van buitenlandse vissers is eveneens niet interessant vanwege de concurrentie op prijs van buitenlandse bureaus. Verantwoorde en professionele bemiddeling kost kennis, geld en tijd. De verwachte kosten en baten wegen niet tegen elkaar op.

Inhuur van vissers buiten de maatschapsovereenkomst om en/ of via een niet betrouwbaar (buitenlands) bureau is risicovol

Op basis van de huidige wet- en regelgeving (Waadi en de Wka) wordt de uiteindelijke verantwoording bij de inlener neergelegd, d.w.z. de maatschap en/of de eigenaar/maat. Inhuur van buitenlandse vissers via een dergelijke constructie neemt te hoge risico's met zich mee voor de visserijbedrijven die hier gebruik van wensen te maken. Daarbij dienen er veel aanverwante zaken geregeld te worden m.b.t. sociale verzekeringen e.d. waardoor deze vorm van inhuur economisch niet rendabel en zeer risicovol is voor de inlenende partij.

Het is voor vissers en voor de visserijsector zinnig individuele vissers te bemiddelen voor werk buiten de visserij

Eens een visserman, altijd een visserman. Bij voorkeur blijft een visser werkzaam in- of betrokken bij de visserij, maar moet dan wel in staat zijn een inkomen te verdienen. Wanneer de inkomsten vanuit de eigen sector tegenvallen kiest een visser er vaak om de visserij te verlaten om in een andere branche (blijvend) verder te gaan werken. Hierdoor gaat kennis en flexibel inzetbaar, vaarbevoegd personeel verloren.

Het lijkt haalbaar een bemiddelingsbureau op te zetten voor specialisten op visserijgebied. Internationaal zijn bedrijven, o.a. NFFO Services (Verenigd Koninkrijk) en FOGA (Denemarken), actief met het opleiden van specialisten met een visserij achtergrond en het bemiddelen van deze vissers in bijvoorbeeld de functie van FLO en MMO. Deze markt is groeiende, waarbij vereiste tarieven en marges om een economisch rendabel bemiddelingsbureau te runnen haalbaar moeten zijn.

Het inzetten van FLO's en MMO's naar Brits en Deens model is zinnig voor zowel visserij als voor de andere sectoren die werken op zee. In de genoemde landen werkt deze vorm van inzetten van visserijpersoneel naar tevredenheid van alle betrokkenen. Het projectteam ziet kansen een dergelijke wijze van inzetten van visserijpersoneel ook in Nederland op te zetten.

De combinatie visserij en toerisme heeft elders zijn werking bewezen.

Visserij, visverkoop en "infotainment" kunnen de visser geld op leveren door "het verhaal achter de vis" te vertellen en laten zien. Over het algemeen blijken dergelijke initiatieven lastig te combineren met de reguliere visserijactiviteiten die door de vissers worden uitgevoerd. Varen met passagiers is nagenoeg onmogelijk op basis van huidige wet- en regelgeving. De kosten die aanpassingen aan een vissersschip met zijn meebrengen zijn dusdanig hoog dat dit niet interessant is. Wel blijkt uit voorbeelden uit de praktijk dat er wel degelijk mogelijkheden zijn om een goede boterham te kunne verdienen in deze branches.

4.2 Aanbevelingen

Aan de hand van de in de vorige paragraaf beschreven conclusies zijn een aantal aanbevelingen opgesteld. De aanbevelingen bestaan uit een aantal belangrijke aandachtspunten van belang voor het vervolg van het project.

Geen bureau opzetten om actief bestaande visserijschepen/ bemanningen te bemiddelen naar andere sectoren.

De huidige markt van vraag en aanbod legitimeert het niet om een bemiddelingsbureau op te zetten dat actief schepen en bemanning bemiddeld naar werk in andere branches. Er mist op dit moment een goede basis om de markt in te stappen met een bemiddelingsbureau specifiek voor de visserijsector.

Houdt (passief) voeling met de markt en houdt kennis van zaken up-to-date

Markt en omstandigheden kunnen snel veranderen, bijvoorbeeld recentelijk door gebrek aan tongquotum door de pulskor, de invoering van de aanlandplicht etc. in het kader van deze ontwikkelingen binnen de sector is het van belang dat er een vinger aan de pols wordt gehouden en informatie en kennis wordt verzameld en wordt gedeeld. Wisselingh en Toorens BV wil desgewenst als platform hiertoe dienen, bijvoorbeeld door het inzetten van een (deel) van haar website. De binnen dit project vergaarde kennis en de contacten worden door het projectteam ingebracht bij het EVF project "Vissen voor de wind", zodat ook andere partijen hiervan gebruik kunnen maken.

Het is aan te bevelen dat de vergaarde kennis niet verloren gaat en up-to-date gehouden wordt. Middels een (online) databank kan deze informatie voor meerdere partijen inzichtelijk gemaakt worden.

Zorg dat opleiding, certificering e.d. afgestemd zijn op de beroepspraktijk

Het is voor aankomend vissers aan te bevelen de gecombineerde opleiding Koopvaardij + Visserij te volgen, juist als men bewust kiest voor de visserij. Hierdoor krijgt de student/scholier naast relevante visserijkennis en papieren ook onderwijs in koopvaardijzaken. In de praktijk is het namelijk later lastig en kostbaar vereiste extra certificaten te behalen. Ook valt het aan te bevelen dat vanuit de diverse maritieme sectoren onderzocht wordt of, en zo ja op welke wijze, vaarbevoegdheden, diploma's en EVC-trajecten kunnen worden aangepast, zodat het mogelijk wordt deze zaken over te dragen wanneer vissers (tijdelijk) werkzaam willen zijn in een andere gelinieerde sector.

Biedt bemiddeling Nederlandse vissers/ visserij als "prikbord service" aan.

Commerciële bemiddeling tussen vissers en visserijbedrijven is blijkt uit onderzoek niet haalbaar. Om de visserijsector als geheel toch van dienst te kunnen zijn, valt het aan te bevelen dat er aan reeds bestaande visserij-websites een prikbordfunctie toegevoegd wordt. Zo kan een visserijbedrijf dat op zoek is naar een (tijdelijk) arbeidskracht via deze functie een oproep plaatsen op de genoemde websites en kunnen werkzoekenden hier via de website op reageren. Op deze wijze kan er op een eenvoudige manier bemiddeld worden tussen vraag en aanbod van visserijpersoneel.

Regel de inhuur van (met name buitenlandse vissers) goed en bij voorkeur collectief.

Uit onderzoek blijkt dat het inlenen van (met name buitenlands) personeel veel haken en ogen heeft. Zo zijn er veel randzaken die geregeld moeten worden m.b.t. verzekeringen, (werk)vergunningen en aansprakelijkheid. Het projectteam geeft als aanbeveling dat de standaard maatschapsovereenkomst toegepast zou moeten worden bij dergelijke inleenconstructies en/of dat er gezamenlijk ingeleend wordt via een NEN4400- gecertificeerd bestaand bureau op basis van een simpel protocol en raamafspraken. Dergelijke protocollen en raamafspraken zijn bijvoorbeeld te maken in samenspraak met Nederlandse Vissersbond, VisNed, SFM, fiscus, visserijaccountants, scheepsverzekeraars, bedrijfsvereniging etc.

Het projectteam kan desgewenst haar kennis en kunde inzetten en een coördinerende rol vervullen in het onderling contacten leggen tussen partijen en het faciliteren van de totstandkoming van eventuele protocollen/afspraken en raamovereenkomsten.

Actief praktijkkennis van vissers inzetten

Het is aan te bevelen de praktijkkennis van vissers veilig te stellen en uit te breiden. Aan de overheid, wetenschapsinstituten en vertegenwoordigende lichamen wordt aanbevolen de praktijkkennis van vissers bewust en actief in te zetten, naast die van wetenschappers. Koop deze kennis in voor eigen projecten en bij het uitvoeren van projecten van derden. Daarbij wordt ook aanbevolen de mogelijkheden omtrent het inzetten van vissers als FLO en/of MMO verder te onderzoeken en te ontwikkelen. Uit de praktijk in het buitenland is gebleken dat een dergelijke samenwerking tussen partijen zijn vruchten afwerpt.

Projectpartner Wisselingh en Toorens BV is voornemens een bemiddelingsbureau hiervoor op te zetten. Daarvoor wordt een bestand aangelegd van vissers met specifieke expertise. Tevens wordt overwogen dit breder in te zetten door ook (internationaal) te gaan bemiddelen voor visserijdeskundigen, met bijvoorbeeld een achtergrond als marien bioloog. Tot slot zullen de mogelijkheden om te komen tot het inzetten van FLO's verder onderzocht en geïmplementeerd worden, naar Brits en Deens model.

Onderzoek de mogelijkheden toerisme & recreatie

Het kan voor vissers interessant zijn de mogelijkheden te onderzoeken om diensten aan te bieden binnen de recreatie en toerisme branche, met name voor kleinschalige, seizoensgebonden visserijondernemingen. De directe kansen en mogelijkheden zullen per visserijonderneming sterk verschillen en is daarnaast ook afhankelijk van de visserijonderneming zelf. Het projectteam adviseert dat visserijondernemingen wanneer zij

interesse hebben om in deze branches werkzaam te willen zijn, dan wel diensten willen aanbieden voorbeelden uit de praktijk als leidraad nemen. Kijk met name naar de initiatieven die inmiddels succesvol worden uitgevoerd.

De vergaarde kennis, onder meer vanuit de Duitse en Deense initiatieven worden door het projectteam o.a. ingebracht bij en uitgewerkt door de Kenniskring Staandwant, daar met name voor visserijbedrijven die kleinschalige visserij beoefenen meer mogelijkheden voorhanden zijn om actief te zijn in deze branches omdat het voor deze bedrijven gemakkelijker is om naast de visserijactiviteiten nevenactiviteiten te ontplooien.

4.3 Vervolgstappen na afloop project

De kennis, ervaring en contacten die zijn opgedaan gedurende de uitvoering van het project zullen in de toekomst voor verschillende doeleinden worden gebruikt. Het projectteam ziet mogelijkheden om diverse zaken verder uit te werken en te implementeren binnen de visserijsector en zal na afloop van het project verdere stappen ondernemen t.a.v. het inzetten- en exporteren van specifieke kennis op het gebied van visserij, o.a. door:

- het uitvoeren van (deel)projecten;
- het nationaal- en internationaal inzetten van experts op een bepaald deelgebied binnen de visserij (op basis van detachering). Hierbij wordt gedacht aan o.a. het inzetten van experts op het gebied van visserijtechnologie (met name selectiviteit/ discard vermindering), visserijmanagement (o.a. ruimtebeheer, transitie, certificering) en dataverzameling.

Zoals aangegeven is Wisselingh en Toorens BV van doel een bestand aan te maken van experts, zowel met een praktische als een wetenschappelijke achtergrond. Met behulp van dit bestand wil Wisselingh en Toorens werken aan het bundelen en uitbreiden van de kennis en vaardigheden van deze experts en inzetten binnen de sector. Dit alles in overleg en in samenwerking met o.a. bestaande instanties als LEI-WUR, IMARES, ILVO (België) en Ifremer (Frankrijk).

De wijze waarop in het buitenland gewerkt wordt met FLO's wordt door het projectteam als zeer kansrijk en nuttig beschouwd. Het projectteam wil als vervolg op dit project verder onderzoeken op welke wijze deze systematiek in Nederland kan worden geïmplementeerd. Inmiddels wordt er via o.a. deelname aan het EVF-project 'Vissen voor de Wind' een soortgelijke werkwijze gehanteerd. Gedurende dit project worden vissers ingezet op basis van hun kennis en kunde van diverse (vis)gebieden op zee en worden zij geconsulteerd door o.a. instanties vanuit de overheid (diverse ministeries, Rijkswaterstaat, e.d.) en windparkexploitanten aangaande plannen voor het bouwen van windparken op zee. Door hun kennis van de zee, visbestanden, getijden e.d. in te zetten, zijn de vissers een waardevolle gesprekspartner voor de verschillende (overheids)instanties die deze ruimtelijke plannen uitwerken. De vissers kunnen op deze wijze direct de visserijbelangen onder de aandacht brengen en binnen de besluitvormingsprocedures kan vervolgens rekening gehouden worden met deze belangen. Op deze manier wordt de kennis vanuit dit project op een praktische wijze ingezet. De uiteindelijke wens van het projectteam is om functie van FLO zoals gehanteerd in o.a. het Verenigd Koninkrijk en Denemarken ook op termijn te kunnen implementeren in Nederland.

Aangaande het bemiddelen van vissers naar arbeid binnen andere (maritieme) sectoren wil het projectteam desgewenst in de nabije toekomst een faciliterende rol op zich nemen. Projectpartner Wisselingh en Toorens BV ziet mogelijkheden om de verzamelde informatie via haar website openbaar te maken ten behoeve van de sector. Ook zien projectpartners het nut in van het bijhouden en aanvullen van deze kennis. Zo kunnen in overleg met verschillende stakeholders afspraken en (raam)overeenkomsten gesloten worden om diverse zaken te implementeren en te verbeteren voor de visserijsector.

Met name de overdraagbaarheid en geldigheid van vaarbevoegdheden, diploma's en certificaten van vissers blijkt momenteel nagenoeg onmogelijk te zijn en vormt een probleem voor de sector bij het vinden van passende arbeid binnen andere sectoren. Het projectteam zou graag zien dat hier verandering in komt, ten goede van de visserijsector, en ziet mogelijkheden om deze gewenste verbeteringen in samenspraak met diverse stakeholders te realiseren. Hierbij wordt gedacht aan o.a. het onderwijs en de beroepspraktijk nog beter op elkaar aan te laten sluiten en dusdanig vorm te geven dat vaarbevoegdheden, diploma's en dergelijke ook geldig zijn binnen andere maritieme sectoren, voor zover dit mogelijk is. Een positieve ontwikkeling in deze is de mogelijkheid om een gecombineerde opleiding Koopvaardij en Visserij te kunnen volgen. Daarnaast zouden er betere afspraken gemaakt kunnen worden aangaande de door vissers reeds opgedane ervaring die middels EVC-trajecten erkend kan worden, zodat vissers alsnog aan de gestelde eisen vanuit andere sectoren kunnen voldoen en ook werkzaam kunnen zijn binnen deze sectoren. De projectpartners willen zich inzetten om dergelijke ontwikkelingen te stimuleren en waar mogelijk te faciliteren. Ook hierbij is het van belang dat er samenwerking gezocht wordt met diverse stakeholders.

5. Publiciteit

Gedurende het project is er op verschillende wijzen aandacht gegenereerd voor het project. Er is middels diverse publicaties op o.a. websites van de projectpartners informatie verstrekt aangaande het project. In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de diverse publicaties en media waarin het project is uitgelicht.

5.1 Vakbladen en kranten

Het project behelst een onderzoek naar het bestaansrecht van een bemiddelingsbureau dat nog niet bestaat. Omdat de materie lastiger bleek dan op voorhand werd aangenomen en om geen valse verwachtingen te wekken is door het projectteam de voorkeur gegeven te communiceren middels persoonlijke gesprekken i.p.v. via diverse media.

Nu het project is afgerond, zullen de resultaten van het project gepubliceerd worden in de branchevakbladen Visserijnieuws, Fishtrend en in Schuttevaer. Er zijn reeds afspraken gemaakt met Visserijnieuws; medio november 2014 zal er een artikel aangaande de resultaten van het project gepubliceerd worden. Het projectteam zal er zorg voor dragen dat een kopie van de publicatie(s) zal worden nagestuurd aan de RVO.

Wisselingh en Toorens BV is voornemens bij het publiceren van het eindrapport een bemiddelingsdienst te starten voor visserij experts, zoals aangegeven in het rapport. Momenteel wordt gewerkt aan het daartoe aanpassen van de bestaande website. Er zal via deze website een link worden geplaatst naar het rapport.

5.2 Internet

Via diverse websites van is aandacht besteed aan het project. Hieronder een overzicht van diverse websites:

Website Nederlandse Blueports:

De Blueports binnen Nederland hebben een verzameling van diverse subsidieprojecten, ondersteund middels een subsidie vanuit het Europees Visserijfonds (EVF); de zogeheten Projectenparade. Binnen deze database vindt u projecten die gericht zijn op aanjagen van innovatie en/of het stimuleren van economische activiteit. Daarmee dragen ze, direct of indirect, bij aan het realiseren van de doelen van de regionale Blueports. Sommige zijn geïnitieerd en gefinancierd vanuit de Blueports. Andere zijn, met hetzelfde doel, gestart met steun vanuit andere (co)financieringsbronnen. De database bevat lopende en afgeronde projecten. Het vullen gebeurt gefaseerd, er is gestart met projecten die zijn/worden gerealiseerd met steun van het Visserij Innovatie Platform (VIP). Voor meer informatie kijk op:

http://www.blueportal.nl/projectenparade/191/minder_vissen_meer_brood_uit_het_water

Er is door de projectpartners zelf eveneens aandacht besteed aan publicaties betreffende het project. Op de websites van de Nederlandse Vissersbond zijn publicaties geplaatst aangaande het project.

Website Nederlandse Vissersbond: <http://www.vissersbond.nl/index.php?mod=page&id=100>

Website Wisselingh en Toorens BV: <http://wisselingh.nl/>

BIJLAGE 1 Geraadpleegde literatuur

'Kansen voor nevenactiviteiten in de Nederlandse visserijsector – Lering uit Noorwegen en Denemarken', Sytse Ybema, Sustainovate Inc., ISBN: 978 – 90 – 5059 – 458 – 5, Rapportnr. 11.2.272, Utrecht, augustus 2011.

'Van Noordzeevisser naar multipurpose maritiem ondernemer', Kees Taal en Marc-Jeroen Bogaardt, LEI Wageningen UR, ISBN: 978 – 90 – 5059 – 497 – 4, Rapportnr. 12.2.309, Utrecht, oktober 2012.

'Marktkansen voor de multipurpose maritiem ondernemer - Een quickscan naar nieuwe marktkansen voor de Nederlandse kottervisserij', Drs. W.H.J. Verhoeven e.a. EIM, Zoetermeer, ISBN: 978 – 90 – 5059 – 383 – 0, Rapportnr. 09.2.204, Utrecht, februari 2009.

'Uitzendarbeid binnen de Nederlandse zeevisserij - Een onderzoek naar de rechtpositie van de uitzendkracht aan boord van Nederlandse zeevissersvaartuigen', Masterscriptie Sociaal Recht en Sociale Politiek, Faculteit der Rechtsgeleerdheid, Marjolein Kuijpers, Anr 401637

'Vissers kunnen meer dan vissen alleen' – ir. J.A. Landstra

KIWA Register / IL&T – Regelgeving vaarbevoegdheden, <http://www.kiwa.nl/>

Visserijnieuws – vakblad voor de visserij, de Nederlandse en Belgische visverwerkende industrie en de vishandel, www.visserijnieuws.nl/

Maritiem Nederland - opinie- en vaktijdschrift voor het maritieme cluster in Nederland <http://www.maritiemnederland.com/>

Schuttevaer – nieuwsblad scheepvaart, <http://www.schuttevaer.nl/>

BIJLAGE 2 Overzicht geraadpleegde bedrijven/ opgebouwde contacten

Acta Marine	Heerema Marine Contractors	SCH61
AKTB	Herman Jansen	Schelde Vlissingen
Allseas Group	Scheepsbouwkundig bureau	Schlumberger IJmuiden
Amels	Heijer, W.M.	Schottel
ASD ontwerp bureau	Holland Shipyards	Seamar
Attero	Hoogheemraadschap	Serdijn Offshore werf
BAM International	Noorderkwartier	Shore Monitoring
Biglift	IHC Merwede	Skilltrade Voorschoten
Bluestream	IL&T Rotterdam	Slot Maritiem
Bluewater	ILVO Oostende	Smit
Boot mr. G. (fiscalist)	Imares	Sociaal Fonds voor de
Bootsman B.V. Insurance	Jan de Nul	Maatschapsvisserij
Brokers, Tom Bootsman	Kenz Cranes	SVO Lobex
Boskalis Dredging	Keus (Bert), visserij consultant	SPT Suction Pile Tecnology
Boskalis Offshore	Keppel Verolme	STC Rotterdam/ Stellendam
BP Tankterminal	KIWA	Svitzer
Bureau Maaskade	Koninklijke Marine	TMK Subsidieadvies
Cofely	Koole	Total E&P
Croon	KW45	Tideway
C-ventus	KW5	UK190
Damen Shipyards	LEI	Van Oord Dredging
Damen Visser Den Helder	Lievensse Saoedi Arabië	Van Oord Luchterduinen
De Groot Nijkerk	Maaskant Stellendam	Van Oord Offshore Wind Projects
Den Helder Support Service	Maersk Oil & Gas Esbjerg	VDR
De Vries van de Wiel	Man mr. E.F. de (bedrijfsjurist)	VRO (Vereniging Regulering
Deepocean	Mammoet Offshore	Onderaanneming)
DEEP BV Hydrografie en	Mammoet Onshore	Visserij Management Bureau Beer
Geofysica	MHI Vestas	VMC Beer
DEME	Nadrecon	Rederij C. Vrolijk, M. van der Zwan
Dockwise	Nederlandse Visserijbond	Volharding Scheepswerf
Dong	NFFO Services	Vroon Offshore
Elburger Scheepsbemiddeling	NIOZ	VSMC
Ekofish Group Urk	NL Shipbrokers	Western Geco Ltd. Londen
Elivesto	NUON	Wind Shipping
Eneco	Oceanwind	Workfox
Fischereigenossenschaft	O545	WUR MMO
Neuharlingersiel	Padmos Stellendam	WR152
FOGA Esbjerg	PFA	WR220
Fugro	Provincie Zeeland/J. Broodman	Zeeman Mariflex Urk
Gemini Windpark	Recruit12 Bromgrove/	Zoetmulder Hoekstra Advocaten
GO1	Birmingham	Zwagerman
Global Marine Systems	Redersvereniging voor de	
Gouda Geo Equipment	Zeevisserij	
	RWS directie Noordzee	
	Rijksrederij	



Nederlandse Vissersbond

**Wisselingh
en Toorens**

© 2014, Ursa Major Services BV/ CPO Nederlandse Vissersbond U.A., Emmeloord

Colofon

Wisselingh & Toorens BV

Ursa Major Services BV/CPO Nederlandse Vissersbond U.A.