

Van Noordzeevisser naar multipurpose maritiem ondernemer

Dit rapport is in opdracht van InnovatieNetwerk en Nederland Maritiem Land opgesteld door:

Kees Taal en Marc-Jeroen Bogaardt,
LEI, Wageningen UR, Den Haag

Projectleider InnovatieNetwerk:

Ir. J.A. Landstra

Dit rapport is opgesteld in het kader van het thema 'Noordzeevisserij', concept 'Multipurpose maritiem ondernemerschap'.



Nederland Maritiem Land

Postbus 19197
3501 DD Utrecht
tel.: 070 378 56 53

www.innovatienetwerk.org

Het ministerie van EL&I nam het initiatief
tot en financiert InnovatieNetwerk.

Boompjes 40
3011 XB Rotterdam
tel.: 010-2052720

www.dutch-maritime-network.nl

ISBN: 978 – 90 – 5059 – xxx – x

Overname van tekstdelen is toegestaan, mits met bronvermelding.

Rapportnr. 12.2.309, Utrecht, oktober 2012.

Voorwoord

Van 'Visser naar Multipurpose Maritiem Ondernemer' was één van de vier lange-termijnambities van het Visserij Innovatie Platform (2007-2011). Deze ambities zijn nog steeds leidend voor de inzet van InnovatieNetwerk op visserijgebied.

De uitdaging hierbij is het verbreden van het businessmodel van de visserij naar andere activiteiten op zee. Met hun zeemanschap en kennis van de zee kunnen vissers veel meer doen dan alleen vissen, waarmee nieuwe inkomstenbronnen kunnen worden ontwikkeld. Dit is van belang nu de economische positie van de vissers onder druk staat door hoge brandstofprijzen en import van kweekvis uit het Verre Oosten.

Multipurpose maritiem ondernemerschap vraagt niet alleen technologische aanpassingen aan schepen en andere competenties van de bemanning, maar ook nieuwe vormen van ondernemerschap. Verder is samenwerking binnen de sector belangrijk om de visserijsector te positioneren als aantrekkelijke aanbieder, maar ook om onderhandelingskracht te creëren ten opzichte van de klanten.

Multipurpose maritiem ondernemerschap is nog maar beperkt tot ontwikkeling gekomen. InnovatieNetwerk en Nederland Maritiem Land hebben LEI Wageningen UR daarom gevraagd 5 (dubbele) business cases te ontwikkelen voor multipurpose maritiem ondernemen: voor een bestaand schip, respectievelijk een nieuw te bouwen schip, voor 40 meter en voor 24 meter kotters. Hiermee kan de visser op een eenvoudige manier zelf bepalen of het uitvoeren van nevenactiviteiten op zee hem een aantrekkelijk verdienmodel biedt.

Er blijken wel degelijk perspectiefvolle nevenactiviteiten voor de kottervisserij te zijn bij zee- en visserijonderzoek, vis- en zeewierkweek en afvalverwijdering ('schoonvissen'). De potentiële omvang van de markt schat het LEI op gemiddeld 13,5 miljoen euro met mogelijk nog eens een incidentele, tijdelijke extra, markt van 5 miljoen euro (schoonvissen), wat voor een beperkt aantal visserijondernemers interessant kan zijn. De huidige omzet aan nevenactiviteiten schat het LEI op maximaal rond 4,5 miljoen euro.

Er is een begeleidingscommissie gevormd die tijdens het onderzoek eenmaal is bijeengekomen. De commissie bestond uit Bert de Vries (Scheepsbouw Nederland), Peter Everaardt (Engenius), Pieter 't Hart (Koers en Vaart), Pieter Louwe van Slooten (visserijondernemer) en Rems Cramer (visserijondernemer). Verder zijn (telefonische) interviews gehouden met Lex Oosterbaan (RWS Noordzee), Bert Veerman (KIMO), Henk en Erik Groen (Rederij Groen), Piet Roos en Henk Demkes (ministerie van EL&I), Diede de

Blaauw (ILenT) en Willem van der Pijl (LEI). De prettige samenwerking en hun inbreng tijdens het onderzoek wordt zeer gewaardeerd.

InnovatieNetwerk heeft al eerder onderzoeken laten uitvoeren naar alternatieve inkomstenbronnen voor de Nederlandse vissers. Dit leidde in 2009 tot het rapport 'Marktkansen voor de multipurpose maritiem ondernemer' en in 2011 tot het rapport 'Kansen voor nevenactiviteiten in de Nederlandse visserijsector - Lering uit Noorwegen en Denemarken'. Dit rapport is een vervolg daarop met als doel de visser inzicht te geven in de benodigde investeringen en potentiële opbrengsten van verschillende nevenactiviteiten.

Wij hopen dat dit rapport vissers en andere belanghebbenden op de Noordzee stof tot nadenken geeft.

Dr. G. Vos,
Directeur InnovatieNetwerk.

Inhoudsopgave

	Blz.
Voorwoord	
Samenvatting	1
1. Inleiding	7
1.1 Nederlandse vloot van zee- en kustvisserij	7
1.2 Nevenactiviteiten voor de Nederlandse zeevisserij	8
1.3 Ontwikkelingen in wettelijke eisen	9
1.4 Leeswijzer	10
2. Marien en maritiem onderzoek	11
2.1 Inleiding	11
2.2 Wettelijke eisen	11
2.3 Markt	11
2.4 Klanten	13
2.5 Concurrenten	13
2.6 Vissers	14
2.7 Technische aanpassingen	14
3. Kweek op zee	15
3.1 Inleiding	15
3.2 Wettelijke eisen	15
3.3 Markt	16
3.4 Klanten	17
3.5 Concurrenten	18
3.6 Vissers	18
3.7 Aanpassingen bestaand schip	19
4. Dienstverlening aan de offshore	21
4.1 Inleiding	21
4.2 Wettelijke eisen	22
4.3 Markt	23
4.4 Klanten	25
4.5 Concurrenten	28
4.6 Vissers	29
4.7 Aanpassingen bestaand schip	29

5.	Schoonvissen van de Noordzee	31
5.1	Inleiding	31
5.2	Wettelijke eisen	32
5.3	Markt	32
5.4	Klanten	33
5.5	Concurrenten	34
5.6	Vissers	34
5.7	Aanpassingen bestaand schip	34
6.	Rampenbestrijding op Noordzee	35
6.1	Inleiding	35
6.2	Wettelijke eisen	36
6.3	Markt	36
6.4	Klanten	36
6.5	Concurrenten	36
6.6	Vissers	37
6.7	Aanpassingen bestaand schip en bij nieuwbouw	37
7.	Conclusies	39
8.	Stappenplan en businesscases	41
8.1	Inleiding	41
8.2	Stappenplan	41
8.3	Businesscases en toelichting	43
	Bronnen (literatuur, websites, geraadpleegde personen)	51
	Afkortingen en namen	55
	Summary	57

Samenvatting

Belangrijkste uitkomsten

Voor visserijondernemers die hun activiteiten op zee willen verbreden liggen er vooral mogelijkheden op het gebied van inzet van schepen voor (bio)marien en maritiem onderzoek (zee- en visserijonderzoek), voor 'zeeboerderijen' tussen windmolens (vis- en zeewierkwekerijen), en voor het verzamelen van afval uit zee ('schoonvissen'). In deze relatief nieuwe (potentiële) markten kan de kottervisserijsector met betrekkelijk lage investeringen taken op zee naar zich toe trekken waardoor ondernemers hun kotters multifunctioneel kunnen inzetten met betere economische perspectieven.

Uitgangspunt hierbij is dat het zeemanschap van vissers en hun kennis van en over de zee uniek is, en dat die ook ingezet kunnen worden voor een reeks van andere activiteiten op zee dan alleen visserij. Tegelijkertijd zullen vissers zich meer open moeten stellen naar andere sectoren om meer samen te werken en zich actiever op moeten stellen in het exploreren van nieuwe markten.

Voor de inzet en uitvoering van zee- en visserijonderzoek en voor het schoonvissen van de Noordzee is vooral ook politieke wil nodig. Uitbesteding van onderzoek vergt een beleidswijziging bij de overheid. Voor vissers betekent het naast investeren in mensen en materiaal dat zij bereid moeten zijn om voor de lange termijn commitment aan te gaan. Voor het schoonvissen van de zee dient de Nederlandse overheid ook in te spelen op de maatschappelijke behoefte en de EU-tendens om de zeeën te laten opschonen door de vissers. De overheid zal daarvoor een redelijke vergoeding beschikbaar moeten stellen. De visserijsector kan hier naar verwachting zeer concurrerend in opereren. 'Zeeboeren' tussen de windmolens betekent dat vissers moeten inspelen op een onomkeerbare ontwikkeling die op zee gaande is en dat zij de kansen moeten benutten die hieruit voortvloeien.

De offshore-energiesector en het bestrijden van rampen en inzet bij calamiteiten lijken minder aanknopingspunten te bieden voor visserijondernemers.

De operators hebben eigen gespecialiseerde schepen en voor de pieken in het werk zijn er al langjarige contacten met reders die goed zijn ingespeeld op de markt. Door voortdurende aanscherping (de lat komt steeds hoger te liggen) en verandering van wet- en regelgeving wordt het voor bestaande visserij-schepen steeds moeilijker om aan gestelde eisen voor deze werkzaamheden op zee te kunnen voldoen. Dit betekent dat Nederlandse zeevisserijondernemers steeds meer zullen moeten investeren in materieel en mensen om op deze markten actief te kunnen zijn, waarbij het tegelijkertijd dan geen nevenactiviteit meer kan worden maar min of meer een fulltime inzet voor andere

sectoren. In deze sectoren geldt dat het kunnen voldoen aan de eisen van de opdrachtgevers zoals aantal dagen op zee, opleiding en scholing van personeel en het kunnen voldoen aan wet- en regelgeving de grootste uitdaging vormt.

Bestaande Nederlandse vissersschepen lijken op dit moment vooral als guard vessel (wachtschip) voor de offshore te worden ingezet, waarbij de beloningen doorgaans marginaal zijn doordat het aanbod groter is dan de vraag. Andere nevenactiviteiten in deze sectoren vragen om meer scholing, certificaten en voorzieningen aan boord, dus investeringen. Nieuw te bouwen visserijsschepen hebben mogelijk meer kans om nevenactiviteiten op zee te ontplooien omdat tijdens de bouw ervan al rekening gehouden kan worden met toekomstige, andere taken (modulaire bouw).

De potentiële omvang van de markt voor nevenactiviteiten voor kotters in de komende tien jaar wordt geschat op gemiddeld 13,5 miljoen euro per jaar. Indien schoonvissen van de Noordzee ook daadwerkelijk EU-beleid wordt, dan kan dit bedrag (tijdelijk) 5 miljoen euro per jaar hoger uitkomen. Geschat wordt dat in totaal maximaal 25 miljoen euro door andere activiteiten kan worden verdiend (zie tabel 1).

De totale markt is vele malen groter maar lang niet alle nevenactiviteiten zijn met kotters uit te voeren. Geschat wordt dat de totale markt voor nevenactiviteiten op de Noordzee rond 400 miljoen euro bedraagt, naast een miljardenmarkt in de totale offshore-business. In de toekomst zullen naar alle waarschijnlijkheid meer kweekprojecten worden gestart in de kustzone en op de Noordzee. Voor inzet van bestaande schepen daarvoor is aanpassing aan de schepen nodig, afhankelijk van de gevraagde diensten. Schoonvisprojecten kunnen worden uitgevoerd door bestaande vissersschepen waarvoor waarschijnlijk relatief weinig aanpassingen (investering) vereist zijn. Voor nieuw te bouwen visserijsschepen lijkt de markt voor (bio)marijn en maritiem onderzoek en kweek op zee ook groeiend maar qua prijs zijn deze schepen misschien niet concurrerend met bestaande schepen. Tijdens de bouw van nieuwe schepen kan al wel rekening worden gehouden met de lay-out ervan (en met de benodigde voorzieningen en apparatuur aan boord) waardoor zij technisch gezien juist weer wel meer geschikt kunnen zijn voor inzet hiervoor. Naast kennis en kunde met betrekking tot visserij dient de bemanning ook te voldoen aan andere (opleidings)eisen. Afhankelijk van de vraag zal kennis over procedures en van specifieke, technische zaken worden gevraagd en een goede beheersing van in ieder geval de Engelse taal.

Tabel 1: Schatting huidige potentiële vraagmarkt (uitgedrukt in M€).

Nevenactiviteiten	Huidige markt	Potentiële markt	
		Gem.	Max.
Marien en maritiem onderzoek	1	4	6
Kweek op zee	0,5	2,5	5
Dienstverlening aan offshore	3	3	5
Schoonvissen Noordzee ¹	0	3	8
Rampenbestrijding op Noordzee(kust)	0	1	1
Totaal	4,5	13,5	25

De markt voor nevenactiviteiten op zee is niet transparant en het aantal spelers in de markt is beperkt waardoor de vissers geen sterke onderhandelingspositie hebben.

Dat geldt vooral in het segment offshore-industrie. Het gebrek aan een sterke onderhandelingspositie komt ook tot uitdrukking in de tarieven (vergoedingen) die voor de werkzaamheden gevraagd kunnen worden. Naast investeringen in materieel en mensen is investering in samenwerking nodig om meer marktkracht te kunnen ontwikkelen. Visserijondernemers zouden daarvoor de krachten moeten bundelen en een suggestie is om een gespecialiseerd, of een gezamenlijk op te richten, bureau in de arm te nemen voor het contracteren van opdrachten in dit segment.

Van de zijde van de visserij is het van belang om opdrachtgevers zekerheid te bieden. Commitment voor de lange termijn is een voorwaarde voor langdurige relaties met opdrachtgevers waardoor opdrachten en inkomsten kunnen worden zeker gesteld.

Visserijondernemers moeten tot afspraken komen met opdrachtgevers om mee te investeren in de inzet van kotters of om middels langetermijncontracten bank-financiering mogelijk te maken. Kottereigenaren kunnen in veel gevallen tegen een lage kostprijs (oplopend tot wel 50% lager dan die van concurrenten) diensten verlenen, wat aantrekkelijk moet zijn voor opdrachtgevers.

Een andere manier waarop nevenverdiensten (activiteiten) kunnen worden ontwikkeld is het commercieel exploiteren van (onderzoeks)gegevens die vissers verzamelen.

Door vissers nu al regulier verzamelde gegevens van en over de zee, van visbestanden, de kwaliteit van het water, de zeebodem enzovoort, kunnen worden gekoppeld aan gegevens uit andere informatiebronnen waardoor zeer waardevolle data beschikbaar komen voor overheden, andere gebruikers van de zee en voor onderzoekers. Om dit te organiseren moet een plan worden ontwikkeld en uitgeschreven waarbij vooral een samenwerkingsverband van vissers nodig is. Een voortrekker (organisatiebureau, of ook samenwerkende vissers) zou daarvoor het initiatief kunnen nemen.

¹ Indien schoonvissen EU-beleid wordt, dan kan de markt hiervoor tijdelijk fors groter zijn dan 3 miljoen euro.

Overige uitkomsten

Er is een stappenplan ontwikkeld dat een ondernemer in de visserij kan helpen om beter in beeld te krijgen of een nevenactiviteit (business case) haalbaar is als verbreding van zijn activiteiten op zee.

De in dit rapport genoemde gemiddelde kostprijzen (per zeedag) voor verschillende type visserij-schepen zijn gebaseerd op het aantal zeedagen dat de schepen normaal gesproken per jaar in de visserij maken. De kleinste schepen varen gemiddeld een beperkt aantal dagen (100 zeedagen, met uitschieters naar 150 zeedagen) en de grotere schepen gemiddeld rond 190 zeedagen, met uitschieters naar 225 zeedagen. De genoemde bedragen kunnen worden gezien als een basisindicatie voor prijsvorming om andere activiteiten dan visserij op zee te ontplooiën. De berekende kostprijzen (alleen de exploitatiekosten) zijn exclusief gasoliekosten en eventuele afschrijvingen op investeringen en rentekosten die samenhangen met verbreding van activiteiten (zie tabel 2). De variatie in kostprijzen per zeedag per type kotter is vrij groot, maar vooral ook binnen de verschillende scheepsklassen. De kostprijzen zijn afhankelijk van de leeftijd van het schip, waarbij de hoogte van de lopende afschrijvings- en rentekosten een belangrijke rol spelen. De gemiddelde kostprijzen zijn te beschouwen als een indicatieve basis voor tarieven waarmee eigenaren van kotters kunnen werken om minimaal kostendekkend te kunnen opereren, dus er is hier nog geen rekening gehouden met winstopslagen. Hierbovenop zou bijvoorbeeld gewerkt kunnen worden met aannemelijke rentabiliteitsmarges, van stel 10%, over het gemiddeld geïnvesteerde vermogen dat per bedrijf verschillend kan uitpakken. Doordat eigenaren van kotters concurrerende dagtarieven voor hun schepen kunnen rekenen (tot wel de helft van de kosten van andere schepen, Sytse Ybema, 2011) lijken er voldoende marktkansen te liggen.

Tabel 2: Indicatie (afgeronde) gemiddelde kostprijzen per zeedag.

Kotter Type	GT klasse	PK gemiddeld	Kostprijs (exclusief gasolie-, afschrijvings- en rentekosten van extra investeringen)
Garnalen	<60	260	1.800
Euro	>65	300	2.000
Middenslag	<200	600	3.400
Middenslag	>200	900	4.300
Platvis	>350	2.000	4.700

Bron: Bedrijveninformatienet van het LEI.

Methode

In deze korte studie is gekeken naar de belangrijkste mogelijkheden in de markt voor Nederlandse zeevissers (kottervisserij) waar het gaat om verbreding van activiteiten,

anders dan alleen visserij: marien en maritiem onderzoek, activiteiten ten behoeve van vis- en zeewierkweek op zee, dienstverlening aan de offshore, schoonvissen (opvissen van afval uit de zee) en activiteiten in het kader van calamiteiten zoals rampenbestrijding op zee. Verder is globaal de vraag naar de inzet van visserij schepen en de concurrentie bij het ondernemen op zee bestudeerd.

Met een ontwikkeld stappenplan zijn vijf (dubbele) business cases, met daarin indicatieve bedragen, kort beschreven die als voorbeeld kunnen dienen voor visserijondernemers. Ook is globaal gekeken naar de eisen die bij verschillende (neven)activiteiten worden gesteld aan een vissersschip én de bemanning, welke investeringen er nodig zijn om aan een bepaalde vraag te kunnen voldoen en hoe hoog deze investeringen zijn. Ook is geïnventariseerd wie de potentiële klanten (de opdrachtgevers van nevenactiviteiten) van vissers kunnen zijn en hoe groot de vraag ongeveer is (behoefte) voor elke nevenactiviteit.

Verder is gekeken naar wat de kosten voor de vissers zijn om hun schip in te zetten voor diverse werkzaamheden en wat globaal de kosten kunnen zijn om aan de eisen van de potentiële klanten en om aan de wet- en regelgeving te voldoen. Daarvoor is gebruik gemaakt van gegevens uit het BIN (Bedrijveninformatienet) van het LEI. Aan de hand van een deskstudie en interviews is aanvullende informatie vergaard over de economische verbredingsmogelijkheden op zee.

1. Inleiding

1.1 Nederlandse vloot van zee- en kustvisserij

In dit hoofdstuk is kort de huidige Nederlandse vloot van zee- en kustvisserij beschreven. Daarna worden vijf belangrijke en meest kansrijke nevenactiviteiten behandeld die door de Nederlandse zeevisserijkotters kunnen worden verricht.

De Nederlandse zee- en kustvisserij betreft de (professionele) visserij op commerciële vissoorten voor menselijke consumptie. Er kunnen drie sectoren worden onderscheiden: de kottervisserij (schepen met een lengte van 18-42 meter), de grote zeevisserij (met trawlers met een lengte van 80-140 meter) en de overige kleine zeevisserij (met vaartuigen tot ongeveer 18 meter). Het aantal schepen in de zee- en kustvisserijvloot bedraagt in 2012 rond 500 schepen en het aantal opvarenden op de vloot ligt op iets meer dan 1.800 mensen (zie tabel 3).

De kottervloot voert de gevangen vis vers aan en de schepen zijn algemeen eigendom van gezinnen of families waarvan leden zelf ter visserij gaan (als schipper-eigenaar of als opvarende). De visgebieden zijn voornamelijk de Noordzee, de kustwateren en het Kanaal. De aanvoer bestaat hoofdzakelijk uit platvis en garnalen maar ook langoustine, mul, poon en diverse rondvissoorten zoals kabeljauw en wijting maken deel uit van de vangst. De belangrijkste visserijmethoden van de kottervisserij zijn de boomkor (op platvis en garnalen, met een boom of wing, met of zonder puls), flyshoot en twinrig. De vloot bestaat uit rond 80 grote kotters van rond 40 meter, 25 middenslagkotters van gemiddeld 30 meter en rond 190 kotters met een lengte van gemiddeld rond 20 meter. De grote zeevisserij betreft de visserij met vrieshektrawlers op pelagische vis zoals makreel, horsmakreel, blauwe wijting en haring en ook sardinella. De belangrijkste visgebieden liggen buiten de Noordzee, onder andere het Engelse Kanaal en Keltische zee, de Noordoost-Atlantische wateren, voor de kust van West-Afrika en wateren ter hoogte van Chili.

De overige kleine zeevisserij bestaat uit een groot aantal schepen die uiteenlopende visserijen uitoefenen: visserij met staande tuigen op vooral tong, met fuiken op kreeft en paling, met hengels en lijnen op vooral zeebaars. Veel schepen zijn soms actief, andere nauwelijks of helemaal niet actief. Het zijn voornamelijk kleine vaartuigen (Taal et al., 2010: 114-115).

De hierboven beschreven Nederlandse vloot is gemiddeld 32 jaar oud. Meer dan 80% van de schepen is ouder dan tien jaar. De trend van veroudering van de vloot zet voort (Taal et al., 2010: 22).

'Er is geen enkele Nederlandse kotter meer die gaat worden omgebouwd voor werkzaamheden voor de offshore want bijna alle kotters zijn ouder dan twintig jaar waardoor ze niet meer geschikt zijn voor die werkzaamheden.'
(persoonlijke communicatie met Henk Groen, 2012).

Tabel 3: Indicatie actieve vloot en aantal opvarenden van de zee- en kustvisserij in 2012.

Sectoren	Opvarenden (in fte)	Aantal vaartuigen
Kottervisserij	1.200	300
Grote zeevisserij	500	12
Overige kleine zeevisserij	120	188
Totaal zeevisserij	1.820	500
Bron: Bedrijveninformatienet van het LEI.		

1.2 Nevenactiviteiten voor de Nederlandse zeevisserij

Voor dit onderzoek is gekeken naar de mogelijkheden voor verbreding van economische activiteiten op zee voor de kottersector.

Bij de selectie van nevenactiviteiten zijn rentabiliteit en organisatorische en technische haalbaarheid voor de visserijondernemer als belangrijkste criteria gehanteerd. Voor zover mogelijk is ook gekeken naar wat haalbaar is voor bestaande kotters en voor nieuw te bouwen visserij schepen.

Bestaande vissersvaartuigen kunnen voor bepaalde andere activiteiten dan visserij op zee niet voldoen aan wettelijke eisen hiervoor. Bij nieuw te bouwen schepen kan bij de lay-out ervan rekening worden gehouden om in de toekomst multipurpose te kunnen worden ingezet ('custom made' schepen). Nieuwbouw met behulp van modules (relatief makkelijk verwijderbare en plaatsbare componenten op en aan het schip) maken het schip multifunctioneel inzetbaar. Gedacht moet worden aan het kunnen plaatsen van container(s) aan boord met daarin apparatuur, onderzoeksmateriaal en dergelijke. Daarbij ook flexibiliteit met betrekking tot kranen en aansluitingen voor elektra en communicatie en een groot werkdek. Dit zijn zaken die tijdens de planning van toekomstige activiteiten (business plan) en de bouw van het schip al moeten worden bepaald in nauw contact met de toekomstige opdrachtgever(s). Afhankelijk van de wensen en eisen van de toekomstige klanten zal aan de lay-out van een schip invulling moeten worden gegeven. Dit vraagt om een langetermijnvisie voor een visserijbedrijf met nevenactiviteiten.

Het ligt het meest voor de hand dat vissersschepen in Nederland zich richten op privaat en publiek marien en maritiem onderzoek en nearshoreactiviteiten (Ybema, 2011: 2).

Aan de hand van de genoemde criteria is besloten om de aandacht te richten op de volgende nevenactiviteiten voor Nederlandse zeevissers:

1. Het verrichten van (bio)marien en maritiem onderzoek.

2. Het verrichten van werkzaamheden ten behoeve van vis- en zeewierkweek op zee.
3. Het verlenen van diensten aan de offshore-industrie. Hieronder valt onder andere ook het assisteren bij het bouwen en onderhouden van windmolens en olie- en gasplatforms op de Noordzee. Het vissersvaartuig kan hierbij bijvoorbeeld dienen als een werk platform.
4. Het schoonvissen van de zee. Hieronder wordt vooral verstaan het opvissen van plastics uit zee en dit naar een haven brengen en lossen. Het gaat zowel om plastics die op de bodem van de Noordzee liggen als om plastic afval dat drijft op het wateroppervlak.
5. Calamiteiten en rampenbestrijding. Hieronder valt onder andere het opruimen van olie die na een ramp in zee terecht is gekomen, maar ook het verlenen van assistentie bij, en het voorkomen van, ongelukken op zee.

Voor het uitvoeren van (bio)marien en maritiem onderzoek, ondersteuning van vis- en zeewierkweekrijen op zee, het verlenen van eenvoudige diensten aan de offshore-industrie en voor het schoonvissen van de Noordzee lijken de schepen van de kottervisserij geschikt. Voor bijvoorbeeld het opruimen van olie in de Noordzee ten gevolge van een ramp lijken kotters minder geschikt vanwege onder andere de beperkte manoeuvreerbaarheid van de schepen.

1.3 Ontwikkelingen in wettelijke eisen

Een vissersvaartuig dat een andere activiteit dan visserij gaat uitoefenen, moet voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving ten aanzien van de betreffende activiteit. Qua registratie valt een kotter dan in een andere categorie schepen dan voor de visserij, waarbij andere eisen voor vaartuigen gelden en dus ook een andere wet- en regelgeving. Voor het uitoefenen van activiteiten ten behoeve van (bio)marien- en maritiem onderzoek, vis- en zeewierkweekprojecten en voor schoonvisprojecten door kotters op de Noordzee gelden in principe geen of weinig andere wetten en regels dan die voor visserij. De activiteiten zijn aan visserij gerelateerd.

Voor het verlenen van diensten aan de offshore-industrie en voor inzet bij calamiteiten en voor het bestrijden van rampen gelden wel veel andere wetten en regels voor kotters. In het algemeen voldoen de huidige kotters niet aan bijvoorbeeld de SOLAS-eisen. SOLAS staat voor het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (International Convention for the Safety of Life at Sea) en beschrijft aan welke eisen zeegaande schepen moeten voldoen op het gebied van constructie, uitrusting en bemanning, afhankelijk van het vaargebied. Communicatieapparatuur en veiligheidsmiddelen, zoals reddingsloepen en vloten en brandbestrijdingsmiddelen, moeten voldoen aan de in het verdrag gestelde eisen. Sinds 1954 valt het SOLAS-verdrag onder de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

In het recente verleden is door regelgevende instanties voor de Nederlandse visserijsector gewerkt met tijdelijke ontheffingen (artikel 5 van de Schepenwet) waardoor vissersvaartuigen gecertificeerd konden worden om (tijdelijk) werkzaamheden op zee uit te voeren, bijvoorbeeld als guard vessel. Dit was een overgangsregeling voor schepen kleiner dan 500 GT (Gross Tonnage). Sinds 2009 worden aan deze schepen echter nadere eisen gesteld waardoor het erop lijkt dat de meeste bestaande kotters daaraan niet meer kunnen of zullen voldoen.

1.4 Leeswijzer

De vijf eerdergenoemde nevenactiviteiten worden ieder in de volgende hoofdstukken behandeld aan de hand van de volgende vragen:

- Wat houdt de nevenactiviteit globaal in?
- Welke belangrijke wettelijke eisen worden gesteld aan het uitvoeren van de nevenactiviteit?
- Hoe groot is ongeveer de marktvraag naar de nevenactiviteit?
- Wie zijn mogelijke klanten voor de nevenactiviteit? En zijn er eisen en voorwaarden die klanten aan de nevenactiviteit kunnen stellen?
- Wie zijn concurrenten van de Nederlandse zeevissers?
- Welke technische aanpassingen aan een bestaand schip zouden moeten worden gedaan om de nevenactiviteit te kunnen verrichten? En wat kosten die aanpassingen aan een bestaand schip?
- Is de nevenactiviteit ook voor nieuw te bouwen visserij schepen haalbaar?

Het is niet altijd mogelijk gebleken om op bovenstaande vragen antwoord te geven.

2. Marien en maritiem onderzoek

2.1 Inleiding

Visserij schepen kunnen worden ingezet voor (bio)marien en maritiem onderzoek. Hier gaat het bijvoorbeeld om onderzoek naar visbestanden, bij windmolenparken op zee (biologie en ecologie), maar ook om bemonsteringswerkzaamheden, monitoring van bijvoorbeeld ontwikkelingen in het water zoals die van de temperatuur, de waterkwaliteit, de samenstelling van het water, het getijde, de bodem en de diepte van het water enzovoort.

2.2 Wettelijke eisen

Afhankelijk van de aard van de te verrichten (bio)marien en maritiem onderzoek zal een vaartuig en de daarbij behorende bemanning moeten voldoen aan een aantal wettelijke eisen. Het schip zal voor een andere klasse dan visserij moeten worden gecertificeerd en het moet voldoen aan wettelijke voorschriften met betrekking tot veiligheid. Een vissersvaartuig dat werkzaamheden gaat verrichten als onderzoeksvaartuig, bijvoorbeeld in opdracht van het onderzoeksinstituut IMARES (Institute for Marine Resources and Ecosystem Studies), blijft momenteel in eerste instantie nog geregistreerd staan als vissersvaartuig. Bij langdurige inzet van het schip buiten de visserij (meer dan een jaar) wordt het uitgeschreven als vissersvaartuig. De eigenaar moet dan opnieuw een aanvraag doen om weer te mogen vissen.

Indien het schip gaat vissen met bijvoorbeeld nauwe mazen (voor het verrichten van specifiek onderzoek), dan moet daarvoor een ontheffing worden aangevraagd bij het ministerie van EL&I (Economie, Landbouw en Innovatie).

Met betrekking tot bevoegdheden en veiligheid van de bemanning zal aanvullende scholing moeten plaatsvinden en/of zullen specifieke cursussen moeten worden gevolgd, afhankelijk van het type nevenactiviteit op het gebied van (bio)marien en maritiem onderzoek.

2.3 Markt

Het ministerie van EL&I laat wettelijke onderzoekstaken (WOT) met betrekking tot het beheer van de visserij op zee uitvoeren door het Centrum voor Visserij Onderzoek (CVO). Het centrum is ondergebracht bij IMARES in IJmuiden. De onderzoeken worden gefinan-

cierd uit het onderzoeksbudget van het ministerie van EL&I dat jaarlijks een onderzoeksprogramma opstelt dat via het CVO door IMARES wordt uitgevoerd. De verschillende onderzoeken zijn onderverdeeld in projecten waarbij gebruik wordt gemaakt van onderzoeksvaartuigen. Ook Rijkswaterstaat (RWS) is een belangrijke uitvoerder en opdrachtgever van onderzoeks- en uitvoeringstaken op zee.

De meeste schepen die hiervoor gebruikt worden zijn eigendom van de Rijksrederij. De rederij heeft naast onder andere Betonningsvaartuigen (Frans Naerebout, Rotterdam, Terschelling), Patrouillevaartuigen (Visarend en Zeearend), een Visserij Inspectievaartuig (Barend Biesheuvel) en een Calamiteitenvaartuig (Levoli Black), een Emergency Towing Vessel (ETV), de volgende schepen in gebruik voor onderzoek:

- De Tridens, een vaartuig van 75 meter lang, dat vooral gebruikt wordt voor het uitvoeren van verschillende typen zeevisserijonderzoek. Daartoe behoren surveys (bestandsopnames) op de gehele Noordzee en ook daarbuiten. Het gaat om surveys voor commerciële soorten, zoals platvis en haring, maar ook voor viseieren en -larven in zee. Het schip wordt voor onderzoekstaken door IMARES gebruikt.
- De Pelagia, 66 meter lang, een multipurpose onderzoeksvaartuig waarmee onder andere seismisch onderzoek (surveys) wordt uitgevoerd maar ook sonartesten en biologische proeven worden gedaan en waarmee ankers voor aanlegplaatsen op zee worden geplaatst en verwijderd. Het vaartuig wordt door het NIOZ (Nederlands Instituut voor Onderzoek van de Zee) gebruikt.
- De Zirfaea, een hydro- en oceanografisch onderzoeksvaartuig van 63 meter lang, dat vooral wordt ingezet voor meet- en monitoringsonderzoek van de zeebodem en het zeemilieu en betonning. Daaronder valt het in kaart brengen van de zeebodem, het meten van zandgolven en bewegingen van de zeebodem en het opsporen van ondiepten en het controleren van baggerwerkzaamheden in de vaargeulen, het inspecteren van pijpleidingen, het opsporen van bruikbaar zand en grind, het opsporen van verloren lading en wrakken en het verrichten van geologische boringen in de zeebodem en de bestrijding van olie op zee. Aan boord staat ook de onderwaterrobot ROHP II, die pijpleidingen en kabels inspecteert, wrakken opspoot en bodemonsters neemt. (RWS, Directie Noordzee).
- De Isis, 27 meter lang, dat net als de Tridens vooral voor zeevisserijonderzoek door IMARES wordt gebruikt, voornamelijk in de kuststrook.
- Een aantal kleinere schepen die voor onderzoek worden ingezet, zoals de Stern, de Schollevaer en de Phoca, voornamelijk op de Waddenzee en in de Zeeuwse stromen.

Op de Waddenzee gebruikt IMARES onder andere ook haar eigen kleine onderzoeksvaartuig 'Zilvervisje', dat vaart vanaf Texel. Soms huurt IMARES schepen van andere partijen in, bijvoorbeeld van vissers of andere commerciële rederijen (IMARES, 2012).

Provincies en gemeenten laten met regelmaat op projectbasis eveneens onderzoek en werkzaamheden in de kuststrook uitvoeren, met betrekking tot onder andere het

aanleggen en begaanbaar houden van waterwegen, kennis over de natuur en het droogleggen van kuststroken (zandmotor). Ook het doen van metingen en baggerwerkzaamheden horen daarbij.

Voor het voorkomen van en voor assistentie bij calamiteiten op zee is het multifunctionele vaartuig de Arca (Rijksrederij) op de Noordzee actief. De Rijksrederij beheert en onderhoudt alle specialistische schepen, die beschikbaar worden gesteld aan de Douane, de Kustwacht, het ministerie van EL&I (waar nu de visserijonderzoekstaken en -beheertaken van het voormalig ministerie van LNV zijn ondergebracht) en Rijkswaterstaat.

De vloot van de Rijksrederij bestaat in totaal uit ongeveer 125 schepen (stand begin 2011) voor gebruik op de Noordzee en op binnenwateren. De Rijksrederij is een zelfstandig opererend onderdeel binnen de directie Maritieme Diensten van dienst Noordzee van Rijkswaterstaat. De officiële oprichting van de Rijksrederij vond plaats op 18 mei 2009. Hiervoor hebben de vier opdrachtgevers en de Rijksrederij Service Level Agreements (SLA's) afgesloten. De Rijksrederij stelt schepen beschikbaar aan haar opdrachtgevers, al dan niet met bemanning. Daarnaast geeft de Rijksrederij adviezen over nautische zaken en vlootmanagement. Efficiency, duurzaamheid, betrouwbaarheid en veiligheid zijn belangrijke uitgangspunten voor de bedrijfsvoering van de rederij en het gemeenschappelijk en flexibel gebruik maken van multifunctionele schepen wordt gestimuleerd. De markt voor visserij schepen met nevenactiviteiten in (bio)mariën en maritiem onderzoek wordt momenteel geschat op 1 miljoen euro, maar de potentiële markt wordt op minstens het 4-voudige getaxeerd.

2.4 Klanten

Vanwege wettelijke taken en vanuit het oogpunt van publiek belang zijn het ministerie van EL&I, provincies en gemeenten, Rijkswaterstaat en IMARES (gedelegeerd) in Nederland de belangrijkste opdrachtgevers en uitvoerders voor bio-mariën en maritiem onderzoek. Opdrachtgevers hebben specifieke eisen en stellen voorwaarden aan de uitvoering van de onderzoekswerkzaamheden. Betrouwbaarheid en loyaliteit aan de opdrachtgever zijn van cruciaal belang om binnen dit onderdeel van de markt actief te kunnen zijn.

2.5 Concurrenten

De Nederlandse overheid exploiteert dus zelf een vloot van onderzoeksvaartuigen die ondergebracht is in de Rijksrederij organisatie. Incidenteel huurt de Nederlandse overheid visserij schepen in voor specifieke onderzoekstaken op zee. De Nederlandse kottervisserijvloot kan op prijs concurrerend zijn (oplopend tot de helft goedkoper, Sytse

Ybema, 2011) in het uitvoeren van (bio)marien en maritiem onderzoek op zee. Een substantieel deel van de uitvoerings- en onderzoekstaken zou kunnen worden gedaan door kottervisserij schepen. Bezien zou moeten worden welke investeringen nodig zijn om bestaande en toekomstige werkzaamheden (deels) door kotters te kunnen laten uitvoeren. Kotters die multipurpose kunnen worden ingezet kunnen kostenbesparend werken voor de overheid terwijl verbreding van ondernemen in de visserij op deze manier tot betere rendementen moet kunnen leiden.

2.6 Vissers

Visserijondernemers met zowel kleine als grotere kotters kunnen een rol spelen bij de inzet van schepen voor (bio)marien en maritiem onderzoek op zee. Financieel-economisch gezien kan dat aantrekkelijk zijn omdat een deel van de vaste kosten kan worden goedge maakt door meer zeedagen te maken dan alleen visserij. Verder kan er een mogelijkheid ontstaan om op deze manier eventueel quota te besparen (minder visvangst, meer zeedagen voor onderzoek en multipurpose activiteiten). Het een en ander dient door de betreffende kottereigenaar te worden afgewogen. Kottereigenaren lijken op prijs goed te kunnen concurreren met bestaande aanbieders van diensten. Onderzocht moet worden hoe het (gezamenlijk) management van visserijbedrijven ten aanzien van deze nevenactiviteiten beter kan worden georganiseerd.

2.7 Technische aanpassingen

Om (bio)marien en maritiem onderzoek op zee te verrichten zijn relatief weinig technische aanpassingen aan bestaande kotters nodig. Er moet aan boord enige vorm van facilitering en accommodatie voor onderzoekswerkzaamheden aanwezig zijn of worden gecreëerd. Afhankelijk van de gevraagde inzet van het schip kunnen bijvoorbeeld kranen, lieren, onderwatercamera's en meetapparatuur aan boord nodig zijn, en/of een lab voor het uitvoeren van eenvoudig onderzoek en analyses van monsters etc. De (investerings)kosten daarvoor worden grofweg geschat tussen 10.000 en 70.000 euro. Over de investeringskosten kunnen afspraken worden gemaakt met opdrachtgever(s). Bijvoorbeeld: of de visserijondernemer investeert hierin zelf, met afspraken over langetermijnopdrachten, of de opdrachtgever investeert (mede) in de uitrusting voor kortetermijnopdrachten.

3. Kweek op zee

3.1 Inleiding

Het lijkt erop dat kweekactiviteiten op zee de komende jaren toe zullen gaan nemen. De teelt van mossel(zaad), zeewier, algen en andere zeeproducten lijkt steeds kansrijker te worden. Innovatie in technologie lijkt de haalbaarheid ervan te kunnen verbeteren en de ontwikkelingen in de kweek te versnellen.

Een visserijondernemer zou met zijn schip voor marktpartijen die kweekactiviteiten op zee ondernemen bijvoorbeeld het water rondom vis- en wier-/algenkwekerijen in de Noordzee kunnen monitoren wanneer het vissersschip daar toch al vaart om te vissen. Een visser neemt dan monsters van het water. De monsters kunnen (al of niet aan boord) worden geanalyseerd op bijvoorbeeld verontreinigingen, zuurstofgehalten en parasieten waarmee de kwaliteit van het zeewater in de gaten kan worden gehouden. Gewerkt kan worden met een zogeheten Ferry Box, een computer in een doos die op een kotter kan worden geïnstalleerd waarmee automatisch water kan worden opgepompt. Met dit instrument kunnen metingen met een bepaalde regelmaat worden uitgevoerd op van tevoren te bepalen plaatsen op zee. Deze boxen zijn al in gebruik op de Waddenzee, om bijvoorbeeld chlorofyl, de temperatuur en zoutgehalten te meten. Dat zijn fysische variabelen waaraan biologische variabelen kunnen worden toegevoegd waardoor waardevolle gegevens ontstaan. De resultaten van de analyses kunnen worden doorgegeven aan kweekbedrijven die daardoor eventueel acties met betrekking tot de teelt of oogst kunnen ondernemen.

Een vissersschip kan ook worden ingezet tijdens de bouw en het onderhoud van zogeheten 'zeeboerderijen', ter assistentie bij of als platform voor diverse werkzaamheden, maar ook voor bevoorrading van materialen en onderdelen etc. Ook bij de oogst kunnen mogelijk werkzaamheden met een vissersschip worden verricht, bijvoorbeeld bij het vervoer van gekweekte vis of wier of algen naar land en mogelijk ook bij de verwerking ervan.

3.2 Wettelijke eisen

Vissersvaartuigen die werkzaamheden verrichten voor aquacultuur op zee, worden beschouwd als visserijschip en blijven als zodanig in het Nederlands Register van Vissersvaartuigen vermeld staan. Ook bijvoorbeeld indien kooien, waarin vissen worden gekweekt, worden vervoerd naar de plek van de kwekerijen op zee. Administratieve rompslomp blijft zo bespaard (persoonlijke communicatie met Roos en Demkes, 2012).

3.3 Markt

3.3.1 Mosselzaadinvanginstallaties op zee

In het Nederlandse gebied van de Noordzee worden (nog) zeer weinig vis of andere zeeproducten gekweekt. Wel wordt, vooral op de Waddenzee en in de Oosterschelde, mosselzaad (in)gevangen (vooral met mosselzaad-invanginstallaties, MZI's). Net- en lijnconstructies hangen daarbij verticaal in het water, bevestigd aan drijvende tonnen. De netten hangen los van de zeebodem, waarbij de vrij levende mossellarven zich hechten aan de netten. Het zaad wordt opgekweekt tot consumptiemosselen.

Momenteel staan er in de Waddenzee, Oosterschelde, Voordelta en Eems enkele honderden MZI's van circa 25 ondernemers of combinaties van ondernemers. Het merendeel van de MZI's bevindt zich nog steeds in de experimenteerfase. De MZI's staan op 27 locaties in de Waddenzee (van Den Oever tot en met de Eems), 10 in de Voordelta en 11 in de Oosterschelde (*Visserijnieuws*, 2011).

3.3.2 Algenkweek op zee

De ontwikkeling van de productie van algen lijkt een grote vlucht te gaan nemen. Algen kunnen milieuvriendelijk worden geproduceerd en kunnen als milieuvriendelijke grondstof dienen voor diverse doeleinden. Algen kunnen worden omgezet in energie en als alternatief dienen voor fossiele brandstoffen (als biobrandstof), maar ook als verwerker van meststromen van bijvoorbeeld viskwekerijen. Daarnaast kunnen algen worden gebruikt in menselijke en dierlijke voeding (als additief, waarbij een veel grotere toegevoegde waarde wordt gecreëerd). Algenkweek op zee lijkt veelbelovend: momenteel lopen een aantal haalbaarheidsonderzoeken om kweek ook op zee te kunnen (door)ontwikkelen. Omzetting van algen in biobrandstof lijkt overigens de minst aantrekkelijke optie, wat financiële opbrengst betreft. Voor de bouw en de aanleg, het onderhoud, de beleving maar ook de oogst en eventueel verwerking van algen zouden in de toekomst vissersvaartuigen kunnen worden ingezet. Deze 'nieuwe markt' moet nog worden ontgonnen.

3.3.3 Zeewierteelt en visserij tussen windmolenparken op zee

De toename van het aantal windmolens in de Noordzee biedt mogelijkheden voor het kweken van zeewier tussen de windturbines in combinatie met bijvoorbeeld visserij met standwant. In juli 2011 is de eerste zeeboerderij van Europa in gebruik genomen. Deze zeeboerderij ligt bij de Schelpenhoek in de Oosterschelde in de provincie Zeeland. Op zeeboerderij de Wierderij wordt zeewier gekweekt maar voorlopig wordt de boerderij nog gebruikt voor het verrichten van onderzoek (Innofood, 2011). Het onderzoek staat onder leiding van Plant Research International en Hortimare en duurt drie jaar.

Een tweede proefzeeboerderij drijft op een afstand van tien kilometer buiten de kust ter hoogte van Texel. Het is een oppervlakte in het vierkant met een omvang van 20 bij 20 meter, gevormd door stalen kabels en met netten onder water. Aan de netten hangen kleine plantjes van zeewieren die van nature in de Noordzee voorkomen. Uit de proef moet blijken of de installatie zeebestendig is en wat de invloed ervan kan zijn op de onderwaterecologie. Aan deze proef werken negen partijen, kennisinstellingen en bedrijven mee (*Trouw*, 2012).

In 2012 voeren IMARES en het LEI haalbaarheidsonderzoeken uit (technisch en economisch) in een project genaamd 'Blauwdruk functiecombinaties op zee'. Daarbij wordt onder andere gekeken naar kweek van zeewier, en de mogelijkheid om dit te combineren met projecten zoals windmolenparken en/of andere vormen van aquacultuur (bijvoorbeeld visteelt). In dit project wordt samengewerkt met onder andere TNO-Harssens en ATO (Agro Technisch Onderzoek) (persoonlijke communicatie met Sander van den Burg, 2012).

Onderzoeksbureau Ecofys onderzoekt hoe zeewier uit de Noordzee rendabel kan worden geteeld en geoogst binnen de infrastructuur van een windmolenpark op zee. Voor het project werkt Ecofys samen met Eneco en het Energie Onderzoekscentrum Nederland (Agentschap NL, 2011).

Bopp Solutions voert een marktverkenning uit naar de productie en afzet van grootschalige zeewierproductie op de Noordzee (persoonlijke communicatie met Willem van der Pijl, LEI, december 2011).

Net als bij het kweken van algen moet deze 'nieuwe markt' voor vissersvaartuigen nog worden ontgonnen.

De huidige omvang van de markt wordt voor kotters geschat op ruim een half miljoen euro. Het lijkt erop dat er in de toekomst (binnen 5 jaar) een markt ontstaat voor rond 2,5 miljoen euro werk.

3.4 Klanten

Momenteel hebben de hieronder genoemde bedrijven en ondernemers MZI's op zee, in de voordelta of op de Waddenzee. Zij kunnen worden gezien als potentiële opdrachtgevers voor vissers met kotters maar vaak hebben deze bedrijven (al) schepen in eigen beheer en in exploitatie.

- Kees Groot (Den Helder)
- Consortium van Roem van Yerseke, Vette en De Koning
- Samenwerkingsverband Yerseke
- De Waal-Padmos B.V.
- De Ronde-Bom B.V.
- Visserijbedrijf Luime

- Hoogerheide-Elenbaas
- Roem van Yerseke
- W.D. van den Berg B.V. (Bruinisse)
- Piet Buizer (Mijnsheerenland)
- Padmos B.V.
- Mosselkweek Steketee-Philipse B.V.
- Maatschap Westerhuis
- Gerdia B.V. (WR 82)
- Zoetewei-Dhooge
- Mosselkweek Gebr. Steketee
- Coöperatie 'De Zeeparels UA'
- Lenger Seafoods
- Marine Cultuur Oosterschelde (Landa-België)
- Mosselkweek Barbé
- Viskwekerij Neeltje Jans (Beheermaatschappij W.K. Schot)

Potentiële klanten zijn de onderzoekende instanties, ontwikkelaars en toekomstige exploitanten van zeewier- en algenkwekerijen op zee. De markt moet nog worden ontwikkeld.

3.5 Concurrenten

Kweekbedrijven hebben veelal zelf al schepen in bezit die de benodigde nevenactiviteiten uit kunnen voeren. Op de Waddenzee en in de Zeeuwse stromen kunnen de mossel-, oester- en of (voormalige) kokkelschepen worden ingezet tegen relatief lage kosten. Op de Noordzee geldt andere wet- en regelgeving waardoor deze schepen niet (altijd) kunnen worden ingezet zodat er (mogelijk) vraag gaat ontstaan naar andere schepen die assistentie kunnen verlenen.

3.6 Vissers

Noordzeevissers zijn in het algemeen ondernemers die (tot op heden) weinig affiniteit hebben met (vis-,algen- en wier)kweek enzovoort. Er zijn nog geen of slechts weinig initiatieven vanuit de kottervisserij ontplooid om te bezien of hier een rol kan zijn weggelegd voor een deel van de vloot. Dit terwijl ontwikkelingen juist hard gaan en er wordt verwacht dat er binnen 5 à 7 jaar een substantiële algen- en wierkweeksector op zee kan ontstaan waardoor hier ook markt kan ontstaan voor kottierbedrijven om nevenactiviteiten op zee te starten.

Het is goed denkbaar dat uitbesteding van werk aan kotterbedrijven economisch en organisatorisch voordeliger kan uitpakken voor de kweekbedrijven. Door kosten voor bovengenoemde activiteiten variabel te maken kunnen kweekbedrijven wellicht goedkoper opereren en tegelijkertijd de focus op kerntaken (kweek) houden. Vissers zullen zich wel moeten committeren aan klanten om langdurige relaties te kunnen bewerkstelligen en zij zullen zich moeten inzetten om ook meer kennis op te doen over de kweeksector om optimaal werk te kunnen verrichten.

3.7 Aanpassingen bestaand schip

Kweek op zee is een vrij nieuwe, en dus potentiële, markt voor nevenactiviteiten op zee. De benodigde investeringen aan boord van een kotter laten zich nog moeilijk inschatten en zullen erg afhankelijk zijn van de gevraagde diensten in de toekomst.

Voor het monitoren van de kwaliteit van het zeewater zal een waterbemonsterings-apparaat aan boord moeten worden genomen om automatisch analyses te kunnen laten uitvoeren (Ferry Box). Opvarenden moeten daarvoor opgeleid zijn en bevoegdheden hebben om het een en ander aan werkzaamheden te kunnen doen.

Voor het vervoer van gekweekte vis zullen bijvoorbeeld koeltanks in het ruim van een kotter moeten worden aangebracht. Gevolg kan zijn dat het ruim van de kotter daarvoor moet worden aangepast en opnieuw moet worden ingericht.

Indien aan boord verwerking en opslag van producten zal plaatsvinden, dan zullen ruimten daarvoor geschikt moeten worden gemaakt en materialen moeten worden aangeschaft.

Bedragen voor bovengenoemde investeringen worden, voor zover mogelijk, ruwweg geschat op tussen 10.000 euro en 150.000 euro.

4. Dienstverlening aan de offshore

4.1 Inleiding

Vanuit de olie-, gas- en de windenergiesector (windmolens) is vraag naar de hieronder genoemde dienstverleningswerkzaamheden op zee:

- pijpleidingenbouw;
- constructie en installatie;
- bodemonderzoek;
- boringen;
- bronnenonderhoud;
- bewaking.

Offshore-activiteiten vinden voor een deel plaats op de Noordzee, maar voor een groot deel ook daarbuiten (Verhoeven et al., 2009: 21). In dit onderzoek wordt vooral gekeken naar mogelijkheden voor Nederlandse vissersschepen op de Noordzee. Uit eerder verkennend onderzoek is gebleken dat vissersschepen kunnen worden ingezet bij uitvoering van bodemonderzoek en bij de bewaking ervan (Verhoeven et al., 2009: 3). Kotters die als guard vessel worden ingezet² dienen daarvoor geschikt te worden gemaakt. Communiceren met schippers en stuurmensen van andere schepen vormt een belangrijk onderdeel van het takenpakket bij deze werkzaamheden. Daarvoor moeten ook de juiste middelen aanwezig zijn op een kotter die de nevenactiviteit wil gaan ontwikkelen. Een guard vessel wordt ingezet om continu andere schepen te kunnen observeren en dient ervoor te zorgen dat schepen uit de buurt van schepen blijven die bijvoorbeeld bodemonderzoek- of pipelaying activiteiten verrichten. Als een schip te dichtbij komt, dan vaart een guard vessel ernaartoe en verzoekt (via communicatie) het andere schip van koers te veranderen en begeleidt het dat schip daarbij (persoonlijke communicatie met Henk Groen, 2012).

Voor het in kaart brengen van de zeebodem, in verband met bijvoorbeeld het leggen van leidingen en bedradingen in de zeebodem, kunnen vissersschepen sensoren rondslepen. Verder kan onderzoek worden uitgevoerd naar de omstandigheden in de windparken voor, tijdens en na de bouw van een windmolenpark, en er kan ondersteuning worden gegeven bij het onderhoud aan windmolenparken in de Noordzee.

Een kotter kan als stand-by vessel de wacht houden bij een plek waar een booreiland of een olieproductieplatform staat. De aanwezigheid van een safety stand-by vessel is een

² Voor een seismografisch bedrijf dat met schepen de zeebodem onderzoekt in opdracht van een oliemaatschappij (persoonlijke communicatie met Henk Groen, 2012).

algemene eis in geval van emergency and rescue van mensen op de olie- en gasplatforms in de Noordzee.

4.2 Wettelijke eisen

4.2.1 Algemeen

Indien een vissersvaartuig wordt ingezet voor de offshore, dan stellen de regels van de Scheepvaartinspectie dat geen enkele visserijuitrusting (netten en dergelijke) meer aan boord aanwezig mag zijn. De kotter wordt dan niet meer beschouwd als een vissersvaartuig maar als een koopvaardijship en het moet dan voldoen aan de eisen die daarvoor worden gesteld (persoonlijke communicatie met Henk Groen, 2012). Voor grotere schepen gelden eisen met betrekking tot management aan de wal (beschikbaarheid en bereikbaarheid). Veel bestaande vissersvaartuigen kunnen niet voldoen aan de wettelijke eisen. Bij nieuw te bouwen schepen kan bij de lay-out ervan rekening worden gehouden om in de toekomst multipurpose te kunnen worden ingezet (custom made schepen). Nieuwbouw met behulp van modules (relatief makkelijk verwijderbare en plaatsbare componenten op en aan het schip) maken het schip multifunctioneel inzetbaar. Gedacht moet worden aan ruimte voor container(s) aan boord met daarin apparatuur, communicatiemiddelen, onderzoeksmateriaal en dergelijke, met flexibele aansluitingen voor elektra, communicatie en kranen etc. Dit zijn zaken die tijdens de planning van toekomstige activiteiten (business plan) en de bouw van het schip al moeten worden bepaald in nauw contact met toekomstige opdrachtgever(s). Dit vraagt om een langetermijnvisie voor een visserijbedrijf met nevenactiviteiten.

Aan de bemanning worden een aantal aanvullende eisen gesteld. Qua communicatie is een belangrijke eis dat schipper en bemanning de Engelse taal goed beheersen.

4.2.2 Guard vessel

Een guard vessel (wachtschip) bewaakt bepaalde activiteiten op zee in een beperkt gebied waar andere zeeschepen dan waarvoor een guard vessel werkt ook actief zijn.

Een guard vessel werkt meestal voor onderzoekschepen waarbij de guard vessel als extra communicatiekanaal fungeert richting alle overige zeescheepvaart. Doel is het voorkomen van mogelijke aanvaringen en incidenten en van verstoring van onderzoek.

Om te kunnen worden ingezet als guard vessel moet toestemming worden verkregen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M). Vervolgens geeft het ministerie van I&M aan het ministerie van EL&I advies om het betreffende vissersvaartuig tijdelijk te schorsen op basis van het Vissersvaartuigenbesluit. De visvergunning wordt dan tijdelijk geschorst. Het ministerie van EL&I laat het vissersvaartuig in beginsel in het Nederlands Register van Vissersvaartuigen staan. De eigenaar van het vissersvaartuig moet wel elke

keer melden wanneer hij zijn schip voor die andere werkzaamheden inzet of dat het schip weer gebruikt wordt voor de visvangst.

Bij het verrichten van werkzaamheden voor de offshore, moeten de logboekgegevens (net als tijdens visserijactiviteiten) worden ingevuld en ingeleverd bij het ministerie van EL&I.

Wanneer een vissersvaartuig na een jaar nog steeds andere activiteiten dan visserij uitvoert, dan haalt het ministerie van EL&I het vaartuig uit het Register. Het vaartuig valt dan niet meer onder het Vissersvaartuigenbesluit maar onder het Schepenbesluit, waarin regelgeving staat met betrekking tot de veiligheid en certificering van zeeschepen (persoonlijke communicatie met Roos en Demkes, 2012).

4.2.3 Stand-by vessel voor redding uit zee

Voor vissersvaartuigen die worden ingezet als stand-by vessel voor redding uit zee gelden eisen ten aanzien van de inrichting van het schip. De eisen hebben vooral betrekking op de voorzieningen voor het aan boord kunnen nemen en kunnen onderbrengen van mensen ingeval van calamiteiten.

Een schip moet beschikken over het certificaat stand-by vessel (activiteiten bijstand op zee) dat wordt afgegeven door de Inspectie Leefomgeving en Milieu (voorheen Inspectie Verkeer en Waterstaat) of door een erkend classificatiebureau zoals Lloyds, Det Norske Veritas, Bureau Veritas. Om in aanmerking te komen voor het certificaat stand-by vessel moet een schip voldoen aan eisen van de Nederlandse Olie en Gas Exploratie en Productie Associatie. (NOGEPA-eisen, 2004):

- de Nederlandse wetgeving
- het internationale verdrag SOLAS van IMO, waarin afspraken staan over met name veiligheid, reddingsmiddelen, radiocommunicatie en navigatie.
- de leidraad stand-by vessel van de NOGEPA.

4.3 Markt

De transparantie van de markt is zeer beperkt. Er lijken weinig spelers te zijn die opereren in goed op elkaar ingespeeld partnerschap. Alle opdrachten lijken via een beperkt aantal kanalen te lopen, waardoor het voor relatieve buitenstaanders uiterst moeilijk is om concurrerend te kunnen werken. Marktprijzen voor zeedagen voor verschillende typen schepen zijn niet transparant en de kans op het verwerven van opdrachten is relatief klein. In economisch mindere tijden voor de visserij (tijdelijk minder vangst, seizoensmatige invloeden, lage visprijzen etc.) neemt het aanbod van kotters ook nog eens toe, waardoor de pieken in aanbod van capaciteit tot nog lagere marktprijzen lijken te leiden. De markt is economisch marginaal en wordt momenteel ingeschat op maximaal een kleine 3 miljoen euro en zal waarschijnlijk niet toenemen.

4.3.1 Ondersteuning bij seismisch onderzoek

Onderzoek voor de olie- en gaswinning betreft het in kaart brengen van de zeebodem door middel van seismisch onderzoek. In de afgelopen jaren is het Nederlands Continentaal Plat al verschillende malen onderzocht met seismisch onderwatergeluid, voornamelijk in opdracht van de olie- en gasindustrie. Door de stijgende olie- en gasprijzen is steeds meer behoefte aan een duidelijker beeld van de voorraden. Daardoor willen bedrijven gebieden opnieuw in kaart gebracht hebben (Kater et al., 2011: 12). Continuering van seismisch onderzoek in de toekomst is onduidelijk. De verwachtingen over de hoeveelheid seismisch onderzoek in de toekomst lopen uiteen. Sommige bronnen stellen dat het aantal onderzoeken zal afnemen omdat de bodem van het NCP (Nederlands Continentaal Plat) inmiddels geheel in kaart is gebracht. Slechts relatief kleine surveys worden nog verwacht. Andere bronnen stellen dat de bodem nauwkeuriger in kaart moet worden gebracht, omdat de olie- en gasvoorraden afnemen, waardoor verwacht wordt dat het aantal surveys gelijk blijft of zelfs zal toenemen. De wisselende meningen van experts maakt het moeilijk om te voorspellen wat de trend voor de hoeveelheid seismisch onderzoek in de toekomst gaat worden. Er wordt verwacht dat de hoeveelheid seismisch onderzoek op zee in de toekomst niet zo veel zal zijn als in de jaren tachtig en negentig, maar dat het vergelijkbaar zal zijn met de periode 2000-2010 (Kater et al., 2011: 17). Zo is in bijvoorbeeld het jaar 2008 op het NCP in totaal 1893 km² seismisch onderzoek uitgevoerd waarvan een deel twee- en een deel driedimensionaal (Tamis et al., 2011).

Er zijn voldoende kansen om nog vele jaren in de Nederlandse sector van de Noordzee gas op te sporen en te winnen. Olie- en gasmaatschappijen zoals Cirrus Energy en Total hebben tussen 2004 en 2008 meer exploratielicenties aangevraagd dan daarvoor. Tussen 2004 en 2008 was een toename van 5.700 km² naar 11.850 km². De productie van gas offshore blijft een belangrijke bijdrage leveren aan de totale Nederlandse gasproductie. Daarvoor staan in de Nederlandse Noordzee meer dan 150 installaties. En door verbeterde seismische technieken worden gasvelden aangetoond die niet eerder zijn gezien (Oosterom, 2009).

Rederij Groen is van mening dat de komende jaren voldoende vraag van oliemaatschappijen is naar seismografisch onderzoek op zee. Er komen nieuwe zoektechnieken waardoor met minder seismische schepen meer oppervlakte en diepte in de zeebodem kan worden onderzocht (persoonlijke communicatie met Henk Groen op 6 februari 2012). Volgens EL&I zal de vraag naar het inzetten van een vissersvaartuig als guard vessel wel blijven (persoonlijke communicatie met Piet Roos en Henk Demkes, 2012).

4.3.2 Ondersteuning bij de boorfase en bij productie

Bij het constateren van aanwezigheid van olie of gas kan de omvang en de productiecapaciteit van het reservoir worden bepaald met evaluatieboringen. Deze boorfase

bestaat uit een aantal activiteiten: het plaatsen van het boorplatform, het boren van putten, het heien, het lozen van boorspoeling en boorgruis, het lozen van water, het lozen van sanitair afvalwater en productietesten. Daarvoor worden stand-by vessels gebruikt (Tamis et al., 2011: 113). Ook bij de productie van gas en olie wordt regelmatig gebruik gemaakt van stand-by vessels.

4.3.3 Ondersteuning bij bouw en onderhoud van offshore wind- molenparken

Voor de Nederlandse kust liggen momenteel twee windparken. Het park Noordzeewind (van Shell en Nuon) en het park Q7 (van Eneco en Econcern). In de komende jaren is de kans groot dat het aantal windmolenparken op zee zal toenemen. In het Nationaal Waterplan zijn twee windenergiegebieden aangewezen, Borsele en IJmuiden. Naast deze twee windenergiegebieden heeft de regering in 2008 twee zoekgebieden aangewezen: Hollandse Kust en ten noorden van de Waddeneilanden. De regering wil in deze gebieden een aanzienlijk windvermogen realiseren: minimaal 1.000 MW ten noorden van de Waddeneilanden en 3.000 MW bij de kust tussen Hoek van Holland en Texel (NWEA, 2009).

Energiebedrijf Eneco gaat vanaf eind 2013 een nieuw windmolenpark bouwen op de Noordzee, ongeveer 23 kilometer uit de kust bij Noordwijk. Het windenergiepark Q10 zal bestaan uit 43 windmolens en krijgt een capaciteit van minstens 130 Megawatt. In 2014 moet het park operationeel worden (Sanoma, 2011).

Tijdens de bouwfase van een windmolenpark moet in het kader van de veiligheid continu een bewakingsboot (guard vessel) op locatie aanwezig zijn. Dit vaartuig kan andere schepen die te dichtbij komen waarschuwen en kan daartoe ook contact met de kustwacht opnemen (WEOM, 2006: 10).

Bestaande Nederlandse kotters worden nagenoeg niet ingezet bij bijvoorbeeld de aanleg en bouw van windmolenparken en ook niet van boor- en olieplatforms op zee. Dat komt omdat de schepen er bij de bouw niet voor zijn uitgelegd. Er is te weinig werkruimte zowel aan dek als onderdeks. Benodigde materialen kunnen niet worden vervoerd of opgeslagen en accommodatie schiet algemeen tekort. De verbouwing van schepen is een te kostbare aangelegenheid. Daarnaast komen veel schepen wettelijk gezien niet meer in aanmerking voor inzet voor deze werkzaamheden, ook niet na verbouwing (persoonlijke communicatie met Roos en Demkes, 2012).

4.4 Klanten

4.4.1 Algemeen

De olie- en gasector wordt in Nederland vertegenwoordigd door de NOGEPa. Bij deze organisatie zijn 15 leden aangesloten, waaronder Total, NAM en 3 geassocieerde leden. Voor het verrichten van werkzaamheden door schepen op zee wordt gebruik gemaakt van diensten van een organisatie als Achilles (Sytse Ybema, 2011), waar onder andere ook Total NL bij is aangesloten. Dit marketing model kan algemeen worden gezien als voorbeeld voor in te zetten Nederlandse visserij-schepen met (diverse) nevenactiviteiten. De IRO is de brancheorganisatie voor de offshore (www.iro.nl). De offshorebedrijven zijn een groep internationaal opererende bedrijven die aan oliemaatschappijen allerlei hand- en spandiensten verlenen zoals pijpleidingenbouw, constructie(support) en installatie, bodemonderzoek, boringen, bronnenonderhoud en bewaking. In Nederland zijn dat grote bedrijven zoals Fugro en SBM Offshore maar ook kleinere bedrijven zoals Braveheart Shipping uit Urk. Die bedrijven werken deels met eigen schepen en deels worden schepen ingehuurd (Verhoeven et al., 2009: 30). Vooral bij piekvraag in de markt worden schepen ingehuurd en wanneer de extra vraag wegvalt wordt weer teruggeval- len op alleen de eigen schepen. Inzage in de kostprijzen van de eigen schepen van de bedrijven is er niet waardoor vergelijkingen maken (benchmarken) met kostprijzen van kotters niet mogelijk is. De indruk is dat het op deze markt gaat om een beperkt aantal spelers met goed op elkaar ingespeeld partnerschap tussen opdrachtgever en gespecialiseerde dienstverlener. Voor individuele vissers is het daardoor moeilijk om hier tussen te komen. Het aanbod van werk in piekperiodes is incidenteel en nauwelijks planbaar. Voor het eenvoudiger werk is het aanbod zo groot dat de prijzen nauwelijks kostendekkend zijn. Indien de visserijsector hier een rol van betekenis zou willen spelen, dan is het noodzakelijk om 'marktmacht' te organiseren. Een samenwerkingsverband van vissers kan hier soelaas bieden.

De operators - in de meeste gevallen de olie- en gasmaatschappijen zoals Shell, BP, Total of de NAM - geven opdracht aan een seismisch survey-bedrijf (bijvoorbeeld Fugro) om een seismisch onderzoek uit te voeren (Kater et al., 2011: 19).

Opdrachtgevers stellen als zeer belangrijke eis dat schipper en bemanning de Engelse taal goed beheersen.

4.4.2 Eisen ten aanzien van een guard vessel

Om als guard vessel werkzaamheden te verrichten voor olie- en gasmaatschappijen, stellen olie- en gasmaatschappijen als eis dat kotters niet ouder zijn dan 20 jaar. Van de 308 schepen in de kottervloot waren eind 2009 182 schepen ouder dan 20 jaar, 66 schepen waren tussen de 11 en 20 jaar oud en 60 schepen waren jonger dan 11 jaar. Dat betekent dat in potentie 126 kotters zouden kunnen worden ingezet als guard vessel, waarvan een aantal al bijna 20 jaar oud zijn. Het aanpassen van kotters om als guard vessel te kunnen fungeren is niet veelomvattend en de kosten ervan worden geschat op gemiddeld maximaal 10.000 euro, afhankelijk van de grootte van de kotter.

4.4.3 Eisen ten aanzien van een stand-by vessel voor redding uit zee

Niet ieder schip is geschikt om op te treden als stand-by vessel. Een schip en zijn bemanning dat personen redt die vanaf een olie- of gasplatform in zee terecht zijn gekomen, moet naast eisen die voortvloeien uit de wetgeving, ook voldoen aan de volgende aanvullende eisen van de NOGEPa (2004):

- De stand-by vessel moet over een reddingsplan beschikken dat aansluit op het noodplan van het olie- of gasplatform.
- Het minimumaantal bemanningsleden is zeven voor een stand-by vessel op het Nederlands deel van het NCP.
- De kapitein of stuurman heeft de cursus 'On Scene Coördinator' met goed gevolg afgesloten.
- Twee bemanningsleden hebben een geldig certificaat 'Medical Care on Board'.
- Ten minste twee andere bemanningsleden hebben een geldig certificaat 'Offshore Paramedic'.
- Ten minste vier bemanningsleden (niet de kapitein) hebben een Fast Rescue Carrier certificaat dat door de STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) is erkend.
- Ten minste een bemanningslid met een FRC Fast Rescue Carrier (Snelle Hulpverleningsboot) certificaat is bevoegd de radio-installatie van de FRC te bedienen.
- De kapitein heeft ten minste veertig dagen als stuurman gewerkt op een stand-by vessel.
- Ten minste twee andere bemanningsleden hebben ten minste veertig dagen gewerkt als bemanningslid op een stand-by vessel.
- De bemanning moet als team zijn geoefend in het uitvoeren van reddingsacties vanaf de stand-by vessel.
- De stand-by vessel voert ten minste eenmaal per week op locatie één of meer oefeningen uit.

Het schip moet voorts aan een aantal ontwerp- en uitrustings-eisen voldoen, waaronder:

- Een lengte van ten minste 30 meter en een snelheid van ten minste 10 knopen kunnen halen.
- Een obstakelvrije dekruimte aan beide zijden van het schip van minimaal drie meter.
- Aan beide zijden voorzien van een klimnet waarmee personen vanuit zee aan boord kunnen komen.
- Een reddingsnet met hijswerktuig of een systeem met mechanische beweegkracht om personen aan boord te halen.
- Een bedienbaar man-overboord-alarm aanwezig.
- Op de brug is een elektronische navigatie-uitrusting aanwezig.

- Dekverlichting en vast opgestelde noodverlichting.
- Ten minste twee vanaf de brug bedienbare zoeklichten. Een vissersvaartuig moet als stand-by vessel beschikken over een helikopterhijszone, een afgezet stuk dek waarboven een helikopter werk kan verrichten. Op deze zone zijn de eisen van de CAP 437 (Standards for Offshore Helicopter Landing Areas) van de Civil Aviation Authority (CAA) van toepassing. De helikopterhijszone wordt gebruikt voor het laten afdalen van een arts of voor het ophijzen van een brancard vanaf het schip naar de helikopter.
- Ten minste acht reddingsboeien en ten minste 75 extra reddingsvesten.

Verder gelden er eisen aan de accommodatie en opvang van overlevenden (NOGEPA, 2004):

- Zitplaatsen voor ten minste 75 overlevenden. Overlevenden moeten kunnen worden ondergebracht in ruimten die bescherming bieden tegen de elementen.
- Koel geventileerde ruimte voor ten minste vijf stoffelijke overschotten.
- Een reinigingsruimte, ontvangstruimte, behandelkamer, sanitaire ruimte.
- Voor ieder zich op het olie- of gasplatform bevindende persoon ten minste 100 liter drinkwater.

Daarnaast moet een stand-by vessel beschikken over ten minste een Fast Rescue Carrier die voldoet aan de resolutie van het IMO en waarin ten minste negen personen kunnen zitten (NOGEPA, 2004).

In principe kan het gehele jaar door vraag zijn naar uitvoering van deze werkzaamheden. Het aanpassen van kotters om als stand-by vessel te kunnen fungeren is buitengewoon veelomvattend en de kosten ervan zijn afhankelijk van de grootte van de kotter. Voor een 40 meter kotter worden deze geschat op minimaal 1 à 2 miljoen euro.

4.5 Concurrenten

Uit interviews komt naar voren dat een aantal (ex-)vissersschepen wordt ingezet voor het begeleiden van meetvaartuigen voor de oliewinning (chasing). De meetvaartuigen hebben een kabel van een kilometer of meer in het water liggen waarbij de begeleidende vissersschepen ervoor zorgen dat andere vaartuigen hier niet overheen varen.

In Den Helder zijn enkele vissers die met hun schepen als supplier (bevoorrading van platforms of andere schepen) gaan varen voor de offshore (Verhoeven et al., 2009: 31). Het bedrijf Gebroeders Slot Maritiem in Den Helder is een voorbeeld van een vissersbedrijf dat zijn activiteiten heeft verlegd naar de offshore (100% buiten de visserij, dus dit is geen nevenactiviteit meer maar fulltime anders dan visserij). Een belangrijke offshoreactiviteit van dit bedrijf is het bewaken (bij de aanleg) van telefoonkabels.

Momenteel wordt stenen gevist in de monding van de Theems in Engeland om ruimte te maken voor aanleg van kabels en pijpleidingen. Het bedrijf Braveheart heeft in het recente verleden vissersschepen omgebouwd om deze geschikt te maken voor de offshore. De schepen worden ingezet bij de inspectie en bewaking van gas- en oliepijpleidingen, betonning, seismologie en hydrografie (Verhoeven et al., 2009: 31). Het blijkt dat vissersschepen niet of nauwelijks op tijdelijke basis voor activiteiten in de offshore-industrie kunnen worden ingezet. De aanvullende eisen en benodigde investeringen zijn dusdanig dat kotters (indien geschikt te maken) in feite fulltime over zouden moeten gaan op deze andere activiteiten waardoor er geen sprake meer is van multipurpose inzet van schepen of ondernemerschap. Vissers zouden dan ondernemers in een andere sector worden. Uitgezonderd hiervan is het fungeren van kotters als guard vessel.

4.6 Vissers

Visserijschepen kunnen slechts zeer beperkt een alternatief zijn voor gespecialiseerde offshorevaartuigen. Vissers hebben echter wel veel kennis van de zee en van waterwegen waardoor de expertise van de visserman wel van grote waarde kan zijn voor offshorebedrijven.

Een voordeel van het inschakelen van vissers kan zijn dat zij vaak meer ervaren zijn met lokale omstandigheden en met het opereren in wisselende en slechte weersomstandigheden. Een nadeel is dat de meeste kottervissers niet lang op zee willen zijn.³ Urker vissers zouden bijvoorbeeld maximaal een week van huis willen zijn. Voor bijna geen enkele kottervisser in Nederland zou twee maanden op zee een denkbare optie zijn (persoonlijke communicatie met Henk Groen op 6 februari 2012).

4.7 Aanpassingen bestaand schip

Bij het doen van bijvoorbeeld bodemonderzoek moet een kraan aan boord worden geplaatst, accommodatie aan boord zijn en andere apparatuur worden aangeschaft. De schipper moet ook kennis en ervaring hebben met veiligheidsvoorschriften, en kennis van nautisch Engels. Vaak wordt ook op zondag gewerkt (Verhoeven et al., 2009). Voor het slepen van sensoren is niet zoveel nodig, vooral een hijsinstallatie om de sensoren overboord te kunnen zetten (Verhoeven et al., 2009: 30).

Voor de veiligheid moet een guard vessel het volgende aan boord hebben: een rubberboot, opblaasbare reddingsboten, veiligheidsnet voor opvissen van man

³ Rederij Groen, Scheveningen: 'Bijna geen enkele kottervisser in Nederland wil meer dan een week op zee zijn.'

overboord. Daarnaast communicatie apparatuur en navigatie apparatuur.

Om een bestaande kotter als guard vessel **permanent** werkzaamheden in de offshore te laten verrichten, moet de kotter worden omgebouwd. Het ombouwen van een kotter tot een guard vessel in de offshore kost naar schatting minimaal ongeveer € 200.000, afhankelijk van de grootte van de kotter. Om een dergelijk bedrag te kunnen lenen van een bank, moet de eigenaar van de kotter een contract hebben waaruit blijkt dat de kotter de komende tijd verzekerd is van het verrichten van werkzaamheden in de offshore (persoonlijke communicatie met Henk Groen op 6 februari 2012).

Voor het opruimen van olie uit de zee moet een kotter een grote tank aan boord hebben waarin de opgezogen olie kan worden opgeslagen. Een dergelijk tank is alleen al een investering van € 200.000 tot € 300.000 (persoonlijke communicatie met Henk Groen op 6 februari 2012).

Het ombouwen van een kotter tot een stand-by vessel kost tussen de € 1 à 2 miljoen, afhankelijk van de grootte van de kotter (persoonlijke communicatie met Henk Groen op 6 februari 2012).

Tot op heden zijn geen nieuwe Nederlandse vissersschepen gebouwd die speciaal ook voor nevenwerkzaamheden op zee zijn uitgelegd. Zowel vissers zelf als vertegenwoordigers van scheepswerven geven aan dat het bouwen van een visserij schip zo specifiek is dat de bouw ervan en het combineren met inzet voor in de offshore niet mogelijk is. Als voorbeeld wordt vaak gegeven dat een boodschappenauto ook niet geschikt is om als vrachtwagen te dienen of andersom. Nieuwe ideeën over de bouw van visserij schepen voor de Noordzee (Masterplan Duurzame Visserij) laten zien dat schepen in de vorm van een varende platform een mogelijkheid kan zijn in de nabije toekomst. Het idee is om visserij en transport als gescheiden activiteiten te beschouwen. Dus vissen en heen en weer varen (naar de markt) van elkaar scheiden. Een varende platform (visserij-, ontvangst-, verwerkings- en opslageenheid, zelfs 'supermarkt kant en klare vis' produceren) kan in de buurt van andere visserij schepen liggen en andere visserij schepen kunnen hun vangst aan het platform afleveren (tenderen). Het platform kan ook andere, niet aan visserij gerelateerde nevenactiviteiten zoals onderzoekstaken ontplooiën. Anderzijds kunnen speciale, relatief kleine, wendbare transportscheepjes (tenders) de vangst van vis (al of niet verwerkt) daarna aan wal brengen waarbij de tenderscheepjes tussentijds ook andere werkzaamheden op zee zouden kunnen uitvoeren (onderzoek, transport van materialen en mensen etc.). Het visserijplatform heeft dan bijvoorbeeld ook weer (nieuwe) bemanning en materialen aan boord voor visserij schepen (via de tenderboten). Het concept wordt momenteel verder uitgeschreven en logistiek gezien vraagt het ook om een geheel andere zienswijze en inzet van schepen en bemanning.

5. Schoonvissen van de Noordzee

5.1 Inleiding

Jaarlijks wordt er ruim 20 miljoen kilogram afval in de Noordzee geloosd (KIMO, 2011). Het gaat om olietonnen, jerrycans, verpakkingen, volle vuilniszakken, boeien, verfblikken. Daarvan zinkt 70 procent naar de zeebodem, blijft 15 procent drijven en de rest spoelt aan op de stranden (Waste Free Oceans 2011).

In de periode 2002-2004 is met Europese steun het KIMO project Fishing for Litter opgezet. Na 2004 is het project in Nederland voortgezet. Vissersschepen uit Nederlandse havens krijgen tijdens het vissen afval in hun netten dat eerder door andere gebruikers in de zee is gededoneerd. Het project is gericht op afval dat op de bodem van de zee ligt. Vissers die deelnemen aan het project Fishing for Litter nemen dat zwerfvuil mee naar de haven. Voor de opslag van het afval op het vissersschip nemen de vissers big bags mee aan boord die gratis worden verstrekt. De inhoud van een big bag is ongeveer 1 kubieke meter. Afhankelijk van de hoeveelheid gevangen vis, heeft bijvoorbeeld de UK 45 aan boord ruimte voor maximaal vijf big bags.

De visserijsschepen doen momenteel vrijwillig mee aan het project zonder geldelijk gewin als doelstelling. In 2010 is door alle deelnemende visserijsschepen totaal 442.000 kg afval uit de Noordzee gehaald. Dat is een toename van 120.000 kg ten opzichte van 2009 (KIMO, 2011). Bij terugkomst in de haven zetten de vissers de big bags op de kade. Daar wordt het afval ingenomen, afgevoerd, gemonitord en verwerkt door vier afvalverwerkingsbedrijven: Van Gansewinkel, HVC (Huisvuilcentrale in Alkmaar), Sita en Bek en Verburg (beide maritieme dienstverleners). De afvalstoffen uit IJmuiden en Scheveningen worden bij Bek en Verburg in het Botlekgebied in de Rotterdamse haven gemonitord. Sita verzorgt de monitoring in Noord-Nederland. Het afval dat door de vissers in Wieringen wordt binnengebracht, wordt gemonitord bij de Huisvuilcentrale Alkmaar (KIMO, 2012). Sita kreeg in een jaar tijd van 28 deelnemende visserijsschepen in vijf havens in Noord-Nederland meer dan 60.000 kg afval uit de Noordzee en Waddenzee (SITA, 2012).

Een relatief recent onderkend probleem lijkt de aanwezigheid van grote hoeveelheden plastics in zee te zijn. In het jaar 2011 is daar een verkennend rapport over verschenen van Kimo, 'Economische effecten afval in zee'. Daaruit blijkt dat milieuschade en economische schade door plastics in zee jaarlijks toeneemt. Al met al een maatschappelijk probleem waarvoor vissers uitstekend zijn uitgerust om een oplossing te bieden.

5.2 Wettelijke eisen

Door het ministerie van EL&I worden geen eisen gesteld aan vissersvaartuigen die afval uit zee vissen. Wellicht worden door het ministerie van I&M eisen gesteld met betrekking tot de veiligheid van het schip, de zogenaamde eisen aan de stabiliteit van het schip (persoonlijke communicatie met Roos en Demkes, 2012). Hierover is bij de korte inventarisatie tijdens dit onderzoek niets bekend geworden.

5.3 Markt

In mei 2011 is de Europese Commissie gestart met een proefproject: vissers uitbetalen voor het wegvangen van plastic in plaats van vis. Vissers gaan met speciale netten plastic uit het water vissen. De EC wil hiermee iets doen aan de toenemende hoeveelheid plastic in zee. Dit is onderdeel van het Europese project Waste Free Oceans. De proefprojecten vinden plaats in o.a. België, Spanje, Duitsland en Griekenland (Waste Free Oceans, (WFO) 2011, <http://www.wastefreeoceans.eu/news>).

Het is opvallend dat de Nederlandse overheid hierin tot nu toe niets of te weinig lijkt te doen. In juni 2011 heeft staatssecretaris Bleker van EL&I wel gezegd te zullen bezien of vissers op de Noordzee met Europese steun kunnen worden beloond om plastic afval op te vissen en dat aan land aan te bieden bij afvalverwerkers (Volkskrant, 2011). Gezien de urgentie van het probleem en de maatschappelijke relevantie ervan zou hier eigenlijk snel beleid voor moeten worden ontwikkeld. Uiteraard in internationaal verband maar Nederland kan hier juist een (voortrekkers)rol spelen. Allereerst zouden maatregelen genomen moeten worden om te voorkomen dat (plastic) afval in zee geraakt.

Tegelijkertijd zou kunnen worden gewerkt aan het verwijderen van grove stukken (plastic) afval van het wateroppervlak, uit de waterkolom en van de zeebodem.

Daarnaast moet gewerkt worden aan het ontwikkelen van verfijnde technieken om de kleinere en kleinste deeltjes plastic en ander schadelijk afval uit het water te kunnen vissen zonder het microzeeleven aan te tasten. Indien genoeg informatie over de problematiek voorhanden is, dan kan daarvoor een plan worden opgesteld met daarin hoe de aanpak kan worden georganiseerd en gefinancierd.

Als schoonvisprojecten op plastics werkelijkheid worden in de toekomst dan mag ervan worden uitgegaan dat de werkzaamheden met betrekking tot deze potentiële nevenactiviteit eindig zijn. Wanneer het probleem op een gegeven moment tot aanvaardbare proporties zou zijn teruggebracht dan houden deze (tijdelijke) werkzaamheden op te bestaan. Stel dat 5 grote kotters van 40 meter en 10 kleine kotters van 24 meter gemiddeld 100 zeedagen per jaar ingezet worden voor schoonvisprojecten, dan betekent dat een (extra) markt van rond 5 miljoen euro per jaar.

Tabel 4: Markt voor schoonvissen van de Noordzee.

Verleden	Huidige situatie	Toekomst
Onbekend of 0	<p>-Vangst, opslag (big bags) en aanlanding voor rekening van visserijbedrijven.</p> <p>-Afvoer en verwerking voor rekening van KIMO</p>	<p>Waste Free Oceans projecten; stel dat inzet visserijvloot nodig is voor gestelde doelen:</p> <p>-Buiten 12 mijl: 5 schepen van 40 meter a 100 zeedagen p/jr., Dat is 500 zeedagen a tarief rond 6.000 euro. Dat is 3 miljoen euro.</p> <p>-Binnen 12 mijl: 10 schepen van 24 meter a 100 zeedagen p/jr., Dat is 1000 zeedagen a tarief rond 2.200 euro. Dat is 2,2 miljoen euro.</p> <p>Totale kosten inzet visserijschepen rond 5,2 miljoen euro per jaar, exclusief brandstofkosten en aanschaf apparatuur en speciale netten etc. Het een en ander vraagt om nadere uitwerking.</p>

5.4 Klanten

Het project Fishing for Litter in Nederland wordt gefinancierd door de volgende 'sponsors':

- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu;
- Rijkswaterstaat Noord-Nederland en Rijkswaterstaat Zeeland;
- De provincies Friesland, Groningen, Zuid-Holland en Zeeland;
- Groningen Seaports en Zeeland Seaports;
- De afvalverwerkingsbedrijven: Van Gansewinkel, Bek en Verburg, Sita en de Huisvuilcentrale in Alkmaar;
- De gemeenten Delfzijl, De Marne, Ameland, Harlingen, Wieringen, Velsen, Den Haag, Goedereede, Noord-Beveland, Vlissingen, Sluis en Veere.

Potentiële klanten kunnen onder andere zijn het ministerie van EL&I, het ministerie van VWS en de EU. Een belangrijke potentiële klant kan zijn de Europese Commissie, die mogelijk beleid gaat ontwikkelen voor de periode 2014-2020 om afval weg te laten vissen. Hier ligt een mogelijkheid voor de kottersector (maar ook voor de pelagische sector) om verbreding van activiteiten op zee te ontplooiën. Een sterke lobby richting de politiek kan hier goede resultaten opleveren.

Momenteel is het schoonvissen (grof vuil) van de Noordzee een project op vrijwillige basis en in feite een soort proef. Met aangepast beleid zou het project kunnen worden omgezet in een verdere professionalisering van schoonvissen van de Noordzee waarbij een realistische beloning voor de uitvoerders moet worden vastgesteld.

5.5 Concurrenten

Voor zover bekend wordt momenteel alleen door schepen van de Rijksrederij incidenteel aan opruimwerkzaamheden op zee gedaan. Het betreft dan vooral incidenten met olie, chemische stoffen of verloren gegane lading van schepen. Deze opruimwerkzaamheden worden beschouwd onder het hoofdstuk calamiteiten en rampenbestrijding. Omdat de problematiek aangaande plastics in zee nog maar zeer recent onderkend wordt en er nog onvoldoende kennis bestaat over de mogelijke oplossingen van de problemen, ligt hier een kans voor de visserijsector om concurrenten voor te zijn. Kostprijs technisch gezien lijken visserij schepen gunstig af te steken tegenover mogelijke andere toekomstige aanbieders van vaarcapaciteit.

5.6 Vissers

In 2009 hebben vissers uit tien havens in Nederland deelgenomen: Breskens, Colijnsplaat, Stellendam, Scheveningen, IJmuiden, Den Oever, Harlingen, Lauwersoog, Eemshaven, Delfzijl, Vlissingen, Den Helder (KIMO 2011b). In totaal hebben in dat jaar 68 schepen deelgenomen aan het Fishing for Litter project. In 2010 deden er 94 schepen mee. En in 2011 is het aantal vrijwillige deelnemers toegenomen tot 106 schepen (persoonlijke communicatie met Bert Veerman, KIMO Nederland, januari 2012).

Gezien de redelijk grote deelname van vissers aan het project van KIMO is het ook aannemelijk dat vissers bereid zijn om in deze markt verder te opereren. Vanuit het oogpunt van duurzaamheid en maatschappelijk verantwoord ondernemen kan de sector hier ook scoren in het (verder) verbeteren van het imago van de visserij.

5.7 Aanpassingen bestaand schip

Omdat schoonvissen een nog verder te ontwikkelen activiteit is, is er nog niet bekend welke aanpassingen (bij welke volumes) nodig zijn aan boord van vissersschepen. De huidige big bags vergen een relatief kleine investering maar bij verdere professionalisering zullen de investeringskosten toe (kunnen) nemen. Geschat wordt dat de toekomstige investeringen voor opsporing, netten, verwerking en opslag van de vangst en opslag aan boord op zee tussen de 5.000 en 100.000 euro met zich mee zal brengen. Onderzocht moet worden wat precies benodigd is in de nabije toekomst en wat dit gaat kosten. Gedacht moet worden aan mogelijk ander vistuig, speciale opsporingsapparatuur, containers, opslag- en verwerkingsapparatuur en lieren etc. Het casco en de motor van het schip behoeven (nagenoeg) geen aanpassing.

6. Rampenbestrijding op Noordzee

6.1 Inleiding

De rijksoverheid is verantwoordelijk voor de bestrijding van rampen en zware ongevallen op zee. Dat is bepaald met de Wet bestrijding ongevallen Noordzee (NIFV, Nationaal Instituut Fysieke Veiligheid, 2003). De organisatie en werkwijze bij de rampenbestrijding op zee zijn vastgelegd in het Rampenplan voor de Noordzee (RBN, Rampen Bestrijding Noordzee, 2009). De Kustwacht is belast met de rampen- en incidentenbestrijding op zee (RBN, 2009: 4). De Capaciteitsnota geeft aan welke kans op welke verontreiniging aanwezig is op het Nederlandse deel van de Noordzee (RWS, 2006). Bij rampen- en incidentenbestrijding spreekt olieverontreiniging door ongevallen met tankers het meest tot de verbeelding. Andere ongewenste gebeurtenissen zijn het verlies van lading (containers, deklading), een stranding van een schip, een aanvaring of brand aan boord van een schip (website Noordzeeloket, 2011).

Regelmatig verliezen schepen olie of chemische stoffen. Dat kan komen door een ongeluk op zee of een verkeerde handeling tijdens werkzaamheden in de haven. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het voorkomen van olierampen en het opruimen van gelekte olie en chemicaliën. Op zee komt RWS ongeveer een keer per maand in actie om olie of chemicaliën op te ruimen. RWS ruimt de vervuiling zelf op of geeft opdracht tot opruiming (Rijkswaterstaat, 2011a).

Langs de Nederlandse kust staat materiaal klaar voor het bestrijden van olievlekken. Verder zijn er ter plekke aannemers die zich beschikbaar stellen voor oliebestrijding. Daardoor kan bij een dreigende olievervuiling aan de Nederlandse kust binnen één uur worden ingegrepen (Rijkswaterstaat, 2011a).

Met onder andere opblaasbare olieschermen kan een olievlek worden ingedamd. Door een oliescherm tussen twee boten in om een olievlek heen te slepen, kan de olie worden verzameld. Bij grote olievlekken worden de olie opgeslurpt door lange veegarmen. Rijkswaterstaat heeft de beschikking over schepen met twee veegarmen aan boord, zoals de Arca. Bij kleine olievlekken worden vaak skimmers gebruikt. Daarmee wordt de olie als het ware van het water afgeschraapt (Rijkswaterstaat, 2011a).

Een vissersvaartuig zou mogelijk geschikt kunnen zijn voor het assisteren bij opruimen van olie en bij brand op een schip. Echter, de combinatie van visvangst, verwerking ervan en opslag met die van bovengenoemde nevenactiviteiten geeft zeer waarschijnlijk problemen met wet- en regelgeving. Hygiëne- en gezondheidsnormen met betrekking tot producten voor menselijke consumptie (vis) zullen hierbij waarschijnlijk niet worden gehaald.

6.2 Wettelijke eisen

Voor het verrichten van werkzaamheden bij het opruimen van olie in zee of assistentie verlenen bij een brand op een schip worden door het ministerie van EL&I geen speciale eisen gesteld aan het vissersvaartuig. Er worden wel eisen gesteld door het ministerie van I&M, die nauw samenhangen met eisen die ook gelden voor stand-by vessels (persoonlijke communicatie met Roos en Demkes, 2012). Deze eisen zijn hier in deze rapportage verder niet opgenomen.

6.3 Markt

Het gaat hier om werkzaamheden met betrekking tot het redden van mensenlevens op zee (search and rescue) en om het beperken van schade voor het mariene milieu en de kust (het voorkomen, beperken of ongedaan maken van schadelijke gevolgen van ongevallen op de Noordzee).

Voorbeelden van mogelijke werkzaamheden:

- Hulp bij een voorval met een schip (bedrijfsmatig en recreatief) binnen en buiten de Nederlandse territoriale wateren.
- Hulp bij een voorval met een vliegtuig.
- Hulp bij een ramp en incidenten aan boord van mijnbouwinstallaties in de zee.

6.4 Klanten

Klanten zijn de overheid en particuliere bedrijven, bijvoorbeeld in de energiesector en in de zeescheepvaart

6.5 Concurrenten

In de WOCB-catalogus (Werkgroep Olie- en Chemicaliën Bestrijding) is een inventarisatie gegeven van in Nederland aanwezig bestrijdingsmaterieel voor op zee en een overzicht van betrokken organisaties en leveranciers (RWS, 2011b).

Volgens opgave zijn er in Nederland zeven vaartuigen met de hoofdfunctie oliebestrijding (RWS, 2011b):

1. Arca (RWS Noordzee) → inzet in open zee.
2. Egmopol (RWS Noord-Holland) → inzet in kustwater/estuaria.
3. Hydrovac (bedrijf Hydrovac -Shell) → inzet in ruw binnenwater.
4. Oilcrab (RWS Zeeland) → inzet in kustwater/estuaria.
5. Portunus (RWS Noord-Nederland) → inzet in kustwater/estuaria.

6. RPA 36 (ex Roeb 6) → inzet in ruw binnenwater.
7. Sepia (RWS Zeeland) → inzet in open zee.

Uit bovenstaand overzicht blijkt dat maar twee vaartuigen inzetbaar zijn in open zee. De Arca is gebouwd in 1998 en is onderdeel van de Rijksrederij. De ligplaats is Scheveningen. Het schip is geclassificeerd bij Bureau Veritas en uitgerust met veegarmen voor het opruimen van olie en andere substanties in het oppervlaktewater. Ook de Sepia is uitgerust met veegarmen.

6.6 Vissers

De algemene mening van vissers is dat werken met visproducten en met mogelijk verontreinigend materiaal niet bij elkaar past. Ook de investeringen die nodig zijn om met een vissersschip hier een rol van betekenis te kunnen spelen lijken erg hoog en onhaalbaar. Motivatie en interesse voor nevenactiviteiten in dit veld is bij vissers dan ook zeer gering. Vissers vinden de activiteit ook te ver van het vissersvakmanschap af staan. Tijdens het onderzoek hiernaar is besloten om hier verder niet dieper meer op in te gaan.

6.7 Aanpassingen bestaand schip en bij nieuwbouw

Algemeen wordt verondersteld dat investeringen in bestaande schepen voor deze potentiële nevenactiviteit financieel niet haalbaar zijn. Ook bij nieuwbouw van visserijkotters lijken investeringen niet uit te kunnen (voorzichtige schatting: meer dan 1 miljoen euro, afhankelijk van de grootte van de kotter).

7. Conclusies

De vraag naar inzet van visserij-schepen bij het doen van bio-mariem en maritiem onderzoek lijkt groeiend, zeker wanneer de overheid besluit om toekomstig onderzoek op een andere wijze te gaan aanbesteden.

Kweekactiviteiten op zee (de Noordzee) zullen naar alle waarschijnlijkheid toenemen in de nabije toekomst en daarmee ook de uit te voeren werkzaamheden. Er lijkt markt te zijn voor een (beperkt) aantal kotters waarbij gedacht kan worden aan assistentie bij de aanleg van installaties, reparatie en onderhoud ervan en productie- en oogstactiviteiten.

Daarnaast lijken zogeheten waste-projecten ('schoonvissen'), het verwijderen van afval uit zee kansrijk, gezien het belang dat daaraan wordt gehecht in het toekomstig Europees (maritiem) beleid. De opstelling van de Nederlandse overheid ten aanzien van afval vissen is hierbij van cruciaal belang, dat wil zeggen dat passend beleid (vooral voor wegvissen van plastics) zal moeten worden gemaakt om dit maatschappelijk relevante probleem op te lossen. Een reële vergoeding voor verleende diensten door vissers moet daarvoor mogelijk zijn.

De markt voor andere nevenactiviteiten zoals die van de offshore-industrie en van calamiteiten en rampenbestrijding lijkt niet groeiend (geen reële optie), vooral niet door de steeds scherpere wet- en regelgeving voor (visserij)schepen en door de relatief hoge investeringsbedragen. Tevens is de markt voor offshoreactiviteiten niet transparant genoeg waardoor er geen zicht is op redelijke en haalbare tarieven voor visserij-schepen.

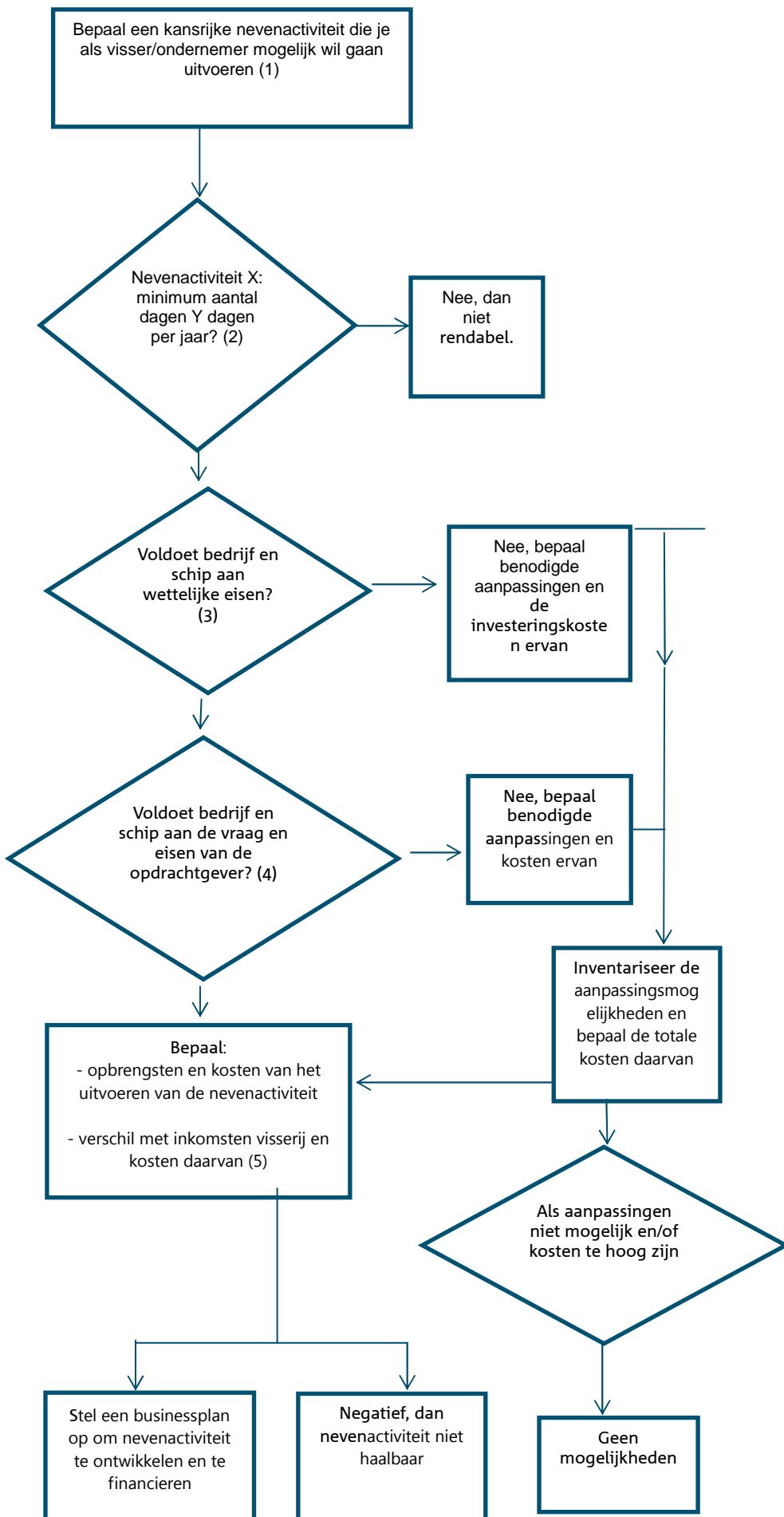
8. Stappenplan en businesscases

8.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een stappenplan voor vissers gepresenteerd. De functie van het stappenplan is om een ondernemer in de visserij te helpen beter in beeld te krijgen of een nevenactiviteit (business case) haalbaar is als verbreding van de activiteiten op zee. Aansluitend zijn als voorbeeld drie business cases in dit hoofdstuk opgenomen, elk voor zowel een grote kotter (40 meter) en een kleine kotter (24 meter) euro en waar mogelijk zowel voor een bestaand schip als voor een nieuwbouw kotter. De gegevens en cijfers zijn slechts fictieve voorbeelden en zijn geenszins bedoeld om precieze, werkelijke uitkomsten weer te geven. Elke situatie en opdracht zal verschillend zijn in de toekomst en daar zullen andere bijbehorende uitgangspunten (gestelde eisen, certificaten, investeringen etc.) en financiële cijfers (bedrijfsgegevens zoals vaste en variabele kosten) bij horen. De ingevulde gegevens zijn vooral bedoeld om het nadenken over de business cases te stimuleren.

8.2 Stappenplan

Zie het stappenplan op de volgende blz.



Toelichting op het stappenplan

- (1) In dit rapport wordt uitgegaan van vijf onderzochte, mogelijk kansrijke nevenactiviteiten. Een visser/ondernemer moet beginnen te bepalen welke van die vijf mogelijke nevenactiviteiten hij denkt te willen gaan uitvoeren.
- (2) Informeer hoeveel dagen per jaar de nevenactiviteit uitgevoerd kan worden. Aan de hand van het aantal beoogde dagen kan een schatting van de opbrengsten worden gemaakt. Dit is van belang om te kunnen bepalen of de nevenactiviteit rendabel kan zijn. Wellicht kunnen er meer zeedagen worden gemaakt dan bij vissen alleen (bijvoorbeeld 250 in plaats van 200) waardoor kapitaalgoederen (schepen) beter worden benut. Bepaal de meest kansrijke nevenactiviteit. Verderop in dit stappenplan wordt de rentabiliteitsvraag behandeld.
- (3) Om de gekozen nevenactiviteit te kunnen uitvoeren, moet worden voldaan aan wettelijke eisen. Als dat niet het geval is, dan moeten de benodigde aanpassingen en de investeringskosten ervan worden bepaald. In dit rapport kan per nevenactiviteit globaal worden nagegaan aan welke wettelijke eisen moet worden voldaan. Hierbij moet vooral worden gedacht aan eisen die worden gesteld aan het schip of voorzieningen op het schip, en aan bemannings- en opleidingseisen. De wettelijke eisen worden door de ministeries van Infrastructuur en Milieu (I&M) en Economische zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) bepaald. De Inspectie Leefomgeving en Transport is verantwoordelijk voor de naleving van wet- en regelgeving met betrekking tot veiligheid op zee. Deze inspectie is een samenvoeging van de voormalige inspecties VROM en Verkeer en Waterstaat.
- (4) De vraag en eisen van de opdrachtgever zijn van belang om te kunnen bepalen of daaraan kan worden voldaan. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan eisen ten aanzien van de beschikbaarheid van het schip en de bemanning.
- (5) Bepaal de (financiële) haalbaarheid aan de hand van de opbrengsten en kosten van het uitvoeren van de nevenactiviteit, en het verschil met de potentiële inkomsten uit visserij en de kosten daarvan.

8.3 Businesscases en toelichting

In de hieronder beschreven business cases is van fictieve veronderstellingen en bedragen uitgegaan. Voor iedere visserijondernemer en voor iedere nevenactiviteit geldt dat er verschillende voorwaarden van toepassing kunnen zijn ten aanzien van bijvoorbeeld de duur van de gevraagde dienstverlening, maar ook ten aanzien van de tarieven die gevraagd kunnen worden. Ook is het wellicht mogelijk dat er én gevist wordt én op een ander moment een nevenactiviteit wordt uitgevoerd. Daarmee kunnen kapitaalgoederen zoals kotters nog beter worden benut.

In de hieronder gegeven voorbeelden zijn de extra saldo's bewust redelijk bescheiden gehouden omdat er a) namelijk (nog) geen praktijkvoorbeelden zijn van mogelijke verdiensten en kosten daarvan, b) een grote variëteit aan variabelen kan worden toegepast waar verschillende uitkomsten verwacht kunnen worden. Iedere ondernemer kan zelf zijn 'plaatje' maken met de voor zijn bedrijf geldende visserij- en nevenactiviteit, inzet, opbrengsten en kosten etc.

Vissers zullen ook goed in hun overwegingen mee moeten nemen in hoeverre nevenactiviteiten hen zullen dwingen om wellicht betere of misschien ook (mogelijk voorspelbare) minder goede visweken te laten lopen voor nevenactiviteiten. Hierbij kan gedacht worden aan seizoensmatige invloeden die de visserij algemeen rendabel of onrendabel maken. Ook het gebruik van quotum en de kosten/opbrengsten ervan (huur/verhuur) kunnen worden mee beschouwd in de mogelijkheden om wel of geen nevenactiviteiten te ontwikkelen.

8.3.A Businesscase nevenactiviteit: Visserij- en zeeonderzoek 40 meter kotter, indicatieve cijfers en gegevens

	Nieuw te bouwen kotter	Bestaande kotter
Werkzaamheden	Monitoring visbestanden (surveys/bestandsopnamen en bemonstering), analyses en rapporteren	Monitoring visbestanden (surveys/bestandsopnamen en bemonstering), analyses en rapporteren
Zeedagen normaal visserij: Indien: -onderzoek -visserij	200 75 125	200 75 125
Wettelijk eisen en kosten: -opleiding bemanning -investeringen	Opleiding bemanning 2.500 50.000	Opleiding bemanning 2.500 50.000
Uitgangspunt, kosten worden betaald door:	-visserijondernemer> dan hogere dagprijs en ander scenario volgen -opdrachtgever> ga door	visserijondernemer> dan hogere dagprijs en ander scenario volgen -opdrachtgever> ga door
Opbrengst per zeedag: -onderzoek -visserij	6.100 9.500	5.500 7.900
Kosten visserijkotter per dag -onderzoek (excl. br. en inv.) -visserij	5.400 9.200	5.000 7.700
Eisen opdrachtgever	-Opleiding bemanning -Motivatatie bemanning -Accuratesse/ betrouwbaarheid -Accommodatie a.b.	-Opleiding bemanning -Motivatatie bemanning -Accuratesse/ betrouwbaarheid -Accommodatie a.b.
Opbrengst: -incl. nevenactiviteit -geen nevenactiviteit	1.645.000 1.900.000	1.400.000 1.580.000
Kosten: -incl. nevenactiviteit -geen nevenactiviteit	1.555.500 1.860.000	1.337.500 1.540.000
Saldo: -incl. nevenactiviteit -geen nevenactiviteit	89.500 40.000	62.500 40.000
Beter nettoresultaat	+49.500	+22.500

8.3.B. Businesscase nevenactiviteit: Visserij- en zeeonderzoek 24 meter kotter, indicatieve cijfers en gegevens

	Nieuw te bouwen kotter	Bestaande kotter
Werkzaamheden	Monitoring visbestanden (surveys/bestandsopnamen en bemonstering), analyses en rapporteren	Monitoring visbestanden (surveys/bestandsopnamen en bemonstering), analyses en rapporteren
Zeedagen normaal visserij: Indien: -onderzoek -visserij	150 75 75	150 75 75
Wettelijk eisen en kosten: -opleiding bemanning -investeringen	Opleiding bemanning 1.500 25.000	Opleiding bemanning 1.500 25.000
Uitgangspunt, kosten worden betaald door:	-visserijondernemer> dan hogere dagprijs en ander scenario volgen -opdrachtgever> ga door	visserijondernemer> dan hogere dagprijs en ander scenario volgen -opdrachtgever> ga door
Opbrengst per zeedag: -onderzoek -visserij	2.500 3.000	2.400 2.700
Kosten visserijkotter per dag -onderzoek (excl. br.stof en invest.) -visserij	2.100 2.800	2.000 2.500
Eisen opdrachtgever	-Opleiding bemanning -Motivatie bemanning -Accuratesse/betrouwbaarheid -Accommodatie a.b.	-Opleiding bemanning -Motivatie bemanning -Accuratesse/betrouwbaarheid -Accommodatie a.b.
Opbrengst: -incl. nevenactiviteit -geen nevenactiviteit	412.500 450.000	382.500 405.000
Kosten: -incl. nevenactiviteit -geen nevenactiviteit	367.500 420.000	337.500 375.000
Saldo: -incl. nevenactiviteit -geen nevenactiviteit	45.000 30.000	45.000 30.000
Beter nettoresultaat	+15.000	+15.000

8.3.C. Businesscase nevenactiviteit: Vis- en zeewierkweek 40 meter kotter, indicatieve cijfers en gegevens

	Nieuw te bouwen kotter	Bestaande kotter
Werkzaamheden	-Monitoring water en kweekomgeving -Inname product -Verwerken product -Opslag product	-Monitoring water -Belevering, assistentie en onderhoud platform
Zeedagen normaal visserij: Indien: -kweek -visserij	200 50 150	200 50 150
Wettelijk eisen en kosten: -opleiding bemanning -investeringen	Diploma's en certificaten bemanning 5.000 150.000	Diploma's en certificaten bemanning 5.000 50.000
Uitgangspunt, kosten worden betaald door:	-visserijondernemer> dan hogere dagprijs en ander scenario -opdrachtgever> ga door	visserijondernemer> dan hogere dagprijs en ander scenario -opdrachtgever> ga door
Opbrengst per zeedag: -kweek -visserij	6.100 9.500	5.500 8.000
Kosten visserijkotter per zeedag -kweek (excl. br.stof en invest.) -visserij	5.200 9.300	5.200 7.900
Eisen opdrachtgever	-Bemanning -Weekenden	-Bemanning -Weekenden
Opbrengst: -incl. nevenactiviteit -geen nevenactiviteit	1.730.000 1.900.000	1.475.000 1.600.000
Kosten: -incl. nevenactiviteit -geen nevenactiviteit	1.655.000 1.860.000	1.445.000 1.580.000
Saldo: -incl. nevenactiviteit -geen nevenactiviteit	75.000 40.000	30.000 20.000
Beter nettoresultaat	+35.000	+10.000

8.3.D. Businesscase nevenactiviteit: Vis- en zeewierkweek 24 meter kotter, indicatieve cijfers en gegevens

	Nieuw te bouwen kotter	Bestaande kotter
Werkzaamheden	-Monitoring water en kweekomgeving -Inname product -Verwerken product -Opslag product	-Monitoring water -Belevering, assistentie en onderhoud platform
Zeedagen normaal visserij: Indien: -kweek -visserij	150 50 100	150 50 100
Wettelijk eisen en kosten: -opleiding bemanning -investeringen	Diploma's en certificaten bemanning 2.500 75.000	Diploma's en certificaten bemanning 2.500 25.000
Uitgangspunt, kosten worden betaald door:	-visserijondernemer> dan hogere dagprijs en ander scenario -opdrachtgever> ga door	visserijondernemer> dan hogere dagprijs en ander scenario -opdrachtgever> ga door
Opbrengst per zeedag: -kweek -visserij	2.500 3.000	2.200 2.700
Kosten visserijkotter per zeedag -kweek (excl. br.stof en invest.) -visserij	2.000 2.800	1.900 2.500
Eisen opdrachtgever	-Bemanning -Weekenden	-Bemanning -Weekenden
Opbrengst: -incl. nevenactiviteit -geen nevenactivit.	425.000 450.000	380.000 405.000
Kosten: -incl. nevenactiviteit -geen nevenactiviteit	380.000 420.000	345.000 375.000
Saldo: -incl. nevenactiviteit -geen nevenactiviteit	45.000 30.000	35.000 30.000
Beter nettoresultaat	+15.000	+10.000

8.3.E. Businesscase nevenactiviteit: Schoonvissen van de Noordzee, 40 meter kotter, indicatieve cijfers en gegevens

	Bestaande kotter (Nieuw te bouwen kotter n.v.t.)
Werkzaamheden	-Opsporen en localiseren van afval buiten 12 mijl -Opvissen van afval -Verwerken van gevangen product -Opslag van gevangen product
Zeedagen normaal visserij:	200
Indien:	
-schoonvissen	100
-visserij	100
Wettelijk eisen en kosten:	Instructie bemanning
-opleiding bemanning	1.000
-investeringen	10.000
Uitgangspunt, kosten worden betaald door:	-visserijondernemer> dan hogere dagprijs en ander scenario -opdrachtgever> ga door
Opbrengst per zeedag:	
-opruim	5.500
-visserij	8.000
Kosten visserijkotter per zeedag	
-opruim (excl. br.stof en invest.)	5.200
-visserij	7.900
Eisen opdrachtgever	-Duurzaamheidseisen -Betrouwbaarheid inzet
Opbrengst:	
-incl. nevenactiviteit	1.350.000
-geen nevenactivit.	1.600.000
Kosten:	
-incl. nevenactiviteit	1.310.000
-geen nevenactiviteit	1.580.000
Saldo:	
-incl. nevenactiviteit	40.000
-geen nevenactiviteit	20.000
Beter nettoresultaat	+20.000

8.3.F. Businesscase nevenactiviteit: Schoonvissen van de Noordzee, 24 meter kotter, indicatieve cijfers en gegevens

	Bestaande kotter (Nieuw te bouwen kotter n.v.t.)
Werkzaamheden	-Opsporen en localiseren van afval binnen 12 mijl -Opvissen van afval -Verwerken van gevangen product -Opslag van gevangen product
Zeedagen normaal visserij:	150
Indien:	
-schoonvissen	100
-visserij	50
Wettelijk eisen en kosten:	Instructie bemanning
-opleiding bemanning	500
-investeringen	5.000
Uitgangspunt, kosten worden betaald door:	-visserijondernemer> dan hogere dagprijs en ander scenario -opdrachtgever> ga door
Opbrengst per zeedag:	
-opruim	2.300
-visserij	2.700
Kosten visserijkotter per zeedag	
-opruim (excl. br.stof en invest.)	1.900
-visserij	2.500
Eisen opdrachtgever	-Duurzaamheidseisen -Betrouwbaarheid inzet
Opbrengst:	
-incl. nevenactiviteit	365.000
-geen nevenactivit.	405.000
Kosten:	
-incl. nevenactiviteit	315.000
-geen nevenactiviteit	375.000
Saldo:	
-incl. nevenactiviteit	50.000
-geen nevenactiviteit	30.000
Beter nettoresultaat	+20.000

In de business cases is ervan uitgegaan dat de nevenactiviteit in de plaats komt van het vissen. Dan zal er normaal gesproken quotum overschieten dat kan worden verhuurd. Als de nevenactiviteit bovenop de visserijactiviteit plaatsvindt, betekent dit uiteraard extra opbrengsten en een betere benutting van het kapitaalgoed.

Bronnen

Literatuur

- Beek, F. van 2010. *Wettelijke Onderzoek Taken. WOT-05 Visserijonderzoek. Werkafspraken en werkplan 2011*. IJmuiden: Centrum voor Visserijonderzoek. Stichting DLO.
- EL&I 2010. *Beleid Mosselzaadinvanginstallaties (MZI's)*. Periode 2010 t/m 2013. Den Haag: Ministerie van EL&I.
- Kater, B., G. Lipari, R. Snoek, D. van Hogendorp, M. Jaarsma, F. van Heemskerck Pillis en S. van der Zon 2011. *Seismisch onderwatergeluid op het NCP*. In opdracht voor Rijkswaterstaat Dienst Noordzee. Emmeloord: Arcadis Nederland B.V.
- KIMO 2011a. *Jaarverslag Fishing for Litter project 2010*. KIMO Nederland en België.
- NIFV 2003. *Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding. Overzicht Documentatie Rampenbestrijding*. Arnhem: Nederlands Instituut Fysieke Veiligheid.
- NOGPA 2004. *Bijstandsboten. Industrie Leidraad nr. 6. Code of Practice*. Versie 1. 29 juni 2004. Netherlands Oil and Gas Exploration and Production Association.
- NWEA 2009. *NWEA-reactie op ontwerp Nationaal Waterplan en Beleidsnota Noordzee*. Utrecht: Nederlandse Wind Energie Associatie.
- RBN 2009. *Rampenplan voor de Noordzee 2009*. Regionaal Beheersteam Noordzeerampen.
- RWS 2006. *Om kwetsbare zee- en deltagebieden te beschermen*. Capaciteitsnota 2006-2010. Hoe Rijkswaterstaat is voorbereid om olie en andere milieuverontreinigende stoffen op te ruimen. Rijswijk: Rijkswaterstaat.
- Taal et al 2010. *Visserij in Cijfers 2010*. Rapport 2010-057, LEI Wageningen UR.
- Tamis, J.E., C.C. Karman, P. de Vries, R.G. Jak en C. Klok 2011. *Offshore olie- en gasactiviteiten en Natura 2000. Inventarisatie van mogelijke gevolgen voor de instandhoudingsdoelen van de Noordzee*. Rapport C144/10. IMARES Wageningen UR.
- Verhoeven, W.H.J., M.J. Overweel en J. Snoei 2009. *Marktkansen voor de multipurpose maritiem ondernemer. Een quick scan naar nieuwe marktkansen voor de Nederlandse kottervisserij*. Rapportnr. 09.2.204. Utrecht: Innovatienetwerk.
- WEOM 2006. *Windpark Katwijk. Wbr vergunningsaanvraag. Bijlage V. Veiligheids- en Calamiteitenplan*. Wind Energie Ontwikkelings Maatschappij. In opdracht van Shell WindEnergy BV en NV NUON.
- Ybema, S. 2011. *Kansen voor nevenactiviteiten in de Nederlandse visserijsector. Lering uit Noorwegen en Denemarken*. Rapport nr. 11.2.272. Utrecht: InnovatieNetwerk.

Websites

- Agentschap NL. 2011. Zeewier kweken bij windmolens op zee.
<http://www.agentschapnl.nl/programmas-regelingen/zeewier-kweken-bij-windmolens-op-zee>
- Bek en Verburg, Maritieme Dienstverlening,
<http://www.bek-verburg.nl/>
Ecofys, Consultancy Energie
<http://www.ecofys.com/>
- Bopp Solutions, Consultancy,
http://zoekned.nl/Brielle/Bopp+Solutions_486719
- Electrolux 2011. Electrolux stelt voor: stofzuigers uit afvalplastic.
<http://newsroom.electrolux.com/be-nl/2011/10/03/electrolux-stelt-voor-stofzuigers-uit-afvalplastic/>
- IMARES 2012.
<http://www.imares.wur.nl/NL/onderzoek/ecologie/faciliteiten/onderzoeksschepen>
- IMO, www.imo.org (voor informatie over SOLAS).
- Innofood 2011. Almelo.
<http://www.innofood.org/nl/nieuws/4482/zeeboerderij-teelt-wier-voor-de-toekomst.html>
- KIMO 2011b. Fishing for Litter.
<http://www.kimonederlandbelgie.org/wat-we-doen/projecten-nederland-en-belgie/fishing-for-litter.html>
- KIMO 2012. Monitoring.
<http://www.kimonederlandbelgie.org/wat-we-doen/projecten-nederland-en-belgie/fishing-for-litter/scheveningen.html>
- NOGEPa
<http://nogepa.cu-dev.nl/Portals/12/nogepa/downloads/guidelines/NG06-NL-040629-Standby-Schepen-Rev1.pdf> stand-by schepen
- Noordzeeloket 2011.
<http://www.noordzeeloket.nl/activiteiten/incidentenbestrijding/algemeen>
- Oosterom, Cees van. 2009. Volop kansen Nederlandse offshore-industrie.
<http://www.schuttevaer.nl/nieuws/offshore/nid12380-volop-kansen-nederlandse-offshore-industrie.html>
- Rijkswaterstaat 2011a.
http://www.rijkswaterstaat.nl/water/natuur_en_milieu/calamiteiten_en_het_milieu
- Rijkswaterstaat 2011b.

http://www.rijkswaterstaat.nl/water/natuur_en_milieu/calamiteiten_en_het_milieu/oliebestrijding/wocb/wocb_catalogus/index.aspx#v10

- Sanoma Media Netherlands groep. NUzakelijk 2011.
<http://www.nuzakelijk.nl/duurzaam/2659813/nieuw-windmolenpark-noordzee.html>
- SITA 2012. SITA, Maritieme Dienstverlening, ondersteunt Fishing for Litter.
http://sita.nl/searchnews_nl.html?id=70&page=4
- Stichting De Noordzee 2011. Afval uit zee vissen.
- http://www.zeemail.nl/actueel_artikel.php?contentID=487
- Trouw 2012. Test met zeewierteelt op volle zee voor voedsel en energie.
- <http://www.trouw.nl/tr/nl/4332/Groen/article/detail/3217941/2012/03/05/Test-met-zeewierteelt-op-volle-zee-voor-voedsel-en-energie.dhtml>
- UK Civil Aviation Authority.
<http://www.caa.co.uk>
- TNO-Harssens, Technisch innovatie onderzoek,
<http://www.tno.nl/>
- Visserijnieuws 2011. Volop experimenten met mosselzaadinvanginstallaties. Special Aquacultuur & Schelpdieren.
<http://www.kenniskringvisserij.wur.nl/NR/rdonlyres/B59908EC-49EA-4DBF-8BBC-D06C59A9A45C/70006/OverzichtMZlondernemers.pdf>
- Volkskrant 2011. Mogelijk beloning voor plastic vissers Noordzee.
<http://www.volkskrant.nl/vk/nl/2686/Binnenland/article/detail/2455485/2011/06/21/Mogelijk-beloning-voor-plasticvissers-Noordzee.dhtml>
- Waste Free Oceans 2011. Vissers gaan plastic afval opvissen uit Noordzee.
<http://www.wastefreeoceans.eu/news>
- Waste Free Oceans 2011. Launch of the EWFO project.
- Visserijwet
<http://wetten.overheid.nl>

Geraadpleegde personen

- Willem van der Pijl, onderzoeker, LEI Wageningen UR (aquacultuur)
- Lex Oosterbaan, Rijkswaterstaat Noordzee (afval vissen)
- Bert Veerman, secretaris KIMO Nederland en België (afval vissen)
- Henk Groen, Directeur Rederij Groen, Scheveningen (dienstverlening aan de offshore)
- Piet Roos, Ministerie van EL&I (regelgeving)
- Henk Demkes, Ministerie van EL&I (regelgeving)

Afkortingen en namen

ATO	Agro Technisch Onderzoek
BIN-LEI	Bedrijven Informatie Net-LEI
CVO	Centrum voor Visserij Onderzoek
EL&I	Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie
ETV	Emergency Towing Vessel
I&M	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
IL&T	Ministerie van Inspectie, Leefomgeving en Transport
IMARES	Institute for Marine Resources and Ecosystem Studies
IMO	International Maritime Organisation
KIMO	Kommunenenes Internasjonale Miljøorganisasjon
LEI-WUR	Landbouw Economisch Instituut, onderdeel van Wageningen Universiteit & Research Centrum
MZI	Mosselzaadinvanginstallatie
NCP	Nederlands Continentaal Plat
NIOZ	Nederlands Instituut voor Onderzoek van de Zee
RWS	RijksWaterStaat
SLA	Service Level Agreement
SOLAS	Safety Of Life At Sea
WOT	Wettelijke Onderzoeks Taken
WUR-PRI	Wageningen Universiteit & Research Centrum, Plant Research International

Summary

Van Noordzeevervisser naar multipurpose maritime ondernemer

Taal, K. and M.J. Bogaardt (LEI Wageningen UR)

InnovationNetwork Report No. 12.2.309, Utrecht, The Netherlands, October 2012.

Summary not yet available.

