



---

# Verkenning doorvaren passieve vistuigen

R.G. Jak

IMARES rapport  
C014/16

---

# Verkenning doorvaren passieve vstuigen

Auteur(s): R.G. Jak

Opdrachtgever: RWS Water, Verkeer en Leefomgeving  
T.a.v.: M. Erfeling  
Lange Kleiweg 34  
2288GK Rijswijk

Publicatie datum: 19 februari 2016

IMARES Wageningen UR  
Den Helder, Februari 2016

---

IMARES rapport C014/16

© 2016 IMARES Wageningen UR

IMARES, onderdeel van Stichting DLO.  
KvK nr. 09098104,  
IMARES BTW nr. NL 8113.83.696.B16.  
Code BIC/SWIFT address: RABONL2U  
IBAN code: NL 73 RABO 0373599285

De Directie van IMARES is niet aansprakelijk voor gevolgschade, noch voor schade welke voortvloeit uit toepassingen van de resultaten van werkzaamheden of andere gegevens verkregen van IMARES; opdrachtgever vrijwaart IMARES van aanspraken van derden in verband met deze toepassing.

Dit rapport is vervaardigd op verzoek van de opdrachtgever hierboven aangegeven en is zijn eigendom. Niets uit dit rapport mag weergegeven en/of gepubliceerd worden, gefotokopieerd of op enige andere manier gebruikt worden zonder schriftelijke toestemming van de opdrachtgever.

A\_4\_3\_1-V15.1

---

# Inhoud

<b>Samenvatting</b>	<b>4</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1 Probleemstelling	5
1.2 Doel- en vraagstelling	5
1.3 Achtergronden	5
<b>2 Methode</b>	<b>7</b>
2.1 Aanpak	7
2.2 Enquête	7
<b>3 Verspreiding visserij in de Nederlandse Noordzee</b>	<b>8</b>
3.1 Karakteristieken staandwantvisserij	8
3.2 Sleepnetvisserij	10
3.3 Risico op doorvaren	10
<b>4 Resultaten enquête</b>	<b>11</b>
4.1 Probleemanalyse staandwantvissers	11
4.2 Probleemanalyse sleepnetvissers	12
4.3 Discussie en Conclusies	13
<b>5 Aanbevelingen</b>	<b>14</b>
<b>6 Literatuur</b>	<b>15</b>
<b>7 Kwaliteitsborging</b>	<b>16</b>
<b>Verantwoording</b>	<b>17</b>
<b>Bijlage 1 Enquête formulieren</b>	<b>18</b>

---

# Samenvatting

In deze studie is op basis van gesprekken met Nederlandse staandwantsvissers en sleepnetvissers verkend in hoeverre het doorvaren van staandwantsnetten kan leiden tot het ontstaan van zwerfvuil.

Volgens de Nederlandse staandwantsvissers zijn de problemen uit voorgaande decennia voorbij door de goede communicatie tussen staandwantsvissers enerzijds en sleepnetvissers anderzijds. Netten worden tegenwoordig nog doorvaren indien niet goed bekend is dat bepaalde activiteiten, zoals baggeren, gaan plaatsvinden. Doorvaren netten worden door de staandwantsvissers zoveel mogelijk weer verzameld en eindigen dan niet als zwerfvuil.

Door sleepnetvissers wordt aangegeven dat netten van Deense staandwantsvissers regelmatig doorvaren worden, vooral gedurende de zomerperiode en binnen de 12-mijlzone. Deze netten worden losgesneden en dan òf als afval meegenomen naar wal, òf achtergelaten indien de netten zijn verankerd. Het is dan onduidelijk of de stukgesneden netten achterblijven als zwerfvuil.

Op basis van de bevindingen wordt aanbevolen een betere communicatie te faciliteren tussen staandwantsvissers en andere gebruikers van de kustzone.

---

# 1 Inleiding

## 1.1 Probleemstelling

Passieve vistuigen (voornamelijk staandwandnetten) lopen de kans dat schepen met gesleept tuig er ongewild doorheen varen. De gevolgen hiervan zijn economische schade (verlies aan vistijd en verlies van netten) en een toename van zwerfvuil in het mariene milieu doordat kapot gevaren netten in zee achterblijven of overboord worden gegooid.

Op dit moment is nog weinig bekend over de omvang van dit probleem en over mogelijke maatregelen die een oplossing voor dit probleem kunnen bieden. Het maken van een verkenning naar de omvang van dit probleem en naar de mogelijke maatregelen om dit probleem op te lossen is daarom noodzakelijk. Een dergelijke verkenning is conform met wat gesteld is in het KRM Programma van Maatregelen ter bescherming van het mariene milieu namelijk het streven naar het terugdringen van de hoeveelheid zwerfvuil in zee.

## 1.2 Doel- en vraagstelling

Deze verkennende studie heeft tot doel om meer inzicht te krijgen in:

- de omvang van het hierboven beschreven probleem en
- de mogelijke oplossingen of maatregelen die genomen zouden kunnen worden om het doorvaren van passieve vistuigen met schepen met sleeptuig te voorkomen.

De daarbij te beantwoorden vragen zijn:

- 1) Hoe vaak gebeurt het doorvaren van netten?
- 2) Waar gebeurt dit doorvaren van netten?
- 3) Wat zijn de redenen waarom netten doorvaren worden?
- 4) Wat gebeurt er met stukgevaaren netten?
- 5) Wat zijn bij het doorvaren van netten de financiële effecten van schade aan tuigage en gedeerde inkomsten?
- 6) Wat zijn de mogelijke oplossingen om doorvaren van netten te voorkomen?

## 1.3 Achtergronden

Schepen met sleepnetten kunnen met hun vistuig in dat van staande tuigen terechtkomen (kieuwnetten, krabbenpotten). Verondersteld wordt dat dit komt doordat deze netten in sommige gevallen slecht gemarkeerd (vaak alleen onverlichte boeien) of niet gerapporteerd zijn (Fiche 5<sup>1</sup>). Zo is het niet verplicht om de positie van de netten ergens centraal te melden of digitaal op kaarten te markeren. Ook speelt in de kustzone mee dat staande netten vaak parallel aan de kust geplaatst zijn, terwijl boomkorschepen dwars op de kust varen. Dit betekent dat als de netten niet goed gemarkeerd zijn, er een kans is dat boomkorschepen hier ongewild doorheen varen.

Als een schip met zijn sleepnetten in een staand vistuig (vooral netwerk) terechtkomt dan kan het een paar uur duren om de tuigage te ontdoen van de netten. Hiermee wordt niet alleen kostbare vistijd verloren maar betekent ook economische schade voor de eigenaren van vaste vistuigen. De economische schade van gemiste vistijd kan snel oplopen. Een trek van twee uur levert gemiddeld 1000 euro aan inkomsten; hoe langer het oponthoud duurt, hoe hoger de gemiste inkomsten zijn.

---

<sup>1</sup> Fiche 5. Voorkomen dat boomkorschepen met vaste vistuigen in aanraking komen.

---

Gemeld is dat doorvaren netten overboord gegooid worden. Niet zozeer wegens onwil om het naar de haven terug te brengen, maar omdat het niet altijd veilig en praktisch is om losliggende netten op het dek te hebben liggen. Daarnaast is het ook niet toegestaan om deze netten aan boord mee te nemen (hierop wordt in Denemarken gecontroleerd).

Indien netten overboord gezet worden kan dit schadelijke effecten hebben op vissen en zeevogels. Het doorvaren van staand vistuig levert daarmee niet alleen schade op aan de visserijsector maar ook op het zeemilieu.

---

## 2 Methode

### 2.1 Aanpak

Het risico van het doorvissen van passieve vistuigen wordt bepaald door de kans op het in contactkomen van een vissend vaartuig met sleepnet met passieve netten en de omvang van de veroorzaakte schade. Daarom wordt op basis van beschikbare informatie een kort overzicht gegeven worden van waar en wanneer staandwantvisserij en sleepnetvisserij plaats vindt in het Nederlands deel van de Noordzee.

De omvang van schade zal geïnventariseerd worden aan de hand van semi-gestructureerde enquêtes. Hierbij wordt het probleem vanuit twee sporen benaderd:

1. Via de staandwantvissers
2. Via de boomkorvissers

Boomkorvissers zullen vanuit de sector (Visned, Kenniskring Boomkorvisserij) geïdentificeerd, staandwantvissers vanuit de Kenniskring Staandwantvisserij. Een beperkt aantal vissers is benaderd met het doel om de enquête uit te voeren.

### 2.2 Enquête

De enquête is uitgevoerd met behulp van zogenaamde semi-gestructureerde vragenlijsten, waarbij de vragen systematisch zijn geordend en aansluiten bij de te beantwoorden onderzoeksvragen. Daartoe zijn mogelijke antwoorden al gecategoriseerd (bijvoorbeeld gebied waar gevist wordt, type tuigage, doelsoort, thuishaven, type schade, enzovoort). De vragenformulieren voor staandwantvissers en sleepnetvissers zijn weergegeven in de Bijlage.

De resultaten van de enquête zullen per onderzoeksvraag beschreven worden.

Buiten de visserij is ook contact opgenomen met de kustwacht ter verificatie van bepaalde stellingen die geponeerd zijn vanuit de visserij-sector.



# 3 Verspreiding visserij in de Nederlandse Noordzee

## 3.1 Karakteristieken staandwantvisserij

In Tabel 1 zijn de door Jongbloed et al (2013) onderscheiden type staandwantvisserij weergegeven.

Tabel 1 Karakteristieken van de staandwantvisserij categorieën (uit Jongbloed et al., 2013)

Cat	Doelsoort	Nettype	Net code	Maaswijdte (mm)	Max. nethoogte (m)	Stahoogte NL-kust met gangbare	Netlengte (m)
a	Zeebaars en harder	Zeebaarsnet	GNS	90 - 130	2,00	0,75 (langs strand) 1,00	50 - 2500
b	Tong	Tongnet	GNS	90 - 110	1,00	0,25	15000 - 25000
c	Kabeljauw	Glad net, spiegelnet	GNS	> 130	2,50	1,50	50 - 5000
c	Tarbot en griet	Spiegelnet	GTR	> 130	1,50	0,65	50 - 5000
d	Recreatief (zeebaars, harder,	Botwant	-	> 105	1,10	0,65	50

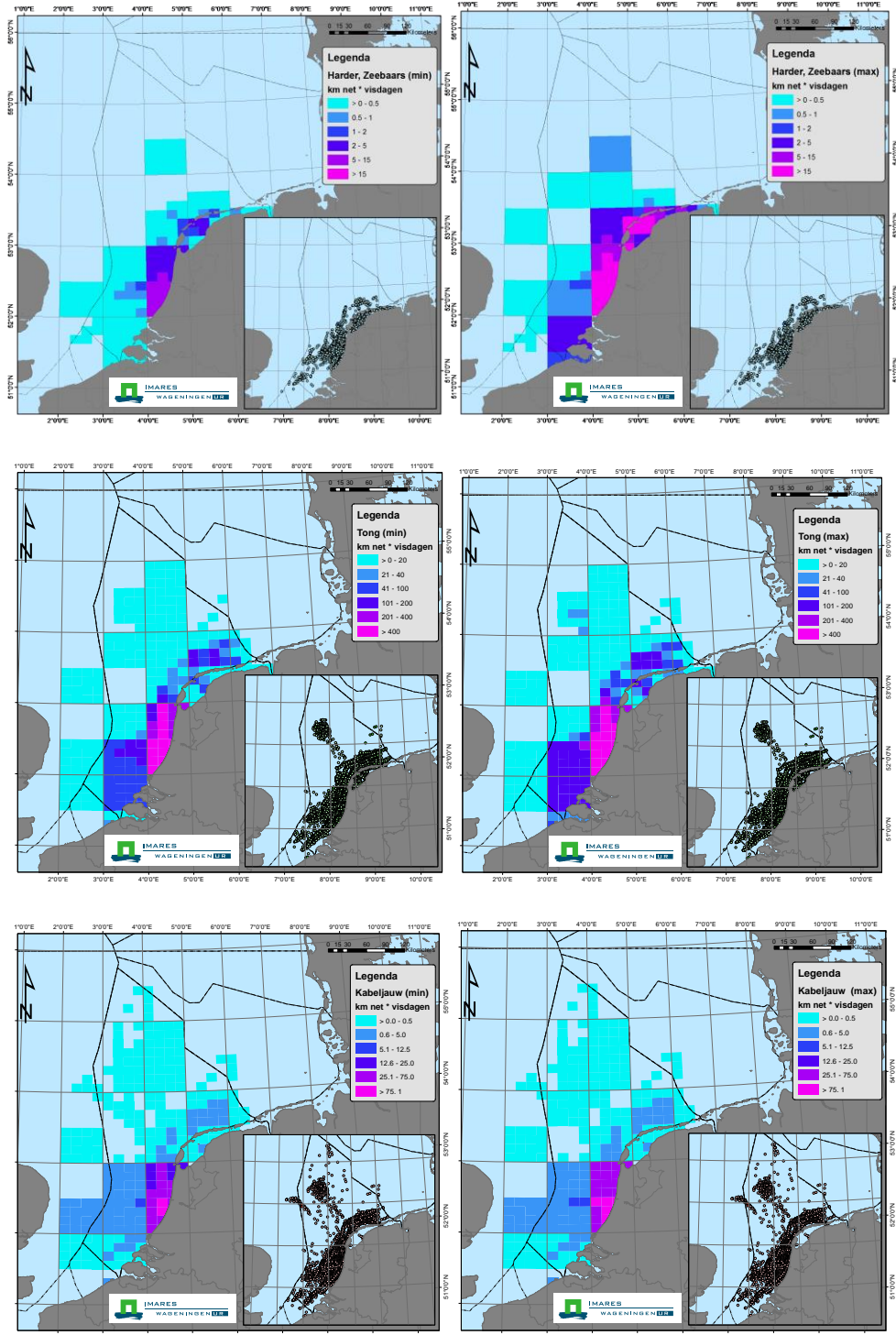
Visserij op de verschillende doelsoorten vindt plaats in verschillende seizoenen (Tabel 2).

Staanwantvisserij op zeebaars en harder vindt plaats in de zomerzomermaanden, tong in het zomerhalfjaar met pieken in voorjaar en najaar, kabeljauw in het winterhalfjaar en tarbot en griet in het voorjaar (Jongbloed et al., 2011).

Tabel 2 Aanwezigheid gedurende het jaar van staanwantvisserij in de Noordzeekustzone. Zwart is grote intensiteit of dichtheid; grijs lage intensiteit of dichtheid; wit is afwezig (uit Jongbloed et al., 2013, en gebaseerd op Jongbloed et al., 2011)

Doelsoort	Net type	Cat.	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Zeebaars en harder	Zeebaarsnet (GNS)	a												
Tong	Tongnet (GNS)	b												
Kabeljauw	Glad net (GNS); Spiegelnet (GTR)	c												
Tarbot	Spiegelnet (GTR)	c												
Griet	Spiegelnet (GTR)	c												

Door Jongbloed et al. (2015) is de ruimtelijke verspreiding van standwantvisserij in kaart gebracht (**Figuur 1**). Hieruit blijkt dat vooral langs de Hollandse kust wordt gevist en dat op Tong de grootste inspanning (km net \* visdagen) wordt geleverd.



**Figuur 1** Inspanning (gemiddeld over de drie jaren 2012-2014) van de standwantvisserij (minimum=minimale netlengte: links; maximum=maximale netlengte: rechts; harder en zeebaars=boven; tong=midden; kabeljauw=onder). Let op: de gehanteerde schalen voor de visserij-inspanning verschillen tussen de visserijvormen.

---

## 3.2 Sleepnetvisserij

De Nederlandse Noordzeevervisserijvloot van zo'n 500-600 schepen is onder te verdelen in kustvisserij (garnalen- en eurokotters), zeevisserij (boomkor, demersale trawls als twinrig en flyshoot en overige tuigen), grote zeevisserij (pelagische vriestrawlers), schelpdiervisserij en staandwantvisserij.

**Zonering en interactie met ander gebruik** (van Noordzeeloket, geraadpleegd 10-11-2015): Beroepsvissers moeten hun vaartuig inschrijven in het visserijregister en wie in de Noordzee wil vissen, heeft een Europese visvergunning nodig. Daarnaast moeten vissers met vaartuigen van 12 meter of langer, hun logboekgegevens elektronisch doorgeven. De Nederlandse territoriale zee is tot op zekere hoogte ook toegankelijk voor vissers uit aangrenzende landen. De zone tot 3 mijl uit de kust is exclusief voor Nederlandse vissers. In de zone 3 tot 12 zeemijl uit de kust mogen Belgische vissers op alle soorten vissen, Duitsers alleen op kabeljauw en garnalen en Denen alleen op demersale soorten, sprot, zandspiering en horsmakreel. Fransen mogen in de zone 6 tot 12 zeemijl op alle soorten vissen. Vissers uit het Verenigd Koninkrijk mogen in diezelfde zone alleen op demersale soorten vissen, maar alleen in het gebied tussen de zuidpunt van Texel ten westen tot de grens Nederland/Duitsland. Binnen de 12-mijlszone en in de zogenaamde 'scholbox' ten noorden van de Waddeneilanden en in de Duitse Bocht mogen alleen schepen met een motorvermogen van minder dan 300 pk vissen.

Visserij is niet toegestaan in windturbineparken, binnen een zone van 500 meter rond mijnbouwplatforms, in scheepvaartroutes, aanloopgebieden en clearways, boven gronden waar veel munitie ligt en in bepaalde delen van Natura 2000-gebieden. Dit is alles bij elkaar slechts een relatief klein deel van de totale ruimte van de Noordzee. Maar voor visserijen die min of meer aan een bepaald gebied gebonden zijn (bijv. garnalervisserij langs de kust), is hierdoor een wezenlijk deel van hun visgebied niet langer toegankelijk.

### VMS en AIS

Voor de monitoring van commerciële visserij wordt gebruik gemaakt van een Vessel Monitoring System waarmee het gedrag van individuele schepen gevolgd kan worden. Het varen bij een relatief lage snelheid wordt geïnterpreteerd als "vissen", hoge snelheid als "varen". Het systeem monitored ca. 500 schepen. Met de resultaten van het systeem kan in combinatie met logboekgegevens achteraf de visserij-intensiteit in een bepaald gebied op bepaalde doelsoorten en vistuigen worden achterhaald.

Met behulp van AIS (Automatic Identification System) kan de positie van verschillende schepen op een radardisplay worden getoond. Hiermee kan elk schip dat radiosignalen uitzendt geïdentificeerd en gelokaliseerd worden door andere schepen. Dit systeem verhoogd de verkeersveiligheid op het water.

## 3.3 Risico op doorvaren

Volgens het Fiche 5 wordt het risico op het doorvaren of doorvissen van vaste vistuigen vooral veroorzaakt door slechte markering van staandwant-netten en/of het niet rapporteren van de locatie ervan. Het is niet verplicht om de positie van de netten ergens centraal te melden of digitaal op kaarten te markeren. Ook speelt in de kustzone mee dat staande netten vaak parallel aan de kust geplaatst zijn, terwijl boomkorschepen dwars op de kust varen. Dit betekent dat als de netten niet goed gemarkeerd zijn, er een kans bestaat dat boomkorschepen hier ongewild doorheen varen.

---

## 4 Resultaten enquête

### 4.1 Probleemanalyse staandwantvissers

Er zijn 4 Nederlandse staandwant-vissers benaderd waarvan er één ook voor de Belgische kust actief is. (Er zijn slechts twee Belgische vissers die passieve vistuigen gebruiken). In Nederland zijn volgens de vissers zelf ca. 30-40 vissers actief, waarvan 15-20 in de zomer min of meer continu. Twee van de bevroegde vissers hadden Scheveningen als thuishaven, twee IJmuiden.

Het visgedrag van de bevroegde vissers komt sterk overeen. De laatste jaren is zomervisserij op Tong verreweg het belangrijkste, tot ca 90% van de inspanning. In de winter wordt gemengd gevestigd op Kabeljauw, Schol, Schar er Tarbot. De laatste jaren is de opbrengst van visserij op Zeebaars slecht. Gebruik wordt gemaakt van netten van 50 meter, welke gekoppeld een lengte van 10-15 km per visser kunnen bedragen.

De vissers maken vooral dagtochten met kleine schepen (ca. 10 m) tot hooguit 30 mijl uit de kust, maar merendeels tot ca 6 mijl vanaf het strand.

#### **Schade**

Alle vissers hebben ervaring met het doorvaren worden van hun netten. In het verleden, tot ongeveer tien jaar terug, gebeurde dat heel regelmatig door sleepnetvissers. Daarbij vormde beperkte afbakening en vooral beperkte onderlinge communicatie een probleem. Tegenwoordig zijn de communicatiemiddelen veel beter. Staandwantvissers kunnen met AIS schepen identificeren en direct contact opnemen met de betreffende sleepnet visser. Tussen de staandwantvisser(s) en sleepnetvisser(s) worden dan onderling afspraken gemaakt over wie waar en wanneer vist. Door communicatie, vooral via WhatsApp, wordt op deze manier hinder voorkomen.

Voorwaarde is wel dat schepen hun AIS aan hebben staan, hetgeen verplicht is. Dit wordt echter niet altijd gedaan.

In de laatste jaren is een toenemend probleem dat netten doorvaren worden door baggerschepen, andere werkvaartuigen (bv. hydrografisch, seismisch), onderzoekvaartuigen of tijdelijk geplaatste (onderzoeks)installaties. Probleem is dat deze onverwacht een bepaald gebied doorkruisen, waardoor communicatie zoals met vissersschepen niet tot stand komt.

De meeste vissers lopen gemiddeld tot ca. 2 keer per jaar schade op, één visser slechts twee keer in 15 jaar. Het lijkt er op dat dit ook samenhangt met de ervarenheid van de visser. Per keer bedraagt de materiële schade (netten en vis) tussen de 1000 en 4000 euro. Soms kan deze worden verhaald, maar vaak ook niet. Het valt vaak moeilijk te bewijzen wie de dader is en waar de schuld ligt.

De netten zijn vaak slechts deels beschadigd, alleen het deel of de delen die direct doorvaren zijn. Het overige deel kan meestal via dreggen weer worden teruggevonden. Een enkele keer spoelt een deel van een beschadigd net aan op het strand of wordt niet teruggevonden. Het kan dan gaan om enkele honderden meters net. Er is een kans dat dit als zwerfvuil in zee achterblijft of dat het op een (bagger)schip achterblijft.

#### **Zwerfvuil**

Volgens de bevroegde staandwantvissers wordt slechts een klein deel van de beschadigde netten niet teruggevonden en zou als zwerfvuil kunnen eindigen. Het gaat dan meestal om korte delen van netten die beschadigd zijn door het doorvaren of doorvissen. In een enkel geval zijn honderden meters net niet teruggevonden. De netten die bij opnames van wrakken in beeld worden gebracht of door duikers worden verwijderd zouden tot enkele decennia oud zijn.

---

## Oplossingen

Netten worden standaard verplicht uitgerust met boeien, vlaggen, jonen (staken) en 's avonds met lichtjes en eventueel ook met radarreflectoren. Cruciaal is dat andere gebruikers ook weten hoe de netten georiënteerd zijn. De zichtbaarheid/waarneembaarheid van netten blijft echter gering. Gebruik maken van AIS zou mogelijk kunnen helpen om netten op de radardisplay zichtbaar te maken. Maar, dit zou ook verstorend kunnen zijn voor de scheepvaart (te veel informatie op het scherm, onduidelijk dat het gaat om netten).

De oplossing met de sleepnetvisserij is gevonden in de verbeterde onderlinge communicatie. Door de staandwantvissers worden schepen waargenomen via de AIS en wordt contact opgenomen. Het komt voor dat vissers hun AIS hebben uitgeschakeld, hetgeen niet toegestaan is, waardoor geen contact kan worden gelegd en het risico op schade toeneemt. Tussen de staandwantvissers onderling is ook actief contact (via smart phone).

De communicatie met andere gebruikers zou verbeterd moeten worden. Door de Kustwacht worden als diensteverlening berichten in de vorm van advies in Visserijnieuws geplaatst. Dit is met name gericht op veiligheid en vooral gericht op scheepvaart. Ook op Noordzeeloket.nl worden nieuwsberichten geplaatst, door het Ministerie van IenM. Zandwingebieden zijn aangegeven en daar zouden de staandwantvissers alert op kunnen zijn. In de praktijk blijkt dat zandwin- of baggerschepen vrij plots een gebied in gaan, waardoor schade niet meer ontlopen kan worden. Hetzelfde geldt voor andere activiteiten zoals onderzoek (seismisch, hydrografisch).

Door de staandwantvissers wordt aangegeven dat de communicatie verbeterd zou moeten worden. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door aanstelling van een FLO, een Fisheries Liaison Officer, die contact onderhoud tussen de vergunningverlener, de vergunninghouders en de vissers. Het leggen van contact zou ook als voorwaarde in de vergunning opgenomen kunnen worden. Deze FLO zou bijvoorbeeld een visser of een handhaver (Kustwacht, Rijkswaterstaat).

## 4.2 Probleemanalyse sleepnetvissers

Er zijn 3 sleepnetvissers benaderd. In alle gevallen betrof het visserij op tong met puls of puls-wing vanaf Eurokotters (<300 pK, binnen de 12-mijlszone). Gevist wordt langs de kust van Zuid- en Noord-Holland en in één geval tot langs de Deense kust.

### Ervaring met doorvaren

Ook de sleepnetvissers hebben ervaring met het doorvaren van staandwant. Tot ongeveer 10 jaar geleden kwam het veel vaker voor. Daarna is door verbeterde communicatie met de Nederlandse staandwantvissers de frequentie duidelijk afgenomen.

Anders ligt het met de Deense staandwantvissers, waarvan wel regelmatig netten worden doorvaren. Het zou gaan om tussen de 5 en 20 Deense vissers, afhankelijk van de aanwezigheid van tong in Deense wateren. Door één van de vissers wordt aangegeven dat in het voorjaar, tussen week 15 en 30, enkele malen per week netten van Deense vissers doorvaren worden. Dit heeft verschillende redenen. Deense vissers zetten tot wel 60-75 km netten uit, want voor hen gelden niet de beperkingen die aan Nederlandse vissers worden opgelegd. Daarnaast vindt er vooraf geen communicatie plaats tussen de Deense staandwantvissers en Nederlandse sleepnetvissers. Soms wordt door de Deense vissers, nadat zij hun netten hebben uitgezet contact opgenomen, maar dan is het vaak al te laat. Ook wordt aangegeven dat deze staandwant-netten niet of slecht gemarkeerd zijn. Dit is vooral 's nachts een probleem.

### Zwerfvuil en schade

Indien een staandwantnet wordt doorvaren wordt het stukgesneden. Er zijn dan twee opties: bij voorkeur wordt het in een bigbag (afvalzak) meegenomen naar de wal, omdat dan voorkomen wordt dat het net in de schroef terecht komt. Indien het nog vast verankerd zit wordt het losgesneden en weer in zee terug gezet. Het komt voor dat netten in de schroef terechtkomen, waarna het net

---

verwijderd wordt. Soms is het dan nodig dat de schroef er af gehaald moet worden. Onduidelijk is of losgesneden en achtergelaten netten als zwerfvuil ion zee achterblijven.

### **Oplossingen**

Het doorvaren van vistuigen van Deense vissers wordt als probleem ervaren. De volgende oplossingen zijn door de bevroegde sleepnetvissers aangedragen: uitzetten van minder lengtes van de netten, betere communicatie voorafgaand aan het uitzetten van de netten en betere markering met jonen en radarmarkeringen.

## **4.3 Discussie en Conclusies**

### **Hoe vaak gebeurt het doorvaren van netten?**

Volgens de Nederlandse staandwantvissers varieert dit tussen 2 keer per 15 jaar tot twee keer per jaar. Mogelijk hangt dit af van de ervaring van de visser en/of de intensiteit van gebruik van de visplek. Door sleepnetvissers wordt aangegeven dat met name de netten van Deense vissers nog regelmatig doorvaren worden, tot enkele keren per week in de zomerperiode.

### **Waar gebeurt dit doorvaren van netten?**

Problemen met het doorvaren van vaste vistuigen van Nederlandse vissers lijken vaker op te treden voor de Noord-Hollandse kust dan voor de Zuid-Hollandse kust. Aangezien vooral hopperzuigers netten lijken te doorvaren is het risico het grootst in de kustzone juist buiten de 12-mijlszone. De netten van Deense vissers die doorvaren worden, worden geplaatst binnen de 12-mijlszone.

### **Wat zijn de redenen waarom netten doorvaren worden?**

Het doorvaren van netten wordt vooral veroorzaakt door een gebrek aan communicatie, waardoor staandwantvissers niet op tijd kunnen anticiperen op nieuwe activiteiten. Andersom communiceren Deense staandwantvissers niet of pas na het uitzetten van het tuig. Verder hebben de netten van Deense vissers een grote lengte doordat zij niet aan de beperkingen gebonden zijn die aan Nederlandse vissers zijn opgelegd. Daarnaast zijn deze netten vaak slecht gemarkeerd.

### **Wat gebeurt er met stukgevaaren netten?**

Doorvaren visnetten lijken in geringe mate als zwerfvuil in het zeemilieu achter te blijven. In de meeste gevallen worden doorvaren netten door de eigenaar opgedregd of spoelen aan op het strand. In enkele gevallen zullen netten mogelijk aan het gesleepte tuig van korvissers aan boord van een schip terechtkomen of in zee achterblijven. Terugggevonden netten zijn vaak beschadigd en de mate van schade kan sterk variëren. Door sleepnetvissers worden de netten òf als afval meegenomen naar wal, òf achtergelaten indien de netten zijn verankerd. Het is dan onduidelijk of de netten achterblijven als zwerfvuil.

### **Wat zijn bij het doorvaren van netten de financiële effecten van schade aan tuigage en gederfde inkomsten?**

De schade bij staandwantvissers ligt in de orde van 1000-4000 euro per incident. Het gaat om schade aan netten en verloren gegane visvangst. Voor sleepnetvissers kan de schade bestaan uit tijdverlies door het verwijderen van netten en eventueel het verwijderen en terugplaatsen van de schroef.

### **Wat zijn de mogelijke oplossingen om doorvaren van netten te voorkomen?**

Volgens de Nederlandse staandwantvissers zijn netten afdoende uitgerust met radarreflectoren, boeien, lichten en jonen (staken). De aangedragen oplossing is een verbetering van de communicatie, waarbij nieuw activiteiten in een gebied actief met de staandwantvissers gecommuniceerd wordt. Dit zou kunnen door aanstelling van een Fisheries Liaison Officer (FLO).

Volgens de sleepnetvissers zou verbetering bij Deense staandwantvissers kunnen bestaan uit het verbeteren van communicatie, het gebruik van minder lengtes van netten en een betere herkenbaarheid van netten met jonen en andere markeringen.

---

## 5 Aanbevelingen

Op basis van de gesprekken met staandwant- en sleepnetvissers kunnen de volgende aanbevelingen worden gedaan:

- Communicatie lijkt de beste manier om het doorvaren van vaste vistuigen tegen te gaan. Zo mogelijk maken staandwantvissers met sleepnetvissers onderlinge afspraken over de locatie en tijd van vissen, waardoor problemen voorkomen worden. De communicatie tussen Nederlandse vissers verloopt goed, maar met Deense vissers zou de communicatie verbeterd moeten worden.
- Ten aanzien van het probleem met Deense vissers zou een strategie ontwikkeld kunnen worden voor oplossing daarvan.
- Sleepnetvissers die hun AIS uitgeschakeld hebben staan vormen een probleem omdat het leggen van contact dan niet mogelijk is. Verbeterde voorlichting en handhaving zou dit kunnen tegengaan.
- Omdat geen directe communicatie met andere gebruikers dan vissers plaatsvindt treedt schade op aan staandwant door interactie met verschillende activiteiten, waaronder zandwinning, hydrografisch onderzoek en constructies die op de zeebodem zijn geplaatst en/of zijn achter gebleven.

Hier zou het aanstellen van een FLO (Fisheries Liaison Officer) bij kunnen dragen aan de communicatie en afstemming tussen vergunningverlener/vergunde en de staandwant-visserij. Deze FLO zou bijvoorbeeld een visser over overheidsvertegenwoordiger kunnen zijn.

---

## 6 Literatuur

Fiche 5. Voorkomen dat boomkorschepen met vaste vistuigen in aanraking komen.

Jongbloed RH, NT Hintzen, MAM. Machiels, A.S. Couperus. 2013. Nadere effecten analyse

staandwantvisserij - bruinvis in Natura 2000 gebied Noordzeekustzone. IMARES Rapport C206/13

Jongbloed RH, JT van der Wal & MAM Machiels. 2015. Notitie staandwantvisserij en windparken op de Noordzee. Kenmerk 15.IMA0710.NSt.ro.

Quirijns F & M Machiels. 2014 Ontwikkelingen boomkorvisserij met wekkerkettingen in de Nederlandse kustzone. IMARES Rapport C043/14



---

# 7 Kwaliteitsborging

IMARES beschikt over een ISO 9001:2008 gecertificeerd kwaliteitsmanagementsysteem (certificaatnummer: 187378-2015-AQ-NLD-RvA). Dit certificaat is geldig tot 15 september 2018. De organisatie is gecertificeerd sinds 27 februari 2001. De certificering is uitgevoerd door DNV Certification B.V.

---

# Verantwoording

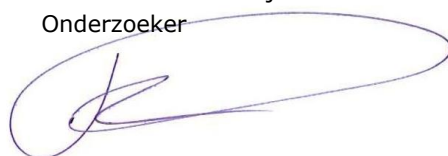
Rapport C014/16

Projectnummer: 431.151000.33

Dit rapport is met grote zorgvuldigheid tot stand gekomen. De wetenschappelijke kwaliteit is intern getoetst door een collega-onderzoeker en het verantwoordelijk lid van het managementteam van IMARES.

Akkoord: Drs. F.C. Groenendijk  
Onderzoeker

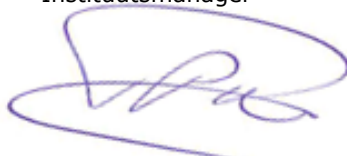
Handtekening:



Datum: 19 februari 2016

Akkoord: Dr. ir. T.P. Bult  
Instituutsmanager

Handtekening:



Datum: 19 februari 2016

# Bijlage 1 Enquête formulieren

Formulier gebruikt voor inventarisatie bij staandwantvissers.

## Enquête

### Uitleggen doel

Naam visser  
Contactgegevens  
Datum gesprek

--

Visserijtype:

Standaard:	doelsoort		Netlengte		Maaswijdte	
	Zeebaars	Harder	50 -2500 m	<input type="text"/>	90-130	<input type="text"/>
	Tong		10-25 km	<input type="text"/>	90-110	<input type="text"/>
	Kabeljauw	Tarbot	50 m -5 km	<input type="text"/>	>130 mm	<input type="text"/>
	(recreatief)		< 50 m	<input type="text"/>		<input type="text"/>

Zeebaars/Harder Strandvisser?

Meerdere dagen op zee?

### Locatie

Waar:

Haven	<input type="text"/>	Km uit de kust	<input type="text"/>
Zeeuwse kust			
Kust Zuid-Holland			
Kust Noord-Holland			
Kust Wadden			

### Ervaring?

Doorvaren

Ja / Nee

Waarom wel / niet

Hoe vaak

--

### Probleem

Zelf?

Bij ander(en)?

--

### Schade?

(potentieel)

Tuigage

Wart gebeurt er met het net?

Zwerfvuil?

--

Gederfde inkomsten

--

### Oplossingen

--

### Vragen / opmerkingen

---

Formulier gebruikt voor inventarisatie bij sleepnetvissers.

**Sleepnetvissers**

Naam
Datum
Waar vissen? Kust?
Waarop?
Eurokotter?
Type net
Ervaring met doorvaren van staandwant?
Probleem?
Schade?
Contact met staandwantvissers?
Afspraken?
Markering van netten op orde?
Opmerkingen?
Aanbevelingen?

---

IMARES Wageningen UR  
T +31 (0)317 48 09 00  
E imares@wur.nl  
www.imares.nl

Visitors address

- Haringkade 1, 1976 CP IJmuiden
- Korringaweg 5, 4401 NT Yerseke
- Ankerpark 27, 1781 AG Den Helder



---

IMARES (Institute for Marine Resources and Ecosystem Studies) is the Netherlands research institute established to provide the scientific support that is essential for developing policies and innovation in respect of the marine environment, fishery activities, aquaculture and the maritime sector.

**The IMARES vision**

'To explore the potential of marine nature to improve the quality of life'

**The IMARES mission**

- To conduct research with the aim of acquiring knowledge and offering advice on the sustainable management and use of marine and coastal areas.
- IMARES is an independent, leading scientific research institute

IMARES Wageningen UR is part of the international knowledge organisation Wageningen UR (University & Research centre). Within Wageningen UR, nine specialised research institutes of the DLO Foundation have joined forces with Wageningen University to help answer the most important questions in the domain of healthy food and living environment.