



Rijksdienst voor Ondernemend
Nederland

Duurzame kottervisserij op de Noordzee



Innovatie-agenda 2022 - 2030

Voorwoord

De kottervisserij op de Noordzee staat onder druk. Het is voor deze ondernemers en de sector moeilijk om koers te bepalen. Het Noordzeeakkoord en de Kottervisie¹ schetsen een beeld van de toekomst met de bewoordingen 'een visserij die naar aard en omvang geschikt is voor de Noordzee zoals deze er in de toekomst uit zal zien'. Het gaat dan deels over het verkleinen van de vloot, maar ook over het vernieuwen en verduurzamen. Dit wordt bereikt door sanering, innovatie en verandering in denken en doen. Het innovatieklimaat is echter niet gunstig door bijvoorbeeld het pulsverbod en het ontbreken van een duidelijk toekomstperspectief door de vele ontwikkelingen waar de visserij mee te maken heeft.

Om het tij te keren en de uiterst noodzakelijke innovaties te realiseren, wordt het Visserij Innovatie Netwerk (VIN) tot stand gebracht. Het doel van het VIN is te komen tot een positief en energiek innovatieklimaat, wat leidt tot innovaties die de Nederlandse kottervisserij perspectief bieden voor een rendabele bedrijfsvoering met minder impact op natuur en milieu.

Het is van belang om zo veel mogelijk duidelijkheid te bieden over wat er in de toekomst kan en mag. Ondersteunend beleid dat innovatie en experimenteren de ruimte geeft is noodzakelijk om de transitie te kunnen maken. Hiervoor zijn ondersteunende financiële middelen nodig, evenals het waar mogelijk wegnemen van andere barrières. De stem van de ondernemende visser krijgt ruimte in het Visserij Innovatie Netwerk, bedoeld om samen met overheden, private partijen zoals scheepswerven, vistuigontwerpers, NGO's en onderzoekers te werken aan oplossingen voor een duurzame, rendabele visserij.

De voorliggende Innovatieagenda vormt het kader voor de inrichting van het Visserij Innovatie Netwerk en de besteding van middelen gericht op het vernieuwen van de visserijsector².

¹ Formeel de "appreciatie bij het advies van mevrouw Burger voor een duurzame kottervisserij op de Noordzee", 19 juni 2020. Kamerstuk 29675 nr. 195

² Dit betreft de middelen uit het Noordzeeakkoord en eventuele andere middelen gericht op het innoveren binnen de visserij.





Inhoud

Uitdagingen voor de sector

Wat is het doel van de Innovatieagenda?

Wat moet er gebeuren?

Hoe gaat dat gerealiseerd worden?

Visserij Innovatie Netwerk Noordzee

Uitdagingen voor de sector

Op de Noordzee hebben verschillende ontwikkelingen effect op het functioneren van de kottersector. Het gaat onder meer om de volgende uitdagingen:

1. Minder ruimte door duurzame energie



Met overige Europese lidstaten zijn klimaatdoelstellingen bepaald die onder meer betekenen dat fossiele energie vervangen wordt door duurzame energie. Nederland heeft, net als andere lidstaten, besloten om grote windparken op zee te realiseren, waardoor minder fossiele brandstoffen worden gebruikt. De grote windparken in de Nederlandse, Belgische, Britse, Duitse en Deense wateren beperken de ruimte voor de bodemberoerende visserij.

2. Meer natuurbescherming en natuurherstel



In Europa zijn ook afspraken gemaakt over het beschermen van natuurwaarden en natuurgebieden. De Nederlandse inzet hiervoor is vastgelegd in het Noordzee-akkoord. Dat houdt in dat in 2030 15% van de oppervlakte van de Noordzee is gesloten voor bodemberoerende visserij. Doordat belangrijke vissoorten van de Nederlandse kotterssector, platvis schol en tong, op of in de bodem leven, is de Nederlandse kotterssector vooralsnog afhankelijk van bodemberoerende vistuigen. Een van de belangrijkste uitdagingen is om met innovaties te komen die leiden tot vistechnieken met minder of zelfs helemaal geen bodemberoering, minder bijvangst en minder afval.

3. Brexit



De invloed van de Brexit op de Nederlandse kotterssector is groot: in ruil voor toegang tot de Britse wateren tot 2026 moet Nederland een gedeelte van zijn quota (de toegestane hoeveelheid vis die de vissers mogen vangen) opgeven. Om de vangstcapaciteit weer in balans te brengen met de beschikbare quota is een saneringsregeling in voorbereiding. De huidige overeenkomst met het Verenigd Koninkrijk is van kracht tot 2026. Over de voorwaarden die daarna zullen gelden, zal opnieuw onderhandeld moeten worden. Of, en onder welke voorwaarden de vissers na 2026 in Britse wateren mogen vissen, is dus nog onzeker.

6



4. Tegenvallende economische resultaten

Door het wegvallen van de ontheffingen om met de pulstuigen te mogen vissen, zijn vissers weer gaan werken met traditionele tuigen zoals de boomkor met wekkerkettingen en de sumwing. Het brandstofverbruik van deze technieken ligt veel hoger (ongeveer 75%) dan bij de pulvisserij. De sector is weer veel afhankelijker geworden van de gasolieprijs. Zelfs al vóór de grote stijging van de brandstofprijzen in het voorjaar van 2022 waren de economische resultaten van de sector niet goed. De ten gevolge van de oorlog in Oekraïne explosief gestegen brandstofprijzen maken de kwetsbaarheid van de sector op dit vlak nog eens pijnlijk duidelijk.



5. Onderdeel van de samenleving

De maatschappelijke (en dus ook politieke) invloed op de visserij is veel groter dan in het verleden. Zaken zoals impact op het milieu, ongewenste bijvangst, dierenwelzijn en arbeidsomstandigheden worden steeds belangrijker. De sector zal hierop in moeten spelen om de "licence to produce" te mogen houden.



6. Werken op zee

Het is voor veel vissers en aankomende vissers steeds minder aantrekkelijk om in de visserij te werken: de deellonen zijn (te) laag, de arbeidsomstandigheden in relatie tot de beloning zwaar en het toekomstperspectief mager. Het komt regelmatig voor dat schepen niet uit kunnen varen omdat er niet genoeg gekwalificeerde bemanningsleden gevonden kunnen worden. Diverse ondernemers zijn mede door deze problematiek gestopt met hun onderneming.



Al deze ontwikkelingen zorgen ervoor dat vissers geen langdurige zekerheid hebben. Die onzekerheid beperkt het zicht op de toekomst waardoor ondernemingsplannen maar voor korte termijn gemaakt kunnen worden. Financiers zijn erg terughoudend omdat niet zeker is of ondernemers hun huidige verdienmodel kunnen voortzetten, en of de ondernemers de aangegane financiële verplichtingen wel kunnen nakomen.

7



Wat is het doel van de Innovatieagenda

In de Kottervisserij en het Noordzeeakkoord is de hierboven omschreven problematiek erkend: “Nooit eerder stond de visserijsector voor zoveel uitdagingen tegelijkertijd, en nog nooit eerder was er de noodzaak voor een transitie van die omvang als waar de sector nu voor staat. Aard en omvang van de vloot zullen in de toekomst moeten passen binnen het perspectief van een gezonde Noordzee.”

Bij het bovenstaande zullen de kernwaarden zoals die genoemd zijn in het advies aan de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit door mw. Burger in 2019, betreffende een duurzame kottervisserij op de Noordzee, zo veel als mogelijk als uitgangspunt gelden:

1. Gezond en duurzaam voedsel
2. Waardering van het vakmanschap
3. Perspectief voor familiebedrijven in het Midden- en Kleinbedrijf
4. Een robuust viscluster
5. Levendige visserijgemeenschappen
6. Nederland als exporteur van kennis en innovatie uit samenwerking.

De daarvoor noodzakelijke transitie zal voor veel partijen een grote verandering zijn en een flinke investering vragen. Die transitie kan niemand op zichzelf realiseren, dat kan alleen met elkaar tot stand komen. De Innovatieagenda is bedoeld om de visserijsector te ondersteunen bij de transitie.

Wat moet er gebeuren?

Om de transitie van de vloot mogelijk te maken is het nodig om te kijken naar de opties voor sanering en naar de kansen voor verandering en innovatie.

Sanering

Om de gevolgen van de Brexit te mitigeren, is de Brexit Adjustment Reserve in het leven geroepen. Lidstaten die negatieve gevolgen ondervinden van de Brexit kunnen aanspraak maken op een vergoeding vanuit dit fonds. Nederland heeft ervoor gekozen om de Nederlandse visserijvloot, die nadeel ondervindt van de Brexit, de mogelijkheid te geven om te saneren.

Deze sanering geeft de overgebleven vloot wat ruimte, zowel letterlijk op zee als figuurlijk wellicht in de prijsvorming van de gevangen vis. Sanering alleen zal niet voldoende zijn om de overgebleven vissers perspectief te bieden. Als zij op dezelfde manier blijven vissen, zijn de individuele brandstofkosten nog steeds te hoog. Ook de impact op het milieu (zoals bodemberoering, ongewenste bijvangst en uitstoot van schadelijke stoffen) van een individuele visser wordt door sanering niet minder.

Transitie

Om zowel de sector als geheel als ook de individuele ondernemer perspectief te bieden, is een wezenlijke verandering nodig van de manier van vissen, het verdienmodel en de impact op de omgeving.

Voor de korte termijn wordt gewerkt aan veranderingen en innovaties die snel positieve verandering kunnen realiseren: het verbeteren van bestaande vangstechnieken en vistuigen om brandstof te besparen en bodemberoering en bijvangst te beperken, en het aanpassen van (bestaande) aandrijvingstechnieken, om het brandstofverbruik en de brandstofkosten te verlagen, en daarmee ook de emissie van vervuilende stoffen. Daarnaast zal gewerkt worden aan innovaties die visserij-afval verminderen en hergebruik van materialen bevorderen.

Op de langere termijn moet ingezet worden op het ontwikkelen van verregaande verandering van visvangst en het visserij-ondernemerschap zoals vistechneken die het beroeren van de bodem overbodig maken, vistechneken die met grote precisie de vis uit de bodem kunnen opschrikken en vangen, en emissie-loze aandrijvingstechnieken. Ook kan daarbij nagedacht worden over heel andere verdienmodellen.



Voorwaarden voor transitie

Een positief en constructief innovatieklimaat is belangrijk voor de transitie.

Dat vraagt om:

- *Draagvlak en motivatie voor de noodzakelijke innovaties;*
- *Kennisontwikkeling, kennisdeling en samenwerking om innovaties te kunnen ontwikkelen, zowel nationaal als internationaal;*
- *Beleidsmatige en fysieke ruimte om innovaties te ontwikkelen en uiteindelijk toe te kunnen en te mogen passen;*
- *Voldoende beschikbare middelen om te investeren in vernieuwing*
- *(Internationaal) draagvlak om de innovaties te kunnen implementeren*



Draagvlak

Binnen de visserij is er een beperkt aantal vissers heel actief bezig met innovatieve projecten. De Nederlandse visserijsector is over het geheel genomen terughoudend als het gaat om het gebruik van nieuwe vistechnieken. Vaak is dat geen onwil, maar een kwestie van onzekerheid wat de juiste investeringskeuzes moeten zijn.

Veel van de technieken zijn van generatie op generatie doorgegeven en over al die jaren verfijnd en geoptimaliseerd. Nieuwe, duurzamere alternatieven besparen weliswaar kosten voor de portemonnee en of het milieu, maar kunnen (nog) niet concurreren met de besomming met de traditionele technieken. Ook heeft het geloof in het investeren van tijd, geld en energie door het verlies van de pulsvisserij bij velen een knauw gekregen. Bovendien beperken de huidige onzekerheden het vertrouwen bij vissers in een toekomst met een gezonde en duurzame bedrijfsvoering.

Samenwerking met alle stakeholders

Er moet toegewerkt worden naar een vloot die economisch rendeert, selectief en zonder ongewenste bijvangst vist, een minimale impact op het milieu heeft en geschikt is voor de nieuwe Noordzee met al zijn medegebruikers. Dat betekent dat de opgave veel verder gaat dan louter technisch innoveren en meer inhoudt dan alleen een nieuw schip of nieuw vistuig.

Het is dan ook belangrijk om benodigde expertises en stakeholders in een vroegtijdig stadium te betrekken. Zowel op nationaal als internationaal niveau moet gekeken worden naar de (sociaaleconomische) impact van vernieuwingen.

Het brede transitie- en innovatieproces dat nodig is, kan niet door een enkeling in de sector geïnitieerd en gedragen worden. Het proces zal zowel binnen de sector als daarbuiten breder omarmd en ondersteund moeten worden: door meerdere partijen in sector, de overheid, de industrie (werven, machinefabrieken, vistuigen- en nettenleveranciers), de ketenpartijen én de kennisinstellingen. Kortom door een veelheid aan stakeholders. Samenwerking en consortiavorming komt in de huidige sterk concurrerende sector door vaak tegengestelde belangen niet vanzelf, dat moet georganiseerd worden en vraagt een andere mentaliteit.

Ruimte voor innovatie

Visserij is een sterk gereguleerde sector. Het huidige visserijbeleid is een combinatie van het Europees Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB) en de nationale inbedding daarvan. In de zogenoemde Verordening technische maatregelen³ bijvoorbeeld staan alle toegestane vistuigen vermeld. De inzet is om tot innovaties te komen binnen de bestaande wet- en regelgeving. Daar waar huidige regelgeving knelt voor noodzakelijke innovaties zal bezien moeten worden of aanpassing nodig en mogelijk is. Zo nodig wordt dat geagendeerd bij de Europese Commissie.³

Middelen voor innovatie

Tot slot wordt de ruimte voor innovatie ook begrensd door de (toegang tot) financiële middelen om te investeren. De huidige slechte economische situatie van de vloot werkt daarbij niet mee waardoor voldoende financiële ruimte bij veel ondernemers ontbreekt. Er zijn middelen beschikbaar uit het Noordzeeakkoord en inpassingskosten windenergie op zee om ondernemers te ondersteunen bij innovaties. Er is echter altijd ook een eigen bijdrage nodig. Samenwerking tussen ondernemers kan hiervoor een oplossing vormen.

³ Verordening (EU) 2019/1241 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 betreffende de instandhouding van visbestanden en de bescherming van mariene ecosystemen door middel van technische maatregelen, tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 1967/2006 en (EG) nr. 1224/2009 van de Raad en de Verordeningen (EU) nr. 1380/2013, (EU) 2016/1139, (EU) 2018/973, (EU) 2019/472 en (EU) 2019/1022 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 894/97, (EG) nr. 850/98, (EG) nr. 2549/2000, (EG) nr. 254/2002, (EG) nr. 812/2004 en (EG) nr. 2187/2005 van de Raad (PbEU 2019, L198)

Hoe gaat dat gerealiseerd worden

Centrale pijler in de innovatie aanpak vormt het tot stand brengen van een Visserij Innovatie Netwerk (VIN). Een actief samenwerkingsverband in én met de sector over volle de breedte van de uitdagingen die er liggen. Dat de opgave die voorligt niet eenvoudig is, is een understatement. Het is onwaarschijnlijk dat de 'nieuwe puls' net achter de horizon ligt en wacht op ontdekking. Tegelijkertijd blijft de winning van gezond voedsel uit zee ook in de toekomst belangrijk en ontwikkelt zich de komende decennia op de Noordzee een Duurzame Blauwe Economie (DBE). Op elk van de centrale de thema's van die DBE, te weten natuur en natuurherstel, energievoorziening en voedselproductie en wellicht nog het meest in de combinatie daarvan, ontstaan nieuwe mogelijkheden en kansen.

Hoe en waar voor vissers precies de kansen liggen, is lastig in te schatten. Met de Innovatie agenda willen we meer grip en zicht krijgen waar kansen voor de visserij liggen en vissers in staat te stellen deze te pakken. Met het VIN zetten we vol in op de gezamenlijke zoektocht naar de kansen voor een duurzame toekomstbestendige visserij. Daarbij stellen we het realiseren van concrete initiatieven en projecten voor die innovaties centraal.

Het VIN vormt een belangrijke plek voor het signaleren van behoeftes om succesvol te kunnen innoveren. Het concreet met elkaar aan het werk zijn met slimmere manieren van vissen en nieuwe manieren van voedselproductie vormt de kern van een succesvolle transitie. Het vraagt tegelijkertijd ook inzet op drie andere noodzakelijke pijlers onder deze Innovatieagenda:

- Een zo concreet en helder mogelijk lange termijn perspectief op de maritieme voedselvoorziening.
- Voldoende ruimte in de financiële middelen om innovaties te kunnen betalen.
- Passende regelgeving opdat innovatie en experimenteren worden aangemoedigd en mogelijk zijn.

Al deze pijlers vragen om een gezamenlijke inzet en zijn een gedeelde verantwoordelijkheid. De ambitie is met het VIN een plek te creëren die richting geeft aan de positie van de visserij op de Noordzee van de toekomst. Op die manier kan het VIN ook bijdragen aan de andere pijlers in de transitie-opgave en willen we recht doen aan het feit dat het een gezamenlijke opgave is van visserij, wetenschap, NGO's én de overheid.

Hieronder schetsen we op hoofdlijnen de vier pijlers van de Innovatieagenda en de bijdrage die het ministerie van LNV hier in wil leveren. In het afsluitende hoofdstuk gaan we ten slotte nog meer specifiek op de concrete innovatie thema's van het VIN.

1 Het Visserij Innovatie Netwerk

Centraal in de innovatie agenda is het realiseren van een Visserij Innovatie Netwerk. Het ministerie van LNV zal de organisatie hiervan faciliteren. Primaire taken van dit netwerk zijn:

- Partijen die willen bijdragen aan de transitie bij elkaar brengen
- Een platform bieden voor kennisontwikkeling en kennisdeling
- Aanzetten tot samenwerking rond concrete innovatieprojecten
- Richting geven aan het innovatieproces en de kaders voor ondersteuning

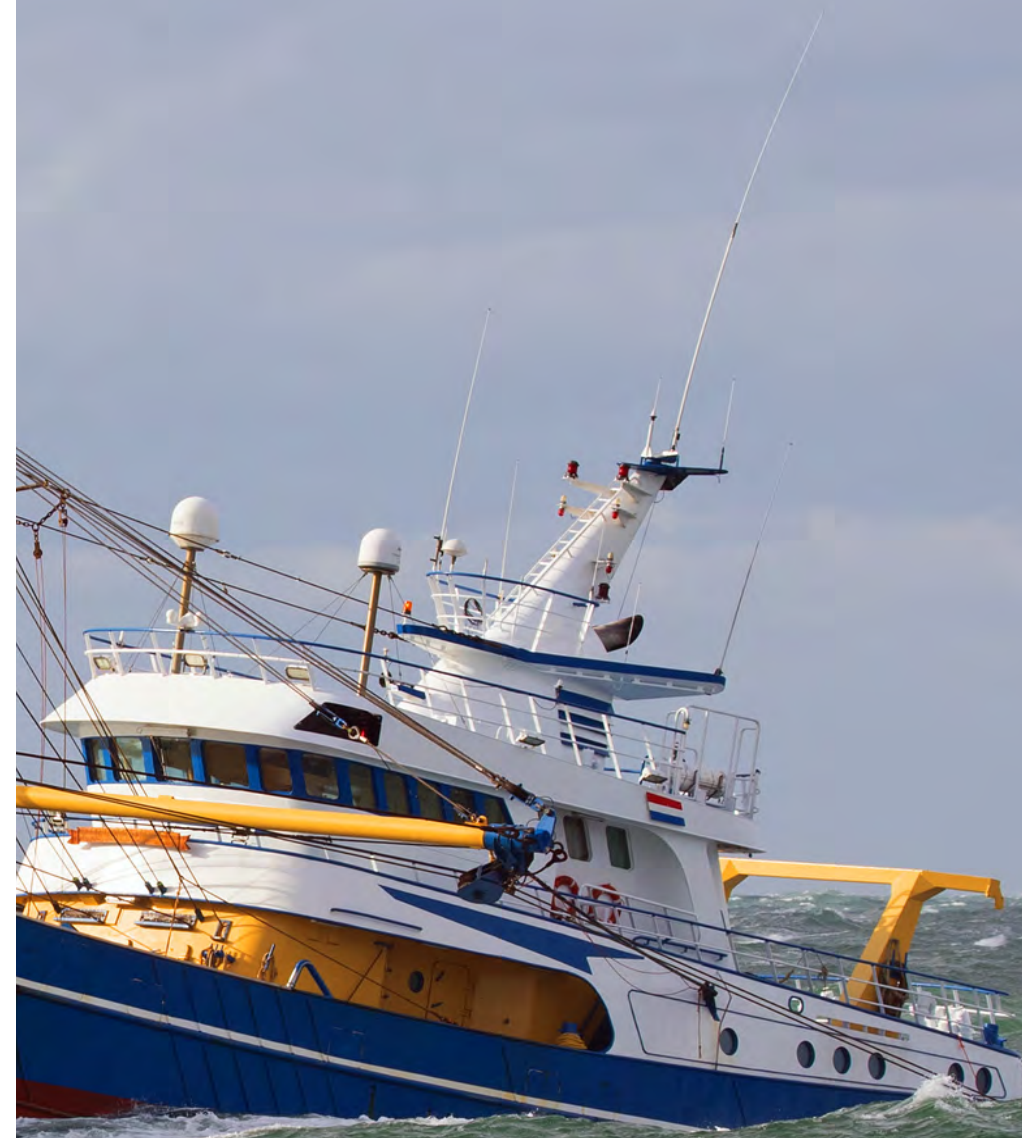
Het doel is het realiseren van een -positiever- innovatieklimaat. Het VIN wordt opgezet als een open netwerk. Iedereen die kan en wil bijdragen wordt aangemoedigd mee te doen, juist ten behoeve van transparantie, openheid en verbreding van het netwerk. Dus ook indien een partij pas na de start van de activiteiten van het VIN in beeld komt of zich meldt, en zich bij het VIN zou willen aansluiten, is dat mogelijk. Het VIN is niet bedoeld als een uitsluitend vrijblijvend netwerk; pro-activiteit, kennisdelen en samenwerken wordt van alle deelnemers verwacht. De uitgangspunten voor het samenwerken binnen het VIN worden in een zogenoemd manifest vastgelegd, dat door de aangeslotenen bij het VIN moet worden onderschreven.

Het zwaartepunt van het VIN ligt bij de **werkgroepen**. Iedere werkgroep:

1. Stelt een thematisch programma vast met (onderzoeks)vragen en behoeften voor de actuele innovatie vraagstukken.
2. Identificeert en genereert voorstellen welke soorten innovaties of onderzoeken wenselijk of noodzakelijk om tot die verdere innovatie te komen;
3. Organiseert binnen de daarvoor geldende juridische kaders het delen en verspreiden van kennis met betrekking tot de voortgang en het gericht versterken van ontwikkeling van de voorstellen

Er wordt gestart met 4 thematische werkgroepen gericht op deze onderwerpen:

- Hoe kunnen op korte termijn het brandstofverbruik van, en de emissie door bestaande schepen verminderd worden, en hoe zien de schepen van de toekomst er uit (de zogenaamde Triple-Zerokotters: schepen met minimaal brandstofverbruik, minimale impact op het milieu, en veilige werkomstandigheden)?
- Hoe kunnen bestaande vistechnieken verbeterd worden, en hoe ziet het vistuig van de toekomst (minimale impact op de bodem, minimale emissie en hoge selectiviteit) er uit?
- Hoe kan de visserijsector als medegebruiker op de Noordzee rendabel en duurzaam opereren te midden van de andere gebruikers?
- Welk soort ondernemerschap wordt er in de toekomst van de visser gevraagd, en wat is er nodig om te borgen dat de (toekomstige) vissers dat ondernemerschap zullen bezitten? Welke alternatieve verdienmodellen zijn er?

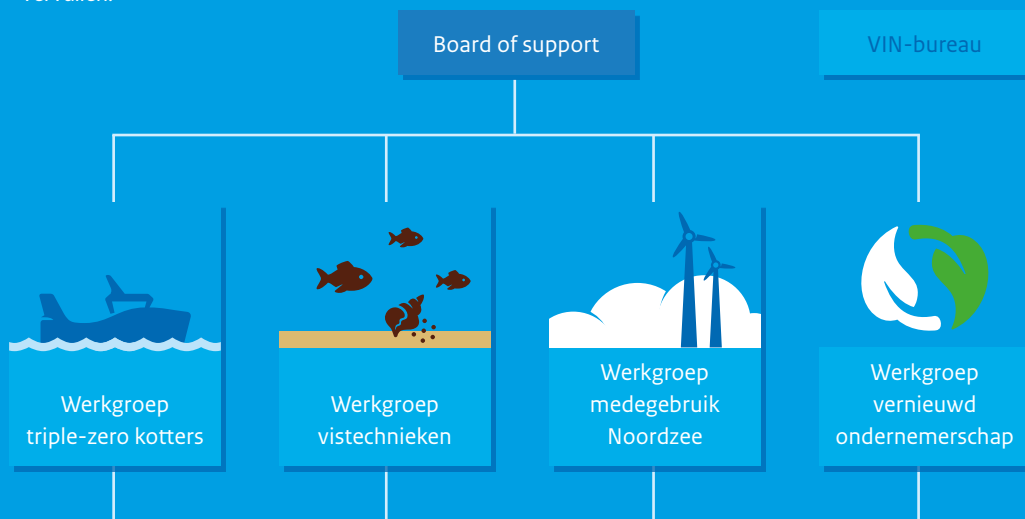


Inrichting van het VIN

De werkgroepen van het VIN worden gevormd door personen en partijen die innovaties bedenken, maken, of gebruiken, dus bij het primaire innovatieproces betrokken zijn. Uit de werkgroepen komen voorstellen voor de richting waarin de benodigde innovatie gezocht kan worden en welke onderzoeken er nodig zijn om tot die innovatie te komen. Het VIN, en in het bijzonder de VIN-werkgroep, beoogt op deze manier een eerste springplank te vormen voor concrete innovatieve ontwikkelingen. Partijen -zowel vanuit het VIN als van daarbuiten - kunnen voor projecten en onderzoeken aparte samenwerkingsverbanden vormen. Een dergelijke samenwerking opereert separaat van het VIN, maar dit laat onverlet dat de projectgroepleden ondertussen wel lid van de VIN-werkgroep kunnen zijn, kunnen blijven, of alsnog kunnen worden. Ze kunnen op die manier hun kennis en inzichten die ze ook vanuit het consortium opdoen, binnen het VIN blijven delen, en ook weer inspiratie vanuit het VIN blijven opdoen voor het traject dat ze met de projectgroep bewandelen.

Ten behoeve van het VIN zal ook een Board of Support gerealiseerd worden. De Board of Support zal feitelijk fungeren als supervisor en coördinator. De Board of support bewaakt de realisatie van de doelen van het VIN, is verantwoordelijk voor de rapportage en verantwoording omtrent die realisatie, en signaleert en ondersteunt de werkgroepen bij overkoepelende vraagstukken, zoals bijvoorbeeld het ontwerpen van een scheepstype dat nodig is voor een te ontwikkelen of ontwikkeld innovatief vistuig. Ook heeft de Board of Support een rol indien blijkt dat er in de samenwerking tussen de diverse betrokken partijen spanningen, fundamentele meningsverschillen of blokkades worden ervaren. De Board of Support zal zich dan inspannen om deze aandachtspunten of problemen bespreekbaar te maken en een effectieve aanpak te zoeken om partijen in gezamenlijkheid verder te brengen. De Board of Support fungeert daarmee als een ondersteunend gremium voor de samenwerking binnen het VIN en niet als een besluitvormend gremium, of als een voorbereidend voorportaal voor dergelijke besluitvorming.

De Board of Support zal tegen deze achtergrond samengesteld worden uit vertegenwoordigers vanuit de overheid, NGO's, het bedrijfsleven en de wetenschap. Deze vertegenwoordigers zullen ook voldoende mandaat hebben bij hun achterban om deze rollen van de Board of Support ook effectief te kunnen vervullen.



De werkgroepen worden bij hun werkzaamheden ondersteund door het VIN-bureau. Het VIN-bureau wordt bemenst door RVO: RVO levert de secretaris(sen) in de werkgroepen en zal de werkgroepen ook organisatorische ondersteuning bieden. Dit kan bijvoorbeeld gaan om het regelen van vergadervoorzieningen, maar ook kan het VIN-bureau fungeren als aanspreekpunt voor eventuele vragen die voortkomen vanuit de werkgroepen. Het VIN-bureau kan dan zorgdragen voor gecoördineerde beantwoording van die vragen (zo nodig na afstemming met inhoudelijk specialisten binnen RVO, het ministerie van LNV of elders).

Rol van het Ministerie van LNV

Het ministerie van LNV faciliteert het tot stand brengen en het functioneren van de VIN-organisatie. Het ministerie geeft hiertoe de RVO een meerjarige opdracht en stelt de hiervoor noodzakelijke middelen ter beschikking.

Het ministerie is daarnaast ook deelnemer in het VIN. In elk geval op het niveau van de Board of Support nemen ambtenaren van LNV deel. In specifieke situaties kunnen ambtenaren ook binnen werkgroepen deelnemen. Het gaat dan met name om situaties waarin de inbreng van de LNV-beleidsmedewerkers wenselijk is om onder meer scherper in beeld te krijgen waar men bij de te ontwikkelen ideeën vanuit beleidsmatig, juridisch of politiek perspectief tegenaan zou kunnen lopen en welke kaders en afwegingen daarbij een rol zouden kunnen spelen.

Het ministerie van LNV ziet verder er verder op toe dat de middelen die zijn verstrekt voor het tot stand brengen, het faciliteren en het ondersteunen van het VIN doelmatig en doeltreffend besteed worden en zijn.

Tot slot heeft het ministerie van LNV de verantwoordelijkheid voor het beleidskader ten aanzien van voedselvoorziening en visserij, en is de minister van LNV bevoegd tot het beschikbaar stellen van ondersteunende financiële middelen.

Jaarlijks levert de Board of Support van het VIN een voortgangsrapportage en in een jaarplan een vooruitblik naar het volgende jaar. Gestreefd wordt om in de voortgangsrapportage een overzicht te geven van welke aantallen concrete projecten er bij de uitvoerende organisatie op basis van de VIN-voorstellen en -ideeën door partijen tot stand zijn gebracht, welke projectresultaten deze hebben opgeleverd, en welke aandachtspunten zich hierbij hebben voorgedaan. Op deze manier wordt inzicht geboden in zowel de voortgang van het realiseren van een constructief innovatieklimaat, als een overkoepelend inzicht in de nieuwe kansen en eventuele knelpunten daarbij.

Doordat het VIN wordt ingericht als plek waar alle kennis, ideeën en ook de daarop voortbouwende activiteiten voor de innovaties samenkomt, is het VIN ook in staat om een algeheel beeld te geven van de (voorlopige) opbrengsten op het niveau van de thema's. Concreet zal er ten minste jaarlijks een rapportage zijn met daarin opgenomen:

- **Output niveau:** het aantal en soort georganiseerde bijeenkomsten, het aantal aangesloten partijen, of en in hoeverre de bijeenkomsten aanleiding of inspiratie hebben gevormd voor partijen/samenwerkingsverbanden (al dan niet aangesloten op het VIN) tot concrete innovatie projecten, de opgestelde werkprogramma's en de ontwikkelde voorstellen met daarin geïdentificeerde knelpunten van en voorwaarden voor de voortgang van het innovatieproces en de verdere verduurzaming van de voedselproductie uit zee.
- **Outcome niveau:** Aantal innovaties dat daadwerkelijk naar aanleiding van c.q. geïnspireerd door VIN-voorstellen en -denkrichtingen is gerealiseerd, het aantal en type door partijen gestarte samenwerkingsinitiatieven/projecten die uit de VIN-voorstellen en denkrichtingen zijn voortgekomen, de bijdrage aan de verbetering van het innovatieklimaat en de bijdrage aan het realiseren van inhoudelijke doelen t.a.v. bodemberoering, bijvangst, brandstofbesparing/CO2 uitstoot, afval en veiligheid.

Een onafhankelijke evaluatie van de voortgang is voorzien aan het eind het vierde kwartaal 2025 met een eerste tussen evaluatie eind 2023. Hier gaat het dan vooral om de vraag wat de impact is van het VIN met betrekking tot het realiseren van nieuwe kansen voor visserij ondernemers en de bijdrage aan de duurzamere voedselproductie en de bijdrage aan het realiseren van inhoudelijke doelen t.a.v. bodemberoering, bijvangst, brandstofbesparing/CO2 uitstoot en veiligheid.

De rapportage(s) worden gebundeld aangeboden aan ministerie LNV, het NZO en de Tweede Kamer. Gezien de koppeling van de Innovatieagenda met het Noordzeeakkoord zal er over de Innovatieagenda - en daarmee ook over het VIN - op regelmatige basis gecommuniceerd worden met het Noordzee Overleg. Deels gaat dat via de periodieke rapportages. Daarnaast wordt voorgesteld aan te sluiten bij een van de werkgroepen van het NZO



2. Werken aan een zo concreet en helder mogelijk perspectief op voedsel uit zee

Meer zicht op een toekomstperspectief is essentieel voor het innovatieproces. Dat betreft zowel zicht op de toegestane technieken, als een lange termijn zicht op de voorwaarden voor het ruimtegebruik in de Noordzee. Primair ligt de rol voor ontwikkeling van dergelijke perspectieven bij de overheid.

Een toekomstvisie op de productie van voedsel uit zee is niet een statisch gegeven; de complexiteit, dynamiek en afhankelijkheden zijn simpelweg te groot. Klimatologische-, ecologische, (geo)politieke, economische ontwikkelingen en onzekerheden en zeker ook nieuwe technologische mogelijkheden maken het lastig. Tegelijkertijd is er vanuit de sector behoefte aan inzicht in onder meer de mogelijkheden voor toekomstige vangstmethoden, de ontwikkeling van voedselproductie, de samenwerking met andere gebruikers van de zee en de positie van de visserij in het maatschappelijk speelveld

Dat een concrete visie lastig is betekent daarbij niet dat er geen richtinggevende uitspraken gedaan kunnen én moeten worden. Het betekent wél dat het opstellen van die visie geen éénrichting verkeer is. Ook van de visserijsector wordt een visie wordt gevraagd over de positie in de duurzame blauwe economie op de Noordzee. Het vraagt om een -langjarig-gezamenlijk ontwikkelingsproces tussen overheid, wetenschap en partijen binnen en buiten de sector. Het VIN kan aan de totstandkoming daarvan in belangrijke mate aan bijdragen.

Planning en acties

Het ministerie van LNV neemt het initiatief om dit toekomstperspectief ten aanzien van productie van voedsel uit zee vorm te geven, in samenwerking met de sector (onder meer via het VIN) en het Noordzeeoverleg.

3 Organiseren van een breed ondersteunend pakket aan financiële maatregelen

Veel innovaties vragen om investeringen, in ieder geval vanuit de private sector. De overheid speelt hier slechts een ondersteunende rol. Dus dit betekent: de overheid kan nooit het overgrote deel van de innovatie inspanningen financieren. Een belangrijk deel zal vanuit private partijen moeten komen.

De overheid kan vissers binnen de geldende juridische kaders wel een helpende hand geven. Naast het faciliteren van het tot stand brengen van het VIN en het leveren van inspanningen voor effectieve regelgeving, worden middelen via verschillende financiële instrumenten beschikbaar gemaakt voor innovatie en verduurzaming. De diversiteit in thematiek en de variëteit in ontwikkelstadia waarbinnen innovaties gezocht worden, maken het nodig dat in deze fase ter ondersteuning van de sector niet alleen gebruik gemaakt zal worden van bestaande financiële instrumenten (zoals bestaande subsidieregelingen), maar dat waar nodig en mogelijk, ook nieuwe instrumenten voor het aanwenden van publieke middelen worden ontwikkeld, als onderdeel van een ondersteuningspakket. Er wordt er op ingezet om de financiële instrumenten breed en flexibel van opzet te laten zijn. Verder dienen ze te passen binnen de juridische kaders, zoals de staatssteunkaders.

De uitwerking van de thema's door de werkgroepen van het VIN zal zoveel mogelijk als richtinggevend kader worden gebruikt voor de inrichting van de nieuwe financiële instrumenten; de bevindingen vanuit het VIN kunnen immers bruikbare inzichten bieden in welke meer concrete subsidiedoelen gesteld zouden moeten worden om effectief tot verdere innovatie binnen de sector te komen (bijvoorbeeld welke kennisvragen door onderzoek beantwoord moeten worden), en eventueel ook welke voorwaarden daaraan dan gesteld zouden kunnen of moeten worden. Het streven is hoe dan ook om het ondersteuningspakket te richten op initiatieven die kwalitatief hoogwaardig zijn en gericht op een serieuze impact op een rendabele visserij en ook bijdragen aan het behalen van natuurdoelen. Tegelijkertijd is de visserij een relatief kleine sector en is de capaciteit voor de inzet van mensen en middelen begrensd. De sector is erbij gebaat als binnen het ondersteuningspakket een duidelijke focus wordt aangebracht op financiële instrumenten die de sector zo effectief mogelijk verder helpen. De insteek zal dan in beginsel ook zijn dat die instrumenten worden gericht op grootschaliger initiatieven met een zo breed mogelijke impact binnen de sector en initiatieven met draagvlak in de sector, bijvoorbeeld doordat meer(dere) stakeholders (al dan niet aangesloten bij het VIN) betrokken zijn in een project.

Het indienen van subsidieaanvragen voor projectvoorstellen is niet exclusief voor aangeslotenen bij het VIN; eenieder die een project heeft dat bijdraagt aan de subsidiedoelen kan een aanvraag indienen, die wordt gehonoreerd als aan de toepasselijke subsidievoorwaarden is voldaan. Wel wordt ontvangers van subsidie vrijblijvend gevraagd de opzet, voortgang en resultaten van de gesubsidieerde activiteiten via het VIN te delen. Immers, het delen van de opgedane kennis en inzichten kan de werkzaamheden binnen het VIN versterken, hetgeen kan helpen om de transitie te voltooien die nodig is om de diverse grote uitdagingen het hoofd te bieden.

Uiteindelijk geldt uiteraard wat betreft de ondersteunende financiële regelingen dat het ministerie van LNV zelfstandig verantwoordelijk blijft voor de opzet, inrichting en uitvoering van die regelingen.

De behandeling van aanvragen voor financiële middelen, de beoordeling van die aanvragen en de monitoring van de voortgang van de projecten met het oog op correcte besteding van de toegekende middelen zal worden belegd bij RVO. Er is daarbij een volledige scheiding tussen de faciliterende rol van RVO in het VIN en de beoordelende rol bij subsidieverlening. Geborgd wordt dat deze RVO-werkzaamheden omtrent subsidieverlening geheel onafhankelijk van het VIN plaatsvinden.

Ondernemershulp

Het is belangrijk dat in de beleidsuitvoering wordt gewerkt aan een optimale en zo eenvoudig, klantvriendelijk mogelijke inrichting van de dienstverlening. Het is belangrijk om vissers te helpen de ondersteuning te vinden die ze nodig hebben en daarbij zoveel mogelijk maatwerk te bieden. Naast goed en duidelijk begrijpelijke en samenhangende informatie via (meestal) digitale platformen, is het daarbij van belang het contact ook persoonlijk en benaderbaar te maken. Om deze hulp aan ondernemers zo goed mogelijk aan te kunnen bieden is door RVO een Ondernemershulp voor de Visserij ingericht.

Deze wordt komende periode, gelet op alle uitdagingen voor ondernemers, verder uitgebreid. Hiermee worden ondernemers geholpen bij vragen over bijvoorbeeld de Innovatieagenda, het VIN, sanering of bij het krijgen van een overzicht van beschikbare subsidies en de voorwaarden die daarvoor gelden. Daarnaast kunnen ondernemers uiteraard ook bij het VIN-bureau terecht.

Subsidies

Het financiële ondersteuningspakket vanuit de overheid kan zich, mede afhankelijk van de behoefte zoals die blijkt uit de rapportages wordt gesignaleerd door het VIN, richten op het volgende:

- (fundamenteel) Onderzoek naar nieuwe technieken op het gebied van voortstuwing en scheepsontwerpen, en (fundamenteel) onderzoek naar nieuwe vistechnieken. Het zwaartepunt voor het tot stand brengen van dergelijk onderzoek ligt in eerste instantie bij de kennis- en onderzoeksinstellingen, scheepswerven en motorenfabrikanten.
- Onderzoek en verkenning naar nieuwe verdienmodellen passend in de Duurzame Blauwe Economie van 2050⁴.
- Onderzoek naar verbetering van bestaande praktijken: aanpassingen van bestaande scheepsmodellen, aanpassingen van bestaande vistechnieken en onderzoek in de praktijk naar nieuwe technieken. Prioriteit daarbij verdienen grootschalige praktijk onderzoeken in fieldslabs.
- Het creëren van een meer gelijk speelveld waardoor meer prikkels ontstaan voor vissers om het mogelijke nadeel weg te nemen dat ze ervaren bij het toepassen van duurzame alternatieven ten opzichte van vissers die dat niet doen.
- Het mogelijk maken om investeringen te doen.

Het ondersteuningspakket wordt periodiek op basis van ontwikkelingen en nieuwe inzichten herijkt.

Planning en acties

LNV voorziet in een ondersteuningspakket van middelen en zal dat in samenwerking met de sector en RVO operationaliseren. Het VIN kan LNV hiervoor van voorstellen voorzien. Dit kan LNV helpen bij het bepalen van de meest geschikte, effectieve opzet en inrichting van financiële instrumenten om de sector daadwerkelijk mee verder te helpen. Afhankelijk van het type regeling en de gewenste ondersteuning neemt RVO of nemen andere organisaties de uitvoering ter hand.

RVO zorgt ervoor dat de doelgroepen van de regelingen goede toegang tot de regelingen hebben, vooral in de vorm van het geven van inzicht in beschikbaarheid van de diverse subsidiemodules, de werking ervan en de daarbij geldende voorwaarden. Hiervoor zal de Ondernemershulp voor de Visserij ingezet worden.

⁴ Zie ook Hoofdstuk 8 Duurzame Blauwe Economie Programma Noordzee 2022- 2027



4 Ondersteunen bij inpassen van innovaties in de mogelijkheden die regelgeving biedt, en het inbedden van de innovaties in het (inter)nationale beleid

Voor vernieuwing in de visserij is de Europese (visserij) regelgeving grotendeels kader stellend. Samen met afspraken over de fysieke ruimte voor visserij zoals die in het Noordzeeakkoord zijn vastgelegd, vormen deze het uitgangspunt voor wat er kan en mag op de Noordzee. Gegeven de grote behoefte aan nieuwe kennis bijvoorbeeld op het vlak van medegebruik in windparken en natuurgebieden is het in specifieke omstandigheden van belang dat er ook daadwerkelijk in windparken en natuurgebieden geëxperimenteerd mag worden. Ook op andere vlakken geldt dat er ruimte moet zijn voor pilots en experimenten met vistechnieken waarvan verwacht mag worden dat zij duurzaam én rendabel zullen zijn.

Internationale communicatie

Het is belangrijk om in samenwerking met de sector een strategisch plan te maken dat ervoor zorgt dat de communicatie naar deelsectoren uit de eigen visserijsector, naar visserijsectoren uit de andere lidstaten en naar de politiek van de andere lidstaten goed verloopt. Doel is het meenemen van die partijen in de ontwikkelingen rondom nieuwe visserijtechnieken. Hetzelfde geldt voor de communicatie naar andere partijen toe, zoals NGO's. Het VIN en de innovatieprojecten die door partijen tot stand zijn gebracht (met deelnemers al dan niet binnen of buiten het VIN), vormen de platformen waarlangs deze communicatie wordt ingericht, waarbij het Noordzeeoverleg ook als platform kan dienen wanneer het gaat om afstemming met andere stakeholders.

Planning en acties

De Ondernemershulp wordt mede ingericht om te informeren en te ondersteunen bij het benutten van in regelgeving geboden experimenteerruimte. Daarnaast kunnen bij de Ondernemershulp knelpunten in beleid en regelgeving gemeld worden. Wanneer bijvoorbeeld bij de uitvoering van innovatieprojecten blijkt dat er dergelijke knelpunten zijn, zal RVO dat signaleren bij LNV, en dat agenderen. Waar dat nodig en mogelijk blijkt, zal LNV dan, al dan niet in samenwerking met andere overheden en de Europese Commissie, proberen deze knelpunten op te heffen.

De innovatie thema's

In 2022 staan 4 thema's centraal in de innovatie agenda. De werkgroepen van het VIN worden rondom deze thema's gevormd. In de toekomst kunnen de thema's veranderen of nieuwe thema's ontstaan. Jaarlijks zal het VIN aangegeven welke thema's voor de volgende periode prioriteit krijgen.



1 Triple-Zero-kotters



Dit thema gaat over de innovaties die te maken hebben met scheepsontwerpen en de schepen van de vloot. Het uiteindelijke doel is het komen tot zogenaamde Triple-Zero kotters: minimale uitstoot, minimale impact op het milieu, en de best mogelijke arbeidsomstandigheden met een minimum aan bedrijfsongevallen.

De huidige kottervloot is gemiddeld enkele tientallen jaren oud. De schepen zijn veelal ontworpen voor zware boomkortuigen en zijn daarom voorzien van zware motoren met een hoog brandstofverbruik en een grote uitstoot aan schadelijke stoffen. De technieken die aan boord van deze schepen toegepast zijn, zijn ook vaak enkele tientallen jaren oud.

Op het vlak van scheepsontwerp en aandrijving zijn er verschillende ontwikkelingen: door het op een andere manier ontwerpen van het onderwaterschip zijn kleinere motoren voldoende en kunnen brandstofbesparingen gerealiseerd worden. Door diverse scheepswerven en motorenfabrikanten wordt geëxperimenteerd met alternatieve aandrijvingen en brandstoffen, zoals dieselektrische aandrijvingen, het gebruik van methanol als brandstof voor verbrandingsmotoren en het gebruik van waterstof als energiedrager voor brandstofcellen.

Veel van deze innovaties worden in andere maritieme sectoren al toegepast: er varen veerponten op elektriciteit en LNG en binnenvaartschepen varen experimenteel op waterstof. In de visserij zelf worden nog nauwelijks alternatieve aandrijvingsvormen toegepast: er vaart een handvol schepen met een dieselektrische voortstuwing, maar door de vrij constante vermogensvraag bij sleepnetvisserij levert dat nauwelijks voordeel op.

De VIN themagroep krijgt een meervoudige opdracht mee:

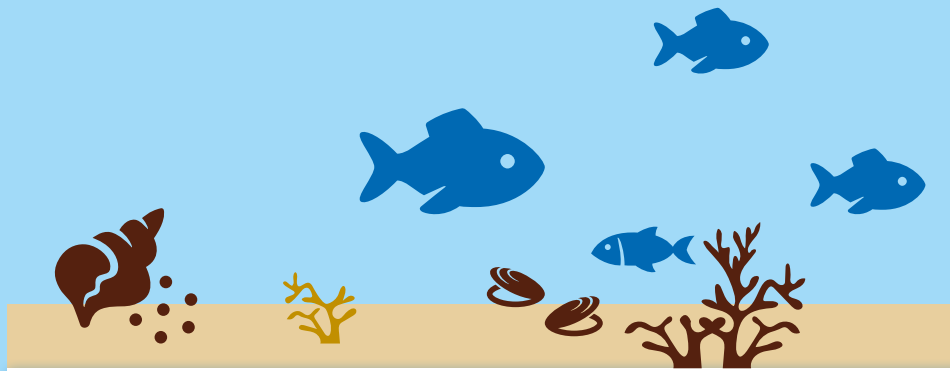
1^e Optimaliseer op korte termijn de huidige technieken op het vlak van emissie en brandstofverbruik. Onderzoek de mogelijkheden van alternatieve brandstoffen in verbrandingsmotoren en de mogelijkheid om op korte termijn alternatieve aandrijvingstechnieken te installeren aan boord van bestaande of nieuw te bouwen schepen.

2^e Doe (fundamenteel) onderzoek naar de mogelijkheid om schepen emissieloos te laten varen, met gebruik van duurzame energie. Onderzoek de praktische toepasbaarheid aan boord van visserij-schepen. Zoek daarin de samenwerking met de themagroepen “vistechneken” en “medegebruik op zee”, om gezamenlijk de specificaties waaraan het schip en de aandrijving moeten voldoen, te bepalen.

3^e Ontwerp in samenhang met de andere themagroepen, het schip van de toekomst: de Triple Zero Kotter. Optimaliseer het energie-managementsysteem aan boord, de multifunctionaliteit van het schip, de arbeidsomstandigheden en veiligheid aan boord, en borg de recyclebaarheid van de te gebruiken materialen. Laat hiertoe een Life Cycle Analysis uitvoeren. Het schip moet voldoen aan alle eisen die het medegebruik op de Noordzee stelt.

Deelnemers van de groep zijn o.a. visserij-ondernemers, scheepsontwerpers, scheepswerven en machinefabrieken, motorenfabrikanten, Technische Universiteiten en NGO's.

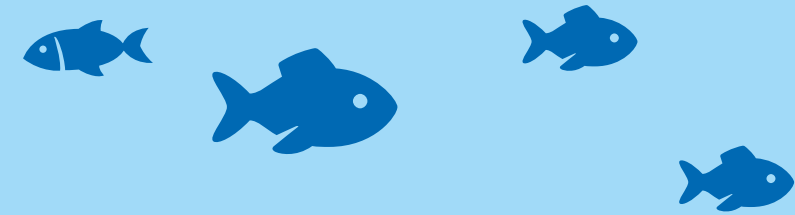
2 Vistechnieken



Binnen dit thema houdt men zich bezig met veranderingen en innovaties rond vistechnieken, netontwerpen en vistuigontwerpen. Het doel van VIN werkgroep is het realiseren van een visserijtechniek die met grote selectiviteit en minimale impact op de omgeving de doelsoorten van de Nederlandse visserij kan vangen.

De huidige vistechnieken die gebruikt worden voor de vangst van demersale soorten (soorten die dichtbij of op en in de bodem leven, in veel gevallen dé doelsoorten van de Nederlandse visserijvloot) zijn de sleepnettechnieken. De netten, vaak voorzien van kettingen of ander materiaal om de vissen uit de bodem op te schrikken, worden over de bodem gesleept, waarbij alles waar het net overheen gaat, in het net belandt. Deze technieken vergen veel brandstof en zorgen voor bodemberoering en zijn bovendien weinig selectief.

Er zijn op het gebied van netontwerpen diverse onderzoeksprojecten gaande: sommige op het gebied van brandstofbesparing en andere op het gebied van selectiviteit. De resultaten van deze projecten zijn wisselend, al is er bij sommige projecten voldoende resultaat om de onderzoeken voort te zetten. Er wordt momenteel geen onderzoek gedaan naar technieken die een alternatief zijn voor de sleepnetvisserijen.



Deze themagroep krijgt een meervoudige opdracht mee:

1^e Optimaliseer de bestaande vistechnieken: Onderzoek hoe de vistuigen zo geconstrueerd kunnen worden dat ze minder brandstof verbruiken. Onderzoek hoe platvissen zoals tong uit de bodem opgeschrikt kunnen worden met minder bodemberoering dan bij het gebruik van de huidige technieken. Onderzoek hoe de selectiviteit van de huidige technieken vergroot kan worden. Onderzoek hoe de overlevingskansen van niet marktwaardige vis verhoogd kan worden. Onderzoek welke alternatieven er zijn voor vispluis en welke andere oplossingen er zijn om de hoeveelheid visserijafval te verminderen.

2^e Voer (fundamenteel) onderzoek uit naar visserijtechnieken die bodemberoering overbodig maken, en de overige impact op het milieu zoals uitstoot en brandstofverbruik minimaliseren. Werk hierbij nauw samen met de overige themagroepen, zodat de scheepsontwerpen aansluiten bij de nieuw te gebruiken techniek en de techniek ingepast kan worden in het medegebruik op de Noordzee. Kijk uitdrukkelijk ook naar visserijtechnieken die in het verleden toegepast werden en naar technieken die in het buitenland gebruikt worden.

Het ontwikkelen van een dergelijke nieuwe methode kan gezien worden als zwaartepunt van het transitieproces: de maatschappelijke en politieke druk voor het vinden van een milieuvriendelijke en brandstofarme methode wordt steeds groter, en tegelijkertijd is het ook voor de sector bittere noodzaak dat er een techniek gevonden wordt die veel minder brandstof verbruikt dan nu het geval is. Wanneer bekend is hoe het alternatieve tuig er uit komt te zien, kan ook de Triple-Zero-kotter daarvoor ontworpen worden.

Deelnemers van deze themagroep zijn i.e.g vissers en visserijcoöperaties, kennisinstellingen zoals Wageningen Marine Research, Technische Universiteiten en Marin, het visserij innovatiecentrum Stellendam en NGO's.

3 Medegebruik Noordzee



Dit thema bekijkt de visserij als medegebruiker op de Noordzee zoals deze zich nu aan het vormen is. De visser is niet langer hoofdgebruiker, maar medegebruiker en houdt rekening met andere spelers op de zee. Het uiteindelijke doel van deze groep is het realiseren van een klimaat waarin vissers hun plaats in kunnen nemen op de Noordzee en daar in harmonie met andere gebruikers een rendabel verdienmodel hebben.

Rondom dit thema vinden ook buiten het Visserij Innovatie Netwerk al veel activiteiten plaats: pilots, start-ups en wetenschappelijke onderzoeken zijn soms al in volle gang. Deze themagroep in het VIN zal aansluiten bij de lopende processen rond medegebruik van de visserij in windparken onder leiding van LNV.

Deze Themagroep krijgt een meervoudige opdracht mee:

1^e Onderzoek welke visserijtechnieken renderend, veilig en duurzaam toegepast kunnen worden in windparken. Onderzoek daarnaast nieuwe technieken (anders dan de huidige passieve methoden) die het mogelijk maken om in windparken te kunnen vissen.

2^e Onderzoek welke van deze technieken toegestaan kunnen worden, en onderzoek de knelpunten en mogelijke oplossingen.

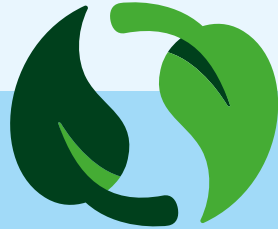
3^e Onderzoek op welke manier de visserij binnen de parken samen kan werken met de andere gebruikers.

4^e Onderzoek de randvoorwaarden die het vissen in windparken mogelijk maken: zoals vergunningen en verzekeringen, maar ook de ecologische impact.

5^e Onderzoek daarnaast mogelijke andere bedrijfsmodellen, bijvoorbeeld het (op) kweken van vis of het verlenen van maritieme dienstverlening zoals onderzoeks- of guardwerkzaamheden.

Deelnemers van deze themagroep zijn i.e.g. vissers en medegebruikers zoals schelpdier- en zeewierkwekers, windparkeigenaren, overheden zoals RWS en LNV, offshorebedrijven, kennisinstellingen en NGO's

4 Vernieuwd ondernemerschap



Binnen dit thema gaat het om het nieuwe ondernemerschap dat nodig is op de veranderende Noordzee. Het doel is een maatschappelijk verantwoord ondernemerschap te realiseren waarbij gevist wordt met oog voor de planeet, met oog voor de mens op zee en op een duurzaam rendabele manier.

Het ondernemerschap dat vandaag en morgen van vissers wordt gevraagd is niet meer hetzelfde als dat van traditionele vissers. De benodigde technische vaardigheden, de regeldruk, de vereiste kennis, de eisen aan het voeren van een (sociaal) verantwoorde bedrijfsvoering en het werken in het veranderende Noordzee ecosysteem zijn onvergelijkbaar met de eisen die vroeger aan vissers werden gesteld. Tegelijkertijd zijn de vismethodes, de kotters en het ondernemerschap vaak nog traditioneel van aard. Voor de gevraagde transitie is nieuw ondernemerschap minstens zo belangrijk als succesfactor.

Transitie- en innovatieprocessen bestaan niet alleen uit materiële, technische veranderingen. Transitie en innovatie vragen ook een andere manier van denken en handelen. Duidelijke voorbeelden van niet-materieel innoveren zijn bijvoorbeeld keteninnovatie, het aangaan van samenwerkingsverbanden of het aanboren van andere afzetmarkten. Minder duidelijk aan te geven innovaties, maar daardoor niet minder belangrijk, zijn veranderingen in denken en doen. Niet alleen streven naar vangstoptimalisatie, maar juist naar resultaatoptimalisatie. Bijvoorbeeld door lichter te vissen, langzamer te varen of met het tij mee te vissen.

In deze themagroep wordt ook het vissen met behulp van data uitgewerkt. Wanneer op een groot aantal schepen sensoren die data (vangsten, positie, windrichting, watertemperatuur, hoeveelheden ongewenste bijvangst of ondermaatse vis) verzamelen, kan een databank opgebouwd worden. Door kunstmatige intelligentie toe te passen kan men dan efficiënter en milieuvriendelijker vissen omdat dan bespaard wordt op brandstof en ongewenste bijvangst kan vermeden worden.

Deze themagroep krijgt een meervoudige opdracht mee:

1^e Onderzoek welke eisen aan het ondernemerschap van de visserij-ondernemer nu en in de toekomst gesteld worden om tot een duurzamere visserij te komen

2^e Onderzoek wat de visserij-ondernemer (nog) nodig heeft om aan die eisen te voldoen, en realiseer een opleidings- en ontwikkelplan

3^e Onderzoek welke andere verdienmodellen mogelijk zijn

4^e Onderzoek of en hoe (verdere) samenwerking met ketenpartijen mogelijk is

5^e Onderzoek op welke manier Big Data en Artificial Intelligence ingezet kan worden

Deelnemers van deze themagroep zijn i.e.g. vissers en ICT-experts, overheden, NGO's en kennisinstellingen (sociale wetenschappers).

Beelden m.m.v . C. Hameeteman
Deze uitgave is gemaakt door RVO in
opdracht van en in samenwerking met



Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit