



Globaal actie- en herstructureringsplan voor een duurzame Vlaamse zeevisserijsector



Opgesteld door de

Task Force Visserij

waarin vertegenwoordigd

Vlaamse overheid

(Departement Landbouw- en Visserijbeleid, Dienst Zeevisserij, ILVO)

Rederscentrale

Stichting Duurzame Visserijontwikkeling

Centrale Raad voor het Bedrijfsleven

(Bijzondere Raadgevende Commissie Visserij)

met ondersteuning van
Policy Research Corporation N.V.

Oktober 2006

Dit document kan ook geconsulteerd worden op:

www.rederscentrale.be

Toelichting bij en een samenvatting van het Globaal actie- en herstructureringsplan voor een duurzame Vlaamse zeevisserijsector

1. Toelichting

Reeds geruime tijd verkeert de Vlaamse zeevisserijsector in crisis. In de zomer van 2005 kwam bij de plotse sterke stijging van de olieprijs de malaise helemaal naar boven.

Zowel uit de Regeringsverklaring als in de beleidsnota Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid blijkt duidelijk dat deze Vlaamse Regering werk wil maken van een duurzame Vlaamse zeevisserijsector.

In de eerste helft van 2005 werd een grootscheeps onderzoek ingevoerd met het oog op een aanpassing van het quotabeleid en werd in overleg met de sector werk gemaakt van een nieuw besluit van de Vlaamse Regering inzake het vlootbeleid.

In augustus 2005, in volle crisis, werd beslist tot de oprichting van een Task Force Visserij, waarin het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (de toenmalige Administratie Land- en Tuinbouw (ALT), de Dienst Zeevisserij en het Instituut voor Landbouw- en Visserijonderzoek (ILVO), de Rederscentrale, de Stichting Duurzame Visserijontwikkeling (SDVO) en de Centrale Raad voor het bedrijfsleven vertegenwoordigd zijn. Het voorzitterschap wordt waargenomen door de administratie, de ondersteuning door de SDVO (bijgestaan door Policy Research Corporation NV).

Al snel werd duidelijk dat tot actie moest worden overgegaan. Sloop om tot een sanering van de vloot te komen, gepaard gaande met een intensivering van het onderzoek naar een meer duurzame visserij (energiezuiniger, minder milieubelastend, meer gedifferentieerd naar minder kwetsbare soorten) werd meer en meer een “conditio sine qua non”. Evenzeer werd duidelijk dat er een globale aanpak noodzakelijk was. Tevens kwamen er signalen van de diensten van de Europese Commissie: indien lidstaten willen overgaan tot een nationale reddingsactie voor hun visserijsector, moet dit gebeuren in het kader van een nationaal herstructureringsplan. In deze context werd besloten tot het opstellen van een globaal actie- en herstructureringsplan voor een duurzame Vlaamse zeevisserijsector en werd door de Task Force overgegaan tot de opstelling ervan.

Het globale actie- en herstructureringsplan is in tussentijd goedgekeurd door de Task Force, ter kennis gebracht van het Vlaamse parlement en overgemaakt aan Europees Commissaris voor Visserij en Maritieme zaken, de Heer Joe Borg en aan de bevoegde Commissiediensten. Let wel, tal van zaken zijn intussen gerealiseerd. Een aantal van de reeds gerealiseerde acties zijn binnenkort aan evaluatie toe, terwijl andere maatregelen of initiatieven nog verder dienen uitgewerkt te worden.

2. Samenvatting

Crisis

De ongunstige economische situatie waarin de Vlaamse visserijsector zich momenteel bevindt, is grotendeels toe te schrijven aan de structurele overcapaciteit. De vloot bestond eind 2005 uit 121 vissersvaartuigen (123 visvergunningen) die zich hoofdzakelijk richten op platvissoorten (boomkor). Omwille van de sterke daling van de vangstmogelijkheden (TAC's) gedurende de voorbije jaren – in combinatie met de hoge brandstofkost – kan de vloot niet langer rendabel vissen.

Momenteel kent de Belgische visserij grote economische verliezen en ten dele zelfs een negatieve cash-flow. Uitgaande van de redenering dat de besomming van de vaartuigen gemiddeld verhoogt in de mate dat capaciteit uit de vloot wordt verwijderd, kan worden berekend hoeveel vaartuigen er te veel waren om de vloot “over-all” op break-even te laten draaien: aldus was er begin 2006 een overcapaciteit van 5 kleine en 9 grote vaartuigen.

Deze resultaten zijn evenwel sterk afhankelijk van de hypothesen die gehanteerd worden met name de evolutie van de brandstofprijs en de evolutie van de TAC's. In voornoemd scenario wordt uitgegaan van een daling van 2 % van de TAC's (van 2005 naar 2006) en een gelijkblijvende brandstofprijs van 0,42 €/l zijnde de prijs van oktober 2005. Ter illustratie : een overgang naar een ander Europees beheersysteem van de vangstmogelijkheden, met name naar MSY (Maximum Sustainable Yield) zou de TAC's de komende 5 jaar mogelijks met nog 30 % doen dalen.

Een duurzame Vlaamse visserij : toekomstbeeld

Intensief overleg tussen overheid, reders en vertegenwoordigers van de visserij in de periode augustus 2005 – februari 2006 heeft geresulteerd in het volgende toekomstbeeld op middellange termijn voor een duurzame Vlaamse visserijsector :

<i>Segment</i>	<i>Vaartuigen</i>		<i>Bestemming</i>
	<i>aantal</i>	<i>%</i>	
kust	10	10	Garnaal, zeebaars en andere duurdere en gegeerde soorten, dagverse afzet gericht op nichemarkt van het kusttoerisme
klein	35 à 40	± 40	Seizoensgebonden garnaalvangst, zeebaars, langoustine, andere dure en gegeerde soorten, hoofdmoot blijft evenwel platvissoorten
groot	40 à 45	± 50	Platvissoorten met alternatieve visserijmethoden (bv. outrigger bordentrawls in de zomermaanden), staande want

Sloop

In de loop van 2006 heeft de Vlaamse overheid beslist een sloop te organiseren van een 10-tal vaartuigen waarvan 3 kleine en 7 grote vaartuigen samen goed voor het uit de vaart nemen van 6.500 kW en heeft hiervoor een bedrag van 4 miljoen euro Vlaams geld voorzien en 4 miljoen euro Europees geld (FIOV-gelden). Eind oktober 2006 hadden uiteindelijk 9 vaartuigen zich ingeschreven voor definitieve beëindiging: de meeste ervan zijn intussen daadwerkelijk gesloopt.

Er wordt vooral gemikt op de grotere vaartuigen omdat deze de grootste negatieve cash-flow kennen en ook de grootste quotagebruikers zijn. Niets ondernemen was niet langer houdbaar en zou leiden tot een verdere koude sanering via faillissementen. Voor de sector als geheel leveren faillissementen nochtans geen grote verbetering van de situatie op omdat de vrijkomende visvergunningen in de sector blijven (of opgekocht worden door partijen in het buitenland). Ook betekent het continue interen op de eigen vermogenspositie een sectorbrede uitholling, met grote risico's op gelijktijdige uitval van veel vaartuigen.

Samen met de samenvoeging (zie vlootbeleid hieronder) zal het aantal vaartuigen, mede als gevolg van de sloop van 4 vaartuigen in 2004 met 21 en de globale brutotonnenmaat met 4.200 GT (ongeveer een vijfde) gereduceerd zijn, wat leidt tot verruimde kansen voor de blijvers (105 vaartuigen).

Vlootbeleid

In de loop van 2005 werd in tussentijd ook het vlootbeleid aangepast. Er was immers sinds ruime tijd vraag vanuit de sector om het motorvermogen van 957 kW op te trekken naar een hoger plafond. Evenzeer drong zich de noodzaak op een gedifferentieerd beleid te voeren naargelang het kleine of grote vlootsegment.

Het nieuwe vlootbesluit dat deze zaken regelt, werd op 23 januari 2006 gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*, als Besluit van de Vlaamse Regering en werd van kracht op 2 februari 2006 :

- Het maximale motorvermogen van een vissersvaartuig wordt verhoogd van 957 naar 1.200 kW. Het huidige vermogen van een bestaand vissersvaartuig kan nu verhoogd worden tot dit nieuwe plafond door het motorvermogen van een ander bestaand vissersvaartuig samen te voegen met het bestaande motorvermogen. Het resultaat van samenvoeging is dat het aantal vaartuigen vermindert, en ook de totale brutotonnenmaat van de vloot daalt. Deze capaciteitsreductie wordt volledig gefinancierd door de reders en gebeurt dus zonder inbreng van overheidsmiddelen. Aldus zijn ingevolge samenvoeging van motorvermogens 7 vissersvaartuigen aan de vloot onttrokken, goed voor 937 GT.
- Met het oog op het behoud van de visserijactiviteit in de kuststreek en een versterking van het toerisme gelinkt aan de visserij, werd er tevens een kustvlootsegment ingesteld. Voorwaarden zijn: toetreding op vrijwillige basis, vrij van quotabeperkingen en geen samenvoeging van het motorvermogen. Bijkomende voorwaarden zijn: motorvermogen van 221 kW of minder, een brutotonnenmaat van hoogstens 70 GT, zeereizen ondernemen van hoogstens 24 uur met vertrek en aankomst in een Belgische haven. Met ingang van 1 maart 2006 behoren er 4 vaartuigen tot dit kustsegment. Per 1 maart van 2007 is toetreding opnieuw reeds mogelijk.
- De mogelijkheid wordt voorzien om een visvergunning op te delen in kleinere visvergunningen.

Quotabeleid

Het aangepaste quotabeleid, in voege sinds 1 februari 2006 moet toelaten dat de Belgische / Vlaamse quota zo effectief en efficiënt mogelijk worden opgevist. De sterke spreiding van de Belgische quota over zowel vissoorten als gebieden, maakt dit beheer moeilijk.

Eerst en vooral gebeuren de quotatoewijzingen meer en meer op kW-basis en voor langere en gelijklopende periodes, zodat de reder meer planningsvrijheid heeft om de quota op te vissen. Als algemene regel zal voor het grote vlootsegment de toewijzing op basis van het motorvermogen gebeuren volgens het maandenschema 6-4-2 en voor het kleine vlootsegment 10-2.

Dagplafonds worden waar mogelijk afgeschaft. Voor een aantal bestanden werd echter voorlopig nog geopteerd voor het behoud van toewijzing op basis van het aangepaste systeem van dagplafonds. Voortaan wordt verwezen naar plafonds op visreisniveau. Teneinde bijkomende flexibiliteit in te voeren, kunnen vaart- en/of communautaire zeedagen voortaan ingeleverd worden voor extra vangsten.

Het kustvlootsegment kan quasi vrij vissen: voor deze vaartuigen gelden met andere woorden slechts in zeer beperkte mate enkele quotabeperkingen.

Tevens werd de mogelijkheid gegeven zich in te schrijven voor een proefproject individuele quota. Vooralsnog neemt slechts 1 reder deel aan dit project.

Begin 2007 zal het aangepaste quotabeleid geëvalueerd worden door de Task Force.

Ondersteunend beleid

Om de overblijvende vaartuigen om te vormen tot een duurzame vloot wordt een ondersteunend beleid gevoerd.

Binnen dit beleid wordt eerst en vooral met man en macht en in versneld tempo onderzoek gedaan naar mogelijke alternatieve visserijtechnieken (brandstofzuiniger en minder milieubelastend). De eerste resultaten van dit onderzoek (o.a. outtrigger en econometer) zijn al enthousiast onthaald binnen de sector en ook de huidige projecten (o.a. T 90 kuil, pulskor) lijken beloftevol.

Bekendmaking van de onderzoeksresultaten en sensibilisering van de reders vormt hierbij een essentieel onderdeel.

Voorts is het van groot belang op korte termijn voldoende overheidsmiddelen ter beschikking te stellen (FIVA, FIOV en EVF) om de aanpassing van de vloot zo snel mogelijk te kunnen doorvoeren. In het najaar moet het ontwerp van Nationaal Strategisch Plan (NSP), zoals voorzien in de nieuwe Europese verordening met betrekking tot het Europese Visserijfonds (EVF) overlegd worden met alle geledingen van de sector en de sociale partners. In uitvoering van het NSP volgt dan het Operationele Programma (OP).

Tenslotte is het ondersteunende beleid ook gericht op de economische marktsituatie zo positief mogelijk te sturen. Zo moet een promotie rond kwaliteit en dagverse vis de prijsvorming bevoordelen, kan de opstart van een Europees gasoliefonds of de invoering van hedgingstechnieken (indekking tegen stijging brandstofprijis) de visserij beschermen tegen verdere stijgingen van de brandstofprijis, en kan de ontwikkeling van een alternatieve energiebron (biofuel) mogelijk helpen de brandstofkosten te drukken. In het kader van reconversie worden ook de opportuniteiten voor maricultuur nader bekeken.

3. Conclusie

De Vlaamse overheid is er van overtuigd dat bovenstaande initiatieven de sector op een duurzame manier ondersteunen en opnieuw toekomstperspectief bieden.

De Vlaamse overheid is er eveneens van overtuigd dat indien er op korte termijn onvoldoende actie wordt ondernomen de overlevingskansen van de Vlaamse visserij gevoelig dalen. Daarom moet onverdroten verder gewerkt worden, de reeds gerealiseerde acties worden geëvalueerd en andere maatregelen of initiatieven verder worden uitgewerkt.

Zo werkt de Task Force momenteel aan het meten van de effecten van de maatregelen, dit ten behoeve van de kredietverstrekkers, de financiële ondersteuning in het kader van het Europese Visserijfonds (EVF) en beleidsbijsturing.

Commentaire et résumé du Plan global d'action et de restructuration pour secteur durable de la pêche maritime en Flandre

1. Commentaire

Le secteur de la pêche maritime en Flandre est en crise depuis déjà un certain temps. Le malaise a encore gagné en ampleur durant l'été 2005, à la suite de l'augmentation subite et importante des prix pétroliers.

Il ressort tant de la déclaration gouvernementale que de la note de politique générale sur l'agriculture, la pêche et la politique rurale que le Gouvernement flamand entend développer un secteur durable de la pêche maritime en Flandre.

Dans la première moitié de 2005, une vaste étude a été réalisée en vue d'adapter la politique des quotas et un nouvel arrêté du Gouvernement flamand sur la politique de la flotte a été élaboré en concertation avec le secteur.

En août 2005, il a été décidé, en pleine crise, de créer une Task Force Pêche regroupant des représentants du ministère de la communauté flamande (l'ancienne Administratie Land- en Tuinbouw (ALT), le Dienst Zeevisserij et l'Institut voor Landbouw- en Visserijonderzoek (ILVO), de Rederscentrale, de Stichting Duurzame Visserijontwikkeling (SDVO) et le Conseil central de l'Economie. La présidence est assurée par l'administration et le soutien logistique par le SDVO (assisté de la Policy Research Corporation NV).

Il s'est avéré assez rapidement qu'il était nécessaire d'agir. Procéder à une démolition de navires en vue d'assainir le flotte, liée à une intensification de l'étude portant sur une pêche plus durable (impliquant une plus grande économie d'énergie, une réduction de la charge sur l'environnement et une diversification accrue vers des espèces moins vulnérables) devenait de plus en plus une condition 'sine qua non'. La nécessité d'une approche globale s'est également fait sentir. Par ailleurs, des signaux provenaient des services de la Commission européenne: si les Etats membres veulent lancer une action nationale de sauvetage du secteur de la pêche, il faut l'intégrer dans un plan national de restructuration. Il a été décidé, dans ce contexte, d'établir un plan global d'action et de restructuration pour développer un secteur durable de la pêche en Flandre et la Task Force s'est chargée de le rédiger.

Dans l'intervalle, le plan global d'action et de restructuration a été approuvé par la Task Force, il a été présenté au Parlement flamand et transmis au commissaire européen pour la pêche et les affaires maritimes, monsieur Joe Borg, ainsi qu'aux services compétents de la Commission. Il convient d'observer que de nombreuses tâches ont été réalisées dans l'intervalle. Plusieurs de ces réalisations vont bientôt faire l'objet d'une évaluation, d'autres mesures ou initiatives devant encore être prises.

2. Résumé

Crise

La situation économique défavorable que connaît actuellement le secteur de la pêche en Flandre est due en grande partie à la surcapacité structurelle. Fin 2005, la flotte comptait 121 bateaux de pêche (123 licences de pêche) qui se concentrent essentiellement sur les espèces de poissons plats (pêche au chalut). En raison de la forte baisse des possibilités de pêche (TAC) au cours des dernières années – combinée à un coût élevé des carburants – la pêche n'est plus rentable.

Actuellement, la pêche subit d'importantes pertes économiques en Belgique et son cash-flow est même en partie négatif. Partant du raisonnement que les recettes des bateaux augmentent en moyenne proportionnellement à la baisse de capacité de la flotte, il est possible de calculer le nombre de bateaux excédentaires pour que la flotte « over-all » soit en équilibre : début 2006, il y avait une surcapacité de 5 petits bateaux et de 9 grands bateaux.

Ces résultats dépendent toutefois dans une large mesure des hypothèses envisagées, à savoir l'évolution du prix des carburants et l'évolution des TAC. Dans ce scénario, on se base sur une baisse de 2% des TAC (de 2005 à 2006) et un prix stable des carburants de 0,42 €/l, soit le prix d'octobre 2005. En guise d'illustration: la transition vers un autre système européen de gestion des possibilités de pêche, en l'occurrence MSY (Maximum Sustainable Yield), entraînerait probablement une baisse des TAC de 30 % dans les 5 années à venir.

Une pêche flamande durable: perspective d'avenir

Des concertations intenses menées entre les autorités, les armateurs et les représentants de la pêche au cours de la période août 2005 – février 2006 ont permis d'élaborer la perspective d'avenir suivante à moyen terme pour une pêche durable en Flandre :

<i>Segment</i>	<i>Bateaux</i>		<i>Destination</i>
	<i>nombre</i>	<i>%</i>	
côte	10	10	Crevettes, bars et autres espèces plus chères et appréciées, vente fraîche du jour axée sur le marché du tourisme côtier
petits	35 à 40	± 40	Pêche saisonnière de crevettes, bars, langoustines, autres espèces chères et appréciées, mais principalement des espèces de poissons plats
grands	40 à 45	± 50	Espèces de poissons plats avec d'autres méthodes de pêche (par ex. outrigger chalut à panneaux dans les mois d'été), tremailles

Démolition

Dans le courant de 2006, l'autorité flamande a décidé d'organiser la démolition d'une dizaine de bateaux, dont 3 petits et 7 grands, représentant au total une puissance de 6.500 kW ; elle a prévu à cette fin un montant de 4 millions d'euros de fonds flamands et de 4 millions d'euros de fonds européens (fonds IFOP). Fin octobre 2006, 9 bateaux s'étaient finalement inscrits en vue d'un retrait définitif: la plupart d'entre eux ont effectivement été démolis dans l'intervalle.

On vise surtout les grands bateaux, parce que leur cash-flow négatif est le plus important et qu'ils sont également les plus gros consommateurs de quotas. Ne rien entreprendre n'aurait pas été la solution et aurait abouti à un assainissement radical provoqué par des faillites. Toutefois, les faillites n'améliorent pas la situation dans l'ensemble du secteur, parce que les licences de pêche ainsi libérées restent dans le secteur (ou sont rachetées à l'étranger). De même, la baisse continue des capitaux vide le secteur de sa substance, entraînant des risques importants de disparition simultanée de nombreux bateaux.

Compte tenu de la jonction de licences (voir politique de la flotte ci-dessous), le nombre de bateaux sera réduit de 21, notamment à la suite de la démolition de 4 bateaux en 2004, et la jauge brute sera réduite de 4.200 GT (environ un cinquième), entraînant une extension des opportunités pour les 105 bateaux qui restent.

Politique de la flotte

Au cours de 2005, la politique de la flotte a également été adaptée. En effet, le secteur demandait déjà depuis longtemps une augmentation de la puissance motrice de 957 kW à un plafond supérieur. De même, il était de plus en plus pressant de mener une politique différente selon qu'il s'agit du petit ou du grand segment de la flotte.

Le nouvel arrêté sur la flotte qui règle ces points a été publié le 23 janvier 2006 au *Moniteur belge*, en tant qu'arrêté du Gouvernement flamand et il est entré en vigueur le 2 février 2006 :

- La puissance motrice maximale d'un bateau de pêche passe de 957 à 1.200 kW. La puissance actuelle d'un bateau de pêche existant peut être augmentée pour atteindre ce nouveau plafond en joignant la puissance motrice d'un autre bateau de pêche existant à la puissance motrice actuelle. Le résultat de cette jonction est une réduction du nombre de bateaux, ainsi qu'une baisse de la jauge brute totale. Cette réduction de capacité est entièrement financée par les armateurs puisqu'elle est réalisée sans apport de fonds publics. A la suite de cette jonction des puissances motrices, 7 bateaux de pêche sont retirés de la flotte, représentant 937 GT.
- Dans le souci de préserver l'activité de pêche dans la région côtière et de renforcer le tourisme lié à la pêche, un segment de flotte côtière a été prévu. Les conditions sont les suivantes: adhésion volontaire, pas de limitation des quotas et pas de jonction des puissances motrices. Les conditions supplémentaires sont: puissance motrice de 221 kW ou moins, une jauge brute de 70 GT maximum, l'organisation de voyages en mer de 24 heures maximum avec départ et arrivée dans un port belge. A partir du 1^{er} mars 2006, 4 bateaux feront partie de ce segment côtier. Au 1^{er} mars 2007, de nouvelles adhésions pourront être envisagées.
- La possibilité de répartir une licence de pêche en licences de pêche plus petites, est prévue.

Politique des quotas

La politique adaptée des quotas, entrée en vigueur au 1er février 2006, doit permettre une pêche aussi effective et efficace que possible des quotas belges / flamands. L'importante ventilation des quotas belges entre autant d'espèces de poissons que de zones rend cette gestion difficile.

D'abord, les attributions de quotas se basent de plus en plus sur les kW et s'étendent sur des périodes plus longues et parallèles, laissant à l'armateur une plus grande liberté pour planifier la pêche selon les quotas. La règle générale dispose que pour le grand segment de flotte, l'attribution sur la base de la puissance motrice se fera selon le schéma mensuel 6-4-2 et pour le petit segment de flotte, selon le schéma 10-2.

Dans la mesure du possible, les plafonds journaliers sont supprimés. Toutefois, pour certaines espèces, on optera encore provisoirement pour le maintien de l'attribution basée sur le système adapté des plafonds quotidiens. Dorénavant, on se réfère à des plafonds basés sur la durée totale de la marée. Afin d'accroître la flexibilité, des jours de navigation et/ou communautaires peuvent être remis en cas de prises supplémentaires.

Le segment de flotte côtière peut pêcher en quasi liberté: en d'autres termes, ces bateaux ne sont soumis que de manière fort limitée à quelques restrictions de quotas.

On prévoit aussi la possibilité de prendre part à un projet expérimental de quotas individuels. Pour l'instant, 1 seul armateur participe à ce projet.

Début 2007, la Task Force fera une évaluation de la politique adaptée des quotas.

Politique de soutien

Une politique de soutien est menée pour transformer les bateaux restants en une flotte durable.

Dans le cadre de cette politique, on prévoit tout d'abord les moyens et les effectifs pour étudier, à un rythme accéléré, les éventuelles autres techniques de pêche (consommant moins de carburants et moins nocives pour l'environnement). Les premiers résultats de cette étude (e.a. outrigger et économètre) ont déjà été accueillis avec enthousiasme par le secteur et les projets actuels (e.a. un chalut de T90, chalut à impulsion électrique) semblent aussi prometteurs.

La publication des résultats de l'enquête et la sensibilisation des armateurs sont des éléments essentiels.

Par ailleurs, il est fort important de disposer à court terme de fonds publics suffisants (FIVA, IFOP et FEP) pour pouvoir réaliser dans les meilleurs délais l'adaptation de la flotte. En automne, le projet du Plan national stratégique (PNS), tel que le prévoit le nouveau règlement européen relatif au Fonds européen de la Pêche (FEP), doit faire l'objet d'une concertation avec tous les acteurs du secteur et les partenaires sociaux. Le programme opérationnel (PO) sera élaboré en exécution du PNS.

Enfin, la politique de soutien consiste aussi à orienter de la manière la plus positive possible la situation économique du marché. Une campagne de promotion sur la qualité et le poisson frais du jour doit favoriser les prix, la constitution d'un fonds européen pour le gasoil ou l'introduction de techniques de hedging (protection contre l'augmentation des prix des carburants) doivent protéger la pêche contre de nouvelles augmentations du prix des carburants, et le développement d'une autre source d'énergie (fuel bio) peut aider à comprimer les coûts des carburants. Des opportunités en matière de cultures maritimes sont également examinées dans le cadre de la reconversion.

3. Conclusion

L'autorité flamande est convaincue que les initiatives développées ci-dessus soutiendront le secteur de manière durable et offriront de nouvelles perspectives d'avenir.

L'autorité flamande est aussi convaincue qu'à défaut d'une action suffisante à court terme, les chances de survie de la pêche en Flandre diminueront sensiblement. C'est la raison pour laquelle il faut travailler sans relâche, évaluer les actions déjà entreprises et développer d'autres mesures ou initiatives.

La Task Force procède actuellement à l'évaluation des effets des mesures, au profit des établissements de crédit, de l'aide financière accordée dans le cadre du Fonds européen de la Pêche (FEP) et de l'adaptation politique.

General context and summary of the global action and restructuring plan for a sustainable Flemish sea fisheries sector

1. Context

The Flemish sea fisheries sector has been in a crisis for some time now. The malaise became only too clear in the summer of 2005 when the oil prices suddenly shot up.

The Government policy statement as well as the policy paper on Agriculture, Sea Fisheries and Rural Policy clearly shows the commitment of the current Flemish Government to develop a sustainable Flemish sea fisheries sector.

In the first half of 2005 a large-scale study was carried out to investigate some adjustments of the quota policy and a new Flemish Government Decree on Fleet Policy was drawn up in consultation with the sector.

In August 2005, when the crisis was at its height, it was decided to establish a Fisheries Task Force in which the Ministry of the Flemish Community (the former Agriculture and Horticulture Administration), the Sea Fisheries Service and the Institute for Agricultural and Fisheries Research (ILVO), the Rederscentrale (Producers Organization), the Sustainable Fisheries Development Foundation (SDVO) and the Central Economic Council are represented. The Task Force is chaired by the administration; support is provided by the SDVO (assisted by Policy Research Corporation NV).

It soon became clear that urgent action was needed. The scrapping of fishing vessels combined with intensified research into more sustainable fisheries (more energy-efficient, less environmentally harmful, more differentiated towards less vulnerable species), became more and more of a “conditio sine qua non”. It also became apparent that a global approach was required. At the same time messages were received from the services of the European Commission: if member states wished to proceed to a national rescue action for their fisheries sector, they must do so within the framework of a national restructuring plan. In this context the decision was taken to draw up a global action and restructuring plan for a sustainable Flemish sea fisheries sector, undertaken by the Task Force.

Meanwhile, the global action and restructuring plan has been adopted by the Task Force, brought to the attention of the Flemish Parliament and submitted to the European Commissioner for Fisheries and Maritime Affairs, Mr Joe Borg, and to the competent Commission services. It must be noted, however, that much has been realised in the meantime. A number of the already implemented actions is soon to be evaluated, whereas other measures or initiatives require further elaboration.

2. Summary

Crisis

The adverse economic situation the Flemish fisheries sector is largely due to structural overcapacity. Late 2005, the fleet consisted of 121 fishing vessels (123 fishing licences) mainly focused on flatfish species (beam trawl). As a result of the strong decline in total allowable catches (TACs) these past years – combined with the high fuel cost – the fleet can no longer fish in a profitable way.

Currently, the Belgian fisheries sector suffers huge economic losses and partially even has a negative cash flow. Based on the reasoning that the receipts of the vessels increase on average to the extent that capacity is withdrawn from the fleet, it can be estimated how many vessels were in surplus to have the fleet operate on an overall break-even level: this could be translated into an overcapacity of 5 small and 9 large vessels.

However, such estimates strongly depend on the hypotheses used, namely the evolution of the fuel price and of the TACs. The aforementioned scenario starts from a 2% decrease in the TACs (from 2005 to 2006) and a constant fuel price of 0.42€/l, which is the price of October 2005. For example: a transition to another European management system of the TACs, namely to MSY (Maximum Sustainable Yield) might cause the TACs to fall by another 30% in the next five years.

Sustainable Flemish fisheries: future vision

Intensive consultation between the authorities, ship-owners and representatives of the fisheries sector in the period between August 2005 and February 2006 has resulted in the following medium-term future vision for a sustainable Flemish fisheries sector:

<i>Segment</i>	<i>Vessels</i>		<i>Use</i>
	<i>Number</i>	<i>%</i>	
Coast	10	10	Shrimps, bass and other more expensive species in demand; sale of fresh products oriented towards the niche market of coastal tourism
Small	35 to 40	± 40	Seasonal shrimp fishing, bass, Norway lobster, other expensive species in demand; however, still mainly flatfish species.
Large	40 to 45	± 50	Flatfish species with alternative fishing methods (such as outrigger otter trawls during summer months), fixed gear

Demolition

In 2006, the Flemish authorities have decided to organise a scrapping of some 10 vessels, three small ones and seven large ones, which together account for the decommissioning of 6,500 kW. To this end it has allocated an amount of 4 million euros of Flemish funds and 4 million euros of European funds (FIFG funds). Late October 2006, 9 vessels had effectively registered for permanent cessation of activities: meanwhile, most of them have already been physically demolished.

The main focus lies on the larger vessels as these have the largest negative cash flow and are the biggest quota users. “Doing nothing” was no longer an option and would result in the further decommissioning of individual vessels through bankruptcies. And yet, the sector as a whole does not really benefit from bankruptcies, because the fishing licences that are becoming available remain in the sector (or are bought up by parties abroad). Continuously eating into the equity capital causes the entire sector to be undermined, the big risk being that a lot of vessels cease their activities at the same time.

Also as a result of a consolidation effort (see fleet policy below) the number of vessels, including the scrapping of 4 vessels in 2004, has been reduced by 21 and the overall gross tonnage by 4,200 GT (about a fifth), thus creating more opportunities for the remaining 105 vessels.

Fleet policy

Meanwhile, in 2005 the fleet policy was adjusted as well. Notably the sector had asked for some time to increase the engine power from 957 kW to a higher ceiling. There was also an urgent need to pursue a differentiated policy towards the small or large fleet segment.

The new Decree on the Fleet which governs these matters was published in the *Belgian Official Gazette* on 23 January 2006 as Flemish Government Decree and came into effect on 2 February 2006:

- The maximum engine power of a fishing vessel is increased from 957 to 1,200 kW. The power of an existing fishing vessel can now be raised to this new ceiling by adding the engine power of another existing fishing vessel to the current existing engine power. As a result, the number of vessels decreases and so does the overall gross tonnage of the fleet. This capacity reduction is fully financed by ship-owners, without any public funds. In this way 7 fishing vessels have been withdrawn from the fleet, representing a capacity of 937 GT.
- A coastal fleet segment was also introduced in order to maintain the fishing activities in the coastal region and to strengthen fisheries-related tourism. The conditions are the following: voluntary entry, free of quota restrictions and no consolidation of engine power. Additional requirements are: engine power of 221 kW or less, gross tonnage of 70 GT at most, sea voyages of 24 hours at most with departure from and arrival at a Belgian port. As of 1 March 2006, 4 vessels belong to this coastal segment. From 1 March 2007 onwards, new entries will be possible.
- In addition, the possibility is provided of dividing a fishing licence into smaller fishing licences.

Quota policy

The adjusted quota policy (in force since 1 February 2006) must allow the Belgian/Flemish quotas to be fished as effectively and efficiently as possible. This is made difficult by the broad dispersion of the Belgian quotas in terms of both fish species and areas.

First of all, quotas are increasingly allocated on the basis of the engine power and for longer and parallel periods, in order to give ship-owners more freedom to plan the fishing of quotas. As a general rule, the quotas for the large fleet segment are allocated on the basis of the engine power in accordance with the monthly schedule of 6-4-2 and for the small fleet segment of 10-2.

Daily ceilings will be abolished where feasible. However, for a number of stocks it was for the time being decided to continue the allocation on the basis of an adjusted system of daily ceilings. From now on, reference is made to ceilings at the level of fishing voyages. In order to achieve additional flexibility, national and/or EU sea days can from now on be exchanged for additional catches.

The coastal fleet segment can fish with virtually unrestricted freedom: in other words, these vessels are subject to a limited number of restrictions.

The possibility was also provided to register for a trial project based on individual quotas. For the time being, only 1 ship-owner is participating in this project.

Early 2007, the adjusted quota policy will be evaluated by the Task Force.

Supporting policy

In order to turn the remaining vessels into a sustainable fleet, a supporting policy is pursued.

In the context of this policy large-scale accelerated research is carried out into alternative fishing techniques (more fuel-efficient and less environmentally harmful). The first results of this research (among other things outrigger and econometer) have already been greatly welcomed by the sector and the current projects (among other things T90 codend and electric pulse trawl) appear to be promising as well. An essential part in this context is the vulgarisation of the research results among ship-owners.

Moreover, it is of vital importance to set aside sufficient public funds (Financing Instrument for the Flemish Fisheries and Aquiculture Sectors, (FIVA), FIGG and EFF) in the short term in order to be able to adjust the fleet as quickly as possible. In the autumn, a consultation round is planned with all levels of the sector and with the social partners on the draft National Strategic Plan (NSP), as provided in the new European Regulation regarding the European Fisheries Fund (EFF). The NSP will be implemented through the Operational Programme (OP).

Finally, the supporting policy also seeks to adjust the conditions of the market economy in the most positive way. In this context a promotional campaign for fresh fish is to benefit the price-setting process, the start of a European gasoline fund or the introduction of hedging techniques (as a safeguard against increasing fuel price) may protect the fisheries sector against further fuel price increases and the development of an alternative energy source (biofuel) can help to limit fuel costs. The opportunities for mariculture are also further examined within the framework of conversion.

3. Conclusion

The Flemish government is convinced that the aforementioned initiatives support the sector in a sustainable manner and provide it with new perspectives.

Flemish authorities are also convinced that if insufficient action is taken in the short term, the chances of survival of the Flemish fisheries sector will decrease considerably. That is why efforts must be continued with unremitting zeal, the already achieved actions must be evaluated and other measures or initiatives must be further developed.

That is why the Task Force is currently measuring the impacts of the measures for the benefit of the credit providers, the financial support within the framework of the European Fisheries Fund (EFF) and policy adjustment.

Gloabaal actie- en herstructureringsplan voor een duurzame Vlaamse zeevisserijsector

Toelichting en samenvatting

Commentaire et résumé

General context and summary

Inhoudsopgave

I.	INLEIDING	17
II.	VLOOTBELEID	18
II.1.	NOOD AAN HERSTRUCTURERING VANUIT ECONOMISCH OOGPUNT	18
II.1.1.	Korte termijn perspectief.....	18
II.1.2.	Middellange termijn perspectief	19
II.1.3.	Conclusie	19
II.2.	WAAR NAARTOE: EEN TOEKOMSTIGE DUURZAME VLAAMSE VISSERIJ IN CIJFERS.....	19
II.3.	DEFINITIEVE BEËINDIGING VAN VISSERIJACTIVITEITEN (START EERSTE HELFT 2006).....	20
II.4.	AANGEPAST VLOOTBELEID	21
II.4.1.	Samenvoeging motorvermogen	21
II.4.2.	Instellen van een kustvlootsegment	22
II.4.3.	Stimuleren van evolutie naar kleinere vaartuigen.....	22
II.4.4.	Behoud van de socio-economische band met de kustgemeenten.....	23
II.4.5.	Versterkt toezicht op het motorvermogen	23
III.	QUOTABELEID	24
III.1.	NOOD TOT AANPASSING VAN HET QUOTABELEID	24
III.2.	AANPASSING VAN HET COLLECTIEF BENUTTIGINGSSYSTEEM.....	24
III.3.	PROEFPROJECT INDIVIDUELE QUOTA	25
III.4.	KUSTVLOOTSEGMENT.....	25
IV.	ONDERSTEUNEND BELEID	26
IV.1.	ONDERZOEK NAAR ALTERNATIEVE TECHNIEKEN MET HET OOG OP BRANDSTOFBESPARING EN REDUCTIE VAN DE MILIEUEFFECTEN	26
IV.1.1.	Overzicht	26
IV.1.2.	Econometer/cruise control	27
IV.1.3.	Platvisboomkor.....	27
IV.1.4.	Garnaalboomkor	28
IV.1.5.	Langoustineboomkor	28
IV.1.6.	De Toekomst	28
IV.2.	BEKENDMAKING ONDERZOEKSRISULTATEN EN SENSIBILISERING REDERS	28
IV.3.	INVESTERINGSBELEID	29
IV.3.1.	Overbruggen van de crisisperiode	29
IV.3.2.	Investeren in duurzame visserij	29
IV.4.	OPPORTUNITEITEN VOOR MARICULTUUR	30
IV.4.1.	De huidige situatie van maricultuur in België	30
IV.4.2.	Schelpdierkweek in België	31
IV.4.3.	Restocking van commerciële visbestanden	31
IV.4.4.	Reconversie van conventionele productie naar aquacultuur in vaste installaties.....	32
IV.5.	BEGELEIDENDE MAATREGELEN	32
IV.5.1.	De uitrusting van de vissershaven met inbegrip van de aanlandingen en het op de markt brengen van de visveilingen.	33
IV.5.2.	De visverwerking en afzet.	33
IV.5.3.	Promotie van vis en visserijproducten	33
IV.5.4.	Een (Europees) gasolieverzekeringsfonds.....	33
IV.5.5.	Alternatieve energiebronnen : BIOFUEL.....	34
V.	CONCLUSIE	35

BIJLAGEN	36
BIJLAGE 1: OVERZICHT VAN INITIATIEVEN ALTERNATIEVE VISSERIJ.....	36
BIJLAGE 2: OVERZICHT VAN INITIATIEVEN MARICULTUUR	37

I. INLEIDING

Het onevenwicht tussen vangspotentieel en vangstcapaciteit is wellicht het belangrijkste structurele probleem waarmee de Europese zeevisserij op dit ogenblik geconfronteerd wordt. Er is te weinig vis voor te veel vaartuigen, en dit leidt tot ongunstige bedrijfsresultaten en een onzekere toekomst voor de vissers. Het uitzetten van kweekvis in zee (restocking) en de omschakeling naar niet-gequoteerde soorten kunnen hier weliswaar enig soelaas bieden, maar het potentieel van deze ingrepen is te beperkt om het evenwicht duurzaam te herstellen. Op termijn is er slechts één werkzame oplossing: een – bij voorkeur begeleide – gedeeltelijke afbouw van de vissersvloten, waardoor de resterende vaartuigen meer ademruimte krijgen binnen de beschikbare vangstquota.

De ontwikkeling van de brandstofprijzen heeft de structurele problemen nog duidelijker aan het licht gebracht omdat een deel van de vaartuigen daardoor een negatieve cash-flow kent en de weinige reserves worden opgeteerd¹. De Belgische vloot voelt, meer nog dan de vloten in andere landen, het effect van de hogere brandstofprijzen omdat hij voor het trekken van de zware (boomkor) netten veel vermogen moet aanwenden. Hoewel er initiatieven worden genomen om te zoeken naar energiebesparende maatregelen en alternatieve, minder energieverbruikende visserijmethoden op de bestaande vaartuigen, biedt dit geen oplossing voor de acute problemen, mede omdat de meeste reders geen investeringsmiddelen meer kunnen vrijmaken.

Met voorliggend actie- en herstructureringsplan wil de Vlaamse overheid aangeven op welke manier het beleid de visserijsector structureel ondersteunt. Het actie- en herstructureringsplan is opgebouwd rond 3 pijlers: *vlootbeleid*, *quotabeleid* en *ondersteunend beleid*. De voorgestelde inspanningen zijn structureel van aard, en beogen een duurzaam toekomstperspectief voor de Belgische zeevisserij. Gelet op de urgentie van de problemen, wordt zeer sterk ingezet op de daadwerkelijke implementatie van de beleidsacties.

Het **vlootbeleid** heeft voornamelijk tot doel de vangstcapaciteit (aantal vaartuigen) in overeenstemming te brengen met de vangstmogelijkheden (quota). Via een slooptactie wil de overheid het probleem van overcapaciteit structureel aanpakken om de resterende vloot betere toekomstperspectieven te bieden. Het vlootbeleid wil bovendien het voortbestaan van de sector, en de socio-economische link met de kustgemeenten verzekeren.

Het **quotabeleid** is erop gericht de Belgische TACs zo efficiënt mogelijk aan te wenden. De Belgische quota zijn verspreid over een groot aantal soorten en een groot aantal gebieden, wat de reders toelaat hun inspanningen te differentiëren, maar wat een efficiënte visvangst in combinatie met een goed beheer moeilijk maakt. Om het de reders mogelijk te maken de quota zo efficiënt mogelijk te benutten, wordt het quotabeleid gedifferentieerd middels een collectief systeem, een bijzondere regeling voor het kustsegment en een proefproject individuele quota.

Het **ondersteunend beleid** omvat alle inspanningen die de resterende vloot duurzaam maken, d.w.z. energiezuiniger, minder milieubelastend, en meer gedifferentieerd naar (minder kwetsbare) vissoorten. Concreet voorziet de overheid onderzoek naar alternatieve visserijtechnieken en sensibilisering van de reders. De overheid spant zich ook in om bij te dragen tot een betere prijszetting.

De reddingssteun kan gebruikt worden om de visserijsector te ondersteunen bij de voormelde beleidsacties.

¹ In 2005 leidde dit tot 8 gedwongen uittredingen (op een totaal van 123 vaartuigen). Voor 2006 zal zonder verder ingrijpen een vergelijkbare ontwikkeling plaatsvinden.

II. VLOOTBELEID

II.1. NOOD AAN HERSTRUCTURERING VANUIT ECONOMISCH OOGPUNT

Eind 2005 omvatte de Belgische zeevisserijvloot 123 visvergunningen² waarvan er 59 behoorden tot het kleine vlootsegment (≤ 221 kW) en 64 tot het grote vlootsegment (> 221 kW). De vloot heeft een globale capaciteit van 66.670 kW motorvermogen en 23.289 GT brutotonnenmaat. Hij werkt hoofdzakelijk met het boomkorvistuig - een visserijmethode gericht op de platvissoorten tong en schol, en gekenmerkt door een hoog brandstofverbruik.

Momenteel kent de Belgische visserij grote economische verliezen en ten dele zelfs een negatieve cash-flow. Uitgaande van de redenering dat de besomming van de vaartuigen gemiddeld verhoogt in de mate dat capaciteit uit de vloot verwijderd wordt, kan berekend worden hoeveel vaartuigen er te veel zijn om de vloot 'over-all' op break-even te laten draaien³.

II.1.1. KORTE TERMIJN PERSPECTIEF

In *Tabel 1* is weergegeven in welke mate de huidige vloot met overcapaciteit te kampen heeft. Uit deze tabel blijkt dat de assumptie qua brandstofprijs een grote invloed heeft op de behoefte aan vlootreductie.

Rekening houdende met de recente daling van de TACs van 2% (van 2005 naar 2006) en een (ten opzichte van oktober 2005 gelijkblijvende) brandstofprijs van 0.42 €/l, zou de vloot met 5 kleine en 9 grote vaartuigen moeten inkrimpen. De gevoeligheid voor de brandstofprijs is evenwel zeer groot. Een verdere stijging van de brandstofprijs met 10% betekent dat nog eens de helft meer vaartuigen de vloot zou moeten verlaten om de rest van de sector rendabel te kunnen laten vissen.

Tabel 1 : Aantal vaartuigen dat op korte termijn de vloot zou moeten verlaten om de resterende vloot binnen het jaar rendabel te laten vissen (bedrijfsresultaat ≥ 0)

	TAC is 2% gedaald t.o.v. 2005	
	vaartuig ≤ 221 kW	vaartuig > 221 kW
Brandstofprijs daalt 10% (0.38 €/l)	3	6
Brandstofprijs is 0.42 €/l	5	9
Brandstofprijs stijgt 10% (0.46 €/l)	8	13
Brandstofprijs stijgt 20% (0.5 €/l)	10	16

Bron: *Policy Research Corporation*

Gelet op de verwachte impact van de interne herstructurering (tegen eind april 2006 zal een deel van de vaartuigen hun activiteit stopgezet hebben en het motorvermogen via samenvoeging hebben overgedragen aan andere vaartuigen), is de dan resterende overcapaciteit samen te vatten tot ongeveer een tiental vaartuigen of ca. 6.500 kW (10% van het totale motorvermogen)⁴.

² Het aantal vislicenties ligt hoger dan het aantal vaartuigen (wanneer een vaartuig vergaat, blijft de licentie 3 jaar bestaan in afwachting van een nieuw vaartuig).

³ 'Scenario analyse Belgische visserij', oktober 2005, studie uitgevoerd door *Policy Research Corporation* in opdracht van de Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling, gebaseerd op boekhoudkundige resultaten van de Belgische visserij.

⁴ Via samenvoeging (motorcapaciteit wordt bijgekocht van vergunning van vaartuig dat de visserij verlaat en toegevoegd aan de motorcapaciteit als vermeld op de eigen vergunning) zullen enkele vaartuigen de vloot verlaten.

II.1.2. MIDDELLANGE TERMIJN PERSPECTIEF

Op middellange termijn (komende 5 jaar) weegt de invloed van een mogelijk verdere quotadaling sterker door. In *Tabel 2* is weergegeven in welke mate de Belgische vloot te kampen heeft met overcapaciteit op middellange termijn. Wanneer de quotadaling op dezelfde wijze verloopt als het laatste jaar (2% per jaar), en de brandstofprijs stabiliseert op 0.42€/l, is er een structurele overcapaciteit van 9 kleine en 12 grote vaartuigen.

Tabel 2 : Aantal vaartuigen dat binnen het jaar de vloot zou moeten verlaten om de resterende vloot op middellange termijn (over 5 jaar) rendabel te laten vissen (bedrijfsresultaat ≥ 0)

	TAC blijft constant		TAC daalt jaarlijks 2%		TAC daalt 30% over komende 5 jaar	
	vaartuig ≤ 221 kW	vaartuig > 221 kW	vaartuig ≤ 221 kW	vaartuig > 221 kW	vaartuig ≤ 221 kW	vaartuig > 221 kW
Brandstofprijs daalt 10% (0.38 €/l)	3	6	6	9	20	20
Brandstofprijs is 0.42 €/l	5	9	9	12	22	24
Brandstofprijs stijgt 10% (0.46 €/l)	8	13	11	16	25	27
Brandstofprijs stijgt 20% (0.5 €/l)	10	16	13	19	27	31

Bron: *Policy Research Corporation*

Een overgang naar MSY (Maximum Sustainable Yield) zou de TACs de komende 5 jaar mogelijk met 30% doen dalen. De gevoeligheid voor de TACs is nog groter dan die voor de brandstofprijs, juist omdat de TAC direct de opbrengsten bepaalt. Een overgang naar MSY zou op middellange termijn ingrijpende gevolgen hebben voor de economische situatie van de Belgische visserij en betekenen dat zelfs bij een gunstige evolutie van de brandstofprijs (0.38€/l) ca. 40 vaartuigen (30% van de sector) overtollig wordt.

II.1.3. CONCLUSIE

De Belgische vloot heeft te kampen met een structurele overcapaciteit. Er is een overcapaciteit van 5 kleine en 9 grote vaartuigen om de vloot als geheel op korte termijn (binnen het jaar) op break-even te laten draaien⁵. Een deel van de overcapaciteit zal via samenvoeging uit de markt kunnen worden genomen en wordt bijgevolg door de sector zelf bekostigd. Het via sloop uit de vaart nemen van een tiental vaartuigen, waarvan 3 kleine en 7 grote vaartuigen (6.500 kW), zal toelaten de resterende vloot op break-even niveau te brengen.

Wanneer de quota verder dalen, zal de vloot op termijn wellicht verder moeten gereduceerd worden, maar kan ook dan deels door de sector zelf bekostigd worden (via samenvoeging).

II.2. WAAR NAARTOE: EEN TOEKOMSTIGE DUURZAME VLAAMSE VISSERIJ IN CIJFERS

Intensief overleg tussen overheid, reders en vertegenwoordigers van de visserij in de periode augustus 2005 - februari 2006, mede op grond van de economische scenarioanalyse als hiervoor besproken, heeft geresulteerd in het volgende toekomstbeeld van een duurzame Vlaamse visserijsector:

- Ermee rekening houdend dat de vangstmogelijkheden en kostenstructuur de komende jaren niet noemenswaardig zullen verbeteren, wordt volgende vlootstructuur wenselijk geacht:
 - o Een kustsegment (vaartuigen ≤ 70 BT en ≤ 221 kW, maximaal 24 uur buitengaats met vertrek en aankomst in een Belgische haven):
10% (ca. 10 vaartuigen);
 - o Een klein segment (vaartuigen ≤ 221 kW die niet behoren tot het kustsegment):
40% (ca. 35-40 vaartuigen);
 - o Een groot segment (vaartuigen > 221 kW):
50% (ca. 40-45 vaartuigen).

⁵ Onder aanname van een niet verder olopende brandstofprijs.

- Voor alle vaartuigen is het van belang een verbeterde soort- en lengteselectiviteit van de bestaande vistuigen te realiseren, en over te schakelen op energiezuiniger visserijtechnieken. De mogelijkheid om over te schakelen naar milieuvriendelijkere (bio-)brandstof wordt verder onderzocht.
- Het vlootbeleid dient in de toekomst (zoals in het verleden) gedifferentieerd te worden naar een groot- en klein vlootsegment, met bijzondere aandacht voor het kustsegment.
- In het kader van duurzame visserij lijkt schelpdierencultuur een valabel alternatief te worden voor reders van enkele vaartuigen die willen stoppen met de traditionele visvangst. Voor de betrokken reders betekent dit met andere woorden reconversie.

Naast de beroepsvissers zijn ook enkele honderden **sportvissers** actief. Het is belangrijk de impact van deze sportvissers in kaart te brengen en waar nodig actie te ondernemen om oneerlijke concurrentie tegen te gaan. Het Vlaams Visserij Comité zal de relatie sportvisserij / beroepsvisserij nader in kaart brengen.

Het **kustsegment** kan zich voornamelijk toeleggen op dagverse garnaal, op hengelen op bijvoorbeeld zeebaars⁶ en andere duurder en gegeerde soorten, dit alles met een dagverse afzet gericht op de nichemarkt van het kusttoerisme. Mogelijk kan dit segment in de toekomst ook meerwaarde creëren door (net als in bijvoorbeeld Spanje gebeurt) toeristen mee aan boord te nemen.

Het **kleine vlootsegment** kan zich net als het kustsegment richten op de seizoensgebonden garnaalvangst en zeebaars, en de grotere vaartuigen van het kleine segment op langoustine. Ondanks het feit dat de platvissoorten de hoofdmoot zullen blijven uitmaken, moeten ook andere dure en gegeerde soorten meer en meer in het vispatroon van het kleine segment ingebouwd worden.

Het **grote vlootsegment** zal vooral de visserij op platvissoorten blijven uitoefenen. Gedurende de zomermaanden zou het boomkortuig kunnen worden vervangen door outrigger bordentrawls, die minder energie- en milieubelastend zijn. Momenteel wordt een project voorbereid dat een tiental vaartuigen voor de zomer van 2006 met dit systeem moet uitrusten (als proefneming⁷). Fundamenteel andere concepten leveren eerder een beperkte bijdrage, en zijn zeker niet geschikt voor de gehele vloot. De bestaande 'staande want' visserij kan een alternatief zijn maar heeft het nadeel dat ze niet in alle opzichten even duurzaam is (zeker wanneer dit te overdadig gebeurt), gezien het de vissen verhindert terug te keren naar de banken om te paaien, wat negatief doorwerkt op de ontwikkeling van de visstocks.

II.3. DEFINITIEVE BEËINDIGING VAN VISSERIJACTIVITEITEN (START EERSTE HELFT 2006)

Beëindiging van visserijactiviteiten, hetzij via sloop van het vaartuig, hetzij door het definitieve gebruik van het vaartuig voor niet-commerciële doeleinden anders dan visserij, is een belangrijk onderdeel van het globaal actie- en herstructureringsplan.

De scenario-analyse heeft de structurele overcapaciteit van de Belgische vloot systematisch in kaart gebracht. De omvang van de overcapaciteit varieert in functie van de evolutie van de TAC's en de verwachte evolutie van opbrengsten en kosten.

De grote vaartuigen kennen een negatieve cash-flow, wat steeds grotere betalingsachterstanden aan de toeleveranciers oplevert. Deze situatie is niet lang houdbaar en leidt tot verdere koude sanering via faillissementen. De eerste faillissementen zijn al een feit en de situatie ziet er ook voor 2006 slecht uit. Voor de sector als geheel leveren faillissementen nochtans geen grote verbetering van de situatie op

⁶ Passieve visserijtechnieken (hengelen) kunnen voor een aantal vaartuigen interessant zijn en in de praktijk zijn enkele voorbeelden gekend op grotere vaartuigen. Een sectorbreed onderzoek naar de 'economische haalbaarheid' van die technieken is nog niet uitgevoerd.

⁷ Ook wordt nader onderzoek opgezet om na te gaan of dit concept ook kan werken met andere vaartuigen of op andere (rotsachtige) visgronden.

omdat de vrijvallende visvergunningen in de sector blijven (of opgekocht worden door partijen in het buitenland).

Uitgaande van de huidige TACs (2006) en een brandstofprijs gelijk aan het gemiddelde van 2005 (0.42€/l), is er een overcapaciteit⁸ in de grootteorde van 15%. Eenderde deel daarvan zal via samenvoeging uit de vaart kunnen worden genomen, en voor het overige tweederde deel (10% of 6.500 kW) wordt beëindiging via sloop voorgestaan.

Door definitieve beëindiging via sloop worden de visvergunningen *wel* uit de markt genomen en is het mogelijk de situatie van de overblijvers duurzaam te verbeteren⁹. De verbeterde economische positie voor de reders leidt tegelijk ook tot een betere garantie van betaling voor de toeleverende industrie.

De Vlaamse overheid heeft recent beslist om deze beëindigingsactie te realiseren in de eerste helft van 2006 middels een omzendbrief gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. In deze omzendbrief zullen de doelstellingen en modaliteiten duidelijk gemaakt worden, en wordt tevens een aanvraagformulier ter beschikking gesteld.

Daar de vaartuigen van het grote vlootsegment de grote ‘quotaverslinders’ zijn, wordt in hoofdzaak gemikt op vaartuigen uit dit segment. Concreet wordt gedacht om een 7-tal vaartuigen van het grote vlootsegment uit de vaart te nemen, en een 3-tal vaartuigen uit het kleine vlootsegment.

Om een inschatting te maken van de totale kosten van dergelijke sloopactie, is vertrokken van de gemiddelde parameters (ouderdom en BT) van elk segment, alsook van de tarieven die via Europese reglementering zijn vastgelegd. Op basis van deze tarieven en de maximale ondersteuningspercentages, kan dergelijke actie geschat worden op 8 miljoen euro, waarvan maximaal 4 miljoen ten laste van Europese FIOV-middelen en minimaal 4 miljoen Vlaamse middelen. In de EU-Ministerraad zal door België worden aangedrongen op een verhoogde FIOV-tussenkomst, van bv. 70% ipv 50%.

II.4. AANGEPAST VLOOTBELEID

Aanleiding om het vlootbeleid te herbekijken is de noodzaak om een beter evenwicht te vinden tussen vangstpotentieel (de beschikbare quota) en vangstcapaciteit (de bestaande vloot). Ook was er sinds geruime tijd vraag vanuit de sector om het motorvermogen van 957 kW op te trekken naar een hoger plafond. Evenzeer drong zich de noodzaak op een gedifferentieerd beleid te voeren naargelang het kleine of grote segment. In het kader van de samenvoegingen, werd gezocht naar een manier om het behoud van het kleine vlootsegment te bewerkstelligen.

Het nieuwe vlootbesluit dat deze zaken regelt werd op 23 januari 2006 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad, als Besluit van de Vlaamse Regering en werd van kracht op 2 februari 2006.

II.4.1. SAMENVOEGING MOTORVERMOGEN

Het Besluit van de Vlaamse Regering heeft het maximale motorvermogen van een vissersvaartuig verhoogd van 957 naar 1.200 kW, en zo meer ruimte gecreëerd voor samenvoegingen¹⁰. Het huidige

⁸ Het uit de vaart nemen van een vijftal kleine en een negental grote vaartuigen betekent dat de overblijvende vaartuigen op break-even niveau kunnen opereren onder de gemaakte veronderstellingen ten aanzien van TAC en brandstofprijs.

⁹ Op langere termijn kan ook een door de sector betaalde sanering via de samenvoeging van visvergunningen bijkomend soelaas bieden om de druk op de overblijvende vaartuigen te verzachten. In het bijzonder biedt dit ook mogelijkheden tot bedrijfsbeëindiging voor hen die niet in aanmerking komen voor sloop. Niettemin is het van belang dat de reders zo snel mogelijk op break-even niveau kunnen opereren, omdat de sector anders collectief verder verzwakt. Een besluit tot sloop van schepen wordt dan ook best zo spoedig mogelijk genomen.

¹⁰ Samenvoeging houdt in dat een reder kW-capaciteit van een andere licentie overkoopt, en toevoegt bij de eigen licentie.

vermogen van een bestaand vissersvaartuig kan nu verhoogd worden tot het nieuwe plafond van 1.200 kW door het motorvermogen van een ander bestaand vissersvaartuig samen te voegen met het bestaand motorvermogen.

Het resultaat van samenvoeging is dat het aantal vaartuigen vermindert, en ook de totale brutotonnenmaat van de vloot daalt¹¹. Deze capaciteitsreductie wordt volledig gefinancierd door de reders en gebeurt dus zonder inbreng van overheidsmiddelen.

Afgezien van de capaciteitsreductie in termen van aantal vaartuigen en BT, biedt samenvoeging ook voor de reders een aantal voordelen :

- Gegeven dat het aantal vaartuigen daalt, kunnen de beschikbare visquota beter benut worden en ontstaat er een beter evenwicht tussen het aantal vaartuigen en de beschikbare quota. Waar de quota toegekend worden op basis van kW, verhogen de vangstmogelijkheden voor het vaartuig dat vermogen heeft samengevoegd.
- Bestaande vaartuigen die momenteel met een neerwaarts afgestelde motor werken, kunnen in de toekomst hun motor laten afstellen op 1.200 kW, wat een gunstig effect zal hebben op de CO₂ uitstoot. Het potentiële vermogen van de motor zal dan dichter aansluiten bij het afgestelde (officiële) vermogen.
- Gegeven dat het aantal vissersvaartuigen daalt, komt een deel van de bemanning vrij. De beschikbare vissers kunnen ingezet worden op andere vaartuigen.

II.4.2. INSTELLEN VAN EEN KUSTVLOOTSEGMENT

Tot op heden werd in het Belgische vlootbeleid alleen een onderscheid gemaakt tussen het grote vlootsegment (meer dan 221 kW) en het kleine vlootsegment (maximaal 221 kW).

Met het oog op het behoud van de visserijactiviteit in de kuststreek en een versterking van het toerisme gelinkt aan de visserij, werd via het Besluit van de Vlaamse Regering van 23 januari 2006 bijkomend een kustvlootsegment ingesteld .

De toetreding tot het kustvlootsegment is op vrijwillige basis, en stelt het vaartuig vrij van de meeste quotabeperkingen¹². Belangrijkste voorwaarde is dat gedurende een bepaalde periode het motorvermogen van het vaartuig niet mag worden samengevoegd.

Bijkomende voorwaarden zijn:

- motorvermogen van 221 kW of minder;
- een bruto tonnenmaat van hoogstens 70 BT;
- zeereizen ondernemen van hoogstens 24 uur met vertrek en aankomst in een Belgische haven.

II.4.3. STIMULEREN VAN EVOLUTIE NAAR KLEINERE VAARTUIGEN

Met het oog op het versterken van een kleinschalige maar duurzame visserij en in het licht van de langetermijnstrategie, wordt eveneens de mogelijkheid voorzien voor een opdeling van visvergunningen.

¹¹ Gezien enkel de motorcapaciteit en niet de brutotonnenmaat van een aangekocht vaartuig kan worden samengevoegd, blijft de totale motorcapaciteit weliswaar gelijk, maar daalt de brutotonnemaat van de totale vloot. De brutotonnenmaat van het vaartuig waarvan de kW's werden samengevoegd, komt ter beschikking van de overheid. Bovendien daalt het door Europa opgelegde referentieniveau (zowel in kW als in BT) niet. Samenvoeging creëert op die manier een verhoogde marge op het BT referentieniveau.

¹² Er blijven quotabeperkingen voor een aantal pelagische soorten en de soorten onder een herstelplan.

Concrete maatregelen (i.e. uitvoeringsbeslissingen via Ministeriële Besluiten) zijn terzake nog niet genomen, maar zullen het voorwerp uitmaken van verder overleg met de beroepsmiddelen en dit in functie van de evolutie van de sector.

II.4.4. BEHOUD VAN DE SOCIO-ECONOMISCHE BAND MET DE KUSTGEMEENTEN

Sedert 1999 ijvert de Belgische overheid er voor de socio-economische band van de visserijsector met de kustgemeenten te versterken.

Gestreefd wordt naar het behouden van een *daadwerkelijke economische band* met de kustgemeenten, door in te zetten op:

- Het aanmonteren van ten minste 50% van de bemanning uit personen die in de Belgische kustregio wonen en er effectief verblijven;
- Het aanlanden van ten minste 50% van de jaarlijkse vangst in de havens aan de Belgische kust en het aanbieden van een substantieel deel van die aanlandingen in de lokale visafslagen.

II.4.5. VERSTERKT TOEZICHT OP HET MOTORVERMOGEN

De controle op het geïnstalleerde motorvermogen gebeurt door de Dienst Scheepvaartcontrole van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit. Een verhoogde samenwerking en een verbeterde informatie-doorstroming tussen deze dienst en de Dienst Zeevisserij zal nagestreefd worden om de complementariteit van de afzonderlijke bevoegdheden volop te benutten. De door de controleambtenaren (Dienst Zeevisserij) vastgestelde inbreuken zullen systematisch het onderwerp uitmaken van processen verbaal van inlichting voor de Dienst Scheepvaartcontrole.

Wat de eigenlijke controle op de motoren betreft, dient een onderscheid gemaakt te worden tussen nieuwbouw en/of hermotorisatie enerzijds, en de periodieke controle nadien anderzijds.

Bij *nieuwbouw of hermotorisatie* wordt het motorvermogen gecontroleerd op de proefstand van de fabrikant. Een protocol met de registratie van druk en temperatuur wordt hierbij opgesteld. De regulator wordt nadien verzegeld. Bij moderne motoren met elektronische besturing worden ook de modules verzegeld.

De *periodieke controle* vindt jaarlijks plaats met o.a. een visuele controle op de zegels. Ten gevolge van de mogelijkheid tot samenvoeging van motorvermogens en het optrekken van de vermogensgrens naar 1.200 kW zullen de motoren van een aantal schepen opnieuw dienen te worden afgesteld¹³. De verzegeling en de afgifte van een bewijs van deugdelijkheid zal ook dan gebeuren door de Dienst Scheepvaartcontrole.

¹³ Het afstellen van motoren is in België toegestaan; het maximale afstellingspercentage voor nieuwbouw en hermotorisatie is bij administratieve beslissing vastgelegd.

III. QUOTABELEID

III.1. NOOD TOT AANPASSING VAN HET QUOTABELEID

Sinds geruime tijd werd de nood aan gevoeld om het Belgische/Vlaamse quotabeheersysteem aan te passen met het oog op het realiseren van een grotere efficiëntie van de quotaopname op zowel vaartuig- als vlootniveau. Daarenboven wordt gestreefd naar meer rechtszekerheid voor reders en vissers, en naar administratieve vereenvoudiging.

In het voorjaar 2005 heeft *Policy Research Corporation* in opdracht van vzw SDVO (Stichting voor Duurzame Visserij Ontwikkeling) een uitgebreide bevraging uitgevoerd bij de reders (en schippers) van de Belgische visserij. Het doel van dit onderzoek was om de tevredenheid over het huidige quotabeheersysteem in kaart te brengen en van daaruit mogelijke verbeterpunten af te leiden. De resultaten van dit onderzoek werden teruggekoppeld naar de overheid en vertegenwoordiging vanuit de sector.

Iedereen beaamt, zeker gelet op de huidige economische moeilijkheden binnen de visserijsector en de druk op de totale toegewezen quota, dat het belangrijk is om de beschikbare quota zo efficiënt mogelijk op te vissen. Efficiënt vissen wil zeggen dat de quota worden opgevist tegen zo hoog mogelijke opbrengsten (via planning de hoogste vangsten realiseren buiten de paaiperiode, en bij voorkeur wanneer hogere prijzen worden geboden op de visveiling) tegen zo laag mogelijke kosten (brandstofkosten beperken door minder tijd op zee door te brengen).

Een eerste stap naar een aangepast quotabeleid is vervat in het Ministerieel Besluit van 26 januari 2006, waarin een driedelige aanpak wordt beschreven. De drie sporen zijn: (1) een aanpassing van het bestaande collectief benuttingssysteem, (2) het instellen van een proefproject 'individuele quota', en (3) het creëren van een kustvlootsegment met quasi onbeperkte vangstmogelijkheden.

III.2. AANPASSING VAN HET COLLECTIEF BENUTTINGSSYSTEEM

Eerst en vooral zal de quotatoewijzing meer en meer gebeuren op kW-basis en voor langere en gelijklopende periodes, zodat de reder meer planningsvrijheid heeft om de quota op te vissen. Als algemene regel zal voor het grote vlootsegment de toewijzing op basis van het motorvermogen gebeuren volgens het maandenschema 6-4-2 en voor het kleine vlootsegment 10-2.

Dagplafonds zullen waar mogelijk afgeschaft worden. Voor een aantal bestanden werd echter geopteerd voor het behoud van toewijzing op basis van het aangepaste systeem van dagplafonds. Voortaan wordt verwezen naar 'plafonds op visreisniveau', om duidelijk te maken dat het dagplafond van een soort in een gebied vermenigvuldigd wordt met het aantal dagen van de visreis in dit gebied. Deze plafonds werden ingevoerd om voortijdige sluitingen van de visgebieden te voorkomen. Teneinde toekomstige flexibiliteit in te voeren, kunnen vaart- en/of communautaire zeedagen voortaan ingeleverd worden voor extra vangsten.

III.3. PROEFPROJECT INDIVIDUELE QUOTA

Reders kunnen op vrijwillige basis hun vaartuig inschrijven in een proefproject IQ. Per vaartuig stelt de Dienst Zeevisserij op historische basis een fiche op met individuele quota voor alle quotasorten. Quotaruil op vaartuigniveau wordt 6 maal per jaar in groepsverband toegestaan. De voorwaarden om te kunnen toetreden tot het systeem zijn dat (1) de vangsten grotendeels verkocht dienen te worden in Belgische vismijnen (om snel te kunnen monitoren), (2) wetenschappers van ILVO (Instituut voor Landbouw en Visserij Onderzoek) toelating moeten krijgen mee te gaan aan boord met het oog op het verzamelen van discard-data, en (3) boekhoudkundige informatie ter beschikking wordt gesteld voor de onafhankelijke economische monitoring van het project.

III.4. KUSTVLOOTSEGMENT

De instelling van het kustvlootsegment en de voorwaarden tot toetreding werden beschreven in vorig hoofdstuk. Omdat de bedoelde vaartuigen een lage druk uitoefenen op de beschikbare quota, en ter compensatie van de verplichting om hun vaartuig binnen de 5 jaar niet te verkopen met het oog op samenvoeging van motorvermogens, kunnen deze vaartuigen quasi 'vrij' vissen. Voor deze vaartuigen gelden m.a.w. slechts in zeer beperkte mate quota-verplichtingen. De Overheid waakt erover dat de totale Belgische quota niet worden overschreden.

IV. ONDERSTEUNEND BELEID

Energiebesparende maatregelen (korte termijn), de invoering van alternatieve, minder energieverbruikende visserijmethoden op de bestaande vaartuigen (middellange termijn) en aanpassingen aan de vloot (andere typen vaartuigen met aangepaste visserijstrategieën in termen van visgronden, doelsoorten en vistuig op lange termijn), lijken een weg te zijn om het energieprobleem blijvend het hoofd te bieden.

Een verschuiving van de aandacht van traditionele platvissoorten naar andere vissoorten kan kansen bieden voor een deel van de vloot om andere, rendabele niches te benutten¹⁴. Ook een grotere bekommernis voor het mariene milieu en de mariene biodiversiteit in ruimere zin, is noodzakelijk om op termijn te kunnen blijven vissen. Verbetering van soort- en lengteselectiviteit van de bestaande vistuigen (korte termijn) en de overschakeling op minder milieubelastende visserijmethoden (middellange termijn) kan de milieu-impact van de visserij in belangrijke mate verminderen¹⁵.

IV.1. ONDERZOEK NAAR ALTERNATIEVE TECHNIKEN MET HET OOG OP BRANDSTOFBESPARING EN REDUCTIE VAN DE MILIEUEFFECTEN

IV.1.1. OVERZICHT

De boomkor is een intensieve en erg efficiënte visserijmethode die toelaat, die de Belgische visser toegang geeft tot vrijwel alle types visgronden. Het gemengd karakter van de vangsten laat toe dat de quota voor de verschillende vissoorten gelijktijdig (zij het niet noodzakelijk gelijkmatig) opgevist worden. De boomkor heeft er de voorbije decennia voor gezorgd dat de Belgische visserijsector zich gunstig doch eenzijdig heeft ontwikkeld. De laatste jaren echter, spelen de hoge brandstofkosten en de negatieve milieueffecten sterk in het nadeel van deze visserijmethode. Aanpassingen aan de boomkor en alternatieve methodes dringen zich bijgevolg op.

Er is al veel onderzoek uitgevoerd om tegemoet te komen aan de typische problematiek van teruggooi en milieuimpact. Deze inspanningen worden voortgezet, aangevuld met onderzoek ten behoeve van brandstofbesparing. Daarnaast wordt een langetermijnvisie ontwikkeld met het oog op een duurzame visserij (gefocusd op economische rendabiliteit en behoud of herstel van de biodiversiteit), gebaseerd op zuiniger en minder milieuonvriendelijke sleepnetvisserijen en een gedeeltelijke overschakeling op alternatieve, passieve visserijmethodes. Een overzicht van de afgeronde en lopende onderzoeken is gegeven in Bijlage 1.

Het onderzoek is er in geslaagd de nodige aandacht te geven aan de verschillende métiers in de Belgische visserijsector, met oog voor zowel de rendabiliteit als het milieu.

¹⁴ De Belgische visserij kent nu een grote diversificatie naar gebied. Gelet op het huidige commerciële belang van de belangrijkste platvissoorten worden mogelijk niet alle kansen benut om andere soorten te bevissen (cf. langoustines). Op termijn kan dit voor een aantal vaartuigen nieuwe kansen bieden om duurzaam en rendabel te ondernemen. Voorwaarde is waarschijnlijk wel dat er ook inspanningen gebeuren om 'nieuwe' vissoorten beter te commercialiseren (handelszijde).

¹⁵ De geringe soort- en lengteselectiviteit van de klassieke vistuigen ten aanzien van niet-doelsoorten, maken dat aanzienlijke hoeveelheden ongewervelden (krabben, zeesterren, zee-egels, enz.) en ondermaatse vis worden bijgevangen, die vervolgens terug overboord gezet worden (de zgn. teruggooi). Op enkele soorten na, is de sterfte onder de teruggooi vrijwel totaal. In de visserij met bodemsleepnetten, zoals de boomkorvisserij, de langoustinevisserij en de garnalvisserij (allen typische activiteiten van de Belgische vissersvloot), zijn die effecten het grootst. Ook fysische verstoring van de zeebodem en biogene structuren, zoals wormbedden, zijn neveneffecten die naar de toekomst toe geminimaliseerd moeten worden.

IV.1.2. ECONOMETER/CRUISE CONTROL

Een bepaald type **econometer** (MARELEC E1), is in 2005 getest op 2 vaartuigen uit de Belgische vloot en zou dit jaar nog op verschillende andere vaartuigen geïnstalleerd worden. Dit toestel is speciaal ontworpen om het brandstofverbruik (en dus de brandstofkost) te verminderen. Bij het stomen wordt het motortoerental een beperkt aantal toeren verminderd. Hierdoor wordt de vaartuigsnelheid minimaal verminderd, maar het brandstofverbruik wordt tot 5 à 10% verminderd. Al deze data worden op de PC aan boord opgeslagen voor latere raadpleging en rapportering. Een verbinding met een GPS of scheepslog laat toe continu de 'Economy -factor' of efficiëntie te controleren. Verder kunnen diverse alarmen worden ingesteld en optionele automatische controle van de sloopssnelheid / motorverbruik wordt mogelijk. Uiteindelijk wordt de schipper en bemanning zich meer bewust van het brandstofverbruik en de factoren om het te optimaliseren en worden verbruik en schadelijke emissies maximaal vermeden.

Naast het gebruik van de econometer kan ook **cruise control** (type MARELEC CR1) op de vissersvaartuigen worden toegepast. Via een elektronpneumatisch regelventiel wordt het sloopsschroeftoerental continu aangepast, zodat de gewenste, instelbare vaartuigsnelheid wordt bereikt. De snelheid wordt van de GPS aan boord afgeleid. Een constante snelheid tijdens het vissen is een belangrijke factor. Zonder dit systeem past de schipper continu de sloopssnelheid met de hand aan. Dit is niet steeds de meest economische manier, gezien hij soms te veel of te weinig aanpast en op deze manier het brandstofverbruik onnodig verhoogt. Het cruise control systeem zorgt er dus voor dat de snelheidsregeling geautomatiseerd is en op die manier het brandstofverbruik geoptimaliseerd is.

IV.1.3. PLATVISBOOMKOR

Eén van de voornaamste problemen van de platvisboomkor is de bijvangst aan vissoorten die onderhevig zijn aan een herstelplan. Het ontwikkelen van een soort-selectieve boomkor die de vangsten van deze soorten tot een minimum herleidt is nodig om te vermijden dat de toegang tot bepaalde visgronden wordt verboden. Nochtans zijn de verschillende vissoorten die in de boomkor terechtkomen niet eenvoudig van elkaar te scheiden. Een aantal onderzoeken voor aanpassing van de boomkor om de ongewenste bijvangsten van zowel commerciële ondermaatse vis als niet-commerciële vis- en invertebratensoorten¹⁶ sterk te reduceren, zijn echter succesvol gebleken. Met de zogenaamde 'schelpentrape' (vierkante-mazenvenster in de buik van het net) en de T90 kuil kan de teruggooi heel sterk teruggedrongen worden. Deze methode is tevens erg goedkoop en levert een vangst op met minder sorteerwerk en een betere kwaliteit. Er zijn plannen om tevens een groot stuk van de rug van het boomkornet te vervangen door grote mazen en de korrestok te verkorten met de bedoeling brandstof te besparen. De grote mazen laten tevens toe dat heel wat rondvis door de rug van het net kan ontsnappen. De volgende stap is dan om de schelpentrape, de T90 kuil, de grote mazen in de rug en de kortere korrestok met elkaar te combineren. SDVO heeft initiatief genomen om hierin actie te ondernemen om al in 2006 testen te kunnen uitvoeren. De mogelijkheid om rolsloffen toe te passen als brandstofbesparende maatregel blijft de interesse wekken van de onderzoekers. Een meer routinematig onderzoek, dat blijvend van belang is, behelst het bepalen van de selectiviteit van commerciële boomkorkuilen, met de bedoeling de maaswijdtereglementering te ondersteunen.

De effecten van mogelijke aanpassingen aan de boomkor om brandstof te besparen zijn vrij klein. De toepassing van het zogenaamde 'outrigger' bordennet levert echter wel een significante brandstofbesparing op (40-60%). Het is bedoeling dit systeem door middel van een demonstratieproject uitvoerig te testen en te introduceren voor de Belgische visserijsector.

¹⁶ Invertebraten = ongewervelden zoals bijvoorbeeld langoestines.

IV.1.4. GARNAALBOOMKOR

Alhoewel de garnalvangst in economische zin niet echt soelaas biedt voor de Belgische visserij om hun economische problemen het hoofd te bieden (en de vangsten beperkt), is er toch enige aandacht voor omdat het wellicht wel in het lange-termijn perspectief van waarde kan zijn. Om het ernstige teruggooiprobleem van de garnalvisserij te verminderen werd, na grondig onderzoek van de problematiek en de technische eigenschappen van het vistuig, het selectieve zeefnet ingevoerd. Deze vangstfilter in het net voert een aanzienlijk deel van de ongewenste bijvangsten af naar een ontsnappingsopening. Nochtans heeft dit systeem het nadeel 0-jarige vissen niet te beschermen waardoor, vooral in de Waddenzee, grote hoeveelheden juveniele vis in de teruggooi terecht komen, met ernstige gevolgen voor de platvisstocks en -quota in de Noordzee. Om dit probleem op te lossen en tevens de bodemverstoring tot een minimum te herleiden, werd recent een haalbaarheidsstudie uitgevoerd met een selectieve pulskor. De resultaten waren veelbelovend en binnenkort start een project om dit systeem verder te ontwikkelen en uit te testen onder commerciële omstandigheden. Het elektrische veld zorgt ervoor dat enkel garnaal van de zeebodem opschrikt en gevangen wordt, en laat tevens toe dat het vistuig de bodem niet meer moet raken tijdens het vissen.

IV.1.5. LANGOUSTINEBOOMKOR

Met de bedoeling de kabeljauwvangsten in de langoustinevisserij te verminderen, worden experimenten uitgevoerd met een verlaagde bovenpees en een vierkante-mazenvenster in de kuil. De experimenten op commerciële vaartuigen zijn gepland voor de zomer van 2006.

IV.1.6. DE TOEKOMST

Voor de toekomst zal uitgekeken worden naar alternatieve sleepnetvisserijen met de bedoeling het milieu minder te belasten en de kosten (brandstof en materialen) te reduceren. Hierbij wordt gedacht aan bvb. de Deense zegenvisserij. Veel aandacht zal ook uitgaan naar passieve visserijmethodes omdat die, uitgaande van het vangstmechanisme, veel minder intensief zijn wat betreft brandstof en materialen. Er wordt ook verwacht dat de milieueffecten veel beperkter zijn in vergelijking met sleepnetvisserijen.

IV.2. BEKENDMAKING ONDERZOEKSRESULTATEN EN SENSIBILISERING REDERS

De Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling (SDVO) houdt regelmatig een open forum waarvoor alle reders uitgenodigd worden. Deze fora vormen het ideale kader om de reders op de hoogte te brengen van onderzoeksresultaten en de resultaten van proefprojecten. In 2005 werden deze fora reeds vier keer georganiseerd, en kwamen volgende onderwerpen aan bod:

- Doelstelling en werking van SDVO.
- Info over RAC working groups.
- Info aangaande quotabeleid en relaties met ICES (samen met ILVO en de Quotacommissie).
- Toelichting proefproject Outtrigger I (samen met ILVO en fabrikant MORGERE).

De bedoeling is dat de frequentie van dit open forum geïntensiveerd wordt (naar 1 keer per maand).

Ook ILVO richt zich op een actieve communicatie naar de sector, onder andere via workshops, infofiches en artikels in de vakpers. Infofiches werden verspreid met betrekking tot 'Benthos ontsnappingsvenster en T-90 kuil' alsook 'IDEV-project'¹⁷. Artikels werden geplaatst in het blad van 'De Re-

¹⁷ Het IDEV project heeft tot doel het ontwikkelen, introduceren en promoten van meer duurzame en milieuvriendelijke visserijtechnieken voor de Belgische zeevisserij.

derscentrale' en 'Het Visserijblad'. Ook werden er workshops / vergaderingen (mede) georganiseerd, bijvoorbeeld rond quotabeleid, IDEV en het Bordenproject (Outtrigger II).

Zowel ILVO als SDVO betrachten de sector ook intensief te betrekken via (sectorbrede) enquêtering.

IV.3. INVESTERINGSBELEID

Vanuit Vlaanderen kunnen een aantal middelen worden aangesproken om de aanpassing van de resterende vloot te ondersteunen: Vlaams geld via FIVA, Europees geld tot eind 2006 via FIOV, vanaf 1 januari 2007 via het EVF. Hierbij gaat het zowel om het overbruggen van de crisisperiode als om investeren op de iets kortere of de langere termijn in duurzame visserij.

IV.3.1. OVERBRUGGEN VAN DE CRISISPERIODE

Het Commissiedocument (COM(2006)103 def. dd. 09.03.2006) Mededeling van de Commissie betreffende de verbetering van de economische situatie in de visserijsector geeft het kader waarbinnen reddingssteun zou kunnen gegeven worden om een onderneming in moeilijkheden financieel boven water te houden, gedurende de periode die nodig is een herstructurering of liquidatieplan voor het betrokken bedrijf uit te werken.

Het gaat hier met andere woorden om het overbruggen van de crisisperiode met Vlaamse middelen: van communautaire steunverlening is geenszins sprake. Het gaat er dus om dat de Europese Commissie onder bepaalde voorwaarden nationale steun toelaat die in normale omstandigheden verboden is. Instrumenten als (1) het herschikken van de schulden (uitstel van aflossing al of niet met staatswaarborg of (2) het verlenen van overbruggingskredieten zouden daarbij wellicht kunnen worden ingeschakeld. In de regel worden beide vormen van steunverlening gekoppeld aan een aantal voorwaarden voor de betrokken onderneming.

Alle betrokkenen op zowel communautair, nationaal als plaatselijk niveau moeten de visserijsector ondersteunen bij de herstructureringsinspanningen en zich hierbij concentreren op de gemeenschappelijke doelstelling van een duurzame visserij. Het herstructureringsplan heeft uitdrukkelijk brandstofbesparing tot doel en dit zowel door een beter management als door investeringen met het oog op minder brandstofverbruik (bv. een eerste aanpassing van vistuig voor minder brandstofintensieve visserijmethode, zuiniger straalbuis, schroefaanpassingen, vervangen motor door motor met minstens 20% lager vermogen en een lager verbruik, et cetera).

Om aan voorgaande concrete uitwerking te geven wordt gesuggereerd dat de meest betrokken partijen rond de tafel gaan zitten. Doel zou moeten zijn een ondersteunend instrument uit te werken voor die rederijen die niet wensen te slopen of niet in aanmerking komen voor sloop en die dreigen over de kop te gaan. Dit zou een combinatie kunnen zijn van een input uit de sector, staatswaarborg, krediet of kredietfaciliteiten verleend door de kredietinstellingen. Deze steun wordt verleend voor ten hoogste zes maanden en is gekoppeld aan de voorwaarden van een individueel herstructureringsplan.

IV.3.2. INVESTEREN IN DUURZAME VISSERIJ

Investeren in duurzame visserij houdt in dat middelen, zowel humaan als financiële, ingezet worden om tot een duurzame visserij te komen.

Investeren in duurzame visserij houdt eveneens in dat zowel investeringen van collectieve aard (op het niveau van de Rederscentrale, het SDVO, ...) als op het individuele niveau (reders en vissers-

vaartuigen), ondersteund worden. Evenzo kan het ook gaan om investeren in een proefondervindelijk kader.

Deze ondersteuning gebeurt zowel op Vlaams als op Europees niveau. Naar de toekomst toe wordt het kader daartoe vastgelegd in het Nationaal Strategisch Plan (NSP : momenteel in voorbereiding) en het daaraan gekoppeld Operationeel Programma (O.P. : volgt in uitvoering van het NSP).

Het kader betreft in het bijzonder de aard van de investeringen, de voorwaarden waaraan moet voldaan worden en de steunpercentages. Vooral m.b.t. dit laatste facet is in het EVF meer flexibiliteit en subsidiariteit voor de Lidstaat ingebouwd. Dit houdt echter ook in dat binnen de Lidstaat een goede afweging van de prioriteiten zal dienen te gebeuren.

Voor de **periode november 2005 - eind 2006** zijn er momenteel een **20-tal individuele projecten** in onderzoek. Deze projecten hebben voornamelijk betrekking op de vernieuwing en vervanging van respectievelijk het visruim en vangstverwerking alsook op de aanschaf van nautische apparatuur. Tevens zijn er een aantal projecten voor alternatieve visserij (-methoden) zoals het inktvisproject en het vissen met haken.

Voor dezelfde periode staan **3 collectieve projecten** op stapel met name :

- de plaatsing van een econometer en cruisecontrole,
- Outrigger II (plankvisserij met boomkor)
- mosselkweek (reconversieproject).

Voor de periode **2007-2013** worden volgende opportuniteiten vooropgezet :

- kwaliteit en versheid worden het motto van de toekomst :
 - o behoud van de kwaliteit van de gevangen vis aan boord
 - o gescheiden bewaring aan boord is aangewezen : de eerst gevangen en de laatste gevangen vis;
 - o dagvers of zo vers mogelijk;
 - o streekgebonden produkten
- traceerbaarheid vindt meer en meer ingang;
- verbeteringen van de verblijfs-, arbeids- en leefomstandigheid aan boord, inclusief een verbeterde en bedrijfszekere aandrijving van het vaartuig;
- milieu- en energievriendelijke visserijmethode (inclusief alternatieve visserijen);
- reconversie naar maricultuur;
- allerhande energiezuinige investeringen (bv. straalbuis, schroef, koppeling,)
- vernieuwing en modernisering van de hoofdmotor en hulpmotoren;

IV.4. OPPORTUNITEITEN VOOR MARICULTUUR

IV.4.1. DE HUIDIGE SITUATIE VAN MARICULTUUR IN BELGIË

Op het gebied van maricultuur hinkt België ver achterop in vergelijking met de buurlanden. Buiten schelpdierproductie, kent België geen maricultuur¹⁸. In het verleden zijn wel experimenten gebeurd

¹⁸ Ondanks het feit dat België bijna geen maricultuur kent, herbergt het veel expertise op het gebied van kweek van mariene soorten. Zo is de hoofdzetel van de European Aquaculture Society (EAS) gevestigd in Oostende. Het Laboratorium voor Aquacultuur & Artemia Reference Center (LAARC) aan de Gentse Universiteit heeft een wereldreputatie op het vlak van larvale voedselorganismen en larvicultuur. ILVO – Visserij onderzoekt de mogelijkheden op herstel van sterk geëxploiteerde visbestanden via restocking en van maricultuur van schelpdieren en commercieel belangrijke vissoorten. Het gaat hier zowel om vaste installaties aan land als kweek in open zee. INVE Aquaculture (Dendermonde) is één van de grootste producenten van gespecialiseerde voeders en premixen voor aquacultuur wereldwijd.

met de kweek van zeebaars in het koelwater van de kerncentrale van Doel, en experimentele productie van tarbot en tong, uitgevoerd door het ILVO – Eenheid Dier - Visserij (voormalig CLO-Departement Zeevisserij), met het oog op restocking. Voor een overzicht van alle initiatieven inzake maricultuur wordt verwezen naar Bijlage 2.

Toch is de interesse voor maricultuur in ons land de laatste jaren sterk toegenomen. Enerzijds door de ontwikkeling van intensievere recirculatietechnieken, waardoor nieuwe mogelijkheden worden gecreëerd voor op-land maricultuur (dank zij de reductie van de afhankelijkheid van voldoende water met een goede kwaliteit en warmte, via het gebruik van eiwitafschuiming, biofilter, denitrificatie, e.d.). Anderzijds wordt het zoeken naar alternatieve productiemethoden, zoals intensieve viskweek, bevorderd door de slechte situatie in andere sectoren. Overproductie in de veeteelt en limitering van de mestproductie hebben vele bedrijven (vnl. in de varkensteelt) in financiële problemen gebracht. Lage prijzen van buitenlandse land- en tuinbouwproducten dwingen ook de Belgische glasteelt tot diversificatie. Reconversie van bestaande conventionele teelten naar viskweek in recirculatiesystemen is technisch en financieel mogelijk, met behoud van een groot deel van de bestaande infrastructuur.

De afbouw van de visserijcapaciteit, zoals opgelegd door de Europese Commissie, dwingt tot afbouw van een deel van de Belgische vissersvloot. Reconversie naar alternatieve productiemethoden, zoals schelpdierkweek, kan een oplossing bieden voor het voortbestaan van de sector. Ierland past deze vorm van reconversie reeds geruime tijd toe voor zijn klein vlootsegment.

IV.4.2. SCHELPIEDIERKWEK IN BELGIË

Voor het ogenblik is er één schelpdierkweker actief die oesters produceert onder licentie. Het productiegebied ligt in de Spuikom te Oostende, een 86 ha groot zoutwaterreservoir, dat in verbinding staat met de haven. Een groot deel van de productie bestaat uit geïmporteerde oesters, die worden heruitgezet voor verdere groei en het verfijnen van de smaak. Een klein deel wordt echter integraal in de Spuikom gekweekt. In 2005 bedroeg de jaarlijkse productie aan *Ostrea edulis* ongeveer 14.5 ton en van *Crassostrea gigas* ongeveer 20 ton.

Op het gebied van schelpdierproductie werden verschillende projecten onder 5b en Pesca uitgevoerd om de mogelijkheden van offshore mosselproductie te onderzoeken. Deze experimenten hebben aangetoond dat de offshore hangcultuur met een productie van 20 kg per meter oogstkoord zeer goed mogelijk is. Structurele ingrepen in het Belgisch Continentaal Plat bemoedigen de Belgische kustvisserij, maar creëren anderzijds mogelijkheden tot maricultuur. Voor het ogenblik is er een onderzoek lopende naar bijkomende productiegebieden, in samenwerking tussen de Stichting voor Duurzame Visserij Ontwikkeling (SDVO) en het ILVO-Visserij.

Schelpdierkweek in volle zee opent de weg naar meer diversificatie in de eigen visserij- en aquacultuurproducten en naar een typisch streekgebonden product. Op die manier kan offshore schelpdierproductie een nieuw elan bieden aan de kustzone, waarvan zowel de distributie, de viswerkende bedrijven, de vishandel, de horeca en de toeristische sector de vruchten kunnen plukken.

IV.4.3. RESTOCKING VAN COMMERCIËLE VISBESTANDEN

De Europese quotamaatregelen richten zich op het beschermen en het mogelijk maken van de noodzakelijke vernieuwing van de visbestanden. Om de onvoldoende natuurlijke hernieuwing van de visbestanden bij te springen biedt ook 'restocking' of 'stock enhancement' een alternatief¹⁹. Deze

¹⁹ Restocking werd vooropgesteld als een belangrijk instrument in herstelplannen voor over-geëxploiteerde visbestanden, als tegenmaatregel voor een dalende rekrutering, o.m. in het rapport van het FAO Subcomité Aquacultuur in China, april 2002, en tijdens de Workshop in Baltimore, maart 2002. Het was tevens een aandachtspunt op de Wereldtop voor Duurzame Ontwikkeling in Johannesburg, 2002, en werd opgenomen in het zgn. 'Plan of Implementation' dat ook door Bel-

methode bestaat erin de groei van visbestanden te stimuleren door gekweekte juvenielen uit te zetten in het wild. Op die manier kan de natuurlijke rekrutering versneld worden. Restocking-programma's vereisen een solide wetenschappelijke onderbouw en een voortdurende monitoring, zodat permanent kan opgevolgd worden of het herstel van de bedreigde stocks aan de gestelde verwachtingen voldoet en kan nagegaan worden in welke mate deze programma's moeten bijgestuurd worden.

Een verdere stap is het uitbaten van een 'open zeeboerderij', waarbij een kunstrif, zoals het windmolenpark op de Thornton Bank, dienst zou doen als artificieel rif. Dergelijke locaties kunnen geschikt zijn om uitgezette dieren, zoals zeebaars en kreeft, vet te mesten. Afhankelijk van het beheer en de bijkomende maatregelen (bvb. bijvoederen met akoestisch signaal, creëren van schuilplaatsen tegen predatoren, e.d.), kan het gebied gaan functioneren als een halfopen of volledig open systeem.

IV.4.4. RECONVERSIE VAN CONVENTIONELE PRODUCTIE NAAR AQUACULTUUR IN VASTE INSTALLATIES

Naast restocking experimenteert ILVO-Visserij ook met de kweek aan land van commercieel belangrijke vissoorten, met als doel reconversie van conventionele productie naar maricultuur in op land geplaatste kweekinstallaties. Reconversie naar meerval- en palingkweek werd in korte tijd gerealiseerd in Nederland, maar lage marktprijzen en een toenemend tekort aan glasaaltjes maken deze doelsoorten niet aantrekkelijk voor potentiële geïnteresseerden. Door gebruik te maken van intensievere recirculatiemethoden wordt de afhankelijkheid van voldoende water met een goede kwaliteit en warmte tot een minimum gereduceerd. Het gebruik van 'state of the art' recirculatiemethoden opent in Vlaanderen nieuwe mogelijkheden voor 'op-land' maricultuur van warmteminnende soorten zoals bijvoorbeeld tong en tarbot. Nederland is hier al mee gestart. De technieken kunnen gevat worden in een geïntegreerd aquacultuursysteem, waarbij het effluentwater secundair gebruikt wordt in, o.a. wierkweek en de kweek van zeekraal, of doorheen bekkens gestuurd wordt voor de kweek van filterende organismen, zoals schelpdieren en/of wormen (gebruikt in de sportvisserij).

Voor een dergelijke conversie naar maricultuur is er nood aan een goede begeleiding. Hierin kan het ILVO, gezien de ervaring met mariene vis- en schelpdierkweek, een bijdrage leveren door het geven van wetenschappelijk en praktisch advies en het assisteren bij de bouw van kweeksystemen. Voor het ogenblik zijn er twee projecten in opstart voor de commerciële kweek van tong aan land.

IV.5. BEGELEIDENDE MAATREGELEN

De begeleidende maatregelen vervat in het Nationaal Strategisch Plan (NSP) en het daaraan gekoppeld Operationeel Programma (OP)²⁰, zijn een essentieel onderdeel van het ondersteunend beleid dat de Vlaamse Overheid vooropzet in haar globaal actie- en herstructureringsplan voor een duurzame Vlaamse Zeevisserijsector. De begeleidende maatregelen zijn in het bijzonder (1) uitrusting van de vissershavens, (2) visverwerking en afzet, (3) promotie van vis en visserijproducten, (4) een (Europees) gasolieverzekeringfonds en (5) mogelijke alternatieve energiebronnen.

gië werd goedgekeurd. In Japan werd restocking uitgebouwd tot een belangrijke economische activiteit. Ongeveer 36 mariene vissoorten, 34 soorten schelpdieren, 19 soorten schaaldieren en 4 soorten stekelhuidigen worden gekweekt voor restocking. Ook in andere landen werden en worden restocking-experimenten ondernomen. Binnen Europa is er veel belangstelling om kabeljauw (Denemarken en Noorwegen), tarbot (Denemarken, België en Spanje) en tong (België, Frankrijk en Verenigd Koninkrijk) uit te zetten. Op Europees vlak speelt België hierin een voortrekkersrol.

²⁰ Het NSP is momenteel in voorbereiding en geeft de krijtlijnen van de begeleidende maatregelen. Het OP volgt in uitvoering en bevat de concrete uitwerking.

IV.5.1. DE UITRUSTING VAN DE VISSERSHAVEN MET INBEGRIJ VAN DE AANLANDINGEN EN HET OP DE MARKT BRENGEN VAN DE VISVEILINGEN.

De infrastructuur van de Belgische vissershavens en de visveilingen bevindt zich zowel logistiek, sanitair als technologisch op een behoorlijk peil dankzij verschillende modernisatieprojecten.

(Dag)verse producten en traceerbaarheid moet het garantielabel worden voor een lonende afzet. De organisatie van de afzet wordt samen met de sector geëvalueerd en aangepast: samenwerking tussen de diverse actoren wordt een ‘conditio sine qua non’ voor steunverlening vanwege de Vlaamse Overheid.

IV.5.2. DE VISVERWERKING EN AFZET.

De visverwerking is in grote mate gelegen rond de visveilingen. Over het algemeen wordt voldaan aan de sanitaire normen terwijl gedeeltelijk reeds HACCP- en ISO-normen werden ingevoerd.

Bij het ondersteunend beleid zal veel aandacht blijven uitgaan naar de productkwaliteit en de verdere modernisering van de afzet- en verwerkingsbedrijven. De toename van de productie zal essentieel gericht blijven op bevroren en diepgevroren producten enerzijds en op vers gekoelde producten anderzijds. Procedures en systemen voor de traceerbaarheid worden aangemoedigd.

IV.5.3. PROMOTIE VAN VIS EN VISSERIJPRODUCTEN

Er is een stijgende vraag naar vis en vis heeft het imago gezond te zijn. De vispromotie moet dan ook een ondersteunend element worden en de commercialisatie van vis en promotiecampagnes moeten verder blijven bijdragen tot dit toenemend verbruik.

Vis verder promoten kan de aanzet geven tot verbruik van ongekende soorten die niet onder druk staan en/of aan quota onderhevig zijn. Vis verder promoten naar de non-users kan het verbruik doen stijgen. De promotie van de traceerbaarheid en kwaliteitsbewaking zal intensief begeleid en ondersteund worden. Het promoten van Vlaamse streekproducten zoals de Vlaamse grijze garnaal moet de kustvisserij en de ganse sector in het algemeen ten goede komen.

IV.5.4. EEN (EUROPEES) GASOLIEVERZEKERINGSFONDS

De brandstofprijsontwikkeling heeft duidelijk gemaakt dat het van belang kan zijn zo goed mogelijk zicht te hebben op het gebruiken van hedging als middel om schommelingen in de brandstofkosten op te vangen. Dergelijke dekking op de financiële markten kan gerealiseerd worden via (een combinatie van) opties en futures en is vrij moeilijk, zeker voor een sector als de visserij die – gelet op hun financieel zwakke positie – weinig schaal heeft en weinig vertrouwen geniet bij de financiële instellingen.

Er zou verder kunnen worden nagedacht of de piste van een soort ‘fonds’ in de toekomst bewandeld kan worden. Vormen van samenwerking tussen de reders, de kredietinstellingen en de overheid zijn hierbij waarschijnlijk aangewezen. Onderzocht kan worden of staatswaarborg kan worden verleend voor het ter beschikking stellen van startkapitaal door de kredietinstellingen, uiteraard binnen de vigerende regelgeving. Zo stelt de Europese Commissie²¹ hieromtrent duidelijk terecht dat ze een dergelijke regeling slechts kan goedkeuren indien er garanties zijn dat alle overheidssteun tegen commerciële voorwaarden wordt terugbetaald.

²¹ Zie Commissiedocument (COM(2006)103 def dd. 09.03.2006): Mededeling van de Commissie betreffende de verbetering van de economische situatie in de visserijsector, punt 3.1.2.

IV.5.5. ALTERNATIEVE ENERGIEBRONNEN : BIOFUEL

Biofuel zou een duurzame versterking kunnen bieden voor de visserijsector. De economische mogelijkheden van biofuel zijn voor het moment beperkt en enkel haalbaar wanneer er subsidie wordt gegeven: de marktprijs voor biofuel is immers hoger dan gewone fuel. De verschillende initiatieven op Europees en lidstaatniveau zullen van nabij worden gevolgd en waar mogelijk aangewend worden voor de visserij.

Ook zal verder onderzoek door motorenfabrikanten moeten geschieden, bijvoorbeeld voor het oplossen van technische problemen:

- Geraffineerde palmolie is te viscosoos bij gewone temperaturen → moet voorverwarmd worden (tot 70 °); gezien de motor ca. 40 % mechanische energie levert, en de overige 60 % in warmte-energie omzet, kan deze warmte enigszins gerecupereerd worden voor de opwarming van de biofuel.
- Motoren kunnen draaien op gewone diesel dan wel op biofuel, maar niet samen → moet in aparte tanks opgeslagen worden.
- Palmolie kent tragere verbranding → verbruik ligt hoger.
- Brandstofpompen verslijten sneller (2.000 uren i.p.v. 20.000) → polymerisatiegraad is belangrijk, belangrijk om het product zo zuiver mogelijk aan te kopen vb. geraffineerde palmolie, geen vervuild frietvet.
- Onderhoudskosten zijn dubbel zo hoog.

V. CONCLUSIE

De ongunstige economische situatie waarin de Vlaamse visserijsector zich momenteel bevindt, is grotendeels toe te schrijven aan de structurele overcapaciteit. De vloot bestaat momenteel uit 123 vaartuigen, die zich hoofdzakelijk richten op platvissoorten (boomkor). Omwille van de sterke daling van de vangstmogelijkheden (TACs) gedurende de voorbije jaren – in combinatie met de hoge brandstofkost – kan de vloot niet langer rendabel vissen. Het antwoord van de Vlaamse overheid op deze structurele overcapaciteit en de acute economische problemen, is voorliggend actie- en herstructureringsplan, dat via structurele maatregelen een duurzame Vlaamse visserij beoogt.

De focus ligt in eerste instantie bij het **vlootbeleid**. Met de sloop van een drietal kleine en een zevental grote vaartuigen, wil de Vlaamse overheid het probleem van overcapaciteit structureel aanpakken via overheidstussenkomst. Het aangepaste vlootbeleid (2006) biedt meer mogelijkheid tot samenvoeging (door sector betaalde herstructurering) en benadrukt het belang van de socio-economische band met de kuststreek (instelling kustsegment). Daarnaast wordt de mogelijkheid voorzien om een vergunning op te delen in kleinere vergunningen.

Het aangepaste **quotabeleid** (2006) moet toelaten dat de Belgische / Vlaamse quota zo effectief en efficiënt mogelijk worden opgevist. De sterke spreiding van de Belgische quota over zowel vissoorten als gebieden, maakt dit beheer moeilijk. In 2006 wordt het collectieve benuttingssysteem (dat geldt voor het grootste gedeelte van de vloot) voortgezet, zij het met een aantal aanpassingen die de tijd doorgebracht op zee (en het daaraan gekoppelde brandstofverbruik) moet helpen verminderen. Daarnaast worden aan het kustsegment (zeer beperkte groep van kleine vaartuigen) slechts beperkte quotabeperkingen opgelegd. Tenslotte wordt voorzien in de opstart van een proefproject individuele quota (op vrijwillige basis), dat reders toelaat individuele quota (op basis van historisch recht) over het hele jaar gespreid op te vissen. Verwacht wordt dat de reders die hun individuele quota zelf beheren, maximale waarde zullen halen uit ‘hun’ quota, en tegelijkertijd de tijd op zee zullen beperken (minder brandstofverbruik en minder discards).

Om de overblijvende vaartuigen om te vormen tot een duurzame vloot, wordt binnen het **ondersteunend beleid** onderzoek gedaan naar mogelijke alternatieve visserijtechnieken (brandstofzuiniger en minder milieubelastend). De eerste resultaten van dit onderzoek (o.a. outrigger en econometer) zijn al enthousiast onthaald binnen de sector, en ook de huidige projecten (o.a. T 90 kuil, pulskor) lijken beloftevol. Omdat de financiële middelen binnen de sector momenteel zeer beperkt zijn, is het van groot belang op korte termijn voldoende overheidsmiddelen ter beschikking te stellen (FIVA, FIOV en EVF) om de aanpassing van de vloot zo snel mogelijk te kunnen doorvoeren. Het ondersteunend beleid is er daarnaast ook op gericht de economische marktsituatie zo positief mogelijk te sturen. Zo moet een promotie rond kwaliteit en dagverse vis de prijsvorming bevoordelen, kan de opstart van een Europees gasoliefonds de visserij beschermen tegen verdere stijgingen van de brandstofprijzen, en kan de ontwikkeling van een alternatieve energiebron (biofuel) mogelijk helpen de brandstofkosten te drukken. In het kader van reconversie worden ook de opportuniteiten voor maricultuur nader bekeken.

De Vlaamse overheid is er van overtuigd dat bovenstaande initiatieven de sector op een duurzame manier ondersteunen en opnieuw toekomstperspectief bieden. Indien er op korte termijn echter onvoldoende actie ondernomen wordt, dalen de overlevingskansen van de Vlaamse visserij gevoelig. Een snelle besluitvorming en constructieve dialoog binnen de Europese Commissie is daarom van groot belang.

BIJLAGEN

BIJLAGE 1: OVERZICHT VAN INITIATIEVEN ALTERNATIEVE VISSERIJ

Verleden				
Middel	Visttuig	Doel	Effecten	Implementatie
Pulskor voor grijze garnaal	Garnaalboomkor	Reductie teruggooi in de garnaalvisserij	>50% reductie	geen - haalbaarheidsstudie
Zeeffnetten voor de garnaalvisserij	Garnaalboomkor	Reductie teruggooi in de garnaalvisserij	ca. 75% reductie; geeft praktische problemen tijdens het vissen	Wettelijk verplicht in fijnmazige bodemnetten in de Noordzee
Selectieve sorteerroosters voor de garnaalvisserij	Garnaalboomkor	Reductie teruggooi in de garnaalvisserij	Te kwetsbaar en gevoelig voor verstopping	Niet in België, wel in UK, NL, D (keuze tussen zeeffnetten & roosters)
Grote of vierkante mazen in de rug van de boomkor	Platvisboomkor	Reductie rondvisvangst in de platvisboomkorvisserij	Aanzienlijke reductie voor wijting en schelvis	Grote mazen vooraan de rug zijn wettelijk verplicht in de platvisboomkor Kan verbeterd worden door het grote-mazenpaneel te verlengen
Vierkante-mazenvenster in de rug van de kuil	Platvisboomkor	Reductie ondermaatse vis	Matige reductie rondvisvangst, weinig effect op andere soorten	---
Verlaagde bovenpees	Platvisboomkor	Reductie rondvisvangst in de platvisboomkorvisserij	Ondanks positieve verwachtingen uit de sector, magere resultaten	---
Hellend scheidingspaneel in de netopening	Platvisboomkor	Reductie rondvisvangst in de platvisboomkorvisserij	Redelijk goede reductie rondvisvangsten	---
Horizontaal scheidingspaneel achteraan het net	Platvisboomkor	Vangstscheiding (rondvis/platvis OF tong/schol)	Redelijk goede scheiding rondvis/platvis, niet voor kabeljauw	---
Rolsloffen	Platvisboomkor	Reductie brandstofverbruik	UK zuidkust boomkorvloot: algemene toepassing	Project initiatief SDVO maar vroegtijdig stopgezet door SDVO
Heden				
Middel	Visttuig	Doel	Effecten	Implementatie
T90 kuil & vierkante-mazenvenster in de buik v/h net	Platvisboomkor	Reductie teruggooi in de platvisboomkorvisserij	Aanzienlijk reductie, soortafhankelijk Betere vangstkwaliteit Minder sorteerwerk aan boord e.d.	Wordt vrijwillig toegepast op enkele vaartuigen en interesse groeit
Outrigger bordennet	Alternatieve visserijmethode voor boomkorvaartuigen	Brandstofbesparing	Reductie brandstof (40 à 60%)	Enkele vaartuigen passen deze methode al toe. Weinig ombouwkosten.
Maaswijdtereglementering		Reductie teruggooi in de platvisboomkorvisserij	Grotere maaswijdte = reductie teruggooi maar ook reductie maatse tongvangsten Maaswijdteverhoging in tongvisserij + toepassing T90 kuil kan dit probleem oplossen	Is een hot issue in de EC, komt wschlk binnenkort op ons bord
Aangepaste boomkor: combinatie van - T90 kuil - vierkante-mazenvenster in de buik - grote mazen in de rug - kortere korrestok - lichtere kettingmat	Platvisboomkor	Reductie brandstofverbruik	Geen resultaten gekend	---
Rolsloffen	Platvisboomkor	Reductie brandstofverbruik		UK zuidkust boomkorvloot: algemene toepassing
Vierkante-mazenvenster in de rug van de kuil	Langoustineboomkor	Reductie ondermaatse vis	Experimenten 2006	---
Verlaagde bovenpees	Langoustineboomkor	Reductie rondvisvangst	Experimenten 2006	---
Hellend scheidingspaneel in de netopening	Langoustineboomkor	Reductie rondvisvangst	Experimenten 2006	---
Toekomst				
Middel	Visttuig	Doel	Effecten	Implementatie
Pulskor voor grijze garnaal	Garnaalboomkor of -bordennet	Reductie teruggooi in de garnaalvisserij Minder bodemschade Eco-label	>50% reductie >70% reductie Betere prijs	Eerste projectresultaten verwacht tegen zomer 2007 (Afh. financiering)
Deense zegenvisserij	Alternatieven voor de boomkor	Brandstofbesparing, betere spreiding tongquota, reductie milieu-impact. Flexibiliteit en diversificatie van de vloot.	Worden bestudeerd binnen project IDEV	---
Alternatieve sleepnetvisserijen	Alternatieven voor de boomkor	Brandstofbesparing, betere spreiding tongquota, reductie milieu-impact. Flexibiliteit en diversificatie van de vloot.	Worden bestudeerd binnen project IDEV	---
Passieve visserijmethodes		Brandstofbesparing, betere spreiding tongquota, reductie milieu-impact. Flexibiliteit en diversificatie van de vloot.	Worden bestudeerd binnen project IDEV	---

BIJLAGE 2: OVERZICHT VAN INITIATIEVEN MARICULTUUR

VERLEDEN						
Middel	Methode	Doel	Effecten	Implementatie	Toekomst?	Project timing
Diversificatie visserijproducten	Maricultuur in zee - Schelpdierkweek	Oesterkweek in de Spuikom	Zeer gunstige productie	Uitbouw van een commercieel bedrijf	Positief	1997-1999
Diversificatie visserijproducten	Maricultuur in zee - Schelpdierkweek	Kweek van mosselen in open zee	Moelijkheden met doorvaart	Ontwerp offshore hangcultuur	Positief	1998-1999
Aanvullen van natuurlijke visbestanden	Restocking	Uitzetten van gekweekte tarbot met het oog op restocking	Meer dan 30% terugrapportering	Gezien het grote verspreidingsgebied moet restocking van tarbot op EU vlak bekeken worden	Is de moeite om verder te onderzoeken	1998-1999
Aanvullen van natuurlijke visbestanden	Restocking	Uitzetten van gekweekte tong met het oog op restocking	Geen voldoende terugrapportering, door schrik voor controle op garnaalvisserij	Gezien het kleine verspreidingsgebied kan restocking van tong nationaal bekeken worden	Enkel mogelijk met goede medewerking van het klein vlootsegment	1999-2000
Diversificatie visserijproducten	Maricultuur in zee - Schelpdierkweek	Kweek van mosselen in open zee	Moelijkheden met doorvaart	Versterking kooien	Positief	2000-2001
Aanvullen van natuurlijke visbestanden	Restocking	Bepalen van bijvangstsoorten in de Noordzee platvisvisserij (tarbot en griet)	Identificatie van stocks	Gebruik van de kennis van stocks in de ICES Working Group on Assessment of New MoU Species	Gebruik van lokale stocks voor restocking	1998-2000
Aanvullen van natuurlijke visbestanden	Restocking	Evaluatie van de kwaliteit van tarbotpootvis voor het herstockeringssucces	Verbetering van tarbotkweek door gebruik van probiotica en vitamine C	Reductie van antibiotica in tarbotkwekerijen	Is de moeite om verder te onderzoeken	2002-2004
Bescherming van natuurlijke stocks en reconversie	Maricultuur aan land	Ontwerp en ontwikkeling van commerciële kweektechnieken voor tong	Ontwikkelen van commerciële kweektechnieken voor tong en het oplossen van de bestaande knel-punten die een com-merciële doorbraak in de weg staan	Introductie van tong als kweeksoort in de maricultuur Spin-off: tongkwekerij in Nederland Solea NV	Reconversie naar maricultuur	2002-2005
HEDEN						
Middel	Methode	Doel	Effecten	Implementatie	Toekomst?	Project timing
Merken van zeebaars in de haven van Zeebrugge	Maricultuur in zee - open sea farming	Inschatting van de zeebaars-populatie voor de Belgische kust	Vangstbeperkingen op deze soort - duurzaam beheer		Uitbouw open sea farm in windmolenpark	Lopend
Bescherming van natuurlijke stocks & reconversie	Maricultuur aan land	Studie uitbouw van een 70 ton tong vetmesterij in Oostende	Hogere productie om rendabel te zijn		Uitbouw van 500 ton tongkwekerij.	Lopend
Toekomst						
Middel	Methode	Doel	Effecten	Implementatie	Toekomst?	Project timing
Bescherming van natuurlijke stocks & reconversie	Maricultuur aan land	Studie uitbouw van een 500 ton tong vetmesterij in Oostende	Reductie tongvangst		500 ton tong op 4000 ton aanlanding	start 2006
Bescherming van natuurlijke stocks & reconversie	Maricultuur aan land	Studie uitbouw van een kwekerij voor tong in de streek van Knokke	Reductie tongvangst		200 ton tong op 4000 ton aanlanding	start 2006
Diversificatie visserijproducten	Maricultuur in zee - schelpdierkweek	Kweek van mosselen in open zee	Aanduiden van bijkomende productiegebieden	Aanduiden van schelpdierproductiegebieden	Verhoogde productie van Vlaamse mosselen	start 2006
Diversificatie visserijproducten	Maricultuur in zee - schelpdierkweek	Kweek van oesters in open zee	Aanduiden van productiegebieden	Aanduiden van schelpdierproductiegebieden	Verhoogde productie van Vlaamse oesters	start 2006
Open sea farming van zeebaars & kreeft	Maricultuur in zee - open sea farming	Kweek van zeebaars en kreeft op het kunstrif in het windmolenpark	Diversificatie en verhoging van productie van hooggeprijsde soorten	Uitbouw van specifieke visserij	Uitbouw van een specifiek vlootsegment met lijnen, staanden netten en potten	start 2006/07