

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2006-2007

30 oktober 2006

GEDACHTEWISSELING

**over het globaal actie- en herstructureringsplan
voor een duurzame Vlaamse zeevisserijsector**

VERSLAG

**namens de Subcommissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid
uitgebracht door de heer Johan Verstreken**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jos De Meyer.

Vaste leden:

de heren Stefaan Sintobin, Frans Wymeersch;

de heer Jos De Meyer, mevrouw Tinne Rombouts;

de heren Karlos Callens, Jul Van Aperen;

de heer Jacky Maes, mevrouw Els Robeyns.

Toegevoegde leden:

de heer Jef Tavernier;

de heer Mark Demesmaeker.

INHOUD

	Blz.
I. Toelichting bij het actieplan Visserij.....	4
I.1. Ontstaansgeschiedenis	4
I.2. Crisis in de visserijsector en toekomstbeeld.....	4
I.3. Sloopregeling	5
I.4. Aanpassing van het vlootbeleid	5
I.5. Quotabeleid	6
I.6. Ondersteunend beleid	6
II. Vragen en opmerkingen van de leden	7
BIJLAGE:	
– Tabel: Aantal vaartuigen dat via sloopactie de vloot zou moeten verlaten om de resterende vloot in 2010 rendabel te laten vissen (resultaat ≥ 0)	11

DAMES EN HEREN,

De Subcommissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid organiseerde op 17 oktober 2006 een gedachtewisseling met de heren Johnny Demaiter en Marc Welvaert, respectievelijk ingenieur-directeur en diensthoofd van de Dienst Zeevisserij van de afdeling Landbouw- en Visserijbeleid van het departement Landbouw en Visserij over het globaal actie- en herstructureringsplan voor een duurzame Vlaamse zeevisserijsector.

I. TOELICHTING BIJ HET ACTIEPLAN VISSERIJ

De heer *Johnny Demaiter*, ingenieur-directeur bij de afdeling Landbouw- en Visserijbeleid, geeft toelichting bij het globaal actie- en herstructureringsplan voor een duurzame Vlaamse zeevisserijsector.

I.1. Ontstaansgeschiedenis

Reeds geruime tijd verkeert de Vlaamse zeevisserijsector in crisis. In de zomer van 2005 was door de plotse, sterke stijging van de olieprijs de malaise compleet.

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

In de eerste helft van 2005 werd een grootscheeps onderzoek opgestart 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. Daarin zijn vertegenwoordigd: 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. Het voorzitterschap wordt waargenomen door de administratie, de ondersteuning door de SDVO (met name door Policy Research Corporation NV).

Al snel werd duidelijk dat, in het kader van een nationaal herstructureringsplan, een globaal plan met verschillende facetten moest worden opgesteld. Er wordt een aanpassing van het quota- en vlootbeleid nagestreefd, een sloopregeling en daarnaast op iets langere termijn de intensivering van het onderzoek naar meer duurzame visserij. Een meer duurzame visserij betekent energiezuiniger, minder milieubelastend en meer gedifferentieerd naar minder kwetsbare soorten.

Het ontwerp van 7 juni 2006 ligt nu ter tafel en zal worden overgemaakt aan de Europese Commissie. Afhankelijk van de beoordeling van de Europese Commissie zullen dan maatregelen worden uitgewerkt. Een aantal acties zijn ondertussen wel gerealiseerd.

I.2. Crisis in de visserijsector en toekomstbeeld

De ongunstige economische situatie waarin de Vlaamse visserijsector zich momenteel bevindt, is grotendeels toe te schrijven aan de structurele overcapaciteit. Omwille van de sterke daling van de vangstmogelijkheden (TAC's – Total Allowable Catches) gedurende de voorbije jaren – in combinatie met de hoge brandstofkost – kan de vloot niet langer rendabel vissen. De conclusie luidde dan ook dat er teveel vaartuigen zijn om de toegewezen visquota te vangen.

Er werd een berekening gemaakt van het aantal vaartuigen dat de vloot binnen het jaar zou moeten verlaten om de resterende vloot op middellange termijn, een vijftal jaar, rendabel te laten vissen. Een tabel (zie bijlage) geeft de verschillende scenario's weer naar gelang enerzijds de evolutie van de brandstofprijs en anderzijds de evolutie van de TAC's. Bijvoorbeeld indien de brandstofprijs gelijk blijft (0,42 euro/liter) en er een jaarlijkse daling is van de TAC's met 2 procent, dan zijn er negen kleine (= 221 kW) en twaalf grote vaartuigen (> 221 kW) te veel. De scenario's waarbij de TAC daalt met 30 procent de volgende vijf jaar zijn niet uit de lucht gegrepen. De Europese Commissie denkt er immers aan om de vangstbeperkingen nog uit te breiden door de overgang naar een ander Europees beheersysteem, met name naar het MSY-systeem (Maximum Sustainable Yield). Het MSY-systeem werd verworven op de Wereldtop over duurzame ontwikkeling van Johannesburg in 2002.

De heer Demaiter herinnert eraan dat in 2005 de TAC's verminderden met 2 procent. De vooruitzichten voor de besprekingen in december 2006 zijn evenmin rooskleurig. Een nieuwe vangstbeperking is dus niet ondenkbaar.

Op basis van intensief overleg tussen administratie, wetenschappers, reders en vertegenwoordigers van de visserij in de periode augustus 2005 - februari 2006 werd een toekomstbeeld voor een duurzame Vlaamse visserij op papier gezet. Er werd een tabel opgesteld op basis van een differentiatie naar het vlootsegment en naar de activiteit van dit vlootsegment. Ten eerste zou er een kustsegment moeten komen van een tiental vaartuigen dat zich toelegt op het vangen van garnalen, zeebaars, en andere duurdere en gegeerde soorten, met een dagverse afzet en gericht op de nichemarkt van het kusttoerisme. Een tweede segment is de kleine vloot met 35 tot 40 vaartuigen met als bestemming seizoensgebonden garnaalvangst, zeebaars, langoustines en andere dure en gegeerde soorten. De hoofdmoot voor dit segment blijven evenwel de platvissoorten zoals tong en schol. Een laatste segment is de grote vloot waar er plaats is voor 40 tot 45 vaartuigen die vist op platvissoorten met alternatieve visserijmethoden zoals 'outrigger', 'bordentrawls' in de zomermaanden en 'staande want'.

I.3. Sloopregeling

Op vraag van de Task Force heeft de Vlaamse Regering in 2006 beslist om een sloop te organiseren van tien vaartuigen: drie kleine en zeven grote. Voor deze sloopregeling was 4 miljoen euro uit Vlaamse middelen en 4 miljoen euro uit Europese middelen (FIOV-gelden – Financieringsinstrument voor de Oriëntatie van de Visserij) noodzakelijk. Er werd geopteerd voor een sloopregeling omdat dit de voorkeur verdient op faillissementen. Bij faillissementen blijven de vrijgekomen visvergunningen in de sector of, erger nog, kunnen ze opgekocht worden door buitenlandse reders, het zogenaamde quotahopping. In dat laatste geval gaan de quota verloren voor de Vlaamse vissers.

Op 19 oktober 2006 wordt de intekenperiode voor de sloop afgesloten. Een definitieve balans is dus nog niet mogelijk. De heer Demaiter vermoedt dat negen vaartuigen zullen deelnemen aan de sloop. In de eerste aanvraagperiode waren er weliswaar 26 aanvragen maar de administratie heeft vastgesteld dat hier vermoedelijk een zekere vorm van speculatie heeft

meegespeeld. Bij een eventuele nieuwe sloopregeling, hoogstwaarschijnlijk niet in 2007, moet hiervoor een oplossing worden uitgedokterd.

I.4. Aanpassing van het vlootbeleid

Een ander onderdeel van het actieplan is een aanpassing van het vlootbeleid. Op 16 december 2005 werd dit bij besluit van de Vlaamse Regering goedgekeurd. Het maximale motorvermogen van een vissersvaartuig werd opgetrokken van 957 kW (1300 PK) naar 1200 kW (ongeveer 1600 PK). Een eerste voordeel is dat er regularisatie mogelijk was voor te zware motoren. Het tweede voordeel bestaat erin dat motorvermogens kunnen samengevoegd worden. Het huidige vermogen van een bestaand vissersvaartuig kan voortaan 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, terwijl het totale motorvermogen gelijk blijft. Door deze samenvoeging van motorvermogens werden er zeven vissersvaartuigen aan de vloot onttrokken.

Als gevolg van de sloopregelingen van 2004 en 2006 en de samenvoeging van motorvermogens is het aantal vaartuigen verminderd van 125 naar 105 vaartuigen. Zo kan de rentabiliteit van de visserijsector verbeteren.

Een ander onderdeel van het vlootbeleid is de creatie van een kustvlootsegment. Daarbij blijven er visserijactiviteiten behouden in de kuststreek en is er een versterking van het toerisme gelinkt aan de zeevisserij. Om tot dit kustvlootsegment te kunnen behoren, moet voldaan worden aan een aantal strenge criteria.

De toetreding moet gebeuren op vrijwillige basis, er gelden (nagenoeg) geen quota, er mag gedurende vijf jaar geen samenvoeging van het motorvermogen gebeuren, het motorvermogen moet gelijk zijn aan of kleiner zijn dan 221 kW en de brutotonnenmaat mag hoogstens 70 GT bedragen. Tot slot mag een zeereis hoogstens 24 uur duren, met vertrek en aankomst in een Belgische haven.

Een laatste onderdeel van het vlootbeleid bestaat in de mogelijkheid om in de toekomst grote visvergunningen op te delen in kleinere visvergunningen.

Hiervoor moeten nog uitvoeringsbesluiten worden opgesteld.

1.5. Quotabeleid

Het quotabeleid werd grondig hervormd. Door de hoge olieprijs en de beperking door quota, was het noodzakelijk om ervoor te zorgen dat de Belgische quota zo effectief en efficiënt mogelijk worden opgevest. Dit is echter niet eenvoudig door de sterke spreiding van de Belgische quota over zowel vissoorten als visgebieden (Noordzee, Ierse Zee, Engels Kanaal, Keltisch Kanaal, Golf van Gascogne). Dit maakt het niet eenvoudig om een simpel beheerssysteem uit te werken. De Vlaamse overheid heeft echter tot taak om ervoor te zorgen dat de vangstquota niet worden overschreden.

Tot nog toe bestond er een gecompliceerd systeem van dagplafonds. Hierop was er veel kritiek vanuit de visserijsector. Een tiental jaar geleden bestond de tendens om over te schakelen naar individuele quota. Daarbij zou elke visser een bepaald quotum toegewezen krijgen voor een aantal gebieden. De Vlaamse overheid heeft gedurende jaren aan een dergelijk systeem gewerkt maar dit is nooit in praktijk gebracht, mede doordat de visserijsector hierover zeer verdeeld is.

Daarom wordt in het nieuwe actieplan geopteerd voor een gemengd systeem. 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. Dit zou moeten zorgen voor meer planningsvrijheid. Een evaluatie is nog niet echt mogelijk vermits het systeem nog geen jaar in voege is. De heer *Demaiter* heeft echter het gevoel dat dit nieuwe systeem meer aanvaard wordt. Door de toewijzing op basis van kW is het mogelijk om via het aankopen van kW's meer vis te vangen.

Dagplafonds worden waar mogelijk afgeschaft. Voor een aantal bestanden werd 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- of communautaire zeedagen voortaan ingeleverd wor-

den voor extra vangsten. Zo kan een visser met een goede vangst, zijn overschot omruilen voor vaart- of zeedagen

Tevens werd de mogelijkheid gegeven zich in te schrijven voor een proefproject voor individuele quota. De verwachting was dat er een vijftiental gegadigden zouden zijn, maar slechts één reder neemt deel aan dit project.

Het kustvlootsegment kan nagenoeg vrij vissen: voor deze vaartuigen gelden met andere woorden slechts in zeer beperkte mate enkele quota-verplichtingen voor welbepaalde vissoorten.

Begin 2007 zal het aangepaste quotabeleid geëvalueerd worden door de Task Force. Hiervoor is het momenteel nog te vroeg.

1.6. Ondersteunend beleid

Om de overblijvende vaartuigen om te vormen tot een duurzame vloot wordt een ondersteunend beleid gevoerd. Dit bestaat uit enerzijds onderzoek en anderzijds financiële ondersteuning.

Samen met de Stichting Duurzame Visserij Ontwikkeling (SDVO) en het Instituut voor Landbouw- en Visserijonderzoek (ILVO) werd er in versneld tempo gezocht naar alternatieve visserijtechnieken zoals outrigger, T90-kuil en 'pulsor'. Het doel is om minder brandstof te verbruiken en om minder het milieu te belasten. Ook het plaatsen van een econometer en 'cruise control' zijn methodes om het brandstofverbruik te doen dalen. De eerste resultaten zijn bemoedigend: er is sprake van veertig procent minder brandstofverbruik bij outrigger. Deze methode lijkt wel minder geschikt bij een woelige zee, zoals vaak het geval is in de winterperiode. Dit moet verder onderzocht worden. Via onderzoek worden de mogelijkheden voor maricultuur verder bekeken. Zo zijn er experimenten voor het kweken van Vlaamse mossels en tong.

Bekendmaking van de onderzoeksresultaten en sensibilisering van de reders vormt een essentieel onderdeel van het ondersteunend beleid.

Naast het onderzoek, maakt de financiële ondersteuning onderdeel uit van het ondersteunend beleid. Er komt een nieuw Europees Visserijfonds (EVF). Dit heeft als gevolg dat er een Nationaal Strategisch Plan

en een Operationeel Programma moeten worden opgesteld. 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. Dit overleg zal gebeuren in het kader van het Vlaams Visserijcomité, aangevuld met leden van de Commissie Visserij van de Nationale Raad voor het Bedrijfsleven. In uitvoering van het NSP volgt dan het Operationele Programma (OP).

Ten slotte is het ondersteunende beleid er ook op gericht om de economische marktsituatie zo positief mogelijk te sturen. Zo moet een promotie rond kwaliteit en dagverse vis de prijsvorming verbeteren en wordt tracering steeds belangrijker.

Problematisch is dat de bereidheid van de bankwereld om nog krediet te verlenen erg beperkt is geworden omwille van de slechte economische perspectieven in de visserijsector. Op vraag van de kredietverstrekkers werkt de Task Force momenteel aan een schatting van de effecten van de reeds genomen maatregelen. De eerste resultaten zijn bemoedigend: de rentabiliteit van de vaartuigen lijkt zich op termijn te verbeteren.

II. VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

De heer *Johan Verstreken* vraagt wat de reactie van de reders is op het actieplan. Hoe streng zijn de controles op de visquota? Daarnaast wenst hij te weten hoe een sloop concreet werkt. Worden de boten effectief ontmanteld of verhuizen ze naar het buitenland? Hoe ver staat het tenslotte met het kustvlootsegment?

De heer *Johnny Demaiter* antwoordt dat in het verleden de dagplafonds fel werden gecontesteerd. Nu werden die dagplafonds nagenoeg geschrapt. In die zin wordt er minder geklaagd vanuit de sector. Uiteraard blijven er wel controles op de maaswijdte enzovoort. Hij vermoedt dat er niet veel vaststellingen gedaan werden van overschrijding van de quota. De heer *Marc Welvaert* voegt hieraan toe dat voor de controle sinds enkele jaren wordt samengewerkt met de buurlanden, zoals Nederland. Hij verwijst naar de akkoorden van Scheveningen.

Wat de reactie van de reders betreft, verwijst de heer *Johnny Demaiter* naar de zomer van 2005 toen er werkelijk paniek heerste in de visserijsector. Door het creëren van een gespreksforum en het betrekken

bij de besluitvorming werd er een groter draagvlak gecreëerd. Uiteraard is het aan de minister om de eindbeslissing te nemen. Anderzijds is de sector de afgelopen jaren bewust geworden van het feit dat er zich een serieus probleem voordoet. Dit werd mede in de hand gewerkt door de hoge olieprijsen.

De heer *Marc Welvaert* stelt dat via het systeem van de quotacommissie de basis wordt gehoord. De quotacommissie komt elke maand samen en formuleert adviezen voor de minister. Daarnaast is er een nieuw adviesorgaan op Europees vlak: de regionale adviesraden (Regional Advisory Councils – RAC) waarin alle betrokkenen zijn vertegenwoordigd (twee derde van de afgevaardigden komen uit de visserijsector, een derde zijn niet-sectorgebonden groeperingen zoals ngo's, vrouwenorganisaties enzovoort). Deze regionale adviesraden geven adviezen aan de EU, die deze adviezen niet zomaar naast zich neer kan leggen. Indien een advies niet wordt gevolgd, moet hier gemotiveerd op geantwoord worden.

De heer *Johnny Demaiter* verduidelijkt dat de meeste boten effectief worden gesloopt. Indien de boot niet wordt gesloopt, moet de bestemming traceerbaar zijn. De Vlaamse overheid is geen voorstander om het vaartuig naar het buitenland te exporteren. Normalerweise kan de boot echter binnen de EU-reglementering niet meer in de visserij worden ingezet. De heer *Marc Welvaert* vult aan dat het vaartuig wel nog een niet-commerciële bestemming kan krijgen.

De heer *Karlos Callens* vraagt of het niet mogelijk is om vaartuigen die in aanmerking komen voor de sloopregeling, te exporteren naar hulpbehoevende landen.

De heer *Johnny Demaiter* antwoordt dat dezelfde vraag werd gesteld na de tsunamiramp in Azië. Er stellen zich daarbij echter een aantal problemen. Ten eerste hebben de betrokken vissers behoefte aan een ander boottype. Ten tweede werd dit ook aangekaart op de Europese Visserijraad maar dit dossier werd zonder gevolg afgesloten. De spreker sluit niet uit dat andere visgebieden buiten Europa geschikt zijn voor afgedankte Vlaamse vaartuigen, maar wenst daarbij de bedenking te maken dat het hier gaat om grotere boomkorvaartuigen die nu net ter discussie staan omwille van de impact op het milieu.

Wat het kustvlootsegment betreft, stelt de heer *Johnny Demaiter* dat er momenteel vier vaartuigen hebben ingeschreven. Op 31 maart 2007 kan terug worden ingeschreven voor dit kustvlootsegment. De

verwachting is dat opnieuw enkele vaartuigen zich zullen inschrijven, afhankelijk van de ervaring van dit jaar. De criteria werden bewust streng gedefinieerd om geen stormloop te creëren.

De heer *Jef Tavernier* had graag vernomen of het lijnvissen als alternatieve vistechiek nog verder wordt onderzocht. Hoe staat het met het beleid rond de vismijnen? Sommige wensen meer samenwerking.

De heer *Johnny Demaiter* erkent dat enkele jaren terug een project rond lijnvissen werd opgestart maar dat dit niet goed is verlopen. Na een uitdrukkelijke vraag aan het ILVO, wordt dit momenteel opnieuw onderzocht. Er is tegenkanting uit de visserijsector, maar vermits de investeringen voor nieuwe testen destijds reeds zijn gedaan, loont het de moeite om dit opnieuw en grondig te bekijken.

Inzake de commercialisering van de vismijnen stelt de spreker dat er momenteel een Nationaal Strategisch Plan wordt opgesteld voor de Europese Commissie. Dit plan moet de grote lijnen aangeven van het investeringsbeleid, niet alleen voor de vloot maar ook voor de commercialisering van de visproducten. De heer Demaiter benadrukt dat dit plan nog in de ontwerp-fase is en nog niet werd besproken met de sector. Het huidige ontwerp gaat er van uit dat er samenwerking moet zijn tussen de verschillende visveilingen, zoniet zullen de steunmaatregelen geschrapt worden. De beleidsnota van de minister legt duidelijk het accent op samenwerking. Dit moet wel nog verder concreet worden uitgewerkt.

De heer *Frans Coussement*, raadgever van het kabinet van minister-president Leterme, pleit voor omzichtigheid. Het gaat hier om verschillende soorten bedrijven. Hij ziet meer heil in het geven van stimulansen tot samenwerking.

De heer *Johnny Demaiter* verduidelijkt dat nog concreet moet worden bepaald hoe de samenwerking er zou kunnen uitzien. Als een mogelijke denkpiste verwijst hij naar het voorbeeld destijds van de tuinbouwveilingen die apart bleven bestaan maar wel gestart zijn met simultaanverkoop. Nu is het zo dat Oostende en Zeebrugge over een verschillend soort veilingstelsel beschikken.

De heer *Frans Coussement* meent dat dit vooral een beleidsvraag is voor de minister. Hij gaat ervan uit dat de vissers geen problemen hebben met een zekere concurrentie tussen de twee veilingen. Maar als het

gaat over nieuwe investeringen dan zegt het gezond verstand dat dit niet mogelijk is op drie verschillende plaatsen.

De heer *Jos De Meyer* ontving nog enkele vragen vanuit de visserijsector. Een eerste vraag betreft de steun voor viskwekerijen. In het buitenland gebeurt dit regelmatig. In België zit dit vooralsnog in een experimentele fase. Wat zijn de toekomstige mogelijkheden?

De federale overheid plant een aantal windmolenparken in de Noordzee. Het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) stelt dat er momenteel geen kijf is op de consequenties van deze windmolenparken op de visbestanden. De vraag is of het niet aangewezen is om dit verder door deskundigen te laten onderzoeken.

Wat zijn de resultaten van mosselkweek op zee? Hoeveel bedraagt de kostprijs momenteel?

De 12-mijlszone fungeert als een belangrijk kraam- en paaigebied voor garnaal, schol, tong en andere vissoorten. Het is belangrijk dat dit gebied maximaal wordt beschermd. Baggeren lijkt onoverkomelijk maar anderzijds is de vraag of zandwinning en het storten van baggerspecie niet beter buiten deze zone plaatsvinden?

Heet wat visserijactiviteiten vinden plaats in de Exclusieve Economische Zone van Kanaal en Noordzee. In Nederland werd een specifieke groep – het Interdepartementale Directeurenoverleg Noordzee (IDON) opgericht om dit te coördineren. Is het niet aangewezen dat in Vlaanderen een gelijkaardige groep wordt opgericht?

Het visserijonderwijs tenslotte kwam reeds meermaals aan bod in de subcommissie. Enkele maanden terug werden gesprekken gevoerd met het kabinet van de minister van Onderwijs. Toen werd er toegezegd dat er een project zou worden opgezet onder de naam ‘bezoldigd leren’. Wat is de stand van zaken?

De heer *Johnny Demaiter* antwoordt dat voor de viskwekerijen, er een aantal grote investeerders bereid zouden zijn om projecten te steunen. Voor een project gaat het om een grootschalig initiatief waarvoor een grote staatswaarborg wordt gevraagd. Dit wordt verder bekeken. De heer *Frans Coussement* vult aan dat Vlaamse steun ook mogelijk is, net zoals in Nederland, maar dat er wel investeerders moeten gevonden worden. Een project gaat over 15 miljoen euro.

Wat de windmolenparken betreft, antwoordt de heer *Johnny Demaiter* dat het ILVO nog verdere metingen gaat doen om het effect na te gaan op de visbestanden. Hij vreest echter dat de werkelijke effecten pas zullen duidelijk worden als de windmolens geplaatst zijn. De heer *Frans Coussement* treedt deze visie bij. De beslissing is nu genomen. Het gaat hier om een relatief nieuw gegeven waarover alleen theoretische studies mogelijk zijn. Zodra de windmolens geplaatst zijn, zal er uiteraard verder onderzoek gebeuren.

De heer *Johnny Demaiter* stelt dat een aantal mosselkweekprojecten – een grootschalig project van SDVO en een project van een particulier uit Middelkerke – opgestart werden maar dat het enkele jaren duurt vooraleer de mosselen voldoende groot zijn. Een evaluatie is nog niet mogelijk. Het SDVO-project werd ook deels gesaboteerd.

De heer *Marc Welvaert* bevestigt dat de 12-mijlszone een kinderkamerfunctie heeft voor onder andere tong en schol. Dit is dus zeer belangrijk. Voor de 3-mijlszone werden maatregelen getroffen door de Vlaamse overheid: er geldt een visserijverbod voor vaartuigen van meer dan 70 brutoton. Ook zandwinning buiten de 12-mijlszone zal wellicht een positief effect hebben. (Bijkomende informatie van de heer Marc Welvaert, toegevoegd na de commissievergadering: zandwinningszones zijn inderdaad vastgelegd binnen de Belgische zeegebieden, de controlezone 1 ligt op de Gootebank en de Thorntonbank (buiten de territoriale zee), de controlezone 2 ligt op de Kwintebank (binnen de territoriale zee) terwijl de controlezone 3 loswallen betreft op de Vlakte van de Raan. Verder werd de volledige Exclusieve Economische Zone aangeduid als een mogelijke exploratiezone. De vastlegging van deze zones gebeurde in overleg met de sector. Voor de concrete opvolging van deze zand- en grindwinningen, zoals bijvoorbeeld voor de aflevering van vergunningen en de vastlegging van exploitatieniveau's, werd in het kader van de wet inzake de exploratie en exploitatie van niet-levende rijkdommen van de territoriale zee en het continentaal plat, een raadgevende commissie ingesteld. In deze raadgevende commissie zetelen vertegenwoordigers van de Vlaamse Overheid en van de visserij-administratie in het bijzonder. Op het vlak van de interdepartementale coördinatie van de marine en maritieme gebonden materies kan er ook gewezen worden op het bestaan van een kustwacht waarvoor er recentelijk een samenwerkingsovereenkomst werd afgesloten tussen de federale staat en het Vlaamse Gewest.)

Wat het visserijonderwijs betreft, deelt de heer *Frans Coussement* mee dat het voorbarig is om te spreken van beslissingen die werden genomen. Er werd in de beleidsnota inderdaad gesteld dat hieromtrent gesprekken zouden worden aangeknoopt. Die gesprekken lopen momenteel en gaan uit van volgende standpunten: de kwaliteit van de vissers moet omhoog: het varen is door de jaren heen veel complexer geworden en er is ook het veiligheidsaspect. In die zin moet het opleidingsniveau van de vissers stijgen. Een tweede uitgangspunt is het verhogen van de instroom. Ten derde moeten vissers een dusdanige vorming krijgen zodat, wanneer zij het vissersberoep verlaten, zij ook nog elders aan de slag kunnen. Deze discussie is momenteel volop aan de gang, niet alleen met het beleidsdomein Onderwijs maar ook met de federale overheid die bevoegd is voor het uitreiken van brevetten en met de baggersector. Er mag niet uit het oog worden verloren dat het om een kleine doelgroep gaat en dat het opzetten van structuren niet zo eenvoudig is.

De verslaggever,

Johan VERSTREKEN

De voorzitter,

Jos DE MEYER

BIJLAGE:

Tabel: aantal vaartuigen dat via sloopactie de vloot zou moeten verlaten
om de resterende vloot in 2010 rendabel te laten vissen (resultaat ≥ 0)

Tabel: Aantal vaartuigen dat via slooptactie de vloot zou moeten verlaten om de resterende vloot in 2010 rendabel te laten vissen (resultaat ≥ 0)

	TAC blijft constant		TAC daalt jaarlijks 2 %		TAC daalt 30 % over komende 5 jaar	
	<i>Vaartuig $\leq 221 \text{ kW}$</i>	<i>Vaartuig > 221 kW</i>	<i>Vaartuig $\leq 221 \text{ kW}$</i>	<i>Vaartuig > 221 kW</i>	<i>Vaartuig $\leq 221 \text{ kW}$</i>	<i>Vaartuig > 221 kW</i>
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