

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



Zitting 2002-2003

31 oktober 2002

BELEIDSBRIEF

Visserij

Beleidsprioriteiten 2002-2003

ingediend door mevrouw Vera Dua
Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw

INHOUD

	Blz.
Inleiding	4
1. Kenmerken van de Vlaamse Visserijsector	5
1.1. De Vloot	5
1.2. Benaming	5
1.3. Vistechniek	6
1.4. Visgronden	6
1.5. Visstocks	6
1.6. Bedreiging van overbevissing	7
1.7. Aanlandingen	8
1.8. Verwerking en afzet	8
1.9. Aquicultuur	9
1.10. Adviesorganen	9
1.10.1. Vlaamse Visserijcomité	9
1.10.2. De bijzondere Raadgevende Commissie Visserij (BRCV)	9
2. Het Europees Visserijbeleid	10
2.1. Huidig Europees visserijbeleid	109
2.2. Gemeenschappelijk visserijbeleid na 2003	11
3. Naar een duurzaam Vlaams Visserijbeleid	12
3.1. Vrijwaren van de economische activiteit	14
3.1.1. Financieel ondersteuningsbeleid	14
3.1.2. Defensieve strategie voor het groot vlootsegment	15
3.1.3. Offensief beleid voor het klein vlootsegment, in het bijzonder de kustvisserij ..	16
3.1.4. Onderzoek naar productontwikkeling	18
3.1.5. Kwaliteitsbeleid	18
3.1.6. Grotere marktgerichtheid	19
3.1.7. Aquicultuur	19
3.1.8. Sportvissers	19
3.2. Werkgelegenheid, veiligheid en opleiding	20
3.2.1. Werkgelegenheid	20
3.2.2. Onderwijs	21
3.2.3. Het bevorderen van veiligheid aan boord van vissersvaartuigen	21
3.3. Duurzame visserij en diversificatie van de vloot	21
3.3.1. Bevorderen van duurzame visserij	21
3.3.2. Het opstellen van een Vlaams Ontwikkelingsprogramma voor de vissersvloot	21
3.3.3. Een vaartdagenbeperking	23
3.4. Toezicht en controle	23
Bijlage 1 : Evolutie van de vloot	24
Bijlage 2 : Gemiddelde ouderdom van de vaartuigen	25

Bijlage 3 : De schepen worden steeds krachtiger	26
Bijlage 4 : Evolutie van de samenstelling van de vloot	27
Bijlage 5 : Vissers die op een alternatieve wijze vissen	28
Bijlage 6 : Visgronden : ICES-gebieden	29
Bijlage 7 : Evolutie van de aanlandingen	30
Bijlage 8 : Aanvoer en besomming per segment	31
Bijlage 9 : Aquicultuur in België	32
Bijlage 10 :Energiekosten	33
Bijlage 11 :Bezoldigde tewerkstelling in de Zeevisserij en aanverwante sectoren in 1997	34

INLEIDING

De Vlaamse visserij is een kleine sector, maar het aantal actoren is groot. Zo onderscheiden we de vloot met haar reders en vissers, de Belgische en buitenlandse havens en vismijnen waar de vis aan land gebracht wordt, de distributie en de verwerking. Ook stroomopwaarts heeft de visserij een impact op tal van aanverwante sectoren: het transport, de scheepswerven, de brandstofleveranciers, de ijsfabrieken, de leveranciers van toebehoren en visserijgereedschap, het toerisme en daarnaast nog de dienstverlenende organisaties en de belangenverenigingen,...

Al deze actoren zijn in meer of mindere mate betrokken bij het beleid, zowel op Europees als op regionaal vlak. Sinds de overheveling van de federale visserijbevoegdheden naar Vlaanderen op 1 januari 2002, dient de Vlaamse overheid het sectorbeleid te bepalen. Enerzijds zal de Vlaamse minister bevoegd voor het visserijbeleid optreden als woordvoerder voor ons land op de EU-visserijraden en zo mede het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB) gestalte geven, anderzijds is zij verantwoordelijk voor de implementatie van het Europees beleid op regionaal niveau, aangevuld met eigen beleid gericht naar de Vlaamse visserijsector.

Deze beleidsnota geeft na een korte beschrijving van de Vlaamse visserijsector (deel 1), een toelichting bij de beleidsopties die zullen verdedigd worden tijdens de onderhandelingen in de EU-Raad over het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (deel 2). Het laatste deel geeft een voorstelling van de maatregelen op regionaal vlak, in het bijzonder een defensief beleid voor het groot vlootsegment, een offensief beleid voor het behoud van het klein vlootsegment en van de kustvisserij, en de bevordering van een meer duurzame visserij (deel 3).

1. KENMERKEN VAN DE VLAAMSE VISSERIJSECTOR

1.1. De vloot

Het KB van 21.06.1994 (art 9) splitst de Belgische vissersvloot op in 2 afzonderlijke segmenten:

- het *kleine vlootsegment* dat vaartuigen groepeerd met een motorvermogen kleiner of gelijk aan 221 kW;
- het *grote vlootsegment* van vaartuigen tussen 221 kW en 957 kW.

Naast deze officiële indeling, kan ook een onderscheid gemaakt worden tussen kustvissers, eurokotters, kleine bokkenvaartuigen (0 - 300 pk), middelgrote bokken (301-899 pk), grote bokken (+899 pk), Schelde-estuariumvissersvaartuigen en plankenvissers.

Het aantal vaartuigen in onze visserijvloot toont een structureel neerwaartse trend. Daar waar de Belgische vissersvloot in 1950 nog 457 schepen telde, beschikken we momenteel over 128 vaartuigen. (Bijlage 1)

Ondanks deze sterke afname van het aantal vaartuigen, is het totale motorvermogen (kW) en volume (BT) van onze Vlaamse vloot de jongste tien jaar nauwelijks gedaald. In vergelijking met 1950 is het gemiddelde vermogen per vaartuig gestegen van ongeveer 100 naar 500 kW en is de gemiddelde capaciteit toegenomen van ongeveer 60 naar 180 BT per schip.

In het jaar 2001 was de leeftijd van de vaartuigen gemiddeld iets meer dan 18 jaar. (Bijlage 2). De vloot telde 30 vaartuigen die ouder zijn dan 30 jaar. Vorig jaar werd de vloot verrijkt met drie nieuwe boomkorvaartuigen van 37,83 meter.

Ten gevolge van het EU-structuurbeleid enerzijds en door een maatregel van een federale overheid om de maximum vermogensgrens op te trekken van 883 kW naar 957 kW (13 mei 1999) anderzijds, is het aantal kustvissersvaartuigen sterk afgenomen. In 1999 konden de rederijen van de grote boomkorvaartuigen visserijlicenties samenvoegen om hun officiële vermogen tot op het nieuw toegelaten niveau te brengen. Deze licenties konden het gemakkelijkst verworven worden in het segment van de oude, kleine kustvissersvaartuigen. Dit waren nl. de goedkoopste licenties (oudere vaartuigen, kleine brutoton, zwakke concurrentiepositie). Nadeel was dat het aantal kustvissers nogmaals verminderd werd. De economische hefboom van de kustvisserij op de regio nam bijgevolg ook af. De Belgische visserij evolueert hoe langer hoe meer van een gedifferentieerde naar een eenzijdige vloot van een beperkt aantal grote boomkorvaartuigen. (Bijlage 3 en 4).

1.2. Bemanning

De Vlaamse zeevisserij is voornamelijk in handen van familiale bedrijven.

De reder is de eigenaar van het schip, terwijl de schipper aan het hoofd staat van de bemanning, de bevelhebber is op zee en de eindverantwoordelijkheid draagt. In een aantal

gevallen is de schipper ook de reder van het vaartuig, in de andere gevallen vaart de schipper in dienstverband. Afhankelijk van het vaargebied, de bediening van de motor en de lengte van het vaartuig bestaat de verdere bemanning uit een stuurman, een motorist (kustmotorist, matrozenmotorist of volledige motorist), één tot drie matrozen (beschikken over een radiobrevet en mogen wacht lopen), lichtmatrozen (beschikken niet over een zeevaarddiploma) en/of scheepsjongens (scheepsleerjongens).

Aan boord van een vissersvaartuig wordt er dag en nacht gewerkt. Naargelang het type vaartuig worden de netten 45 minuten tot 3 uur in zee geworpen. Daarna worden de netten gelicht. De vis wordt gesorteerd, gegut (ingewanden eruit gehaald), met ijs bedekt en gestapeld. Deze activiteit neemt ongeveer 60 minuten in beslag. Dit werkproces wordt continu herhaald.

1.3. Vistechniek

De Vlaamse vissersvloot is voornamelijk een boomkorvloot, met een gerichte visserij op enkele platvissoorten, vnl. tong en schol. Daarnaast is er de bordenvisserij, die hoofdzakelijk afgestemd is op langoustines en rondvis, zoals kabeljauw, wijting, schelvis. Het kleine vlootsegment kent een meer gediversifieerde visserij (garnaal, tong, kabeljauw, schol,...).

Daarnaast vissen een 10-tal van onze schepen op alternatieve wijze (warrelnet-, twin- en triplerig, snorrevod- en krabbenpotvisserij). (Bijlage 5)

1.4 Visgronden

Onze Vlaamse vissers vissen in de Belgische zeegebieden, zijnde de territoriale wateren en de Exclusief Economische Zone (EEZ). Daarnaast zijn ze ook actief in de communautaire wateren en in de Noorse zone (bezuiden de 62° NB = ten zuiden van Noorwegen). De communautaire wateren zijn de wateren die onder de jurisprudentie vallen van de Europese lidstaten. Heel concreet zijn de belangrijkste visgebieden van onze Vlaamse vissers: de zuidelijke Noordzee, de Duitse Bocht en het gebied voor de Deense kust, de Oostkust van het Verenigd Koninkrijk, het oostelijk Engels Kanaal, het Bristol Kanaal, de Ierse en de Keltische Zee en de Golf van Gascogne. (Bijlage 6)

1.5 Visstocks

De evolutie van bestanden wordt in belangrijke mate gedetermineerd door de reproductie (broedklassen-rekruten), de quota's en technische maatregelen. Regelmatige ups en downs in de natuur zijn legio. De laatste jaren waren de tongvangsten in de Noordzee zeer hoog en blijven stabiel door het goede broed van 2000. De kabeljauwvisstock ziet er sinds meerdere jaren slecht uit. Zonder goede producties (en die zijn er niet) kan aan dat proces weinig worden veranderd. Tongbestanden in de Ierse Zee en de Keltische Zee zijn de laatste jaren stabiel en goed. Het tongbestand in de Golf van Gascogne was jaren zeer stabiel, maar is nu op een zeer laag peil gekomen.

Met betrekking tot de actuele toestand van de visstocks -op basis van het onderzoek van vorig en dit jaar- zijn er nog geen definitieve resultaten gekend. De meeste werkgroepvergaderingen

binnen ICES (International Council for the Exploration of the Sea) zijn afgewerkt maar de procedure voorziet een screening door het “ACFM” (Advisory Committee for Fisheries Management) vooraleer het advies officieel naar de Europese Commissie gaat.

De vooruitzichten zijn:

- Kabeljauw in Noordzee en Ierse Zee : blijft slecht, weinig lichtgevende punten;
- Tong en schol in de Noordzee : waarschijnlijk stabiel tot lichtjes stijgend;
- Tong in het oostelijk Engels kanaal (VIId): verhoging (van een reeds hoge TAC) met ongeveer 10% (wij hebben er 30% van de aanvoer);
- Tong in de Keltische Zee: mogelijke verhoging met 10 % (België heeft 50% van de totale aanvoer);
- Tong in de Ierse Zee : status quo (België heeft eveneens 50% van de totale aanvoer);
- Tong in de Golf van Gascogne (VIIIa) : ronduit slecht (België heeft er een klein quotum. Indien er terug met Nederland kan geruild worden – zoals reeds vele jaren het geval is – dan kan het tot 5% groter worden;
- Schelvis in de Noordzee (vorig jaar een bestand in slechte staat) is thans via een goed broed weer op de goede weg (wij hebben daar maar een onbelangrijke aanvoer van);
- Haring (wij hebben een quotum dat wordt geruild met de Nederlanders) heeft thans een zeer omvangrijke biomassa en dus mogen zeer hoge TAC's verwacht worden.

Indien deze vooruitzichten bevestigd worden, zijn de verwachtingen voor onze vloot tamelijk gunstig tot stabiel.

1. 6. Bedreiging van overbevissing

Wereldwijd verkeert de visserij in een diepe crisis en bestaat er grote bezorgdheid over de kritieke situatie van veel visbestanden. De visserij haalt meer vis uit de oceanen dan dat er kan vervangen worden door voortplanting en groei van de geëxploiteerde soorten. Dit proces wordt overbevissing genoemd. Overbevissing lijdt tot ongewenste – en moeilijk om te keren - veranderingen in mariene ecosystemen en resulteert gewoonlijk in vangsten die veel lager zijn dan deze die gehaald kunnen worden bij een goed en duurzaam beheer. De bevissing van de meeste bestanden gaat door opeenvolgende stadia van onderontwikkeld, ontwikkelend, volledig geëxploiteerd, overbevist, ingestort en gesloten. De kosten die met de ineenstorting van de visserij verbonden zijn – gemeten als verminderde inkomsten, verloren arbeidsplaatsen en verminderde biodiversiteit – zijn nu onaanvaardbaar geworden. In de Noordzee zijn veel bestanden op dit ogenblik niet of bijna niet meer in een veilige biologische situatie. Meer dan 60% van de soorten zijn overbevist. De bestanden worden te zwaar bevestigd of de hoeveelheden paarijpe vis in de bestanden zijn te klein, of beide problemen komen tegelijk voor. Er moet dringend verbetering komen in de situatie van veel visbestanden. Deze overbevissing is dermate groot dat de erkende wetenschappelijke instanties pleiten voor drastische vermindering van de exploitatieniveau's. Dat is met name het geval voor een aantal visbestanden die van essentieel belang zijn voor de Europese visserij, zoals kabeljauw, schelvis, heek, schol en haring. Het paaibestand wordt zelfs in meer dan één geval als onvoldoende beschouwd om een biologische ineenstorting van de bestanden te kunnen uitsluiten. Zo moesten voor haring en kabeljauw uit de Noordzee dringend zeer beperkende maatregelen worden vastgesteld.

1.7. Aanlandingen

België telt 3 vissershavens met een visafslag: Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge, waarvan deze laatste $\frac{3}{4}$ van de aanvoer van verse vis voor zijn rekening neemt.

De structuur van deze vismijnen is zeer verscheiden: Nieuwpoort heeft een stedelijke vismijn, in Oostende is de vismijn onlangs omgevormd tot een autonoom gemeentebedrijf (AG), terwijl de grootste Vlaamse vismijn van Zeebrugge een privé bedrijf is. Daarenboven hebben de 2 grootste Vlaamse visafslagen elk afzonderlijk nauwe samenwerkingsverbanden met buitenlandse vismijnen afgesloten. Deze verscheidenheid inzake structuur bemoeilijkt de onderlinge samenwerking tussen de vismijnen. (Bijlage 7 en 8).

In 2001 werd 18 053 ton onder Belgische vlag aangevoerde vis verhandeld in de drie kustvismijnen voor een totale waarde van 68 miljoen euro. Onze vissersvloot is gespecialiseerd in de visserij op dure soorten, zoals tong, dat de helft van de besomming vertegenwoordigt. De aangevoerde vis is onderworpen aan een sanitaire controle in de vismijn door het Instituut voor Veterinaire Keuring (IVK).

Circa één derde van de aanvoer van vis (8 916 ton) door Vlaamse vaartuigen wordt aangeland in buitenlandse havens. Dit is het gevolg van een sterke aanwezigheid van Nederlandse reders in de Belgische vloot en het bevissen van verder afgelegen visgronden door onze eigen vissers. Slechts een deel van die aanlandingen in vreemde havens komt via wegtransport terug naar de Belgische visveilingen. Uiteraard leidt een aanvoer in vreemde havens tot een verminderde activiteit in de eigen havens. Daar tegenover staat dat er weinig buitenlandse aanvoer is op Vlaamse visveilingen.

1.8. Verwerking en afzet

Het productievolume van de visverwerkende bedrijven bedroeg in 2001 ongeveer 45 477 ton. Tijdens de eerste 10 maanden van 2001 hebben de visverwerkende bedrijven een omzet gerealiseerd van 167 miljoen euro. De visverwerkende sector en afzet is in Vlaanderen voornamelijk in handen van KMO's.

Door het positief imago van vis, neemt de vraag toe. Handel en verwerking spelen ook in op de vraag naar nieuwe producten en bieden een ruim gamma van verwerkingsactiviteiten: bereiding van filets, verwerking van ingevoerde bevroren vis (vnl. uit EU ingevoerd), inleggen, roken, stomen, conserveren en verpakken. Alle visverwerkende bedrijven moeten beantwoorden aan een kwaliteitsborgingsysteem, dat gebaseerd is op de principes van HACCP (Hazard Analysis of Critical Control points).

Door de dalende en onregelmatige aanvoer (wat leidt tot hogere en sterk schommelende prijzen), evenals het gebrek aan assortiment van de lokale vloot is de verwerkende nijverheid in hoge mate afhankelijk van de aanvoer uit buitenlandse havens. Bijgevolg kan de verwerkende sector zich redelijk onafhankelijk opstellen ten aanzien van het voortbestaan van de eigen aanvoersector.

1.9. Aquicultuur

De viskweek in Vlaanderen wordt traditioneel alleen in zoet water bedreven. Amper een tiental beroepsbedrijven zijn actief, vnl. in de teelt van karper, voorn, snoek en paling. Zij produceren hoofdzakelijk consumptievis, naast enige pootvis voor de herbevolking van de waterlopen en visvijvers.

Inmiddels zijn het Departement voor Zeevisserij, evenals een paar privé-bedrijven, actief bezig met onderzoek naar nieuwe mogelijkheden voor zoutwater aquicultuur. (bijlage 9)

1.10. Adviesorganen

1.10.1. Vlaams Visserijcomité

Bij Besluit van de Vlaamse Regering van 24 november 1993 werd het Vlaams Visserijcomité opgericht als adviesorgaan voor de Vlaamse minister bevoegd voor het visserijbeleid. Bij aanvang kristalliseerde de werking zich vooral rond de visserijmaatregelen voorzien in het 5b-programma Westhoek-Middenkust-Zeevisserijgebied en het bijhorend communautair initiatief "Pesca" voor Vlaanderen, maar ook rond het visserij-instrument inzake "economische expansie", nl. het Financieringsinstrument voor de Vlaamse visserij- en aquicultuursector (FIVA).

Op 27 mei 2000 besliste de Vlaamse regering tot een vernieuwde samenstelling waarbij de sector zo ruim mogelijk vertegenwoordigd is. Naast de stemgerechtigde leden worden een aantal waarnemers en experts uit diverse administraties op de vergaderingen uitgenodigd. Ook maatschappelijke middengroepen zijn vertegenwoordigd zodat een breed forum geschapen wordt om naar het beleid toe gefundeerde adviezen te formuleren. Het in werking treden van dit vernieuwd adviesorgaan is des te belangrijker gezien alle bevoegdheden inzake de visserij- en aquicultuursector samengebundeld werden bij één en dezelfde Vlaamse minister, die namens België ook het Europees beleid mede bepaalt.

1.10.2. De Bijzondere Raadgevende Commissie Visserij (BRCV)

Deze visserijraad is opgericht als adviesorgaan voor de federale minister van Economische Zaken.

In de schoot ervan is er recent een **Tripartiete** werkgroep van experts opgericht (beslissing van de Ministerraad van 16/02/01). Deze heeft tot doel oplossingen te zoeken voor de economische en sociale problemen van de Belgische Zeevisserij.

2. HET EUROPEES VISSERIJBELEID

Bij de start van het Europees Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB) in 1983, was de zeevisserij nauwelijks onderworpen aan regelgevingen. Momenteel wordt het visserijbeleid van de Vlaamse regering in zeer belangrijke mate gedetermineerd door de Europese regelgeving.

2.1. Huidig Europees visserijbeleid

Het Europees visserijbeleid steunt op vier grote pijlers:

- het **Markt- en Prijsbeleid** heeft tot doel een redelijk inkomen te voorzien voor de Europese vissers en reders en het op elkaar afstemmen van de markten van visproducten;
- het **Conserveringsbeleid** beoogt een rationele en verantwoorde exploitatie van de levende aquatische rijkdommen van de zee, door het instellen van TAC's (totale toegestane vangsten) en quota, en door technische maatregelen zoals minimum netmazen, minimum aanvoerlengtes van de vis en het sluiten van visgebieden;
- het **Structuurbeleid** wenst het geheel van steunmaatregelen voor de visserij - zowel met nationale als met gemeenschapsmiddelen - te harmoniseren en concurrentievervalsing maximaal uit te schakelen;
- het **Externe Visserijbeleid** voorziet in samenwerkingsakkoorden tussen de Europese Unie en derde landen.

Voor de Vlaamse visserij is het conserveringsbeleid en het structuurbeleid het meest ingrijpend. Immers door de achteruitgang van de visbestanden, heeft de EU noodgedwongen haar maatregelen moeten aanscherpen, o.m. door het drastisch reduceren van de visserijinspanning: zo werd enerzijds de activiteit teruggebracht door quota-verlaging, het afsluiten van visgebieden, een beperking van het aantal vaardagen, en werd anderzijds de capaciteit beperkt door het instellen van maxima voor volume (BT) en motorvermogen (kW).

Om de vlootcapaciteit in Europa aan te passen aan de visvoorraden heeft de Europese Unie een systeem uitgewerkt waarbij de input van de productiemiddelen beperkt wordt via een *Meerjarig Oriëntatieprogramma (MOP)*. Momenteel voldoet België niet aan het MOP IV. Het probleem situeert zich in het boomkorsegment waar de tonnagedoelstellingen met 6 % en de doelstellingen op het vlak van het motorvermogen met 1,4 % worden overschreden. De totale doelstellingen voor het motorvermogen voor de ganse vloot worden nochtans gerespecteerd (-1,5 %), doch de BT-doelstellingen worden met 1000 BT overschreden (+4 %).

Een degelijke controle door de lidstaten en de EU is onontbeerlijk voor het welslagen van het gemeenschappelijk visserijbeleid. Naast de controle op de aanlandingen, het vistuig, de minimum aanvoerlengte, ... is sinds enkele jaren ook het Vessel Monitoring System (VMS), gebaseerd op satellietcommunicatie, geïntroduceerd. Voor wat Vlaanderen betreft zijn 104 vaartuigen van meer dan 24 meter aangesloten op dit systeem dat hun bewegingen op zee nauwkeurig registreert.

Ondanks alle inspanningen van de Commissie is een uniforme en waterdichte controle in alle lidstaten nog niet gerealiseerd.

2.2. Gemeenschappelijk visserijbeleid na 2003

Het Europees visserijbeleid van de afgelopen 20 jaar heeft gedeeltelijk gefaald in haar opzet. Waar het op een vermindering van de visserij-inspanning aanstuurde, nam de overbevissing voor sommige bestanden toe. Er is een duidelijk gebrek aan doeltreffende controles en sancties... Daarom is de Commissie ervan overtuigd dat er drastische maatregelen moeten genomen worden.

Op 28 mei 2002 kondigde Europees Commissaris Franz FISCHLER zijn voorstellen aan voor de hervormingen van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB) na 2003.

De reactie steunt op vijf krachtlijnen:

- de jaarlijkse quota-onderhandelingen van de Europese lidstaten worden vervangen door **meerjarige beheersplannen** met een grotere rol voor de Commissie, gebaseerd op wetenschappelijke adviezen.
- **vermindering van de visserij-inspanning** in sommige gevallen tot 60% en de **inkrimping van de EU-vloot**. Er is geen subsidie meer voor nieuwbouw. Deze wordt alleen toegelaten ter vervanging van een ander schip dat voorafgaandelijk aan de vloot onttrokken wordt. Steun is er alleen voor moderniseringswerken ter bevordering van de arbeids- en veiligheidsvoorwaarden. Lidstaten die niet voldoen aan eerder gestelde voorwaarden van Europa (MOP IV) zouden hun Europese steun ontzegd worden, met uitzondering van sloopsteun;
- **meer en betere controle**, o.m. door een ruimere toepassing van het *satellietsysteem* en een *gezamenlijke EU-inspectiestructuur*;
- **streven naar een duurzame visserij**. Sterkere internationale samenwerking, aanpakken illegale visserij, strategie voor partnerschappen met derde landen;
- daarnaast zouden alle EU-vissersvaartuigen een **gelijke toegang krijgen in de communautaire wateren**, met uitzondering van de wateren binnen de 12-mijlszone.

Een lange termijnvisie is nodig om de overbevissing en aantasting van het mariene milieu tegen te gaan. Een hervorming met het oog op een duurzame en selectieve visserij is inderdaad dringend nodig. Dit betekent dat vermindering van de visvangst en afbouw van de vloot op Europees niveau zeker noodzakelijk is.

Ons land neemt echter een aparte plaats in: met 128 vaartuigen hebben wij de kleinste vloot van Europa die bij een verdere afbouw gevaar loopt te verdwijnen. Daarom genoot België van 1992 tot heden van een uitzonderingsmaatregel gebaseerd op een minimum leefbaarheidsdrempel, het zogenoemde "*minimum vitale*".

Bovendien dienen de regels van het Europees visserijbeleid over de hele EU op dezelfde wijze te worden toegepast. Plannen tot oprichting van een communautaire inspectiestructuur kunnen de huidige situatie verbeteren.

Belangrijk te vermelden is dat op de **Top van Johannesburg (26 augustus - 4 september 2002)** werd door België (en Vlaanderen) het "*plan of implementation*" werd goedgekeurd, met een engagement om priortair werk te maken van een duurzame ontwikkeling voor de visserij. Enkele van de belangrijkste actiepunten zijn: het behoud of herstellen van de stocks, het uitschakelen van destructieve visserijpraktijken, het instellen van gesloten gebieden ter bescherming van de visstocks of paaigebieden, een goed kustbeheer, het bevorderen van het wetenschappelijk onderzoek en het verspreiden van technische kennis.

3. NAAR EEN DUURZAAM VLAAMS VISSERIJBELEID

De zeevisserijsector heeft het vandaag moeilijk. Wisselende visprijzen, hoge brandstofkosten en afbetaling van de investeringen wegen zwaar. Hoofdzakelijk gestoeld op de boomkorvisserij is er weinig diversificatie in de vismethoden. Het is slechts de laatste tijd dat gedacht wordt aan milieu-vriendelijker vissen met de nadruk op selectiviteit. Vanuit maatschappelijk oogpunt blijft vis een positief imago hebben. Dit belet niet dat er een acuut probleem is om de vissersvaartuigen voldoende te bemannen met gekwalificeerd personeel.

De uitdagingen waarmee de sector te kampen heeft zijn niet van de minste. Als de Vlaamse visserijsector geen koerswijziging doorvoert, zal zij onafwendbaar naar de toekomst toe geconfronteerd worden met volgende pijnpunten: minder beschikbare vis, minder quota, minder aanvoer, minder schepen, minder vissers, minder economische slagkracht van de sector en een toenemende internationale concurrentie.

Economisch

De Belgische vloot is voornamelijk in handen van familiale bedrijven. De voornaamste bedreigingen voor de zeevisserijsector situeren zich als volgt: een kapitaal intensieve sector gekoppeld met een eenzijdige activiteit op sommige visbestanden in slechte staat leveren geen rooskleurige toekomstperspectieven op, wat zijn gevolg vindt in de afnemende interesse voor het vissersberoep bij jongeren en problemen oplevert voor instapmogelijkheden van jonge vissers. Daarenboven wordt de sector geconfronteerd met dalende visquota.

Toekomstgericht kan er gedacht worden aan een adequaat beheer van de visserij-inspanning wat een nieuwe aanpak van de zeedagenregeling betekent, aan meer diversificatie van de vismethoden waarbij ook het aanbod van vis meer gediversifieerd zal worden en aan het herbekijken van het quotabeheer en het stelsel van visvergunningen.

Teneinde een relatie te scheppen tussen de visserijactiviteiten van een Belgisch vissersvaartuig en de van de visserij afhankelijke bevolkingsgroepen en aanverwante industrieën voorziet het visvergunningbesluit dat elk vissersvaartuig jaarlijks een daadwerkelijke economische band moet bewijzen met de Belgische kuststreek.

Op structureel vlak geniet België sinds 1997 van een “minimum vitale” waarbij de capaciteit van de totale vloot niet dient te dalen om te voorkomen dat die capaciteit onder een peil zakt dat noodzakelijk is om de visserijsector economisch leefbaar te houden.

Ecologisch

Er is een toenemende aandacht voor duurzaamheid. De ecologische objectieven leiden een tendens in naar alternatieve vistechnieken niet enkel met het oog op de verhoging van de productiviteit maar ook met het oog op het behoud van de duurzaamheid van de natuurlijke rijkdommen van de zee.

Het Belgische structurele programma “Visserij buiten doelstelling 1” voorziet een aanmoediging voor meer selectief vissen en suggereert de optie om een aantal oude boomkorvaartuigen om te schakelen naar meer selectieve en economische visserijmethoden die een aanzet moeten zijn om op een energiebesparende en milieuvriendelijke wijze te vissen.

Daartoe werd reeds een aangepaste reglementering uitgewerkt waarbij het FIVA een stimulerende differentiatie voorziet onder de vorm van een ecobonus teneinde zoveel mogelijk “best beschikbare technieken” en milieu- en energievriendelijke investeringen ingang te laten vinden.

Op het vlak van de conservering van de visbestanden werd er speciale aandacht besteed aan de Belgische 3-mijlszone daar deze zone een belangrijk continentaal opgroeigebied is voor juveniele tong. Een beschermingsmaatregel werd tijdelijk ingesteld in die zin dat alle directe visserij op tong verboden is voor vissersvaartuigen met een tonnenmaat groter dan 70 BT. Er dient tevens vermeld dat een reglementering werd uitgewerkt met betrekking tot de strandvisserij waarbij de vangst van ondermaatse tong vermeden wordt alsook met betrekking tot de niet-beroepsmatige visserij in de Belgische 3-mijlszone waarbij strenge voorschriften worden opgelegd aangaande de toegestane vangsten. Tevens is het zo dat de visserij op levende organismen van sedentaire soorten binnen de territoriale wateren van België verboden is.

Tenslotte dient verwezen naar de Wet ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België die de basis vormt om een ecologisch verantwoord beheer te ontwikkelen in de Belgische wateren. Diverse ontwerpbesluiten zijn in onderzoek met betrekking tot de afbakening van beschermde mariene gebieden waaraan eventueel beheers- en beperkingsmaatregelen voor de visserij kunnen gekoppeld worden.

Maatschappelijk

Het thuisverbruik van vis in België ligt de laatste jaren boven de 7 kg per capita; het verbruik heeft de dioxinecrisis in de vleessector doorstaan en is er zelfs beter van geworden. Vis blijft maatschappelijk een imago hebben van gezond product. Bovendien heeft de wetgever de benaming van visserijproducten gereguleerd waarbij de consument terdege wordt voorgelicht.

Visserij maakt in de kustregio een wezenlijk deel uit van het maatschappelijke en sociale leven en is daarenboven nauw verbonden met het kusttoerisme. Het visserijmuseum te Oostduinkerke, de IJslandvaarder “Amandine” te Oostende, de talrijke naslagwerken over de visserij en de organisatie van jaarlijks weerkerende visserijfeesten in de badsteden vormen daar een levend bewijs van. De “Oostendse vistrap” levert het bewijs dat toerisme en visserij kunnen samengaan.

In de kuststreek zijn de zeevisserij en de aanverwante nevenbedrijven een belangrijke vorm van tewerkstelling. Rechtstreeks of onrechtstreeks zijn in de gehele visserijsector langs de kust circa 8.000 personen tewerkgesteld. De tewerkstelling in de primaire sector (bemanning, reders en aan de rederij verbonden walpersoneel) bedraagt ongeveer 1.000 personen. Vooral op het gebied van de bemanning bestaat er een personeelstekort.

Het aantal visserij scholen langs de kust werd in de loop der jaren afgeslankt van 5 naar 2 scholen. Ook de visserij scholen worden geconfronteerd met lage leerlingaantallen, wat er toe geleid heeft campagnes op te zetten om het beroep van visser aantrekkelijk te maken wat op middellange en lange termijn het bemanningsprobleem zou moeten ten goede komen. De herziening van het toepassingsgebied van het Fonds voor Scheepsjongens is er ook op gericht de instroom van nieuwe krachten te stimuleren.

De uitdagingen waarmee de sector te kampen heeft zijn niet van de minste. Als de Vlaamse visserijsector geen koerswijziging doorvoert, zal zij onafwendbaar naar de toekomst toe geconfronteerd worden met volgende pijnpunten: minder beschikbare vis, minder quota,

minder aanvoer, minder schepen, minder vissers, minder economische slagkracht van de sector en een toenemende internationale concurrentie.

3.1. Vrijwaren van de economische activiteit

In 1993 publiceerde het West-Vlaams Economisch Studiebureau een nota over de visserij waarin gesteld werd dat: “*Gezien de kleinschaligheid (qua vlootomvang) van de Belgische vloot... rekening (dient) te worden gehouden met een benedengrens waaronder de huidige productiemiddelen van de nevensectoren niet meer rendabel kunnen worden aangewend*”.

De toenmalige minister van Landbouw verkreeg van de EU dat het MOP-streefcijfer van 1996 gelijk geschakeld werd met dat van 1992. Het nieuwe streefcijfer voor de totale Belgische vloot was toen 67 857 kW (= *minimum vitale*). Eind juni 2002 bedroeg het vermogen van onze vloot echter maar 66 863 kW. Het BT is in verhouding niet afgenomen, omdat de nieuwe vaartuigen aan hogere veiligheidsnormen moeten voldoen dan de vervangen schepen, en ook omwille van de drang om steeds grotere schepen te bouwen.

3.1.1. Financieel ondersteuningsbeleid

De continuïteit van de visserijsector kan alleen maar gegarandeerd blijven indien de sector op lange termijn economisch leefbaar en rendabel is. Soms heeft men te kampen met problemen van solvabiliteit, liquiditeit en rendabiliteit. Om de competitiviteit van de Vlaamse visserijsector binnen het Europees kader te waarborgen, is er overheidsondersteuning opdat de sector in staat zou zijn een rendabeler bedrijfsvoering te realiseren.

- FIVA (Financieringsinstrument voor de Vlaamse Visserij- en Aquicultuursector)

Sedert 1998 is het Financieringsinstrument voor de Vlaamse Visserij- en Aquicultuursector (FIVA) operationeel. In de kapitaalintensieve visserijsector is dit instrument zeer succesvol gebleken. Op vier jaar tijd werd hierdoor meer dan 18 miljoen euro steun aan de sector toegekend. De laatste jaren evenwel zijn de aanvragen gedaald, door een verminderde dynamiek in de sector ten gevolge van steeds dalende visquota en hoge brandstofprijzen.

De aangepaste regelgeving wil verder impulsen geven aan de sector, maar benadrukt een meer duurzame en ecologische visserij.

Dit gebeurt zowel op individueel als op collectief vlak:

- De FIVA-regelgeving voor de investeringen in visserijbedrijven voorziet naast een basissteun nu ook in een ecobonus van 10% o.a. voor investeringen die duurzame visserijtechnieken bevorderen;
- Een besluit betreffende de omkadering van de visserij, waar onder meer proefprojecten kunnen worden betoelaagd, die betrekking hebben op de bescherming van bepaalde visbestanden.

Naast deze aanpassingen wordt aandacht besteed aan de verankering (economische band) van de Vlaamse vissersvloot, evenals aan de aquicultuursector, waarvan de ontwikkeling dient gestimuleerd te worden. Verder is er ook steun voorzien voor verzekeringen ter dekking van het risico van verlies als gevolg van buitengewone gebeurtenissen of natuurrampen.

- FIOV (Financieringsinstrument voor de Oriëntering van de Visserij)

In het kader van het Europese FIOV-programma kan België in de periode 2000-2006 beschikken over 35,3 miljoen euro om de visserijsector te ondersteunen. Na de regionalisering van de visserij is het aandeel van Vlaanderen hierin 95 % of 33,535 euro. Het Belgisch programmeringsdocument werd goedgekeurd op 21 december 2000. Zwaartepunten zijn vernieuwing en modernisering van de vissersvloot, bescherming en ontwikkeling van de levende rijkdommen van de zee, aquicultuur, uitrusting van vissershavens, verwerking en afzet en binnenvisserij, andere maatregelen van socio-economische aard en technische bijstand.

Dit programma richt zich vnl. op acties van collectief belang, uitgevoerd door het bedrijfsleven, zoals projecten m.b.t. het verbeteren van de arbeidsomstandigheden en veiligheid aan boord, verspreiding van informatietechnologie, kennisoverdracht (o.m. inzake duurzame vistechnieken), kwaliteitsverbetering en -controle, afvalvoorkoming, e.d. Gezien het belang van de visverwerking en afzet van visproducten wordt ondersteuning verleend onder de noemer “productvernieuwing en het scheppen van hogere toegevoegde waarde”.

In de aquicultuur gaat de aandacht naar watervoorzieningen en waterafvoer en naar aspecten inzake de ruimtelijke ordening. Verder kan ook steun worden verleend voor diversificatie (o.m. toerisme).

3.1.2. Defensieve strategie voor het groot vlootsegment

Het groot vlootsegment staat onder hoge economische druk om de capaciteit van de vaartuigen bestendig te blijven verhogen. Geopteerd wordt voor een defensief beleid, dat het *behoud* en het *vrijwaren* van een verdere teloorgang van het traditionele *groot vlootsegment* beoogt.

Een aantal *korte termijn maatregelen* zijn:

- Verplichting tot aantonen van een economische band

De opgelegde vangstbeperkingen in de EU verhoogt de concurrentie, waardoor rederijen uit andere lidstaten (vnl. Nederland en Spanje) trachten hun activiteiten uit te breiden door overname van buitenlandse vaartuigen. Zo zijn van de 128 vaartuigen die onder Belgische vlag varen een 30-tal in Nederlandse handen.

De zogenoemde economische band werd in België ingevoerd bij KB van 3/2/1999. Ook in Frankrijk en het V.K. werd een dergelijke regeling ingevoerd. Deze moet er toe leiden dat de ‘quotahoppers’, eigenaars met een andere nationaliteit dan de vlag van het vaartuig, toch nog enige economische activiteit teweeg brengen in de vlaggenstaat van het vaartuig. Deze maatregel werd voor goedkeuring voorgelegd aan de Commissie, die geen opmerkingen formuleerde.

In ons land wordt voldaan aan de economische band wanneer:

- de bemanning voor 50 % bestaat uit personen die werkelijk woonachtig zijn langs de Vlaamse kust;
- het schip ten minste 50 % van de aanlandingen in Vlaamse havens realiseert en ten minste 2/3 ervan in afslagen langs de Vlaamse kust te koop aanbiedt;

- ander bewijsmateriaal, dat een economisch band aantoont, kan worden voorgelegd (bv herstellingen in een Belgische werf).

- Quotabeleid

In 1983 werden in de EU de Totaal Toegestane Vangsten (TAC's) vastgesteld per vissoort en per zeegebied. Op basis van historische vangsten worden de TAC's procentueel verdeeld in nationale visrechten of quota.

Het toekennen van de nationale visquota en het beheer ervan kan op drie verschillende manieren plaats vinden:

- dat de nationale quota jaarlijks toe te kennen aan de vaartuigen die de Belgische vlag voeren; dit is het huidige systeem.
- door individuele quota per schip toe te kennen
- door individuele quota die verhandeld kunnen worden in zogenaamde "quotagroepen".

Om een kapitalisatie van het quotum te vermijden, gaat de voorkeur nog steeds uit naar het bestaande systeem met jaarlijkse toewijzing. Bijkomende kapitaalkosten zouden de instroom van nieuwe krachten in de sector bemoeilijken en de motivatie van de varende schippers om in de sector te blijven doen afnemen.

Reeds lang wordt over dit thema discussie gevoerd in de sector. Op basis van een nieuwe enquête - opgesteld en uitgevoerd door de Dienst Zeevisserij - kan nagegaan worden of de visserijsector aandringt om een systeem van quotagroepen op te starten (naar analogie met de Nederlandse Biesheuvelgroepen). Indien een meerderheid van de sector voorstander is van een systeem van quotagroepen, kan overwogen worden een proefproject van één jaar op te starten. Na afloop zal de werking geëvalueerd, desgevallend bijgestuurd, veralgemeend of afgeschaft worden. Bovendien dienen uiterst strikte principes voor het verdelen van de quota in het proefproject toegepast te worden. Voor reders die verkiezen niet toe te treden tot het proefproject zou het bestaande systeem van toepassing blijven.

Verder zal nagegaan worden of de commissie, die de verdeling van de visquota adviseert, dient aangevuld te worden met niet-reders, die waken over een billijke verdeling van de quota over de verschillende vlootsegmenten.

- Het onder controle houden van de energiekosten

Boomkorvaartuigen zijn grote energieverbruikers (bijlage 10). Indien de Vlaamse visserij zich verder in de richting van de grote boomkorvloot ontwikkelt, zal een eerstvolgende 'oliecrisis' dramatische gevolgen hebben voor de sector. Onderzoek naar en experimenten met alternatieve energiebronnen evenals het stimuleren van alternatieve vistechneken - die al dan niet complementair kunnen aangewend worden bij de boomkor - verdienen absolute prioriteit. Door de aangepaste FIVA-regelgeving en het FIOV-programma kan er gebruik worden gemaakt van een financiële ondersteuning.

3.1.3. Offensief beleid voor het klein vlootsegment, in het bijzonder de kustvisserij

Voor het klein vlootsegment zal een offensief beleid uitgewerkt worden, dat nieuwe toekomstmogelijkheden en comparatieve voordelen voor dit segment creëert. Dit offensief

beleid is o.m. gericht op de uitbouw van de kustvisserij en het ontwikkelen van alternatieve, milieuvriendelijke en selectieve vistechnieken.

De evolutie van het klein vlootsegment, en in het bijzonder de kustvisserijvloot verdient bijzondere aandacht. Immers een studie uitgevoerd door de Vlerick Management School (prof. Crijns): *“Een toekomst voor de Belgische visserij”* (april 2001) houdt een pleidooi voor het behoud van de kustvisserij. Ook een mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement (COM (2002) 363) betreffende visserijbeheer en natuurbehoud in het mariene milieu stelt: *“In de kustgebieden vervult de kustvisserij een bijzondere rol. De kustvisserij, die goed wordt beheerd, is een duurzame activiteit waarvoor een hernieuwbare hulpbron wordt gebruikt om het sociaal-culturele weefsel in stand te houden, de plaatselijke economie te versterken en het cultureel toerisme te bevorderen zonder dat het milieu daaronder te lijden heeft.”*

Ook het verslag van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (3/10/2001) ligt in dezelfde lijn: *“De kustvisserij is trouwens minder schadelijk voor het milieu en moet opnieuw aangemoedigd worden in het belang van de plaatselijke gemeenschappen. Daarom pleit de BRCV voor een duurzame steunverlening aan de van de visserij afhankelijke kustgemeenschappen, zodat de werkgelegenheid, die in deze gebieden van primordiaal belang is onder meer in handel en verwerking, in stand kan gehouden worden.”*

Een aangenomen, met redenen omklede motie, ingediend door de heren J. Maes, D. Ramoudt, J.Loones en mevrouw I. Vertriest (26 april 2000) verzoekt de minister o.a. om: *“te streven naar een verbreding van de visserij, waarbij prioriteit gegeven wordt aan de kustvisserij”*.

Het klein vlootsegment staat onder overnamedruk. De ondersteuning van dit vlootsegment moet de instapmogelijkheden voor jonge reders en vissers vergemakkelijken en de toeristische aantrekkingskracht voor de Vlaamse kust verhogen.

Een aantal concrete maatregelen met als doel het behoud van het kleinvlootsegment en van de kustvisserij wordt overwogen:

- Invoeren van een afzonderlijk vlootsegment kustvisserij en aanpassing van het bestaande visvergunningbesluit

Om de kustvisserij als vlootsegment te kunnen vrijwaren is het noodzakelijk een derde afzonderlijk segment in te voeren. Dit nieuw kustvissersegment moet aan volgende criteria beantwoorden ;

maximaal een effectief vermogen hebben van 221kW;

maximaal een BT hebben van 70;

maximaal 24 u op zee zijn per zeereis.

Rekening houdend met dit derde kustvissersegment kan de vloot opgedeeld worden in 3 segmenten waarbij schotten dienen geplaatst tussen de segmenten indien het motorvermogen wordt samengevoegd van vaartuigen uit verschillende segmenten.

Teneinde de nieuwbouw, invoer en aanschaf van tweedehandsvaartuigen te vergemakkelijken in het klein vlootsegment en zeker in het segment kustvisserij, kan de coëfficiënt die de verhouding uitdrukt tussen motorvermogen en tonnage, herbekeken worden.

Om het kleine vlootsegment en vooral de kustvisserij te beschermen tegen ‘uitverkoop’ door het groot segment, kan de haalbaarheid onderzocht worden om tussen beiden segmenten een schot te kunnen zetten. Zodoende zouden de vermogens uit het klein segment niet meer samengevoegd kunnen worden met deze uit het groot segment. Momenteel bestaat enkel de

beperking dat verschillende kleine vaartuigen niet mochten samengevoegd worden tot één groot vaartuig. Samenvoegen van een klein met een groot vaartuig is wel toegelaten en veroorzaakte een daling van het aantal kustvissersvaartuigen.

- **Het invoeren van een 3-mijlszone**

Sedert juni 1998 bestaat er een visserijverbod op tong binnen de driemijlszone voor vaartuigen boven 70 Brutoton, dus voor de grotere schepen dan de typische kustvissers. Deze maatregel wordt jaarlijks hernieuwd. Het besluit van de Vlaamse regering van 17 mei 2002 beoogt de verlenging van het bestaande besluit tot 31 december 2002. De Vlaamse Regering heeft de opdracht gegeven aan de bevoegde minister om de opportuniteit te onderzoeken om deze maatregel uit te breiden tot een algemeen visserijverbod voor vaartuigen groter dan 70 BT binnen de 3-mijlszone.

Om het nut van deze maatregel te begrijpen is het belangrijk om het verschil te kennen tussen kustvissers en eurokotters: (a) kustvissers vissen maar een beperkt aantal dagen per jaar omdat ze te klein zijn en de harde winden niet kunnen trotseren; (b) eurokotters (eveneens maximaal 221 kW, maar meer BT dan de kustvissersvaartuigen) mogen eveneens in de kustwateren vissen, maar kunnen tegelijk ook langer en verder op zee gaan (meer BT maakt grotere accommodatie mogelijk). Door echter tegelijk in de Vlaamse kustwateren te opereren brengen deze eurokotters de kustvissers in een voor hen onhoudbare concurrentiepositie.

3.1.4 Onderzoek naar productontwikkeling

Ook in de toekomst zal de Vlaamse visserijsector moeten afrekenen met bikkelharde concurrentieverhoudingen. Constant zal er onderzoek moeten gebeuren naar nieuwe producten of systemen m.b.t. visproducten, -vangst, -behandeling, -commercialisering. Een grotere informatie-uitwisseling in de sector en tussen de diverse geledingen is aangewezen, evenals een grensoverschrijdende samenwerking. Belangrijk is ook een goede voorlichting en advies over de mogelijkheden voor technische en economische steun.

3.1.5. Kwaliteitsbeleid

Transport- en kwaliteitsproject

Belgische vaartuigen zouden zoveel mogelijk in Vlaamse visveilingen dienen aan te landen, zodat de toegevoegde waarde in Vlaanderen kan gerealiseerd worden. In het geval van eigen aanlandingen in buitenlandse havens moet tijdens het transport kwaliteitsverlies vermeden worden, om nog een zo hoog mogelijke prijs te realiseren. In de periode 1999-2001 werd een project betoelaagd dat voorzag in de logistieke ondersteuning van transporten vanuit buitenlandse havens.

Ook werd een aanvang gemaakt met een uniforme kwaliteitsbeoordeling, zodat kopers op transparante wijze van op afstand op de klok kunnen kopen. In de komende jaren zal een dergelijk project dienen verder gezet te worden om het systeem te verfijnen en uit te breiden naar de meest courante vissoorten. Aanvullend dient de bemanning opgeleid om de behandeling van de vis tot beter kwaliteitsbehoud optimaal te verzorgen en is een opleiding van de professionele viskopers nodig.

Bevorderen van het sorteren aan boord

Aan boord van een vissersschip wordt de vis doorgaans niet verregaand gesorteerd. Het sorteren op grootte en gewicht gebeurt in hoofdzaak in de visveilingen. Hierdoor laat men een kans tot kwaliteitsdifferentiatie liggen.

Onderzocht moet worden of de extra arbeid aan boord voor sorteren en verpakken een financiële meerwaarde voor de reders genereert en een bijdrage kan leveren in het traceringsstelsel van visproducten.

Aandacht voor gezondheid en versheid

HACCP- en ISO normen worden een conditio sine qua non. Ook het aspect van het milieuvriendelijk produceren wint aan belangstelling. Het gebruik van milieubelastende technieken komt onder vuur te liggen.

Steeds meer consumenten zijn bereid een hogere prijs te betalen voor gezonde en verse voeding.

Tot de kwaliteitsvis behoort de dagverse vis. Deze vis zou men kunnen kenmerken door een speciaal kwaliteitslabel. Het marktsegment “verse vis” zou kunnen bijdragen tot product- en prijsdiversificatie.

3.1.6. Grotere marktgerichtheid

Bijkomende informatie aangaande de marktaanvoer zal in de toekomst een nog belangrijker rol gaan spelen. Gezien het product “vis” schaars is, zal men in de visveilingen de aandacht moeten verleggen van een maximale aanvoer naar een betere planning die tot een verdere specialisatie zal leiden. Het vergroten van het onderzoek en research m.b.t. bijkomende specialisaties verdient dan ook een prioriteit te krijgen.

3.1.7. Aquicultuur

Recent wordt een vernieuwde belangstelling geconstateerd voor de aquicultuursector. Het gaat hier dan in de eerste plaats om de kweek in zoutwater in de kuststreek, o.m. van tarbot, tong, oesters en mosselen, na wetenschappelijke onderbouwing door projecten in het kader van het 5b-gebied “Westhoek-Middenkust-Zeevisserijgebied” in de periode tot 2001. Ook voor zeebaars en kabeljauw werd belangstelling genoteerd. Onderzocht wordt in hoeverre deze activiteiten aan de Vlaamse kust economisch haalbare projecten kunnen opleveren en ecologisch kunnen ingepast worden.

Het is bekend dat een aantal wetenschappelijke instellingen en privé-bedrijven in Vlaanderen over voldoende know-how beschikken m.b.t. de productie en kweek van larven van zowel zoet- als zoutwaterspecies. In de toekomst kan de hernieuwde belangstelling samen met de aanwezige know-how wellicht een aanzet geven tot enkele productie-eenheden.

Met het oog op de komst van de windmolens in zee ontstaat er een kans om verdere mogelijkheden te onderzoeken voor de viskweek in zeewater. Hierbij kan er gedacht worden aan: hangmosselculturen, restocking van tong en tarbot, krabbenpotten, ...

3.1.8. Sportvissers

Zeehengelen is nauwelijks door de overheid gereguleerd, in tegenstelling tot het sportvissen met gesleept tuig. Wel is het zo dat sportvissers niet beschikken over een visvergunning en aldus hun vangsten niet mogen commercialiseren. Meerdere sportvissers die dagelijks op zee vertoeven, en de sportvisserij als een nevenberoep uitoefenen, vormen wel een probleem voor de beroepsvisserij.

Daarom gaan in de sector stemmen op om de grote “sportvissers” uit de hobbysfeer te halen en hun vaartuigen toe te voegen aan de officiële vissersvloot. Een afzonderlijk segment zou kunnen geïntroduceerd worden, met specifieke voorschriften en verplichtingen, zoals lengte kleiner dan 10m, tonnage beneden 20 BT, visserij op garnaal met netten bovenpees +/- 7 m (nu 4,5), vaartuig gekeurd door de Scheepvaartinspectie, verplicht brevet voor bemanning, visvergunning op naam van de eigenaar en niet op naam van het schip. Hiervoor dient een wijziging aan het MOP te worden aangevraagd bij de Commissie.

3.2. Werkgelegenheid, veiligheid en opleiding

3.2.1. Werkgelegenheid

De visserij is een kleine sector. Omwille van de regionale concentratie is zij belangrijk voor de werkgelegenheid in de kuststreek. Fluctuaties in deze tewerkstelling hebben dan ook een enorme impact op de lokale gemeenschap. De verminderde aanvoer, verplichte afbouw van de vloot, het gebrek aan familiale opvolging en de gevolgen ervan voor de nevensectoren, kunnen de tewerkstelling in Vlaanderen nadelig beïnvloeden. (Bijlage 11)

De ingezette trend naar een kleinere vloot met grotere boomkorvaartuigen, belemmert de instroom van werkkrachten. Op de grote boomkorvaartuigen zijn de vissers soms 1 maand op zee, in andere vlootsegmenten is deze uithuisigheid kleiner terwijl de kustvissers dagelijks thuis zijn. Doordat de kustvisserij dreigt te verdwijnen, verdwijnt ook de keuzemogelijkheid voor de vissers. Vissers die niet wensen verschillende weken op zee te zijn, vinden dan in de sector geen alternatieven meer. Door de afbouw van de sector vinden ouder wordende vissers ook steeds moeilijker werkgelegenheid in de nevensectoren.

Dat een verdere inkrimping van de sector het nijpend bemanningsprobleem zou oplossen, is verkeerd. De feiten leren ons dat het bemanningsprobleem toeneemt naarmate de vloot afgebouwd wordt. Een beperking van het aantal vaardagen zou een bijdrage kunnen leveren voor een beter familiaal leven.

Op 8 februari 2002 is het samenwerkingsprotocol met de sociale partners van de visserijsector en de Vlaamse Regering goedgekeurd. Via dit protocol willen beide partijen een wezenlijke bijdrage leveren om actuele knelpunten op de arbeidsmarkt in de sector aan te pakken. Dit moet leiden tot een verhoging van de tewerkstelling, een betere invulling van de knelpuntvacatures, verbeterde kennis van de arbeidsmarktmethodes, betere aansluiting tussen onderwijs en bedrijfsleven, bevorderen van de kwaliteit van de arbeid, de aanstelling van een sectorconsulent, ...

Het **Fonds voor Scheepsjongens** werd in 1975 opgericht om een antwoord te bieden voor het bemanningstekort. Dit fonds verstrekt een bezoldiging aan de scheepsjongens. De scheepsjongens kunnen tot 499 zeedagen van het Fonds genieten, waarna ze beschouwd worden als volle matroos die volledig ten laste moet vallen van de reder. Naast een bezoldiging voor de scheepsjongens, worden door het Fonds eveneens de kosten voor sociale bijdragen van de reders voor de scheepsjongens terugbetaald. In de laatste jaren werd de bezoldiging fel opgetrokken om deze sector voor de jeugd aantrekkelijker te maken. Eind 2000 werd unaniem beslist om de leeftijd te verhogen (aanvankelijk t.e.m. 19 jaar, daarna t.e.m. 30 jaar) voor mogelijke fondsbezoldiging. De groep 20-30-jarigen zou maximum 99 zeedagen ten laste van het Fonds kunnen varen.

3.2.2. *Onderwijs*

Het Provinciaal Maritiem Instituut onderscheidt 2 instellingen voor secundair onderwijs: een instelling te (Knokke-)Heist voor kandidaat-matrozen en een instelling te Oostende voor een opleiding van machinisten en technici voor de zeevaart. Na twee jaar een gemeenschappelijke opleiding gevolgd te hebben, maken de leerlingen een keuze. Het aanbod van praktijklessen is momenteel veel te beperkt en moet dringend uitgebreid worden. Bovendien dient het visserijonderwijs geactualiseerd te worden. Het lessenpakket moet o.a. meer aandacht besteden aan alternatieve vistechnieken. Niet uitsluitend de jongeren uit het vissersmilieu dienen gestimuleerd te worden om een visserijopleiding aan te vatten. Bijzondere aandacht moet uitgaan naar omscholing van werklozen. Daarnaast kan er ook een begeleidings-, vormings- en opleidingsluik voor reders en bemanning ontwikkeld worden.

3.2.3. *Het bevorderen van veiligheid aan boord van vissersvaartuigen*

Verhoudingsgewijs ligt het risico van arbeidsongevallen met dodelijke afloop in het vissersberoep hoger dan bij andere beroepen. Een continue sensibiliseringscampagne, veiligheids- en brandbestrijdingscursussen kunnen bijdragen om de veiligheid te verhogen. Voldoende aandacht moet hierbij gaan naar een goedwerkend trekkrachtsysteem, beschermkledij, checklists, bestrijding van alcohol- en drugsgebruik en verhoogde controle.

3. 3. **Duurzame visserij en diversificatie van de vloot**

Bij het bepalen van haar beleid heeft de overheid als taak het maatschappelijk belang te behartigen. Naast economisch georiënteerde begrippen zoals rendement en productiviteit dient ook aandacht uit te gaan naar begrippen zoals duurzaamheid en continuïteit. . De Vlaamse Regering onderschrijft de doelstellingen die verwoord worden in het “Groen Boek over het GVB” van de Europese Commissie. Meer en meer komen er ook vanuit de samenleving signalen om andere accenten te leggen in het beleid.

3.3.1. *Bevorderen van duurzame visserij*

Het Europees conserverings- en structuurbeleid zijn belangrijke instrumenten in het streven naar meer duurzaamheid. Aansluitend kan de Vlaamse overheid bijkomende maatregelen treffen om deze doelstelling te bereiken.

- een **geïntegreerde beleidsvisie**: windmolens voor de kust en de mogelijke inrichting van mariene parken zijn nieuwe fenomenen die de visserij kunnen bemoeilijken. Gestreefd moet worden naar het ontwikkelen van een geïntegreerde beleidsvisie. Een studie naar de mogelijkheden voor het herdefiniëren van de kustzone dringt zich bijgevolg op. Zo wordt er momenteel nagedacht over een aparte zone waar de kustvisserij een exclusief visrecht zou krijgen. Er moet nagegaan worden in hoeverre deze aparte zone niet kan samenvallen met het instellen van een mariene zone én tegelijk rekening houdt met de locatie waar de windmolens komen. De kustwateren kunnen desgevallend opgedeeld worden in verschillende segmenten met verschillende gradaties van toegankelijkheid.
- **Aanpassing en diversificatie van de visserijmethoden**: bestaande visserijtechnieken kunnen nog verbeterd worden om de selectiviteit te verhogen, zodat o.m. de teruggooi van vis kan verminderd worden. De boomkorvisserij komt onder internationale druk te staan, zodat het zoeken naar mogelijke alternatieven moet worden gestimuleerd.

- **Aandacht voor brandstofbesparing:** ontwikkelen van brandstofbesparende initiatieven, in het bijzonder voor de boomkorvisserij, die gekenmerkt wordt door een hoog energieverbruik.
- **Experimentele projecten** waarbij niet gequoteerde soorten worden bevestigd of milieuvriendelijker technieken in de praktijk worden gebracht, moeten blijvend aangemoedigd worden.
- Maatregelen die de **veiligheid, hygiëne en arbeidsomstandigheden** aan boord verbeteren
- **Invoeren van een milieu-index:** alhoewel er nog geen eenduidigheid bestaat over de diverse aspecten van milieuverantwoord vissen, is het aangewezen een dergelijke index uit te werken op basis van een combinatie van parameters die het effect op fauna en flora weergeven, op rationeel energieverbruik, ...
- Voor 28 december 2002 dient de Europese richtlijn inzake **scheepsafval** omgezet in een Vlaams uitvoeringsbesluit. Deze maatregel zal bijdragen om het probleem van het scheepsafval aan te pakken. De afgifteplicht voor de visserijsector zal geconcretiseerd worden, elke haven moet een passend plan voor ontvangst en verwerking uitwerken en dient er nagegaan te worden hoe de kosten zullen worden verrekend uit bijdragen van de schepen.
- Een verdere **beheersing van het totale motorvermogen** van de vloot is onontbeerlijk. Indien uit controle blijkt dat het werkelijke motorvermogen van een vaartuig het officieel opgegeven getal overschrijdt, kan de rederij gesanctioneerd worden, desgevallend ook met het intrekken van de visvergunning.
- **Stimuleren van het onderzoek** naar de mogelijkheden van **alternatieve visserij**, gevolgd door een ondersteuning voor het uittesten van nieuwe technieken en de progressieve introductie ervan in de sector. De rederijen die gestart zijn met het uittesten van alternatieve technieken moeten intensief opgevolgd en begeleid worden op het vlak van opbrengst, rendabiliteit, milieuvriendelijkheid, ervaring... van de gebruikte techniek.
- **Een bijsturing van de implementatie van de Europese reglementering op het vlak van minimum netmazen, minimum aanvoerlengtes van de vis, sluiten van paaigebieden, verbod op het aanlanden van kuitzieke vis...**
- Het verder onderzoeken van het probleem van de **“discards” (teruggooi):** de omvang van de teruggooi is in sommige omstandigheden vrij groot. Het merendeel van de dieren dat op die manier in de netten verzeild is, zal na teruggooi niet overleven bijgevolg biologisch niet meer instaan voor het verderzetten van de soort. Ook verdwijnen deze discards deels in het parallel circuit. Gepleit wordt om alle gevangen vis aan land te brengen en te registreren. Discards is een Europese aangelegenheid, en hiervoor dienen de resultaten van de hervorming van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid van 2003 te worden afgewacht.

3.3.2. Het opstellen van een Vlaams Ontwikkelingsprogramma voor de vissersvloot

De Vlaamse Regering onderschrijft de doelstelling om naar de toekomst toe een gediversifieerde Vlaamse vloot uit te bouwen. De visserijsector heeft zich té eenzijdig gefocust op het groot segment, met name de boomkorvisserij.

De studie van professor Crijns stelt als beleidsmaatregel ter bevordering van de diversiviteit de volgende opdeling van de Vlaamse vissersvloot voor:

- groot segment

- alternatieve visserij – groot segment
- klein segment
- alternatieve visserij – klein segment

De meerwaarde van een dergelijke aanpak leidt ertoe dat in het groot segment het aanbod van vis ruimer zou gediversifieerd worden. In het klein vlootsegment zou hierdoor een economisch en ecologisch draagvlak gecreëerd worden, de aanvoer gedifferentieerder worden en het kwaliteitselement zou sterker spelen.

De introductie van een dergelijk ontwikkelingsprogramma voor de Vlaamse visserijvloot zou beletten dat de vloot zich spontaan ontwikkelt in de richting van een klein aantal grote boomkorvaartuigen, zou het kustvissersvlootsegment vrijwaren van verder inkrimping en zou tenslotte alternatieve technieken effectief ingang doen vinden.

3.3.3. Een vaartdagenbeperking

Ingevolge de opgelegde dagplafonds worden de vaartuigen ertoe gedwongen een relatief groot aantal dagen op zee te vertoeven. Om voldoende vis aan wal te zetten moeten ze immers veel dagen jagen op kleine quota. Een drastische vermindering van het aantal vaartdagen zou aan het probleem van de dagplafonds tegemoet komen. Dat zou een aanzienlijke stimulans zijn om de toegestane quota in minder zeedagen op te vissen.

Dit zal ongetwijfeld aanleiding geven tot een belangrijke energiebesparing, betere arbeidsomstandigheden, een verbetering van het sociaal leven van de varende visser en een vermindering van de verplichte teruggooi van gevangen vis.

3.4. Toezicht en controle

De diensten moeten erover waken dat het effectieve motorvermogen overeenstemt met het officieel geregistreerd scheepsvermogen. Een concretisering van de controle zal een belangrijke stap zijn in de vermindering van de visserij-inspanning.

De thans gehanteerde bestrafing bij inbreuken op een visserijovereenkomst, is een strafrechterlijk systeem waarbij de schipper wordt vervolgd voor de correctionele rechtbank en strafrechterlijke sancties worden opgelegd, gekoppeld aan verbeurdverklaring. In de toekomst zou het de rederij worden die verantwoordelijk wordt voor dergelijke inbreuken. Het ontwerp van het nieuw sociaal statuut van de zeevisser behandelt dit probleem.

Verder kan gedacht worden aan een verfijning en uitbreiding van administratieve straffen voor inbreuken op nationale quotamaatregelen en dagplafonds.

BIJLAGE 1

EVOLUTIE VAN DE VLOOT

31 december v/h jaar	totaal			gemiddelde per vaartuig	
	Aantal	GT	KW	GT	KW
1950	457	26.341	44.426	58	97
1960	415	28.999	55.481	70	134
1970	332	31.185	74.160	94	223
1980	208	21.122	62.915	102	302
1985	197	23.096	71.348	117	362
1986	197	22.846	71.204	116	361
1987	201	23.385	74.002	116	368
1988	204	24.620	77.019	121	378
1989	205	25.445	78.386	124	382
1990	201	25.498	77.102	127	384
1991	205	27.089	79.758	132	389
1992	182	25.375	73.911	139	406
1993	170	24.156	69.900	142	411
1994	169	24.220	68.599	143	406
1995	155	23.031	65.965	149	426
1996	146	22.507	63.540	154	435
1997	147	23.012	64.675	157	440
1998	139	22.770	63.941	164	460
1999	126	22.838	63.453	178	496
2000	127	23.054	63.355	182	499
2001	130	24.091	66.347	185	510

1300 pk = 956 kW

Vanaf 1994 worden de Schelde-estuariumvissersvaartuigen meegeteld, conform het meerjarig oriëntatieprogramma van de EU.

Ter aanvulling: gegevens van het jaar 2002

jaar	totaal			gemiddeld per vaartuig	
	aantal	BT	KW	BT	KW
2002	128	23 992	65 812	187	514

BIJLAGE 2**GEMIDDELDE OUDERDOM VAN DE VAARTUIGEN**

Ouderdom	31-12-1997	31-12-1998	31-12-1999	31-12-2000	31-12-2001
Kustvissers	30,6	31,1	30,9	32,0	31,1
Eurokotters	8,8	9,5	9,9	10,4	11,4
Boomkor (-300 PK)	30,0	31,0	31,8	23,5	24,5
Boomkor (301-899 PK)	24,9	25,0	26,0	28,2	29,0
Boomkor (+899 PK)	12,0	12,5	12,6	12,2	12,3
Planken	25,8	25,5	26,3	25,4	27,9
Schelde-Estuarium	22,5	23,0	24,0	25,0	26,0
TOTAAL	19,2	19,0	18,0	18,0	18,2

BIJLAGE 3

DE SCHEPEN WORDEN STEEDS KRACHTIGER

jaartal	aantal vaartuigen	Gemiddeld Vermogen kW
2002	128	514
2001	126	500
1995	166	414
1990	205	382
1980	205	288
1970	338	210
1960	432	123

BIJLAGE 4**EVOLUTIE VAN DE SAMENSTELLING VAN DE VLOOT**

GROEP	31-12-97	31-12-98	31-12-99	31-12-00	31-12-01
	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal
KUSTVISSERS	39	34	25	26	28
EUROKOTTERS	29	29	30	30	30
BOOMKOR (-300 PK)	8	8	5	4	4
BOOMKOR (301-899 PK)	9	7	7	6	5
BOOMKOR (+899 PK)	49	51	52	51	54
PLANKEN	11	8	7	8	7
SCHELDE-ESTUARIUM	2	2	2	2	2
TOTAAL	147	139	128	127	130

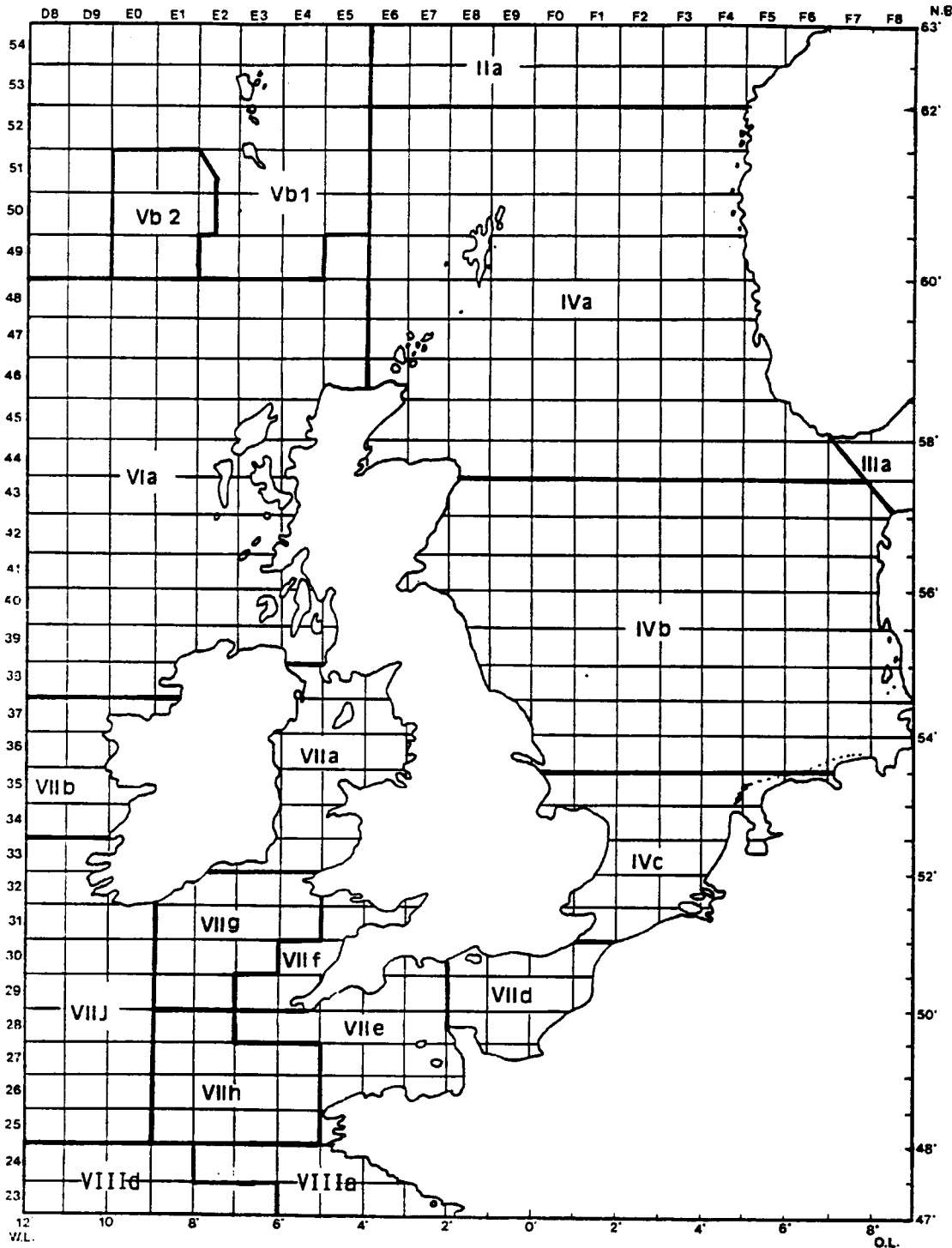
BIJLAGE 5**VISSERS DIE OP EEN ALTERNATIEVE WIJZE VISSEN**

Vaartuig	methode	in de vaart vanaf...
0 554	Staande netten	2000
N 350	Snorrevod	1996
N 95	Staande netten	1987
0 369	Staande netten	1998
0 455	Krabbenpotvisserij	2001
Z 35	Twinrigging	1998
Z571	Twinrigging	1997
Z 18	Twinrigging	Nog niet aan boord
0 231	Twinrigging	Nog niet aan boord
0 316	Twinrigging op langoustines	1998
Z 27	Vissen op inktvis	Schip is uitgebrand [bestaat niet meer]

BIJLAGE 6

VISGRONDEN: ICES-GEBIEDEN

ICES - GEBIEDEN



BIJLAGE 7

EVOLUTIE VAN DE AANLANDINGEN

	31-12-00			31-12-01			EVOLUTIE		
	AANTAL	KW	GT	AANTAL	KW	GT	AANTAL	KW	GT
OOSTENDE	34	12.576	3.945	35	13.070	4.177	1	494	232
ZEEBRUGGE	73	44.598	16.986	75	47.096	17.791	2	2.498	805
NIEUWPOORT	14	3.404	1.100	14	3.404	1.100	0	0	0
BLANKENBERGE	4	2.356	922	4	2.356	922	0	0	0
BOEKHOUTE (Schelde-estuarium)	2	421	101	2	421	101	0	0	0
TOTAAL	127	63.355	23.054	130	66.347	24.091	3	2.992	1.037

1300 pk = 956 kW (verandering sinds 1997)

	2000	2001
Aanvoer	[%]	[%]
Oostende	26,1	20,0
Zeebrugge	70,9	77,2
Nieuwpoort	3,0	2,8

	2000	2001
Besomming	[%]	[%]
Oostende	25,9	19,7
Zeebrugge	71,3	77,7
Nieuwpoort	2,8	2,6

BIJLAGE 8**AANVOER EN BESOMMING PER SEGMENT**

		kg	euro
1996	- 300 pk	6 612 643	19 148 961,03
	+ 300 pk	20 511 898	59 800 561,06
	totaal	27 124 541	78 949 522,09
1997	- 300 pk	7 386 283	22 226 788,47
	+300 pk	19 426 924	65 422 224,18
	totaal	26 813 207	87 649 012,64
1998	-300 pk	6 292 679	19 389 384,95
	+300 pk	20 896 136	66 972 828,66
	totaal	27 188 815	86 362 213,61
1999	-300 pk	6 259 532	18 970 429,45
	+300 pk	20 208 139	67 028 964,66
	totaal	26 467 671	85 999 394,12
2000	-300 pk	5 636 393	18 553 494,70
	+300 pk	20 885 902	70 118 815,43
	totaal	26 522 295	88 672 310,13
2001	-300 pk	5 636 382	22 331 544,69
	+300 pk	21 303 943	76 477 475,07
	totaal	26 940 325	98 809 019,76

BIJLAGE 9

AQUICULTUUR IN BELGIË

- rainbow trout in freshwater ponds: 700 ton;
- catfish: 400 ton;
- karpers: 250 ton;
- tilapia: 180 ton;
- paling: 100 ton.

Enkel paling en karper is van Vlaamse bodem (m.a.w. 350 ton samen) Cijfers voor 2000 opgegeven aan OESO en FAO (Dienst Zeevisserij)

BIJLAGE 10

ENERGIEKOSTEN

Gemiddelde brandstofprijs in 2000: 0,30 euro/liter

SEGMENT	Brandstofkosten /zeedag (€)	Geschat verbruik / zeedag (l)	Gem BT	Gem kW	Brandstofkosten / BT (€)	Brandstofkosten / kW (€)
Kustvissers	215.49	718	51	192	4.23	1.12
Eurokotters	430.57	1435	91	221	4.73	1.95
Bokken(0- 300)	272.41	908	110	221	2.48	1.23
Bokken (300-899)	759.88	2533	178	503	4.27	1.51
Bokken (+ 899)	1370.80	4569	320	886	4.28	1.55
Planken	395.33	1318	215	430	1.84	.92

BIJLAGE 11
BEZOLDIGDE TEWERKSTELLING IN DE ZEEVISSERIJ EN AANVERWANTE
SECTOREN IN 1997

West-Vlaanderen – aantal bezoldigde werknemers

	Zeevisserij	Aanverwante sectoren		Totaal	1997 t.a.v. 1991
		Industrie	Tertiare sector		
Regio Z	374	372	449	1 195	-435
Regio O	236	437	75	748	-643
Regio N	35	49	40	124	-199
Rest W.-Vl.	32	116	151	299	+106
Totaal W.- Vl.	677	974	715	2 366	-1 171

Uit: VianeJ., Gellynck X., Michiels C., Van der Meersche E., Analyse van de visverwerkende sector in België, Westvlaams Economisch Studiebureau, maart 1999 (bron: RSZ + berekeningen GOM)