

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 738
van **JOHAN VERSTREKEN**
datum: 4 mei 2015

aan **JOKE SCHAUVLIEGE**
VLAAMS MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

Visserijonderzoek - Inzet commerciële vaartuigen

De wetenschappers van het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) en het Instituut voor Landbouw- en Visserijonderzoek (ILVO) doen voor hun visserijonderzoek een beroep op de onderzoeksschepen Belgica en Simon Stevin. Tijdens het werkbezoek met de commissie Landbouw en Visserij aan het VLIZ en ILVO is nogmaals gebleken dat de Belgica dringend aan restauratie toe is. De vele mankementen waarmee het schip te maken heeft, kosten heel wat scheepsuren, maar als het schip wordt gerestaureerd, dan is het minstens zes maanden uit roulatie, en dit brengt de visserijonderzoeken in het gedrang.

In haar antwoord op schriftelijke vraag nr. 33 van 3 oktober 2014 van collega Vermeulen stelde de minister dat gebruik kan worden gemaakt van een commercieel vaartuig, wanneer men geen beroep (meer) kan doen op de Belgica.

1. In welke mate is het mogelijk om commerciële vaartuigen in te zetten ter vervanging van de Belgica? Kunnen commerciële vaartuigen het werk van de Belgica volledig overnemen?
2. In hoeverre werd reeds gebruikgemaakt van commerciële vaartuigen voor visserijonderzoek?
3. Wat zijn de bevindingen? Wat zijn de pijnpunten?

ANTWOORD

op vraag nr. 738 van 4 mei 2015

van **JOHAN VERSTREKEN**

1. Het is onmogelijk voor commerciële vissersvaartuigen om de rol van de Belgica, of onderzoeksvaartuigen in het algemeen, volledig over te nemen. De voornaamste redenen zijn dat de onderzoeksinfrastructuur en -apparatuur volledig ontbreken aan boord van een commercieel vaartuig en dat de ruimte voor passagiers of wetenschappers zeer beperkt is (dikwijls maximum één1 passagier).
2. Het ILVO werkt intensief samen met de visserijsector om technische proeven en bemonsteringen uit te voeren, bijvoorbeeld:
 - voor het bepalen van de overlevingskansen van teruggegooid vis;
 - voor het testen van technische aanpassingen aan vistuig;
 - voor kustnabije staalnames met ondiepe of kleine vaartuigen in het kader van vooroever suppletie en voor staalnames voor het vervullen van nationale verplichtingen in functie van de Kaderrichtlijn Water.
3.
 - Bij het gebruik van een commercieel vaartuig is het niet zeker of het vaartuig over voldoende accommodatie beschikt om een volledige wetenschappelijke ploeg mee te nemen op een survey. Zeker op vissersvaartuigen is het quasi onmogelijk om meerdere wetenschappers in te schepen. De Belgica voert voor het ILVO vooral meerdaagse reizen uit (vijfdaagse reizen, 10 tot 13 weken per jaar), waarbij voldoende diensten en accommodatie (tot meer dan 10 wetenschappers) beschikbaar moeten zijn.
 - Het ontbreekt commerciële vissersvaartuigen aan infrastructuur, apparatuur, datacollectie- en registratiefaciliteiten.
 - Commerciële en privé vaartuigen kunnen niet overal ingezet worden. Bijvoorbeeld in de windmolenparken mogen in principe geen commerciële vaartuigen werken.
 - Een commercieel vaartuig is niet steeds beschikbaar op het juiste moment: visserij-onafhankelijke surveys dienen op jaarlijkse basis tijdens dezelfde periode in het jaar te kunnen doorgaan. Voor een commercieel vaartuig geldt op de eerste plaats het economisch belang, waardoor de beschikbaarheid op het juiste tijdstip onder druk kan komen te staan.
 - En er zijn ook financiële gevolgen: bij het inhuren van een commercieel vaartuig dient naast de 'running cost' van het vaartuig (bemanning, brandstof, verzekeringen, liggelden, onderhoud, enzovoort) ook een vergoeding betaald te worden voor 'gewaarborgde besomming'. Wanneer een commercieel vaartuig ingehuurd wordt, kan dit geen economische activiteit op een volwaardige wijze uitvoeren en dient dit economisch verlies gecompenseerd te worden.