kris peeters

minister-president van de vlaamse regering en vlaams minister van economie, buitenlands beleid, landbouw en plattelandsbeleid

antwoord

op vraag nr. 42 van 26

van bart tommelein

1. In de SWOT-analyse die wij begin 2008 opgenomen hebben in het Operationeel Programma ikv het EVF staat als eerste zwakte aangegeven: “*het overgrote deel van de vloot bestaat uit boomkorvaartuigen die 1. Veel brandstof verbruiken, 2. Milieubelastend zijn en weinig selectief, 3. Moeilijk om te schakelen zijn naar andere visserijtechnieken.*”

De sector was betrokken bij de opmaak van het OP en is het dus ook eens met die stelling.

Eerder dan te blijven steken bij voorgaande vaststelling kunnen we beter alle energie stoppen om, vertrekkende van het gegeven dat wij net als bv Nederland, nog veel boomkorren hebben, te zoeken hoe wij de vloot meer duurzaam kunnen maken.

Bovendien heeft elke visserijmethode wel positieve en negatieve aspecten. De passieve visserij­methode bv. vergt weinig energie, en is heel efficiënt in de periodes dat de tong actief is. Maar het kent ook bijvangsten van zeezoogdieren en bij verlies van het net vist dit voor langere tijd ongecontroleerd verder.

Anderzijds brengt de omschakeling van de traditionele boomkor naar de ecokor van het type, sumwing, pulswing, lichtere motoren, grotere schroef, lichter tuig, … een substantiële verbetering mee mbt het vermelde energieverbruik en de milieubelasting.. Het gebruik van de economoter bv doen hen niet op maximale snelheid varen maar wel op de optimale qua energieverbruik.

1. Gezien de hoogte van dergelijke belasting niet gekend is, is een objectieve berekening niet mogelijk. Feit is dat de kost van brandstof op een gegeven ogenblik (oa 2008) tussen de 40% en 50% van de kost van de exploitatie van een vaartuig uitmaakte. Inmiddels is de brandstofprijs gedaald, en zijn er op haast alle vaartuigen in meer of mindere mate aanpassingen aangebracht waardoor het verbruik van fossiele brandstof fors gedaald is. Het aandeel in de exploitatiekost is dan ook fors gedaald.
2. De OESO maakt op dit ogenblik een studie over fossiele brandstof in de visserij en uit de eerste bevindingen blijkt dat nagenoeg overal in de wereld er een korting wordt verleend aan de vissers. Ook andere maritieme sectoren kennen dergelijke regeling. Het is dus niet aangewezen initiatieven te nemen om de huidige vrijstelling van belasting op diesel voor de visserij te herzien en de visserij daardoor in een oneerlijke concurrentie te brengen tegenover de overige (EU)-landen.
3. De kritiek dat de overgang van boomkor naar minder schadelijke visserijtechnieken onvoldoende wordt gestimuleerd, is niet terecht.

Zo zijn bij de laatste sloop uitsluitend boomkorvaartuigen in aanmerking genomen, en de gehele subsidieregeling staat in het teken van reconversie van de vloot waarbij ingespeeld wordt op de zwakten van de boomkor: het energieverbruik en de milieubelasting. Bovendien blijft het ILVO onderzoek uitvoeren die zowel gericht is op het verduurzamen van de boomkor (met de Sumwing als uitstekend voorbeeld), het differentiëren naar niet gequoteerde soorten en met het doel de sector veder te innoveren.

1. Bij het investeren in een energiezuiniger motor moet 20% van het vermogen definitief ingeleverd worden. Het totaal Vlaams motorvermogen, belangrijk mbt de visserij-inspanning, daalt dus telkens en de Vlaamse visserijsector kan dat niet meer recupereren. Iedere vervanging van motor heeft dus een driedubbel positief gevolg: minder brandstofverbruik (minder CO2 uitstoot), verhoogde rendabiliteit, en een vermindering van het totale Vlaamse motorvermogen.

Indien reders vermogen kopen is dat dus geen extra vermogen, maar vermogen dat beschikbaar komt door onttrekking van een ander vaartuig uit de eigen vloot.

Reders, die kiezen voor een totaal andere vistechniek (bv passieve visserij) en daarvoor veel minder vermogen nodig hebben, kunnen aldus nog een extra waarde voor hun vaartuig realiseren, die de overstap naar passieve visserij kan bespoedigen.

Het werkt de differentiatie van de vloot in de hand, en is in elk geval geen omzeiling van de noodzakelijke reconversie