**kris peeters**

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

**antwoord**

op vraag nr. 815 van 3 september 2013

van **bart tommelein**

1. SDVO is een vzw die bestuurd wordt door vertegenwoordigers van de rederscentrale en de vakbonden, en zijn middelen ontvangt uit het Zeevissersfonds. Het betreffen federale overheidsmiddelen. De Vlaamse Overheid ontvangt niet systematisch verslagen van hun activiteiten.
2. In de Vlaamse zeevisserij zijn er heel wat initiatieven die gericht zijn op een verminderd brandstofverbruik. Dit gaat van kleine aanpassingen aan het vistuig zoals een kortere boom, dichtgelaste boom, lichtere kettingen tot grotere aanpassingen zoals rolsloffen en grote mazen in de rug van het net of het toepassen van dun netwerk zoals bvb Dyneema netwerk. Daarnaast kunnen boomkorvissers ook wel overschakelen op alternatieve visserijmethodes die met hetzelfde vaartuig kunnen toegepast worden. De meest toegepaste techniek is de zgn. outriggervisserij die een sterke brandstofbesparing oplevert. Deze visserij wordt meestal seizoenaal toegepast. Een meer drastische aanpassing, die ook al in de praktijk gebeurt, is de overschakeling van gesleept vistuig zoals de boomkor naar passief vistuig zoals het staand want. Hierbij dient doorgaans het bestaande vaartuig vervangen te worden maar de brandstof besparing is dan ook zeer significant. De basis van elke brandstofbesparing is echter het bewustzijn van de reder en vooral van schipper en bemanning. De reder wordt elke zeereis geconfronteerd met de brandstoffactuur. De schipper en bemanning worden daar veel minder mee geconfronteerd, en het verloningssysteem (op basis van bruto besomming) zet de bemanning daarenboven niet aan tot besparing. Het installeren van een econometer confronteert de bemanning echter rechtstreeks met het verbruik en laat de reder ook toe dit verbruik op te volgen. De reder kan hierbij voor zijn bemanning een bepaald limietverbruik opleggen en heeft met de econometer een controle-instrument. De waarde van een econometer moet dus vooral gezocht worden in het op gang brengen van een bewustwordingsproces dat de basis kan zijn van een mentaliteitsverandering. Dit laatste is een absolute noodzaak voor het verduurzamen van de visserij.Daarnaast levert de econometer ook een directe brandstofbesparing op, hoewel bij de cijfers interpretatie en achtergrondkennis nodig is. Heel wat vaartuigen van het groot segment hebben een nieuwe motor en dikwijls ook een efficiëntere straalbuis en schroef ingebouwd. Dit heeft geleid tot aanzienlijke brandstofbesparing.
3. a) ILVO voert een project uit met de naam TECHVIS, gefinancierd door IWT dat start op 1 september 2013. Dit project bevat drie luiken, één er van gefocust op het verminderen van de brandstofkost in de vissersvloot. Concreet worden in dit projectluik de mogelijkheden onderzocht om vissersvaartuigen uit te rusten met motoren op LNG (natuurlijk en vloeibaar gas, liquid natural gas). Een rapportering wordt verwacht tegen eind 2014 met twee concrete dossiers voor de uitrusting van twee types vissersvaartuigen, nl. één van het groot en één van het klein segment.

b) De task force heeft problemen behandeld betreffende de brandstofkosten, werkingskosten en milieu impact van de Vlaamse visserij.

1. a) Precieze cijfers zijn niet bekend maar men mag aannemen dat vrijwel alle vaartuigen in de vloot tenminste hun gedrag hebben aangepast (zuiniger omgaan met de motor) en kleine aanpassingen hebben doorgevoerd zoals lichter vistuig of fijnere netmazen. De zgn SumWing wordt ook vrij algemeen toegepast, toch in het groot segment en dikwijls seizoenaal. Alternatieve vleugelprofielen zoals de Ecorolbeam vinden ook ingang.
2. Het aantal vaartuigen dat vist met outriggers varieert over de jaren en over de seizoenen. Over het algemeen kan men stellen dat dit er minder dan 10 zijn. Er zijn echter ook vaartuigen die vissen met klassieke bordennetten of met de zgn twinrig of quadrig. Daarnaast zijn er drie vaartuigen in onze vloot die overgeschakeld zijn op de zgn flyshootvisserij.
3. In 2011 waren er een 7-tal vaartuigen die al een tijdje de passieve visserij beoefenden of waren overgeschakeld van de sleepnetvisserij naar staand want. Ondertussen zijn er maar 2 vaartuigen meer over die dit met succes doen. De anderen zijn terug naar de sleepnetvisserij, staan op non-actief of zijn volledig uit de visserij gestapt.
4. Er kan gesteld worden dat er drie opeenvolgende golven van brandstofbesparing waren, nl.:
* De introductie van de econometer die samen met een mentaliteitswijziging leidde tot een gemiddelde reductie van 14%
* De introductie van de SumWing met een reductie van 12%
* Motorvernieuwing met een gemiddelde reductie van 13%.

Daarnaast leiden alternatieve visserijmethodes tot een gewijzigd brandstofverbruik. De outriggervisserij kan 30 tot 50% besparen. De gewone bordenvisserij leidt doorgaans niet tot een aanzienlijke besparing omdat de omvang van het vistuig wordt aangepast aan het vermogen van het vaartuig. Passief vissen leidt tot een verminderd verbruik van 90 tot 95 %.