



## HOOFDLIJNEN

Het Gemeenschappelijk Visserijbeleid staat aan de vooravond van een grondige hervorming. Tegen 2020 moet de Europese visserij opnieuw performant en duurzaam zijn, zowel op economisch, sociaal als ecologisch vlak.

De Europese Unie en de Vlaamse regering willen de visserijsector structureel verduurzamen d.m.v. investeringssteun en een nationaal strategisch plan. Deze structuuradaptaties moeten de activiteiten van de vloot herconcentreren op minder brandstofintensieve en meer duurzame vangstmethoden. De meest ingrijpende maatregel is de vlootaanpassingsregeling van mei 2009, die de overcapaciteit verder wil verminderen.

Na het rampjaar in 2008, is ook in 2009 de rendabiliteit in de zeevisserij onder druk blijven staan. Hiervoor zijn twee redenen: lage visprijzen en een te grote afhankelijkheid van de gasolieprijs.

Er bestaat een moeilijk evenwicht tussen visserij en milieu. De creatie van Natura 2000-gebieden en het stimuleren van duurzame alternatieven moeten kwetsbare mariene ecosystemen beter beschermen.

Het aantal erkende zeevissers neemt elk jaar af. Eind 2009 bestond de Belgische zeevisserijvloot nog uit 89 vaartuigen. Het valt ook op dat de vloot veroudert. Steeds minder jongeren staan te popelen om in de visserij te gaan werken. Hun voorkeur gaat vooral uit naar alternatieve werkgelegenheid zoals bij baggeraars, toerisme, enz.

De globale besomming door Belgische vaartuigen in Belgische havens bedroeg in 2009 bijna 60 miljoen euro, een daling van 11 % in vergelijking met het jaar voordien. Iets meer dan de helft van de aanvoerwaarde is voor rekening van tong.

De Belgische visserijsector staat de komende jaren voor enorme uitdagingen. Momenteel bestaat de Belgische vloot immers grotendeels uit boomkorvaartuigen, een visserijmethode waarbij twee sleepnetten over de zeebodem worden getrokken. Het laatste decennium staat deze methode steeds meer onder druk vanwege het hoge energieverbruik en de bodemberoering. Daarnaast zorgt de overspecialisatie op de vangst van bepaalde vissoorten (tong en schol) voor een structurele zwakheid. De sector wordt ook geconfronteerd met lage visprijzen, onder meer omdat vooral Azië de Europese markt met goedkope kweekvis zoals pangasius overspoelt. Andere problemen voor de Belgische visserijsector zijn: hoge brandstofprijzen, lage quota, bemanningsproblemen, activiteitenbeperkingen, lage financiële rentabiliteit, een verouderde vloot, een zware investeringslast voor instappende reders, teruggooi en een negatief imago.

Toch is de laatste jaren een opmerkelijke verandering bezig. Uit een oprechte bekommernis om de visserij te verduurzamen streven de Europese en Vlaamse overheden en de sector zelf naar een forse capaciteitsreductie. Talrijke initiatieven zoals sloop, samenvoeging van motorvermogens, verdere verfijning van het quotabeleid en onderzoek naar energiebesparende en selectievere vistechnieken moeten tot een aangepaste vlootcapaciteit leiden, waarbij de Belgische vloot de beschikbare quota op termijn op een rendabele wijze zouden kunnen opvissen. Daarnaast wordt er steeds meer nadruk gelegd op kwaliteitsvolle productie en traceerbaarheid om tegemoet te komen aan de vraag van de consument. Maar ook de sector zelf investeert steeds meer in alternatieve en duurzame technieken, zoals de alternatieve boomkor, *sumwing*, *twinrig*, *flyshooter*, enz.

## 1 INTERNATIONAAL EN EUROPEES BELEID

### 1.1 Gemeenschappelijk Visserijbeleid

Het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB) kwam in 1983 tot stand en is een exclusieve bevoegdheid van de Europese Unie. De belangrijkste doelstelling van het GVB is het in stand houden van de visbestanden, om zo duurzame bevissing mogelijk te maken. Daarnaast heeft het GVB ook oog voor de bescherming van de visgebieden en het behoud van de biologische rijkdommen, en het wil de visserij in economisch en sociaal verantwoorde omstandigheden mogelijk maken.

Om de visserijmogelijkheden voor bepaalde visserijtakken ook in de toekomst te kunnen vrijwaren, bepaalt de Europese Commissie, afhankelijk van de situatie van de betrokken visbestanden, dat twee typen meerjarige plannen worden toegepast. Zo moeten herstelplannen bestanden helpen opbouwen die op instorten staan, en beheerplannen zijn bedoeld om bestanden op een biologisch veilig niveau te houden. Binnen deze plannen kunnen ook streefniveaus worden ingesteld voor de duurzame exploitatie van bestanden in verhouding tot de populatiegrootte en/of opbrengsten op lange termijn, visserijsterfte en stabiliteit van de vangsten.

Daarnaast past de EU een aantal instandhoudingsmaatregelen toe:

- De totaal toegestane vangsten (TAC's en quota) beperken de maximale hoeveelheid vis die in een bepaalde periode uit een specifiek bestand kan worden gevangen.
- Technische maatregelen hebben betrekking op minimummaaswijdten, selectief vistuig, gesloten gebieden, minimummaten voor de aanvoer van vis en grenzen voor de bijvangst.
- De visserij-inspanning (VI) beperkt het aantal dagen dat vissersschepen op zee mogen vissen.

Ten slotte kunnen ook nog economische stimuleringsmaatregelen worden getroffen om een meer selectieve visserij te bevorderen, de visserij-inspanning te beperken, de overcapaciteit te verminderen en de energie-efficiëntie te verhogen. Hierbij speelt het Europees Visserijfonds een belangrijke rol (zie verder).

#### 1.1.1 Quota

De TAC's (*Total Allowable Catches*) zijn een van de eerste instandhoudingsmaatregelen van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid geweest, aangezien de vissers uit de EU er al vertrouwd mee waren. De Europese Unie verdeelde in 1983 de vangstmogelijkheden onder de lidstaten in de vorm van quota. Er werd een formule opgesteld om de totaal toegestane vangsten voor de EU te verdelen op grond van een aantal factoren, waaronder de "historische rechten". Dat zijn vangsten die de vloot van een land in het verleden had behaald. Deze verdeelsleutel wordt nog altijd gebruikt en is beter bekend als "relatieve stabiliteit". Het waarborgt voor de lidstaten een vastgelegd percentage van de vangstmogelijkheden voor commerciële soorten.

Het huidige Europese meerjarenplan schol en tong Noordzee, alsook de herziening van het meerjarenplan kabeljauw, hebben ingrijpende gevolgen voor de vangstmogelijkheden en visserijactiviteiten. De TAC's zijn de laatste jaren gevoelig gedaald en met het oog op het overgaan naar een beheersysteem MSY (*Maximum Sustainable Yield*) mag verwacht worden dat de TAC's de komende jaren nog verder zullen dalen (tabel 1). Bij de MSY-benadering mag de visserij slechts dat gedeelte van een visbestand opvissen dat jaarlijks op natuurlijke wijze aangroeit. Dat kan alleen als er genoeg oudere dieren zijn om voor die groei te zorgen. Daarmee gaat de MSY-benadering een stuk verder dan de "voorzorgsbenadering", die tot nu toe werd gehanteerd. Europa heeft zich in de verklaring van Johannesburg geëngageerd om uiterlijk in 2015 de visbestanden te beheren op het niveau van MSY.

Tabel 1. Evolutie van de totale initiële Belgische visquota voor de drie belangrijkste vissoorten (zonder ruil), ton, 1983-2010

vissoort	1983	1993	1998	2003	2008	2009	2010
kabeljauw	9.690	4.385	5.525	1.135	856	1.112	1.263
schol	11.080	12.395	6.595	5.563	3.971	4.158	4.536
tong	3.910	4.870	4.135	4.147	3.896	3.560	3.237

Bron: Departement Landbouw en Visserij

Begin 2007 werd het Vlaamse quotabeleid vernieuwd, rekening houdend met wat leefde bij de reders. Het proefproject "individuele quota op vaartuigniveau" bewees toen immers dat de reders haast unaniem opteeden voor de bestaande collectieve aanpak, met een toewijzing naargelang van het vermogen voor enkele visbestanden. Daarnaast werd een toewijzing op zeereisbasis van toepassing, waarbij eventueel zelfs vaartdagen voor vangstmogelijkheden kunnen worden ingeruild. Op Europees niveau wordt echter steeds meer gepleit voor een algemene invoering van "individuele transfereerbare quota".

Jaarlijks worden tijdens de Europese ministerraad voor Landbouw en Visserij van december de vangstmogelijkheden voor het jaar daarop onderhandeld. In de Raad van 2009 werden de mogelijkheden voor de Vlaamse vloot in 2010 bepaald. Zo werd besloten dat er een status quo zou gelden voor tong in het kanaal van Bristol, aangezien de jaarklasse 2007 zich in een zeer goede staat bevindt. De TAC voor tong in het oostelijk deel van het Engels Kanaal en in de Ierse zee gaat daarentegen met 20 % naar omlaag. Schol in het Engels kanaal gaat met 8 % en tongschar met 4 % naar beneden. Daarnaast werd voor het tweede jaar op rij de berekening van de visserij-inspanning gebaseerd op de herziene regels van het kabeljauwherstelplan. Rekening houdend met het beheerplan voor schol en tong in de Noordzee en met de sloopactie die plaatsvond in 2009, zal hierbij het aantal zeedagen voor de Vlaamse boomkorvloot in de Noordzee, Skaggrak en het Oostelijk deel van het Engels kanaal stabiel blijven in 2010 t.o.v. 2009.

België heeft zo'n negentigtal quota ter beschikking. Door supplementaire quota-uitwisselingen met buurlanden in de loop van het jaar wordt getracht om het gehele jaar rond te kunnen vissen (tabel 2).

Tabel 2. Effectieve quota na ruilen voor 3 belangrijkste vissoorten, ton, 2009

visbestand	initieel quotum	ruil	effectief quotum	verschil effectief quotum t.o.v. initieel quotum
kabeljauw	1.112	244	1.356	+21,9%
schol	4.158	1.128	5.286	+27,1%
tong	3.560	989	4.549	+27,8%

Bron: Departement Landbouw en Visserij

### 1.1.2 Technische maatregelen

Een tweede instandhoudingsmaatregel is het opleggen van technische maatregelen. Doel van deze maatregelen is een meer selectieve visserij door het voorkomen of beperken van de vangst van onvolgroeide en ongewenste vis, maar ook van zeezoogdieren, vogels, enz.

De belangrijkste technische maatregelen zijn:

- de minimummaaswijdten en andere voorzieningen aan de netten;
- het gebruik van selectief vistuig;
- gesloten gebieden in bepaalde periodes;
- de minimummaten voor de aanvoer van vis, schaal- en schelpdieren;
- de grenzen voor de bijvangst of incidentele vangsten.

De verhoging van de selectiviteit door de technische maatregelen zorgt voor de instandhouding van de visbestanden, en is op lange termijn dus ook in het voordeel van visser en consument.

Toch bestaat er ook heel wat kritiek op de regelgeving van de technische maatregelen. Vooral de hoge complexiteit van de regels oogstte de voorbije jaren veel kritiek. Zo zijn er verschillende technische verordeningen van toepassing, één voor elk van de zones van de Middellandse Zee, de Noordzee (inclusief Kattegat en Skagerrak), de Atlantische Oceaan, de Oostzee en de Antarctische wateren. Elke reeks maatregelen is afgestemd op de specifieke kenmerken van het betrokken gebied. Bovendien werden de technische maatregelen de voorbije jaren talrijke keren gewijzigd, wat in de praktijk dus zorgde voor een ingewikkeld kluwen aan regels.

Dat alles deed de Europese Commissie besluiten om een sterke hervorming en vereenvoudiging van deze verordening door te voeren. Een poging om tot een compromistekst te komen, mislukte nog in de novemberraad van 2009. Als gevolg van de toepassing van het Verdrag van Lissabon vanaf 1 december 2009 zal het Europees Parlement bij de besluitvorming nauw betrokken worden. Een nieuwe regeling vóór 30 juni 2011 zal moeilijk haalbaar zijn. Heel waarschijnlijk zal de hervorming van de technische maatregelen geïntegreerd worden in de algemene hervorming van het GVB tegen 2013. De bedoeling is dan ook dat de regelgeving over dergelijke technische details niet meer op het hoogste politieke niveau – nl. door de visserijministers van de EU-landen – worden genomen, maar op het niveau van de Commissie.

### 1.1.3 Visserij-inspanning

Maatregelen zoals quota en technische voorschriften bleken onvoldoende te zijn om op de langere termijn een duurzame visserij te garanderen.

Bij de hervorming van het GVB in 2002 bleek immers dat de toenmalige vloot veel te groot bleef. Technologische vooruitgang (zoals de toepassing van nieuwe gps-technieken, nieuwe aandrijvingstechnieken en nieuwe materialen voor de netten) maakte de vissersvaartuigen alsmat efficiënter en ondermijnde de inspanningen om de capaciteit in te perken. De Commissie concludeerde toen dat zolang er te veel vaartuigen te veel zouden vissen, de visserij-inspanning (VI) groter zou zijn dan nodig om de beschikbare vis te vangen. In die omstandigheden was overbevissing onvermijdelijk. De Raad heeft op voorstel van de Commissie beslist om in het kader van herstelplannen de visserij-inspanning te verminderen.

De “visserij-inspanning” wordt berekend door de capaciteit, d.w.z. de brutotonnage (BT) en het motorvermogen (uitgedrukt in kilowatt, kW), te vermenigvuldigen met de visserijactiviteit die wordt uitgedrukt in het aantal dagen op zee.

Hoewel een beperking van de visserij-inspanning op langere termijn zou resulteren in een groter visbestand, meer volwassen vissen en een hogere productie, leidt ze op korte termijn tot minder vangsten, waardoor de sector economisch onder druk staat.

Het belangrijkste instrument om de visserij-inspanning te verlagen, is de invoering van visvergunningen. Sinds 1995 moeten alle vissersvaartuigen die in de wateren van de Europese Unie vissen en ook alle EU-vissersvaartuigen die buiten de wateren van de EU vissen, een visvergunning bij zich hebben. De visserij-inspanning kan dan in detail worden gereguleerd via visdocumenten waarin de bepalingen wat betreft de toegang tot de vangstgebieden, de visperiode en de specifieke takken van visserij zijn vermeld. De Raad van ministers bepaalt voor welke takken van visserij dergelijke documenten nodig zijn en aan welke regels de vissers zich dienen te houden. In België betekende de introductie van de Europese visvergunningen in feite een omzetting van de vismachtigingen, die al vanaf 1988 via koninklijk besluit bestaan.

## 1.2 Groenboek: hervorming van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid

Sinds het ontstaan van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB) in 1983 werd dit beleid om de 10 jaar herzien. De laatste hervorming van 2002 moest zorgen voor een duurzame ontwikkeling van de visserij vanuit een ecologisch, economisch en sociaal oogpunt. Ondanks positieve ontwikkelingen (zoals de meerjarige herstel- en beheerplannen, de oprichting van regionale adviesraden en forse capaciteitsreducties) zijn de doelstellingen helaas nog niet bereikt. De huidige toestand blijft dan ook gekenmerkt door een sterke overbevissing, overcapaciteit van de vloot, geringe economische rentabiliteit en dalende vangsten. Daarenboven veranderde de globale context met zware gevolgen voor de visserij door de klimaatverandering, de financiële crisis en de volatiele brandstofprijzen. Daarom besloot de Europese Commissie dat er opnieuw een fundamentele hervorming nodig was van het GVB. Doel is om tegen 2020 de Europese visserij opnieuw performant en duurzaam te maken op economisch, sociaal en ecologisch vlak.

Tegen deze achtergrond lanceerde de Commissie op 21 april 2009 haar groenboek "Hervorming van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid" als aanzet tot overleg met de lidstaten en alle belanghebbenden. Hiermee wil de Commissie samen nadenken over het toekomstige beleid.

Zo pleitte de Commissie in haar groenboek o.m. voor een tweesporenbeleid. Enerzijds wil ze dat de grootschalige vloten zelfbedruipend zijn, terwijl kleinschalige vloten wel overheidssteun kunnen krijgen. Grote Vlaamse bezorgdheid is dat België wel een kleine vloot heeft met minder dan 100 vaartuigen, maar dat die naar Europese interpretatie - voorlopig - gecatalogiseerd worden als grote schepen door hun hoog vermogen. Daardoor zou elke overheidssteun kunnen wegvallen, terwijl Vlaanderen wil verzekeren dat vooral startende, jonge reders en milieuvriendelijke alternatieven nog steeds op hulp kunnen rekenen.

Een ander probleem dat de Commissie aankaartte, is de teruggooi. Door het huidige systeem van de totaal toegestane vangsten (TAC's) moeten vissers bij de gemengde visserij heel wat vis overboord gooien, omdat ze bijvoorbeeld hun quotum voor een bepaalde vissoort hebben opgebruikt. Deze teruggooi zorgt dan ook voor een verspilling van kostbare hulpbronnen en krijgt veel kritiek vanuit ecologische hoek. Sommige stemmen roepen dan ook op tot een totaal verbod van teruggooi, maar dat is volgens Vlaanderen gewoon niet haalbaar. Niet alleen is het voor de vissers een dure zaak om hun ruim vol te stoppen met onverkoopbare waren (zoals zeesterren). Bovendien is het helemaal niet duidelijk of de visbestanden daar werkelijk beter van worden. Vlaanderen pleit dan ook voor meer selectiviteit bij de visserijactiviteiten, zodat de teruggooi preventief zoveel mogelijk wordt vermeden.

De Commissie gaf alle belanghebbende partijen de tijd tot eind 2009 om te antwoorden op de vragen die in het groenboek aan de orde worden gesteld.

Ook de Vlaamse overheid pleegde in 2009 breed overleg, o.a. door het houden van een hoorzitting in juli 2009 voor alle betrokkenen en belanghebbenden, en diende in december haar visie op het Gemeenschappelijk Visserijbeleid in bij de Europese Commissie.

De Europese Commissie werkt momenteel aan wetgevende voorstellen voor de herziening van het visserij- en marktbeleid. Deze voorstellen worden verwacht tegen begin 2011. Ze zullen dan een lange voorbereidende weg moeten afleggen via het Europees Parlement en de Raad en moeten van kracht worden vanaf 2013.

## 1.3 Controle

Het Europees niveau beslist over de regels van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB). Vervolgens is het de verantwoordelijkheid van elke lidstaat om erop toe te zien dat deze regels in hun nationale wateren en door de eigen visserijsector worden nageleefd. Doordat de controle en rechtshandhaving in de praktijk heel verschillend kon zijn van lidstaat tot lidstaat, werd het systeem recent helemaal hervormd. De nieuwe controleverordening is op 1 januari 2010 in werking getreden.

Om de reder en schipper zo weinig mogelijk te hinderen bij de toepassing van de visserij-inspanningsregeling en een eventuele omschakeling van vistuigen zo soepel mogelijk te laten verlopen, opteerde Vlaanderen voor een collectief benuttingssysteem.

Voor de gehele beheersperiode van 1 februari 2010 tot 31 januari 2011 worden er in het totaal 180 zeedagen toegekend in de gebieden Noordzee, Oostelijk deel van het Engels Kanaal (VIId) en Ierse Zee.

De vaartuigen met een motorvermogen van 221 kW of minder, klein vlootsegment (KVS), alsook de vaartuigen die de passieve visserij bedrijven, kunnen die dagen integraal in de Noordzee en Oostelijk deel van het Engels Kanaal (VIId) opnemen. Voor vaartuigen uit het grote vlootsegment (GVS), met een motorvermogen van meer dan 221 kW, met bodemtrawls en zegen of boomkor gelden daarbovenop nog bijkomende beperkingen van hun activiteiten.

## Langetermijnplan kabeljauw

Door de verslechterende toestand van het kabeljauwbestand heeft de Raad van EU-visserijministers eind 2008 een nieuw langetermijnplan door de Europese Raad goedgekeurd. De ruggengraat van dit plan zijn de "maximale visserij-inspanningen", d.i. het product van het aantal dagen op zee en de capaciteit van het vaartuig, d.w.z. de brutotonnage (BT) en het motorvermogen (uitgedrukt in kilowatt, kW). Bovendien werden de kabeljauwbijvangsten naargelang van het vistuig beperkt. Zo krijgt een boomkorvaartuig een quotum dat 6% lager ligt dan de referentie 2004-2006. Als de toestand van het kabeljauwbestand nog verder zou achteruitgaan, dreigt er ieder jaar nog een bijkomende reductie van de maximale visserij-inspanning. Zo werd in 2010 een bijkomende korting opgelegd van respectievelijk 25,0 % en 13,3 % voor de bordenvisserij in de Ierse Zee en Noordzee en 4,5 % voor de boomkor Noordzee.

Bij de controle wordt onder meer nagegaan of het vistuig aan boord van de vissersschepen in overeenstemming is met de officiële regels, of de gegevens in het logboek – waar de schippers de datum en de plaats en grootte van de vangst aan boord moeten opschrijven – juist zijn en of er geen te jonge vis aan boord is. Daarnaast wordt de grootte van de vangst gecontroleerd om er zeker van te zijn dat er nog quota beschikbaar zijn voor de soorten aan boord.

Dergelijke controles kunnen zowel op zee als in de havens worden uitgevoerd. Sommige lidstaten controleren zelfs vanuit de lucht waar de vissersschepen vissen. De controleurs vergelijken vervolgens hun verzamelde gegevens met de gegevens in de logboeken. Momenteel wordt zelfs een nog snellere controle beoogd door de invoering van het elektronisch logboek ter vervanging van de oude papieren versie. Bovendien worden alle vissersvaartuigen, met uitzondering van de kleinschalige ambachtelijke visserij, nauwlettend in het oog gehouden door satellietvolgsystemen voor vissersvaartuigen (VMS, *Vessel Monitoring System*). Inbreuken worden streng bestraft met geldelijke boetes, intrekking van de visvergunning, enz.

De nauwkeurige vangstrapportering is ook van groot belang voor zowel de begeleiding van het quotaverbruik als voor de wetenschappelijke analyse en adviezen over gepaste vangstniveaus.

De nationale inspecties controleren ook alle marktactiviteiten, van aanvoer en afzet tot opslag en vervoer. De marktdeelnemers moeten immers te allen tijde de nodige documenten kunnen overleggen over de oorsprong, de aard, de hoeveelheid en de kwaliteit van de vis, zodat die gegevens kunnen worden vergeleken met de gegevens uit logboeken en uit andere bronnen, zoals visafslagen. Nauwkeurige gegevens in de hele afzetketen maken bovendien traceerbaarheid mogelijk, en kunnen een grote bijdrage leveren om de illegale visserij tegen te gaan. Zo wordt het ook mogelijk om de kwaliteit voor de consumenten te garanderen.

#### 1.4 Externe akkoorden

Een groot deel van de Europese vloot vist buiten de EU-wateren. Dit zijn zowel wateren die onder de rechtsbevoegdheid vallen van derde landen waarmee de Europese Unie visserijovereenkomsten heeft gesloten, als internationale wateren.

Door haar exclusieve bevoegdheid op vlak van visserij is de Europese Unie gemachtigd om internationale verbintenissen aan te gaan met derde landen of met internationale visserijorganisaties. Daarom voert de Europese Commissie namens de Unie onderhandelingen over visserijovereenkomsten met derde landen en binnen diverse regionale visserijorganisaties (RVO's). Het doel van dergelijke overeenkomsten is een rechtsorde voor de zeeën en oceanen te ontwikkelen en het duurzame gebruik van de mariene rijkdommen te bevorderen.

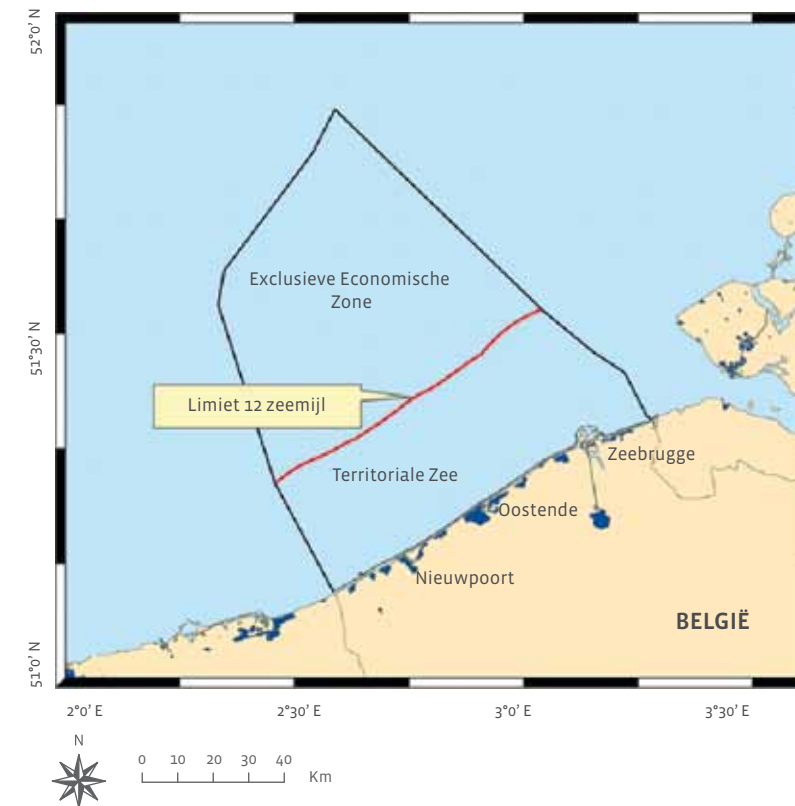
België heeft beperkte belangen in het externe visserijbeleid van de EU. Enkel de akkoorden met Noorwegen zijn van wezenlijk belang voor de Belgische visserijsector. Tijdens het Belgisch voorzitterschap in de 2de helft van 2010 had Vlaanderen hierin wel een belangrijke rol doordat het ook de belangen van de andere lidstaten moest verdedigen.

## 2 BELGISCHE VISSERIJ IN EEN EUROPESE CONTEXT

### 2.1 Belgische visgebieden

De Belgische vissersvloot is zowel actief in de eigen zeegebieden als in de EU-wateren en in de wateren van Noorwegen. Met een kustlijn van 67 km beslaan de Belgische zeegebieden (figuur 1) een totale oppervlakte van 3.478 km<sup>2</sup>, waarvan 1.430 km<sup>2</sup> behoort tot de territoriale zee. De afbakeningen van de territoriale zee en de Exclusieve Economische Zone (= Belgisch Continentaal Plat) met de buurlanden zijn vastgelegd bij onderling verdrag en bevestigd door Belgische wetten. De territoriale zee wordt in hoofdzaak bevestigd door de kustvissers en enkele eurokotters.

Figuur 1. De Belgische zeegebieden



Bron: Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee en het Schelde-estuarium (BMM)



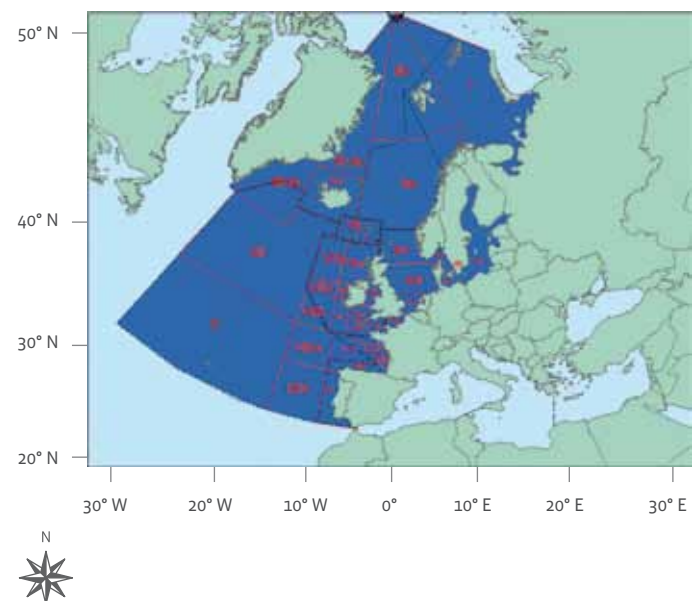
Buiten de Belgische zeegebieden is de vloot actief in de Zuidelijke en Centrale Noordzee maar ook in de Westelijke wateren. Ook wordt jaarlijks gedurende een aantal weken op tong gevist in de Golf van Biskaje. In geografisch afgebakende gebieden van de kustwateren van het Verenigd Koninkrijk, Ierland, Denemarken en Frankrijk heeft de Belgische vloot toegang tot de zone van 6 tot 12 zeemijl. Over de hele kust van Nederland heeft de Belgische vloot toegang tot de zone van 3 tot 12 zeemijl. Conform het Benelux-akkoord heeft de Belgische vloot bovendien toegang tot de zone van 0 tot 3 zeemijl. Naast de toegangsregels moeten de vaartuigen die vissen in de kustwateren ook voldoen aan de voorgeschreven technische specificaties aangaande maximaal motorvermogen, vistuig en minimaal te respecteren maaswijdte. België beschikt ook over de mogelijkheid om ten hoogste en tezelfdertijd twee vaartuigen te laten vissen in de 'Shetlandbox'.

In de niet-Europese wateren beschikken Belgische vissersvaartuigen over beperkte quota in de Noorse wateren. Quotabeperkingen en beperkingen voor de visserijinspanningen in de verordeningen zijn van toepassing in de vermelde gebieden erkend door de *International Council for the Explorations of the Sea* (ICES) (figuur 2). De gebieden die door Belgische vissers bevestigd mogen worden, zijn:

- Noordzee in gebieden IIa en IV; Skagerrak in IIIa;
- Ierse zee in VIIa,
- Westelijk deel kanaal in VIIE;
- Oostelijk deel kanaal in VIId,
- Keltische zee in VIIf,g;
- Golf van Biskaje in VIII.

De toegekende quota in visgronden in I, II, IIIa Skagerrak, Vb (Faeröer), Vb W. Schotland, VIIh,j,k, XII, XIV worden niet bevestigd. Het zijn verafgelegen zones met marginale quota, die meestal ingeruild worden. Als gevolg van de definitieve overdracht van de marginale visserijinspanning van Vb, VI (W. Schotland) mogen de Belgische vissers in deze visgronden niet langer vissen.

Figuur 2. ICES-visgebieden



Bron: ICES

## 2.2 Belgische visserijvloot

De Belgische zeevisserijvloot bestond begin 2009 nog uit 100 vissersvaartuigen en evolueerde naar 89 vaartuigen op het einde van het jaar. Dat was onder meer het gevolg van de slooprondte die in 2009 werd gehouden en waarbij zeven vaartuigen van het grote vlootsegment (GVS) volledig hun activiteiten beëindigden en twee andere vaartuigen werden vervangen door een vaartuig met een lagere capaciteit. Bovendien verdwenen vier vaartuigen uit de vloot door faillissement waarbij een deel van de capaciteit over andere vaartuigen werd verdeeld. In totaal werden op die manier 11.507 kW en 3.410 BT aan de vloot onttrokken. Er werden wel twee nieuwe vaartuigen ingelegd met een totale capaciteit van 1.816 kW en 451 BT. Als gevolg daarvan telde de Belgische vloot begin 2010 nog 89 vaartuigen (-11), met een globale capaciteit van 51.590 kW (-15 %) qua motorvermogen en 16.048 BT (-16 %) wat tonnage betreft (tabel 3).

De vloot bestaat nu in essentie uit drie types vaartuigen:

- Groot vlootsegment (GVS): alle vissersvaartuigen die een motorvermogen hebben van meer dan 221 kW, en met als maximum 1.200 kW. Momenteel zijn er nog 35 grote bokkenvaartuigen, gespecialiseerd in de vangst van platvis (tong en schol).
- Klein vlootsegment (KVS): alle vissersvaartuigen met een motorvermogen van 221 kW of minder. Er zijn nu 20 eurokotters waarvan de meeste actief zijn in de visgronden dicht bij de Belgische kust (Noordzee en Engels kanaal).
- Kustvissersegment: in totaal zijn er 22 kustvissers, waarvan een tiental garnalvissers.

Daarnaast bestaan er nog 3 plankenvissers, 1 bokkenvisser in het KVS, zes vaartuigen met passief vistuig, en twee buitengaatse Scheldevisser die ook tot het KVS behoren.

Enerzijds is er een tendens om het motorvermogen op te trekken voor grote vaartuigen, anderzijds wenst men de vloot te laten evolueren naar visserijmethoden die minder energie vergen. Zo waren er in 2009 een twintigtal boomkorvaartuigen die in de loop van het jaar ook met borden hebben gevist. Ook de visserij op Sint-Jacobsschelpen neemt toe.

Tabel 3. De evolutie van de capaciteitsontwikkeling van de zeevissersvloot, 1950-2009

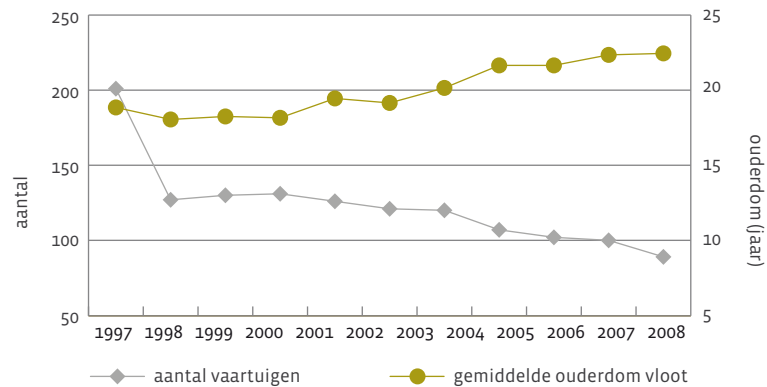
	aantal vaartuigen actief op 31 december	totale capaciteit		gemiddelde per vaartuig	
		kW	BT	kW	BT
1950	457	44.426	26.341	97	58
1960	415	55.481	28.999	134	70
1970	332	74.160	31.185	223	97
1980	208	62.915	21.122	302	102
1990	201	77.102	25.498	384	127
2000	127	63.355	23.054	499	182
2005	120	65.422	22.584	545	188
2006	107	60.190	20.035	563	187
2007	102	60.620	19.292	594	189
2008	100	60.620	19.007	606	190
2009	89	51.590	16.048	580	180

Bron: Departement Landbouw en Visserij

Uit tabel 3 blijkt duidelijk hoe België de voorbije jaren zijn visserijvloot al zwaar heeft afgebouwd. In het groenboek pleit de Commissie dan wel voor een verdere vermindering van de overcapaciteit binnen de Europese vloot, maar een nog verdere inkrimping van de Belgische vloot zou leiden tot het verdwijnen van de visserijsector. Men spreekt daarom wel vaker over het “kritisch minimum” (of “minimum vitale”) die de Belgische vloot heeft bereikt. België ijvert dan ook sterk voor het behoud van zijn kleine vloot die op de rand van de economische leefbaarheid balanceert en vraagt bij de Commissie extra aandacht voor de speciale situatie waarin de Belgische vloot momenteel verkeert.

Een ander belangrijk probleem is de ouderdom van de Belgische vloot. Figuur 3 illustreert dat perfect. Aangezien 2008-2009 economisch moeilijke jaren waren, werd er amper aan vernieuwing gedaan.

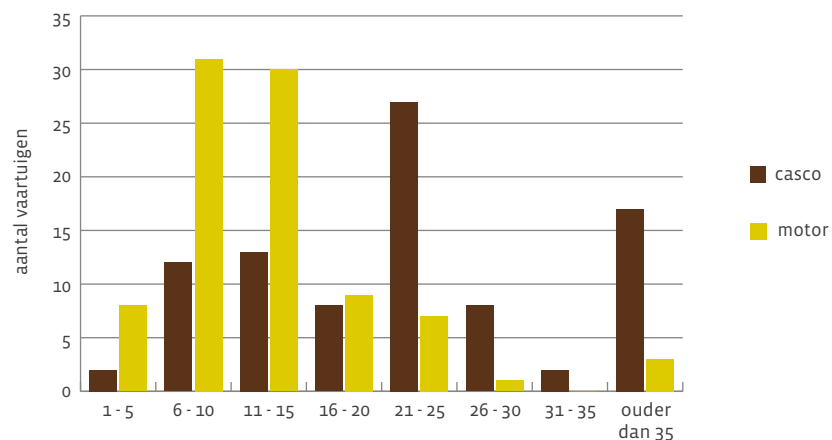
Figuur 3. De evolutie van het aantal en de ouderdom van de vaartuigen, 1990-2009



Bron: Departement Landbouw en Visserij

Figuur 4 toont aan dat 69 van de 89 vaartuigen beschikken over een motor van minder dan 15 jaar oud. Terwijl maar liefst 54 van de 89 scheepsrompen van de vaartuigen (=casco) meer dan 20 jaar oud zijn. Hoewel de Belgische vloot om rentabiliteitsredenen en door gebrek aan verjonging bij reders en vissers in de komende jaren nog zal afnemen, rijst toch stilaan de vraag naar nieuwbouwmogelijkheden in de toekomst.

Figuur 4. De ouderdom van de Belgische vissersvloot, 2009



Bron: Departement Landbouw en Visserij

### 2.3 Een exclusieve Vlaamse bevoegdheid

De bevoegdheden van het vroegere federale ministerie van Middenstand en Landbouw zijn na de Lambermont-akkoorden in 2002 verdeeld over de Vlaamse overheid en de federale overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu. Hiermee werd Vlaanderen exclusief bevoegd voor visserij. De overgebleven federale bevoegdheden in de maritieme zone liggen bijvoorbeeld op het vlak van leefmilieu, natuurlijke rijkdommen, energie, toerisme, erfgoed, ruimtelijke ordening, wetenschappelijk onderzoek en internationale verdragen in deze materies. Ook op sociaal vlak is het federale niveau bevoegd (zie verder).



### 3 VISSERIJBELEID IN VLAANDEREN

De visserijsector verkeert de laatste jaren in een crisis en staat voor enorme uitdagingen. Door de hoge brandstofprijzen en de lage visprijzen van de laatste jaren werd de situatie helemaal dramatisch. Daarom heeft zowel de Europese Unie als de Vlaamse regering de voorbije jaren veel aandacht besteed aan maatregelen om de Vlaamse visserijsector zelf structureel te verduurzamen d.m.v. investeringssteun en een nationaal strategisch plan. Bedoeling van deze structuuraanpassingen is de activiteiten van de vloot te herconcentreren op minder brandstofintensieve en meer duurzame vangstmethoden. De meest ingrijpende maatregel is de vlootaanpassingsregeling van mei 2009, die de overcapaciteit verder wil verminderen.

#### 3.1 Investeringssteun

##### 3.1.1 Het Europees Visserijfonds

Het Financieringsinstrument voor de Oriëntatie van de Visserij (FIOV) liep op 31 december 2006 ten einde en werd op 2 januari 2007 vervangen door een geheel nieuw financieringsinstrument: het Europees Visserijfonds (EVF). Dat nieuwe programma zal nog meer dan het vorige de doelstellingen van het GVB nastreven. Het EVF moet de kernbeginselen van het GVB ondersteunen om een ecologische, sociale en economische duurzaamheid te bereiken. Het is echter aan de lidstaten om te beslissen hoe zij hun fondsen tussen de verschillende Europese prioriteiten verdelen, op basis van een nationaal strategisch plan.

##### 3.1.2 Financieringsinstrument voor de Vlaamse Visserij- en aquicultuursector

Het FIVA is het financieringsinstrument voor de Vlaamse Visserij- en aquicultuursector dat, naar analogie met het Vlaams Landbouwinvesteringsfonds (VLIF) voor de land- en tuinbouw in Vlaanderen, in start- en investeringssteun voor reders, viskwekers en hun coöperaties voorziet. Verder worden onder meer ook steunmogelijkheden aangeboden voor investeringen in de visverwerkende industrie en collectieve acties.

Het FIVA verleent zowel steun voor verrichtingen die gefinancierd worden met leningen, als voor verrichtingen die met eigen middelen of met leasing worden gefinancierd. De steun wordt toegekend in de vorm van een rentesubsidie of van een equivalente kapitaalpremie. Daarnaast kan het FIVA de kredieten waarborgen die van een rentesubsidie genieten.

Tabel 4 geeft een overzicht van de uitgekeerde steun in de voorbije jaren. Van 1999 tot eind 2009 betaalde het FIVA in het totaal 25,6 miljoen euro aan subsidies uit aan de Belgische vissers-reders.

Tabel 4. Uitbetaalde steun door het FIVA, 1.000 euro, 1999-2009

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
rentesubsidie	454	1.712	2.076	1.854	1.510	1.346	1.197	907	781	554	402
kapitaalpremië	391	1.154	1.401	414	178	355	286	126	464	1.610	257
beëindiging	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	1.195	nvt	1.726	1.726	nvt	1.571
totaal	845	2.866	3.477	2.268	1.687	2.895	1.483	2.759	2.971	2.163	2.230

Bron: Departement Landbouw en Visserij

In 2009 werden in totaal ook nog 39 projecten met EVF-middelen gefinancierd, voor een totaal steunbedrag van 7.924.870 euro. Deze omvat voor het grootste deel de uitbetaalde premies in kader van de georganiseerde sloopronde. Deze vlootaanpassingsregeling (zie verder) heeft ook nog zijn impact in 2010, wanneer ook volgende projecten nog op de agenda staan: het bewerkstelligen van meer veiligheid aan boord, via de subsidiering van het "Man Over Boord"-systeem, maar ook het stimuleren van de opstart van een praktijkcentrum voor aquacultuur, enz.

#### 3.2 Nationaal Strategisch Plan en Nationaal Operationeel Programma

Verordening (EG) nr. 1198/2006 van 27 juli 2006, die het Europees Visserijfonds (EVF) in het leven roept, maakt het mogelijk om van 2007 tot en met 2013 communautaire steun te verlenen voor de duurzame ontwikkeling van de visserijsector. Het bedrag dat de EU in 2007 aan België toeweest voor deze periode van zeven jaar bedroeg 26,3 miljoen euro op een totaal EU-bedrag van 4,3 miljard euro. De verordening verplicht elke lidstaat om een Nationaal Strategisch Plan op te stellen.

Het Nationaal Strategisch Plan (NSP) en het bijhorende Operationeel Programma (OP) gaat uit van de noodzaak om de sector verder te verduurzamen (minder energiegebruik – duurzame vistechnieken) en om de activiteiten te differentiëren. Zowel het NSP als het OP moet de volledige visserijsector behandelen, met inbegrip van activiteiten in Wallonië die binnen de EVF-verordening kunnen kaderen. De Commissie heeft het Belgische NSP goedgekeurd op 11 november 2008.

Het OP omvat 5 prioritaire zwaartepunten die aangeven wat het NSP voor de Belgische visserijsector probeert te bereiken in de praktijk. De geciteerde bedragen omvatten zowel het communautaire bedrag (EVF) als de cofinanciering (in de meeste gevallen FIVA).

1. Aanpassingen van de communautaire vloot. Deze maatregel is erop gericht om de structurele overcapaciteit bij de Belgische vissersvloot te neutraliseren. Het gebruik van vistuig en vistechnieken die milieuvriendelijker zijn, komt eveneens voor steun in aanmerking. Er is ook steun beschikbaar voor de verbetering van de veiligheid en hygiëne aan boord van vissersvaartuigen.
2. Mari- en aquacultuur, binnenvisserij, verwerking en afzet. Deze maatregel is erop gericht om door middel van verschillende acties de aquacultuur en de maricultuur (meer) productief te maken en de omschakeling in de visserijsector op te vangen. Aanvullend wordt bestaande infrastructuur omgeschakeld van conventionele productie naar modernere aquacultuur, waarbij de impact op het milieu minimaal blijft en de rentabiliteit optimaal wordt. Wat de introductie van technieken in de aquacultuur betreft, worden die technieken toegepast die de negatieve impact op het milieu verminderen en/of de positieve effecten op het milieu versterken. Ook initiatieven ter bevordering van de hygiëne en ter bescherming van de volksgezondheid kunnen ondersteund worden. Initiatieven voor de afzetbevordering van visserij- en aquacultuurproducten komen eveneens voor steun in aanmerking. De nadruk ligt op steun voor kleine en middelgrote ondernemingen.
3. Gemeenschappelijk belang. De projecten die hier voor steun in aanmerking komen, zijn projecten die bijdragen tot de duurzame ontwikkeling of de instandhouding van de visbestanden, tot de verbetering van de dienstverlening door vissershavens, en de versterking van de markten voor visserijproducten of tot de bevordering van partnerschappen tussen wetenschappers en actoren in de visserijsector.
4. Duurzame ontwikkeling van visserijgebieden. Het EVF ondersteunt maatregelen en initiatieven die gericht zijn op diversificatie en op een sterke economische ontwikkeling van de visserijgebieden die met een afname van de visserijactiviteiten te kampen hebben.
5. Technische bijstand Het EVF kan acties financieren die nodig zijn om de tenuitvoerlegging van de voorgestelde verordening voor te bereiden, op te volgen, op administratief en technisch vlak te ondersteunen, te evalueren, aan een audit te onderwerpen en te controleren.

Ten opzichte van de voorziene middelen van 26.261.648 euro werd in 2009 al 30,2 % steun toegekend aan allerhande projecten, meer bepaald investeringsdossiers, horizontaal ondersteunende projecten, sloop en promotie.

Het grootste deel van de middelen werd voorlopig toegekend aan projecten onder zwaartepunt 1. Dat is het gevolg van de organisatie van de vlootaanpassingsregeling.

### 3.3 Vlootaanpassingsregeling

De vlootaanpassingsregeling (VAR) is het gevolg van de gasoliecrisis in 2008. Daarop besloot de Europese Raad om de hard getroffen vissersvloot te ondersteunen door een tijdelijke actie. Hierdoor konden investeringen die leidden tot een verhoogde energie-efficiëntie en/of milieuvriendelijker vistechnieken, genieten van een hogere overheidssteun van 60 % i.p.v. 40 %. Voor vaartuigen die deel uitmaken van een VAR, wordt die verhoogde steun tevens toegestaan voor motorvervanging en vistuig. Maar om van de steun voor motorvervanging te kunnen genieten, moet 20 % motorvermogen worden ingeleverd. Het quotabeheer wordt zodanig aangepast dat deze inlevering neutraal is op het vlak van toewijzing van vangstmogelijkheden op basis van het motorvermogen.

De Vlaamse Regering stemde op 8 mei 2009 in met een VAR, voor de boomkorvaartuigen met een motorvermogen van meer dan 221 kW. Hierdoor werden in 2009 9 grote boomkorvaartuigen voor een definitieve beëindigingsregeling geselecteerd, waarbij minstens 20 % van de vlootcapaciteit van de VAR, nl. 8.286 kW en 2.641 BT werd onttrokken. Dat voor een totaal premiebedrag van 7,6 miljoen euro, waarvan 75 % werd gefinancierd uit het Europees Visserijfonds. Twee vaartuigen zullen vervangen worden door kleinere types. Volgens het OP zou tegen 2015 de globale visserijcapaciteit t.o.v. 2007 met 22 % moeten verminderen. Via de sloopronde werd daarvan de helft al verwezenlijkt, zodat de Belgische vloot ook beter gewapend is voor de toekomst.

## 4 HANDEL IN VISSERIJPRODUCTEN

### 4.1 Gemeenschappelijke marktordening

Vooraleer de vis werkelijk op ons bord belandt, legt die nog een heel parcours af: van producent via handelaar tot consument. De EU heeft ook hier een belangrijke rol. De markt voor visserijproducten binnen de EU is immers sinds het begin van de jaren zeventig geregeld door de gemeenschappelijke marktordening (GMO).

De vier belangrijke onderdelen van de GMO zijn:

- gemeenschappelijke handelsnormen qua prijs- en kwaliteitsniveau;
- regels voor de handel met landen buiten de EU;
- producentenorganisaties (PO's);
- interventieprijzen.

De eerste twee onderdelen zijn gemeenschappelijk voor de hele Unie, maar de laatste twee krijgen in Vlaanderen een eigen invulling. Daarom wordt hierop kort ingegaan.

#### 4.1.1 Producentenorganisaties

De EU stimuleert in het kader van de GMO de vorming van producentenorganisaties die op vrijwillige basis worden gevormd door vissers of viskwekers. In eerste instantie treden ze op om het aanbod op de vraag af te stemmen door een betere planning van de activiteiten aan te moedigen en door maatregelen te nemen die de kwaliteit van de producten en de afzet ten goede komen. Ten tweede hanteren ze een aantal prijsondersteunende mechanismen. Wanneer marktstabiliseringsmaatregelen worden genomen, komen alleen de leden van de producentenorganisaties in aanmerking voor steun.

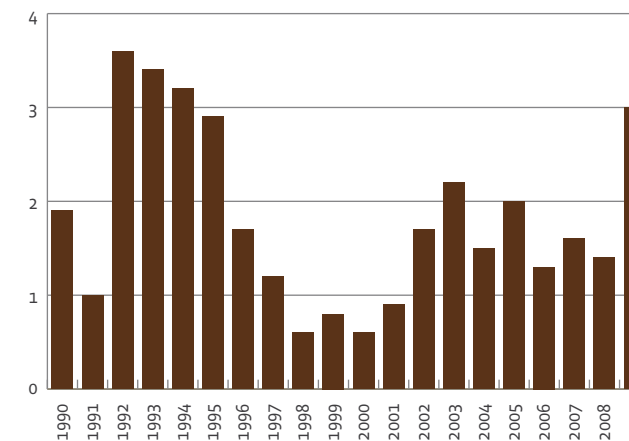
In België is er slechts één erkende producentenorganisatie, nl. de Coöperatieve Venootschap "Rederscentrale, producentenorganisatie van de reders ter zeevisserij", gevestigd in Oostende. Begin 2010 zijn van de 89 vaartuigen ingeschreven in de Belgische vloot, 79 lid van de Rederscentrale, d.i. 89 %.

#### 4.1.2 Interventie

De GMO moet ook een zekere prijsstabiliteit verzekeren en correcte prijzen aan de producenten garanderen. De producenten kunnen daarom aanspraak maken op een financiële vergoeding wanneer producten definitief uit de markt worden genomen, omdat ze de vooropgezette minimumprijs niet halen in de vismijn. Dit interventiemechanisme is een van de belangrijkste steunpilaren van het marktbeleid voor visserijproducten. Bij ontregeling van de markt, zoals bij de slechte marktprijzen in 2009 en tot op heden, kan voor bepaalde producten een vorkstelsel worden gehanteerd waarbij de interventieprijs met 10 % daalt of stijgt. Momenteel wordt dit vorkstelsel met -10 % toegepast voor de soorten steenbolk en hondshaai om zo de nodige interventie tot een minimum te beperken.

Figuur 5 geeft zicht op de evolutie van het percentage interventie t.o.v. de aanvoer in Belgische havens. Dit percentage schommelde de laatste jaren meestal tussen de 1 en 2 % van de aanvoer. Door de slechte marktprijzen in 2009 steeg de overheidsinterventie echter tot 484 ton (3 % van de aanvoer), wat sinds jaren niet meer het geval was.

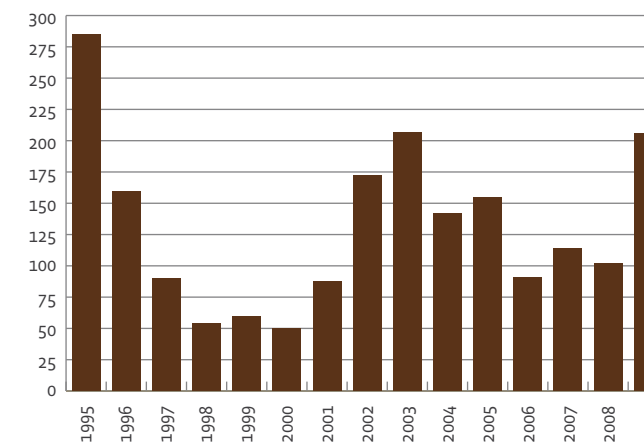
Figuur 5. Evolutie van het aandeel van de interventie t.o.v. de aanvoer in Belgische havens, %, 1990-2009



Bron: Departement Landbouw en Visserij

In figuur 6 wordt de opgehouden hoeveelheid visserijproducten in Belgische havens weergegeven over de jaren. In 2009 bedroeg die 206.000 euro, zowat het dubbele van de vorige jaren, wat neerkomt op 0,3 % t.o.v. de totale aanvoerwaarde van 59,2 miljoen euro.

Figuur 6. Interventiewaarde in de Belgische havens, 1.000 euro, 1995-2009



Bron: Departement Landbouw en Visserij

De totale Europese vergoedingen voor interventie maatregelen in België bedroegen voor 2007 65.462 euro, voor 2008 64.317 euro en voor 2009 109.425 euro.

Het huidige systeem van interventie prijzen staat onder druk en wordt dan ook het onderwerp van een grondige hervorming. Dat zal echter deel uitmaken van de grote hervorming van het GVB tegen 1 januari 2013.

#### 4.2 Afzet

In de drie Vlaamse vissershavens Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge beschikt de vloot over aanlegplaatsen, allerhande haveninfrastructuur en een visafslag. Na het lossen en de controles is de vis klaar om te worden verkocht. Dat gebeurt voornamelijk in de Vlaamse Visveiling, een fusie van de stedelijke vismijn in Oostende en de private Zeebrugse Visveiling, die het daglicht zag in november 2010. Na een overgangsperiode zal deze fusiegroep een gemeenschappelijk veilingstelsel gebruiken, maar beide havens behouden wel elk hun eigen vloot, vishandel en -verwerking.

De geïnteresseerde kopers krijgen de keuze om plaats te nemen in de veilzaal of om hun aankopen te verrichten via het thuiskoopstelsel in hun kantoren. Op elk ogenblik kunnen zowel reder als koper via een gecodeerde sleutel hun verkoop- of aankooplijsten opvragen. De van elk vaartuig aangekochte vis kan opgehaald worden na de verkoop aan het distributiecentrum van de veiling en afgevoerd worden naar de plaatselijke visverwerkingsruimtes of naar de wachtende koelwagens.

De aankoopdiensten van de grootwarenhuizen zijn toonaangevend bij de keuze van het aanbod dat de consument bereikt, maar hun marktgewicht geeft de aankopers ook een ongewenste "arbitragecapaciteit", niet alleen wat de keuze van het product betreft maar ook over de herkomst. Tegen de concentratie van de vraag heeft het aanbod in de visserij geen afdoend antwoord beschikbaar. Met hun dominante positie kunnen die aankopers de marges van hun opdrachtgevers zowel bij prijsstijgingen als prijsdalingen vrijwaren terwijl de vissers, mede door de prijszetting van ingevoerde vis, passief het aankoopgedrag van de grootdistributie ondergaan. Zo overspoelde de laatste jaren de gekweekte pangasius uit Azië de Europese markt, terwijl de eigen schol veel minder afname kent. Door een versterking van de PO's binnen Europa zou het wel mogelijk moeten zijn om het versnipperde aanbod beter te organiseren.

#### 4.3 Buitenlandse handel

In 2009 werd voor ruim 1.412 miljoen euro aan visserijproducten ingevoerd in België, terwijl er bijna voor 783 miljoen euro werd ingevoerd. Dat levert een handelstekort op van bijna 630 miljoen euro. Verse en verwerkte vis is goed voor ongeveer de helft van de in- en uitvoer, schaal- en weekdieren voor ongeveer 45 % en de overige zeeproducten zijn goed voor 5 % van de handel. In ton uitgedrukt, bedroeg de Belgische invoer van visserijproducten in 2009 ruim 350.000 ton en de uitvoer bijna 235.000 ton.

Bijna 58 % van de invoer is afkomstig van binnen de EU, met Nederland en Frankrijk als belangrijkste leveranciers. Van de Belgische uitvoer van visserijproducten gaat 98 % naar andere Europese lidstaten, met Frankrijk, Nederland en Duitsland als voornaamste handelspartners.

Zoals de handelscijfers laten vermoeden is de binnenlandse productie niet voldoende om aan de volledige vraag te voldoen. Volgens VLAM bedraagt de zelfvoorzieningsgraad van vis en schaal- en weekdieren amper 14,6 % in 2008.

#### 4.4 Consumptie

Uit cijfers van GfK Panelservices Benelux en VLAM blijkt dat er in 2009 per capita 11,9 kg vis, week- en schaaldieren werd gekocht voor een bedrag van 115 euro. Dat is een stijging van 1 % in vergelijking met het jaar ervoor. Van de totale aankoop was ruim de helft vers. De groei van het verssegment bedroeg 5,4 %. De populairste verse vissen zijn kabeljauw en zalm. Binnen de korf van vis, vlees en gevogelte heeft vis een marktaandeel van 18,8 %.

## 5 STRUCTURELE EN ECONOMISCHE KENMERKEN VAN DE BELGISCHE VISSERIJ

### 5.1 Productie

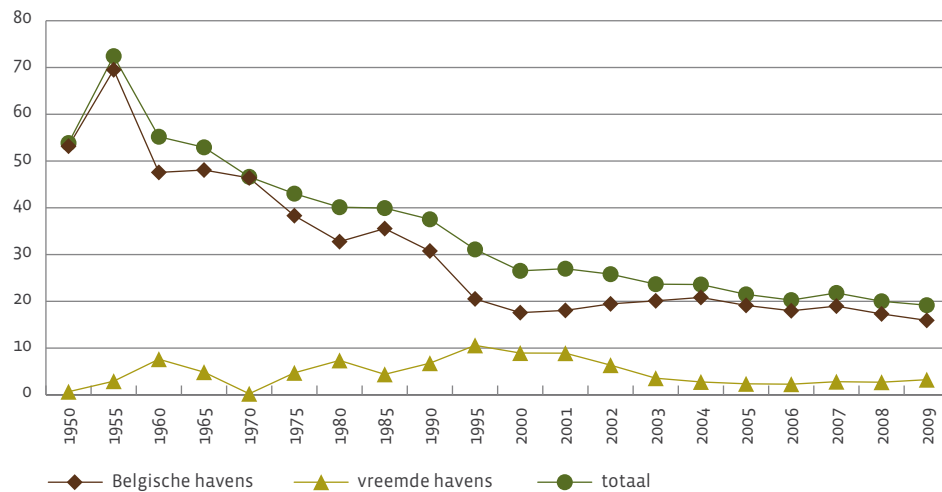
Na het rampjaar in 2008, is ook in 2009 de rentabiliteit in de zeevisserij onder druk blijven staan. Daarvoor waren twee redenen: lage visprijzen en een te grote afhankelijkheid van de gasolieprijs, hoewel deze laatste t.o.v. 2008 met 35 % daalde tot 0,41 euro per liter.

De hoogte van de quota heeft natuurlijk een beslissende invloed op de aangelande vangsten, maar ook weersomstandigheden, aantal visdagen, e.d. hebben hun impact.

#### 5.1.1 Visaanvoer in volume

De totale aanvoer van zeevis door de eigen vaartuigen is in vergelijking met 50 jaar geleden (1955) gedaald met 70 % (figuur 7), en neemt in feite nog steeds verder af, als gevolg van verschillende negatieve factoren die op elkaar inwerken: lagere quota, verminderde rentabiliteit, afnemend aantal vaartuigen en stijgende kosten, bij een dalende viswaarde sinds de tweede helft van 2007.

Figuur 7. Aanvoer vis door eigen vissersvaartuigen, 1.000 ton, 1950-2009



Bron: Departement Landbouw en Visserij

In 2009 is de aanvoer in Belgische havens (-8 %) gedaald, maar in vreemde (vnl. Nederlandse) havens (+20 %) gestegen ten opzichte van het jaar ervoor. Een belangrijk aandeel van de vangst van eigen vaartuigen wordt naar de thuishavens aangevoerd met koeltransport per vrachtwagen uit vreemde vissershavens. Een belangrijke evolutie is de aanvoer van vis voor de zgn. "tweede verkoop" in Oostende en Zeebrugge, waarbij buitenlandse verkopers vis aanbieden voor verkoop in de veiling.

Uit tabel 5 blijkt dat in 23 jaar tijd de aangelande hoeveelheid kabeljauw met meer dan 85 % is afgenomen. Het kabeljauwbestand staat dan ook zwaar onder druk door overbevissing in het verleden. Sinds begin 2004 geldt dan ook een herstelplan voor deze soort in het grootste deel van de (Atlantische) EU-wateren. Hierdoor hoopt men in de nabije toekomst het bestand weer gezond te maken.

Tabel 5. Aanvoer in Belgische havens van enkele belangrijke vissoorten, ton, 1986-2009

	1986	1991	1996	2001	2006	2007	2008	2009
kabeljauw	6.586	2.305	2.705	1.634	1.211	933	877	808
schol	7.122	12.168	5.093	4.725	4.087	4.504	4.279	3.853
tong	4.525	4.525	4.139	3.724	3.534	3.337	3.258	3.508
rog	1.655	1.655	1.281	1.374	1.757	1.801	1.600	1.338
tarbot	259	259	273	272	307	322	283	312
garnaal	491	491	401	392	407	200	266	444

Bron: Departement Landbouw en Visserij

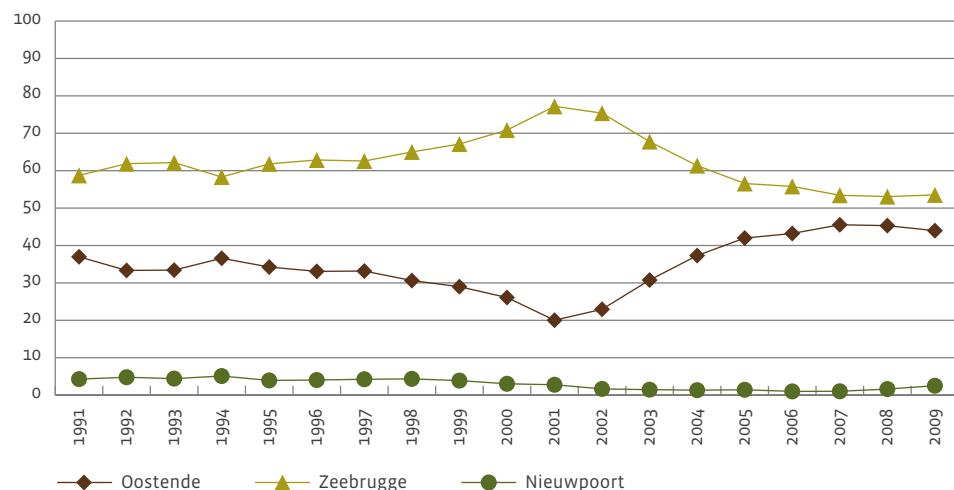
De aanvoer van tong in Belgische havens bleef lange tijd relatief stabiel rond 4.000 ton, en is in 2009 opnieuw gestegen. De aanvoer van garnaal was in 2009 de hoogste sinds jaren.

#### 5.1.2 Visaanvoer per haven

De visserijproducten kunnen worden aangevoerd in de drie vismijnen van de havens Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort. Er is geen nationale veilplicht, maar voor de stedelijke vismijnen Oostende en Nieuwpoort geldt een stedelijke veilplicht. Zoals eerder vermeld zijn de vismijnen van Oostende en Zeebrugge eind 2010 gefuseerd tot de Vlaamse Visveiling. Met uitzondering van een kleine hoeveelheid vis die rechtstreeks aan de consument verkocht wordt aan "De Trap" in Oostende, gebeurt nagenoeg alle aanvoer in de vismijnen. Hier gebeurt ook een intensieve controle van de kwaliteit van de aanvoer.

Zeebrugge blijft ook in 2009 de grootste haven qua aanvoer met 8.524 ton. Dat betekent wel een verlies van -7 % in vergelijking met het jaar ervoor. De aanvoer in Oostende bedroeg 7.002 ton (-11 %). Het opmerkelijkste is de enorme groei van Nieuwpoort met maar liefst 401 ton, een toename van 42 % dankzij de recordaanvoer van garnalen. In 2007 bedroeg de aanvoer in Nieuwpoort nog maar 195 ton. In figuur 8 wordt de evolutie van het aandeel van de havens in de totale aanvoer weergegeven.

**Figuur 8.** Evolutie aandeel in totale aanvoer visserijproducten van de Belgische havens, %, 1991-2009



Bron: Departement Landbouw en Visserij

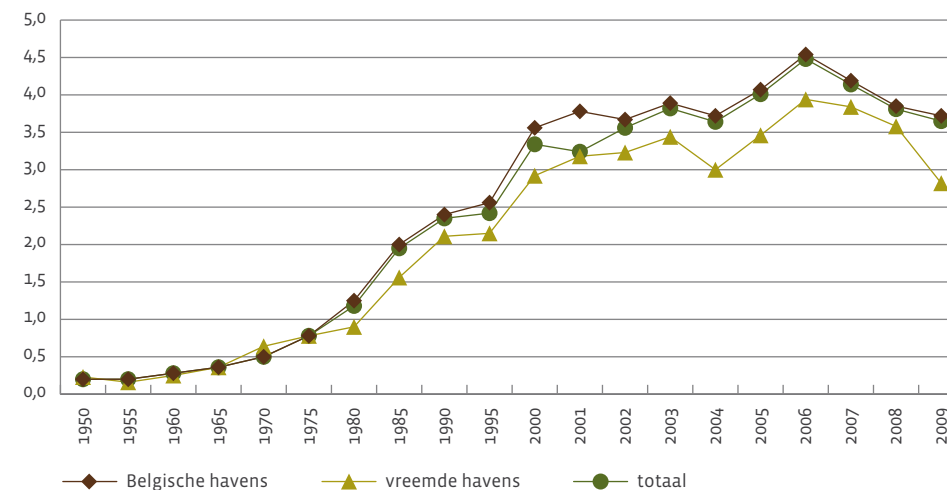
In de laatste 10 jaar is de aanvoer in Belgische havens redelijk stabiel door de grote inspanningen van veilingen en overheid om de verkopen in eigen havens te bevorderen.

## 5.2 Evolutie van de visprijzen

Naast de hoogte van de vangsten is de rentabiliteit van de vaartuigen ook sterk afhankelijk van de verkregen prijzen bij verkoop. Door het veilingstelsel heeft de sector zelf weinig invloed op de hoogte van de verkoopprijzen, waardoor de hogere brandstofprijzen niet kunnen worden doorgerekend naar de afnemers. Bovendien werd er eerder op gewezen dat de afnemers sterk geconcentreerd zijn en daardoor op de prijsvorming kunnen wegen.

De gemiddelde prijzen van de aangevoerde vis door Belgische vaartuigen worden weergegeven in figuur 9. Het valt meteen op dat de prijzen in 2009 terugvallen op het niveau van 1995-2003. Bovendien kunnen de vissers betere prijzen krijgen in de Belgische dan in vreemde havens.

**Figuur 9.** Evolutie van de gemiddelde prijzen voor visserijproducten aangevoerd door Belgische vaartuigen, euro per kg, 1950-2009

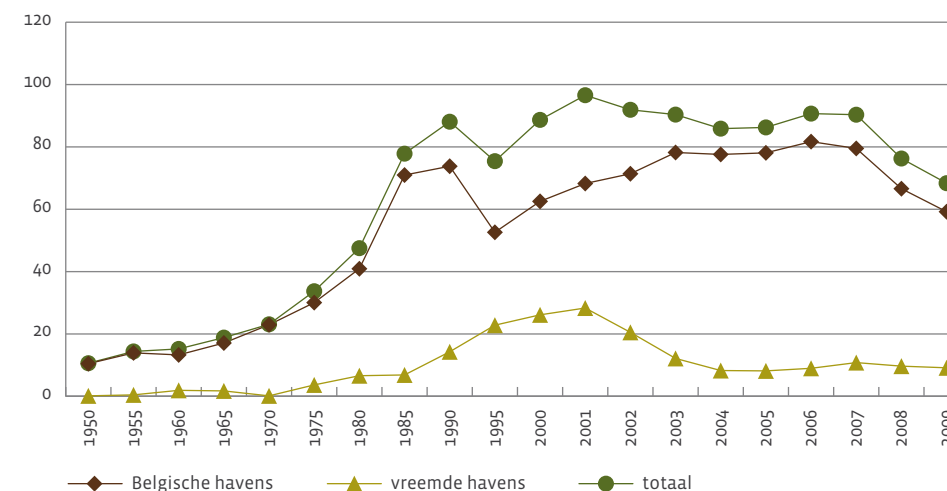


Bron: Departement Landbouw en Visserij

## 5.3 Aanvoerwaarde van vis

De globale besomming door Belgische vaartuigen in Belgische havens daalde in 2009 met 11 % in vergelijking met 2008 (figuur 10). De omzet daalde vooral in de Belgische havens, maar ook in het buitenland.

**Figuur 10.** Evolutie van de aanvoerwaarde door eigen vissersvaartuigen, miljoen euro, 1950-2009



Bron: Departement Landbouw en Visserij



Uit tabel 6 blijkt dat de aanvoerwaarde van tong in Belgische havens relatief stabiel was t.o.v. 2008, maar de andere vissoorten – met uitzondering van garnaal – gaan er verder op achteruit. De belangrijkste soorten voor de Belgische vloot zijn opgesomd in de tabel.

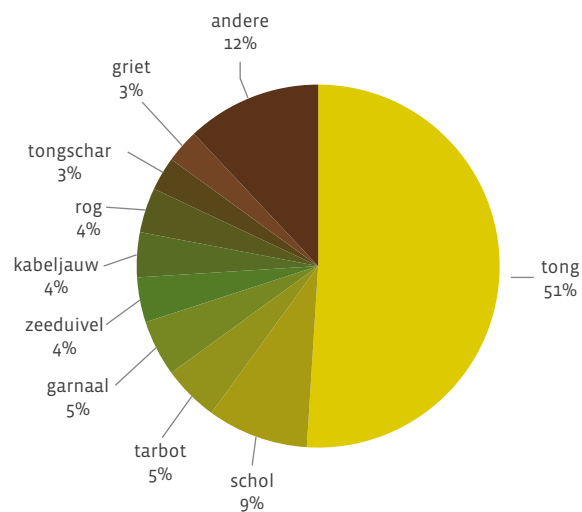
Tabel 6. Aanvoerwaarde in eigen havens van enkele belangrijke vissoorten, miljoen euro, 1986-2009

	1986	1991	1996	2001	2006	2007	2008	2009
kabeljauw	8,94	5,03	3,82	4,34	3,63	3,19	2,80	2,19
schol	7,61	20,60	8,26	8,03	8,06	8,71	7,68	5,04
tong	35,95	27,96	30,95	33,82	41,64	38,6	32,02	32,13
rog	2,12	1,65	1,85	2,06	3,34	3,15	2,79	2,71
tarbot	2,25	3,33	2,49	2,60	3,79	3,79	3,30	3,09
garnaal	1,69	1,76	1,50	1,69	1,64	0,97	1,07	1,23

Bron: Departement Landbouw en Visserij

Uit figuur 11 blijkt dat 9 soorten bijna 90 % van de aanvoerwaarde vertegenwoordigen. Daaruit blijkt ook het enorme belang van tong voor België, want deze soort zorgt voor meer dan 50 % van de inkomsten van de Belgische visserij. Opvallend is, ten slotte, de sterk verminderde aanvoerwaarde van schol. Hoewel schol met 3.853 ton in volume de grootste aanvoer kent, is de prijs volledig in elkaar gestort. Dat is onder meer te wijten aan de zeer hoge invoer van andere verwerkte witvis, zoals pangasius, uit Azië.

Figuur 11. Aandeel van de belangrijkste vissoorten in de totale aanvoerwaarde, %, 2009



Bron: Departement Landbouw en Visserij

## 5.4 Bedrijfsresultaten

De studie van de bedrijfsresultaten van de Belgische visserij gebeurt aan de hand van de drie grote groepen vaartuigen: de grote bokkenvaartuigen, de eurokotters en de kustvissers. Alle andere categorieën (planken, staande netten, enz.) zijn statistisch gezien te verwaarlozen door hun geringe aantal.

Eerder werd al gemeld dat 2008 een moeilijk jaar was voor de Belgische visserij. In 2008 (figuur 9) daalde de gemiddelde visprijs immers tot 3,81 euro per kg, terwijl de gemiddelde gasolieprijs van 2008 met 0,63 euro per liter het hoogste niveau ooit bereikte. De combinatie van beide factoren verklaart dan ook de gevoelige verslechtering van de resultaten.

Een vergelijking tussen de drie representatieve groepen leert dat de loonkosten overall 27 à 30 %, en de afschrijvingen zo'n 11 à 13 % van de besomming uitmaken, maar dat de brandstofkosten voor de grotere vaartuigen sterker doorwegen (tabel 7). Hoewel het loon van 27 % voor de grote bokken ten goede komt aan zes bemanningsleden en de 28 % voor de kustvissers slechts aan twee vissers, zijn de nominale verdiensten per maand voor deze laatste beduidend lager.

Tabel 7. Overzicht van de belangrijkste kosten t.o.v. de besomming, %, 2008

categorie	loon	brandstof	afschrijving
kustvissers	28	27	13
eurokotters	30	30	12
grote bokken	27	42	11

Bron: Departement Landbouw en Visserij

#### 5.4.1 Kustvisser (2008: 9 boekhoudingen op 23 vaartuigen)

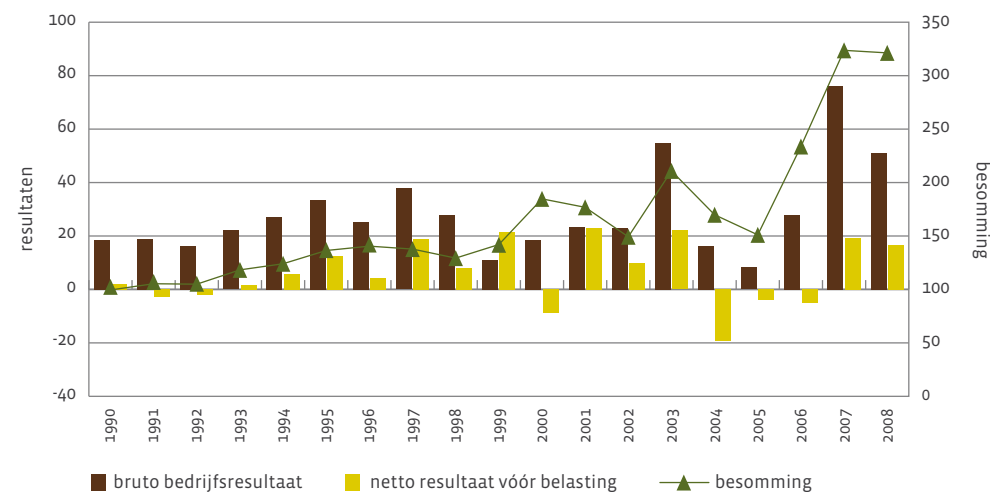
Het betreft vaartuigen met een vermogen van maximum 221 kW (300 pk) die meestal minder dan 24 uur na elkaar op zee zijn.

Deze vaartuigen worden ingezet voor de vangst van diverse vissoorten binnen de 12-mijlszone en bieden dagverse vis aan. Zij worden bemand met 2 à 3 personen en halen gemiddeld 160 zeedagen. Sommigen zijn sterk gespecialiseerd in de garnaalvangst.

De gemiddelde opbrengst per zeedag voor deze vaartuigen is het laagst van alle categorieën en bedraagt in 2008 2.002 euro, een stijging met 2 % t.o.v. 2007. Ook de totale besomming bleef nagenoeg constant op 320.000 euro per vaartuig.

Het netto resultaat vóór belasting bedroeg in 2008 16.696 euro per vaartuig, een lichte daling t.o.v. 2007, maar gezien de algemene economische omstandigheden redelijk (figuur 12).

Figuur 12. Besomming en bedrijfsresultaten kustvisser, 1.000 euro, 1990-2008



Bron: Departement Landbouw en Visserij

#### 5.4.2 Eurokotters (2008: 15 boekhoudingen op 20 vaartuigen)

Alle boomkorvaartuigen gebouwd sinds 1981, die max. 221 kW (300 pk) vermogen hebben, een tonnenmaat van meer dan 70 BT en een lengte van maximaal 24 m worden tot deze groep gerekend. Zij werden specifiek gebouwd om binnen de 12-mijlszones te mogen vissen.

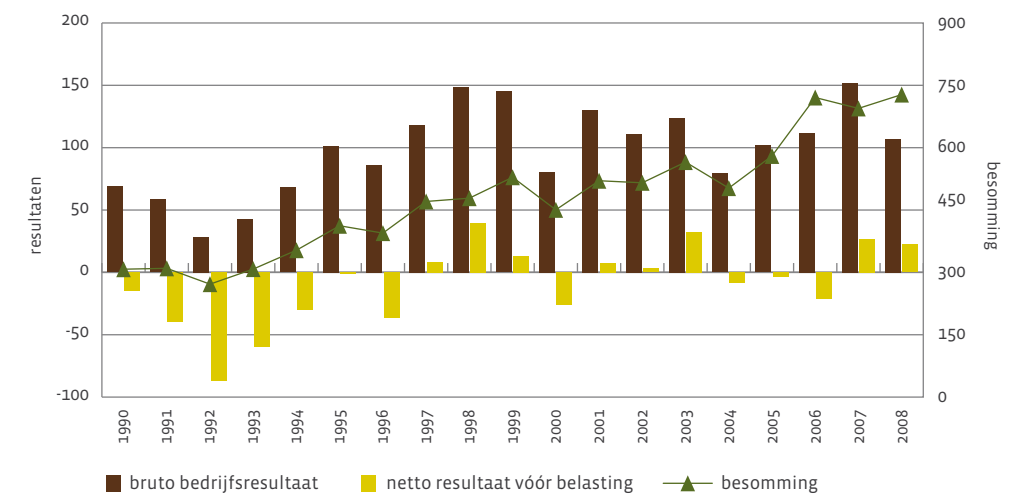
Deze vaartuigen zijn technisch geschikt of kunnen aangepast worden om polyvalent te worden ingezet, en kunnen zowel op tong en schol als op garnaal, rondvis en kreeft vissen. Bovendien kunnen ze ook op verder gelegen visgronden worden ingezet (Bristolkanaal, kusten van Denemarken, enz.).

De eurokotters werden in 2008 gemiddeld 185 zeedagen ingezet met een besomming van gemiddeld 3.940 euro per zeedag, iets meer dan in 2007.

De besomming bereikte gemiddeld 728.887 euro per vaartuig (+5 %). Het netto resultaat kende in 2008 een gemiddelde daling van 17,5 %, en bedroeg in 2008 22.281 euro (figuur 13). Deze daling is toe te schrijven aan de proportioneel meer gestegen kosten.

Gezien de hoge afschrijvings- en financieringslast wordt de laatste jaren gestreefd naar een grotere besomming door een efficiënter inzetten van het vaartuig. Gedurende een deel van het jaar gericht kunnen vissen op soorten waarvoor geen vangstquota gelden, biedt daarbij een zeker soelaas. Toch zijn het vooral de visprijzen en zeker de brandstofkosten die bepalend zijn voor het resultaat.

Figuur 13. Besomming en bedrijfsresultaten eurokotters, 1.000 euro, 2008



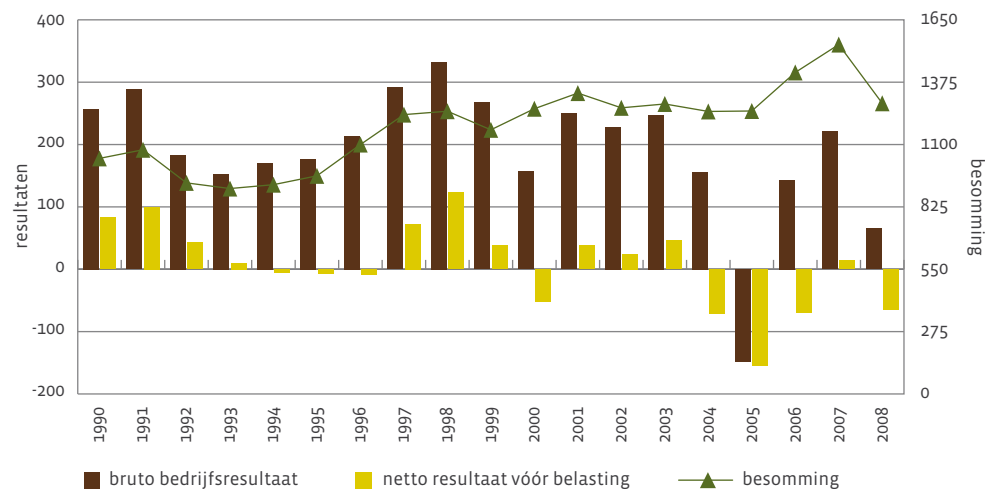
Bron: Departement Landbouw en Visserij

### 5.4.3 Grote bokkenvaartuigen (2008: 32 boekhoudingen op 46 vaartuigen)

Deze klasse bestaat uit bokkenvaartuigen van meer dan 900 pk of 662 kW, voornamelijk vissend op tong en schol. Deze groep is zeer homogeen en bestaat uit vaartuigen met een vermogen tot 1.200 kW. Het is de belangrijkste groep vaartuigen van onze vissersvloot, met het grootste aandeel in de besomming.

De gemiddelde besomming in 2008 daalde gevoelig tot 1,28 miljoen euro, wat aanleiding gaf tot een gemiddeld verlies van 65.000 euro (figuur 14).

Figuur 14. Besomming en bedrijfsresultaten grote bokkenvaartuigen, 1.000 euro, 1990-2009



Bron: Departement Landbouw en Visserij

## 6 VISSERIJ EN MILIEU

### 6.1 Een moeilijk evenwicht

Een economisch leefbare visserij die de kustgemeenschappen werkgelegenheid en kansen biedt, is voor haar vangstmogelijkheden volledig afhankelijk van een gezond marien milieu.

Dit mariene milieu staat echter steeds meer onder druk door talrijke menselijke activiteiten. De visserij is immers al lang niet meer de enige speler, maar moet juist steeds meer concurreren met tal van andere activiteiten zoals de scheepvaart, zand- en grondwinningsactiviteiten, baggerspeciéstortingen, windmolenparken, sportvisserij en schelpdierkweek, enz.

Ook de opwarming van het klimaat zorgt voor heel wat ongewilde effecten. Zo trekken bepaalde vissoorten steeds meer naar het noorden onder invloed van de veranderende zeetemperatuur, waardoor enerzijds vangsten verloren gaan, maar anderzijds invasieve soorten – de “exoten” – zoals snoekbaars nu in onze wateren voorkomen.

Het bovenstaande benadrukt het belang van een constante zoektocht naar een evenwicht door zowel beleidsmakers, de sector als de wetenschappers. Bij het mariene milieu is immers elk onderdeel afhankelijk van het geheel, en de verstoring van één element kan een kettingreactie in gang zetten.

Daarom werd het ook snel duidelijk dat er nood is aan een allesomvattende mariene strategie, die streeft naar een “ecosysteembenadering”. Deze benadering vereist een inzicht in de mechanismen die de interacties met de mariene voedselketen en het mariene ecosysteem beïnvloeden en in de manier waarop technische en andere beheermaatregelen de eventuele negatieve effecten kunnen beperken. Dit resulteerde in 2008 in een EU-kaderrichtlijn mariene strategie, waarbij een geïntegreerde aanpak van het beheer van de mariene hulpbronnen centraal staat.

Momenteel is België volop bezig met de ontwikkeling van een nieuwe mariene strategie. Toch zijn er de voorbije jaren al heel wat inspanningen geleverd. Zo levert het Operationeel Programma (OP) met EVF-financiering op verschillende manieren een bijdrage aan de milieudimensie van duurzame visserij:

- Steun die leidt tot een hogere visserijdruk is niet meer toegestaan.
- Het OP zorgt voor financiering van verschillende maatregelen die de mariene rijkdommen en het milieu beschermen en de teloorgang van mariene ecosystemen een halt toeroepen en stimuleert meer selectieve en milieuvriendelijkere alternatieve visserijmethoden.
- Er is steun beschikbaar voor niet-zeevisserijgebonden activiteiten zoals voor biologische aquacultuur, viskwekerijen in beschermingszones van Natura 2000 en maatregelen voor de bescherming van de aquatische fauna en flora.
- Ook kan het EVF een bijdrage leveren aan de bestrijding van bepaalde vormen van milieuschade in visserijgebieden.

Deze ecosysteembenadering is bij het visserijbeheer ook al zichtbaar in de plannen van de Europese Commissie voor de toekomstige hervorming van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid. De Commissie wil de hoofdklemtoon leggen op de ecologische pijler, waarbij nog meer aandacht wordt besteed aan het wegwerken van de overcapaciteit van de Europese vloten. Daarnaast willen overheden de teruggooi (discards) van gevangen (= meestal dode) vissen, nog meer reduceren door het gebruik van steeds selectievere visserijtechnieken. Ten slotte, moeten het gebruik van MSY, beheerplannen, enz. uiteindelijk een duurzaam evenwicht doen ontstaan tussen ecologie, economie en sociale aspecten.

## 6.2 Natura 2000-gebieden

Naast de kaderrichtlijn mariene strategie beschikt de EU over twee andere belangrijke instrumenten om de ecosysteembenadering toe te passen op het visserijbeheer: de Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992). Deze richtlijnen verplichten de lidstaten om kwetsbare ecosystemen te beschermen.

De bekendste maatregel van de habitatrichtlijn is het Natura 2000-netwerk van speciale beschermingszones. Elke lidstaat moet een nationale lijst samenstellen met gebieden die in aanmerking komen. De gebieden die op EU-niveau worden goedgekeurd worden vervolgens opgenomen in het Natura 2000-netwerk. Dat verplicht de lidstaten om ervoor te zorgen dat de gebieden correct worden beheerd.

De habitatrichtlijn vermeldt 9 soorten mariene habitats die beschermd moeten worden, en 18 soorten die een reden zijn om een gebied te beschermen. Er zijn tot op heden echter nog maar weinig gebieden op zee aangeduid als beschermd gebied.

## 6.3 Duurzame alternatieven

Het Instituut voor Landbouw- en Visserijonderzoek (ILVO) doet veel onderzoek naar duurzamere visserijtechnieken. Hierbij gaat de aandacht vooral naar de ontwikkeling van de alternatieve boomkor. Technische aanpassingen aan de boomkor kunnen immers leiden tot een verminderd brandstofverbruik, een gereduceerde teruggooi en een betere viskwaliteit.

De voorbije jaren werden diverse alternatieve visserijtechnieken ontwikkeld: de *eco-catcher*, staande wantvisserij, *sumwing*, pulskor, *flyshoot*, *twinrig* en *hydrorig*. Veel van deze technieken zitten nog in het optimalisatieproces. Soms hebben de alternatieve technieken wel het beoogde effect wat betreft duurzaamheid maar vallen de vangsten tegen. Verder onderzoek moet zorgen voor betere afstellingen van de vistuigen zodat er duurzamer kan worden gevestigd met behoud van de vangsten. Daarnaast wordt er gekeken naar het combineren van nieuwe technieken, bijvoorbeeld *sumwing* en pulskor. De resultaten zijn veelbelovend, en worden door de visserijsector op de voet gevolgd.

Bovendien blijken heel wat van deze alternatieve visserijtechnieken rendabeler dan traditionele methodes. Vooral bij dure brandstofprijzen kan dat het verschil tussen winst of verlies uitmaken. Zo draait een klassieke eurokotter met brandstofprijzen van het niveau medio 2008 90 euro per zeedag verlies en een vaartuig met staande want 490 euro winst.

Omschakelen mag dan wel technisch haalbaar en economisch verantwoord zijn, het is niet eenvoudig. Dergelijke reconversie gaat niet alleen gepaard met hoge investeringen maar vraagt onvermijdelijk een leerperiode met lagere inkomsten voor de visser. Zo kost de transformatie van een boomkor naar een flyshooter ongeveer 1,4 miljoen euro. Daarom verleent zowel Vlaanderen als de Europese Unie daarvoor subsidies.

### Sumwing: omschakeling naar een duurzame boomkor?

De *sumwing* is bedoeld als alternatief voor de traditionele boomkor. De traditionele boomkor bestaat namelijk uit een boom die het net openhoudt en twee “sloffen” of “sleeën” die de boom op een bepaalde afstand boven de bodem van de zee houden, zodat bodemvis kan worden gevangen. Bij het *sumwing*-principe werd de boom vervangen door een vleugel die veel lichter is dan de boom en voor minder weerstand zorgt.

Het gebruik van de *sumwing*-methode biedt de volgende voordelen: minder bodemberoering, weerstand en brandstofverbruik. Na enkele positieve resultaten van het ILVO besloot de producentenorganisatie voor visserij, de Rederscentrale, om gezamenlijk *sumwings* te bestellen. De Vlaamse overheid steunt de aanschaf van de *sumwings* met een EVF- en noodmaatregelsubsidie van samen zestig procent.

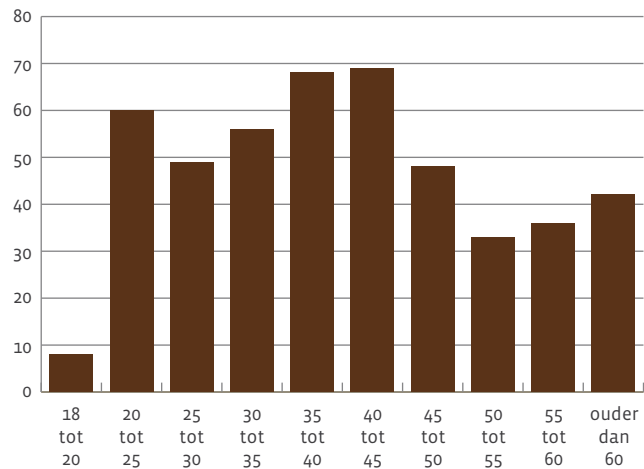
## 7 SOCIALE ASPECTEN VAN DE VISSERIJ

### 7.1 Tewerkstelling

De rechtstreeks met de vissersvloot samenhangende werkgelegenheid wordt in het Operationeel Programma 2007-2013 geraamd op ongeveer 2.500 personen.

Bij de vloot (bemanningen, rederijen) zijn er 800 à 900 personen tewerkgesteld. Volgens cijfers van het Sociaal Secretariaat Van de Kust zijn er in juli 2010 in het totaal nog 92 rederijen. De Belgische vloot telt ook 469 erkende zeevissers, waarvan slechts 1 vrouw. Bij de erkende zeevissers zijn er 350 Belgen en maar liefst 106 Nederlanders. Andere nationaliteiten zoals Fransen, Ieren en Portugezen zijn in veel kleinere mate werkzaam als erkende zeevisser. In figuur 15 valt op dat de grootste groep zeevissers tussen de 36 en 44 jaar oud zijn.

Figuur 15. Aantal vissers per leeftijdsgroep, 2010



Bron: Departement Landbouw en Visserij

Volgens de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CBR) telde de visverwerkende sector eind 2006 1.373 werknemers. Binnen de visverwerkende sector is volgens de CBR 82 % werkzaam in Vlaanderen en 18 % actief in Wallonië. De werkgelegenheid in de afgeleide nevenactiviteiten voor de visserij wordt geschat op 5.000 arbeidsplaatsen.

Bij onderzoek naar de genderverhouding in de visserijgerelateerde tewerkstelling, valt het op dat de bemanning van vissersvaartuigen voor nagenoeg 100 % uit mannen bestaat. Het vissen op zee is dan ook nog steeds een mannenberoep. Zodra de vis aan land is spelen vrouwen een belangrijkere rol. In talrijke kleine familiebedrijfjes verzekert de partner van de visser vaak het beheer. Bij de rederijen ligt de verhouding op 70 % mannen en 30 % vrouwen. In de visverwerkende sector is 48 % van de werknemers vrouw. Bij de commercialisering van de vis, d.i. kleinhandel, zijn ook veel vrouwen werkzaam.

In het kader van as 4 van het Operationeel Programma “duurzame ontwikkeling van visserijgebieden” zullen plaatselijke groepen de promotie van het visserijberoep in hun ontwikkelingsstrategie moeten verzekeren. In het kader van dit zwaartepunt is het ook de bedoeling de rol van vrouwen in het economische leven van de visserijsector en in de visserijzones beter te valoriseren.

Een ander belangrijk pijnpunt van de laatste jaren is dat er steeds minder jongeren staan te popelen om in de visserij te werken. Hun voorkeur gaat vooral uit naar alternatieve werkgelegenheid zoals bij baggeraars, toerisme, aquacultuur, enz. Hierdoor is het gevaar reëel dat de sector binnenkort moeilijkheden ondervindt om goed opgeleide jongeren of starters te vinden. Nochtans zorgen de Vlaamse overheid, de Provincie West-Vlaanderen en de Rederscentrale voor heel wat ondersteuning door het “Fonds voor Scheepsjongens”, opgericht om de aanwerving van scheepsjongeren te bevorderen en te promoten via een bepaalde bezoldiging per zeedag.

### 7.2 No catch, no pay

De federale overheid heeft een belangrijke rol in de zeevisserij bij de bepaling van sociale rechten, en keurde in 2003 de wet op de arbeidsovereenkomst in de zeevisserij goed die een einde maakte aan het principe van “No catch, no pay”. Dat betekende dat in de praktijk de visser voor zijn inkomen totaal afhankelijk was van de waarde van de vis die tijdens de zee reis gevangen werd. Geen vis was hier gelijk aan geen loon of inkomen. Deze logica blijft in 95 % van de zeevisserij op wereldschaal gelden.

Vroeger regelde de Wet van 1928 het statuut van de zeevisser. Die werd in de loop der jaren aangevuld door een aantal collectieve arbeidsovereenkomsten (CAO's), waardoor de zeevissers enkele nieuwe rechten kregen zoals kledijvergoeding, sociale premie, vergoeding bij verlies van zeegoed, feestdagloon, aanvullende vergoeding voor inactieve zeevissers. Het gebeurde echter vaak dat de reders die bijkomende rechten compenseerden met allerhande willekeurige aftrekken van de besomming, wat een directe impact had op de inkomsten van de visser. Bij de wet van 1928 gold bovendien de “monsterrol”, de naamlijst van de scheepsbemanning, als arbeidsovereenkomst. Daardoor had de visser geen eigen exemplaar van zijn arbeidsovereenkomst en konden reders achteraf wijzigingen aanbrengen aan de overeenkomst.

De wet van 2003 maakte gelukkig een einde aan het gammele statuut van de zeevisser, en waarborgt nu de inkomenszekerheid tijdens de zeereis. België is daarmee een voorloper in Europa. In sommige landen zijn er wel afspraken over de lonen en arbeidsvoorwaarden in bedrijven (rederijen), maar nergens is er een algemene wet die dat oplegt aan alle schepen.

Het beschermen van het loon van de opvarenden is trouwens een belangrijk onderdeel in de strijd tegen illegale visserij. Het maakt beheerplannen beter verteerbaar voor de opvarenden die zich verzekerd weten van een billijk loon voor de perioden dat ze mogen vissen.

### 7.3 Veiligheid aan boord

Aan het beroep van zeevisser is een hoog veiligheidsrisico verbonden. Op wereldschaal komen meer dan 20.000 vissers jaarlijks om het leven bij de uitoefening van hun beroep.

Op internationaal vlak houden twee VN agentschappen: *International Labour Organization* (ILO) en de *Food and Agriculture Organization* (FAO) zich als sinds de jaren 1960 bezig met een verbetering van de werkomstandigheden op vissersboten. Hun recentste resultaat was de ILO-conventie 188, die in 2007 werd goedgekeurd. Belgische sociale partners hebben daar, samen met de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, actief aan bijgedragen. Op dit ogenblik hebben nog steeds niet voldoende landen deze Conventie geratificeerd, waardoor ze helaas nog niet in werking is getreden.

In Vlaanderen investeren de overheid en vissers momenteel in een “Man over boord”-systeem (MOB), dat een drenkeling zowel bij dag als nacht onmiddellijk kan lokaliseren aan de hand van een detectiesysteem, verwerkt in het reddingsvest van elk bemanningslid.

## 8 AQUACULTUUR

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.

De aquacultuurproductie in Vlaanderen zou minder dan 250 ton bedragen. Macro-economisch beschouwd is de productie van vis dus verwaarloosbaar.

Een twintigtal aquacultuurbedrijven produceren op kleine schaal (als nevenberoep of hobby). Hun productie is gering en dan nog eerder gericht naar pootvis en vooral naar siervissen.

In de Kempen zijn er een aantal extensieve karparkwekerijen gelokaliseerd evenals één semi-intensieve kwekerij met afvalwarmte van een elektriciteitscentrale. De karparkwekerijen kampen met goedkope import van extensief gekweekte kwaliteitsvis uit Oost-Europa, zodat inmiddels al een aantal kleinere kwekerijen overgeschakeld zijn op sierkarper. Tevens is schade door vogels (bv: aalscholvers, reigers) moeilijk te bestrijden. Ten slotte rijst nog het probleem om permanent over voldoende water te beschikken dat aan de noodzakelijke kwaliteit beantwoordt en is er de problematiek van het lozingswater voor intensieve kwekerijen.

Sporadisch worden nog andere soorten gekweekt (steur, forel) maar die blijven in Vlaanderen economisch vooralsnog onbelangrijk.

In de praktijk kan de aquacultuur in Vlaanderen dan wel zeer klein blijven, toch bestaat er hier ruim voldoende knowhow m.b.t. de productie en kweek van larven van zowel zoet- als zoutwaterspecies. Bovendien wordt gedurende de laatste jaren een vernieuwde belangstelling geconstateerd voor de aquacultuursector. Het gaat hier dan in de eerste plaats om de kweek in zout water in de kuststreek, o.m. van tarbot, oesters en mosselen.

Daarom besloot de Vlaamse overheid om de ontwikkeling van aquacultuur in Vlaanderen verder te ondersteunen. In 2008 keurde de overheid het project “Vlaams praktijkcentrum aquacultuur” goed. Doelstellingen van dit praktijkcentrum zijn:

- zoveel mogelijk remmende factoren wegwerken, zoals gebrek aan kennis en ervaring m.b.t. de kweek en de afzet van aquacultuurproducten;
- een sensibiliserend en adviserend beleid te voeren, zowel naar ondernemers die overwegen te starten met aquacultuur, als naar de afzetmarkt voor deze gekweekte producten, als naar de overheid m.b.t. de regelgeving rond aquacultuur.

Daarnaast zijn er onder het nieuwe Europese EVF-programma opnieuw steunmogelijkheden voor de aquacultuursector. Zo kan het EVF bijstand verlenen ten behoeve van investeringen in de bouw, uitbreiding, de uitrusting en de modernisering van productie-installaties, met name met het oog op de verbetering van de werkomstandigheden, de hygiëne, de gezondheid van mens en dier en de productkwaliteit, ter beperking van de negatieve gevolgen of ter vergroting van de positieve gevolgen voor het milieu.



## REFERENTIES

- Belgische Transportarbeidersbond (2010), *een volwaardig statuut voor de vissers!*, Zeevisserij, Antwerpen.  
[www.btb-abvv.be/NL\\_maritiem/BTB\\_NL\\_maritiem\\_zeevisserij.htm](http://www.btb-abvv.be/NL_maritiem/BTB_NL_maritiem_zeevisserij.htm)
- Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) (2008), *Verslag over de conjunctuurontwikkeling in de visserij in 2006 en begin 2007*, Brussel.  
[www.ccecrb.fgov.be/txt/nl/doco8-303.pdf](http://www.ccecrb.fgov.be/txt/nl/doco8-303.pdf)
- Departement Landbouw en Visserij (2007), *Operationeel Programma in uitvoering van het Nationaal Strategisch Plan voor de Belgische visserijsector 2007-2013: "investeren in duurzame visserij"*, Oostende.  
[http://lv.vlaanderen.be/nlapps/data/docattachments/op\\_zeevisserij.pdf](http://lv.vlaanderen.be/nlapps/data/docattachments/op_zeevisserij.pdf)
- Departement Landbouw en Visserij (2009), *Financieringsinstrument voor de Vlaamse visserij- en aquicultuursector, Activiteitenverslag 2009*, Oostende.  
<http://lv.vlaanderen.be/nlapps/data/docattachments/fiva2009.pdf>
- Departement Landbouw en Visserij (2010), *Aanvullende quotamaatregelen voor 2010*, Oostende.  
[http://lv.vlaanderen.be/nlapps/data/docattachments/aanvullende\\_quotamaatregelen\\_2010.pdf](http://lv.vlaanderen.be/nlapps/data/docattachments/aanvullende_quotamaatregelen_2010.pdf)
- Departement Landbouw en Visserij (2010), *Fonds voor Scheepsjongeren*, Brussel.  
<http://lv.vlaanderen.be/nlapps/docs/default.asp?fid=119>
- Departement Landbouw en Visserij (2010), *Mededelingen*, Oostende.  
<http://lv.vlaanderen.be/nlapps/docs/default.asp?fid=226>
- Europese Commissie, *De gemeenschappelijke marktverordening*, Brussel.  
[http://ec.europa.eu/fisheries/documentation/publications/cfp\\_factsheets/market\\_nl.pdf](http://ec.europa.eu/fisheries/documentation/publications/cfp_factsheets/market_nl.pdf)
- Europese Commissie, Directoraat-generaal Maritieme zaken en visserij, Brussel.  
[http://ec.europa.eu/dgs/maritimeaffairs\\_fisheries/index\\_nl.htm](http://ec.europa.eu/dgs/maritimeaffairs_fisheries/index_nl.htm)
- Europese Commissie (2009), *Het gemeenschappelijk visserijbeleid: een handleiding*, Bureau voor officiële publicaties der Europese Gemeenschappen, Brussel.
- Instituut voor Landbouw- en visserijonderzoek, *Alternatieve technieken* – Nieuws-golf themanummer 7, Merelbeke.  
[www.ilvo.vlaanderen.be/NL/Nieuwsgolftthemanummer7/Alternatievetechnieken/tabid/4311/language/nl-NL/Default.aspx](http://www.ilvo.vlaanderen.be/NL/Nieuwsgolftthemanummer7/Alternatievetechnieken/tabid/4311/language/nl-NL/Default.aspx)
- International Labour Organization en Food and Agriculture Organization, Fisheries, Genève.  
[www.fao-ilo.org/fao-ilo-fisheries/en/](http://www.fao-ilo.org/fao-ilo-fisheries/en/)
- Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (2009), *Vis als duurzaam kapitaal. De Nederlandse visie op het nieuwe Europese visserijbeleid*, Den Haag.

- De Rederscentrale, Oostende.  
[www.rederscentrale.be/index.php?page=home](http://www.rederscentrale.be/index.php?page=home)
- Sociaal Secretariaat Van de Kust, Knokke-Heist.  
[www.socsec.be/](http://www.socsec.be/)
- Stichting voor duurzame Visserijontwikkeling, *reconversieprojecten: overzicht*, Oostende.  
[www.sdvo.be/projecten.asp?t=1&p=12&pp=30](http://www.sdvo.be/projecten.asp?t=1&p=12&pp=30).
- Vlaams Informatiecentrum over Land- en tuinbouw (2009), *Herstructurering Vlaamse visserijvloot goedgekeurd* – VILT, 9 mei 2009, Brussel.  
[www.vilt.be/Herstructurering\\_Vlaamse\\_visserijvloot\\_goedgekeurd](http://www.vilt.be/Herstructurering_Vlaamse_visserijvloot_goedgekeurd).
- VLAM (2010), *Feiten en cijfers*. Marktinfo Vis, Brussel.  
[www.vlam.be/facts/info\\_nl.phtml?id=11](http://www.vlam.be/facts/info_nl.phtml?id=11)

## LECTOREN

- Beleidsdomein Landbouw en Visserij: Kris Cooreman, Kristof Geutjens, Hubert Herinalsteen, Koen Mondelaers, Jonathan Platteau, Dirk Van Gijsegem, Hilde Vanhaecke, Jean-François Verhegghen, Marc Welvaert
- Strategische Adviesraad Landbouw en Visserij: Emiel Brouckaert (Rederscentrale)