SALV
Strategische Adviesraad
LANDBOUW • VISSERIJ

Analyse

Problematiek in de Vlaamse visserij: opvolging en lokale verankering

Analyse van de Technische Werkcommissie Visserij van de SALV

Brussel, 4 februari 2016

Strategische Adviesraad voor Landbouw en Visserij • Wetstraat 34-36, 1040 Brussel • T +32 2 209 01 11
info@salv.be • www.salv.be

De Strategische Adviesraad voor Landbouw en Visserij adviseert de beleidsmakers, in hoofdzaak de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement, over landbouw en visserij in de brede zin van het woord. De adviezen, zoals vastgesteld door de belanghebbenden vertegenwoordigd in de adviesraad, passen in een gedragen politieke besluitvorming.

Bij gebruik van gegevens en informatie uit dit rapport wordt een correcte bronvermelding op prijs gesteld.

Contactpersoon: Dirk Van Guyze, dvguyze@serv.be

Goedkeuring Raad: 4 februari 2016

"For every complex problem, there is an answer that is clear, simple and wrong"

Henry Mencken

Inhoud

Inleiding **6**
Opzet en aanpak **7**
Leeswijzer **9**
Invalshoeken **11**
1 Financiering **11**
1.1 Vaststellingen uit de literatuur 11
1.2 Vaststellingen uit de interviews 14
1.3 Oplossingsrichtingen uit de interviews 15
2 Bemanning **16**
2.1 Vaststellingen uit de literatuur 16
2.2 Vaststellingen uit de interviews 19
2.3 Oplossingsrichtingen uit de interviews 21
3 Imago **22**
3.1 Vaststellingen uit de literatuur 22
3.2 Vaststellingen uit de interviews 22
3.3 Oplossingsrichtingen uit de interviews 23
4 Administratie **24**
4.1 Vaststellingen uit de literatuur 24
4.2 Vaststellingen uit de interviews 24
4.3 Oplossingsrichtingen uit de interviews 25
5 Quota **27**
5.1 Vaststellingen uit de literatuur 27
5.2 Vaststellingen uit de interviews 27
5.3 Oplossingsrichtingen uit de interviews 29
6 Vistechnieken **30**
6.1 Vaststellingen uit de literatuur 30
6.2 Vaststellingen uit de interviews 31
6.3 Oplossingsrichtingen uit de interviews 32
7 Visserijgemeenschap **33**
7.1 Vaststellingen uit de literatuur 33
7.2 Vaststellingen uit interviews 33
7.3 Oplossingsrichtingen uit de interviews 33

8 Ketenwerking 34
8.1 Vaststellingen uit de literatuur 34
8.2 Vaststellingen uit de interviews 34
8.3 Oplossingsrichtingen uit de interviews 35
Conclusie 36
Referentielijst 38
Lijst met figuren en tabellen 40
Bijlage: de vragenlijst 41

Inleiding

Op de vergadering van de Technische Werkcommissie Visserij van 23 juni 2015 werd onder de aanwezigen gebrainstormd over de mogelijke adviezen voor 2015. Uit de gedachtewisseling kwam naar voren dat de Vlaamse visserij momenteel worstelt met cruciale problemen die het 'overleven' van de sector zoals we deze nu kennen op middellange termijn compromitteren.

De TWV vroeg aan het SALV secretariaat vervolgens deze problematiek verder te bestuderen en uit te werken.

Er werden hiervoor verschillende interviews met TWV-stakeholders gedurende de maanden september-november 2015 georganiseerd. De bedoeling hiervan was om een beter zicht te krijgen op de problemen in de sector.

De interviews die door het SALV-secretariaat werden gevoerd werden gebruikt als hulpmiddel voor de analyse maar waren ook een bron van bijkomende kennis en persoonlijke verrijking voor het SALV-secretariaat.

Het voorliggende analysedocument geeft geen standpunten weer van het secretariaat en bindt de TWV inhoudelijk ook niet. Het werkstuk is wel een basis voor verdere discussie binnen de TWV. De TWV kan immers beslissen om in een latere fase een of meerdere aspecten uit het document grondiger te onderzoeken met het oog op een mogelijk SALV-advies.

Het analysedocument werd op 10 december 2015 door het SALV-secretariaat aan de TWV toegelicht en door de TWV besproken.

Na discussie op de zitting van 4 februari 2016 besloot de TWV het werkstuk goed te keuren. De werkcommissie drukte daarbij ook zijn appreciatie uit voor het geleverde werk door het SALV-secretariaat en bedankte iedereen die heeft bijgedragen tot de realisatie van dit analysedocument. Het document wordt door de SALV aan de minister overgemaakt.

Henrik Vandamme	Emiel Brouckaert
Voorzitter SALV	voorzitter TWV

Opzet en aanpak

[1] Probleemstelling. Tijdens de discussie op de TWV-zitting van 23 juni 2015 over de problematiek in de Vlaamse visserij werd duidelijk dat er twee cruciale problemen zijn die de toekomst van de sector zoals we deze nu kennen, op middellange termijn compromitteren:

- Instroom in de sector: wie wil er nog starten in de visserij anno 2016, wie wil nog op een vissersvaartuig werken, wie wil nog reder worden, wie vindt investeerders/kredietleveranciers?
- hoe borgen we het Vlaamse karakter van de vloot, hoe zorgen we er voor dat de visserijsector in Vlaamse handen blijft?

[2] Scope. Centraal in deze analyse staat een socio-economische kijk op de duurzaamheid van de visserij. Vaststelling is dat de voorgaande jaren in de visserijsector sterk werd ingezet op ecologische duurzaamheid. Deze ecologische randvoorwaarden zijn zeer belangrijk en worden niet in vraag gesteld, maar om het totale plaatje op duurzaamheid te behouden, is ook een brede socio-economische kijk onontbeerlijk.

De SALV is zich bewust van de visieoefeningen en toekomstverkenningen die de laatste jaren ten behoeven van de Vlaamse visserij gehouden worden. De resultaten van dergelijke oefeningen werden en worden momenteel vertaald in onder meer het Operationeel Programma Visserij 2014-2020, het Vistraject en zijn werkgroepen,… Het is niet de bedoeling van deze oefening om een nieuwe visie oefening op te starten noch om met de lopende oefeningen te overlappen.

[3] Uitwerking. Om deze analyse uit te voeren werden diepte interviews uitgevoerd met ‘spraakmakende’ belanghebbenden en experten, breed geselecteerd uit de ledenorganisaties van de TWV en daarbuiten. Immers, waar kan de kennis over de sector beter gehaald worden dan waar ze zit, en dat door te luisteren.

De interviews werden voorbereid aan de hand van een vragenlijst en uitgevoerde literatuurstudie. Na elk gesprek konden geïnterviewden ook zelf namen van nog te interviewen personen doorgeven, zodat een rollende lijst werd bekomen. De antwoorden van de interviews werden anoniem verwerkt.

In tabel 1 wordt een overzicht gegeven van alle personen die hebben meegewerkt aan de interview-sessies.

Tabel 1: overzicht aantal TWV-stakeholders door SALV-secretariaat bevraagd

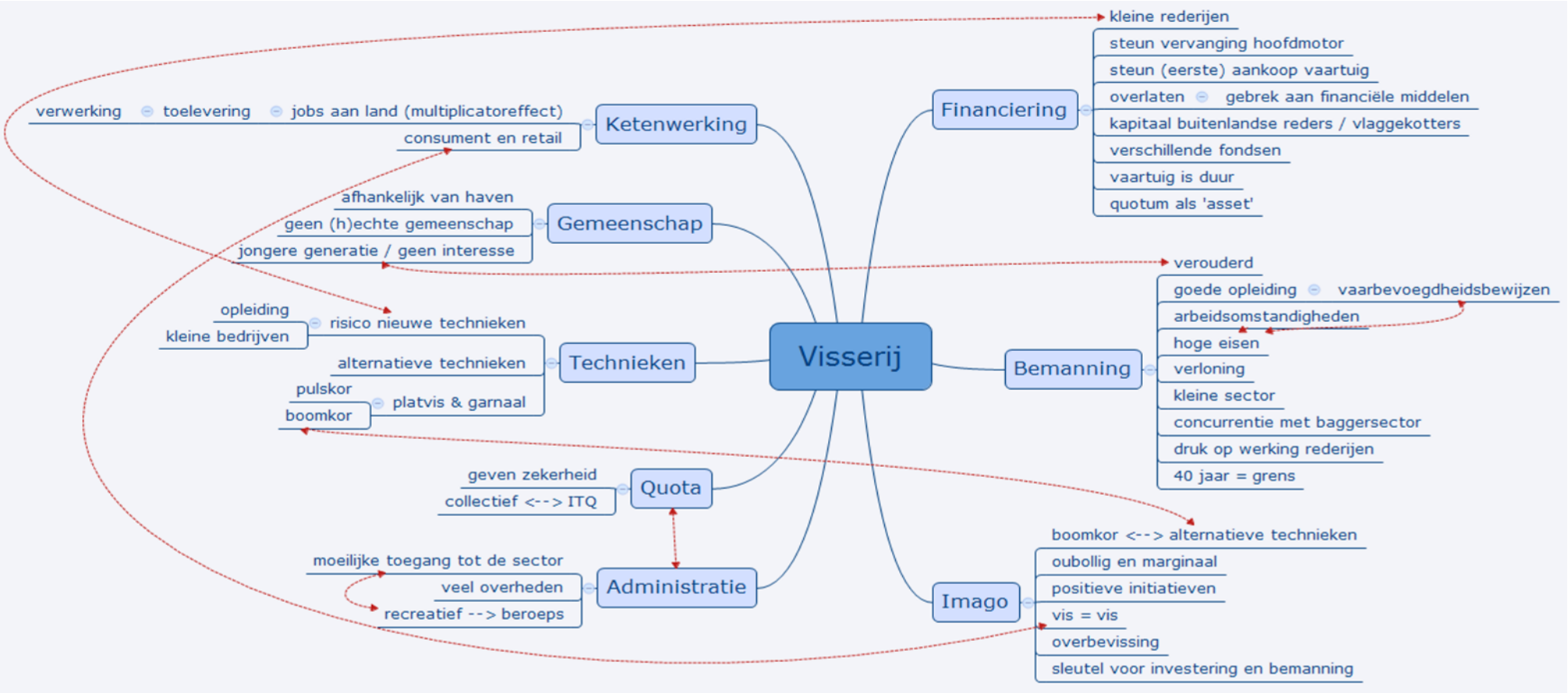
TWV-stakeholder	naam	Datum	plaats
Departement LV	Marc Welvaert	10 september 2015	Dep LV, Oostende
Instituut voor Landbouw- en Visserijonderzoek (ILVO)	Hans Polet	10 september 2015	ILVO Oostende, Ankerstraat 1
Rederscentrale	Urbain Wintein	15 september 2015	Ierse Zeestraat 50, Zeebrugge
Natuurpunt/ WWF	Franck Hollander	16 september 2015	SALV, Koning Albert II-laan 35, Brussel
Maritiem Instituut Mercator	Jan Denys	16 september 2015	Mercatorlaan 15, Oostende
Stedelijke Vismijn Nieuwpoort	Kris Vandecasteele	18 september 2015	Marktplein 7, Nieuwpoort
Vlaamse Visveiling	Marie-Jeanne Becaus	21 september 2015	Noordzeestraat 201, Zeebrugge
Gardec	Hugo D'hoedt	21 september 2015	Noordzeestraat 201, Zeebrugge
Algemeen Christelijk Vakverbond (ACV)	Michel Claes	24 september 2015	ILVO Oostende, Ankerstraat 1
Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ)	Jan Mees	2 oktober 2015	Wandelaarkaai 7, Oostende
Reder, Brevisco bvba	Willy Versluys	2 oktober 2015	Hendrik Baelskaai 2, Oostende
Kabinet LV	Annie Cool	21 oktober 2015	Koning Albert II-laan 19, bus
Departement Landbouw en Visserij	Johan Heyman	26 oktober 2015	Departement Landbouw en Visserij, Brussel
Aalmoezenier van de kusthavens Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge	Dirk Demaeght	10 november 2015	Rijselstraat 214, 8200 Brugge
Rederscentrale	Emiel Brouckaert	17 november 2015	Rederscentrale, Zeebrugge

Leeswijzer

[4] Uit de interviews kwam naar voren dat de socio-economische problematiek in de visserij kan gevat worden vanuit 8 invalshoeken, zoals weergegeven in Figuur 1. De voorliggende tekst werd dan ook opgebouwd volgens deze 8 thema's waarbij telkens volgende elementen werden uitgeschreven:

- vaststellingen uit de literatuur
- vaststellingen uit de interviews
- oplossingsrichtingen uit de interviews

Figuur 1: ·visualisering van de verschillende invalshoeken die de geïnterviewden hanteerden om de probleemstelling te duiden en aan te pakken. Ook tussen en binnen de acht invalshoeken zijn er nog verbanden, weergegeven met rode pijlen, wat wijst op de complexiteit van de problematiek



Invalshoeken

1 Financiering

1.1 Vaststellingen uit de literatuur

[5] Er bestaat een Zeevissersfonds voor bestaanszekerheid onder het Paritair Comité 143[1]. De statuten van het Zeevissersfonds zijn weergegeven in de Collectieve Arbeidsovereenkomst CAO van 9 juni 2011 gesloten in het Paritair Comité voor de Zeevisserij, tot wijziging en coördinatie van de statuten van het Zeevissersfonds[2] (7). Daarin is weergegeven dat op 2 manieren wordt bijgedragen aan het Zeevissersfonds.

- Enerzijds wordt er per kwartaal een vastgesteld percentage van de forfaitaire lonen zoals voorzien voor de berekening van de RSZ, door de werkgever betaald.
- Anderzijds wordt in het Fonds ook een deel van de ingehouden bedrijfsvoorheffing gestort. Om deze bijdrage te bepalen wordt ook gekeken naar de 'fictieve' bedrijfsvoorheffing (dit is de bedrijfsvoorheffing waarbij rekening wordt gehouden met forfaitaire daglonen). Het verschil tussen de effectieve en fictieve bedrijfsvoorheffing wordt uiterlijk de 15de van elke maand volgende op deze waarop de bijdrage betrekking heeft, aan het Fonds gestort.

Ook de vzw Stichting Duurzame Visserijontwikkeling (SDVO) werd voor zijn werking in het verleden ondersteund met middelen van het Zeevissersfonds. Hiervoor werd 33% van de bedrijfsvoorheffing uit het Zeevissersfonds gereserveerd. Het ging daarbij om een jaarlijks bedrag van 2 miljoen euro. SDVO is in vereffening maar de bedrijfsvoorheffing wordt verder doorgestort in het Zeevissersfonds.

[6] Het financieringsinstrument van de Vlaamse overheid voor visserij en aquacultuur (FIVA) werd opgericht bij het decreet van 13 mei 1997 (8) als een openbare instelling van categorie A met rechtspersoonlijkheid, *"met de opdracht om financiële middelen ter beschikking te stellen van reders en viskwekers alsmede van hun verenigingen en coöperaties, voor structuurverbeteringen in de aquacultuursector teneinde alle verrichtingen te bevorderen die de productiviteit van de rederijen en de aquacultuur verhogen, hun rendabiliteit verzekeren, en de kostprijs verminderen"*.

- Artikel 4 van het decreet stelt dat de FIVA wordt gemachtigd om een waarborg te verlenen aan leningen bestemd voor verrichtingen in de visserij en de aquacultuursector.
- In artikel 5 van hetzelfde decreet wordt weergegeven dat het FIVA wordt gemachtigd om zowel kapitaal, rente als andere financiële tegemoetkomingen te verlenen aan verrichtingen zoals omschreven in artikel 4, ongeacht of deze gefinancierd worden met eigen middelen, met leningen, leasing of andere door de Vlaamse regering goedgekeurde financieringswijzen. Deze tegemoetkomingen zijn beperkt tot de door de Europese Gemeenschap toegestane maxima.

Artikel 11, lid b van Verordening (EG) nr. 508/2014 (5) stelt duidelijk dat de bouw van nieuwe vissersvaartuigen niet in aanmerking komt voor steun in het kader van het EFMZV. Bijgevolg kunnen artikel 4 en 5 van het decreet vandaag niet uitgevoerd worden met Europese middelen.

---

1 Sociale partners: Rederscentrale en de vakbonden ACLVB, ACV en BTB.

2 CAO 9 juni 2011.

De Vlaamse regering van 13 november 2015 gaf haar principiële goedkeuring aan een ontwerp besluit van de Vlaamse Regering houdende vaststelling van de werking en het beheer van het Financieringsinstrument voor de Vlaamse visserij- en aquacultuursector (FIVA) en de verrichtingen die voor steun in aanmerking komen. Dit ontwerp werkt de maatregelen uit binnen het Operationeel Programma voor het Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij (EFMZV) en de bijhorende begrotingsmiddelen voor de periode 2014-2020, dat werd goedgekeurd door de Vlaamse regering op 17 juli 2015.

De mogelijkheden uit het decreet met betrekking tot een waarborgregeling worden niet teruggevonden in het ontwerp besluit.

[7] Het Fonds tot behoud en vernieuwing van de rederijen ter zeevisserij vzw (redersfonds) is samengesteld uit vertegenwoordigers namens het departement Landbouw en Visserij, namens de FOD Mobiliteit en Vervoer en namens de Rederscentrale. De voornaamste doelstelling van dit fonds is het verlenen van kredieten (momenteel aan 4% rente) aan reders die tijdelijk in moeilijkheden zitten. De terugbetaling gebeurt via afhoudingen op de besomming aan de visveiling. Dit redersfonds wordt slechts geactiveerd als alle andere middelen zijn uitgeput. De Raad van Bestuur van het redersfonds bekijkt de performantie van het betrokken bedrijf en bepaalt welke leningen haalbaar zijn. In het redersfonds zit ongeveer 400.000 euro.

[8] Het Fonds voor scheepsjongens. Het Koninklijk besluit van 31 december 1975 (9) regelt de samenstelling en de werkwijze van het Fonds voor Scheepsjongens. Het Fonds wordt beheerd door een raad die is samengesteld uit 2 ambtenaren van het departement LV, 2 ambtenaren van de FOD Mobiliteit en Vervoer, een vertegenwoordiger van de provincie West-Vlaanderen en 5 vertegenwoordigers van de reders.

Om de arbeid van een scheepsjongere te waarderen en hem/haar verder in het vissersbedrijf aan te moedigen zorgt het Fonds voor een bepaald bedrag per zeedag.

Voor de vergoeding uit het Fonds komen de behaalde brevetten en het aantal gewerkte zeedagen in aanmerking:

- met een lager brevet (Certificaat van Scheepsjongen, Aspirant ter visserij Beperkte Vaart, Aspirant ter Kustvisserij, motorist 221 kW): tot en met 100 zeedagen 25,00 euro bruto per zeedag; na 100 zeedagen 30,00 euro bruto per zeedag; na 200 zeedagen 35,00 euro bruto per zeedag.
- met een hoger brevet (Aspirant ter Visserij Onbeperkte Vaart, Motorist): tot en met 100 zeedagen 37,50 euro bruto per zeedag; na 100 zeedagen 42,50 euro bruto per zeedag; na 200 zeedagen 47,50 euro bruto per zeedag.
- Aspirant- vissers: maximum 99 zeedagen aan 25,00 euro bruto per zeedag.

Daarnaast wordt aan de scheepsjongere (via een arbeidsovereenkomst) een bepaald percentage van de besomming toegekend op basis van de CAO van 19 januari 2006[3].

[9] Steun voor vervanging hoofdmotor niet meer mogelijk. Naar aanleiding van de gasoliecrisis in 2008 heeft de Europese Commissie een aantal tijdelijke specifieke steunmaatregelen van algemene aard uitgewerkt ter bevordering van de vissersvloten die door de economische crisis werden getroffen. Deze maatregelen omvatten onder andere het tijdelijk verhogen van de totale overheidssteun naar 60% voor investeringen gericht op de verbetering van de energie-efficiëntie van vissersvaartuigen. Tot 31 december 2010 kon steun worden toegekend in het kader van Verordening (EG) nr. 744/2008, de zgn. 'Vlootaanpassingsregeling'

[3] Belgisch Staatsblad van 15 februari 2007, pg. 7479.

(VAR) (1), waarbij verhoogde steun voor het vervangen van de hoofdmotor onder bepaalde voorwaarden mogelijk werd gemaakt. Om van deze steun voor motorvervanging te kunnen genieten, moest 20% van het motorvermogen worden ingeleverd.

In de beleidsnota 2009-2014 Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid (2) is vermeld:

"Het quotabeheer wordt zodanig aangepast dat deze inlevering neutraal is op het vlak van toewijzing van vangstmogelijkheden in functie van het motorvermogen. De Vlaamse Regering heeft op 8 mei 2009 ingestemd met een VAR, voor de boomkorvaartuigen met een motorvermogen van meer dan 221 kW. In uitvoering van het ministerieel besluit van 2 juni 2009 werden 9 grote boomkorvaartuigen voor de definitieve beëindigingsregeling geselecteerd, waarbij minstens 20% van de VAR, nl. 8.286 kW en 2.641 GT wordt onttrokken. Dit voor een totaal premiebedrag van 7,6 miljoen euro, waarvan 75% wordt gefinancierd door het Europees Visserijfonds."

In 2009 werden in dit kader 27 dossiers ingediend met een totaal investeringsbedrag van 9.344. 259,67 euro. Het gemiddelde steunbedrag bedroeg 245.901,57 euro. (3) In 2010 werden 53 dossiers ingediend voor een totaal investeringsbedrag van 15.318.264,99 euro. Het gemiddelde steunbedrag bedroeg 289.023,87 euro. (4)

[10] Nog geen startsteun jonge vissers aangevraagd. Volgens artikel 31 van verordening (EG) nr. 508/2014 van 15 mei 2014 inzake het Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij (EFMZV) (5) is er wel startsteun mogelijk voor jonge[4] vissers die voor een eerste maal een vissersvaartuig willen aanschaffen. Het vissersvaartuig moet daarbij aan bepaalde voorwaarden voldoen[5]. De startsteun bedraagt in dit geval maximaal 25% van de aanschafkosten van het vissersvaartuig met een plafond van 75.000 euro per jonge visser. Uit het activiteitenverslag 2014 van het Financieringsinstrument voor Vlaamse Visserij- en Aquacultuursector (FIVA) (6) bleek dat in 2014 geen overname/aankoop van een vaartuig in het kader van eerste installatie werd betoelaagd.

[11] De economische band. In het besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2005 tot instelling van een visvergunning en houdende tijdelijke maatregelen voor de uitvoering van de communautaire regeling inzake de instandhouding en de duurzame exploitatie van visbestanden, staat het volgende vermeld:

"Voor elk afgelopen kalenderjaar moet de eigenaar van een vissersvaartuig waarvoor een visvergunning werd uitgereikt, aantonen dat het vissersvaartuig een daadwerkelijke economische band met de Belgische kuststreek heeft, voorzover die band slechts de relatie tussen de visserijactiviteiten van dat vissersvaartuig en de van de visserij afhankelijke bevolkingsgroepen en de aanverwante industrieën betreft.

Die daadwerkelijke economische band wordt inzonderheid verzekerd als in het afgelopen kalenderjaar ten minste 50% van de bemanning aangemonsterd werd uit personen die in de regio aan de Belgische kust wonen en er effectief verblijven, of als ten minste 50 % van de jaarlijkse visvangst van het afgelopen kalenderjaar door het vissersvaartuig in de havens aan de Belgische kust aangeland werd en een substantieel deel van die aanlandingen in de lokale visafslagen te koop werd aangeboden, of voor elke combinatie van de in dit lid vermelde criteria

---

4 Met 'jonge visser' wordt hier bedoeld: natuurlijke persoon die voor een eerste keer een vissersvaartuig wil aanschaffen en die bij de indiening van de aanvraag < 40 jaar is en minstens 5 jaar als visser heeft gewerkt of een daaraan gelijkwaardige beroepsopleiding heeft gevolgd.

5 LOA< 24meter, uitgerust voor visserij op zee, tussen 5 en 30 jaar oud.

op voorwaarde dat de rekenkundige som van de afzonderlijke percentages ten minste 50 % bedraagt".

Het besluit van de Vlaamse Regering houdende de vaststelling van de "werking en het beheer vast van het Financieringsinstrument voor de Vlaamse visserij- en aquacultuursector (FIVA) en de verrichtingen die voor steun in aanmerking komen" werd op 13/11/2015 principieel goedgekeurd, en ligt nu bij de RvS ligt om allicht nog voor het jaareinde definitief te worden goedgekeurd. In dit besluit is er een bijkomende economische band gedefinieerd om in aanmerking te komen voor steun voor investeringen door reders en vissers.

Daarbij moeten aan de volgende voorwaarden voldaan worden:

"Het vissersvaartuig waarin geïnvesteerd wordt, heeft gedurende 2 kalenderjaren voorafgaand aan de datum van de indiening van de steunaanvraag een minimale visserijactiviteit uitgeoefend van jaarlijks ten minste 60 dagen op zee;

Het vissersvaartuig voldoet gedurende 3 jaar voor het jaar van indiening van de steunaanvraag aan de economische band".

Per jaar dat niet aan een van de volgende voorwaarden wordt voldaan, wordt een vijfde van de FIVA-steun en de eraan gekoppelde EFMZV-steun teruggevorderd:

"Het vissersvaartuig voldoet gedurende het jaar van de indiening van de steunaanvraag en vier jaar na de indiening van de steunaanvraag aan de economische band;

De begunstigde biedt gedurende het jaar van indiening van de steenaanvraag en de vier kalenderjaren erna 50% van de jaarlijkse aanlanding van zijn vissersvaartuig, vermarktbaar voor directe menselijke consumptie, in de Belgische veiling aan".

1.2 Vaststellingen uit de interviews

[12] De aankoop van een nieuw vaartuig is duur en gaat volgens de geïnterviewden tussen 1 miljoen euro en 4 miljoen euro. Een beginnende reder bezit vaak onvoldoende waarborg om het noodzakelijke kapitaal te lenen bij de banken. Bovendien zijn banken slechts bereid om een beperkt deel (tot 20%) van de aankoop te financieren. Er wordt vanuit de overheid geen steun meer voorzien voor de aankoop of financiering van nieuwbouwvaartuigen.

[13] Het overlaten van een vaartuig binnen een familiebedrijf van vader op zoon gaat vlotter dan te verkopen aan een derde. Binnen de familie kunnen afspraken gemaakt worden over de wijze waarop de verkoop plaats vindt. Op die manier is een gedeeltelijke en geleidelijke overname mogelijk waarbij vader en zoon in een eerste fase nog samenwerken.

[14] In het verleden werden beloftevolle schippers soms uitbetaald in aandelen. Op die manier kon een reder een schipper betrekken in zijn rederij en op termijn, zonder dat die daarvoor plots een grote investering moest doen, eigenaar maken van de rederij.

[15] De Nederlandse rederijen hebben zich de laatste decennia systematisch ingekocht in buitenlandse vissersvloten. Deze vaartuigen noemt men 'vlagkotters'. In België zijn er zo'n 25 (schatting) met toegang tot de Belgische visquota. De Nederlandse reders hebben de neiging hun vangsten aan te landen in Nederland. Om de vlagkotters meer te binden aan het thuisland, heeft de Vlaamse overheid een aantal maatregelen getroffen, zoals de 'economische band '.

[16] De overname van vissersschepen door jonge schippers is een groot probleem door gebrek aan financiële middelen. De banken staan weigerachtig tegenover zo'n

financieringen. Daarnaast is ook de opvolgingsproblematiek groot en komt daardoor nog meer in het gedrang. De mogelijkheid om een overheidsgarantie aan de banken te geven onder welbepaalde voorwaarden zou veel kunnen oplossen.

[17] Quotum als 'asset' (goed/bezit). Door verschillende geïnterviewden werd verwezen naar de Nederlandse situatie waar quota gekocht kunnen worden en dan eigendom zijn van de reder. Deze quota kunnen dan als waarborg worden aangeboden aan de bank voor het bekomen van leningen. De Belgische reders kunnen dit niet. Er zijn echter bij de ondervraagden wel een aantal die voorstander zijn van individueel overdraagbare quota.

Meer informatie is opgenomen onder 'Quota'. Daar worden verder elementen weergegeven die tijdens de interviews over dit onderwerp aan bod kwamen.

1.3 Oplossingsrichtingen uit de interviews

[18] Tussenkomst van een fonds waarin middelen worden opgebouwd zodat kan geïnvesteerd worden in vaartuigen. Door een aantal geïnterviewden werd gesuggereerd te werken met een fonds dat:

- het kapitaal voor aankoop van nieuwe vaartuigen door leningen bij de bank zou kunnen waarborgen (waarborgfonds);
- een vaartuig van een stoppende reder zou kunnen overkopen. Dit vaartuig wordt via 'huurkoop' overgelaten aan een nieuwe (startende) eigenaar.

[19] De Vlaamse overheid zou er bij de federale overheid kunnen op aandringen om opnieuw een deel van de middelen van het Zeevissersfonds die besteed werden aan het voormalige SDVO te kunnen aanwenden voor de sector. Een mogelijke nieuwe bestemming zou het in paragraaf [18] benoemde fonds kunnen zijn. Er moet dan onderzocht worden of de inzet van middelen uit het Zeevissersfonds met dit doel compatibel is met de regels inzake staatssteun.

[20] Specifieke Belgische situatie. Aandringen bij de Europese Commissie dat voor de specifieke Belgische situatie met een sterk verouderde vloot, op een of andere manier een steunmogelijkheid wordt voorzien voor de aankoop van een nieuw vaartuig. De Vlaamse overheid zou een initiatief kunnen nemen en vragen om waarborgen te geven of te werken met kapitaal- of rentesubsidies bij vervanging van vaartuigen.

[21] Betere samenwerking tussen reders om een vaartuig dat wordt verkocht, bijvoorbeeld gezamenlijk aan te kopen. De reders zorgen daarbij zelf onderling voor de nodige afspraken.

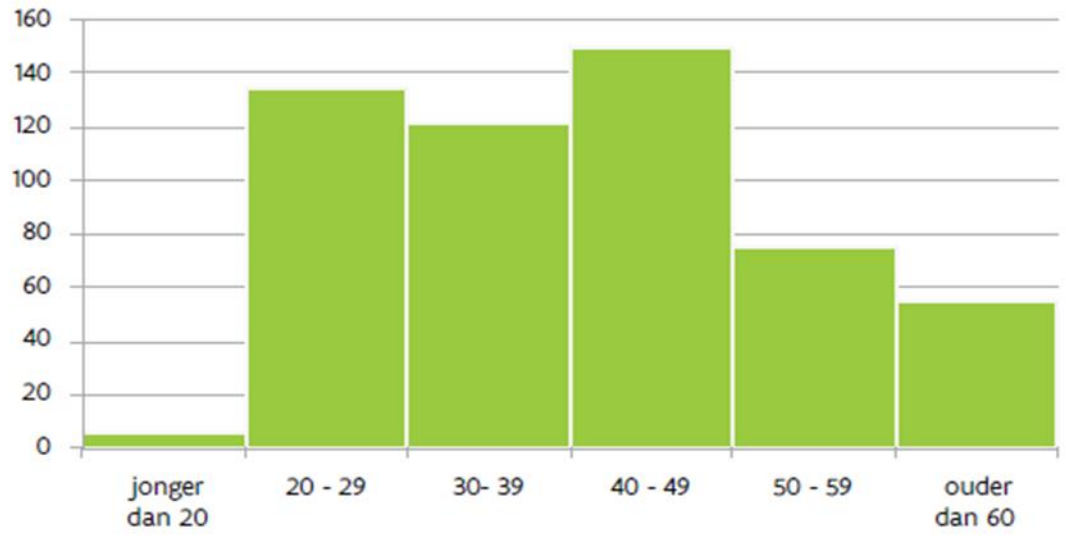
[22] Zoek ook naar investeerders van buiten de sector. Quota zijn bij een goed beheer een oneindige natuurlijke hulpbron met een (variabele) opbrengst. Naast geïnteresseerden uit de sector is het belangrijk het blikveld ook te verruimen en na te gaan wie (welke ondernemer) deze quota op een goede en efficiënte wijze kan en wenst te ontginnen.

2 Bemanning

2.1 Vaststellingen uit de literatuur

[23] De vissers zelf verouderen. Volgens cijfers van het Sociaal Secretariaat van de kust is 24% van de erkende zeevissers boven de 50 jaar. 25% is onder de 30 jaar. Meer dan de helft is tussen 30 en 50 jaar. Het blijft voor de sector een uitdaging om goed opgeleide jongeren of starters te vinden (9).

Figuur 2: ·leeftijdspiramide van de erkende zeevissers, 2013. Bron: (9)

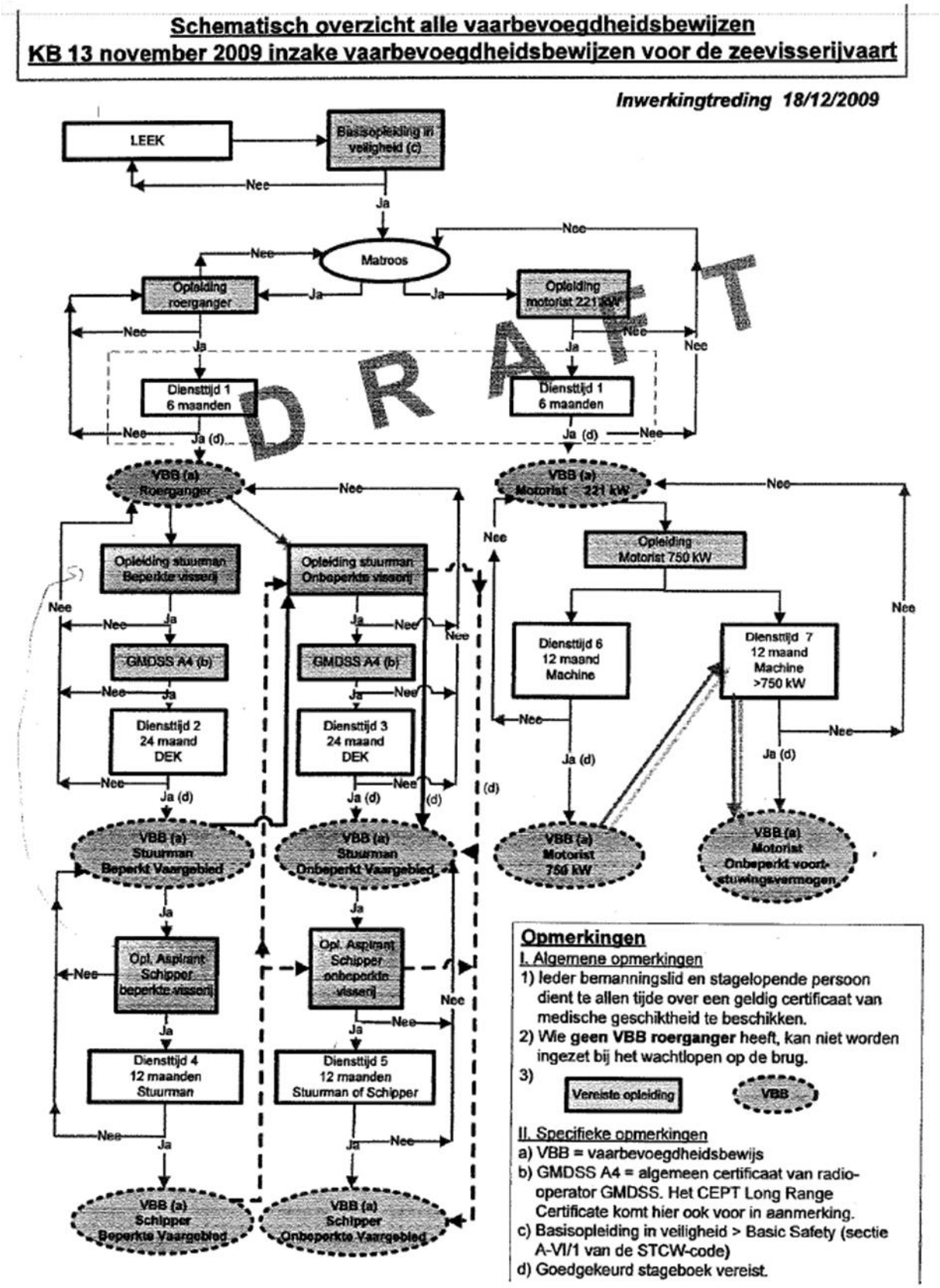


[24] Overstappen naar andere visserijtechnieken vergt een aanpassing bij de bemanning. “Verschillende Vlaamse reders probeerden de voorbije jaren de overstap te maken van de boomkor naar kleine schepen die duurzamere visserijtechnieken toepassen. Voor de bemanning betekent die omschakeling vaak een heel nieuwe werkwijze.” (9)

[25] De regeling betreffende de vaarbevoegdheidsbewijzen is bepaald bij koninklijk besluit van 13 november 2009 inzake vaarbevoegdheidsbewijzen (10) voor de zeevisserijvaart en is schematisch weergegeven in figuur 3.

De specificiteit van het beroep en de eisen uit het Koninklijk Besluit inzake vaarbevoegdheidsbewijzen voor de zeevisserijvaart (10) verplicht zeevissers te beschikken over de nodige attesten in verband met veiligheid, voorkoming van vervuiling op zee en voorkoming van arbeidsongevallen aan boord van vissersvaartuigen. Tevens is een verklaring van medische geschiktheid tot varen door een door de FOD Mobiliteit en Vervoer (Directoraat-Generaal Maritiem Vervoer) erkende medische instelling verplicht.

Figuur 3: ·schematisch overzicht van alle vaarbevoegdheidsbewijzen in het kader van het KB van 13 november 2009 (bron: document FOD Mobiliteit – Oostende)



Volgens de website van de FOD Mobiliteit (11) moet de bemanning van een Belgisch vissersvaartuig houder zijn van een Belgisch vaarbevoegdheidsbewijs of van een door de Belgische overheid erkend buitenlands vaarbewijs.

Het vaarbevoegdheidsbewijs wordt door België uitgevaardigd volgt de principes van de STCW[6]-code. Belangrijk hierbij zijn:

- medische geschiktheid van de betrokkene vastgesteld door een erkende arts;
- voldoen aan opleidingsvereisten (veiligheid) en ervaring (vaartijd) in de sector;
- beperkte geldigheidsduur van het vaarbevoegdheidsbewijs (maximaal vijf jaar);
- verlenging van het vaarbevoegdheidsbewijs is gebonden aan voorwaarden inzake periodieke scholing en vaartijd.

De minimale vereiste om aan boord van een vaartuig te gaan is een attest 'basic safety (basisopleiding in de veiligheid). Deze opleiding is verplicht voor alle bemanningsleden van zeegaande schepen. De opleiding duurt 5 dagen.

Na de cursus 'basic safety' kan als matroos een opleiding gevolgd worden tot roerganger of motorist. Na een examen heeft de cursist een getuigschrift[7]. Dit kan na een stageperiode worden omgezet in een vaarbevoegdheidsbewijs, afgeleverd door de FOD Mobiliteit. Voor roerganger of motorist 221 kW is dit 6 maanden.

De roerganger werkt aan boord onder de verantwoordelijkheid van de schipper. Hij houdt het schip op koers en loopt wacht op de brug, heeft ook taken bij de visvangst, bij de noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden aan dek en in de accommodatieruimtes, en soms in de keuken.

De motorist is verantwoordelijk voor de goede werking van de motoren, de mechanische uitrusting en het elektriciteitsnet van een vissersvaartuig. Hij stelt de juiste diagnoses, repareert defecten voert de nodige onderhoudswerkzaamheden uit.

De schipper is diegene die het bevel voert over een vissersvaartuig.

Naast enkele specifieke taken is de belangrijkste taak van de bemanning tijdens de zeereis het ophalen van de vangst aan dek en vervolgens het sorteren en onder dek te brengen.

Het schematisch overzicht in figuur 3 toont aan dat naast de opleidingen, de totale stagetijd kan oplopen tot 3,5 jaar vooraleer het vaarbevoegdheidsbewijs van schipper is behaald. Vermits maximaal 270 dagen gevaren wordt, betekent dit in de praktijk een periode van 4-5 jaar.

[26] Het Maritiem Instituut in Oostende voorziet een opleiding tot zeevisser. Daarbij wordt sterk ingezet op 'duaal leren'. Momenteel zijn 30 leerlingen ingeschreven in het deeltijds onderwijs. Hierbij volgt de leerling 15 weken les, gespreid over 3 periodes in het schooljaar. De rest van het jaar gaat hij mee op zee met een vissersvaartuig, waar hij als volwaardig extra bemanningslid[8] kan meetellen en meteen in de praktijk de knepen van het vak leert. Elke periode krijgt de leerling de mogelijkheid om een examen af te leggen op school onder toezicht van de overheid om een certificaat te bekomen dat aanleiding geeft tot een overeenkomstig vaarbevoegdheidsbewijs (Na het behalen van de nodige diensttijd en mits het invullen van een

6 Standards of Training, Certification and watch keeping.

7 Onderwijsjargon. Na elke opleiding heeft men ook een certificaat dat na een stageperiode wordt omgezet in een vaarbevoegdheidsbewijs.

8 In samenspraak met de reder wordt beslist of de leerling voldoende ervaring heeft om als volwaardig bemanningslid mee te gaan. Indien dit niet zo is, valt de leerling onder de regeling van het Fonds voor Scheepsjongens.

trainingsboek[9]). Daarnaast kan de leerling in het kader van het deeltijds leren ook een getuigschrift van de 2de en 3de graad halen en zijn diploma secundair onderwijs.

[27] De VDAB organiseert in samenspraak met Maritiem Instituut in het volwassenenonderwijs opleidingen roerganger en motorist 221 kW voor volwassenen. Het Maritiem Instituut zelf organiseert daarnaast cursussen voor motorist 750 kW en schipper.

2.2 Vaststellingen uit de interviews

[28] Er zijn voldoende geïnteresseerden die de opleiding willen volgen, maar veel jongeren haken af na de eerste zeereizen. Uit de interviews wordt vastgesteld dat een deel van de afgestudeerden uit de visserijsector naar de baggersector stroomt. Mensen uit de zeevisserij zouden gegeerd zijn (harde werkers).

Anderzijds zou het ook zo zijn dat een aantal scheepsjongeren omwille van diverse psychosociale redenen (waaronder druk van het thuisfront, eenzaamheid, …) snel de sector verlaat. Daarnaast speelt ook het feit dat scheepsjongeren veelal niet 'au serieux' genomen worden door de bemanning. Dikwijls krijgen nieuwe ideeën en inzichten vanuit de schoolbanken van de scheepsjongere geen ingang bij de bemanning.

Bovendien gaan er verhalen rond over intimidatie van scheepsjongens tijdens hun eerste zeereizen door de ervaren bemanning. Er worden bovendien ook bedenkelijke ontgroeningspraktijken gerapporteerd.

[29] Er ligt een uitdaging bij de rederij om de bemanning aan zich te binden. De opleiding van een scheepsjongere wordt gedeeltelijk betaald door de reders (via het Fonds voor Scheepsjongens en onrechtstreeks ook via het Zeevissersfonds). Daarnaast wordt een arbeidscontract afgesloten tussen de scheepsjongere en de reder voor de duur van de vaart. Een reder investeert dus voor een stuk in de jongere terwijl het dikwijls voorkomt dat na de opleiding gekozen wordt voor een andere sector (bijvoorbeeld baggersector).

De houding van de reder en/of schipper is vaak bepalend om al dan niet bij een bepaalde rederij of een bepaald schip te blijven.

[30] Binnen de (kleine) zeevisserijsector hebben vissers met verschillende vaarbevoegdheidsbewijzen een voordeel. Getuigschriften kunnen behaald worden op de schoolbanken, maar om effectief een vaarbevoegdheidsbewijs voor roerganger, motorist (tot 221 kW / tot 750 KW / onbeperkt voortstuwingsvermogen), of schipper (beperkt vaargebied / onbeperkt vaargebied) te behalen, moeten voldoende vaaruren worden voorgelegd. Hoe meer vaarbevoegdheidsbewijzen een bemanningslid heeft, hoe meer mogelijkheden er zijn om in de sector te kunnen werken.

[31] Als het aantal visserijvaartuigen afneemt, wordt de bemanningsproblematiek groter. De 'pool' van mensen met de juiste vaarbevoegdheidsbewijzen daalt. (Bekwame) personen die niet meer kunnen varen zwermen ook uit naar andere beroepen.

Er worden hoge eisen gesteld aan de bemanning. Om een vaarbevoegdheidsbewijs te behalen moeten er vaak lange stages worden doorlopen (zie schema). Diploma's voor beroepsvaart (bijvoorbeeld baggersector) verschillen van deze van de visserij. Wie uit de baggersector komt moet in de visserij meestal opnieuw stage lopen.

[9] Uittreksel uit de schoolbrochure Maritiem Onderwijs Mercator 2015-2016.

Het vissersberoep is hard met lange dagen en soms moeilijke arbeidsomstandigheden. Een zeereis met een groot boomkorvaartuig varieert volgens de interviews tussen gemiddeld van 4-5 dagen tot 9-12 dagen. Bij verre visgronden wordt niet terug naar de thuishaven gestoomd, maar gelost in een buitenlandse haven.

[32] De bemanning verdient goed en wordt betaald volgens een percentage op de bruto besomming (in tegenstelling met Nederland waar de bemanning een percentage op de netto besomming, na aftrek van de kosten, krijgt). In de Wet van 3 mei *2003 tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser* (12) is een hoofdstuk V opgenomen met betrekking tot het loon van de zeevisser.

Voor elke zeereis wordt een arbeidsovereenkomst afgesloten tussen de reder en de bemanning.

De zeevisser wordt vergoed op basis van een variabel loon gelijk aan een procentueel aandeel in de totale bruto-opbrengst van de tijdens de betrokken zeereis gerealiseerde vangst (artikel 29). De reder bepaalt welk percentage van de verkoop van de aangevoerde vis naar de bemanning gaat. Dit percentage is ook afhankelijk van het vlootsegment. Minimum percentages per functie zijn in een CAO gevat. Het uiteindelijke percentage hangt af van de gebruiken en overeenkomsten op dat moment en wordt omvat in de arbeidscontracten. In het Koninklijk besluit van 12 mei 2014 zijn de minimum percentages vastgelegd. Volgens dit besluit gaat, wat betreft het KVS, 5,5% van de bruto besomming van een zeereis naar de schipper, 5% naar de motorist en 4,5% voor elk van de overige bemanningsleden. Scheepsjongens krijgen 2%. Voor de bemanning van het GVS is dit respectievelijk 4,5%, 4%, 3,5% en 1%. Een geïnterviewde stelt dat veelal volgende percentages worden gehanteerd: 7% van de besomming gaat naar de schipper, 6% naar de motorist en 5% voor elk van de overige bemanningsleden. Scheepsjongeren krijgen naast de dagvergoeding uit het Fonds voor scheepsjongens, ook 2% van de bruto besomming (voor het GVS is dit 1%)[10].

Als de bemanning niet op zee of in verlof is, wordt gestempeld en is er voor erkende zeevissers gedurende een bepaalde periode een premie voorzien uit het Zeevissersfonds.

[33] De bemanning kan een grote druk leggen op de logistieke werking van de rederij. Het aandeel van de bruto besomming dat naar lonen gaat, varieert tussen 27 en 33%. Het feit dat scheepsjongens ook een deel van de bruto besomming krijgen (2% in het KVS en 1% in het GVS) valt niet steeds goed bij de bemanning. Wegens een gebrek op de arbeidsmarkt aan goed opgeleide bemanning proberen bemanningsleden soms ook te bepalen waar en wanneer er gevist moet worden.

Door het feit dat er een krapte is op de arbeidsmarkt, durft een reder niet steeds tegen de bemanning in te gaan.

[34] 40 jaar is een cruciale leeftijd. Vissers die de leeftijd van 40 jaar naderen moeten een cruciale keuze maken om al dan niet verder in de sector te blijven werken. De visser merkt immers dat het rond die leeftijd moeilijker wordt om het tempo van de jongere bemanningsleden te volgen. Daarnaast wordt de kans om een job buiten de visserij te vinden kleiner eens 40 gepasseerd.

[10] Bijvoorbeeld het artikel ‘Geen boter bij de vis’ uit Trends (27 augustus 2015).

2.3 Oplossingsrichtingen uit de interviews

Tijdens de interviews werden een aantal mogelijkheden geopperd om de bemanningsproblematiek beter aan te pakken:

- Tijdens de opleiding tot zeevisser een engagementsverklaring laten tekenen om na de opleiding x jaar te varen.
- Een minder ongelijk percentage van de besomming uitkeren aan de opvarenden (vermijden van afgunst).
- Oprichten van een visserijcentrum/competentiecentrum: alles met betrekking tot vis wordt samengebracht (opleiding, visverwerking, inrichten van cursussen,…). Via zo'n centrum kan de leerling gemakkelijker in contact komen met reders.
- Diploma's voor de beroepsvaart beter afstemmen op de visserijsector (FOD Mobiliteit).
- Overgang sportvisserij naar beroepsvisserij eenvoudiger maken (nu moet men lange stage doorlopen).
- Werken met een 'visserspool'. Reders die dringend personeel zoeken zouden via zo'n pool uit de nood kunnen geholpen worden. In de pool kunnen bijvoorbeeld vissers worden opgenomen die tijdelijk werkloos zijn. Zo blijven ze beschikbaar om te worden ingezet.
- Goede correcte begeleiding van scheepsjongens.
- De bemanning meer engageren binnen de werking van de rederij.

3 Imago

3.1 Vaststellingen uit de literatuur

[35] Overbevissing bezorgt de sector een negatief imago (9). *"De FAO heeft becijferd dat in 2011 28,8% van de gemonitorde visbestanden in de wereld gevist wordt op een biologisch niet-duurzaam niveau. In 1974 schommelde dat aandeel rond de 10%. Nog volgens de FAO is 61,3% van de visbestanden volledig bevist en 9,9% onderbevist. Het aantal onderbeviste bestanden is gestaag gedaald sinds 1974, terwijl het aantal volledig beviste bestanden tot 1989 zakte en daarna de hoogte in ging. De norm om overbevissing te meten is in de loop der jaren wel verscherpt"*.

[36] Door de impact op de bodem heeft de visserij een zeer slecht imago opgebouwd (14).

[37] De pulskor is economisch gezien rendabeler dan de boomkor en heeft ook een al dan niet terecht "groener" imago dan de traditionele boomkor (14).

3.2 Vaststellingen uit de interviews

[38] De sector heeft bij het publiek een eerder negatief imago, onder andere door verhalen over overbevissing en milieuschade en het gebruik van boomkortechnieken. Ook de media spelen door hun berichtgeving hierin een belangrijke rol[11].

[39] De boomkor verdeelt de meningen.

Volgens bepaalde geïnterviewden worden de aanpassingen aan de boomkor (rolsloffen, SumWing, ontsnappingspaneel) door het ruime publiek niet als beter ervaren. De bodemberoering blijft zwaar en de gemiddelde teruggooi is 50%.

Deze geïnterviewden menen dat het gebruik van andere technieken het imago verbetert en dat deze ook rendabel kunnen zijn. Als voorbeeld geeft men het gebruik van passieve technieken (zoals op de N95 Jonas II) en de pulsvisserij in Nederland. Technologische innovatie en de verbetering van het imago kunnen dus hand in hand gaan.

Andere geïnterviewden menen dat de aanpassingen aan de boomkor de boomkor wel degelijk duurzamer gemaakt hebben. Deze aanpassingen zijn bij het publiek echter niet gekend en kunnen aldus niet als beter ervaren worden. Ervaring leert bovendien dat alternatieve visserijtechnieken slechts voor een klein gedeelte van de vloot haalbaar is.

[40] Volgens een aantal geïnterviewden heeft de visserij een eerder oubollig en marginaal imago. Hierdoor voelt niemand zich nog tot de sector aangetrokken. Een moderne, duurzame visserij zoals bijvoorbeeld in Nederland zou een heel ander beeld kunnen geven van de sector.

[41] Een goed imago is een belangrijke sleutel voor het vinden van investeringen en bemanningsleden.

[11] Bijvoorbeeld het artikel 'Geen boter bij de vis' uit Trends (27 augustus 2015).

[42] NorthSeaChefs kent voor- en tegenstanders. De voorstanders vinden het een prachtig verhaal. Het project moedigt chefs, hobbykoks en consumenten aan om op een verantwoorde manier om te gaan met bekende en minder bekende vissoorten en bijvangst.

De tegenstanders menen dat het project geen oog heeft voor de gewone consument en bijvangstsoorten met een lage veilingwaarde tegen zeer hoge prijzen aan de man brengt. Daarnaast heeft een aantal ondervraagden bedenkingen over het feit dat de vis op een niet duurzame wijze met de boomkor wordt gevangen (zie ook[38]).

[43] Een deel van de consumenten beschouwt vis als een gemaksproduct. Dit deel beschouwt vis als 'vis', hij maakt geen onderscheid tussen goedkope geïmporteerde kweekvis of vers aangelande lokaal gevangen vis. De consument is er zich wel van bewust dat vis eten positief is voor de gezondheid. Acties zoals deze van VLAM worden positief ervaren, al vragen sommige geïnterviewden zich af of deze acties ook effectief resultaat boeken bij de consument.

[44] De link met toerisme is uiterst belangrijk en vormt een enorme troef voor de visserij. Overal aan de kust kan vis gegeten worden.

3.3 Oplossingsrichtingen uit de interviews

- Het brengen van een product met een verhaal (bijvoorbeeld de garnalenpuls), Vrijdag = visdag (Nieuwpoort),…kan imagoversterkend werken. Hierbij moet echter zorgvuldig gewaakt worden over het imago, een ongewild omgekeerd effect moet voorkomen worden.
- Onderzoeken van alternatieven voor de boomkor (puls, andere,…).
- Gebruik van multifunctionele, modulaire schepen voor passieve visserij of andere visserijtechnieken (zoals bijvoorbeeld MDV Immanuel in NL).
- Het inhuren gedurende een bepaalde periode van experten bij het starten met een bepaalde (passieve) visserijtechniek;
- Gebruik van een label (MSC, Valduvis,…).
- Gebruik van positieve communicatie als het gaat over de visserij en niet focussen op de negatieve punten.
- Werk met een ambassadeur voor de sector die positief in beeld komt. Een goed PR-beleid door en voor de sector voeren.
- Zichtbaarheid van visserijsector aan de kust kan bijdragen aan aanpak van oubollig en marginaal imago.

4 Administratie

4.1 Vaststellingen uit de literatuur

[45] Het VLIZ heeft een studie uitgevoerd 'De recreatieve visserij in België: monitoring van de capaciteit, intensiteit en densiteit op zee' (13). Daarbij zijn een aantal 'bottlenecks' geïdentificeerd die aantonen dat het moeilijk is om beroepsvisser te worden. Een ervan heeft betrekking op de vele administratie en bureaucratie (inclusief certificering). De andere hebben betrekking op:

1. beperkingen met betrekking tot het gebruik van de boot (niet meer gebruiken voor privé of in wedstrijdverband);
2. ruimtelijke beperkingen;
3. boord technische beperkingen;
4. vermarkting (persoonlijke consumptie nog mogelijk? Korte keten);
5. onzekerheden (personen aan boord, vaartdagen)
6. inefficiënte quotaverdeling.

4.2 Vaststellingen uit de interviews

[46] Ook op administratief vlak is de toegang tot de sector is niet eenvoudig. Er moeten een aantal stappen doorlopen worden vooraleer een kandidaat reder ook effectief kan starten met vissen.

1. Een vaartuig moet worden aangekocht.
2. De FOD mobiliteit moet toelating geven om te varen. Daarvoor zijn ook een aantal documenten nodig (onder andere in verband met de veiligheid).
3. De (kandidaat) reder/schipper moet in orde zijn met de bemanningsvereisten (FOD mobiliteit).
4. Om te kunnen vissen is een visvergunning nodig. De visvergunningen werden initieel aan de vaartuigen uitgedeeld door het departement LV. De visvergunningen zijn beperkt in aantal. Ze kunnen nu enkel nog overgenomen worden (door een bestaande reder of een nieuwkomer) als een vaartuig stopt. Sinds 2012 kan de visvergunning (gekoppeld aan het vermogen in kW) ook worden gesplitst.

De verschillende stappen op verschillende overheidsniveaus (en dan nog eens binnen elk niveau verkokerd) zijn een bijkomende drempel voor instroom in de sector.

[47] De zeevisserij is, naast bovenstaande regelgeving, onderworpen aan een groot aantal Koninklijke besluiten (KB), ministeriële besluiten (MB) en besluiten van de Vlaamse Regering (BVR).

- politie en scheepvaartreglement (KB van 04/08/1981) (14);
- maatregelen voor instandhouding visbestanden (KB van 18/08/1989);
- soortenbescherming in zeegebied (KB 21/12/2001) (15);
- veiligheidszones rond constructies in zeegebieden (KB 11/04/2012) (16)
- aanvullende maatregelen visbestanden (MB 18/12/2014) (17);
- marien ruimtelijk plan (KB 20/03/2014) (18);
- veiligheidsvoorwaarden professionele hengelvisserij (KB 19/04/2014) (19);

- verbod warrel- en kieuwnetten in strandzones (BVR 13/03/2015) (20).

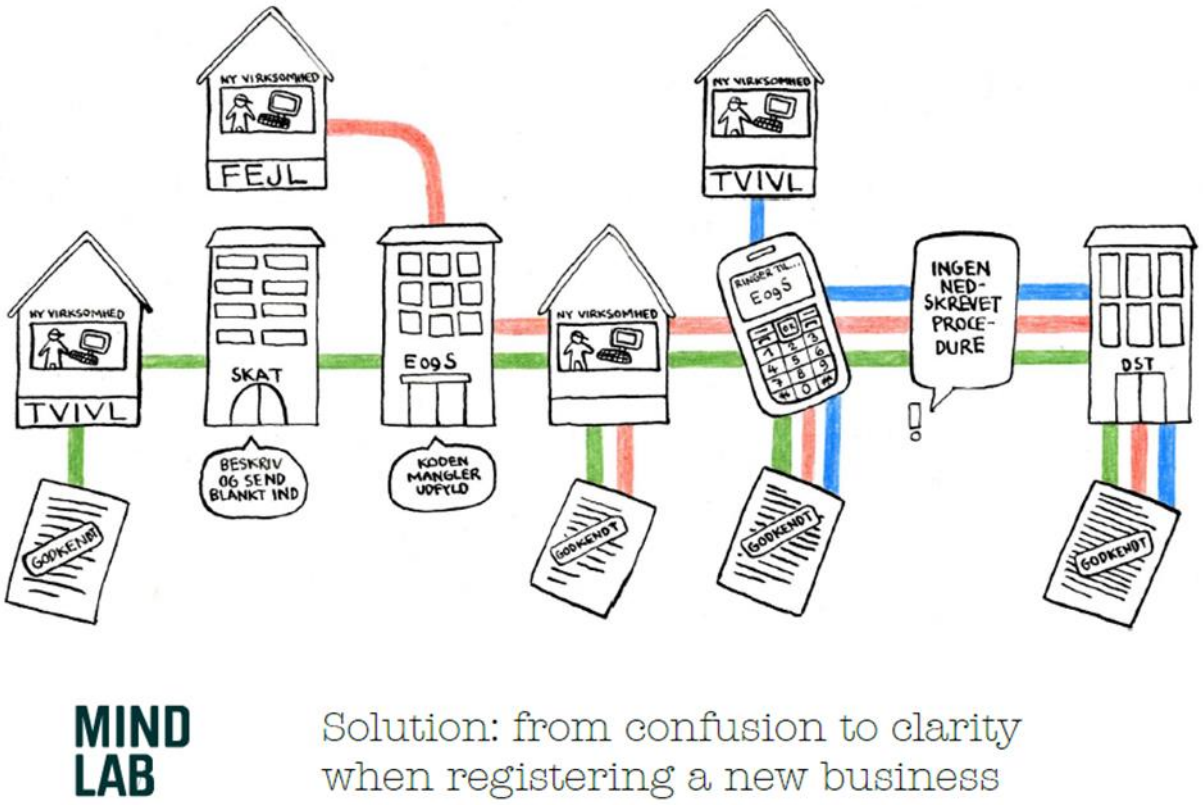
[48] Er is interesse bij een aantal recreatieve vissers om de stap te zetten naar beroepsvisserij. In het verleden heeft een aantal ex-recreatieve vissers de stap naar beroepsvisserij gezet. Ze hebben daarvoor een licentie aangevraagd in Nederland, wegens de meer soepele regelgeving. De regelgeving in België werd als niet haalbaar gezien.

[49] Opsplitsen van visvergunningen is mogelijk, maar complex. Het is toegestaan om één visvergunning (bv. van een groot boomkorvaartuig) op te splitsen in meerder kleinere visvergunningen (bv. voor een aantal vaartuigen met passieve technieken). De kopers van de deelvergunning moeten echter tegelijkertijd hun deel van de vergunning kopen. Dit bemoeilijkt het opsplitsen en in de praktijk wordt dit dus ook niet gedaan. Hierdoor kunnen bv. sportvissers die de overstap naar de beroepsvisserij willen maken moeilijk aan een visvergunning geraken.

4.3 Oplossingsrichtingen uit de interviews

- **De creatie van een uniek loket** voor de visser waar alle administratie kan worden afgehandeld. Dit ene loket omvat alle diensten van verschillende overheden die rond de visserij werken. Om een efficiënte werking van dit unieke loket te garanderen moet de overheid (of overheden) ook efficiënte processen uittekenen.

Figuur 4: Mindlab en hun werk rond public design (http://mind-lab.dk/en/)



- **De overheid kan een visvergunning overkopen om ze later in delen terug te verkopen**. Op deze manier kan het opsplitsen van vergunningen ook in de praktijk mogelijk gemaakt worden. Ook een fonds, bv. in de schoot van het Zeevissersfonds, zou deze vergunningen kunnen opkopen en opnieuw verkopen.

- **Vereenvoudig de procedures om vanuit hobbyvisserij over te stappen naar beroepsvisserij**. Onder andere: geen lange stage want de ‘schipper’ heeft al veel ervaring

5 Quota

5.1 Vaststellingen uit de literatuur

[50] Jaarlijkse quotadiscussies. Tijdens de decembervergadering van de Raad van Visserijministers stelt de Europese Commissie de totale toegestane vangsten (TTV) voor het volgende jaar vast. De TTV zijn gebaseerd op wetenschappelijk advies over de hoeveelheid vis die mag worden gevangen zonder de visbestanden in gevaar te brengen. Op basis daarvan worden quota aan de lidstaten toegekend. Dit gebeurt volgens een verdeelsleutel waardoor elke lidstaat steeds een vast percentage van de TTV krijgt ("relatieve stabiliteit", artikel 4, lid1, van Verordening 173/83).

[51] België heeft een nationaal beheerssysteem en een collectieve benutting voor de toepassing van de quota en de bijhorende vangstbeperkingen. Sommige vangstquota werden vanaf 2002 verdeeld op basis van het geregistreerd motorvermogen (kilowatt). De verdeelsleutel tussen segmenten was gebaseerd op de historische geregistreerde vangsten.

Het quotumbeheer ligt in handen van de Vlaamse overheid, in combinatie met de producentenorganisatie.

De quotacommissie in de schoot van de Rederscentrale komt maandelijks bijeen om adviezen over het quotabeheer te formuleren. De commissie is samengesteld uit reders van het GVS, KVS, kustvissers, die alle visserijtypes vertegenwoordigen. Op basis van cijfers van het departement LV bekijkt de quotacommissie de toestand van de visbestanden in verschillende vangstgebieden.

De quotatoewijzingen gebeuren uiteindelijk door de overheid met een vangstrecht per vaartuig per dag of voor langere en gelijklopende periodes, zodat een reder meer planningsvrijheid heeft om de quota op te vissen. Als algemene regel geldt dat voor het groot vlootsegment (GVS) de toewijzing op basis van het motorvermogen gebeurt volgens het maandschema 6-4-2 en voor het klein vlootsegment (KVS) volgens het schema 10-2.

[52] Quotaruil tussen vaartuigen is in het Belgische systeem onder geen enkele vorm toegelaten. Niet opgeviste vangstmogelijkheden worden verrekend in de te verdelen collectieve vangstmogelijkheden van de volgende vangstperiode van het maandschema. Na de eerste 6 maanden in het geval van het GVS worden de resterende quota teruggegeven en door het departement LV herverdeeld voor een periode van 4 maanden. Wat na deze periode overblijft wordt samen met een weerhouden percentage terug herverdeeld voor de laatste 2 maanden.

5.2 Vaststellingen uit de interviews

[53] Een visvergunning in België volgt automatisch het vaartuig en is niet apart verkoopbaar. Een startende reder moet beschikken over een visvergunning. Deze kunnen enkel verworven worden als een ander vaartuig stopt. Het is ook mogelijk om bij een vaartuig dat ermee stopt, de visvergunning in verschillende stukken te verdelen die dan door verschillende reders kunnen worden aangekocht. In de praktijk wordt er extra betaald voor de vergunning, volgens de geïnterviewden à rato van 250 euro/kW. Dit wordt als weinig beschouwd. In het verleden werden nog kW's verkocht tegen 2000 euro/kW.

[54] Door gebruik te maken van het systeem van het gemeenschappelijk beheer van visbestanden, kan het quotum het meest optimaal benut worden. Er wordt aan individuele

vaartuigen meer quotum toegewezen dan op basis van een rekenkundige verdeling van het totale quotum, maar onderbenutting van de ene compenseert overbenutting bij de andere. Om op het einde van het jaar het quotum niet te overschrijden wordt tussentijds bijgestuurd.

[55] Het gemeenschappelijk beheer leidt volgens een aantal geïnterviewden echter tot 'race for the fish'. Daarbij wordt kostbare vis het eerst gevangen en de visser die niet meteen de meest kostbare vis vangt, wordt daardoor gestraft bij de herverdeling van de quota.

[56] Er is bij het systeem van gemeenschappelijk beheer ook geen quotumruil mogelijk, waardoor de reders, los van hun specialisatie, verschillende visgronden moeten bezoeken.

[57] In Nederland werden "Biesheuvelgroepen" opgericht (voor Nederlandse reders die onder Nederlandse vlag varen). *"Via het Nederlandse Biesheuvelsysteem worden de nationale quota onderverdeeld in contingenten voor iedere visser. Doel van het Biesheuvelstelsel is om de verantwoordelijkheid over het beheer van de nationale quota tussen overheid en visserijsector te delen. De vissers zijn lid van een quotabeheergroep (Biesheuvelgroep). Elk jaar maakt de groep zelf een visplan, waarin zij aangeeft hoe dat jaar invulling wordt gegeven aan de visserij-activiteiten. Leden van een groep kunnen quota van elkaar huren, hetgeen leidt tot grote flexibiliteit. De vissers zijn zelf verantwoordelijk voor de controle op naleving van de afspraken. Op deze manier wordt gezorgd dat de vissers binnen de quota blijven. Met het Biesheuvelsysteem vist Nederland al jaren binnen de grenzen van de quota"*[12].

Binnen Biesheuvelgroepen zouden er afspraken zijn dat al de leden moeten aanlanden in één van de Nederlandse veilingen.

Het resultaat was volgens de interviews dat praktisch de volledige vangst wordt aangeland in Nederland. Hierdoor zijn de verwerkingsbedrijven zeker van de aanvoer, zijn de scheepsbedrijven in volle bloei en is de vishandel er zeker van het aanbod van 'Nederlandse' vis.

[58] In Nederland worden quota gekocht en zijn dan eigendom van de reder. Bij aankoop van een ander schip behoudt de reder zijn quotum. In België hebben reders geïnvesteerd in 'theoretisch' vermogen. Het is mogelijk dat een reder met een vaartuig (bv 1200 pk) een aantal pk heeft gekocht van een vaartuig dat met visserij-activiteit is gestopt (aankoop 300 pk). Alhoewel het theoretisch vermogen 1500 pk bedraagt, blijft de effectieve capaciteit ongewijzigd (1200pk). De reder heeft echter door de aankoop hogere vangstrechten (voor 1500 pk).

Nederlandse reders kunnen dus naar de bank gaan voor een lening, met de quota als waarborg. Dit kunnen de Belgische reders niet. Quota kunnen ook verhuurd worden. Bijvoorbeeld: het vaartuig moet hersteld worden en gedurende een bepaalde periode aan de kade blijven. Om een inkomen te hebben, wordt quota verhuurd.

[59] Een aantal geïnterviewden zijn, in analogie met het Nederlands systeem, voorstander om individueel overdraagbare quota toe te kennen (ITQ's).

[60] Andere geïnterviewden menen dat ITQ's leiden tot 'kapitalisering van quota'. Quota kunnen eigendom worden van personen of instellingen (bijvoorbeeld financiële groepen) die zelf niet vissen, maar enkel inkomsten vergaren uit de verhuur van quota. Er wordt ook

[12] http://www.pvis.nl/archief/regelgeving_productschap_vis/nederlandse_overheid/
Genoemd naar Barend Willem Bieshevel, minister-president van Nederland 1971-1973.

geopperd dat op deze wijze quota kunnen gekocht worden met als doel ze niet te gebruiken (bijvoorbeeld door een NGO).

5.3 Oplossingsrichtingen uit de interviews

[61] Geef een stimulans aan de reders kan voor elke aanlanding die gebeurt in een Belgische haven. Deze stimulans kan bestaan uit een vergoeding, een bijkomend quotum,…

[62] Onderzoek van de verschillende mogelijkheden van quotasystemen.

- Behouden van het collectief benuttingssysteem met controle door de overheid.
- Behouden van het gemeenschappelijk beheer maar met mogelijkheid om onderling quotum te ruilen. Met deze tussenvorm (een beperkt ITQ-systeem) worden de quota enerzijds collectief beheerd, maar de reder heeft anderzijds de vrijheid om zijn quota gedurende een bepaalde periode [1-3] jaar naar goeddunken te gebruiken en desgewenst ook gedurende deze periode te verhuren/ruilen. Daarna worden de quota door de overheid herverdeeld. Dit systeem maakt het ook mogelijk dat reders quota (tijdelijk) ruilen of verhuren zodat ze niet moeten opstomen naar andere visgronden of omdat ze tijdelijk niet kunnen vissen.
- Werken met ITQ's (individueel overdraagbare quota). Bij dergelijk systeem zijn de reders eigenaar van de quota en kunnen deze gebruiken als soort borg bij het afsluiten van leningen bij de bank.

[63] Onderzoeken of het Nederlands model met 'Biesheuvelgroepen' ook in België toepasbaar is.

6 Vistechnieken

6.1 Vaststellingen uit de literatuur

[64] De drie vlootsegmenten. De commerciële vissersvloot die voornamelijk uit boomkorvaartuigen bestaat, is onderverdeeld in een aantal segmenten conform het *Besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2005 tot de instelling van een visvergunning en houdende tijdelijke maatregelen voor de uitvoering van de communautaire regeling inzake de instandhouding en de duurzame exploitatie van de visbestanden*.

- Groot Vlootsegment (GVS): alle vissersvaartuigen uit de 'officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen ' met een motorvermogen van meer dan 221 kW en gelijk aan of minder dan 1.200 kW. De grote bokkenvaartuigen hebben een vermogen van meer dan 662 kW en vissen voornamelijk op tong en schol. Het is de belangrijkste groep vaartuigen uit de vissersvloot, met het grootst aandeel in de besomming.
- Een Klein Vlootsegment (KVS): alle vissersvaartuigen uit de 'officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen 'die een motorvermogen hebben van 221 kW of minder, met uitsluiting van het kustvisserssegment. Vaartuigen van het KVS met een tonnenmaat >70GT, noemt men eurokotters. Deze zijn specifiek gebouwd om binnen de 12 mijlszone te mogen vissen (< 221 kW en maximaal 24 meter LOA). Vaartuigen zijn technische geschikt of kunnen worden aangepast om polyvalent te worden ingezet. Ze kunnen ook op verdere visgronden worden ingezet.
- Een Kustvisserssegment: alle vissersvaartuigen uit de 'officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen' die een motorvermogen hebben van 221 kW of minder, een tonnenmaat van hoogstens 70 GT en die zeereizen ondernemen van maximaal 48 uur (MB van 16 maart 2012 (22)) met Belgische haven als begin- en eindpunt. De aansluiting bij het kustvisserssegment gebeurt op vrijwillige basis en dient goedgekeurd te worden door de Dienst Zeevisserij. Kustvissers bieden dagverse vis of garnalen aan (bijvoorbeeld aan de vistrap in Oostende) en worden bemand met 2 à 3 personen.

  In 2014 waren dit een 7 tal schepen. Kustvissers worden beperkingen opgelegd qua motorvermogen, maar ter compensatie mogen zij onbeperkt vissen, ook op soorten met vangstbeperkingen. De activiteiten van de kustvloot worden formeel gerapporteerd aan de bevoegde lokale en Europese organen. Een exclusieve zone van 3 nautische mijl (nm) wordt voorbehouden voor de activiteiten van dit kustvisserssegment. Mits enkele uitzonderingen als gevolg van multilaterale overeenkomsten, is de 12 nm-zone exclusief voorbehouden voor vissersschepen met een motorvermogen ≤221 kW (i.e. kustvissers- en kleinvlootsegment). Samen voeren zij vanuit de Belgische zeegebieden ongeveer 10% (1500-2000 ton) van de totale aanvoer en aanvoerwaarde van de Belgische vloot aan.[13]

[65] Gebruikte vistechnieken. In de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen (jaarlijks opgesteld door de FOD Mobiliteit[14]) was de samenstelling van de vloot op 9 oktober 2014 als volgt:

[13] Bron: brochure hoogtij(d) voor kustvisserij (kadert binnen het GIFS project 2012-2014, geografie van kustvisserij en duurzaamheid).

[14] http://mobilit.belgium.be/nl/Resources/publicaties/scheepvaart/pub_visserij_lijst_schepen

Tabel 2: samenstelling van de vloot volgens de FOD Mobiliteit op 9 oktober 2014

zeevisserijvloot	boomkor	warrelnetten	Planken	Fly shooter	Andere vismethode
Zeebrugge	37			2	2
Oostende	18	1	2	1	
Nieuwpoort	6	2			1
Blankenberge	4				
TOTAAL	65	3	2	3	3

6.2 Vaststellingen uit de interviews

[66] In Vlaanderen domineert de gespecialiseerde platvisvisserij. De boomkortechniek wordt voor deze visserij als de meest efficiënte techniek beschouwd, ook door het feit dat met deze techniek de meeste visgronden bereikbaar zijn. Met alternatieve technieken zoals bijvoorbeeld staand want, is de visser meer afhankelijk van het tij en kunnen niet alle visgronden bereikt worden.

[67] De pulsvisserij heeft een grote boost gegeven aan de Nederlandse visserijsector. Pulsvisserij is een veelbelovend alternatief voor de boomkorvisserij. Hierbij wordt de mechanische stimulatie door wekkerkettingen of klossen gedeeltelijk of volledig vervangen door elektrische stimulatie m.b.v. elektroden die elektrische pulsen opwekken. Deze techniek resulteert in verminderde bodemberoering, minder teruggooi en lagere brandstofkosten. Vlaanderen heeft tot nog toe een afwachtende houding ingenomen ten aanzien van proefprojecten met de puls. Nu zijn de reders gewonnen om proefprojecten op te zetten in de pulsvisserij op platvis.

Volgens de huidige bestaande Europese regelgeving, EU-Verordening 227/2013 van 13 maart 2013, van het Europees Parlement en de Raad (23), wordt vissen met de boomkor met elektrische stroom toegestaan in de ICES- sectoren IVc en IVb; onder de voorwaarde dat per lidstaat ten hoogste 5 % van de boomkottervloot met de boomkor met elektrische stroom vist. Het nieuw Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB), met ingang van 1 januari 2014, biedt lidstaten de mogelijkheid om in het kader van de aanlandplicht “alle haalbare methoden ter voorkoming, beperking en uitbanning van ongewenste vangsten in een visserij volledig te onderzoeken op basis van pilootprojecten” (Verordening (EU) nr. 1380/2013 - Art. 14 (24))

[68] De meningen over de pulskor zijn verdeeld. Sommigen wijzen op de experimentele techniek en de onzekerheid of puls op lange termijn duurzaam is.

[69] Er is een proefproject opgestart voor pulsvisserij op garnaal. Dit ILVO-proefproject, Hovercran[15], zou zeer succesvol zijn.

[70] Rederijen zijn klein (meestal 1 reder, 1 vaartuig). Het vaartuig uitrusten met alternatieve technieken is bijgevolg een groot risico. In de periode 1995-2005 werden 30 nieuwe vaartuigen in de vaart genomen. Vijf van deze vaartuigen waren uitgerust met warrelnetten of andere vismethoden (andere dan boomkor, plankennet/bordennet of flyshoot). Van deze 30

[15] Hoovering puls trawl for a selective cragnon fishery (garnalenpulskor).

vaartuigen werden er vier opnieuw uit de vaart genomen, waarvan drie met alternatieve visserijtechnieken.

[71] De ondervraagden gaven als voornaamste oorzaak voor het geringe succes van de alternatieve visserijtechnieken verschillende elementen aan:

- Veelal ontbrak de nodige expertise om de bemanning, die soms jarenlang gewerkt heeft in de boomkorvisserij, goed op te leiden. Door het gebrek aan expertise werden ook verkeerde beslissingen (investeringen) genomen.
- Reders met verschillende vaartuigen (zoals bijvoorbeeld in Nederland) nemen een kleiner risico door een van de vaartuigen uit te rusten met een alternatieve techniek en daarmee te experimenteren.

[72] Er zijn verschillende meningen over het voortbestaan van de boomkorvisserij in de (nabije) toekomst. Een aantal geïnterviewden geeft aan dat boomkorvisserij, ondanks aanpassingen, niet duurzaam is en dat er daarom nood is aan andere technieken.

Anderen zijn van mening dat de sleepnetvisserij voor de jacht op platvis de meest efficiënte methode is en dat daardoor ook de meeste visgronden bereikt kunnen worden. Deze manier van vissen brengt volgens een aantal ondervraagden ook financieel het meest op.

6.3 Oplossingsrichtingen uit de interviews

[73] Durven experimenteren met alternatieve technieken zoals de pulskor, indien de techniek mag worden toegepast in de westelijke wateren. Hierbij moet ondersteuning worden voorzien.

Uit de interviews bleek dat het aangewezen is om voor de reders die met een alternatieve techniek beginnen, gedurende een bepaalde periode een gewaarborgd minimumloon te voorzien zodat de noodzakelijke ruimte wordt gecreëerd om met de nieuwe techniek te experimenteren.

[74] Uit de interviews kwam naar voor dat men zich ook de vraag moet durven stellen of de visserij geen andere richting kan uitgaan en bijvoorbeeld moet inzetten op plankenvisserij of alternatieven. Daarbij kan dan 100% het argument duurzaamheid als troef worden uitgespeeld.

[75] Schaalvergroting van rederijen beperkt het risico bij het testen van een nieuwe techniek.

[76] Investeer in een modelvaartuig. Een aantal geïnterviewden vroeg zich af of modelvaartuig zoals nu ook in Nederland werd gebouwd niet aan de orde is, zodat alternatieve technieken beter kunnen worden getoetst.

7 Visserijgemeenschap

7.1 Vaststellingen uit de literatuur

[77] Er is geen visserijgemeenschap. In het 'Operationeel Programma' EFMZV is onder Unieprioriteit 4 'verhoging van de werkgelegenheid en territoriale cohesie' aangegeven dat er geen visserijgemeenschap is en dat de vissers door conservatieve mentaliteit individueel zijn ingesteld.

7.2 Vaststellingen uit interviews

[78] De mentaliteit bij vissers verschilt naargelang de locatie aan de kust. In bepaalde gemeenten zoals bijvoorbeeld Zeebrugge is er meer clanvorming/frontvorming dan op andere plaatsen (bijvoorbeeld Oostende) waar reders meer voor zichzelf opkomen.

[79] Er bestaan in België, in tegenstelling met Nederland (bijvoorbeeld Urk) geen echte vissersgemeenschappen meer. Hierdoor kan er niet meer uit eigen groep gerekruteerd worden voor overname of opvolging in de sector. Een jonge Belgische reder zonder familie in de sector kan ook moeilijk de aankoop van een vaartuig financieren.

In een echte vissersgemeenschap is de oudste zoon bijna moreel verplicht om visser te worden. Als de vader een schip heeft, is de hele familie daarmee bezig. In België bestaat dit niet meer.

In de vissersgemeenschappen vonden de vissersvrouwen ook steun bij elkaar wanneer de mannen in zee waren. Momenteel wonen vissers niet meer samen in visserswijken (zoals de Opex of in Heist), waardoor men elkaar minder ontmoet. Dit gebrek aan steun voor vissersvrouwen heeft ook een weerslag op de gemoedsrust van de vissers.

[80] Er is geen interesse meer van de jongere generatie in het beroep. Vroeger volgde men gemakkelijker hetgeen de ouders deden en was er meer een natuurlijke opvolging. Nu studeren de kinderen en maken andere keuzes. Ook andere factoren zoals de economische onzekerheid, het imago, hard werken, risico,… werken een keuze voor de sector niet in de hand.

7.3 Oplossingsrichtingen uit de interviews

Er kwamen geen suggesties uit de interviews.

8 Ketenwerking

8.1 Vaststellingen uit de literatuur

[81] Enkele grote spelers domineren de distributiesector. *"Tegen die concentratie van de vraag heeft het aanbod in de visserij nog geen afdoend antwoord beschikbaar. In het verleden hebben vangstbeperkingen van schol ertoe geleid dat vervangproducten voor de diepvriesmarkt en de verdere verwerking werden gezocht. Daardoor overspoelde de laatste jaren goedkopere gekweekte pangasius uit Azië de EU. De markt en prijs van schol zakte ineen. Door een versterking van de producentenorganisaties binnen Europa en de ontwikkeling van keurmerken zou het mogelijk moeten zijn om de lokale productie beter in de kijker te zetten"* (9).

[82] Tewerkstelling. *"De visserijsector in België telde in 2013 volgens het Sociaal Secretariaat van de Kust 541 erkende zeevissers. Uit cijfers van de RSZ blijkt dat er in 2013 904 personen tewerkgesteld zijn in de verwerking en conservering van vis en van schaal- en weekdieren, 593 in de groothandel in vis en schaal- en weekdieren en 560 in de detailhandel in gespecialiseerde winkels"* (9).

[83] Traceerbaarheid. *"Traceerbaarheid krijgt de nodige aandacht in het productie- en marketingplan. De Rederscentrale neemt zich voor om in samenspraak met overheden en ketendeelnemers op termijn een transparant systeem uit te werken wat betreft traceerbaarheid, dat voldoet aan de Europese eisen. Zo moet het visserijproduct een identificatienummer en een FAO-drielettercode van elke soort bezitten"* (9).

[84] Wat betreft de kwaliteit zet de Rederscentrale in op opleidingen voor de bemanning *"over de behandeling en verwerking van vis, de beperking van de duur van de visreizen en het laden en lossen, het streven naar een optimale bewaring, gecombineerd met een maximale capaciteitsbenutting"* (9).

Dit gebeurt onder andere via het Zeevissersfonds, dat onder andere tot doel heeft het organiseren van vorming en vakopleidingen van de werknemers en jongeren, het financieren en verzekeren van de veiligheid en gezondheid van de werknemers in het algemeen, zorgen voor de uitkering van een vergoeding wegens verminderde arbeidsgeschiktheid,…

8.2 Vaststellingen uit de interviews

[85] Multiplicatoreffect. Eén visser creëert 5 tot 8 jobs aan land.

[86] De hele filière is belangrijk.

[87] Men is de consument uit het oog verloren. De groot- en kleinhandel spelen een belangrijke rol om ook Noordzeevis dichter bij de consument te brengen. Nu wordt minder dan 10 % van de Noordzeevis aangeboden aan de supermarkt.

[88] Het aanbieden van lokaal gevangen vis in de supermarkten is volgens een aantal geïnterviewden een kwestie van goede afspraken met de aanvoer. Als er geen constante aanvoer van een bepaalde lokaal gevangen vis kan gegarandeerd wordt, kiezen supermarkten voor alternatieven zoals de invoer van gekweekte of elders gevangen vis. Ook de introductie van 'gemaksvoeding' (kant en klare maaltijden) heeft de opgang van de importvis ten nadele van lokale vis in de hand gewerkt.

8.3 Oplossingsrichtingen uit de interviews

[89] Breidt het aanbod van lokaal gevangen verse vis in supermarkten uit. Een aantal geïnterviewden meent dat er een groter aanbod voorhanden moet zijn bij de supermarkten om de consument de mogelijkheid te geven 'vis van bij ons' aan te kopen.

[90] Onderzoek de mogelijkheid om dicht bij de Vlaamse havens te verwerken. Nu wordt de aangelande vis (bv pladijs) door Nederlandse bedrijven opgekocht, verwerkt en dan terug ingevoerd. Er zou volgens een moet worden onderzocht of de verwerking niet ter plaatse kan gebeuren.

Een lokale verwerking heeft door de zware investering, een aanvoerstabiliteit nodig. De aanvoerhoeveelheid moet tegenover een investeringsbedrag geplaatst worden. Er moet daarbij ook rekening worden gehouden met dure tewerkstellingskosten in België.

[91] Spreidt de aanvoer van het product zodat een goede promotiecampagne in samenwerking met de handel mogelijk is.

[92] Voorafgaande afspraken tussen de verschillende schakels (reders, veiling, handel) kunnen helpen om aanvoer naar de handel te garanderen. Dit kan bijvoorbeeld door middel van een productie- en marketingplan, gezamenlijk opgesteld met de hele keten. Er moet daarbij afgestapt worden van het individueel denken.

[93] Creëer 'thuishavens'. Een sterke keten waarbij alle schakels aanwezig zijn (aanlanding, verwerking, dienstverlening, onderzoek door ILVO, horeca) heeft een positieve invloed op reders en investeerder. Uitbesteding van ver- of bewerkingsprocessen aan het moeten daarbij vermeden worden.

[94] In het SALV-advies 'Toekomstgerichte kijk op de zeevisserij' (25) van 16 juli 2015 werd gewezen op de rol van de consument en het belang van de volledige keten. Toen vroeg de Raad onder andere om:

- *de Vlaamse duurzame visserij naar de consument te brengen. De groot- en kleinhandel speelt volgens de Raad daarin een belangrijke rol. De Raad is zich bewust dat dit niet vanzelfsprekend is en inspanningen vraagt van de handel. Het aanbieden van lokaal gevangen vis in supermarkten, in combinatie met een goede promotie, is volgens de SALV een goede manier om de consument maximaal in contact te brengen met de verse, lokaal gevangen vis;*
- *oog te hebben voor een continue verbetering van de productkwaliteit doorheen de ganse keten;*
- *in te zetten op meer afzet en verwerking van lokaal gevangen vis.*

Conclusie

Het voorliggende analysedocument is een werkstuk van het SALV-secretariaat, opgemaakt op basis van interviews met 15 experten binnen en buiten de TWV. Op basis van een vragenlijst werd getracht een antwoord te bekomen op 2 cruciale problemen die de toekomst van de sector op middellange termijn compromitteren: de instroom in de sector en de vraag hoe het Vlaamse karakter van de vloot wordt gewaarborgd.

Er werden door de geïnterviewden 8 invalshoeken gehanteerd om de probleemstelling te duiden of verder aan te pakken, hetgeen wijst op de complexiteit van de problematiek.

Het werkstuk bindt de TWV inhoudelijk niet. De TWV kan wel beslissen om in een latere fase een of meerdere invalshoeken met oplossingsrichtingen grondiger te onderzoeken met het oog op een mogelijk SALV-advies.

De essentie bij elke invalshoek uit het analysedocument wordt door de TWV en aldus ook door de SALV als volgt telkens in 1 zin samengevat, samen met een voorstel voor verdere opvolging.

1. Financiering

Naast de klassieke zijn er alternatieve financieringsvormennodig om het voortbestaan van de Vlaamse visserij en de Vlaamse verankering te garanderen.

Voorstel: mogelijk onderwerp voor uitwerking van een SALV-advies door de TWV

2. Bemanning

Neem maatregelen om jongeren aan te trekken tot de sector en de actieve vissers in de sector te houden.

Voorstel: mogelijk onderwerp voor uitwerking SALV-advies door de TWV

3. Imago

Voer een goed PR-beleid voor en door de sector zodat de Vlaamse visserij positief in beeld komt.

Voorstel: continu werkpunt - voorlopig geen adviesonderwerp

4. Administratie

Vereenvoudig zoveel mogelijk de administratieve lasten voor toegang tot en werking van de sector.

Voorstel: mogelijk onderwerp voor uitwerking SALV-advies door de TWV

5. Quota

Optimaliseer het Vlaams quotumbeheer.

Voorstel: uitwisseling met de werkgroep ‘Beleid’ onder het Convenant zal bepalen of een SALV-advies noodzakelijk is.

6. Vistechnieken

Durf te experimenteren met alternatieve technieken rekening houdend met de drie pijlers van duurzaamheid.

Voorstel: uitwisseling met de werkgroep ‘Vernieuwing’ onder het Convenant zal bepalen of een SALV-advies noodzakelijk is.

7. Visserijgemeenschap

Voorstel: de vaststellingen hieromtrent in deze analyse kunnen bijdragen tot de aanpak van de andere onderwerpen in deze conclusies.

8. Ketenwerking

Creëer een sterke keten en maak daarbij goede afspraken met alle schakels om een duurzame visserijsector te behouden.

Voorstel: uitwisseling met de werkgroep ‘Visserij’ onder het Convenant zal bepalen of een SALV-advies noodzakelijk is.

Referentielijst

1. **EG**. Verordening (EG) nr. 744/2008 van de Raad van 24 juli 2008 tot instelling van een tijdelijke specifieke actie ter bevordering van de herstructurering van de door de economische crisis getroffen vissersvloten van de Europese Gemeenschap.

2. **Kris Peeters, Minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid**. Beleidsnota 2009-2014 'Landbouw Visserij en Plattelandsbeleid'. 2009.

3. **Vlaamse overheid**. FIVA. Financieringsinstrument voor de Vlaamse visserij- en aquacultuursector. Activiteitenverslag. Brussel : sn, 2009.

4. —. FIVA. Financieringsinstrument voor de Vlaamse visserij- en aquacultuursector. Activiteitenverslag. Brussel : sn, 2010.

5. **EG**. Verordening (EU) nr. 508/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 15 mei 2014 inzake het Europees Fonds voor maritieme zaken en visserij en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 2328/2003, (EG) nr. 861/2006, (EG) nr. 1198/2006 en (EG) nr. 791.

6. **Vlaamse overheid**. FIVA. Financieringsinstrument voor Vlaamse Visserij- en Aquacultuursector. Activiteitenverslag. Brussel : sn, 2014. http://lv.vlaanderen.be/sites/default/files/attachments/201506_fiva-activiteitenverslag_2014.pdf.

7. **zeevisserij, Paritair Comité voor de**. Collectieve arbeidsovereenkomst van 09 juni 2011 gesloten in het Paritair Comité voor de zeevisserij, tot wijziging en coördinatie van de statuten van het Zeevissersfonds. 28/06/2011, geregistreerd 05/03/2012. N°108594/CO/143.

8. **Vlaams Parlement**. Decreet houdende oprichting van een financieringsinstrument voor de Vlaamse visserij- en aquacultuursector.

9. **Vlaamse overheid**. Visserijrapport. Brussel : sn, 2014. http://lv.vlaanderen.be/nl/voorlichting-info/publicaties/studies/sectoren/visserijrapport-2014.

10. **Federale Regering**. 13 november 2009. Koninklijk besluit inzake vaarbevoegdheidsbewijzen voor de zeevisserijvaart.

11. **FOD Mobiliteit**. Vaarbevoegdheidsbewijs zeevisserij. http://mobilit.belgium.be/nl/scheepvaart/zeevisserij/loket_zeevisserij.

12**. wetgeving, Justel -geconsolideerde**. 3 mei 2003. - Wet tot regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser. 2003.

13. **VLIZ**. Beleidsinformerende nota: De recreatieve visserij in België: Monitoring van de capaciteit, intensiteit en densiteit op zee (eerste resultaten). Oostende : VLIZ, 2015. p. 20. VLIZ Beleidsinformerende nota's BIN 2015_001.

14. **Federale Regering**. Koninklijk besluit van 4 augustus 1981. Politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, kusthavens en stranden.

15. —. 21 december 2001. Koninklijk besluit betreffende de soortenbescherming in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België.

16. Koninklijk besluit tot instelling van een veiligheidszone rond de kunstmatige eilanden, installaties en inrichtingen voor de opwekking van energie uit water, de stromen en de winden in de zeegebieden onder Belgische rechtsbevoegdheid . 2012.

17. **Vlaamse ministers voor visserij**. Ministerieel besluit houdende tijdelijke aanvullende maatregelen tot het behoud van de visbestanden in zee .

18. **Federale Regering**. 20 maart 2014. Koninklijk besluit tot vaststelling van het marien ruimtelijk plan.

19. —. 19 april 2014. Koninklijk besluit houdende de veiligheidsvoorwaarden voor de professionele hengelvisserij op zee in een beperkt vaargebied .

20. **Vlaamse Regering**. Besluit van de Vlaamse Regering houdende een verbod op het gebruik van warrelnetten en kieuwnetten in de Vlaamse strandzone ter bescherming van zeezoogdieren.

21. **Vlaamse ministers voor visserij**. Ministerieel besluit 18 december 2014 met tijdelijke aanvullende maatregelen tot het behoud van de visbestanden in zee.

22. **Vlaamse minister voor visserij**. Ministerieel besluit tot uitvoering van het besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2005 tot de instelling van een visvergunning en houdende tijdelijke maatregelen voor de uitvoering van de communautaire regeling inzake de instandhouding en de duur.

23. **EU**. Verordening (EU) nr. 227/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 13 maart 2013 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 850/98 van de Raad voor de instandhouding van de visbestanden via technische maatregelen voor de bescherming van jonge exemplaren .

24. —. Verordening (EU) nr. 1380/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 inzake het gemeenschappelijk visserijbeleid, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1954/2003 en (EG) nr. 1224/2009 van de Raad en tot intrekking van Verordeningen.

25. **SALV**. Toekomstgerichte kijk op de zeevisserij -insteek voor de transversale beleidsnota. sl : SALV, 16 juli 2015.

Lijst met figuren en tabellen

Figuren

Figuur 1: Visualisering van de verschillende invalshoeken die de geïnterviewden hanteerden om de probleemstelling te duiden en aan te pakken. Ook tussen en binnen de acht invalshoeken zijn er nog verbanden, weergegeven met rode pijlen, wat wijst op de complexiteit van de problematiek 10

Figuur 2: leeftijdspiramide van de erkende zeevissers, 2013. Bron: (9) 16

Figuur 3: schematisch overzicht van alle vaarbevoegdheidsbewijzen in het kader van het KB van 13 november 2009 (bron: document FOD Mobiliteit – Oostende) 17

Figuur 4: 25

Tabellen

Tabel 1: overzicht aantal TWV-stakeholders door SALV-secretariaat bevraagd 8

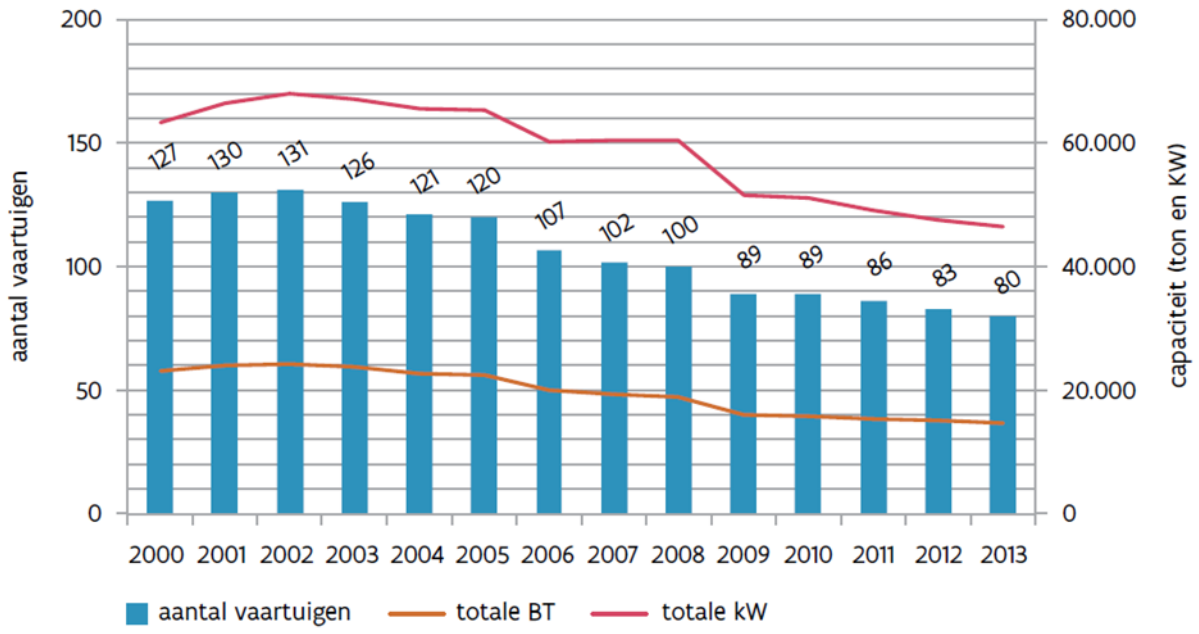
Tabel 2: samenstelling van de vloot volgens de FOD Mobiliteit op 9 oktober 2014 31

Bijlage: de vragenlijst

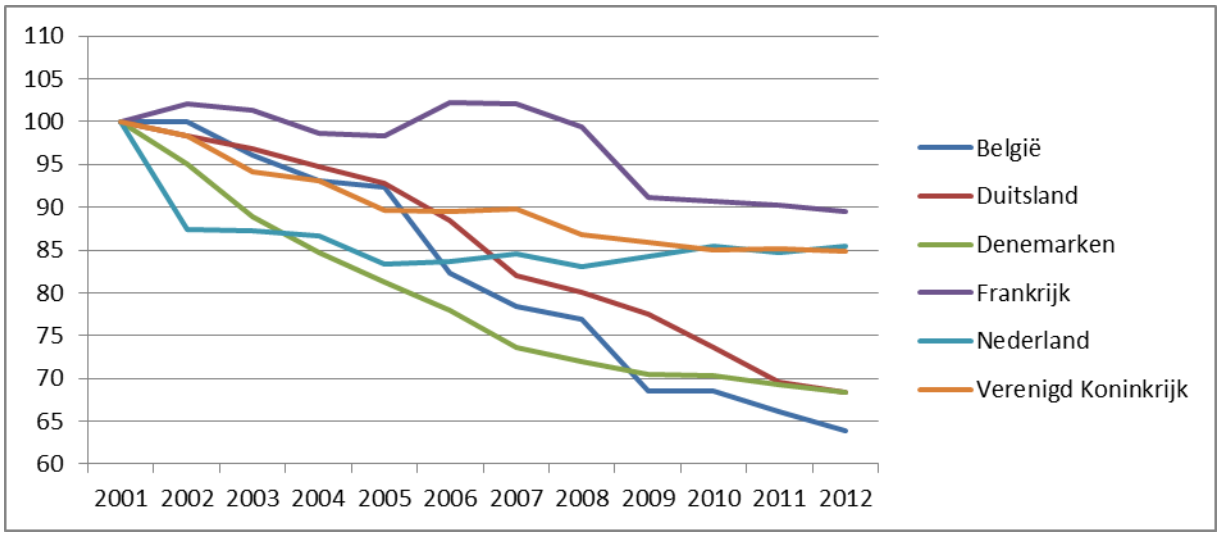
De omvang van de sector

1) De Vlaamse vloot nam de afgelopen jaren sterk in omvang af. In 1950 ging het nog om 457 vaartuigen, eind 2013 bestond de zeevisserijvloot uit 80 commerciële vaartuigen. Momenteel zou dit nog een stuk lager liggen (er is sprake van 70 vaartuigen in gebruik). Wat is de reden dan er vaartuigen verdwijnen? Heeft dit volgens u vooral financiële oorzaken (ouderdom vaartuig, hoge kosten, lage opbrengsten) of heeft dit eerder te maken met de leeftijd van de reder en het gebrek aan opvolging?

Er is reeds lang sprake van een 'kritisch minimum' (aantal vaartuigen dat absoluut nodig is zodat de sector kan overleven). Wat vindt u van dit begrip 'kritisch minimum'?



2) Uit gegevens van Eurostat blijkt dat de Vlaamse vloot sneller krimpt dan de vloot van de ons omringende landen. Hoe verklaart u de sterkere daling van de Vlaamse vissersvloot tegenover die van de ons omringende landen? In Nederland is het aantal vaartuigen de laatste jaren (na 2008) zelf licht gestegen en daarna relatief stabiel gebleven. Wat zijn volgens u, los van het type visserij, de redenen waarom Nederland minder snel krimpt en de laatste jaren zelf stabiel blijft in aantal vaartuigen, ondanks het feit dat ook hier het GVB met aanlandingsplicht,… speelt?



3) In de periode 1995-2015 werden 30 nieuwe vaartuigen in de vaart genomen. Vijf hiervan waren uitgerust met warrelnetten of andere alternatieve technieken. In totaal werden vier (op 30) vaartuigen uit de vaart genomen, waarvan 3 met warrelnetten of alternatieve technieken. Hoe verklaart u het gebrek aan succes van dit type vaartuigen?

4) Naast veel uitstappers kent de visserijsector weinig of geen nieuwe reders. Er wordt echter wel steun voorzien (FIVA) voor de aankoop/overname van een eerste vaartuig. Hoe komt het dat er –ondanks de steunmaatregel – geen nieuwe instappers bijkomen?

5) De sector kan ook moeilijk jonge vissers vinden. Er wordt dan gezegd dat de sector niet aantrekkelijk is. Hoe staat u daar tegenover? Kan de sector aantrekkelijker gemaakt worden?

6) Zal het omvormen van hobbyvissers tot de beroepsvissers helpen om de sector stabiel te houden? Nu hebben een aantal Belgische vissers in Nederland een beroepslicentie verkregen om met deze vaartuigen te vissen in Belgische wateren. Maar deze Nederlandse boten moeten 50% van hun vangst in Nederland aanlanden. Zou het niet beter zijn dat zulke vaartuigen in de Belgische havens aanlanden en verkopen? Ziet u hierdoor een ‘gevaar’ voor de professionele vissers die zouden kunnen vrezen zo minder individueel quotum toegewezen te krijgen?

kapitaal en liquiditeit voor de sector

7) Biedt de visserij nog kansen voor nieuwe investeerders? Kan een waarborg- of garantiefonds helpen om het risico voor investeerders te verlagen? Hoe moet zo’n fonds dan gespijsd worden? Uit het FIVA-verslag blijkt dat de kredietinstellingen niet geneigd zijn om geld te lenen aan rederijen. Welke oplossingen ziet u?

De SALV schreef in zijn advies over de transversale beleidsnota (27): “Laat de visserij groeien naar een fase van stabiliteit en rendabiliteit. De Vlaamse zeevisserijsector zit een transitiefase. In deze fase is de sector kwetsbaar en is een dergelijk beheer en een goed toekomstplan noodzakelijk. Volgens de Raad zou bijvoorbeeld de oprichting van een risicofonds door de overheid een zeer belangrijke rol kunnen spelen voor de instap van nieuwe reders en dus voor de continuïteit van de Belgische vloot. Doel moet zijn de financiering van de overname van een vissersschip te vergemakkelijken door een waarborg van het bedoelde fonds aan de financiële instellingen.” Kan, volgens u, een dergelijk fonds een oplossing bieden?

8) In de landbouw is er veel te doen rond de macht van de distributie en de negatieve invloed die dit heeft op het inkomen van de boeren. Werkt ditzelfde mechanisme ook in de

visserij? Vindt u dat de vissers (reders) verhoudingsgewijs te weinig verdienen voor hun kwaliteitsproduct in vergelijking met de prijs die de consument hiervoor betaalt? Kan er volgens u iets gedaan worden aan de marges die de distributie en/ of detail- en groothandel nemen op het product?

9) Onder impuls van onder ander de kookprogramma's op TV is er een food-hype ontstaan. In de landbouw zien we dat verschillende ondernemers daarop inspelen, bv. CSA-boerderijen, boerderijwinkels, onlineverkoop (Fermet), levering van fruit- en groetenpakketen, … In de visserij zien we geen ondernemers die op deze trend inspelen. Hoe verklaart u dat? Ziet u kansen om hier op in te spelen?

10) Europa wordt overspoeld door goedkope, gefileerde kweekvis. Hierdoor is het moeilijk de consument te overtuigen om vis van bij ons te kopen tegen een relatief duurdere prijs. Hoe kan de consument overtuigd worden toch te kiezen voor lokale aangelande vis in plaats van importvis.

Innovatie

11) De tendens voor motorvernieuwing is stilgevallen. Verklaring hiervoor?

12) In Nederland zien we wel grotere vaartuigen, nieuwere vaartuigen, nieuwe technieken (pulskor, sumwing) terwijl we toch aan dezelfde kust liggen. Hoe verklaart u dit verschil?

13) De Belgische rederijen zijn kleinschalig. De meeste reders hebben maar één vaartuig. Hoe is deze kleinschaligheid te verklaren? Zouden grotere rederijen beter het hoofd kunnen bieden aan de moeilijke situatie?

14) Kan samenwerking tussen reders hierin een oplossing vormen?

15) Welke goede raad zou u meegeven aan een starter?

Stellingen

16) De visserijsector schermt zichzelf af voor nieuwkomers.

17) In een analyse uitgevoerd door de Rabobank met betrekking tot de situatie in Nederland wordt gesteld dat de omvang van de kottervloot nog steeds economisch te ruim in relatie tot het aanwezige quotum.

18) Sportvissers omvormen tot beroepsvissers kan de Vlaamse visserij redden.

19) Aquacultuur, op zee of aan land, kan een meerwaarde betekenen voor de visserij.

20) ITQ (individual transferable quota) kunnen een boost betekenen voor de visserij.

21) Door vis te vermarkten zonder de veiling kunnen reders een betere prijs krijgen voor hun producten.

Slotvragen

22) Ziet u naast hetgeen reeds is gezegd nog andere pistes die mee kunnen helpen de sector leefbaar te houden?

23) Kan u met 2 zinnen samenvatten hoe u de sector binnen 5 jaar ziet en waar zeker op moet worden ingezet?

24) Wie moeten wij volgens u nog contacteren?