

Bron: vis wegen in de vismijn Collectie Daniel Moeyaert

DE VLAAMSE KUSTVISSERIJ IN EUROPEES PERSPECTIEF

Willy Versluys



Willy Versluys

Brevisco bvba

Hendrik Baelskaai 2, 8400 Oostende

E-mail: willy@versluys.net

INLEIDING

Over de eeuwen heen heeft de Vlaamse zeevisserij zich op verschillende visgronden en doelsoorten gericht. De visserij 'ten zoute' van haring en kabeljauw op de verre visgronden zoals IJsland en de Faroër, vormde hierbij vóór de 20^e eeuw een belangrijke economische activiteit. De capaciteit van de vloot en de productiviteit van deze visserij werd goed gedocumenteerd dankzij het systeem van overheidssubsidies tijdens de 19^e en 20^e eeuw. Vanaf de jaren 1930 werden systematische inspanningen opgezet voor het monitoren van de visserij. Vooral vanaf de Tweede Wereldoorlog werd de visserij zeer zorgvuldig in kaart gebracht. De kustvisserij en de kleinschalige visserij speelden een steeds minder zichtbare, maar daarom niet onbelangrijke rol. De kustwateren zijn sinds eeuwen immers een continue bron van voedsel voor de lokale bevolking, een stabiele bron van inkomsten, directe en indirecte werkgelegenheid en een ruimte voor de sportvisserij. Het socio-culturele en economische belang van deze visserijen wordt ook onderstreept in het hervormde Europese visserijbeleid. Zo behoudt het EU-beleid ook het principe van de 12 mijlszone die in Europese mariene wateren voorbehouden is voor de kustvisserij. De kustvisserij kampt wereldwijd echter met een bijzondere problematiek en uitdagingen die nauw verbonden zijn met de toenemende druk op de kustwateren. Het is daarom belangrijk om dieper in te gaan op de bijzonderheden van de visserijactiviteiten in de kustwateren en het Belgisch deel van de Noordzee, zowel vanuit een historisch perspectief als met een blik op de toekomst.

Vlaamse kustvisserij: chronologie van een ver verleden

OVERHEIDSINMENGING IN DE VLAAMSE VISSERIJ: EEN GESCHIEDENIS IN VOGELVLUCHT

- Voor 1000** *De visserij langs de Vlaamse kust gaat vermoedelijk terug tot de oudste tijden, maar tot de 11^e à 12^e eeuw zijn nauwelijks concrete historische gegevens hierover beschikbaar. We mogen evenwel aannemen dat de inwoners van enkele bescheiden nederzettingen aan de Noordzee zich al vroeg bezighielden met strandvisserij en met enkele kleinere schuiten de zee optrokken. Een bekend voorbeeld van een dergelijk vissersgehucht is Walraversijde.*
- 1291** *Een eerste overheidsbemoeiing betreffende visserij vinden we terug in 1291, toen Filips de Schone een verbod liet optekenen voor het vissen met netten met mazen kleiner dan de toen gangbare zilveren muntstukken van ca. 2,5 centimeter.*
- 1326** *In 1326 hernieuwde Karel IV bovenstaand besluit betreffende de maximumgrootte voor netmazen.*
- 1412** *Vanaf 1400 kwam de haringvisserij in onze gewesten tot grote ontplooiing. Jacob Kien was in deze regio de voortrekker van het haring kaken, een activiteit die vissers uit Nieuwpoort, Oostende en Sluis vanaf 1402 op zee mochten uitoefenen. Het was echter pas tien jaar later, in 1412, dat een ordonnantie van Jan Zonder Vrees toeliet dat deze vis, onder bepaalde voorwaarden, gelost werd in de havens van deze kuststeden. Voorheen mocht dit enkel te Biervliet.*
- 1446** *Met de aanleg van de haven van Oostende in 1446 ging de visserij er verder op vooruit, maar groeide ook de rivaliteit tussen de verschillende Vlaamse vissershavens. Diverse plakkaten betreffende de uitoefening van de haringvisserij volgden elkaar op.*

OVERHEIDSINMENGING IN DE VLAAMSE VISSERIJ: EEN GESCHIEDENIS IN VOGELVLUCHT

1614	<i>De kwestie van overbevissing is geen nieuw probleem. In een plakkaat van 1614, dat een herbevestiging was van eerdere ordonnanties uit de 16^e eeuw, werden bijvoorbeeld verschillende beperkingen inzake maaswijdte opgelegd, uit bezorgdheid over het visbestand.</i>
1666	<i>In 1666 verleende de Engelse koning Charles II het 'Privilegie der Visscherie' aan de vissers van Brugge, die daardoor de toelating kregen om 'ten eeuwige dage' in Engelse en Schotse kustwateren te vissen.</i>
1785	<i>In 1785 vaardigde Jozef II een verbod uit op de invoer van vreemde kabeljauw, zoals eerder ook al gebeurd was voor vreemde haring. Met deze protectionistische maatregelen beoogde Jozef II de Vlaamse visserij opnieuw tot bloei te brengen.</i>
1837 – 1842	<i>Na het volledig terugvallen van de zeevisserij in het begin van de 19^e eeuw, koos de Belgische regering voor een premiestelsel om het visserijbedrijf opnieuw te bevorderen. Tussen 1837 en 1842 werden verschillende decreten uitgevaardigd voor het verkrijgen van toelagen voor de zoute en verse haringvisserij, de kabeljauwvisserij en de kustvaart.</i>
1870	<i>In 1870 werden de tolrechten op vis afgeschaft.</i>
1882	<i>De internationale 'Conventie van Den Haag' legde de exclusieve visserijrechten in de territoriale wateren van de Noordzee (3 zeemijl) vast, alsook een verplicht gebruik van immatriculatienummers door vissersschepen.</i>
1887	<i>Dat internationale akkoorden niet altijd positief zijn, werd bewezen door de vissersopstand in Oostende in 1887. Protest brak toen uit tegen de invoer van vreemde vis die de lokale markt overspoelde, maar ook tegen de sociale wantoestanden binnen de vissersgemeenschap.</i>
1903	<i>In 1902 werd de 'Internationale Raad voor Onderzoek van de Zee' in het leven geroepen, die zich onder andere richt op de overbevissingsproblematiek. Het jaar erop, in 1903, trad België toe tot dit grensoverschrijdend samenwerkingsverband.</i>
1908	<i>Op 25 november 1908 werd bij Koninklijk Besluit de 'Visserijraad' opgericht, die als opdracht had 'alle vraagstukken in verband met de visserijnijverheid, visserijonderwijs en sociale wetgeving voor vissers te onderzoeken.'</i>
1945	<i>België ratificeerde de 'Internationale Conventie van Londen' inzake overbevissing en minimummaaswijdten, die oorspronkelijk reeds in 1936-1937 opgesteld was. Ten gevolge van de gespannen internationale toestand vanaf 1938 en de daaropvolgende Wereldoorlog werd de bekrachtiging en toepassing ervan uitgesteld.</i>
Na 1945	<i>Na 1945 zouden de nationale, Europese en internationale instellingen zich meer en meer met het visserijbedrijf bemoeien. Vanaf 1980 werden de visgronden op Europees niveau beheerd. De hoofdbekommernis was toen, en nu nog steeds, de overbevissing. In recentere jaren wordt bovendien zeer grote aandacht besteed aan teruggooi van gevangen vis, momenteel geschat op 23%. Eind mei 2013 werd het volledige hervormingspakket door de Europese Unie aangenomen, om begin 2014 in werking te treden.</i>

Tabel 1 Een geschiedenis in vogelvlucht van de overheidsinmenging in de Vlaamse kustvisserij. Een uitgebreidere historiek is beschikbaar op de website 'Een eeuw zeevisserij in België: Tijdslijn voor de reconstructie van de historiek van de Belgische (Vlaamse) zeevisserij' (http://www.vliz.be/cijfers_beleid/zeevisserij/timeline.php).

KUSTVISSERIJ: VLOOTSEGMENT EN VISTUIG

In de kustwateren en het Schelde-estuarium werd een diversiteit aan vistuig aangewend, afhankelijk van bv. de doelsoort en de specifieke locatie van de visserij. De kleine visserij op sprong en haring werd oorspronkelijk met drijfnetten uitgevoerd, pas tijdens het begin van de 20^e eeuw werd overgeschakeld van passief naar actief voortgesleept vistuig zoals de pelagische treiler. De commerciële garnalvisserij, een typische activiteit voor de kustwateren, maakte vanaf het midden van de 19^e eeuw gebruik van de kor. Ook fuiken, potten, warrelnetten, staand want en ander passief vistuig werden in de kustzone en estuaria gebruikt. Een gedetailleerde beschrijving van de visserij in België bij het begin van de 20^e eeuw (Dezuttere, 1909) maakt melding van minstens 134-tal kleinere schepen met een capaciteit van 3-7 ton die in de territoriale zee actief waren. Terwijl de schepen van 10-23 ton iets verder van de kust actief waren, visten deze zelden verder dan de Noordhinder. De kleinere schepen (3-10 ton) visten meestal onder de Westhinder, terwijl de kleinste scheepjes (3-5 ton) zich op de 'kleine kustvisserij' richtten en zich over het algemeen niet verder dan het lichtschip de 'Westhinder' waagden. Dat de kustvisserij een dynamisch gegeven is, vind je ook terug in de gewijzigde definities van het kustvlootsegment en de kleinschalige visserij over de voorbije jaren. Zo bestond de kustvisserij in de periode 1948-1970 uit de vlootsegmenten scheepstype I (<80HP en vissend tot 15 mijl van de kust) en scheepstype II (80-120 HP en tot 25-30 mijl van de kust). In de periode 1971-1994 was de definitie van het kustvisserssegment gebaseerd op tonnenmaat (<35BT) en vanaf 1994 werd overgeschakeld op motorvermogen (<221kw) en tonnenmaat (<70BT). In 2006 kwam daar nog het criterium van de duur van de zeereis bij (<24 uur).

AANVOER EN BESOMMING

Hoewel geen tijdreeksen beschikbaar zijn voor de aanvoer en de besomming van 'verse vis' aangeland door het segment van de kustvloot, geeft een reconstructie van de historische aanvoer door de Belgische vissersvloot gerapporteerd als 'afkomstig uit de kustwateren' (HiFiDatabase, VLIZ 2010) wel een aanwijzing van het relatief belang van deze kustvisserij. Sinds de opstart van de formele rapportage in 1929 was ongeveer een vijfde van alle verhandelde aanvoer van de Belgische zeevisserij afkomstig uit de kustwateren terwijl deze bijna 60% van alle pelagische soorten en 55 % van alle 'week-en schaaldieren' aanleverde (Lescrauwaet *et al.* 2010, periode 1929-2010). De gerapporteerde verhandelde aanvoer afkomstig uit de kustwateren in de periode 1929-2010 (Figuur 1) volgde een vergelijkbaar patroon als dat voor de visserij in het algemeen (Lescrauwaet *et al.* 2010). Een eerste periode (1929-1940) werd gekenmerkt door de pelagische en garnalenvisserij, gevolgd door een piek in de aanvoer van pelagische soorten tijdens en na WOII (1942-1964). Kabeljauw was de dominante soort in de gerapporteerde aanvoer voor 1965-1980.

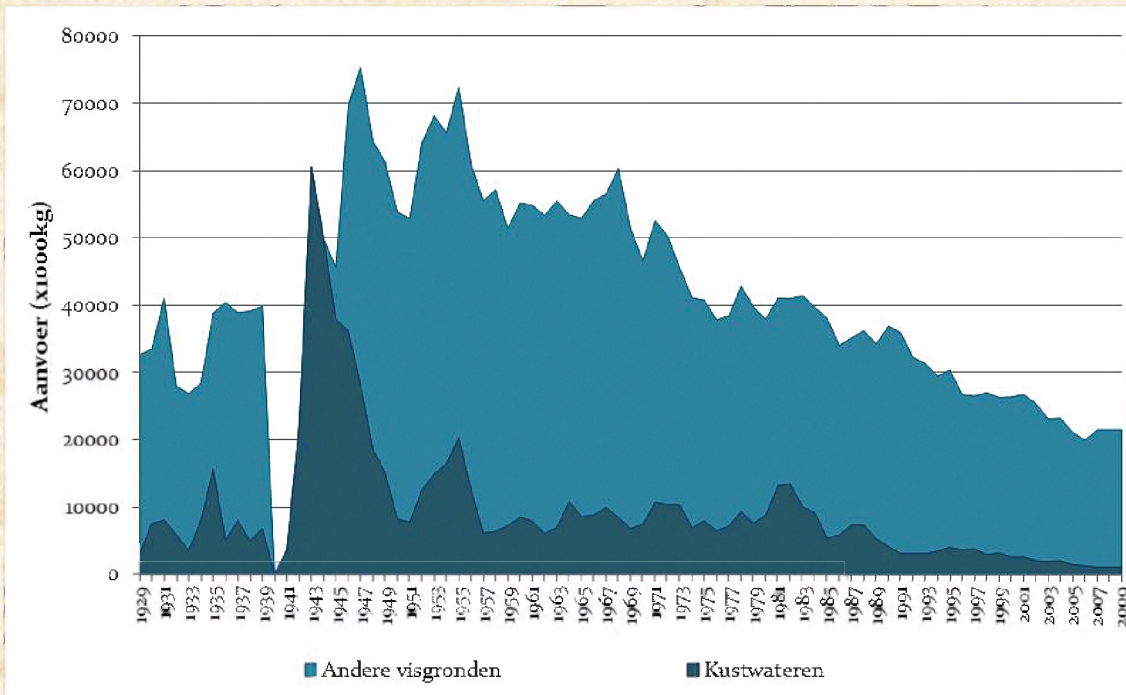


Fig. 1 Evolutie van de totale gerapporteerde aanvoer van de commerciële vloot van de Belgische zeevisserij, (lichtblauw) en evolutie van aanvoer uit de kustwateren (donkerblauw), 1929-2010 (Bron: HiFiData, VLIZ en Lescauwae et al. 2013).

Na midden jaren 1980 werd de samenstelling van de aanvoer uit de kustwateren minder sterk gedomineerd door één enkele soort. Haring en sprot (49 %), garnaal (12 %), kabeljauw (9 %), schol (6 %), wijting (4 %) en tong (3 %) vormen een belangrijk deel van de aanvoer over de gehele periode. Gemiddeld over de gehele periode bedroeg de aanvoer jaarlijks 8000 t met een piekwaarde van 60.000 ton in 1943 en een minimum van 2000 t in recente jaren (afgeronde cijfers).

VLAAMSE KUSTVISSERIJ VANDAAG

Vlootsamenstelling

Eind 2013 telde de Vlaamse beroepsvisserij nog slechts 76 actieve vaartuigen, terwijl dit er in 2005 nog 125 waren. Deze grote daling kan voor een deel verklaard worden door de beëindigingspremies die in 2009 uitgereikt werden voor de definitieve onttrekking van vissersvaartuigen aan de zeevisserijactiviteit, in het kader van een vlootaanpassingsregeling (MB van 2 juni 2009). Momenteel bestaat de Belgische vloot, ondanks het negatieve effect van dit type visserij op de zeebodem, voornamelijk (voor 85%) uit boomkorvaartuigen, die vooral op platvis (tong en schol) vissen. Daarnaast zijn er nog een drietal vaartuigen die de plankenvisserij bedrijven. Het opwaarderen van de plankenvisserij via de nieuwste technieken van tweeling- en drielingnetten kan een milieuvriendelijk alternatief zijn voor de boomkorvisserij, maar slechts weinig schepen zijn hiervoor uitgerust. In Nieuwpoort is er daarnaast nog een vaartuig dat vist met staande netten (warrelnetvisserij), de N.95.



Fig. 2 Het houten vissersschip N.9 De Roos (bouwjaar 1912), gelegen vooraan het staketsel in Nieuwpoort (Foto: VLIZ Fotogalerij - Collectie Daniel Moeyaert).

De vloot bestaat uit een groot ($kW > 221$) en klein vlootsegment ($kW \leq 221$). Tot de eerste groep behoren vaartuigen met een motorvermogen > 221 kW, die een maximaal toegelaten tonnage van 385 BT en motorvermogen van 957 kW hebben. Binnen het klein vlootsegment wordt nog een bijkomend onderscheid gemaakt tussen kustvisserij en de eurokotters. Eurokotters is de benaming gegeven aan de vaartuigen gebouwd sedert 1981, die een maximum van 221 kW geregistreerd vermogen hebben en een tonnenmaat van meer dan 70 BT (Vlaamse overheid, 2013). De kustvisserij betreft vaartuigen met een vermogen van maximum 221 kW (300 PK) en tonnage van ≤ 70 BT, die meestal minder dan 24 uur aaneensluitend op zee zijn, maar met een maximum duur van 48 uur per zeereis. In 2012 telde het kustvisserssegment nog een twintigtal kustvissers: de O2 (Schelde), O20, O62, O71, O82, O101, O116, O152, O190, O191, Z8 (Schelde), Z55, Z63 (schelpenvisser in Frankrijk), Z582, Z700, B65, N34, N58, N79, N86 en de N93 (SALV, 2013). De 3-mijlszone is exclusief voorbehouden aan deze kustvissers (tonnenmaat ≤ 70 BT). Er is weliswaar sprake om deze zone te vergroten tot 4,5 zeemijl. Boomkorvaartuigen met een vermogen van maximaal 221 kW (300 PK) en maximaal 24 meter lengte over alles (LOA), mogen binnen de 12 mijl vissen. De 'kleinschalige kustvisserij' wordt volgens de EU gedefinieerd als de visserij uitgeoefend door vissersvaartuigen met een LOA < 12 meter die geen gebruik maken van gesleept vistuig zoals geïdentificeerd in tabel 3 van bijlage I bij Verordening (EG) nr. 26/2004 van de Commissie van 30 december 2003 betreffende het communautaire gegevensbestand over de visserijvloot; zijnde de boomkor, demersale bordentrawl, bodemspannet, pelagische bordentrawl, pelagisch spannet en dubbele bordentrawl. Momenteel beantwoordt geen van de Belgische schepen aan deze Europese definitie voor de kleinschalige visserij.

Visgronden

De Belgische vissers gaan op verschillende visgronden vissen, gaande van de Golf van Biskaje (waar vooral op tong, zeeduivel en heek gevist wordt) over de Ierse Zee tot Noord-Denemarken (pladijs) en de Noorse zone. Wanneer er gevist wordt op deze verre bestemmingen, wordt de vis gelost in buitenlandse havens en met koelwagens naar de Belgische vismijnen getransporteerd. De visgebieden en de hoeveelheden vis van elke soort waar de vissersvaartuigen toegang tot hebben, worden bepaald door Europese regelgeving. Op Europees vlak wordt immers voor elke lidstaat bepaald hoeveel van een bepaalde vissoort mag gevangen worden en in welk ICES-gebied (ICES staat voor Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee, die een indeling maakt van de diverse zeeën in zones). De Europese commissie legt ieder jaareinde, voor elke vissoort en voor elk gebied, de Totaal Toegestane Vangsten (Engelse acroniem TAC's) voor het volgende jaar vast. Ook de kustvissers zijn gebonden aan die quota. Gezien echter hun beperkte actieradius en het feit dat de kustvisserij steeds minder visserijmogelijkheden heeft binnen het Belgisch gedeelte van de Noordzee - wegens allerlei en steeds toenemende activiteiten van derden (o.a. zandwinningen, baggerstortplaatsen, windmolenparken, traffic zone's, natuur- en vogelrichtlijngebieden, etc.) - worden zij meer en meer beperkt in hun mogelijkheden. Mits aan bepaalde voorwaarden te voldoen, kunnen de kustvissers weliswaar toetreden tot een speciaal kustvisserssegment, waardoor de hun toegestane quota voor o.a. tong, pladijs en kabeljauw iets verhoogd wordt. Doch gebrek aan flexibiliteit in het systeem blijft voor problemen zorgen. Garnalvisserij kan tijdelijk een oplossing vormen (garnaal is - nog niet - onderhevig aan quoterijng), maar hier is het ook de natuur die jaar na jaar beslist of er al dan niet garnaal voor onze kust zal opduiken. Overschakelen naar aquacultuur kan mogelijks in de (verre?) toekomst ook een alternatief bieden.



Inschrijvingsletter en immatriculatienunder

Ieder vaartuig moet een unieke inschrijvingsletter en bijhorend -nummer hebben, dat op beide zijden van de boeg aangebracht moet worden. De letters N, O, B en Z staan respectievelijk voor de havens Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en Zeebrugge. Officieel betekent dit dat de vaartuigen met een bepaalde letter ook die haven als thuishaven hebben, maar de werkelijkheid is vaak anders. Er zijn immers diverse vaartuigen met het kenteken O die bijvoorbeeld in Zeebrugge aanlanden, terwijl verschillende vaartuigen met het kenteken Z en N Oostende als vaste thuishaven hebben. Andere vaartuigen komen soms zelfs helemaal niet naar Belgische havens. Tot deze groep behoren de zogenaamde 'vlaggenscheper'. Dit zijn vaartuigen die door buitenlandse reders (voornamelijk door onze noorderburen) opgekocht worden, maar wel varen onder Belgische vlag. Van de 76 vissersvaartuigen die België momenteel nog heeft, behoren er een 30-tal tot deze categorie.

Fig. 3 H52 lost zijn vis te Zeebrugge. Houten vissersvaartuig, gebouwd 1927 scheepswerf 'Denye', Kromhout motor 80 PK. Ooit strandde dit vaartuig op het strand te Heist in een mistbank schipper reder: Frans Gezelle, lapnaam 'Rattens' (Bron: Sincfala beeldbank, VLIZ vloot databank).

Een andere benaming voor de vlaggenschepen zijn de 'quotahoppers'. Hieronder verstaan we het opkopen van Belgische vissersvaartuigen (en bijgevolg hun visvergunningen) om zo toegang te krijgen tot de Belgische quota. Ingevolge het Koninklijk Besluit van 3 februari 1999 moeten deze vaartuigen echter een economische band met België kunnen aantonen, waarbij ze verplicht worden een substantieel deel van hun vangsten in Belgische vismijnen te verkopen en zich daar ook deels te bevoorraden. Desondanks realiseerden de quotahoppers in 2012 ongeveer 38% van hun besomming in vreemde havens (Tessens en Velghe, 2013).

Visvergunning

Om de visserij te mogen bedrijven volstaat het niet om een vaartuig te bezitten. Elk vaartuig moet immers voldoen aan de eisen van de zeevaartinspectie. Daarom moet elk schip jaarlijks opnieuw gekeurd worden, zowel onderwater als op dek en uitrusting. De zeevaartinspectie kent vervolgens een certificaat van deugdelijkheid toe dat één jaar geldig is. Zonder dit certificaat mag het schip niet uitvaren. Daarnaast dient de eigenaar of reder ook te beschikken over een vislicentie, die uitgereikt wordt door de Dienst Visserij van het Ministerie van Landbouw en Visserij. Deze visvergunning vermeldt, naast het type vaartuig (boomkor, plankenvaartuig, andere), ook het vermogen van het schip. Nieuwe licenties worden echter niet meer uitgereikt. Vanuit Europees niveau wordt er naast de quotaregeling (vangstmogelijkheden) ook een maximumcapaciteit van de vloot vastgesteld, in kilowatt (kW) en in brutotonnage (BT). Deze kW's zijn in België zeer belangrijk omwille van de verdeling van quota, die in tegenstelling met onze buurlanden, op basis van het aantal kW gebeurt. In het verleden is er dan ook al handel in kW's ontstaan.

Werkgelegenheid

Momenteel zijn er ongeveer 350 erkende zeevissers, die minstens 100 dagen per jaar (moeten) vissen. Op de kustvaartuigen vaart men met 2 of 3 man, de eurokotters stellen 4 man tewerk en de grotere vaartuigen hebben 6 man aan boord. De bemanning bestaat uit een schipper, een motorist (die vaak ook de kok aan boord is), een stuurman en 2 tot 3 matrozen. De bemanning wordt uitbetaald via een percentage op de bruto besomming of opbrengst van het vaartuig. Deze opbrengst varieert naargelang de grootte van het vaartuig. De wet van 3 mei 2003 (tot de regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst voor de zeevisserij en tot verbetering van het sociaal statuut van de zeevisser) voorziet een gewaarborgd minimumloon voor de zeevisser. Dit was vroeger, met de 'no fish, no pay'-regel, niet het geval. Volgens deze wet van 3 mei 2003 moet het bemanningslid zich niet meer aanbieden in het monsterkantoor om aan te monstern. De schipper of reder is nu zelf verplicht aan iedere opvarende een tewerkstellingscontract voor te leggen, dat slechts geldig is voor één zeereis. In de zeevisserij bestaan dus geen langdurige arbeidscontracten. Toch kunnen we wel stellen dat de visser momenteel een goed tot zeer goed loon verdient. In totaal levert de Belgische visserij een directe tewerkstelling op voor zo'n 700 man op de vissersschepen en in de vismijnen. Daarnaast is er ook een indirecte tewerkstelling in visverwerkende bedrijven en handel voor zo'n 2500 personen.

Het grote verschil tussen de kustvisserij en de 'grote' visserij is uiteraard het feit dat de kustvisser elke dag thuis is en in afspraak met de reder wordt bepaald of er al dan niet in het weekend gevaren wordt. Dit in tegenstelling met de grotere vaartuigen waarbij de bemanning meestal minstens een week tot een maand van huis kan zijn. Dat wil niet zeggen dat de kustvisser minder hard moet werken aan boord, maar het ligt op sociaal vlak wel iets gunstiger. Weersomstandigheden hebben ook een grotere invloed op de vaardagen bij de kustvissers. Het gebeurt dat ingevolge stormweer de kustvisser wekenlang niet kan uitvaren.

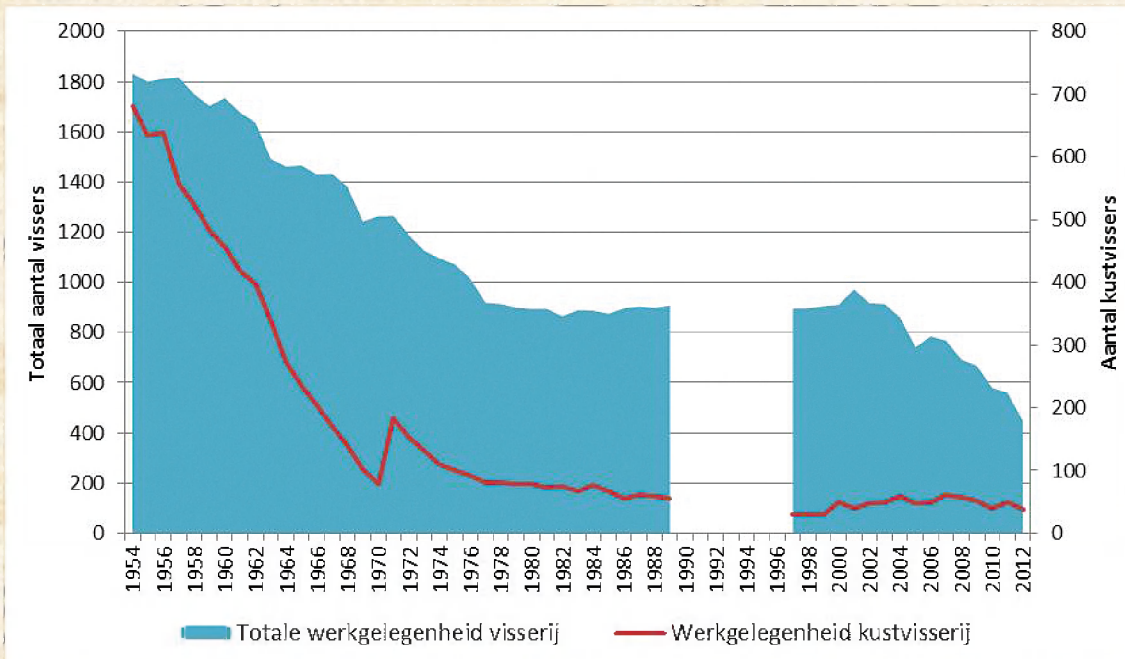


Fig. 4 Evolutie van de totale directe werkgelegenheid (vissers) in de beroepsvisserij en in de kustvisserij, in België 1954-2012. Nota: de breuk in de tijdsreeks in 1971 is te verklaren door een wijziging in de definitie van kustvisserij (Bron: HiFiData (VLIZ) en databank Dienst Scheepvaartcontrole).

Naar schatting is de directe werkgelegenheid in de kustvisserij over de periode 1954-2012 met 94% gedaald (van 634 naar 37), in vergelijking met een daling van ongeveer 75% in de beroepsvisserij algemeen (figuur 4). Deze cijfers zijn een aanwijzing van de sociale, economische en ecologische uitdagingen waar de kustvisserij als segment mee geconfronteerd wordt, binnen de beroepsvisserij als sector.

UITDAGINGEN VOOR DE KUSTVISSERIJ

De omstandigheden waarin het visserijbedrijf opereert, zijn de voorbije decennia ingrijpend veranderd. Terwijl een visser vijftig jaar geleden nog vrij was om te vissen waar hij wilde en hoeveel hij wilde, moet nu rekening gehouden worden met alsmear meer en alsmear strengere, beperkende maatregelen. Overbevissing als gevolg van het groeiend onevenwicht tussen vlootcapaciteit en vangstpotentieel, leidde immers tot de instelling van vangstbeperkingen, gesloten gebieden en seizoenen, en tal van technische maatregelen om de visstocks tegen verdere uitputting te beschermen. Visserijmaatregelen ten behoeve van het bereiken van een 'Goede Milieu Toestand' (Europese kaderrichtlijn mariene strategie KRMS), het verbeteren van de bestandsopnames van de visbestanden en het behalen van de doelstellingen van de maximale duurzame opbrengst (MDO) in het gemeenschappelijk visserijbeleid (GVB) beogen dan weer een gunstige staat van instandhouding voor de beschermde soorten en habitats in de zee- en kustgebieden. Ook beperkingen op het aantal visdagen, vangstquota, inruilen van vaardagen bij overschrijding van maximum toegekende hoeveelheden per zeereis (dagplafonds) en maaswijdtereglementeringen zijn inmiddels vaste elementen geworden in de leefwereld van de visser. De vrijheid van het vissen behoort dus definitief tot het verleden.

Brandstofprijs

De huidige visserij krijgt te kampen met heel wat uitdagingen. Zo is de stijgende brandstofprijs bijvoorbeeld een beperking voor de exploitatie van elke rederij. Door de dure stookolieprijs gaat er noodgedwongen tussen de 45 en 50% van de opbrengst naar brandstofrekeningen; een gemiddeld groot vaartuig verbruikt ongeveer 4000 liter per 24 uur. Ondertussen worden er wel inspanningen geleverd om het brandstofverbruik te doen dalen, bijvoorbeeld door het invoeren van de rolkor (het tuig staat hierbij op wielen die over de zeebodem rollen), sumwings (een zwevende vleugel met netten) om de weerstand op de bodem te verminderen, het plaatsen van nieuwe energiezuinige motoren met aangepaste schroeven, enzovoort. Ook bij de kustvisserij verwachten we binnenkort nieuwe brandstofbesparende en duurzamere visserijtechnieken zoals het gebruik van de Seawing, lichtere dyneema-netten en mogelijks de elektrische pulsvisserij.



Fig. 5 Sprot opsteken (Foto: VLIZ fotogalerij - Collectie Daniel Moeyaert).

Personeel

Naast hoge brandstofprijzen vormt het vinden van geschikt personeel ook een grote uitdaging. Visserij scholen leveren per jaar 3 à 5 vissers af die een voltijdse opleiding hebben gevolgd. De overige afgestudeerden van het Maritiem Instituut gaan vaak naar de bagger-industrie, het loodswezen of andere maritieme diensten. Om aan het tekort aan afgestudeerde vissers tegemoet te komen, werd een aantal jaar geleden een project opgestart om langdurig werklozen met een interesse in de visserij, via IBO-projecten (Individuele beroepsopleiding, een samenwerking tussen de VDAB en het Zeevissersfonds) in het vissersberoep te laten stappen. Helaas bestaat dit project momenteel niet meer en kampt de Belgische visserij met een schrijnend tekort aan geschoolde vissers.

Quota

Jaarlijks worden de door Europa beschikbaar gestelde quota verminderd. Dit levert grote beperkingen op voor de Belgische visserij, aangezien de quota voor de diverse vissoorten die jaarlijks aan de Belgische vissers zijn toegewezen, zowat overal op de Europese visgronden gelegen zijn. Daarnaast zijn er ook beperkingen vanuit België opgelegd in verband met de visserijinspanning. Het aantal zeedagen wordt namelijk beperkt tot 155 visdagen per jaar per schip. In het kader van het herziene GVB en de nationale programmas voor inzameling van gegevens over de visserij, zullen lidstaten deze vangsten systematisch in rekening moeten brengen. Als gevolg van de 'ban op teruggooi' van vis, zal de formele rapportage over commerciële vangsten worden uitgebreid met gegevens over teruggooi, en met gegevens over vangsten en teruggooi als gevolg van niet- commerciële visserij. Dit is van bijzonder belang voor de garnaalvisserij dewelke typerend is voor onze kustwateren, en een relatief hoog percentage teruggooi kent. Ook niet onbelangrijk te melden, is de groeiende interesse voor de recreatieve- of sportvisserij op garnaal (boomkor) en vooral kabeljauw, zeebaars en makreel (handlijn). Er zijn aanwijzingen dat de visvangsten in de kustwateren in toenemende mate door kleinschalige (< 12m) Belgische schepen gebeurt, dewelke niet rapportage-plichtig zijn en wiens vangsten niet in rekening worden gebracht voor de planning, monitoring en handhaving. Daarnaast vissen ook de Nederlandse en Franse vloten een aanzienlijke hoeveelheid van de totale vangsten die uit de Belgische kustwateren opgevoerd worden. Ook de kustvissers vallen onder deze quota regeling. Voor de grijze garnaal zijn er weliswaar geen quotabeperkingen opgelegd.

Veroudering van de vloot

De veroudering van de vloot is eveneens nefast voor de Belgische visserij. De hoge kostprijs, de ongunstige vooruitzichten en het wegvallen van Europese subsidies hebben de nieuwbouw stilgelegd. Deze veroudering tekent zich vooral af in het kustvisserssegment. De kustvissers hebben alleenrecht in de exclusieve zone van 3 mijl, zoals eerder al vermeld werd, maar verliezen in deze zone steeds meer visgronden door 'nieuwe' vormen van (mede)gebruik op zee. Een voorbeeld hiervan is een belangrijke visgrond ten westen van Nieuwpoort dat sinds kort onder Natura 2000 gebied valt. Enkel de huidige (en dus meestal oude) kustvissersvaartuigen, die kunnen aantonen dat ze duurzaam vissen en een minimum aan bodemeroering zullen uitoefenen, zouden hier mogen vissen. Uitbreiding van de kustvisserij zit er met andere woorden niet onmiddellijk in. Daarnaast moet er ook rekening gehouden worden met de hoge kostprijs voor een nieuw vaartuig. De kostprijs voor een groot vaartuig van bijvoorbeeld 385 BT en 882 kW bedraagt op heden minimum 3,5 miljoen euro. Voor een nieuw kustvissersvaartuig moet al vlag 1 miljoen euro neergeteld worden.

Subsidies

De voorbije jaren heeft de Vlaamse regering, in het kader van het Europees Visserijfonds (EVF), forse subsidies voor de vernieuwing van grote vissersvaartuigen toegekend, waarbij ongeveer een 22-tal schepen nieuwe motoren, schroeven en straalbuizen hebben kunnen installeren. Helaas was deze extra hoge subsidiering louter gericht op het grote visserijsegment en bleef het klein vlootsegment in de kou staan.

TOEKOMST VAN DE KUSTVISSERIJ

Om de toekomst van de kustvisserij te garanderen, loopt er volop onderzoek naar alternatieve duurzame **vistechnieken**. Zo is er onderzoek gaande naar waterstof- en hybridemotoren of motoren die kunnen draaien op LNG (Liquid Natural gas), om op die manier onder andere aan de hoge brandstofprijzen te ontkomen. Daarnaast wordt er ook onderzoek gedaan naar vervanging van de boomkor door bijvoorbeeld te vissen met borden of visplanken, het plaatsen van rolsloffen op de boomkor, sumwing, Seawing enzovoort. Specifiek voor de kustvisserij wordt ook gekeken of het vissen met lijnen in plaats van sleepnetten mogelijk is. Een methode die in de toekomst waarschijnlijk een grote doorbraak zal beleven, is de pulsvisserij. Dit is het vissen met elektrische pulsen. Er worden elektroden voor het net gehangen en door de toevoer van een lage hoeveelheid elektrische stroom worden pulsen in de zeebodem gestuurd waarop garnalen en vissen opspringen en zo in het net terecht komen. Dit systeem wordt door de Oostendse afdeling van het ILVO (Instituut voor Landbouw en Visserij Onderzoek) verder ontwikkeld en wordt nu reeds op professionele wijze op meer dan 80 vaartuigen toegepast in Nederland.

Er worden ook studies ondernomen naar het gericht vissen op bepaalde **vissoorten**. Zo is er het 'OoLaVis'-project dat de Oostendse langoustinevisserij terug op gang tracht te brengen. Gedurende de jaren '80 (en ook ver daarvoor) kende Vlaanderen namelijk een bloeiende langoustinevisserij die, door de focus op de grote boomkorvisserij, nagenoeg verdween. Het aanpassen van de vistuigen die gebruikt worden in de langoustinevisserij biedt perspectieven om het brandstofverbruik, de bijvangsten en de bodemimpact te beperken en zo de langoustinevisserij, specifiek voor de eurokotters, weer op gang te brengen.

De Vlaamse garnaalvissers zien de toekomst van de 'dagverse Vlaamse garnaal' bedreigd door hun Nederlandse collega's, die de garnaalmarkt - net als mosselmarkt - volledig beheersen. Ze kopen overal in Europa garnalen op, behandelen ze met conserveringsmiddelen, vervoeren ze vervolgens met koelwagens naar Marokko, om ze daar te laten pellen in handpelfabrieken, waarbij opnieuw allerhande additieven toegevoegd worden. Uiteindelijk komen de schaaldiertjes gepeld terug in Nederland terecht, waar ze vervolgens voor verschillende winkelketens verpakt en gelabeld worden en daarna nog steeds een 10-tal dagen houdbaar zijn. De gevolgen voor de Vlaamse garnaalvissers zijn niet min: de Nederlandse opkopers zorgen voor lage garnaalprijzen in de veiling, terwijl ook de naam van dit Vlaamse kwaliteitsproduct teloor gaat. Vandaar het initiatief van enkele Vlaamse garnaalvissers om een coöperatieve op te richten die zélf de door Vlaamse vissers gevangen, verse garnaal verkoopt onder de merknaam 'Purus'.

Purus staat garant voor **dagverse garnalen**, gevangen door Vlaamse vissers die maximum 24 uur op zee zijn. De garnalen worden aan boord op traditionele wijze (in zeewater met toevoeging van zout) gekookt, zonder toevoeging van conserveringsmiddelen om op die manier een kwaliteitsvol dagvers product te garanderen. De garnalen worden ongepeld verpakt en te koop aangeboden. Deze Vlaamse grijze garnaal werd ondertussen ook erkend als 'streekproduct'. De grote vraag naar gepelde garnalen zorgde aanvankelijk evenwel voor een volgend obstakel voor de 'dagverse Vlaamse garnaal': er moest op zoek gegaan worden naar een financieel haalbare (handpelfabrieken opstarten in België is zeer kostelijk) en duurzame peltechniek (waarbij de transportkosten naar Marokko vermeden worden). De oplossing hiervoor kwam er onder de vorm van een nieuwe **technologie**, namelijk de garnaalpelmachine. Dankzij de garnaalpelmachines kan Purus verse gepelde garnalen op de markt brengen en blijft een **korte keten** behouden.

Momenteel wordt er vooral onderzoek gedaan naar een nog kwaliteitsvollere garnaal met een langere houdbaarheid. Om dit te bereiken worden de garnalen levend aan land gebracht om vervolgens in zeewater gekookt te worden en nadien onmiddellijk afgekoeld te worden tot 4°C. Als de garnalen vervolgens onder beschermende atmosfeer verpakt worden, kan een houdbaarheid van circa 10 à 12 dagen bereikt worden. Dit onderzoeksproject gebeurt met wetenschappelijke ondersteuning van de wetenschappers van het ILVO-Melle, en met Europese, Vlaamse en Provinciale subsidies onder de vorm van het Europees Visserijfonds (EVF) en As4-middelen.

Het is duidelijk dat het voortbestaan van de Vlaamse visserij en de kustvisserij in het bijzonder, onder hoge druk staat. Desondanks zijn er Vlaamse reders en vissers die bereid zijn om te vechten voor een duurzaam overleven van de visserijsector. Want als de Vlaamse visserijsector verdwijnt, verdwijnt ook de Vlaamse visserijgemeenschap en de daarmee verbonden visserijcultuur ... en dat zou toch doodjammer zijn.



Fig. 6 Aan boord van een plankenvisser wordt het net met mankracht binnengehaald. De planken zijn de scheerborden die dienen om het net open te houden (Foto: Sincfala Beeldbank, VLIZ Fotogalerij).

REFERENTIES

De Zuttere, C. 1909. Enquête sur la pêche maritime en Belgique: introduction, recensement de la pêche maritime. Lebègue & cie: Bruxelles. 634 pp

KB van 3 februari 1999 tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 juni 1994 tot het instellen van een visvergunning en houdende tijdelijke maatregelen voor de uitvoering van de communautaire regeling voor de instandhouding en het beheer van de visbestanden, BS, 12 februari 1999.

MB van 2 juni 2009 tot toekenning van een beëindigingspremie voor de definitieve onttrekking van vissersvaartuigen aan de zeevisserijactiviteit in het kader van een vlootaanpassingsregeling.

Lescauwaet A.-K. Torreele E., Vincx, M., Polet H., Mees, J. 2013. Invisible catch: A century of bycatch and unreported removals in sea fisheries, Belgium 1929-2010. Fish. Res. 147: 161-174. hdl.handle.net/10.1016/j.fishres.2013.05.007

Tessens, E. en M. Velghe. (Ed). 2013. De Belgische zeevisserij 2012: Aanvoer en besomming: Vloot, quota, vangsten, visserijmethoden en activiteit. Dienst Zeevisserij: Oostende. 119 pp.

Vlaamse overheid. Beleidsdomein Landbouw en Visserij. 2013. FIVA financieringsinstrument voor de Vlaamse visserij- en aquacultuursector: activiteitenverslag 2012. Departement Landbouw en Visserij: [s.l.]. 73 pp.

Wet arbeidsovereenkomst en statuut zeevisser. 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.

2013. Advies Ontwerp van koninklijk besluit tot vaststelling van het marien ruimtelijk plan 2013-2019. Strategische Adviesraad voor Landbouw en Visserij - SALV: [s.l.]. 18 pp.