



**Vlaanderen**  
is landbouw & visserij

**ILVO Mededeling 206**

april 2016

**LIVIS**

**EEN TRANSITIE NAAR COMMERCIELE  
KLEINSCHALIGE VISSERIJ IN BELGIË**

**ILVO**

Instituut voor landbouw-  
en visserijonderzoek

[www.ilvo.vlaanderen.be](http://www.ilvo.vlaanderen.be)

**LIVIS**  
**Een transitie naar commerciële**  
**kleinschalige visserij in België**

ILVO MEDEDELING 206

april 2016

ISSN 1784-3197

Wettelijk Depot: D/2016/10.970/206

Frankwin van Winsen<sup>1,2</sup>

Thomas Verleye<sup>3</sup>

Els Vanderperren<sup>1</sup>

Els Torreele<sup>1</sup>

Nicolas Derudder<sup>1</sup>

Katrien Verlé<sup>1,2</sup>

Hans Polet<sup>1</sup>

Ann-Katrien Lescrauwaet<sup>3</sup>

<sup>1</sup> ILVO-Dier, Ankerstraat 1, 8400 Oostende

<sup>2</sup> ILVO-Landbouw & Maatschappij, Burg. Van Gansberghelaan 115 bus 2, 9820 Merelbeke

<sup>3</sup> Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ), Wandelaarkaai 7, 8400 Oostende

# LIVIS

Een transitie naar commerciële  
kleinschalige visserij in België





## Samenvatting

De Belgische visserij staat al een geruime tijd onder druk. De vaartuigen zijn verouderd, er is een bemanningsprobleem en de exploitatiekosten zijn te hoog om rendabel te blijven. Bovendien zal de aanlandingsverplichting de typische gemengde boomkorvisserij in België mogelijk voor problemen stellen. Het is dan ook noodzakelijk om de vloot te diversifiëren om een duurzame visserij ook in de toekomst te blijven garanderen. Een kleinschalige vloot (hier beschouwd als vaartuigen met een lengte van minder dan 12m) zou eventueel een potentiële aanvulling kunnen bieden op de huidige commerciële vissersvloot.

Op dit moment kent België geen commerciële kleinschalige visserij. Dit is deels te wijten aan het feit dat in andere landen de kleinschalige vissers historisch zijn geregistreerd terwijl in België deze registratie uitbleef. Het voorkomen van een recreatieve sleepnetvisserij, bestaande uit minstens 102 vaartuigen (inclusief vaartuigen met een gecombineerde visuitrusting) verspreid over de vier kustjachthavens, is dan ook een vrij unieke situatie binnen Europa. De uitgevoerde monitoring in het kader van het LIVIS-project, dewelke vereist wordt op basis van het EU Data Collection Framework ter ondersteuning voor het in kaart brengen van de visbestanden, bracht aan het licht dat de Belgische recreatieve vissersvloot naast de recreatieve sleepnetvaartuigen voornamelijk bestaat uit hengeltaartuigen (549 vaartuigen). Het belang van de jachthavens van Blankenberge en Nieuwpoort komt duidelijk naar voor uit de observaties. Samen bieden ze 'onderdak' aan 71% van de recreatieve vissersvaartuigen met een ligplaats in één van de kustjachthavens. Een eerste inschatting doet vermoeden dat deze vaartuigen samen goed zijn voor bijna 10 000 vaarbewegingen op jaarbasis, waarbij de meerderheid van de visactiviteiten waargenomen werden binnen de 3 nautische mijl uit de kust.

Dergelijke relatief omvangrijke recreatieve vloot biedt een groot potentieel voor de transitie naar een kleinschalige commerciële visserij. Het vaartuig, het materiaal en de kennis zijn immers reeds aanwezig. Er is dan ook een zekere interesse vanuit de recreatieve visserijsector om een overschakeling te overwegen. Bovendien is er al een groeiende groep voormalige Belgische sportvissers die onder een Nederlandse visvergunning commerciële handlijnvisserij bedrijven. Echter, het bekomen van een Belgische visvergunning en het voldoen aan de nationale regelgeving voor o.a. de bemanning en het vaartuig (eigenschappen, certificering, gebruik) blijkt geen evidentie. Naast de transitie vanuit de recreatieve sector bekijkt het LIVIS-project tevens een mogelijke transitie vanuit de bestaande commerciële visserij. De reders worden geconfronteerd met andere uitdagingen. Zij dienen een nieuw vaartuig aan te kopen en zich in te werken in een nieuw metier, terwijl er ook het nodige wantrouwen heerst omtrent het rendement van dergelijke grote investeringen. De visvergunning hebben ze dan wel reeds op zak als ze hun huidig schip uit de vaart nemen.

Een van de voornaamste knelpunten betreft de onzekerheid over de rentabiliteit voor de uitbating van een kleinschalig vissersvaartuig. Het LIVIS-project voerde voor 3 verschillende scenario's een theoretische simulatie uit inzake de rentabiliteit, waarbij een onderscheid werd gemaakt tussen de transities (zowel vanuit de commerciële als de recreatieve visserij) naar staand want visserij, handlijnvisserij en kleinschalige sleepnetvisserij. De gemiddelde of meest waarschijnlijke

nettowinst bij alle scenario's schommelt bij benadering tussen € 20 000 en € 35 000. In de simulaties worden naast de rentabiliteit ook de onzekerheden over de verschillende omzet- en kostenposten geanalyseerd (zoals de onzekerheid in vangsten, visprijzen, brandstofprijzen, etc.). Daarnaast worden voor alle scenario's de investeringen in kaart gebracht en de sensitiviteit van de verschillen posten op de nettowinst bekeken. Uit de resultaten blijkt dat de kleinschalige visserij net rendabel kan zijn, maar dat er weinig reserves kunnen worden opgebouwd om grote tegenslagen op te vangen en te investeren in de toekomst. Bovendien vormen de weersomstandigheden een beperkende factor, waardoor slechts gemiddeld 125 dagen per jaar uitgevaren kan worden. Dit betekent dat een commerciële uitbating van een kleinschalig vissersvaartuig bij voorkeur dient uitgevoerd te worden in combinatie met een ander deeltijdse baan, waar dan wel de nodige flexibiliteit voor is vereist.

Een eerste SWOT-analyse met betrekking tot een complementair kleinschalige vloot binnen het commercieel segment leert ons dat dergelijke evolutie enkele voordelen (selectiviteit, flexibiliteit, lager energieverbruik, etc.) en opportuniteiten met zich meebrengt. Verder wijst deze analyse op het feit dat gerichte bijkomende wetenschappelijke onderzoeksprojecten ter ondersteuning van het toekomstig visserijbeleid en -beheer noodzakelijk zijn om de huidige kennisleemten met betrekking tot een kleinschalige visserij op te vullen. De geïdentificeerde kennislücken hebben onder meer betrekking op de draagkracht van lokale visbestanden, de bodemimpact van de kleinschalige sleepnetvisserij, de implicaties van diverse beheeropties (quotaverdeling), etc.

## Inhoudsopgave

Samenvatting.....	1
Lijst van Figuren .....	5
Lijst van Tabellen.....	6
1 Inleiding.....	9
1.1 Uitdagingen voor de Belgische zeevisserij.....	9
1.2 Kansen voor een commerciële kleinschalige visserij.....	10
1.3 Doelstelling van het LIVIS-project.....	11
2 Kleinschalige Visserij.....	13
2.1 Kleinschalige visserij in België.....	13
2.2 Definitie van kleinschalige visserij.....	13
2.3 Voordelen van kleinschalige visserij.....	16
3 Inventarisatie van de Belgische recreatieve zeevisserij .....	19
3.1 Inleiding tot de monitoring van de recreatieve visserij.....	19
3.2 Socio-economische studie naar de Belgische recreatieve visserij.....	20
3.3 Monitoring van de capaciteit, intensiteit en dichtheid van de recreatieve vloot .....	20
4 Wet en regelgeving voor de recreatieve en commerciële visserij en knelpunten voor de transitie naar een commerciële kleinschalige visserij.....	29
4.1 Overzicht huidige regelgeving.....	29
4.2 Knelpunten voor de transitie vanuit de recreatieve visserij .....	47
4.3 Transitie vanuit groot vlootsegment.....	50
5 Rendabiliteitsanalyse voor een commerciële kleinschalige visserij.....	53
5.1 Algemeen.....	53
5.2 Methodologie.....	53
5.3 De stochastische rentabiliteitsanalyse.....	56
5.4 Sensitiviteitsanalyse.....	73
5.5 Besluit.....	75
6 Implicaties voor het beleid en vervolgonderzoek .....	76
6.1 SWOT-analyse met betrekking tot een commerciële kleinschalige visserij.....	76
6.2 Aandachtspunten bij een keuze voor de wenselijkheid van een commerciële kleinschalige visserij 85	
6.3 Een Belgische commerciële kleinschalige visserij: toekomstige onderzoeksvragen.....	90
7 Kernboodschappen.....	94
7.1 De recreatieve zeevisserijsector draagt zelf bij tot betere inzichten .....	94

7.2	Behoort een complementair kleinschalig vlootsegment tot de toekomst?.....	95
7.3	Knelpunten inzake transitie bespreekbaar maken.....	95
7.4	Bijkomend onderzoek noodzakelijk.....	96
	Referenties.....	97
	 Bijlage 1: Inventarisatie van vereiste omtrent het vaartuig.....	 101
	Bijlage 2: De uitgaven van de kosten nodig om te kunnen vissen per métier .....	107
	Bijlage 3: Vervolg projecten.....	116
	Bijlage 4: Verslagen stuurgroep vergaderingen .....	123



## Lijst van Figuren

Figuur 1: Een schematische weergave van de doelstelling van het LIVIS project.....	11
Figuur 2: De drie métiers onderzocht als scenario's van kleinschalige visserij in het LIVIS project	14
Figuur 3: Kiewnetten (A) en warrelnetten (B).....	15
Figuur 4: Voor het LIVIS project werd er een identity kit per geïdentificeerd recreatief vaartuig opgesteld.....	19
Figuur 5: Voorstelling van de 4 kustjachthavens.....	21
Figuur 6: De visuitrusting aan boord van de geïnventariseerde vaartuigen per kustjachthaven.....	22
Figuur 7: Motorvermogen van de geïnventariseerde vaartuigen.....	22
Figuur 8: Vaarroutes Simon Stevin met aanduiding van de individuele vaartuigobservaties (2014-2015).....	25
Figuur 9: Densiteitskaart van de recreatieve visserij op het BNZ.....	26
Figuur 10: Het aantal passages van het onderzoeksschip (2014-2015).....	27
Figuur 11: Een voorbeeld van de waarschijnlijkheidsverdelingen.....	55
Figuur 12: Voorspelling van de diesel prijs aan de hand van tijdreeksanalyse.....	56
Figuur 13: Het operationeel resultaat en de nettowinst voor een transitie naar kleinschalige staand want visserij vanuit zowel het commercieel als recreatief segment.....	63
Figuur 14: Het operationeel resultaat en de nettowinst voor een transitie naar handlijnvisserij vanuit zowel het commercieel als recreatief segment.....	68
Figuur 15: Het operationeel resultaat en de nettowinst voor een transitie naar kleinschalige sleepnetvisserij vanuit zowel het commercieel als recreatief segment.....	73
Figuur 16: SWOT-analyse voor de kleinschalige visserij.....	77
Figuur 17: Toekomstige potentiële onderzoekprojecten rond kleinschalige- en recreatieve visserij.....	91
Figuur 18: Beoogd tijds kader voor de uitvoering van potentiële toekomstige deelprojecten.....	93

## Lijst van Tabellen

Tabel 1: Overzicht van het aantal scheepsbewegingen (in- en uitvaarten) van recreatieve vaartuigen tijdens havenobservatiedagen* .....	23
Tabel 2: Detailoverzicht van de Europese regelgeving.....	30
Tabel 3: Regelgeving en beperkingen voor de recreatieve visserij.....	34
Tabel 4: Recreatief --> Eisen omtrent vaarbevoegdheidsbewijzen.....	34
Tabel 5: Recreatief --> Vereisten omtrent het vaartuig.....	35
Tabel 6: Recreatief --> Technische beperkingen.....	35
Tabel 7: Recreatief --> Beperkingen betreffende doelsoorten.....	36
Tabel 8: Recreatief --> Gebiedsbeperkingen, temporele beperkingen en overige beperkingen.....	36
Tabel 9: Regelgeving en beperkingen voor de commerciële visserij.....	37
Tabel 10: Commercieel -> Visvergunning.....	37
Tabel 11: Commercieel -> Vaarbevoegdheidsbewijzen schipper en bemanning.....	38
Tabel 12: Commercieel -> Vereiste voor het behalen van vaarbevoegdheidsbewijzen.....	39
Tabel 13: Commercieel -> Vereiste omtrent het vaartuig.....	41
Tabel 14: Commercieel -> Technische instandhoudingsmaatregelen.....	45
Tabel 15: Commercieel -> Gebiedsbeperkingen.....	46
Tabel 16: Inkomsten scenario staand want visserij.....	58
Tabel 17: Kosten scenario staand want visserij .....	59
Tabel 18: Investerings voor een transitie vanuit de commerciële staand want visserij.....	61
Tabel 19: Belastingen voor de berekening van de te betalen belasting.....	62
Tabel 20: Investerings voor een transitie vanuit de recreatieve visserij.....	62
Tabel 21: Inkomsten voor scenario handlijvisserij.....	64
Tabel 22: Kosten voor scenario handlijvisserij.....	66
Tabel 23: Investerings voor een transitie vanuit de commerciële visserij.....	67
Tabel 24: Investerings voor een transitie vanuit de recreatieve handlijvisserij.....	67
Tabel 25: Inkomsten scenario staand want visserij.....	69
Tabel 26: Kosten scenario sleepnetvisserij.....	70
Tabel 27: Investerings voor een transitie vanuit de commerciële sleepnetvisserij.....	72
Tabel 28: Investerings voor een transitie vanuit de recreatieve sleepnetvisserij.....	72
Tabel 29: De gestandaardiseerde regressie coëfficiënten van de meest sensitieve omzet- en kostenposten .....	74
Tabel 30: De rangschikking van de meest gevoelige omzet- en kosten posten voor de rentabiliteit van de kleinschalige visserij uit de verschillende scenario's en voor de transitie vanuit zowel het recreatieve als het commerciële segment.....	74
Tabel 31: De kansverdeling van het operationeel resultaat en de nettowinst voor kleinschalige sleepnetvisserij wanneer er geen extra bemanningslid betaald dient te worden.....	75
Tabel 32: Een vergelijking van de gemiddelde omzet voor de kleinschalige visserij, GVS, KVS en kustvisserssegment.....	78
Tabel 33: Een vergelijking van brandstof consumptie voor de kleinschalige visserij, GVS, KVS en kustvisserssegment.....	79

Tabel B1. 1: Overige vereiste omtrent het vaartuig met betrekking tot de brug (deze tabel is een aanvulling op de Tabel 5: Recreatief --> Vereisten omtrent het vaartuig” opgenomen in Hoofdstuk 3: “Inventarisatie van de Belgische recreatieve zeevisserij”).....	101
Tabel B1. 2: Overige vereiste omtrent het vaartuig met betrekking tot de voortstuwing (deze tabel is een aanvulling op de Tabel 5: Recreatief --> Vereisten omtrent het vaartuig” opgenomen in Hoofdstuk 3: “Inventarisatie van de Belgische recreatieve zeevisserij”)...	102
Tabel B1. 3: Overige vereiste omtrent het vaartuig met betrekking tot de romp en structuur (deze tabel is een aanvulling op de Tabel 5: Recreatief --> Vereisten omtrent het vaartuig” opgenomen in Hoofdstuk 3: “Inventarisatie van de Belgische recreatieve zeevisserij”)...	104
Tabel B1. 4: Overige vereiste omtrent het vaartuig met betrekking tot de veiligheid (deze tabel is een aanvulling op de Tabel 5: Recreatief --> Vereisten omtrent het vaartuig” opgenomen in Hoofdstuk 3: “Inventarisatie van de Belgische recreatieve zeevisserij”) .....	104
Tabel B2. 1: De uitgaven en de som van de kosten nodig voor het realiseren van visserij met passieve technieken (vis, weekdieren en schaaldieren).....	107
Tabel B2. 2: Kostprijskaart passieve technieken (handlijn, warrel –of kieuwnetten, potten, jiggers) .....	108
Tabel B2. 3: De uitgaven en de som van de kosten nodig voor het realiseren van visserij met de handlijn (vis).....	110
Tabel B2. 4: Kostprijskaart handlijn visser (hengel) (in EUR).....	111
Tabel B2. 5: De uitgaven en de som van de kosten nodig voor het realiseren van visserij met de planken (garnaal en vis).....	112
Tabel B2. 6: Kostprijskaart planken visser (sleepnet) (In EUR).....	113



# 1 Inleiding

## 1.1 Uitdagingen voor de Belgische zeevisserij

De huidige Belgische zeevisserij bestaat bijna uitsluitend uit vaartuigen die uitgerust zijn voor de bodemsleepnetvisserij en wordt gedomineerd door de klassieke boomkor. Momenteel zijn er 67 vissersvaartuigen actief onder Belgische vlag, waarvan 65 sleepnetvaartuigen en waarvan er 58 varen met een boomkor. De boomkor is zeer efficiënt voor het vangen van vis, echter deze visteknik staat onder druk door hoge kosten en verscherpte aandacht voor een ecosysteembenadering in de visserij (KRMS 2008/56/EG).

Het gemiddeld aandeel van de kosten tegenover de besomming bedraagt 90% waarvan de belangrijkste kosten bestaan uit lonen, brandstof en afschrijvingen (Platteau et al., 2014). Sleepnetvisserij in het algemeen en boomkorvisserij in het bijzonder consumeert veel fossiele brandstof in vergelijking met andere visserijtechnieken. Vanaf 2004 tot en met 2012 is de prijs van brandstof met gemiddeld 15% per jaar gestegen en vervolgens weer gedaald tot ongeveer hetzelfde niveau als in 2004 (FOD Economie). Het verloop van de brandstofprijzen in de toekomst blijft onzeker en daarmee blijft de druk op de rentabiliteit behouden. Recentelijk werden aanpassingen ontwikkeld die de brandstofverbruik reduceren, zoals het vervangen van de boom door een hydrodynamische vleugel (sumwing) en het gebruik van wielen aan de uiteinden van de boom (rolslaffen). Daarnaast worden simpele gedragsaanpassingen gedaan met het oog op het brandstofverbruik bijkomend te reduceren, zoals het verlagen van de vaarsnelheid (zowel tijdens het vissen als het verplaatsen) en het gebruik van cruise control. Hoewel de sector zich inspant voor innovaties blijft er een hoge uitbatingskost en daartegenover staat de vrij lage prijsvorming van vis (Platteau et al., 2014). Onzekerheid over het prijsverloop van brandstof en visprijzen in de toekomst zal daarom blijven zorgen voor onzekerheid in de bedrijfsvoering.

Hier komt bij dat er meer druk komt op de sector om ecologisch duurzaam te vissen en er vragen worden gesteld bij de impact van de boomkor op het mariene milieu (voor een overzicht, zie o.a. Polet et al., 2015). De boomkorvisserij heeft tevens een grotere impact op de bodemhabitat en een grotere bijvangst in vergelijking met de meeste andere vistekniken. Hierdoor staat er internationaal een grote bijkomende druk op de boomkorvisserij. Dit zorgt voor een extra uitdaging voor de sector om te blijven innoveren.

Naast de hoge brandstofkosten en de aandacht voor ecologische duurzaamheid zijn er nog een aantal andere uitdagingen voor de huidige Belgische vissersvloot. Zo zijn de vaartuigen vaak verouderd. In januari 2016 bedraagt de gemiddelde leeftijd van de casco 28 jaar, voor de motor bedraagt dit gemiddeld 15 jaar (Platteau et al., 2014). Echter, er zijn geen subsidies beschikbaar voor nieuwbouw en dit wordt ook niet gestimuleerd vanuit het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB). Een potentieel nog dringendere kwestie is het vinden van geschikte (jonge) bemanningsleden om de opvolging te vrijwaren. De hoge leeftijd van de huidige bemanning is samen met een gebrek aan nieuwe instroom één van de grote uitdagingen voor de sector. De opleiding tot visser is nog altijd minder populair in vergelijking met de andere opleidingen die worden aangeboden op de zeevaartschool. Echter, een recente hervorming van de visserijopleiding aan het Maritiem Instituut Mercator (dual leren en werken) maakt de opleiding zichtbaar aantrekkelijker voor de jonge

doelgroep. Bovendien duurt het lang voordat de benodigde ervaring is opgedaan om een vaarbevoegdheidsbewijs als schipper te bekomen en zelfstandig te kunnen varen. Daarnaast wordt de sector ook geconfronteerd met de op hand staande aanlandingsverplichting die voorschrijft dat er geen gequoteerde vis meer over boord gegooid mag worden. Dit zal mogelijk lijden tot herziening van het quotabeleid en diversificatie van de vloot. Onder andere voor deze redenen zal het in de toekomst essentieel zijn om uit te kijken naar alternatieve visserijen. Een mogelijke piste naar een duurzame Belgische visserij is het bevorderen van de instroom van kleinschalige commerciële vissersvaartuigen.

## **1.2 Kansen voor een commerciële kleinschalige visserij**

De kleinschalige visserij, gedefinieerd als visserij met vaartuigen kleiner dan twaalf meter (zie 2.2 Definitie van kleinschalige visserij), heeft een aantal troeven en heeft potentie om een duurzame aanvulling te vormen binnen de huidige visserij (zie Hoofdstuk 2). Bovendien, past de verdere ontwikkeling van de kleinschalige visserij binnen de visie van het Europees en het nationaal beleid. Het Europees GVB wil de kleinschalige visserij bevorderen door de oprichting van een nationaal platform en maakt dan ook bijkomende middelen vrij voor de ontwikkeling binnen deze sector binnen het Europees Fonds voor Marine Zaken en Visserij (EFMZV). Ook noemt het Maatschappelijk Convenant in het Vistraject de kleinschalige visserij als één van de zeven wegen naar een duurzame sector, waaruit blijkt dat ook de sector de voordelen van een transitie ziet (De Snijder et al., 2014). Tenslotte is de kleinschalige visserij sterke verwant aan de kustvisserij. Voor de kleinschalige visserij is er daarmee een gelijkaardige rol weggelegd en zijn er gelijkaardige kansen als die van de kustvisserij, zoals die als partner in het behoudt van marine ecosystemen en medebeheerder van natuurlijke hulpbronnen, promotor van de unieke identiteit en traditie in kustgebieden, en kennis bron van ecologische kennis in de kustwateren (VLIZ, 2014a).

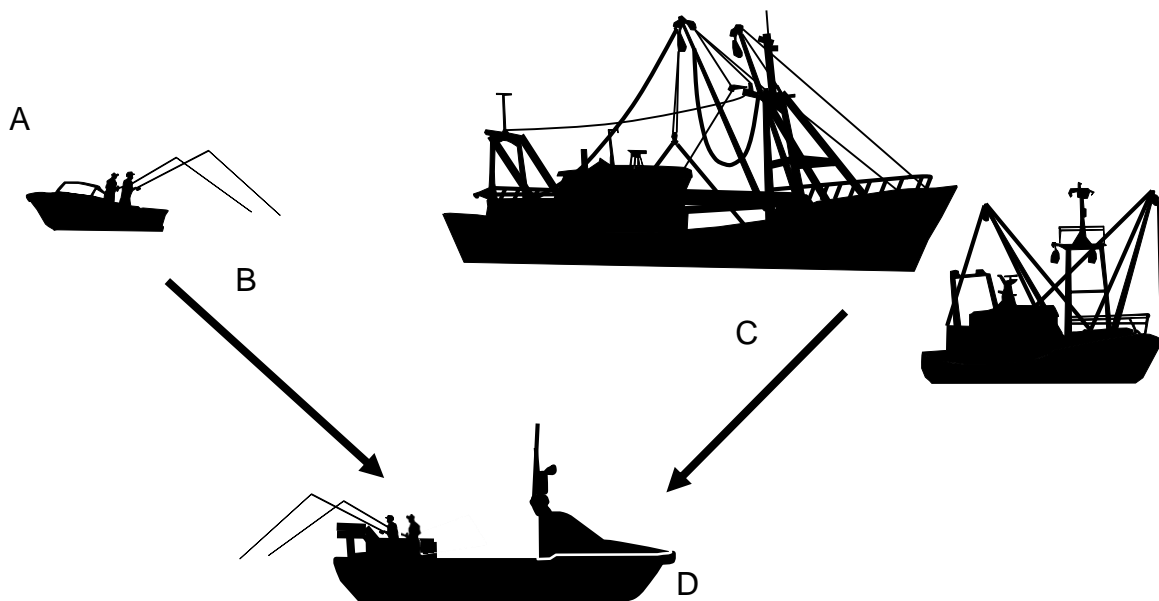
De kleinschalige visserij vormt dan ook een interessante potentiële piste voor enkele bestaande reders. Echter, een transitie naar een kleinschalige visserij kent een aantal knelpunten. Zo is er naast de kwestie van het verkopen van het vaartuig en de bijbehorende licentie, de grote kost voor overschakelen en de onzekere rentabiliteit. Wat is bijvoorbeeld de terugverdientijd van dergelijke investeringen? En hoe zeker zijn deze? De transities die in het verleden zijn gebeurd waren niet altijd succesvol en er is meer kennis nodig om de kansen op een succesvolle transitie te verhogen. Naast de bestaande reders, is er ook een potentiële transitie naar de commerciële kleinschalige visserij mogelijk vanuit de bestaande recreatieve vloot. Echter, er was tot voor kort weinig of niets gekend over de Belgische recreatieve vissersvloot. Verder wordt de transitie vanuit de recreatieve visserij naar een kleinschalige commerciële visserij gekenmerkt door een aantal knelpunten. Deze verschillen van de transitieknelpunten voor bestaande reders daar de geïnteresseerde recreatieve zeevissers vaak al over een eigen vaartuig en de benodigde ervaring in kleinschalige vismethoden beschikken. Echter, zij worden bij de overschakeling van hun hobby naar een professionele en commerciële exploitatie geconfronteerd met bepaalde (veiligheids)eisen waaraan voldaan dient te worden en missen misschien de commerciële ervaring van de huidige reders.

### 1.3 Doelstelling van het LIVIS-project

De doelstelling van het hier beschreven project rond Lage Impact Visserij (LIVIS) is:

Informatie verwerven omtrent het kader dat de instroom naar een kleinschalige commerciële visserij mogelijk maakt.

De instroom naar een kleinschalige commerciële visserij kan enerzijds gebeuren vanuit de **hobby- en sportvissers** met eigen boot en anderzijds vanuit de **bestaande reders** die de transitie naar een kleinschalige vloot willen maken. Daarnaast kan een geschikt nationaal kader leiden tot het aantrekken van een niet te ontzien aantal **Belgische beroepsmatige handlijvissers die nu onder Nederlandse vlag varen**, zodat zij in de toekomst misschien onder Belgische vlag kunnen vissen. Het LIVIS-project brengt de **Belgische recreatieve zeevisserij** voor het eerst in kaart, identificeert de **knelpunten** die een transitie verhinderen vanuit de bestaande recreatieve en commerciële vloot, en onderzoekt wat de meest kritische factoren zijn voor een positieve **rentabiliteit** van een kleinschalige commerciële visserij. Deze doelstelling resulteert in een aantal subdoelstellingen die in verschillende werkpakketten werden onderverdeeld en schematisch worden weergegeven in Figuur 1.



Figuur 1: Een schematische weergave van de doelstelling van het LIVIS project: Inventarisatie van de recreatieve vloot (A); Inventarisatie van de knelpunten voor transitie naar kleinschalige commerciële visserij vanuit de recreatieve sector (B) en het bestaande KVS en GVS (C); Rendabiliteitsanalyse van drie scenario's van commerciële kleinschalige visserij (D).

Het eerste werkpakket is de **inventarisatie van de recreatieve visserij in Vlaanderen** (Figuur 1a). Dit beslaat de capaciteitsmonitoring van de recreatieve vissersvloot in de Belgische kustjachthavens (Nieuwpoort, Oostende, Zeebrugge en Blankenberge) en het ontwikkelen van een "identity kit" of profiel per geïnventariseerd vaartuig (grootte, bemanning, techniek, frequentie). Daarnaast werd eveneens de vaaractiviteit van recreatieve vissersvaartuigen gemonitord in de kustjachthavens, en werden on-site plaatsbepalingen uitgevoerd op het Belgisch deel van de Noordzee (zie Hoofdstuk 3 en Verleye et al., 2015). Bovendien werd een enquête verstuurd binnen de recreatieve

vissersgemeenschap om een eerste inzicht te verkrijgen in de vangsten en het sociaaleconomisch belang van de sector. De resultaten van dit werkpakket staan beschreven in Hoofdstuk 3.

Naast het in kaart brengen van de recreatieve visserij is het belangrijk om de huidige **kritische knelpunten** te kennen die de transitie naar een kleinschalige visserij belemmeren. In het tweede werkpakket werden deze knelpunten geïnventariseerd voor zowel de transitie vanuit de recreatieve sector (Figuur 1b) als vanuit het bestaande commerciële segment (Figuur 1c). Omdat de meeste knelpunten voortkomen uit de huidige wet- en regelgeving wordt er binnen dit werkpakket ook een overzicht van de huidige wet- en regelgeving voorzien (Hoofdstuk 4).

Het derde werkpakket binnen het LIVIS-project bestaat uit een **rentabiliteitsanalyse**. Hiermee wordt er gepolst naar het succesvol zijn van een kleinschalig visserij (Figuur 1d). Er wordt hierbij onderscheid gemaakt tussen drie métiers: staand want visserij, handlijnvisserij en sleepnetvisserij. Daarnaast wordt er specifiek gekeken naar de omschakeling vanuit ofwel de huidige recreatieve visserij ofwel de huidige bestaande vloot. De rentabiliteitsanalyse betreft een stochastische simulatie voor de drie verschillende scenario's. Dergelijke stochastische simulatie laat bovendien toe om de sensibiliteit van de verschillende inputvariabelen binnen de rentabiliteitsanalyse te beschouwen. Hierdoor kan er een eerste beeld worden geschetst van de belangrijkste aspecten die de rentabiliteit van een overschakeling al dan niet succesvol maken. De rentabiliteitsanalyse wordt gepresenteerd in Hoofdstuk 5.

Het vierde en laatste werkpakket is het formuleren van **beleidsaanbevelingen**. De lessen uit de vorige werkpakketten worden samengenomen en aangevuld met informatie uit interviews van actoren uit de sector en een literatuurstudie. Deze werden samengevat in de beleidsaanbevelingen (Hoofdstuk 6). Hierin wordt dieper ingegaan op de wenselijkheid van een kleinschalige commerciële visserij en de mogelijkheid om een kader te creëren dat de voornaamste struikelblokken wegneemt. Bovendien worden er belangrijke aandachtspunten aangereikt die in overweging moeten worden genomen in de beleidsontwikkeling rond kleinschalige visserij. Ten slotte komen ook onderzoeksbevelingen aan bod met als doel invulling te geven aan de kennishiaten teneinde een wetenschappelijk onderbouwd beleid mogelijk te maken.



## 2 Kleinschalige Visserij

### 2.1 Kleinschalige visserij in België

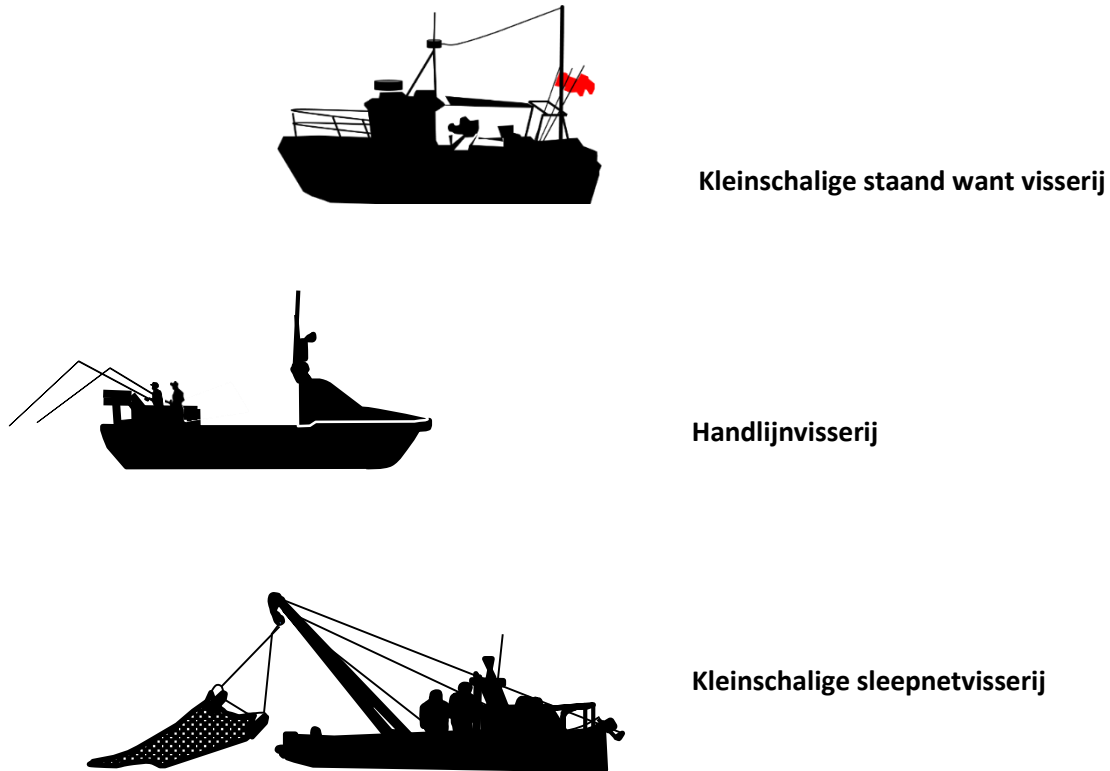
De kleinschalige visserij was in het verleden van groot belang voor de Belgische commerciële visserij voor de voorziening van voedsel, banen en sociale cohesie in de kunstgemeenschappen (Verlé et al., n.d.). Echter, simultaan met de opkomst van de boomkorvisserij in de jaren '60 werd de kleinschalige- en kustvisserij afgebouwd (Lescrauwaet et al., 2013). In januari 2016 waren er nog een 18-tal vaartuigen onder de 70BT en 9 vaartuigen die als kustvisser geregistreerd staan (SmartFish). De geregistreerde kustvissers kunnen *in se* vrij vissen tot de nationale quota opgebruikt zijn, behalve op kabeljauw en tong, waarvoor een beheersplan geldt. Het kustvisserssegment betreft in België vooral vaartuigen die op garnalen vissen. Hoewel deze vaartuigen relatief kleinschalig vissen, vallen ze niet onder de gangbare Europese definitie van kleinschalige visserij: "*vaartuigen kleiner dan 12m die geen gebruik maken van geslept tuig*" (Europese Commissie, 2009). Binnen de 25 lidstaten van de EU valt het grootste deel van de vaartuigen (85% of 70.000 vaartuigen) echter wel onder deze definitie van kleinschalige visserij (Guyader et al., 2013).

De "*feitelijke*" kleinschalige visserij is in België te vinden onder de recreatieve visserij. Er zijn in België ruim 600 pleziervaartuigen die zichtbaar uitgerust zijn om te vissen, maar niet geregistreerd staan als commercieel vissersvaartuig (zie Hoofdstuk 3). Het gros van de recreatieve vaartuigen is uitgerust voor het zeehengelen. In België mag met de hengel worden gevist op alle soorten (ook gequoteerde soorten, zolang de quota niet opgebruikt zijn), maar geldt een baglimiet/beperking voor zeebaars en kabeljauw (zie Hoofdstuk 4). Bovendien kent men in België een vrij unieke situatie met recreatieve sleepnetvaartuigen. Er zijn ongeveer 100 recreatieve vaartuigen die zijn uitgerust met sleeptuig (boomkor of bordennet; zie Hoofdstuk 3). Dit is vrij uniek in Europa, aangezien andere lidstaten in het verleden vaak geopteerd hebben om deze vaartuigen te laten registreren als commerciële vissersvaartuigen. In België mogen deze vaartuigen zonder visvergunning recreatief vissen op niet-quotagebonden soorten (KB 14 augustus 1989), uiteraard zijn ze hierbij gebonden aan strikte regelgeving (zie Hoofdstuk 4).

### 2.2 Definitie van kleinschalige visserij

Er bestaat geen eenduidige definitie voor kleinschalige visserij. Over het algemeen wordt kleinschalige visserij gedefinieerd door een maximum lengte van het gebruikte vaartuig en gekenmerkt door een beperkt vaargebied en het gebruik van visserijtechnieken met een lager energieverbruik (Jacquet en Pauly, 2008). De in het LIVIS-project gehanteerde definitie voor kleinschalige visserij komt gedeeltelijk overeen met die van de Europese Commissie, in dat in dit rapport kleinschalige visserij wordt beschouwd als visserij met vaartuigen van niet meer dan 12m in lengte. Echter, de Europese definitie voegt hier aan toe dat deze vaartuigen geen gebruik mogen maken van sleeptuig (Europese Commissie, 2009), terwijl in het LIVIS-project ook nadrukkelijk de 'kleinschalige' sleepnetvisserij aan bod komt. De keuze voor inclusie van kleinschalige sleepnetvisserij (<12m) komt voort uit het potentieel dat aanwezig is onder de recreatieve sleepnetvissers. Meer specifiek worden in dit project drie scenario's voor een kleinschalige visserij beschouwd, gebaseerd op drie verschillende vaartuigen of *métiers*: kleinschalige sleepnetvisserij, kleinschalige handlijnvisserij en kleinschalige stand want visserij. Deze drie scenario's worden hieronder kort beschreven. Het is binnen het LIVIS-project niet de bedoeling om technisch te leren

over de omschakeling naar een kleinschalige visserij, waar er andere studies zijn die dergelijke technische handleiding voorzien (bijvoorbeeld: Van Craeynest et al., 2013; Verhaeghe et al., 2012). Daar waar mogelijk wordt de lezer doorverwezen naar de vakliteratuur die dieper ingaat op de verschillende scenario's.



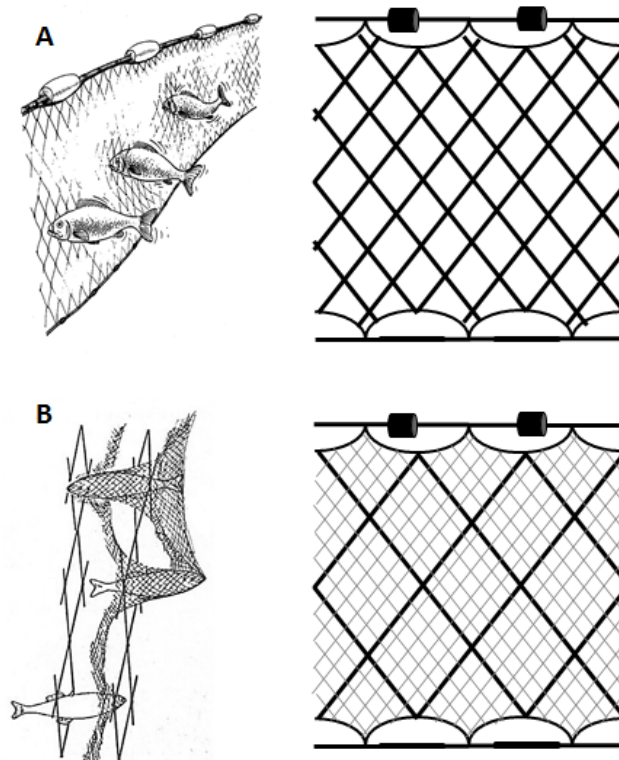
Figuur 2: De drie métiers onderzocht als scenario's van kleinschalige visserij in het LIVIS project

### 2.2.1 Staand want visserij op tong

Door de sterke specialisatie in de gehele Belgische commerciële visserijsector, is de kennis over passieve visserij enigszins verloren gegaan. In het recente verleden viste er slechts enkele commerciële vaartuigen gebruik makend van passieve visserijtechnieken (N22, N.95, O.554, O.369 en O.32), maar door omstandigheden zijn deze allemaal gestopt. Echter het potentieel van deze eeuwenoude visserijtechniek is gekend en verschillende afgeronde en lopende onderzoeksprojecten bieden een technische inleiding tot deze techniek. Twee belangrijke referenties zijn het VESPAS-project omtrent de studie en demonstratie van geselecteerde passieve visserijmethodes in de Noordzee en de Keltische zee (Verhaeghe en Polet, 2012) en het ADVIS-project dat alternatieven voor de Vlaamse boomkor beschrijft (Van Craeynest et al., 2013). Bovendien is er momenteel een project in voorbereiding dat de technische aspecten van passieve vistechneken wil documenteren en de economische haalbaarheid evalueren. Hierbij gaat het onder andere over de staand want visserij op tong. Het project wordt begeleid door het ILVO. Hieronder wordt de staand want visserij kort toegelicht.

Staand want visserij is een vistechneek waarbij het vangstprincipe is gebaseerd op migratie of dispersie van de vis of de beweging door stroming, dit in tegenstelling tot de actieve visserij, zoals sleepnetten, waarbij het in beweging zijnde vistuig de vis vangt. Het inzetten van staande (niet gesleepte) netten is een oeroude vismethode. Deze methode is gebaseerd op het vast komen te

zitten van de vis in de mazen van het net als het staande net hun route doorkruist. De stand want visserij wordt volgens de Voedsel-en Landbouworganisatie (FAO) gedefinieerd als een categorie die staat voor kieuw en warrelnetten ('gillnets and entangling nets'). Onder deze categorie zijn er vijf subtypes: set kieuwnetten ('set gillnets'), drijfnetten ('driftnets'), schakelnetten ('trammelnets'), vaststaande kieuwnetten ('fixed gillnets') (Figuur 1a) en omringende of omcirkelende kieuwnetten ('encircling gillnets'). Deze types, alsook de maaswijdte die kan variëren, kunnen gecombineerd worden in één net. De vis kan op verschillende manieren gevangen worden afhankelijk van het type net. Vis die met de kieuwen ('gilling') of met de grootste gedeelte van het lichaam tussen de mazen vast komt te zitten ('wedging'). De vis kan ook gevangen worden via de mond, tanden of een ander gedeelte van de kop ('snagging') en tenslotte kan de vis verstrikt of verward worden ('entangling'). De grootte van de mazen van het net bepalen de doelsoort (de lichaamsomtrek van de doelsoort is niet iets groter dan de maas). Bij schakelnetten (meerwandige staande netten) wordt een net met kleine mazen tussen twee netten met grotere mazen uitgezet. Als de vis door het grootmazig net zwemt wordt hij gevangen door het kleinmazig net en door het kronkelen van de vis om zich vrij te maken komt hij vast te zitten (Figuur 1b). De lengte van de uitgezette netten, de maaswijdte, de kleur en de dikte van de garen, net zoals de hydrologische, meteorologische en fysische omstandigheden, zijn allemaal bepalend voor de doelsoort en kunnen sterk variëren. In dit rapport wordt een maximumlengte van 2 km gehanteerd, onderverdeeld in deelnetten van maximaal 500m voor kleinschalige stand want visserij.



Figuur 3: Kieuwnetten (A) en warrelnetten (B)

### 2.2.2 Sleepnetvisserij op garnaal

De sleepnetvisserij wordt vanwege het imago als milieuonvriendelijke vismethode vaak niet opgenomen in de definitie van de kleinschalige visserij. In dit rapport echter zal deze vorm van visserij toch worden opgenomen omwille van de potentiële transitie van recreatieve sleepnetvisserij naar het kleinschalige commerciële segment. De recreatieve sleepnetvisserij is bij wet beperkt tot niet gequoteerde soorten en in praktijk betekent dit garnalen. We zullen ons in dit rapport dan ook richten op de kleinschalige sleepnetvisserij op garnalen. De wet (KB van 14 augustus 1989), bepaalt ook de maximum lengte van de bovenpees en korrestok: "*bordennetten met een bovenpees van maximaal 4,5 meter en/of met de boomkor met een korrestok van maximaal 3 meter*", Zodoende worden in dit rapport onder het scenario "kleinschalige sleepnetvisserij" enkel kleine vaartuigen (<12m) beschouwd die met een beperkte uitrusting vissen op garnalen.

De sleepnetvisserij heeft een negatief imago omwille van het hoge brandstofverbruik, de hoge bijvangst van juveniele vis en de bodemimpact. De pulskor heeft de potentie om alle drie te reduceren (Quirijns et al., 2013), maar er is nog geen wetenschappelijke consensus over de impact van de pulskor en deze techniek wordt door diverse studies onder de loep genomen (bijv. VLIZ, 2014b). In het LIVIS-project wordt er echter niet specifiek ingegaan op de potentie van de pulskor, maar de uitgewerkte simulaties die worden vermeld in Hoofdstuk 5 bieden ruimte om in eventuele vervolprojecten het potentieel van de pulskor voor kleinschalige visserij uit te werken. Voor de jaren '60 was er immers een bloeiende garnalenvisserij in België (Lescrauwaet et al., 2014) en de grijze garnaal is nog steeds zeer populair bij de Belgische consument. Garnaal gevangen op een duurzame wijze met kleinschalige visserijtechnieken kan daarom wellicht een goede marktprijs opleveren.

### 2.2.3 Handlijvisserij op zeebaars en kabeljauw

De handlijvisserij, ofwel vissen met de hengel, is de meest populaire vistechiek onder de recreatieve vissers. Echter, de handlijvisserij wordt tot op heden nog niet commercieel geëxploiteerd onder een Belgische visvergunning. Wel zijn er een 20-tal Belgen die onder een Nederlandse visvergunning de commerciële handlijvisserij beoefenen. Er is binnen België slechts beperkt onderzoek uitgevoerd rond de handlijvisserij op zee en het ILVO rapport "Handlijvisserij op zeebaars" (Verhaeghe, 2012) geeft een eerste zicht op deze vismethode.

Vissen met de hengel is een zeer selectieve vismethode en heeft een positief imago. De vistechiek hangt af van de doelsoort en de hydrologische en meteorologische omstandigheden: "*Het interessante van het vissen .... is het jacht element, het constant afvragen ben ik goed bezig, moet ik iets aanpassen*" (quote uit een interview met een recreatieve handlijvisser). Er kan worden gevestigd met verschillende vormen van kunstaas en levend aas, en er zijn verschillende types hengels voor specifieke doelsoorten. Ook is het inhalen een techniek op zich waarbij meestal de beweging van het aas wordt gesimuleerd. Veelal wordt gevestigd op scheepswrakken waarbij het vaartuig stroomopwaarts van het wrak wordt vast gelegd met ankers (bv. voor zeebaars) of het vaartuig over het wrak drift (bv. voor kabeljauw).

## 2.3 Voordelen van kleinschalige visserij

De kleinschalige visserij wordt gekenmerkt door een beperkte milieu-impact en kan in de toekomst mogelijk een socio-economische meerwaarde genereren in de kustregio. Bovendien wordt er

gesuggereerd dat de kleinschalige visserij op langere termijn een strategisch voordeel kan creëren t.o.v. de huidige visserij als het gaat om overbevissing, energie efficiëntie en overcapaciteit van de vloot (Guyader et al., 2013).

### 2.3.1 Milieu

De kleinschalige visserij wordt gezien als een duurzame visserij, omdat ze over het algemeen minder bodemberoering veroorzaakt, minder fossiele brandstoffen verbruikt<sup>1</sup> en selectiever is. Op die manier is er minder verstoring van het marine habitat en een kleinere impact op de visbestanden.

De huidige boomkorvisserij staat bekend om de grote impact op het bentische milieu (Kaiser et al., 2006). Vooral de zware kettingen die worden gebruikt om de demersale vissen op te laten schrikken, of over stenen te trekken via een kettingmat, zorgen voor een verhoogde sterfte van bentische organismen (Piet et al., 2000). Omdat deze organismen de basis van het voedselweb vormen gaan hier ook tal van indirecte effecten mee gepaard. Ook de commerciële soorten in het voedselweb zijn direct of indirect afhankelijk van een gezonde zeebodem en bentisch ecosysteem (Rabaut, 2009). De kleinschalige sleepnetvisserij heeft potentieel een lagere bodemimpact gezien de beperktere dimensies (en gewicht) van het vistuig, al zal dit tevens habitatafhankelijk zijn. Bijgevolg wordt verder onderzoek naar de impact van deze kleine sleeptuigen op het Belgisch deel van de Noordzee ten sterkste aanbevolen.

Het brandstofverbruik in commerciële sleepnet visserij is hoog, tot wel 6 000 liter in 24 uur, mede te wijten aan het hoge gewicht van het voort te trekken sleeptuig (Decloedt, 2006). De visserijtechnieken die de kleinschalige visserij aanwenden worden geassocieerd met een lager brandstofverbruik. Bovendien maakt de kleinschalige visserij over het algemeen kortere trips, in zowel tijd als afstand, met kleinere (energie efficiëntere) vaartuigen. Hierdoor verbruikt de kleinschalige visserij ongeveer vier keer minder brandstof voor het vangen van dezelfde hoeveelheid vis (Chuenpagdee and Pauly, 2006; Pauly, 2006).

Omdat de kleinschalige visserij vaak afhankelijk is van de lokale visgronden en geen grote afstanden kan afleggen, zal een duurzaam beheer van de visbestanden door de vissers noodzakelijk zijn om de economische duurzaamheid van de exploitatie te waarborgen. Dit zal het gebruik van selectieve en milieuvriendelijke vismethoden stimuleren (Guyader et al., 2013). De kleinschalige visserij, voornamelijk handlijn visserij, is erg selectief. Bovendien is deze manier van vissen flexibeler t.o.v. de doelsoorten (Jacquet and Pauly, 2008). Een grotere selectiviteit en flexibiliteit vermindert de teruggooi, wat een potentieel voordeel oplevert t.o.v. de huidige gemengde visserij, zeker met het oog op de aanlandingsverplichting.

### 2.3.2 Sociale en economische voordelen

Omwille van het arbeidsintensievere karakter kan de kleinschalige visserij zorgen voor veel werkgelegenheid. Kleinschalige visserij stelt globaal gezien ongeveer 25 keer meer mensen te werk voor dezelfde hoeveelheid gevangen vis t.o.v. de grootschalige visserij (Chuenpagdee and Pauly, 2006; Pauly, 2006). Binnen Europa zijn er ongeveer 100 000 mensen die direct tewerkgesteld zijn

---

<sup>1</sup> Het relatieve brandstofverbruik per kg gevangen vis leunt door een mogelijk verminderde efficiëntie van de vangst van de kleinschalige visserij wellicht dichterbij die van de grootschalige visserij

in de kleinschalige visserij (Guyader et al., 2013). In België zijn er geen cijfers beschikbaar omdat de kleinschalige visserij in België volledig recreatief (niet commercieel) is.

De totale economische waarde van een kleinschalige visserij is moeilijk meetbaar omdat er naast de directe waarde (van bv. de verkochte vis) ook rekening moet worden gehouden met de indirecte waarde (de inkomsten van lokale handelaars verbonden aan de aankoop van vismateriaal, aas, herstellingen aan het schip, etc.), de geïnduceerde waarde (de inkomsten gegenereerd door andere uitgaven van de vissers in de lokale economie en de inkomsten voortkomend uit het toerisme verbonden aan de kleinschalige visserij) en het multiplicatoreffect (het gegeven dat een deel van de inkomsten wordt herbested in de lokale economie) (Acott et al., 2014). Zo wordt de visveiling van Nieuwpoort beschouwd als katalysator voor andere economische activiteiten in de vorm van visrestaurants en toerisme etc. (Acott et al., 2014). Bovendien creëert de kleinschalige visserij waarde doordat ze het jaar rond een primaire activiteit vervult in de kustregio's (Guyader et al., 2013). Ten slotte zorgt de kleinschalige visserij omwille van de verse kwaliteitsvolle producten voor een goede concurrentiepositie tegenover geïmporteerde visproducten.

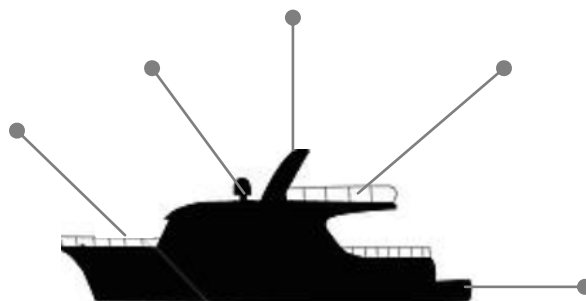
### 3 Inventarisatie van de Belgische recreatieve zeevisserij

#### 3.1 Inleiding tot de monitoring van de recreatieve visserij

De recreatieve zeevisserij in België is niet gebonden aan een registratie- of vergunningsplicht, met uitzondering van de strandvisserij gebruik makend van netten, waarvoor een registratieplicht geldt. Dit in tegenstelling tot het vissen in de Vlaamse binnenwateren waarvoor een visverlof vereist is. Bijgevolg is het aantal recreatieve zeevissers niet gekend.

In het kader van het LIVIS-project vond een eerste inventarisatie van de recreatieve zeevisserij plaats. Voor dit project was er nog geen systemische monitoring van de omvang van de recreatieve visserij ondernomen. Bijgevolg was de omvang van de recreatieve vissersvloot ongekend en werd het aantal vaartuigen dat is uitgerust om te vissen op zee, over het algemeen veel lager ingeschat dan het geval blijkt te zijn.

Het eerste werkpakket van het LIVIS-project betreft de inventarisatie van de recreatieve zeevissersvloot in België. Het onderzoek dat in dit kader werd uitgevoerd is reeds gepubliceerd in twee publicaties die hieronder beknopt worden samengevat (Persoon, 2015; Verleye et al., 2015). Deze verzameling van gegevens omtrent de recreatieve visserij wordt opgelegd vanuit de Europese Commissie teneinde een beter inzicht te verkrijgen in de omvang van de sector en haar impact op het mariene ecosysteem (inclusief de impact op kritieke bestanden zoals zeebaars), met als doel het visserijbeleid met wetenschappelijk onderbouwde gegevens verder te kunnen onderbouwen. Eveneens kan de bekomen data bijdragen tot de implementatie van o.a. de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (2008/56/EG), de Habitatrichtlijn (92/43/EEG) en de richtlijn Mariene Ruimtelijke Planning (2014/89/EU). Echter, door de sterke jaarlijkse variaties in inspanning en vangsten (Strehlow et al. 2012) is het van belang een meerjaarlijkse systematische datacollectie op te zetten (o.a. De Snijder et al. 2014 *Vistraject*). Dergelijk meerjaarlijks monitoringsprogramma (met uitbreiding naar de strandvisserij) wordt voor een periode van zes jaar gegarandeerd via het Maatregelenprogramma voor de Belgische mariene wateren dat kadert binnen de Mariene Strategie. Het ILVO en VLIZ staan in voor de opmaak en uitvoering van een meerjaarlijks monitoringsprotocol dat vanaf 1 januari 2017 zal geïmplementeerd worden, waarin de reeds opgestelde methodiek en de opgedane ervaring verder zullen worden uitgewerkt. In tussentijd wordt de bestaande monitoring in 2016 verder gezet.



Figuur 4: Voor het LIVIS project werd er een identity kit per geïdentificeerd recreatief vaartuig opgesteld

### 3.2 Socio-economische studie naar de Belgische recreatieve visserij

In het kader van het Nationale Dataverzamelingsprogramma (National Data Gathering Programme, NDGP) en gekoppeld aan het LIVIS-project werd de studie van Persoon (2015) uitgevoerd. Deze survey-gebaseerde studie (n=224) had als doel socio-economische gegevens te verzamelen over de recreatieve zeevisserijsector (zowel vanaf vaartuigen als vanop het land), alsook om een eerste inschatting te bekomen van de recreatieve visvangst en de bijhorende vislocaties. Rekening houdend met het feit dat de verschillende categorieën vissers binnen de gehele doelgroep niet in gelijke mate reageerden (respons voornamelijk van hengelaars, geen data over sleepnetvaartuigen) en dat de factor voor opschaling van de resultaten naar de totale doelgroep ongekend is (geen registratieplicht), kunnen in navolging van deze studie toch enkele voorzichtige conclusies geformuleerd worden.

De studie toont aan dat het gros van de respondenten bestaat uit mannen (99%) waarbij nagenoeg de helft (47%) ouder is dan 55 jaar. Als voornaamste motivaties voor het vissen worden 'hobby' (48%) en het 'in de natuur vertoeven' (48%) genoemd, gevolgd door 'sociaal contact' (31%) en de 'vis' zelf (30%). Het gemiddeld aantal individuele visdagen voor zowel lijnvissers vanaf de kust als vanaf een vaartuig komt op 32 dagen (mediaan: 25 dagen), terwijl het kruien naar garnaal een lager gemiddelde vertoont (28 dagen, of een mediaan van 15 dagen). De krui-intensiteit neemt toe in de periode augustus – november. De hengelintensiteit (zowel vanaf vaartuigen als vanaf de kust) in het weekend is het hoogst in het najaar (september – november) en het voorjaar (maart – juni), met een duidelijke afname tijdens het zomerverlof. De hengelintensiteit tijdens de weekdays is het hoogst tijdens de zomermaanden en het najaar. De voornaamste factoren die bepalend zijn om al dan niet uit te gaan vissen zijn de getijden en de windkracht/golfhoogte.

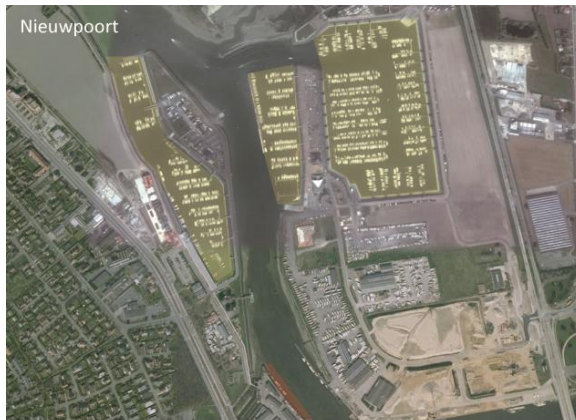
De voornaamste doelsoorten voor de Belgisch recreatieve visserij zijn kabeljauw (*Gadus morhua*), schar (*Limanda limanda*), zeebaars (*Dicentrarchus labrax*), tong (*Solea solea*), wijting (*Merlangius merlangus*), makreel (*Scomber scombrus*), bot (*Platichthys flesus*) en schol (*Pleuronectes platessa*). Gebaseerd op de data verzameld binnen deze studie werd in het kader van de ICES WGRFS een eerste inschatting gemaakt van de gemiddelde jaarlijkse uitgaven per recreatieve visser over de verschillende vismethodes heen, wat neer komt op € 1 372,83 op jaarbasis (Hyder et al. 2016).

### 3.3 Monitoring van de capaciteit, intensiteit en densiteit van de recreatieve vloot

In juni 2015 werd de Beleidsinformerende nota (BIN) "*De recreatieve zeevisserij in België: Monitoring van de capaciteit, intensiteit en densiteit op zee (eerste resultaten)*" gepubliceerd (Verleye et al. 2015). De monitoring die aan de basis lag voor deze publicatie kaderde zowel binnen het GIFS-project (Interreg IVa 2 zeeën; *Geography of Inshore Fisheries and Sustainability*) als het LIVIS-project.

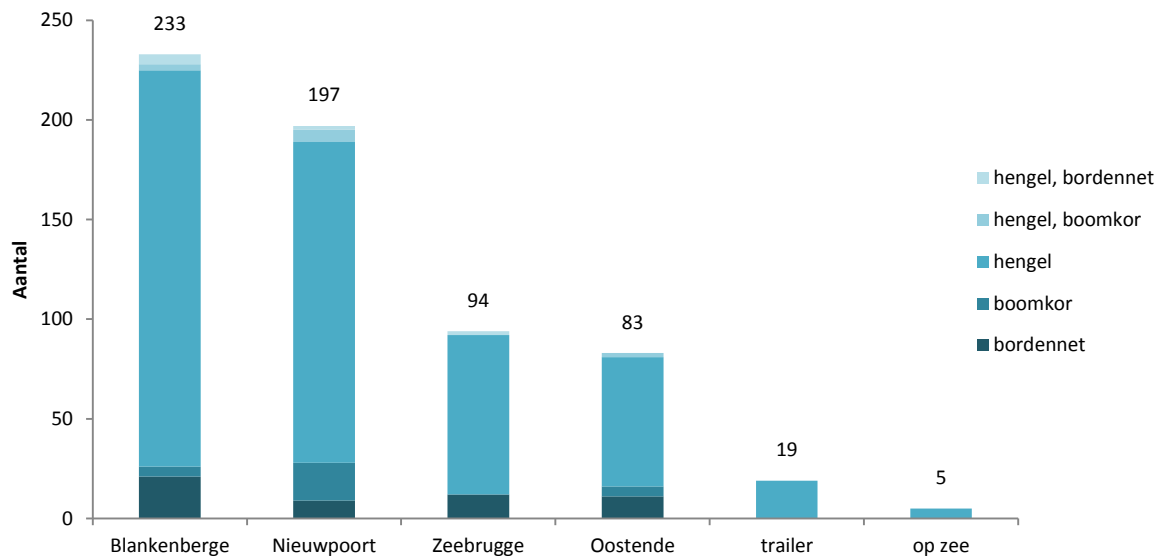
De BIN richt zich enkel op de Belgische recreatieve zeevisserij gebruik makend van vaartuigen. Het doel van deze publicatie was het geven van een eerste inzicht in (1) de omvang en de kenmerken van de Belgische recreatieve vissersvloot ('identity kit' per vaartuig), (2) het aantal scheepsbewegingen van recreatieve vissersvaartuigen en (3) de geografische locaties van de visspots op het Belgisch deel van de Noordzee. Hieronder worden de kernresultaten van de BIN nogmaals toegelicht, en waar mogelijk geactualiseerd. Voor detailinformatie en de uitwerking van de methodologie wordt doorverwezen naar Verleye et al. (2015).





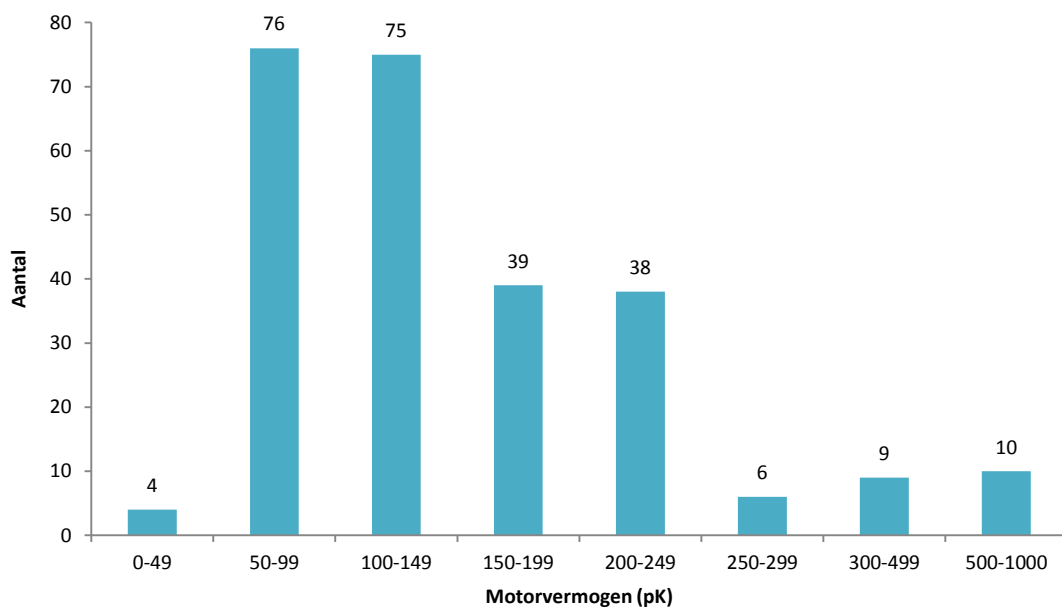
Figuur 5: Voorstelling van de 4 kustjachthavens (Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en Zeebrugge). De gele zones stellen het jachthavengebied voor, de rode zones duiden op zones buiten de jachthaven die eveneens werden in kaart gebracht (satellietbeelden).

De omvang van de vloot werd geïnventariseerd in de 4 kustjachthavens: Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en Zeebrugge (Figuur 5). Op basis van de vaartuiginventarisaties (2014-2015) kan geconcludeerd worden dat de recreatieve vissersvloot anno 2015 uit minstens 631 uitgeruste vaartuigen bestaat, waarvan er minstens 607 vaartuigen een vaste ligplaats hebben in een Vlaamse kustjachthaven (17% van het totaal aantal ligplaatsen). Blankenberge (233) en Nieuwpoort (197) vormen de voornaamste uitvalsbasis, gevolgd door Zeebrugge (94) en Oostende (83) (Figuur 6). Het gros van de boten zijn uitgerust voor het zeehengelen (83,8%). Daarnaast werden vaartuigen geïnventariseerd die gebruik maken van de volgende vistechnieken: bordennetten (8,4%), boomkor (4,6%) en een combinatie van technieken (bordennet/hengel; boomkor/hengel) (3,1%).



Figuur 6: De visustrusting aan boord van de geïnventariseerde vaartuigen per kustjachthaven, inclusief trailers en waarnemingen op zee (2014-2015) (overgenomen uit Verleye et al., 2015).

Samenvattend kan gesteld worden dat het grootste deel van de vaartuigen (72%) een lengte hebben tussen de 6 en 8 m. De eerste gegevens met betrekking tot het motorvermogen stellen dat 89% van de boten een vermogen hebben tussen de 50 en 250 pk (Figuur 7). Gezien het feit dat bovenstaande cijfers gebaseerd zijn op respectievelijk 49% en 41% van het totaal aantal vaartuigen dient enige voorzichtigheid geboden te worden met deze gegevens.



Figuur 7: Motorvermogen van de geïnventariseerde vaartuigen (2014-2015) (overgenomen uit Verleye et al., 2015).

Sinds de publicatie van Verleye et al. (2015) werden reeds 11 bijkomende individuele havenobservaties uitgevoerd met betrekking tot de visserij-intensiteit, verspreid over 9 observatiedagen. Bijgevolg zullen de in dit rapport gerapporteerde cijfergegevens (dewelke nog steeds als preliminair behandeld dienen te worden) afwijken van de initieel gerapporteerde cijfers in de BIN. Ook de berekening van de vaarintensiteit wijkt enigszins af van de methodologie in de

BIN. Daar waar in de initiële publicatie het relatief belang van elke afzonderlijke haven werd beschouwd als de basis voor verdere extrapolatie wordt in dit rapport een gemiddeld aantal vaartuigbewegingen per afzonderlijke haven berekend op basis van de observatiedagen die gekenmerkt werden door een windkracht van  $\leq 4$  Beaufort (Tabel 1), waarbij de gemiddelden vervolgens worden opgeteld (som = 56) en vermenigvuldigd met het aantal potentiële vaardagen per jaar (n=171). Let wel, door het beperkt aantal in rekening gebrachte observatiedagen (27 individuele havenobservaties verspreid over 16 verschillende dagen) worden de variaties in vaarintensiteit tijdens weekdagen/weekends en de weersomstandigheden in deze berekening nog niet in rekening gebracht. Via deze methode wordt het aantal scheepsbewegingen op jaarbasis geschat op 9 584. Het in rekening brengen van recente havenobservaties brengt het gemiddeld aantal personen aan boord van een vaartuig tot op 2,24, wat het totaal aantal individuele vistrips per jaar op 21 504 brengt.

Tabel 1: Overzicht van het aantal scheepsbewegingen (in- en uitvaarten) van recreatieve vaartuigen tijdens havenobservatiedagen\*.

Datum	Nieuwpoort	Oostende	Blankenberge	Zeebrugge	TOTAAL	BFT
20/05/2014	22	16	22	17	77	3-4
14/06/2014		8			8	4
15/06/2014			0		0	5
8/07/2014	13	5	7	7	32	2-3
21/07/2014		0			0	3-5
26/07/2014	20				20	4
27/07/2014				5	5	3
2/10/2014	26	11	30	13	80	1-2
20/10/2014		1			1	4-5
30/10/2014		16			16	3
21/01/2015	30				30	2-3
11/09/2015			27		27	3-4
18/09/2015	10			6	16	4
22/09/2015		1		5	6	4
29/09/2015			13		13	4
2/10/2015	17				17	3
9/10/2015				10	10	3
4/11/2015				5	5	3
6/11/2015			11		11	4
7/11/2015				1	1	4-5
AVERAGE	19.7	9.5	18.3	8.5	56	$\leq 4$

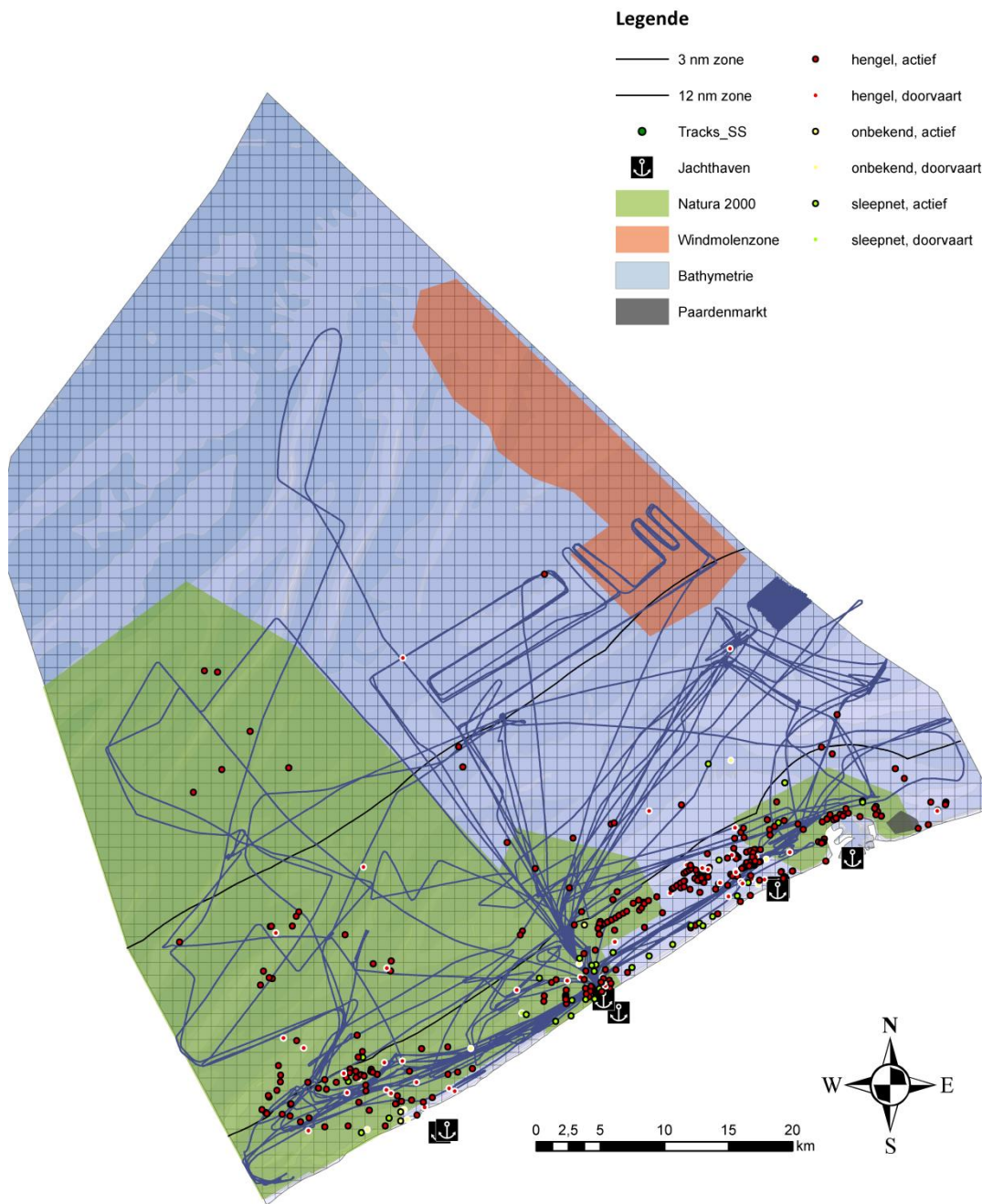
\*Het in- en uitvaren van eenzelfde schip worden samen als 1 beweging geïnterpreteerd, waardoor de opgenomen cijfers een indicatie geven van het aantal actieve recreatieve vissersvaartuigen op een gegeven dag.

Tussen 26 mei 2014 en 1 december 2015 werden 28 vaarten ondernomen met de RV Simon Stevin voor de positiebepaling van recreatieve vissersvaartuigen op zee. Dit resulteerde in 448 individuele vaartuigposities. De individuele positiebepalingen zijn echter sterk afhankelijk van het gevaren traject en het tijdstip van doorvaart doorheen een bepaald gebied (Figuur 8). Daarom wordt op een resolutie van 1x1 km grids gecorrigeerd voor het aantal passages wat resulteert in een 'densiteitskaart', i.e. de kans om bij een enkele passage doorheen een gridcel een recreatief vissersvaartuig waar te nemen. Dergelijke gedetailleerde ruimtelijke informatie is van groot belang in het mariene ruimtelijke planningsproces teneinde een betere kijk te bekomen op de interactie

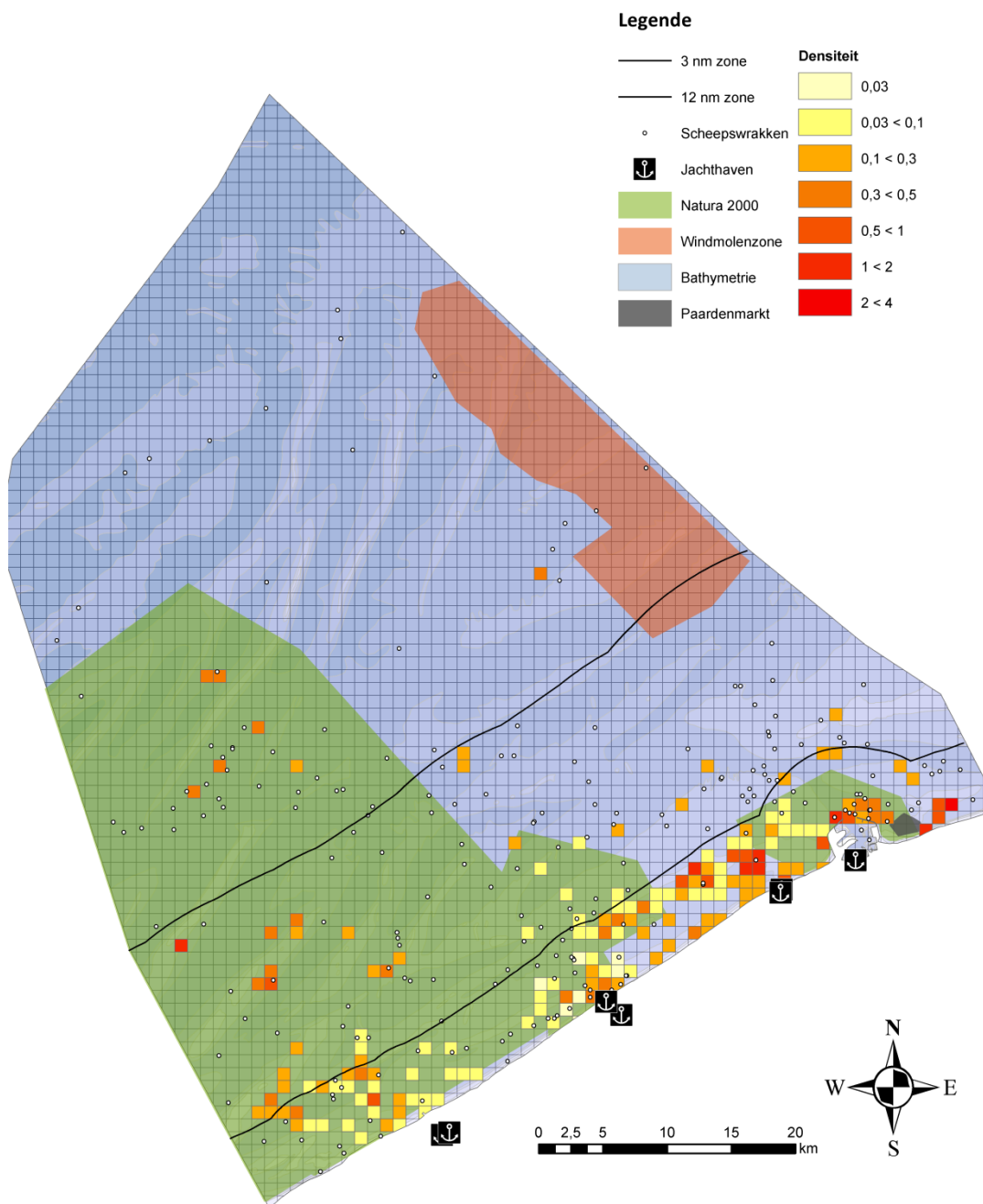
en cumulatieve impact van diverse activiteiten op zee. Ook hier is een meerjaarlijkse systematische monitoring cruciaal teneinde de jaarlijkse en seizoenale variaties in inspanning (intensiteit, ruimtelijk) beter te begrijpen.

De waargenomen vaartuigen waren in 89% van de gevallen zeehengelaars. Bij 8% van de observaties betrof het sleepnetvaartuigen terwijl bij 3% de vistechniek niet nader bepaald kon worden. In 34% van de gevallen kon het aantal personen aan boord bepaald worden, wat resulteert in een gemiddelde van 2,24 personen per vaartuig. Dit resultaat is geheel gelijk aan de inschatting op basis van de havenobservaties, waardoor verondersteld kan worden dat dit cijfer dicht bij de werkelijkheid aanleunt.

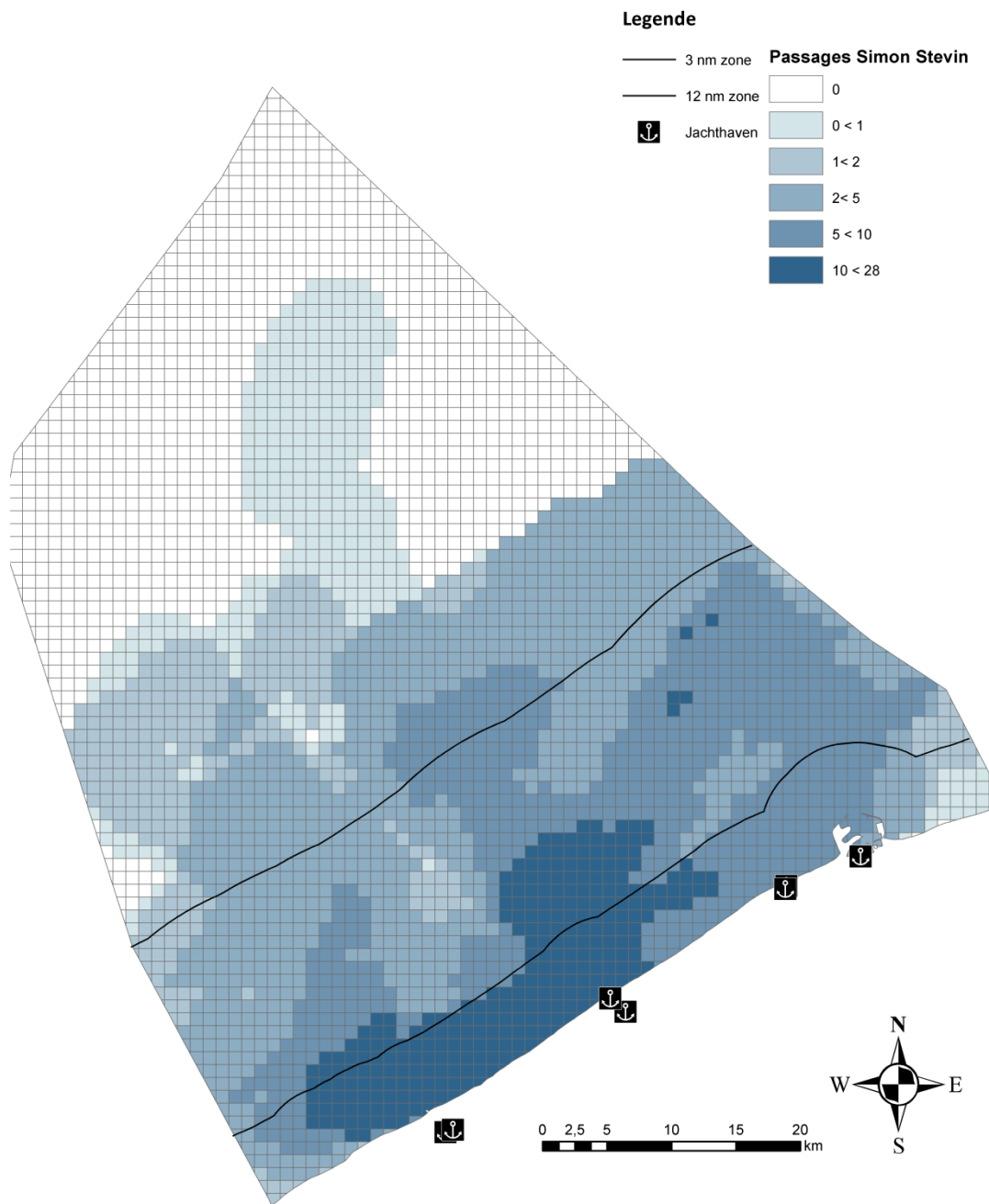
De hoogste activiteit werd waargenomen in de 3 nautische mijl zone (Figuur 9). Waarnemingen verder uit de kust kunnen vaak toegeschreven worden aan de aanwezigheid van scheepswrakken. Tot op heden werd nog geen recreatieve visserij-activiteit geobserveerd in de windmolenparken, waar een vaarverbod van kracht is. Echter, zoals hierboven reeds aangehaald, is de databetrouwbaarheid afhankelijk van het aantal passages doorheen een bepaald gebied. Figuur 10 heeft een beeld van de gekozen vaarroutes van het onderzoeksschip (incl. zichtbaarheidsbuffer van 3 km aan bakboord- en stuurboordzijde) waarbij het gebrek aan data in het noordelijke deel van het Belgisch deel van de Noordzee naar voor komt. Het ondernemen van luchtsurveys kan hiertoe eventueel een oplossing bieden in de toekomst.



Figuur 8: Vaarroutes Simon Stevin met aanduiding van de individuele vaartuigobservaties (2014-2015).



Figuur 9: Densiteitskaart van de recreatieve visserij op het BNZ (enkel actief vissende vaartuigen), inclusief de posities van scheepswrakken (2014-2015).



Figuur 10: Het aantal passages van het onderzoeksschip (2014-2015).





## **4 Wet en regelgeving voor de recreatieve en commerciële visserij en knelpunten voor de transitie naar een commerciële kleinschalige visserij**

De kleinschalige visserij heeft een groot aantal troeven, toch is er nu geen enkele reder die onder Belgische vlag deze manier van visserij commercieel uitbaat. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de redenen waarom deze transitie (nog) niet plaats vond. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de geïdentificeerde knelpunten indien vanuit de huidige recreatieve vloot een transitie zou ondernomen worden en de knelpunten die worden ondervonden door de huidige commerciële vloot. Samenvattend zijn de drie voornaamste knelpunten de onzekere rentabiliteit, het gebrek aan visserij technische ervaring aangaande kleinschalige visserij (vooral voor passieve visserij technieken) en de strikte regelgeving omtrent veiligheid en bemanning. De regelgeving wordt veelal strikter toegepast dan in de omringende landen<sup>2</sup>. De recreatieve vissers die eventueel geïnteresseerd zijn in commercialisatie, kunnen veelal niet aan de strenge eisen voldoen. Bovendien brengt het wettelijk in orde stellen van het vaartuig en de bemanningseisen aanzienlijke kosten met zich mee (bv. het minimumloon van de bemanning) wat ten koste gaat van de rentabiliteit. Het gedoogbeleid in Nederland maakt dat de instroom van de recreatieve vissers naar het commerciële segment nu gebeurt onder Nederlandse vlag. Omdat veel van de knelpunten nauw samenhangen met de huidige wet- en regelgeving wordt in wat volgt eerst een overzicht gegeven van de regelgeving waaraan vissers moeten voldoen, zowel voor de recreatieve als de commerciële visser. Daarna worden de grootste knelpunten besproken.

### **4.1 Overzicht huidige regelgeving**

De regelgeving voor de Belgische visserijsector is divers van aard en zit daarom vervat in verschillende wetteksten. Er zijn verschillende bevoegde instanties op verschillende beleidsniveaus die de regelgeving opstellen voor zowel de recreatieve als commerciële visserij. Deze regelgeving is wenselijk om de veiligheid en duurzaamheid van de vissers te waarborgen. Echter, in die versnipperde regelgeving is het soms moeilijk een weg te banen, zeker bij het plannen voor een overstap naar de commerciële kleinschalige visserij. Het is bijvoorbeeld vaak onduidelijk waar je als recreatieve visser allemaal extra moet aan voldoen om commercieel te mogen vissen. De doelstelling van deze sectie is het op een overzichtelijke manier aanbieden van deze relevante wetgeving waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen technische, temporele, ruimtelijke en vangst beperkende maatregelen. Eerst wordt dieper ingegaan op de belangrijkste regelgeving voor de recreatieve visserij. Daarna wordt een schematisch overzicht gegeven van de wetgeving voor de recreatieve en de commerciële visserij waarbij de verschillende relevante métiers in rekening worden gebracht. In de toekomst kan eventueel worden nagedacht over de uitbouw van een webportaal om deze informatie op een efficiënte wijze te ontsluiten en aan te bieden aan de belanghebbenden.

---

<sup>2</sup> De regelgeving is gebaseerd op deze van de omringende landen, echter in Nederland wordt een gedoogbeleid gevoerd waardoor geen uitwerking wordt gegeven aan de regelgeving

#### 4.1.1 Belangrijkste wetgeving van toepassing op de recreatieve visserij

De volgende Europese wetgevende en beleidsinstrumenten zijn van toepassing op de Belgische recreatieve visserijsector, zij het rechtstreeks of door middel van doorvertaling in de nationale wetgeving:

- Verordening (EG) nr. 850/98 van de Raad van 30 maart 1998 voor de instandhouding van de visbestanden via technische maatregelen voor de bescherming van jonge exemplaren van mariene organismen [Document 31998R0850]
- Verordening (EU) 2015/523 van de Raad van 25 maart 2015 tot wijziging van de Verordeningen (EU) nr. 43/2014 en (EU) 2015/104 met betrekking tot bepaalde vangstmogelijkheden [Document 32015R0523]
- Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1316 van de Commissie van 30 juli 2015 tot afwijking van Verordening (EG) Nr. 850/98 van de Raad, wat de minimale instandhoudingsreferentiegrrootte voor zeebaars (*Dicentrarchus labrax*) betreft [Document 32015R1316]
- Verordening (EU) 2016/72 van de Raad van 22 januari 2016 tot vaststelling, voor 2016, van de vangstmogelijkheden voor sommige visbestanden en groepen visbestanden welke in de Uniewateren en, voor vissersvaartuigen van de Unie, in bepaalde wateren buiten de Unie van toepassing zijn, en tot wijziging van Verordening (EU) 2015/104 [Document 32016R0072]

Tabel 2: Detailoverzicht van de Europese regelgeving.

Instrument	Artikel	Type maatregel	Regelgeving
Verordening (EG) Nr. 850/98	17	Vangstbeperkend	Bepaling van de minimummaten van mariene organismen (Bijlage XII van de verordening).  De minimummaten van deze verordening zijn van toepassing op de Belgische recreatieve visserij via het KB van 14 augustus 1989
Verordening (EU) Nr. 2015/523	1	Vangstbeperkend	In het kader van recreatievisserijen in de ICES-sectoren IVb, IVc, VIIa, VIId, VIIe, VIIf, VIIf, VIIf, VIIf, VIIf en VIIf mag een visser per dag niet meer dan drie exemplaren zeebaars houden (geldig voor 2015).
Uitvoeringsverordening (EU) Nr 2015/1316	1	Vangstbeperkend	In afwijking van bijlage XII bij Verordening (EG) Nr 850/98 wordt de minimummaat voor zeebaars ( <i>Dicentrarchus labrax</i> ) opgetrokken van 36 naar 42 cm (de Europese Commissie oordeelt voor 2017 of de ingevoerde maatregelen nog steeds noodzakelijk zijn).  De minimummaten van deze verordening zijn van toepassing op de Belgische recreatieve visserij via het KB van 14 augustus 1989
Verordening (EU) Nr 2016/72	10	Vangstbeperkend	Van 1 januari 2016 tot en met 30 juni 2016 is het in het kader van recreatievisserijen verboden om in de ICES-sectoren IVb, IVc, VIIa en van VIId tot VIIf op zeebaars te vissen, inclusief vanaf de kust, en om zeebaars die in die gebieden is gevangen, aan boord te hebben, te verplaatsen, over te laden of aan te landen. Van 1 juli 2016 tot 31 december 2016 mag in dezelfde ICES-sectoren door recreatieve vissers niet meer dan één zeebaars per dag gehouden worden.

De volgende nationale en Vlaamse wetgevende instrumenten hebben anno 2015 uitwerking op de Belgische recreatieve visserijsector (gemeentelijke politiereglementen buiten beschouwing gelaten):

- Koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust [Dossiernummer: 1981-08-04/31]
- Koninklijk besluit van 14 augustus 1989 tot vaststelling van aanvullende nationale maatregelen voor de instandhouding en het beheer van de visbestanden en voor controle op de visserijactiviteiten [Dossiernummer: 1989-08-14/45]
- Koninklijk besluit van 21 december 2001 betreffende de soortenbescherming in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België [Dossiernummer: 2001-12-21/72]
- Koninklijk besluit van 11 april 2012 tot instelling van een veiligheidszone rond de kunstmatige eilanden, installaties en inrichtingen voor de opwekking van energie uit het water, de stromen en de winden in de zeegebieden onder Belgische rechtsbevoegdheid [Dossiernummer: 2012-04-11/15]
- Koninklijk besluit van 20 maart 2014 tot vaststelling van het marien ruimtelijk plan [Dossiernummer: 2014-03-20/03]
- Koninklijk besluit van 19 april 2014 houdende de veiligheidsvoorwaarden voor de professionele hengeltvisserij op zee in een beperkt vaargebied [Dossiernummer: 2014-04-19/65]
- Ministerieel besluit van 18 december 2014 houdende tijdelijke aanvullende maatregelen tot het behoud van de visbestanden in zee [Dossiernummer: 2014-12-18/02] (voor 2015)
- Ministerieel besluit van 22 december 2015 houdende tijdelijke aanvullende maatregelen tot het behoud van de visbestanden in zee [Dossiernummer: 2015-12-22/11] (voor 2016)
- Besluit van de Vlaamse Regering van 13 maart 2015 houdende een verbod op het gebruik van warrelnetten en kieuwnetten in de Vlaamse strandzone ter bescherming van zeezoogdieren [Dossiernummer: 2015-03-13/02]

Tabel 3: Detailoverzicht van de nationale en Vlaamse regelgeving.

Instrument	Artikel	Type maatregel	Regelgeving
KB van 4 augustus 1981	37	Temporeel	Roeiboten van welke omvang ook, en pleziervaartuigen waarvan de lengte over alles 6 m of minder bedraagt, mogen geen zee kiezen indien buitengaats de van uit zee waaierende wind kracht 3 Beaufort of de van uit land waaierende wind kracht 4 Beaufort heeft of te boven gaat.
KB van 4 augustus 1981	39	Ruimtelijk	Langs de stranden van de Belgische kust mag geen vaartuig zee kiezen tenzij vanaf de plaatsen die door de ambtenaren van het Bestuur der Waterwegen worden aangeduid en binnen de grenzen die door hen zijn vastgelegd.
KB van 4 augustus 1981	39	Ruimtelijk	Geen vaartuig mag, behoudens bij overmacht, het strand (i.e. laagwaterlijn) of permanente havenwerken welke buiten de laagwaterlijn uitsteken, naderen op een afstand van minder dan 200 m (niet van toepassing op de zone waar vaartuigen via het strand in het water mogen worden gelaten).
KB van 14 augustus 1989	3	Technisch	Belgische recreatieve vaartuigen uitgerust met een boomkor mogen een maximale lengte hebben (over alles) van 8 meter.
KB van 14 augustus 1989	3	Technisch	De lengte van de korrestok van recreatieve boomkorvaartuigen mag maximaal 3 meter bedragen, gemeten tussen de uiterste punten, zonder mogelijkheid tot verlenging van de stok. De vaartuigen mogen enkel

			uitgerust worden om te vissen op garnaal met één boomkor overeenkomstig de bepalingen van Verordening (EG) Nr 850/98.
KB van 14 augustus 1989	3	Technisch	Belgische recreatieve vaartuigen uitgerust met een bordnetten mogen enkel uitgerust zijn om te vissen op garnaal met één bordnetten waarvan de lengte van de bovenpees, inclusief stroppen en kabels, niet meer bedraagt dan 4,5 meter, gemeten vanaf de binnenzijde van het ene bord tot de binnenzijde van het andere bord.
KB van 14 augustus 1989	3	Technisch	Het aan boord hebben van tweelingnetten evenals het aan boord hebben van netten voorzien van kelen is verboden, zowel bij de boomkor- als bij de bordvisserij.
KB van 14 augustus 1989	5	Ruimtelijk	Verbod op het vissen buiten de 3 nautische mijl zone voor recreatieve sleepnetvaartuigen.
KB van 14 augustus 1989	5	Vangstbeperkend	Voor recreatieve sleepnetvaartuigen geldt een verbod op het aan boord hebben of het aan land brengen van vissoorten waarvoor ingevolge de EG-reglementering een TAC of quotum geldt. Daartoe dient de vangst onmiddellijk na aan boord te zijn gehaald, te worden gesorteerd met de hand of een mechanische zeef.
KB van 14 augustus 1989	5	Vangstbeperkend	Quota-onderhevige soorten mogen bevestigd worden tijdens de zeezeizen waarbij uitsluitend het zeehengelen wordt beoefend tot zolang het quotum voor een bepaalde vissoort in het ICES-gebied IV (Noordzee en Schelde-estuarium) niet is uitgeput. Tijdens de zeezeizen mag er aan boord van deze vaartuigen geen ander vistuig aanwezig zijn dan dit bestemd voor het niet-geautomatiseerd zeehengelen.
KB van 14 augustus 1989	5 ter	Vangstbeperkend	Alle technische bepalingen vervat in de Verordening (EG) Nr 850/98 zijn eveneens van toepassing op de niet-beroepsmatige visserijactiviteiten (o.a. minimummaten)
KB van 14 augustus 1989	5ter	Technisch/ Vangstbeperkend	Voor de strandvisserij, gelden enkel de technische bepalingen in verband met de minimummaaswijdte van de netten, de maaswijdtemeting en de minimumaanvoerlengte van de vis. De maaswijdte van de ankerkuilen en van platte ingegraven netten, gebruikt bij de strandvisserij, wordt vastgelegd op minimum 70 mm. Deze netten mogen geen netdelen bevatten met kleinere maaswijdte. Voor de warrelnetten, gelden de bepalingen vervat in de EG-verordeningen onverkort.
KB van 14 augustus 1989	5quarter	Temporeel	Verbod op recreatieve visserij met vaartuigen tussen 5 uur 's morgens en 22 uur 's avonds.
KB van 14 augustus 1989	5quarter	Andere	Verbod op verkoop van de vangsten.
KB van 21 december 2001	5	Vangstbeperkend	De in het wild levende exemplaren van Zeeschildpadden ( <i>Cheloniidae Dermochelyidae</i> Spp.), Steur ( <i>Acipenser sturio</i> ), Elft ( <i>Alosa alosa</i> ), Houting ( <i>Coregonus oxyrhynchus</i> ), Zeepril ( <i>Petromyzon marinus</i> ), Rivierpril ( <i>Lampetra fluviatilis</i> ), Flint ( <i>Alosa fallax</i> ), (Zee)duikers ( <i>Gaviidae</i> ), Zee-eenden ( <i>Melanitta</i> spp.), Eidereend ( <i>Somateria mollissima</i> ), Futen ( <i>Podicipedidae</i> ), Sternens ( <i>Sterna</i> spp.), Plevieren ( <i>Charadriidae</i> ), genieten de volgende beschermingsmaatregelen : <ul style="list-style-type: none"> <li>• het is verboden exemplaren van deze soorten opzettelijk te vangen, te verwonden of te doden;</li> <li>• het is verboden exemplaren van deze soorten opzettelijk te verstoren; de onopzettelijke verstoring van exemplaren van de soorten, vermeden te worden tijdens de periodes van voortplanting, overwintering en trek;</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• het is verboden exemplaren van deze soorten te vervoeren, te verhandelen, te ruilen of te koop of in ruil aan te bieden.</li> </ul>
KB van 21 december 2001	Art. N5. Bijlage 5.	Technisch	<p>Beneden de laagwaterlijn zijn volgende sportvisserijactiviteiten in de zeegebieden verboden :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de recreatieve visserij waarbij gebruik gemaakt wordt van explosieven;</li> <li>• de recreatieve visserij waarbij gebruik gemaakt wordt van verdovende of giftige producten;</li> <li>• de recreatieve visserij waarbij gebruik gemaakt wordt van warrelnetten, warnetten, schakels of geankerde kieuwnetten;</li> <li>• de recreatieve visserij waarbij gebruik gemaakt wordt van drijfnetten;</li> <li>• de recreatieve elektrische visserij.</li> </ul>
KB van 11 april 2012	3	Ruimtelijk	Vanaf de exploitatiefase wordt een veiligheidszone van 500 m ingesteld rondom kunstmatige eilanden, installaties of inrichtingen voor de opwekking van energie uit het water, de stromen en de winden, gemeten vanaf elk punt van de buitengrens ervan.
KB van 20 maart 2014	14	Ruimtelijk	Ter hoogte van de munitiestortplaats "Paardenmarkt" worden geen bodemberoerende activiteiten toegelaten.
KB van 20 maart 2014	15	Ruimtelijk	Binnen Habitatruchlijng gebied ' Vlaamse banken' geldt een verbod op het recreatief gebruik van bodemberoerende vistechnieken. Een uitzondering wordt gemaakt voor bodemberoerend vistuig voortgetrokken of -geduwd door de mens of door het paard en voor recreatieve sleepnetvaartuigen die aantoonbaar langer dan 3 jaar actief zijn. Mits toestemming van de minister kan de garnalenvisser maximum 10 keer per jaar uitvaren voor een maximale toelatingsduur van 6 jaar.
KB van 19 april 2014	1-14	Andere	Regelgeving m.b.t. de veiligheidsvoorwaarden voor de professionele hengelvissers op zee in een beperkt vaargebied. Dit KB biedt een eerste kader voor de recreatieve zeehengelvissers naar commercialisatie toe.
MB van 18 december 2014 MB van 22 december 2015	8	Vangstbeperkend	Het is voor zeehengelaars die vissen vanuit vaartuigen die niet beschikken over een visvergunning verboden om in totaal meer dan 15 kg kabeljauw, per ingeschepte persoon en per zeereis aan boord te houden, over te laden en te lossen. De vis moet in hele staat worden aangevoerd en mag ontdaan zijn van ingewanden. De baglimiet van zeebaars wordt op EU-niveau gereguleerd.
BVR van 13 maart 2015	2	Technisch	In de Vlaamse strandzone is het verboden om in het kader van sportvisserij gebruik te maken van kieuwnetten of warrelnetten.

4.1.2 Schematische voorstelling van waaraan te voldoen onder de huidige wetgeving  
Deze sectie beoogt het overzichtelijk bundelen van de belangrijkste vereisten voor zowel recreatieve als commerciële vissers gegeven de huidige wet- en regelgeving. Dit schematisch overzicht maakt een onderscheid tussen recreatieve en commerciële vereisten, en sorteert vervolgens op de verschillende métiers en eigenschappen van het vissersvaartuig. De tabellen waarin wordt verwezen in de hoofdtabellen (Tabel 3 en Tabel 9) geven steeds meer informatie over de regelgeving betreffende een specifiek thema. Deze tabellen zijn niet volledig en er kunnen geen rechten aan worden ontleend.

Tabel 3: Regelgeving en beperkingen voor de recreatieve visserij.

Belangrijkste thema's	Beschrijving of verwijzing
Commercialisatie	Er geldt een algeheel verbod op commercialisering van de vangsten (KB 14/08/1989)
Visvergunning	Voor het vangen van vis op zee is geen visvergunning nodig (met uitzondering van strandvisserij met netten), dit in tegenstelling tot het vissen in de binnenwateren in Vlaanderen waarvoor een Visverlof vereist is (wet 1/07/1954)
Vaarbevoegdheidsbewijs	Zie Tabel 4
Vereisten omtrent het vaartuig	Zie Tabel 5
Technische beperkingen	Zie Tabel 6
Beperkingen betreffende doelsoorten	Zie Tabel 7
Gebiedsbeperking	Zie Tabel 8
Temporele en andere beperkingen	Zie Tabel 8

Tabel 4: Recreatief --> Eisen omtrent vaarbevoegdheidsbewijzen.

! Let op: Er is voor het recreatief varen in de Belgische territoriale wateren en de kusthavens geen enkel bekwaamheidsbewijs vereist (een uitzondering geldt voor het varen met betalende passagiers, zie STCW). De volgende brevetten zijn wel aangeraden:		
Type Stuurbrevet	Omschrijving	Wetteksten
Yachtman	Voor de kustwateren (minimum 20 jaar oud)	KB 21/05/1958
Yachtnavigator	Voor op volle zee (minimum 21 jaar oud)	KB 4/11/2014
ICC	De bovenstaande brevetten kunnen onder voorwaarden worden omgezet in een internationaal vaarbewijs voor de pleziervaart, een zogenaamde International Certificate of Competence (ICC)	KB 30/05/2011
STCW-certificaat	Dit certificaat is verplicht voor het vervoer van (tot maximaal 12) betalende passagiers (charter), er moet een schipper aan boord zijn met dit certificaat.	
Certificaat radiotelefonist	Indien er een marifoon apparaat aan boord is dan is een certificaat van radiotelefonist verplicht	

Bron: Website FOD mobiliteit geraadpleegd op 23/11/2015: <http://mobilit.belgium.be/nl/scheepvaart/pleziervaart/bestuurder/>

Tabel 5: Recreatief --> Vereisten omtrent het vaartuig.

Type Vlaggenbrief	Omschrijving	Uitzonderingen	Benodigd voor aanvraag en behoud	Aanvraag	Wetteksten
Vlaggenbrief niet commercieel	Pleziervaartuigen die varen in volle zee, vreemde wateren en Belgische zeewateren (de territoriale zee, de havens van de kust, de haven van Gent, de kanalen Oostende-Brugge en Zeebrugge-Brugge, het Belgisch gedeelte van het kanaal Gent-Terneuzen alsook de Beneden-Zeeschelde) moeten in het bezit zijn van een <b>vlaggenbrief</b> . De afgifte van een vlaggenbrief is tevens een <b>inschrijving in het register der pleziervaartuigen</b>	Vaartuigen korter dan 2,5 m, kajaks en waterfietsen krijgen geen vlaggenbrief	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het <b>eigendomsbewijs</b> van het vaartuig (factuur, verkoopcontract, notarisakte)</li> <li>- De verklaring van overeenstemming CE</li> <li>- Indien vaartuig van buiten EU is ingevoerd: Het <b>attest DL2B</b></li> <li>- Indien het vaartuig tweedehands gekocht is en onder vreemde vlag voer: Het <b>attest van schrapping</b></li> </ul>	Meer informatie op de website van FOD mobiliteit, zie de weblink onder deze tabel.	KB 04/06/1999 KB 20/07/1973
Vlaggenbrief Commercieel	voor pleziervaartuigen verhuurd of gebruikt voor het <b>vervoer van maximum 12 passagiers</b> maar niet voor het vervoer van goederen of dieren		Naast benodigdheden voor "Vlaggenbrief niet commercieel": Certificaat van deugdelijkheid van het vaartuig		
Zeebrief (zie Tabel 13: Commercieel -> Vereiste omtrent het vaartuig)	Vaartuigen <b>langer dan 24 m</b> of vaartuigen die het <b>zeehengelen met betalende passagiers</b> uitoefenen of vaartuigen gebruikt of bestemd voor het <b>vervoer van meer dan 12 betalende passagiers</b> , worden niet beschouwd als pleziervaartuigen. Zij krijgen een zeebrief.				
Vergunning radio-elektrische apparatuur	Vaartuigen met een marifoon aan boord moeten tevens een vergunning hiervoor aan boord hebben.				

Bron: Website FOD mobiliteit geraadpleegd op 23/11/2015: <http://mobilit.belgium.be/nl/scheepvaart/pleziervaart/vaartuig/vlaggenbrief/>

Tabel 6: Recreatief --> Technische beperkingen.

Vismethode	Technische beperkingen	Wetstekst
Sleepnet	Enkel met bordennetten met een bovenpees van maximaal 4,5 meter en/of met de boomkor met een korrestok van maximaal 3 meter ; boomkorvaartuigen dienen korter te zijn dan 8 meter over alles; gebruik van een zeeflap in de periode van december tot mei; maaswijdte > 16 mm Bron: <a href="http://lv.vlaanderen.be/nl/visserij/niet-beroepsvisserij/sportvisserij-met-gesleept-tuig#sthash.eF8kvDQj.dpuf">http://lv.vlaanderen.be/nl/visserij/niet-beroepsvisserij/sportvisserij-met-gesleept-tuig#sthash.eF8kvDQj.dpuf</a>	KB 14/08/1989 Verordening (EG) Nr 850/98)
Hengelaar	Geen ander type vistuig mag aan boord zijn tijdens de visreizen die voor het zeehengelen worden ondernomen, <a href="http://lv.vlaanderen.be/nl/visserij/niet-beroepsvisserij/zeehengelen#sthash.gyIF1K0t.dpuf">http://lv.vlaanderen.be/nl/visserij/niet-beroepsvisserij/zeehengelen#sthash.gyIF1K0t.dpuf</a>	
Passief	verbod op gebruik van passief tuig (warrelnetten, warnetten, schakels, geankerde kieuwnetten en drijfnetten) beneden de laagwaterlijn	KB 21/12/2001

Tabel 7: Recreatief --&gt; Beperkingen betreffende doelsoorten.

Beperkingen betreffende doelsoorten	Wettekst
Enkel visserij op niet-quotasoorten (voor de sleepnet visserij betekent dit verbod in de praktijk garnaalvisserij); Zolang het quotum voor een bepaalde vissoort in het icesgebied IV (Noordzee en Scheldeëstuarium) niet is uitgeput mag tijdens de zeereizen van de vaartuigen tijdens dewelke uitsluitend het zeehengelen wordt beoefend op gequoteerde soorten gevist worden	KB 14/08/1989
Baglimiet van 15 kg kabeljauw	MB 22/12/2015 Verordening (EU) Nr 2016/72
Van januari 2016 t/m juni 2016 is het vissen op zeebaars enkel toegelaten op basis van <i>catch and release</i> . Vanaf 1 juli 2016 mag er maximaal 1 zeebaars per persoon per dag worden meegenomen.	
Verbod op het vangen en aan boord houden van bepaalde soorten (bijvoorbeeld zeeprink en flint)	KB 21/12/2001
Minimummaat (aanvoerlengte van vis): bot 25 cm, griet 30 cm, kabeljauw 35 cm, makreel 30 cm, poon 20 cm, schar 23 cm, schol 27 cm, tarbot 30 cm, tong 24 cm, tongschar 25 cm, wijting 27 cm, zeebaars 42 cm	Verordening (EG)850/98 KB 14/08/1989

Tabel 8: Recreatief --&gt; Gebiedsbeperkingen, temporele beperkingen en overige beperkingen.

Vismethode	Beperking	Wettekst
Sleepnet	Enkel binnen de driemijlszone	KB 14/08/1989
	Verbod binnen 'Vlaamse Banken' op recreatieve visserij gebruik makend van bodemberoerende vistechieken (mits uitzonderingsregel)	KB 20/03/2014
	Verbod bodemberoerende activiteiten ter hoogte van de Paardenmarkt	KB 20/03/2014
Passief	Verbod op gebruik van passief tuig (warrelnetten, warnetten, schakels, geankerde kieuwnetten en drijfnetten) beneden de laagwaterlijn	KB 21/12/2001
Alle	Veiligheidszone van 500 m rondom inrichtingen voor energieopwekking en kunstmatige eilanden	KB 11/04/2012
	Minimale vaarafstand tot het strand (laagwaterlijn) = 200 m	KB 04/08/1981
Beperking		Wettekst
	Nachtelijk vissen is verboden (verboden te vissen tussen 22:00 en 05:00 uur)	KB 04/08/1989
	Plezier vaartuigen < 6m: verbod tot uitvaren bij > 3Bft zeewind of >4 Bft landwin	KB 04/08/1989



## Commercieel

Tabel 9: Regelgeving en beperkingen voor de commerciële visserij.

Belangrijkste thema's	Beschrijving of verwijzing
Commercialisatie	
Visvergunning	Een vergunning kan worden afgegeven indien: Schip > 73 kW Belgische economische band aantoonbaar Schip voldoet aan eisen (zie Tabel 13).  Zie Tabel 10
Vaarbevoegdheidsbewijs	Zie Tabel 11 en  Tabel 12
Vereisten omtrent het vaartuig	Zie Tabel 13
Technische Instandhoudingsmaatregelen	Zie Tabel 14
Gebiedsbeperking	Zie Tabel 15

Tabel 10: Commercieel -> Visvergunning.

Benodigd voor aanvraag en behoud	Wettekst	Opmerkingen	Aanvraag
Natuurlijke persoon: rijksinwoner, rechtspersoon of binnenlandse vennootschap	BVR 16/12/2005, Art. 3.§ 1	De visvergunning wordt afgegeven aan de geregistreerde vissersvaartuigen en zijn gekoppeld aan het motorvermogen (uitgedrukt in kW's). Om een nieuwe vergunning te verkrijgen, moet een bestaand schip in zijn geheel worden opgekocht. Wel voorziet het Koninklijk Belsuit erin om een bestaand schip op te delen. De (deel)rechten van een bestaand schip geven het recht op de vislicentie of voor een nieuw of ander schip. Dit kan dan worden onttrokken aan het schip en worden toegevoegd aan een ander. De prijs van de visvergunning wordt door de markt bepaald. Wel zijn er een aantal mechanismen die	voor het bekomen van een vaarbevoegdheidsbewijs, een verlenging van een bestaand vaarbevoegdheidsbewijs of een erkenning van een buitenlands vaarbevoegdheidsbewijs moet u het aanvraagformulier "aanvraag vaarbevoegdheidsbewijs Zeevisserijvaart" invullen (link onderaan deze pagina). Bij dit aanvraagformulier voegt u de nodige bijlagen: dat zijn minstens een medisch
Frequent bezoeken Belgische havens (min. 3 keer elke 6 maanden)	BVR 16/12/2005, Art. 12.§ 1.		
Een daadwerkelijke economische band met de Belgische kuststreek kunnen aantonen: ten minste 50% van de bemanning woont aan de Belgische kust, ten minste 50% van de jaarlijkse visvangst aanlanden in een Belgische haven, of in combinatie ten minste 50%	BVR 16/12/2005, Art. 12.§ 2		
In orde zijn met regelgeving aangaande het elektronisch logboek en satellietvolgsysteem	BVR 16/12/2005, Art. 13		

		ervoor moeten zorgen dat er geen speculanten inmengen. Zo moet de vergunning direct van de vorige eigenaar worden gekocht en dan binnen een jaar gebruikt worden. Als niet de totale kW's worden opgekocht zijn ze verloren. Ze komen nooit terecht bij de dienst zeevisserij. De prijs is ongeveer 250 euro per kW.	attest, een bewijs inzake de vereiste opleiding veiligheid en eventueel attesten van andere noodzakelijke opleidingen
Vaartuig voldoet aan de eisen (zie Tabel 13: Commercieel -> Vereiste omtrent het vaartuig)			

Tabel 11: Commercieel -&gt; Vaarbevoegdheidsbewijzen schipper en bemanning.

Motorvermogen	Lengte vaartuig	Gebiedsbepaling	Lengte trip	Minimale bemanningseisen	Wetstekst	
! Let op: Om veiligheidsredenen kan de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is, met het oog op de inrichting, grootte of bestemming van het vissersvaartuig aanvulling voorschrijven van de bemanning zoals in deze tabel gepresenteerd						
Alle	< 24 m	< 25 zeemijl	< 24 uur	1 Schipper Beperkt Vaargebied 1 Roerganger	KB 13/11/2009 Bijlage 1  KB 12/06/1966 KB 20/07/1973	
		Een zeegebied begrensd in het westen door de meridiaan 2°W en in het noorden door de parallel 55°N	< 48 uur	1 Schipper Beperkt Vaargebied 1 Roerganger 1 Matroos		
			> 48 uur	1 Schipper Beperkt Vaargebied 2 Roergangers		
	> 24 m	Een zeegebied begrensd in het westen door de meridiaan 2°W en in het noorden door de parallel 55°N	Een zeegebied begrensd door een lijn van 315° vanaf de Spaans-Franse grens tot de 200 vadem lijn van het continentaal plateau, verder door de 200 vadem lijn tot de parallel 61°31'N en door de parallel 61°31'N vanaf de 200 vadem lijn tot de Noorse kust Buiten de grenzen vermeldt hierboven	Alle		1 Schipper Beperkt Vaargebied 2 Roergangers 1 Matroos
						1 Schipper Beperkt Vaargebied 1 Stuurman beperkt vaargebied 2 Roergangers
						1 Schipper Onbeperkt Vaargebied 1 Stuurman Onbeperkt vaargebied 2 Roergangers 1 Matroos
<221 kW	Alle	Alle	Alle	1 Motorist 221 kW		
> 221 kW				1 Motorist 750 kW		
				1 Motorist 221 kW		

> 750 kW				1 Motorist voorstuwingsvermogen 1 Motorist 750 kW 1 Matroos	onbeperkt
! Let op: FOD mobiliteit heeft een nieuw kader voorzien voor commerciële handlijvisserij in het KB 19/4/2014. Dit KB vermeld specifieke eisen voor deze sector:					
Handlijvisserij	Vaarbevoegdheidsverlening				Verwijzing wettekst
	Geschikt vaarbevoegdheidsbewijs minimaal als <b>officier belast met brugwacht</b> op commercieel pleziervaartuig				KB 19/4/2014
	Vaarbevoegdheidsbewijs als <b>roerganger</b> zoals bepaald in KB 13/11/2009 voorschrift VI/1				KB 19/4/2014 KB 13/11/2009

Tabel 12: Commercieel -> Vereiste voor het behalen van vaarbevoegdheidsbewijzen.

Vaarbevoegdheidsverlening	Opleiding	Eisen	wetteksten
Iedere bemanningslid	STCW Basic Safety VDAB Zeebrugge Hogezeevaartschool Antwerpen (1550 Euro) Falcke Oostende (1232 Euro)  4 dagen  5 jaar geldig  Heropfrissingscursus STCW Basic Safety VDAB Zeebrugge Hogezeevaartschool Antwerpen Falcke Oostende	- Bemanningsleden van vissersvaartuigen zullen, vooraleer hen taken aan boord worden opgedragen, een basisopleiding volgen in : 1. persoonlijke overlevingstechnieken, met inbegrip van het aandoen van reddingsvesten en, indien van toepassing, overlevingspakken; 2. het voorkomen en bestrijden van brand; 3. noodprocedures; 4. elementaire eerste hulp; 5. voorkoming van vervuiling op zee; en 6. voorkoming van arbeidsongevallen aan boord. - Voor zover van toepassing aan boord van vissersvaartuigen is de basisopleiding vermeld onder lid 1 in overeenstemming met sectie A-VI/1 van de STCW-code. - Indien de basisopleiding in veiligheid geen deel uitmaakt van de bekwaamheidsnormen vereist inzake vaarbevoegdheidsverlening, moet een apart certificaat of een apart attest worden afgeleverd dat aantoont dat de houder de basisopleiding heeft gevolgd. - Bemanningsleden worden geacht aan de eisen van dit voorschrift te voldoen indien zij een goedgekeurde diensttijd aan boord van vissersvaartuigen hebben behaald van ten minste twaalf maanden in de laatste vijf jaar voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit besluit.	KB 24/05/06
Roerganger	VDAB opleidingscentrum voor maritieme opleidingen te Zeebrugge  Modules: IALA betonningsysteem Zee-aanvaringsreglement Wachtlopen Visserij simulator	- Elke roerganger dienst doend op een vissersvaartuig is in het bezit van een passend vaarbevoegdheidsbewijs van roerganger - Ieder die een passend vaarbevoegdheidsbewijs overeenkomstig lid 1 wenst te verkrijgen, moet: - niet jonger zijn dan 18 jaar; - een goedgekeurde diensttijd hebben behaald van ten minste zes maanden aan boord van vissersvaartuigen; - voldoen aan de bekwaamheidsnormen omschreven in sectie A-II/4 van de STCW-code (zie kolom extra);	KB 24/05/06  HOOFDSTUK II. Voorschrift II/4

	GMDSS A4 (BIPT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bekend zijn met de basisprincipes die moeten worden gevolgd bij het veilig wachtlopen luidend als volgt : " Basisbeginselen in acht te nemen bij het wachtlopen op de brug aan boord van vissersvaartuigen. De schipper van elk vissersvaartuig dient te waken over hoe de organisatie van het wachtlopen voorziet in het verzekeren van de brugwacht in alle veiligheid. Onder zijn algemeen gezag worden de bemanningsleden belast met de wacht tijdens hun diensttijd belast met het verzekeren van de veiligheid van de navigatie van het vissersvaartuig en in het bijzonder met het voorkomen van aanvaringen en strandingen.</li> <li>- bekend zijn met de hulpmiddelen voor navigatie, met inbegrip van vuurtorens, bakens en boeien;</li> <li>- bekend zijn met de inhoud, de toepassing en het doel van het Internationaal Reglement ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, 1972; en</li> <li>- bekend zijn met het basisgebruik van de navigatieuitrusting aan boord van vissersvaartuigen zoals het magnetische kompas, radar en GPS (Global Positioning System - satellietnavigatiesysteem).</li> </ul>	
Schipper beperkt vaargebied	<p>Maritiem Instituut Mercator Deeltijds/voltijds/cursus</p> <p>GMDSS A4 (BIPT), zit in de opleiding voltijds</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elke schipper dienst doend op een vissersvaartuig in een beperkt vaargebied is in het bezit van een passend vaarbevoegdheidsbewijs.</li> <li>- Ieder die een passend vaarbevoegdheidsbewijs overeenkomstig lid 1 wenst te verkrijgen, moet : <ol style="list-style-type: none"> <li>1. voldoen aan de eisen voor vaarbevoegdheidsverlening voor stuurman beperkt vaargebied en een goedgekeurde diensttijd van ten minste twaalf maanden hebben als stuurman aan boord van vissersvaartuigen;</li> <li>2. houder zijn van het algemeen certificaat van radio-operator voor GMDSS;</li> <li>3. een goedgekeurde studie en opleiding hebben voltooid en voldoen aan de bekwaamheidsnormen van dit voorschrift.</li> </ol> </li> </ul>	KB 13/11/2009
Stuurman beperkt vaargebied	<p>Maritiem Instituut Mercator Deeltijds/voltijds/cursus</p> <p>GMDSS A4 (BIPT), zit in de opleiding voltijds</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elke stuurman dienst doend op een vissersvaartuig in een beperkt vaargebied is in het bezit van een passend vaarbevoegdheidsbewijs.</li> <li>- Ieder die een passend vaarbevoegdheidsbewijs overeenkomstig lid 1 wenst te verkrijgen, moet : <ol style="list-style-type: none"> <li>1. niet jonger zijn dan 18 jaar;</li> <li>2. een goedgekeurde diensttijd hebben behaald van ten minste vierentwintig maanden in de afdeling " dek " aan boord van vissersvaartuigen;</li> <li>3. houder zijn van het algemeen certificaat van radio-operator GMDSS;</li> <li>4. een goedgekeurde studie en opleiding hebben voltooid en voldoen aan de bekwaamheidsnormen van dit voorschrift.</li> </ol> </li> </ul>	KB 13/11/2009
Schipper onbeperkt vaargebied	<p>Maritiem Instituut Mercator Deeltijds/voltijds/cursus</p> <p>GMDSS A4 (BIPT), zit in de opleiding voltijds</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elke schipper dienst doend op een vissersvaartuig in een onbeperkt vaargebied is in het bezit van een passend vaarbevoegdheidsbewijs.</li> <li>- Ieder die een passend vaarbevoegdheidsbewijs overeenkomstig lid 1 wenst te verkrijgen, moet : <ol style="list-style-type: none"> <li>1. voldoen aan de eisen voor vaarbevoegdheidsverlening voor stuurman onbeperkt vaargebied en een goedgekeurde diensttijd van ten minste twaalf maanden hebben als stuurman of schipper aan boord van vissersvaartuigen;</li> <li>2. houder zijn van het algemeen certificaat van radio-operator GMDSS;</li> <li>3. een goedgekeurde studie en opleiding hebben voltooid en voldoen aan de bekwaamheidsnormen van dit voorschrift.</li> </ol> </li> </ul>	KB 13/11/2009
Stuurman onbeperkt vaargebied	<p>Maritiem Instituut Mercator Deeltijds/voltijds/cursus</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Voldoen aan de eisen voor vaarbevoegdheidsverlening voor stuurman onbeperkt vaargebied</li> </ul>	KB 13/11/2009

	GMDSS A4 (BIPT), zit in de opleiding voltijds	- Een goedgekeurde dienstdtijd van ten minste twaalf maanden hebben als stuurman of schipper aan boord van vissersvaartuigen - Een goedgekeurde studie en opleiding hebben voltooid en voldoen aan de bekwaamheidsnormen van dit voorschrift.	
Motorist 221 kW	Maritiem Instituut Mercator Deeltijds/voltijds/cursus  GMDSS A4 (BIPT), zit in de opleiding voltijds	- Elke motorist dienst doende op een vissersvaartuig is in het bezit van een passend vaarbevoegdheidsbewijs. - Ieder die een passend vaarbevoegdheidsbewijs overeenkomstig lid 1 wenst te verkrijgen, moet : 1. niet jonger zijn dan 18 jaar; 2. een goedgekeurde dienstdtijd hebben behaald van :	KB 13/11/2009
Motorist 750 kW	Maritiem Instituut Mercator Deeltijds/voltijds/cursus  GMDSS A4 (BIPT), zit in de opleiding voltijds	- ten minste zes maanden voor het verlenen van een vaarbevoegdheidsbewijs van motorist 221 kW, - ten minste twaalf maanden in de afdeling " machine " aan boord van vissersvaartuigen voor het verlenen van een vaarbevoegdheidsbewijs van motorist 750 kW, of - ten minste twaalf maanden in de afdeling " machine " aan boord van vissersvaartuigen met een voortstuwingsvermogen van meer dan 750 kW voor het verlenen van een vaarbevoegdheidsbewijs van motorist onbeperkt voortstuwingsvermogen;	
Motorist onbeperkt voortstuwingsvermogen	Niet gespecificeerd  Er is wel een cursus te volgen in het Maritiem Instituut voor 'aspirant motorist ter visserij (1500 kW)'	3. een goedgekeurde studie en opleiding hebben voltooid en voldoen aan de bekwaamheidsnormen van dit voorschrift.	
Eisen om de voortduring van de beroepsbekwaamheid te waarborgen	Om de voortduring van de beroepsbekwaamheid bedoeld in artikel 9, § 1, b (KB 13/11/2009), te waarborgen, voldoet elke schipper, stuurman, motorist of roerganger aan de volgende eisen : - een goedgekeurde dienstdtijd van ten minste twaalf maanden aan boord van vissersvaartuigen hebben volbracht en een goedgekeurde " periodieke scholing zeevisserij " overeenkomstig de eisen van bijlage III, hebben ontvangen tijdens de geldigheidsduur van hun vaarbevoegdheidsbewijs; - met succes een goedgekeurde test hebben afgelegd die de bekwaamheid aantoont om taken uit te voeren die inherent zijn aan de exploitatie van een vissersvaartuig overeenkomstig hetgeen bepaald is in het in bezit zijnde vaarbevoegdheidsbewijs; of - een cursus in de zin van artikel 9, § 2, hebben gevolgd en een goedgekeurde dienstdtijd van ten minste drie maanden hebben volbracht als overtalig bemanningslid aan boord van een vissersvaartuig onmiddellijk voor het dienst doen op zee in de functie waarvoor het vaarbevoegdheidsbewijs geldig is.		

Tabel 13: Commercieel -> Vereiste omtrent het vaartuig.

Document	Vereiste en opmerkingen	Verwijzing naar wettekst
! Let op: Voor vissersvaartuigen <24 meter uitgezonderd vissersvaartuigen die enkel handlijnvisserij uitoefenen (voor handlijnvisserij zie verder)		
BRUG		
Zeebrief	Meetbrief	KB 04/04/1996. Aanvraagformulier bij de FOD mobiliteit

	Certificaat van deugdelijkheid Wordt afgegeven na inspectie van het vaartuig op de wettelijke voorschriften om te mogen varen op zee	KB 04/04/1996 Aanvraagformulier bij de FOD mobiliteit. Vervolgens inspectie van het vaartuig aan de hand van het zeevaartinspectiereglement
	Schip is ingeschreven in de registers van de bewaarder der scheepshypotheek	KB 04/04/1996 FOD Financiën - scheepshypotheekbewaring
	Geldigheid is 5 jaar; De zeebrief wordt afgeleverd tegen betaling van een retributie (250 Euro) die achteraf wordt gefactureerd. Vervanging van zeebrief tegen betaling van een retributie van 50 Euro	KB 04/04/1996 Art. 44. § 1.
Minimum Safe Manning		H VI Art 90, 94 & 118 Wet 50/06 1972, H3 Art. 5
Logboek	Logboek moet ingevuld en afgestempeld zijn door schepenbeheer	Regent besluit 20/10/1945 - Besluit van den Regent bepalende dat elke schipper van een vaartuig dat de zeevisvangst uitoefent verplicht is een logboek bij te houden
<i>Voor andere vereiste betreffende de brug, zie Bijlage 1 Tabel B1. 1</i>		
<b>VOORTSTUWING</b>		
Roer	Het roer moet van 35°BB naar 35° SB kunnen gaan op minder dan 28sec als het schip vaart op max koers met de hoofdstuurmachine (roerstand aanwijzer en speling)	H IV Art 40.4.b & 40.5b
	Het roer moet van 35°BB naar 35° SB kunnen gaan op minder dan 28sec als het schip vaart op max koers met de hoofdstuurmachine (roerstand aanwijzer en speling)	H IV Art 40.4.b & 40.5b
Stuurinrichting	De drijfkrachteenheden van de stuurinrichtingen moeten automatisch opnieuw starten na stroomonderbreking	H IV Art 40.6.a
	De drijfkrachteenheden van de stuurinrichtingen moeten van op de brug in werking kunnen worden gesteld	H IV Art 40.6.b
	Bij een storing in de voeding van de drijfkrachteenheid of een verstelinrichting van een stuurinrichting moet er een hoorbaar en zichtbaar alarm afgaan op de brug (indien van toepassing)	H IV Art 40.6.b, 9d
	De hoofdstuurinrichting moet zowel van op de brug als in de stuurmachinekamer bediend kunnen worden (indien van toepassing)	H IV Art 40.8.a
	De juiste stand van het roer moet op de brug en in de stuurmachinekamer aangeduid worden	H IV Art 40.11
	Bij een hydraulische stuurinrichting moet er een laag niveau alarm (hoorbaar en zichtbaar) aanwezig zijn in iedere tank met hydraulische vloeistof (indien van toepassing)	H IV Art 40.12.b
	Bij een inrichting voor het automatisch besturen van een schip moet onmiddellijk kunnen overgegaan worden van automatische besturing naar handbesturing	H IV Art 40.23
Ankers	De ankers moeten gemakkelijk en snel worden bediend en er moet een borginrichting aanwezig zijn	H IV Art 41.5
<i>Voor andere vereiste betreffende de voortstuwing zie Bijlage 1 Tabel B1. 2</i>		
<b>ROMP EN STRUCTUUR</b>		

Waterdichte schotten en deuren	Doorvoeringen door waterdichte schotten en waterdichte deuren nog steeds waterdicht	H IV Art 30.2
	Waterdichte scharnierdeuren moeten aan beide zijden van het schot bedienbaar zijn door snelwerkende sluitmiddelen	H IV Art 30.8 e & Bijlage 1 Art 10
<i>Voor andere vereiste betreffende de romp en structuur zie Bijlage 1 Tabel B1. 3</i>		
VEILIGHEID		
Reddingsgordels	Voor elke opvarende moet er tenminste 1 reddingsgordel (blokvest) en 1 werkvest (opblaasbare vest) aanwezig zijn	H V Art 58.1 & bijlage X Art 15
	De reddingsgordels moeten op gemakkelijk bereikbare plaatsen zijn geborgen; hun plaats moet duidelijk aangegeven zijn	H V Art 58.3
	Reddingsgordels - moet van een op zee zeer goed waarneembare kleur zijn - voorzien van een signaalfluit, stevig aan de reddingsgordel bevestigd - voorzien van goedgekeurde lichtweerkaatsende kleefbanden - zelfontbrandend licht stevig aan de reddingsgordel bevestigd (niet in ZIR en enkel als er nieuwe gekocht worden niet op de oude)	Bijl X Art 15.
Reddingsboeien	Er moeten tenminste 2 reddingsboeien aanwezig zijn. Alle reddingsboeien moeten voor de opvarenden gemakkelijk bereikbaar zijn	H V Art 59. 1&6
	De reddingsboeien moeten snel vanaf de brug te water geworpen kunnen worden - GT < 200 ton en dagvisserij: 1 boei met lijn (27,5m) en 1 boei met zelfontbrandend licht (Holmes) - GT < 200 ton: 1 boei met lijn (27,5m) en 1 boei met rook en lichtsignaal	H V Art 59.4&5 Brief De Lembre 22/06/83
	Reddingsboeien - moet van een op zee zeer goed waarneembare kleur zijn - in blokletters zijn gemerkt met naam, nummer en thuishaven van het schip - voorzien van goedgekeurde lichtweerkaatsende kleefbanden	Bijlage X Art 14.
Automatisch opblaasbaar reddingsvlot	Eén of meer automatisch opblaasbare reddingsvloten groot genoeg om alle opvarend te kunnen opnemen en één of meer drijvende toestellen groot genoeg om alle opvarenden te kunnen drijvend houden. Elk automatisch opblaasbaar reddingsvlot en drijvend toestel moet aan beide zijden veilig en vlug kunnen te water gebracht worden. Elk reddingsvlot dient zodanig te worden opgesteld dat het in geval het schip zou zinken, vrij opdrijft van zijn bergplaats, opblaast en vrijkomt van het schip jaarlijks gekeurd/ hydrostatic release	H V Art 61.1 & 67.1
	- Moet minimaal plaats bieden aan 6 personen. - Het vlot moet in opgeblazen toestand een overkapping hebben - De vanglijn moet permanent aan een vast punt van het schip zijn bevestigd. - vlot is onderworpen aan een herkeuring door een erkend servicestation, voordat de geldigheidsduur van het certificaat van keuring is verlopen - reddingsvlot zodanig opgesteld dat reddingsvlot onmiddellijk beschikbaar is - moet aan het schip verbonden zijn met een hydrostatic release unit - vermelden van naam van de fabrikant en serienummer	Bijlage X Art 9

	ten minste 2 vochtbestendige platen waarop een beknopt en duidelijke omschrijving betreffende de plaatsing en het te water brengen der reddingvloten is gegeven, verduidelijkt met de nodige tekeningen of foto's.	Bijlage X Art 11.3		
	Een drijvend toestel en automatisch opblaasbaar vlot moet met naam, nummer en met het aantal personen waarvoor het is goedgekeurd, zijn gemerkt (+thuishaven)	Bijlage X Art 13.		
<i>Voor andere vereiste betreffende de veiligheid zie Bijlage 1 Tabel B1. 4</i>				
NIET IN ZEEVAAARTINSPECTIEREGLEMENT MAAR WEL ONDERHEVIG AAN INSPECTIE:				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Noodsystemen op gieken</li> <li>• Verzegeling motor</li> <li>• Trossen meertouwen</li> <li>• Bitter end</li> <li>• Jason cradle &amp; Markus life net</li> <li>• Overlevingspakken (kijken naar de vermeldingen groot en klein en naar bemanning)</li> <li>• Veiligheidsfiche MOB in de brug</li> <li>• AED (defibrilator)</li> <li>• Gangway of ladder</li> <li>• EHBO kit</li> <li>• Reddingsvesten met MOB-zender</li> <li>• Elk materiaal, onderdeel, instrument of toestel dat vereist wordt om aan boord te plaatsen kan vervangen worden door een andere voorziening mits hij zich door geschikte proeven ervan overtuigd heeft dat het ten minste even doelmatig is (hoofdstuk I art 5).</li> <li>• Alles die aanwezig is op het schip moet ook effectief werken (Art 89)</li> </ul>				
! Let op: Voor vissersvaartuigen die enkel handlijnvisserij uitoefenen, met uitsluiting van de vaartuigen die gebruikt worden om met passagiers op zee te gaan:				
Vereiste en opmerkingen		Verwijzing naar wettekst		
Visnummer Zeebrief Certificaat van deugdelijkheid (Het certificaat van deugdelijkheid voor een vaartuig gebruikt voor professionele hengeltvisserij is geldig voor maximaal één jaar)		19/04/2014. - Koninklijk besluit houdende de veiligheidsvoorwaarden voor de professionele hengeltvisserij op zee in een beperkt vaargebied		
Minimale uitrusting				
Navigatie	Radio	Reddingsmiddelen	Brandveiligheid	Andere
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Navigatielichten</li> <li>• Geluidssignaal</li> <li>• Anker</li> <li>• Sleeptouw</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VHF met DSC</li> <li>• EPIRB (VHF)</li> <li>• SART</li> <li>• Noodvoeding &gt;3 uur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Goedgekeurde reddingsvest: 1 per opvarende</li> <li>• Vlot voor maximaal aantal opvarenden</li> <li>• Boei met lijn en licht</li> <li>• 3 valschermsignalen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vuurdeken in het kookgedeelte</li> <li>• Emmer en touw</li> <li>• Multifunctioneel brandblusapparaat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lensinrichting</li> <li>• Lensinrichting alarm</li> <li>• Eerste hulp bij ongevallen pakket</li> </ul>



<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kompas</li> <li>• Seinlamp</li> <li>• Kaarten</li> <li>• Zeemansgidsen</li> <li>• Getijtafels</li> <li>• Bericht aan zeevarenden</li> <li>• Deugdelijke kijker</li> <li>• Radarinstallatie</li> <li>• Radarreflector</li> <li>• Uurwerk</li> <li>• Elektronisch navigatiemiddel (GPS, radar)</li> <li>• Ankerbol</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hulpmiddel om drenkeling binnen boord te halen</li> <li>• Boeilicht</li> <li>• Fluit, spiegel, toorts</li> </ul>		
--	--	---	--	--

Tabel 14: Commercieel -> Technische instandhoudingsmaatregelen.

ICES en andere gebieden	Thema's				Wettekst
Sector IVc (algemeen bekend als het zuidelijk deel van de Noordzee)  Betreffende gebied 2 (waar BNZ onder valt)	Netten en bepalingen inzake het gebruik ervan			Sleepnetvisserij	Verordening (EG) Nr 850/98 van de Raad 30/03/1998 Titel 2, hoofdstuk 1, artikel 4 tot 10 en bijlage 1, 8 en 10
	Netten en bepalingen inzake het gebruik ervan Algemene bepaling inzake netten en het gebruik ervan			Passieve visserij (staand vistuig)	Titel 2, hoofdstuk 2, artikel 11 tot 13 en bijlage 6
	Minimummaat van mariene organismen			Alle vismethoden	Titel 2, hoofdstuk 3, artikel 14 tot 16
	Maatregelen om teruggooi te verminderen			Demersale sleepnetvisserij	Titel 3, artikel 17 tot 19 en bijlage 12
	Bijzondere bepalingen betreffende het vissen op bepaalde mariene organismen				Titel 3 bis, artikel 19 bis en 19 ter
	Beperkingen ten aanzien van bepaalde visserijmethoden en aanverwante activiteiten				Titel 4, artikel 25 en 29
	Technische bepalingen			Alle vismethoden	Titel 5, artikel 30, 31, 31 bis en 32
	Slotbepalingen			Alle vismethoden	Titel 7, artikel 42 en 44
			Alle vismethoden	Titel 8, artikel 45, 46, 47, 48 en 48 bis	
Vismethode	Motor vermogen	Lengte schip	Beperkingen betreffende gear	Tijd op zee	Wettekst
Handlijnvisserij	< 221 kW	< 12 m	Uitsluitend gebruik makend van vishengels	< 24 uur	KB 19/04/2014 KB 23/02/2005

			De belasting van het schip, inclusief de vangst en de uitrusting voor het hengelen, is niet hoger dan de aanbevolen maximale belasting van de fabrikant		
--	--	--	---	--	--

Tabel 15: Commercieel -&gt; Gebiedsbeperkingen.

Vismethode	Vaargebied	Verwijzing wettekst
Handlijvisserij	Een vaargebied dat zich uitstrekt aan de zeezijde tot maximaal 30 zeemijl vanaf de gemiddelde laaglaagwater lijn	KB 19/4/2014
Sleepnetvisserij	Verordening (EG) Nr 850/98 van de Raad van 30 maart 1998 voor de instandhouding van de visbestanden via technische maatregelen voor de bescherming van jonge exemplaren van mariene organismen	
Passieve visserij		

## 4.2 Knelpunten voor de transitie vanuit de recreatieve visserij

De huidige wet- en regelgeving zorgt voor een aantal knelpunten die de transitie vanuit de recreatieve visserij tot rendabele commerciële kleinschalige visserij belemmert of zelfs onmogelijk maakt. In België zijn er vooral recreatieve handlijnvissers en in mindere mate recreatieve sleepnetvissers (zie Hoofdstuk 3). Een deel van deze handlijnvissers heeft aangegeven interesse te hebben om hun activiteit te commercialiseren onder een Belgische visvergunning. Binnen deze context werd in 2014 een koninklijk besluit gepubliceerd (KB 19 april 2014), dewelke een kader biedt aangaande de veiligheidsvoorwaarden voor de professionele hengeltvisserij op zee. Echter, vandaag varen een aantal voormalig recreatieve handlijnvissers onder een commerciële Nederlandse visvergunning, maar nog geen enkele onder een Belgische licentie. Uit de interviews met recreatieve vissers werden een aantal knelpunten naar voor geschoven die de transitie vanuit de recreatieve visserij bemoeilijken. Deze knelpunten hebben zowel betrekking op de bestaande regelgeving (o.a. KB 19 april 2014) als op andere onzekerheden in relatie met een commerciële visactiviteit. Zo moet een recreatieve visser een visvergunning aankopen alvorens commercieel te kunnen vissen. Dit is niet altijd eenvoudig en erg duur. Om de visvergunning aan een nieuwe boot toe te kennen, wat tot nu toe nog niet is gebeurd, moet de boot ook technisch volledig in orde zijn. Om er vervolgens mee te mogen vissen, worden er bovendien eisen gesteld aan de bemanning. Daarnaast zijn er een aantal technische en temporele eisen die de transitie belemmeren. De aangehaalde knelpunten worden hieronder kort toegelicht. Let wel, deze knelpunten vertalen geenszins de persoonlijke standpunten van de onderzoekers in kwestie, maar geven een loutere oplijsting van de knelpunten zoals deze door de huidige recreatieve vissers worden opgevat:

### 4.2.1 Visvergunning

Een eerste vereiste om commercieel te kunnen vissen is het hebben of verkrijgen van een Belgische visvergunning. Zoals in Artikel 2, van het Besluit van de Vlaamse Regering van 16 December 2005 omtrent de visvergunning, is vastgelegd, mag de totale capaciteit van de commerciële vloot (houdende een visvergunningen uitgegeven in België), uitgedrukt in kW en GT, niet hoger zijn dan een maximumcapaciteit<sup>3</sup> overeenkomstig artikel 12 en 13 van Verordening (EG) Nr. 1380/2013. Dit betekent dat er niet zomaar een visvergunning kan worden afgegeven; eerst moet een schip met een bestaande vergunning uit de vaart worden genomen. De afgelopen jaren is dit gemiddeld 5 keer per jaar gebeurd. Op die momenten was het dus mogelijk om een visvergunning te verkrijgen. Er moet dan een aandeel in het schip worden gekocht, door een of meerdere partijen, die vervolgens de kilowatts onttrekken van het uit-de-vloot-gaande vaartuig en toevoegen aan hun nieuwe of bestaande vaartuig om zo de visvergunning te verkrijgen. Sinds 2012 bestaat de mogelijkheid om bestaande vergunningen te splitsen over meerdere vaartuigen. De modaliteiten daartoe staan beschreven in het MB van 16 maart 2012. Het wettelijk kader in verband met visvergunningen staat in het Besluit van de Vlaamse regering van 16 december 2005.

In België is het zo dat men geen visvergunning voor een vaartuig kan kopen bij de overheid. Er moet altijd een vrijkomend aandeel worden gekocht vanuit een bestaand vaartuig dat uit de vaart genomen wordt. Bovendien zijn er een aantal regels die voorkomen dat speculanten op deze markt springen. Zo moet de onttrokken visvergunning binnen de 12 maanden nadat deze is aangekocht worden gebruikt door de koper.

---

<sup>3</sup> Dit om de groei van de visserij te voorkomen en zo een duurzame exploitatie van de visbestanden voor lange termijn te kunnen waarborgen

De kosten van een visvergunning worden, door het systeem op de manier te organiseren, bepaald door de markt. Daarmee is de prijs per kilowatt volatiel en mede afhankelijk van de staat van het vaartuig dat wordt verkocht. In het verleden is deze erg hoog geweest (tot wel 1 600 euro), terwijl de prijs per kW vandaag schommelt rond de 250 euro. Hulp bij het opkopen of verkopen van een visvergunning kan worden verkregen bij een gespecialiseerd advocatenkantoor.

#### 4.2.2 Quotaverdeling

Direct gerelateerd aan de visvergunning is de quota verdeling. Immers samen met de visvergunning komt ook het recht op een deel van de Belgische quota afhankelijk van het aantal kW's van het vaartuig. De huidige nationale quotabeleid wordt door recreatieve handlijnvissers als ongunstig ervaren voor een eventuele overstap naar kleinschalige commerciële hengelvissers. Immers de vissers betalen met de aanschaf van een visvergunning indirect voor quota van vis waarop ze niet vissen (handlijnvissers vissen voornamelijk op niet quota gebonden soorten). Hierdoor wordt de kost van de quota per kW in België, die wordt aangekocht met de visvergunning, als zeer duur omschreven. Ook zouden een aantal handlijnvissers die een vaartuig hebben met een relatief groot vermogen relatief veel geld moeten neertellen (zie 4.2.4 Vereisten aan het vaartuig). Een oplossing hiervoor zou mogelijk kunnen worden gevonden in het Nederlandse quotaverdelingsysteem. Vislicenties per soort genieten hierbij de voorkeur.

#### 4.2.3 Vereisten aan de bemanning

De schipper van het vaartuig dient in het bezit te zijn van een passend en geldig vaarbevoegdheidsbewijs dat toelaat het bevel te voeren over het vaartuig en dat minimaal overeenkomt met het vaarbevoegdheidsbewijs voor officieren belast met de brugwacht op commerciële pleziervaartuigen. De overige bemanningsleden dienen minimaal te voldoen aan de STCW Sectie VI/1. Dit laatste houdt in dat alle bemanningsleden minimaal een 'STCW Basic Safety Training' dienen gelopen te hebben. Dit omvat een vierdaagse cursus dat focust op persoonlijke overlevingstechnieken, brandpreventie en blussen, elementaire eerste hulp en persoonlijke veiligheid en sociale verantwoordelijkheden. De kosten die hiermee verbonden zijn bedragen ruim € 1 200. Dit certificaat heeft een geldigheidsduur van 5 jaar en dient bijgevolg vijfjaarlijks verlengd te worden door middel van het volgen van een tweedaagse 'STCW Basic Safety Training Refresher' cursus. De kosten verbonden aan dergelijke cursus worden door bepaalde personen als hoog ervaren. Bijkomend wordt gesteld dat op basis van het KB van 19/04/2014 elke passagier aan boord van het vaartuig dergelijk certificaat op zak dient te hebben, waardoor het mogelijk maken van vistrips met bijvoorbeeld vader of zoon een aanzienlijke hap uit het familiebudget betekend.

Het KB van 19 april 2014 stelt dat alle professionele hengelvaartuigen bemand dienen te worden door minimaal 2 bemanningsleden. Deze vereiste brengt hogere financiële risico's met zich mee. Een garantie op goede vangsten bestaat niet, echter, meereizende bemanningsleden dienen vergoed te worden. Dit maakt dat de kans op een verlieslatende activiteit toeneemt. Verder stelt men dat het aantal potentiële vaardagen per jaar beperkt zijn door de grote afhankelijkheid van de weersomstandigheden, te wijten aan de beperkte dimensies van het vaartuig. Dit bemoeilijkt het rendabel houden van een commerciële activiteit, zeker met een tweede bemanningslid. De hiertoe bevoegde overheid laat duidelijk verstaan dat 2 bemanningsleden een absoluut minimum betreft ten einde de veiligheid aan boord te garanderen. Bijgevolg vormt deze eis geen onderwerp voor verdere discussie.

#### 4.2.4 Vereisten aan het vaartuig

Elk zeevarend schip moet technisch in orde zijn. Dit toon je aan met een vlaggenbrief (recreatief) of zeebrief (commercieel). De eisen die worden gesteld aan de zeewaardigheid van een recreatief vaartuig zijn echter niet gelijk aan de eisen die worden gesteld aan een commercieel vaartuig. Deze laatste zijn veel strenger en de overgrote meerderheid van de vaartuigen in de recreatieve vloot zullen niet kunnen voldoen aan de eisen gesteld aan het commerciële vaartuig. Als het vaartuig aan alle eisen voldoet kan de visser het Certificaat van Deugdelijkheid ontvangen. (meer informatie is te vinden op de website<sup>4</sup>. Na de ontvangst van het Certificaat van Deugdelijkheid en de Meetbrief kan worden overgaan tot aanvragen van een zeebrief (meer info over de zeebrief en het aanvragen ervan, inclusief aanvraagformulier, worden vermeld op de website<sup>5</sup>. De kosten verbonden aan bijkomende vaartuig-gerelateerde certificaten worden door de recreatieve vissers aanzienlijk hoog geacht. Een jaarlijkse hernieuwing van het certificaat van deugdelijkheid kost bijvoorbeeld ruim € 200, terwijl een eerste onderzoek ruim € 400 kost (met klassecertificaat).

Een aantal van de gestelde eisen worden als knelpunt gezien door de geïnterviewde recreatieve vissers. De beperking van het totale maximale motorvermogen tot 221 kW (300 pk) wordt door bepaalde personen als onveilig ervaren. Een te laag motorvermogen kan de duur van de vaartijd tussen de vislocatie en de haven drastisch verhogen in geval van plots opkomend slecht weer. Dit creëert een verhoogd veiligheidsrisico. Verder wordt benadrukt dat het motorvermogen van de hengeltaartuigen op een andere wijze wordt aangewend in vergelijking met de commerciële sleepnetvisserij. Daar waar in het laatste geval dit motorvermogen voornamelijk dient voor het voorttrekken van sleeptuig wordt dit in de hengeltaartuig ingezet voor het snel bereiken van de vislocaties op zee. Dit is van cruciaal belang om de effectieve 'vistijd' te maximaliseren, rekening houdend met het feit dat de totale duurtijd van een zeereis maximaal 24 uur mag bedragen.

#### 4.2.5 Gebiedsbeperkingen en vermarkting

Ook gelden er beperkingen voor het gebied waarin gevist mag worden afhankelijk van al dan niet commerciële uitbating, de métier, en de karakteristieken van het vaartuig. Binnen het huidige wetgevend kader mogen professionele hengeltaartuigen onder Belgische vlag uitsluitend gebruikt worden voor de commerciële hengeltaartuig op zee in een beperkt vaargebied (i.e. 30 nm). Dit heeft als gevolg dat het vaartuig in kwestie niet meer kan aangewend worden voor loutere ontspanningsvaarten (zonder te vissen) en tevens niet meer ingezet kan worden in het kader van recreatieve wedstrijdverbanden. De aankoop van een extra vaartuig om aan ontspanningsbehoeften te voldoen is financieel onhaalbaar.

Het beperkt vaargebied van 30 nm, zeewaarts gemeten vanaf de gemiddelde laaglaagwaterlijn, wordt door enkele zeebaars- en kabeljauwvissers als een grote beperking aanzien. Vaak wordt voorbij deze grens op wrakken gevist die als 'hotspot' fungeren. Deze locaties kunnen als professionele hengeltaartuig onder het huidige wetgevend kader niet meer worden bezocht. De limiet tot 30 nm wordt echter op internationaal niveau als een standaard aangenomen in het kader van veiligheidsoverwegingen.

---

<sup>4</sup> <http://www.mobilit.belgium.be/nl/scheepvaart/pleziervaart/vaartuig/deugdelijkheid>

<sup>5</sup> <http://www.mobilit.belgium.be/nl/scheepvaart/zeeverij/zeebrief>

Tenslotte wordt de vraag gesteld of er nog vis kan gehouden worden voor persoonlijke consumptie bij het uitoefenen van een commerciële visactiviteit. Tevens wordt de interesse voor een korte keten verkoop kenbaar gemaakt, bijvoorbeeld door verkoop aan de kaaimuren, onmiddellijk na het aanlanden van de vis.

### **4.3 Transitie vanuit groot vlootsegment**

De visie voor een duurzame Belgische visserij in de toekomst is, ook bij een aantal reders, gestoeld op kleinere compacte vaartuigen. Er zijn echter twee belangrijke knelpunten die een transitie verhinderen. Ten eerste is er de kost en de onzekerheid over de rentabiliteit van een transitie. Een tweede belangrijk knelpunt dat de transitie vanuit het bestaande commerciële segment verhindert is het gebrek aan ervaring over de kleinschalige visserij binnen de sector.

#### **4.3.1 Hoge kost en onzekere rentabiliteit**

De kosten voor een reder in het GVS in een goed jaar zijn ruwweg 1/3 voor brandstof, 1/3 voor personeel en 1/3 afschrijving en opbouw van nieuwe reserves om te innoveren en investeren. In een minder jaar kan de kost voor brandstof en personeel beide oplopen naar 40% of zelfs bijna 50% waardoor er geen geld voor investeringen overblijft. De kost voor brandstof is erg groot en de transitie naar een compacter voertuig is niet alleen een verbetering op het gebied van ecologische duurzaamheid, maar ook naar efficiëntie en economische duurzaamheid. Daarnaast is er het streven naar een hervorming van de boomkorvisserij dat een negatief imago kent. Voorbeelden hiervan zijn de transitie naar sumwings of naar puls-visserij. Echter, zo wordt aangegeven, deze omschakeling is op korte termijn niet haalbaar zonder Europese subsidies. De onzekere rentabiliteit (zie Hoofdstuk 5) gekoppeld aan de hoge subsidieloze omschakelingskosten zijn de voornaamste redenen waarom maar weinig reders een omschakeling naar kleinschalige visserij mogelijk achten. De rentabiliteit van de kleinschalige visserij wordt in het volgende hoofdstuk nader bekeken.

#### **4.3.2 Ervaring**

Een tweede belangrijk knelpunt in de transitie naar kleinschalige visserij is een gebrek aan specifieke visserij technische ervaring. De Belgische vloot is overgespecialiseerd in sleepnetvisserij en de praktische kennis over alternatieve manieren van vissen bijna verdwenen. Hierdoor wordt het ook erg moeilijk om een nieuwe manier van vissen op te starten. Dit geldt uiteraard met name voor de passieve visserij met staand want en handlijnvisserij. Er moet een hoge leerkost worden betaald en het risico op falen is reëel vanwege het gebrek aan kennis. Dit getuigt ook het wisselende succes van reders die in het verleden zijn overgeschakeld (O.22-N.95-O.554-O.369-O.32). Bovendien wordt er op de visserijschool geen opleidingen in deze alternatieve vormen van visserij aangeboden en kan er wegens gebrek aan vaartuig ook geen stage gelopen worden op dergelijk vaartuig. Wat betreft de handlijnvisserij is er veel kennis aanwezig bij de sportvissers, maar nog weinig van deze kennis is gedocumenteerd. Het ILVO rapport "Handlijnvisserij op zeebaars" (Verhaeghe, 2012) is één van de weinige Belgische documenten waarin deze kennis deels is opgeschreven. Gerelateerd aan het gebrek aan ervaring is de bemanningsproblematiek. In het huidige klimaat is het reeds erg moeilijk om geschikte bemanning te vinden voor de conventionele visserij, het vinden van bemanning met ervaring in alternatieve vismethodes belooft nog problematischer te worden. Met de transitie naar een kleinschalige vloot dient er bij voorkeur ook een belangenorganisatie opgericht te worden die op deze problematiek kan inspelen. De Rederscentrale komt hier zeker voor in aanmerking, maar deze is op basis van actieve leden voorlopig oververtegenwoordigd door het GVS. De Belgen die onder Nederlandse vlag de commerciële handlijnvisserij beoefenen hebben zich onlangs verenigd en zien zich vertegenwoordigd in een nieuw

opgerichte organisatie: Low Impact Fishery Southern Northsea (LIFSN). In Nieuwpoort bedroeg het percentage van de besomming door in totaal 18 vaartuigen aangesloten bij LIFSN ongeveer 13,5%<sup>6</sup>, een niet gering aandeel voor de visveiling van Nieuwpoort.

---

<sup>6</sup> [http://www.nieuwsblad.be/cnt/bldva\\_02044741](http://www.nieuwsblad.be/cnt/bldva_02044741)





## 5 Rendabiliteitsanalyse voor een commerciële kleinschalige visserij

### 5.1 Algemeen

De rentabiliteit van de boomkorvisserij is sterk afhankelijk van de brandstofprijzen, zo schommelt het percentage van de totale kost dat aan brandstof wordt besteed tussen de 30% tot zelfs 50%. Met dergelijk hoge exploitatiekosten is het dan soms ook lastig om een positief (bedrijfs)resultaat te boeken. In het verleden hebben de hoge brandstofkosten reeds verliesmakende jaren veroorzaakt. De variabele kosten werden toen nog net gedekt maar de vaste kosten en afschrijvingen op investeringen konden niet worden terugverdiend. De onzekere evolutie van de brandstofprijzen bekrachtigt de nood aan verstrekkende veranderingen. Een omschakeling naar kleinschalige visserij kan mogelijk een verbetering in de rentabiliteit betekenen. Immers, de kleinschalige visserij is gekend voor lage kosten door o.a. een laag brandstofverbruik. Bovendien kan de kleinschalige visserij potentiële hogere visprijzen verkrijgen op basis van het lokale en duurzame karakter van deze vorm van visserij. Echter, de vangsten en de efficiëntie zijn waarschijnlijk lager voor een commerciële kleinschalige visserij in vergelijking met de bestaande commerciële vloot en er is weinig kwantitatieve informatie beschikbaar over de rentabiliteit van dergelijke kleinschalige vloot.

In dit hoofdstuk worden de mogelijkheden tot commerciële exploitatie van de vaartuigen uit de drie verschillende scenario's onderzocht (staand want visserij, handlijnvisserij en sleepnetvisserij). Dit gebeurt aan de hand van een rentabiliteitsanalyse voor de omschakelingen naar elk van deze drie vaartuigen vanuit zowel de recreatieve visserij als het bestaande commerciële segment. Hierbij wordt steeds de veronderstelling gemaakt dat bij een omschakeling vanuit de recreatieve visserij men reeds een vaartuig ter beschikking heeft en het nodige materiaal om kleinschalig te vissen reeds in het verleden heeft aangekocht. Bijgevolg zullen de gemaakte kosten vooral betrekking hebben op de wettelijke eisen inzake de commerciële exploitatie, bijvoorbeeld de aanschaf van een visvergunning, kosten voor opleidingen, etc. Een omschakeling vanuit de commerciële visserij vereist de aankoop van een nieuw vaartuig (< 12m) en investeringen in materiaal. Maar er wordt verondersteld dat er reeds een visvergunning en dergelijke aanwezig zijn. De analyses die hier worden gepresenteerd zijn theoretische analyses voor een beperkt aantal scenario's. Echter, doordat er gebruik wordt gemaakt van een stochastische simulatie (zie 5.2.1 Stochastisch budgetteren) wordt inzicht verworven in de wijze waarop de kritische parameters de rentabiliteit beïnvloeden, dewelke breder toepasbaar is dan enkel voor de gepresenteerde scenario's.

### 5.2 Methodologie

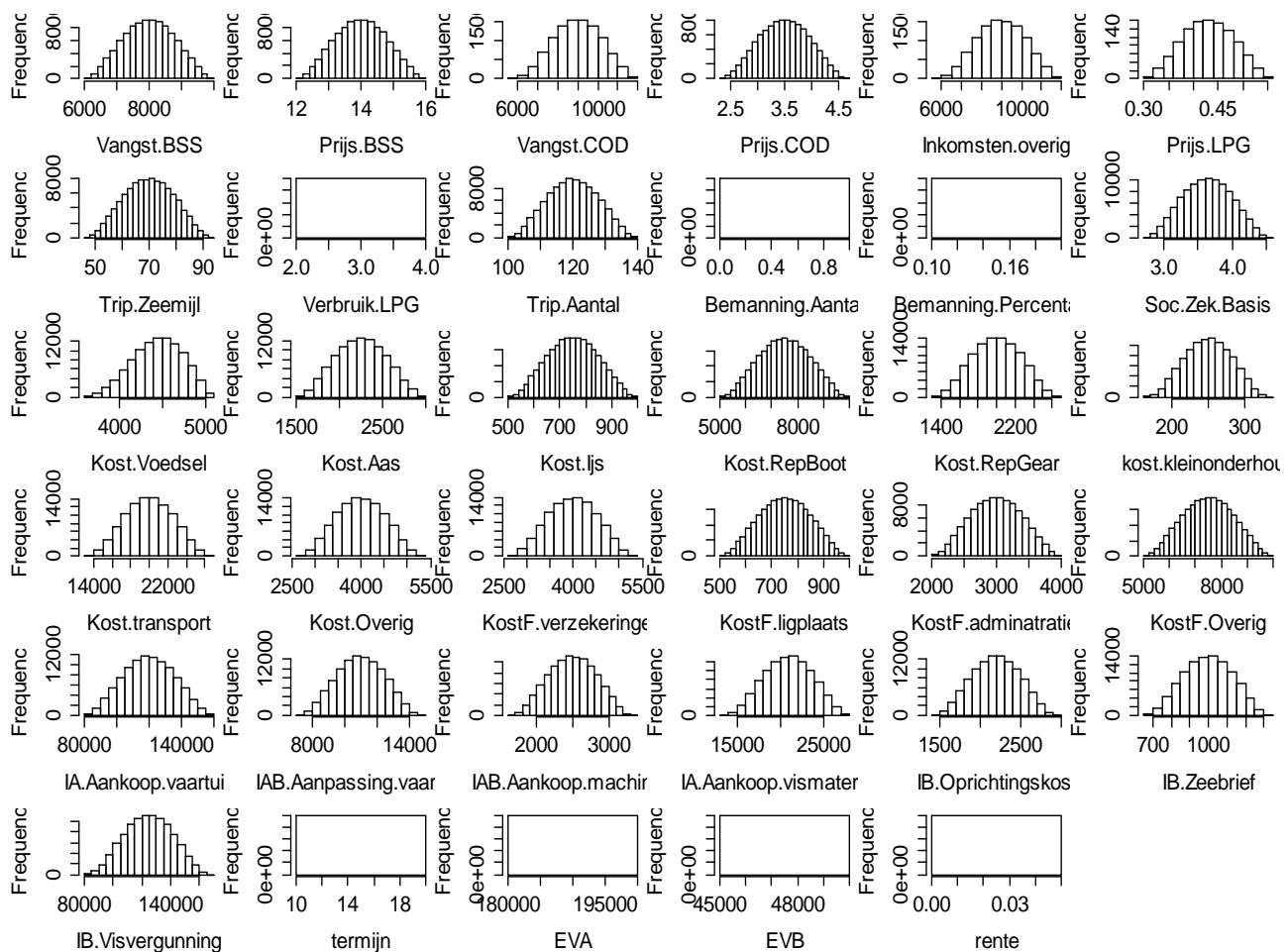
#### 5.2.1 Stochastisch budgetteren

Er werd gekozen om een stochastische rentabiliteitsanalyse (SRA) uit te voeren in plaats van een gangbare deterministische analyse. Een stochastische analyse, rekenend met distributies i.p.v. puntwaarde, heeft het voordeel dat onzekerheid kan worden opgenomen in de simulatie. Hierdoor geven de resultaten van de analyse de kansen weer op, bijvoorbeeld, een positief rendement. Bovendien laat een SRA toe om het relatieve sensitiviteit van de input waarden (vangsten, visprijzen, brandstofkosten, loonkosten, etc.) op de rentabiliteit te berekenen in een sensitiviteitsanalyse.

De gebruikte SRA gaat uit van een stochastische boekhouding. Elke omzet- en kostenpost in dergelijke boekhouding kent een minimumwaarde, een meest waarschijnlijke waarde en een maximumwaarde. Zo wordt de prijs voor zeebaars in de SRA voor de handlijnvisserij beschreven met een PERT-verdeling met als minimumprijs € 10,50/kg, een meest waarschijnlijke prijs van € 12,00/kg en een maximumprijs van € 17,50/kg (Figuur 11). Deze waarden, die als input voor de SRA dienen, zijn gebaseerd op een inventarisatie van de te verwachte inkomsten en uitgaven voor het realiseren van een visserij volgens één van de drie scenario's. De inventarisatie van de inkomsten (vangsten en prijzen) is in de meeste gevallen gebaseerd op een analyse van historische aanlandings- en besommingsgegevens van gelijkaardige vaartuigen. De inventarisatie van de kosten is in de meeste gevallen, gebaseerd op een literatuurstudie, opzoekingen en expertkennis, aan de hand van interviews met de actoren uit de sector. De gedetailleerde inventarisatie van de kosten voor de drie verschillende scenario's zijn in overzichtelijke tabellen terug te vinden in Bijlage 2. In enkele gevallen werden er tijdreeksanalyse verricht om een inzicht te krijgen in de potentiële toekomstige waarden (zie 5.2.4 Tijdreeksanalyse). De gedetailleerde data werden geaggregeerd om de meest waarschijnlijke waarden, die dienen als input voor de SRA, te verkrijgen. De minimum- en maximumwaarde zijn, tenzij anders vermeld, verkregen door respectievelijk 75% of 125% van het meest waarschijnlijk bedrag te nemen. Door in de boekhouding te rekenen met deze verdelingen van omzet- en kostenposten wordt er ook een verdeling verkregen over het berekende brutobedrijfsresultaat, de brutowinst en de nettowinst. Deze verdelingen kunnen vervolgens worden gebruikt om de kansen op een bepaald gewenst resultaat te berekenen.

### 5.2.2 Monte Carlo

Het doorrekenen van de verdelingen gebeurt door middel van een Monte Carlo simulatie. Monte Carlo simulatie berekent een x aantal keer (in de bekingen hier gepresenteerd telkens 100 000 keer) de rentabiliteit van de verschillende vaartuigen. Bij elke simulatie worden andere waardencombinaties gebruikt voor de prijzen, gemaakte kilometers, brandstofkosten etc., waarbij de ingegeven verdelingen telkens gerespecteerd worden. Na 100 000 simulaties zal er dus frequent een brandstofprijs rond de meest waarschijnlijke prijs zijn gesimuleerd en slechts een beperkt aantal keer een prijs rond de maximum of minimum ingegeven waarden.



Figuur 11: Een voorbeeld van de waarschijnlijkheidsverdelingen die als input dienen voor de Monte Carlo simulatie voor het 'handlijvisserij'-scenario

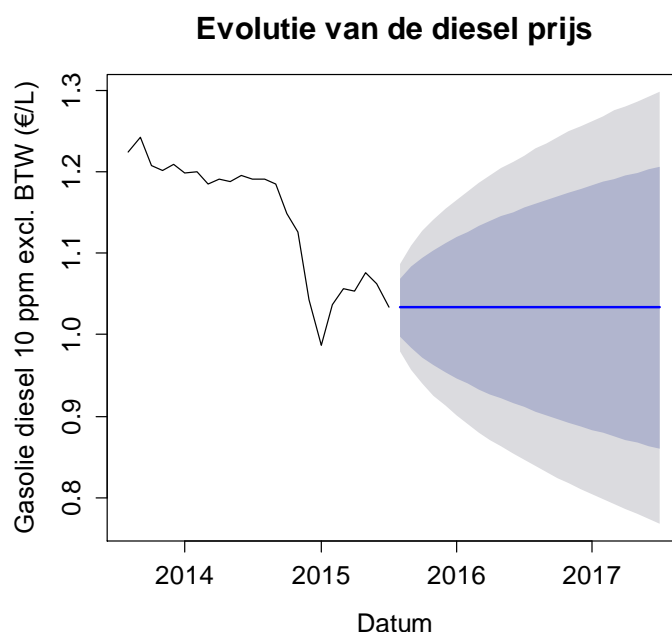
### 5.2.3 Sensitiviteitsanalyse

De sensitiviteit van de omzet- en kostenposten (prijzen, vangsten, kosten, etc.) wordt berekend aan de hand van een lineaire regressie analyse. Deze regressie schat het effect van alle inputparameters op het bruto bedrijfsresultaat. Doordat alle input parameters worden opgenomen is de determinatiecoëfficiënt bijna 100% en de schatting dus erg betrouwbaar. De coëfficiënten worden omgerekend om het effect van een procentuele verandering van de input op het bruto bedrijfsresultaat weer te geven.

### 5.2.4 Tijdreeksanalyse

Aan de hand van historische data, van bijvoorbeeld brandstofprijzen, kunnen er door middel van statistische tijdreeksanalyses voorspellingen worden gedaan over het toekomstig verloop van deze prijzen. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de betrouwbaarheid van deze prognoses waardoor deze voorspellingen kunnen dienen om de minimum-, meest waarschijnlijke en maximumwaarde van de omzet- en kostenposten in de SRA te schatten. Daar waar de data beschikbaar was, werden tijdreeksanalyses uitgevoerd en vergeleken met de inschattingen van de experts. Voor de brandstofprijzen werd direct de geschatte waarde uit de tijdreeksanalyse gebruikt als ingegeven brandstofprijs voor de SRA. De schattingsmethode die werd gebruikt is Holt-Winter exponential smoothing (Holt, 1957; Winter, 1960). Er werd geen seizoensaliteitseffect en geen trend in rekening gebracht. Als input voor de SRA werd voor de meest

waarschijnlijke waarde de gemiddelde voorspelde waarde voor het jaar 2016 genomen. Voor de minimum- en maximumwaarden werden de gemiddeldes van de lage en hoge waarden van het 80% betrouwbaarheidsinterval voor 2016 genomen. Een voorbeeld van hoe een prognose met deze methode eruitziet wordt gegeven in Figuur 12.



Figuur 12: Voorspelling van de diesel prijs aan de hand van tijdreeksanalyse. De blauwe lijn geeft de meest waarschijnlijke waarde weer, het donkergrijs gebied het 80% betrouwbaarheidsinterval en lichtgrijs gebied geeft het 95% betrouwbaarheidsinterval weer

### 5.3 De stochastische rentabiliteitsanalyse

In de onderstaande tabellen (Tabel 16 t/m Tabel 28) worden de resultaten van de SRA getoond voor elk van de drie scenario's: stand want visserij, handlijvisserij en sleepnetvisserij. In deze tabellen worden zowel de omzet- en kostenposten (de geaggregeerde data waarvoor telkens een minimum-, een meest waarschijnlijke en een maximumwaarde werd ingegeven) alsook de berekende resultaten (de output van de simulatie, bv. totale inkomsten, variabele kosten, brutowinst, vaste kosten, operationeel resultaat, bruto bedrijfsresultaat en nettowinst) weergegeven. De omzet- en kostenposten zijn gebaseerd op een literatuurstudie, interviews, tijdreeksanalyses en de inventarisatie van de minimumkosten (zie Bijlage 2). Deze vormen de invoer van de simulatie analyse en de belangrijkste omzet- en kostenposten worden hieronder steeds besproken. De resultaten zijn de uitkomst van een stochastische simulatie en zijn onderlijnd in de tabellen. De minimum- en maximumwaarde van de gesimuleerde resultaten zijn niet gelijk aan het theoretisch minimum en maximum. De berekeningen voor de theoretische minimale en maximale resultaten zijn gebaseerd op de theoretisch slechtst mogelijke en best mogelijke combinaties, i.e. de hoogst mogelijke vangsten gecombineerd met de beste visprijzen en laagste kosten. Dit is voor zowel het berekende theoretische minimum als het theoretische maximum geen waarschijnlijk resultaat, aangezien de kans dat deze combinatie zich daadwerkelijk voordoet erg klein is. Daarom werd met behulp van Monte Carlo simulaties een waarschijnlijkheidsverdeling berekend voor alle resultaten (zie paragraaf "5.2.2 Monte Carlo"

voor toelichting bij de methode). Door op deze manier de onzekerheid over prijzen, vangsten en kosten mee te nemen in een analyse kan een robuuster resultaat worden verkregen. Immers een voorspelling naar de toekomst toe kent altijd een mate van onzekerheid. De simulaties die hieronder worden besproken zijn gelimiteerd tot drie scenario's.

### 5.3.1 Staand want visserij

#### Toelichting op het gesimuleerde scenario

In het gesimuleerde scenario van staand want visserij wordt er voornamelijk gevist op tong, zeebaars en kabeljauw met schakels en kieuwnetten. De tongvisserij met kieuwnetten en schakelnetten vindt voornamelijk plaats in het voorjaar en in het zuidelijk deel van de Noordzee en langs de oostkust van het kanaal, maximaal tot aan Boulogne-Sur-Mer, steeds binnen de 12 nautische mijlszone. In de zomer en de herfst wordt zeebaars gevangen met kieuwnetten en schakelnetten langs de kust maar ook op de wrakken. Ook kabeljauw wordt langs de kust en soms op de wrakken gevangen met kieuwnetten (met een grotere maaswijdte), vooral in het najaar en tijdens de winterperiode. De boot die wordt gebruikt is een catamaran van ongeveer 10m die is omgebouwd om op LPG te varen (kosten efficiënter). De catamaran kent veel voordelen zoals een lagere diepgang (dus energiezuiniger), een grotere stabiliteit, een vlakke ligging op het water (dus gemakkelijker om netten uit te zetten) en meer oppervlakte aan boord. Het drijfvermogen is wel iets minder, dus een catamaran kan iets minder zware last dragen. Vooral de natte netten zijn zwaar, dus dit betekent dat het voor de kleinschalige visserij enkel mogelijk is om kleinere netten mee te nemen (4 netten van 500m, het uitzetten van de netten kost dan ongeveer 15 minuten). Het vermogen van de twee LPG-buitenboordmotoren bedraagt 2 maal 175pk. Uitvaren met een catamaran van 10m kan bij een windkracht onder de 5Bft en golven van kleiner dan 5m, samen met andere beperkingen komt dit neer op gemiddeld 125 trips op jaarbasis. Er wordt in al de scenario's gevaren met slechts 1 extra bemanningslid, omdat vooral de kosten voor de bemanning zwaar wegen op de kleinere omzet van de kleinschalige visserij. Gegeven het Belgisch systeem van minimale dagloon is het niet rendabel om met meer dan 1 betalend bemanningslid te varen.

#### Inkomsten

De vangsten en prijzen voor de staand want visserij uit dit scenario (Tabel 16) zijn berekend aan de hand van historische data van gelijkaardige vaartuigen, rekening houdend met een verminderd aantal mogelijke zeedagen (door weersomstandigheden).

Tabel 16: Inkomsten scenario staand want visserij

	<i>Min.</i>	<i>MW.</i>	<i>Max.</i>
<b>Inkomsten</b>			
<i>Tong</i>			
Vangst	6 375 kg	8 500 kg	10 625 kg
Prijs	€ 9,00	€ 12,00	€ 15,00
<u><i>Inkomsten Tong</i></u>	<u>€ 60 654,60</u>	<u>€ 102 000,00</u>	<u>€ 154 215,80</u>
<i>Zeebaars</i>			
Vangst	900 kg	1 200 kg	1 500 kg
Prijs	€ 10,50	€ 14,00	€ 17,50
<u><i>Inkomsten Zeebaars</i></u>	<u>€ 10 194,48</u>	<u>€ 16 800,00</u>	<u>€ 24 894,40</u>
<i>Kabeljauw</i>			
Vangst	2 250 kg	3 000 kg	3 750 kg
Prijs	€ 2,63	€ 3,50	€ 4,38
<u><i>Inkomsten Kabeljauw</i></u>	<u>€ 6 288,57</u>	<u>€ 10 500,00</u>	<u>€ 15 582,90</u>
<i>Overig</i>			
<i>Overige Inkomsten</i>	€ 12 000,00	€ 16 000,00	€ 20 000,00
<b><u>Totale Inkomsten</u></b>	<b><u>€ 97 237,95</u></b>	<b><u>€ 145 300,00</u></b>	<b><u>€ 199 564,60</u></b>

### Prijzen

Kleinschalige visserij heeft een duurzaam imago van lokaal gevangen vis met weinig milieu-impact. Dit imago kan worden gebruikt voor het verkrijgen van een meerprijs voor producten gevangen door de kleinschalige visserij. Het is belangrijk dat deze meerprijs gevaloriseerd kan worden. Labels en korte ketenverkoop zijn daarvoor aangewezen (zie ook 6.1.1 Sterktes van een commerciële kleinschalige visserij; Duurzaam imago en meerprijs voor vangsten, en 6.1.3 Opportuniteiten voor een commerciële kleinschalige visserij; Vraag naar kwalitatief goede vis en korte keten initiatieven). In dit scenario gaan we uit van redelijke prijzen voor tong (gem. € 12,00/kg), zeebaars (gem. € 14,00/kg) en kabeljauw (gem. € 3,50/kg) (Tabel 16).

### Vangsten

Net als bij de andere scenario's vormt het weer een voorname belemmering in het totaal aantal jaarlijkse zeedagen (over het algemeen wordt er bij een windkracht van  $\geq 5$ Bft niet uitgevaren met de relatief kleine vaartuigen). Naast het weer spelen een aantal andere factoren een rol bij het plaatsen van de netten, zoals het getij (bij springtij kan er niet worden gevist doordat de stroming de netten plat trekt) en helderheid van het water (bij helder water kan er niet worden gevist omdat de vissen de netten zien) (Verhaeghe et al., 2008). Gebaseerd op historische analyses van gelijkaardige vaartuigen en rekening houdend met het aantal potentiële zeedagen (125) zijn de gemiddelde jaarlijkse vangsten berekend op: 8 500kg voor tong, 1 200kg voor zeebaars en 3 000kg voor kabeljauw (Tabel 16).

### Kosten

De kosten voor dit scenario zijn gebaseerd op een literatuur studie en interviews. Een inventarisatie van de gedetailleerde kosten wordt gegeven in Tabel B2. 1 en Tabel B2. 2 (Bijlage 2) Voor de SRA werden geaggregeerde kosten gebruikt (Tabel 17). Hieronder worden de belangrijkste kosten besproken.

Tabel 17: Kosten scenario staand want visserij

	<i>Min.</i>	<i>MW.</i>	<i>Max.</i>
<b><u>Totale Inkomsten</u></b>	<b>€ 97 237,95</b>	<b>€ 145 300,00</b>	<b>€ 199 564,60</b>
<b>Variabele Kosten</b>			
<i>Brandstof (LPG)</i>			
Prijs per liter	€ 0,30	€ 0,43	€ 0,56
Gem. afgelegde afstand per trip	56 zeemijl	75 zeemijl	94 zeemijl
Brandstof verbruik	2 l / zeemijl	2 l /zeemijl	2 l / zeemijl
Aantal trips per jaar	94	125	156
<u>Totaal brandstof</u>	<u>€ 3 996,68</u>	<u>€ 8 062,50</u>	<u>€ 14 763,60</u>
<i>Personeel</i>			
Betaalde bemanningsleden	1	1	1
Percentage inkomsten	15%	15%	15%
<u>Totaal loon</u>	<u>€ 14 585,69</u>	<u>€ 21 795,00</u>	<u>€ 29 934,70</u>
<u>Bijdrage sociale zekerheid</u>	<u>€ 271,39</u>	<u>€ 455,46</u>	<u>€ 690,90</u>
Voedsel bemanning	<b>€ 1 312,50</b>	<b>€ 1 750,00</b>	<b>€ 2 187,50</b>
<i>Overig</i>			
IJs	€ 1 125,00	€ 1 500,00	€ 1 875,00
Jaarlijks onderhoud Vaartuig	€ 2 250,00	€ 3 000,00	€ 3 750,00
Jaarlijkse kost vismateriaal	€ 2 625,00	€ 3 500,00	€ 4 375,00
<u>Veiling kosten (7%)</u>	<u>€ 6 806,66</u>	<u>€ 10 171,00</u>	<u>€ 13 969,50</u>
Logistiek	€ 15 000,00	€ 20 000,00	€ 25 000,00
Overig variabele kosten	€ 3 000,00	€ 4 000,00	€ 5 000,00
<b><u>Totale Variabele Kosten</u></b>	<b><u>€ 59 497,61</u></b>	<b><u>€ 66 171,46</u></b>	<b><u>€ 89 612,00</u></b>
<b><u>Bruto Winst</u></b>	<b><u>€ 34 137,59</u></b>	<b><u>€ 79 128,54</u></b>	<b><u>€ 117 255,30</u></b>
<b>Vaste Kosten</b>			
Verzekeringen	€ 4 125,00	€ 5 500,00	€ 6 875,00
Ligplaats + haven faciliteiten	€ 1 350,00	€ 1 800,00	€ 2 250,00
Administratieve kosten	€ 2 700,00	€ 3 600,00	€ 4 500,00
Overige vaste kosten	€ 1 875,00	€ 2 500,00	€ 3 125,00
<b><u>Totale Vaste Kosten</u></b>	<b><u>€ 10 865,90</u></b>	<b><u>€ 13 400,00</u></b>	<b><u>€ 15 948,20</u></b>
<b><u>Operationeel Resultaat</u></b>	<b><u>€ 20 553,00</u></b>	<b><u>€ 57 225,00</u></b>	<b><u>€ 80 240,00</u></b>

### Brandstof

De totale kost voor brandstof is een product van de gemiddelde afgelegde afstand per trip, het aantal trips per jaar en de brandstofprijs (LPG). De brandstofprijs is gebaseerd op een tijdreeksanalyse (zonder trend en seizoenaliteitseffect) van historische brandstofprijzen tot september 2015. De meest waarschijnlijke brandstofprijs komt overeen met het gesimuleerde gemiddelde voor 2016. De minimum- en

maximumwaarden komen respectievelijk overeen met de gemiddelde minimum- en maximumwaarden van het 80% betrouwbaarheidsinterval voor 2016.

De keuze voor LPG is gebaseerd op het feit dat dit in de huidige periode de goedkoopste optie biedt. Op dit moment schommelt de prijs van LPG rond 30 cent per liter. Rode diesel is eveneens vrij goedkoop omdat de commerciële visserij deels vrijgesteld wordt van de accijnzen. Echter, het milieuvervuilend karakter zal in de toekomst wellicht een accijnsverhoging op diesel met zich meebrengen. Bovendien is het op een catamaran moeilijk om een binnenboord dieselmotor te installeren. Daarnaast is het drijfvermogen van een catamaran iets minder waardoor een zware motor nadelig werkt op de diepgang en daarmee de energiezuinigheid negatief beïnvloed. Een buitenboord dieselmotor tot 350 pk is op de markt gebracht door een Zweeds bedrijf (OXE diesel), maar de kosten zijn zeer hoog (35 000 euro per stuk). Dit kan interessant zijn voor een kleine boot waar geen ruimte is voor de LPG flessen. De accijnzen op benzine zijn dan weer zeer hoog, net als op LPG, maar LPG is aanzienlijk goedkoper. Nu wordt er veel geopteerd om de benzinemotoren om te bouwen naar LPG-motoren, die dan op beide brandstoftypes kunnen draaien. Op basis van twaalf LPG flessen die netto 27 l bevatten (de flessen worden slechts 80% gevuld en slaan dan af, op die manier mogen ze gevuld worden aan de pompstations langs de weg), kan een afstand van 100 zeemijl overbrugd worden. Het ombouwen van de motor kan slechts gebeuren door 1 firma in Katwijk (Nederland). De kosten hiervoor zijn ongeveer 9 000 euro plus ongeveer 2 100 euro voor de kist waarin 12 flessen kunnen staan. Deze kosten zijn opgenomen in de investeringen (zie hieronder).

#### Personeel

Het in de simulatie gebruikte percentage van de besomming dat een betaald bemanningslid krijgt bedraagt 15% voor alle scenario's. Dit is aanzienlijk hoger dan het minimumpercentage omwille van drie voorname redenen. Ten eerste betreft het hier kleinschalige visserij waar de aanlanding en de besomming veel kleiner zijn dan in het KVS en het GVS. Ten tweede wordt deze vorm van visserij met veel minder bemanning uitgebaat (in onze scenario maximaal 1 betalend, dus in totaal twee bemanningsleden). Ten derde vereist het geringe aantal zeedagen een hoge flexibiliteit van de bemanning die gecompenseerd dient te worden. Bovendien komt het variabele loon bij een lager percentage, afhankelijk van de gesimuleerde besomming, al snel onder het gewaarborgd loon waardoor er toch een compensatie in rekening zou moeten worden gebracht

#### Onderhoud

Het jaarlijks onderhoud aan het vaartuig bestaat onder andere uit de kosten voor onderhoudsproducten en verf, antifouling, het vervangen van olie en vetten, het vervangen van een staartstuk en andere kleine reparaties (zie ook Tabel B2. 1 en Tabel B2. 2 in Bijlage 2). De jaarlijkse kost van het vismateriaal is gebaseerd op de aggregatie van de afschrijvingen van het vismateriaal en de vervanging van materialen, zoals warrel- en kieuwnetten die verloren gaan, etc.

De brutowinst is het resultaat dat aangeeft of de activiteit (het vissen) de direct gemaakte kosten kan terugverdienen. Als dit resultaat positief is, zoals in dit scenario (Tabel 17), dan wegen de gemaakte inkomsten op tegen de gemaakte kosten die gepaard gaan aan de visactiviteit. Echter, er worden ook kosten gemaakt ongeacht of er gevestigd wordt of niet, zoals kosten voor de ligplaats, verzekeringen, etc. Deze jaarlijks terugkerende vaste kosten moeten in mindering worden gebracht van de brutowinst. Naast deze jaarlijkse



vaste kosten moeten ook de investeringen worden terugverdiend. Het operationeel resultaat is het bedrag dat moet instaan voor het terugbetalen van deze investeringen.

### Investerings

Hieronder worden de investeringen getoond die gedaan moeten worden voor een transitie vanuit zowel het bestaande commerciële segment (Tabel 18) alsook het recreatieve segment (Tabel 20). Door de afschrijvingen op de investeringen en de betaalde interesten in vermindering te brengen bij het operationeel resultaat wordt het bruto bedrijfsresultaat verkregen. De nettowinst is het bruto bedrijfsresultaat waarop de berekende belastingen worden ingehouden.

Tabel 18: Investerings voor een transitie vanuit de commerciële staand want visserij

	<i>Min.</i>	<i>MW.</i>	<i>Max.</i>
<b>Operationeel Resultaat</b>	<b>€ 20 553,00</b>	<b>€ 57 225,00</b>	<b>€ 80 240,00</b>
<b>Investerings</b>			
Aankoop vaartuig (Catamaran10m)	€ 150 000,00	€ 200 000,00	€ 250 000,00
Aankoop machines en kleine materiaal	€ 10 500,00	€ 14 000,00	€ 17 500,00
Aankoop Vismateriaal	€ 18 000,00	€ 24 000,00	€ 30 000,00
<b>Totale investeringen (A)</b>	<b>€ 185 893,69</b>	<b>€ 238 000,00</b>	<b>€ 290 720,30</b>
<b>Financiering</b>			
Betalingstermijn	15 jaar	15 jaar	15 jaar
<b>Afschrijving</b>	<b>€ 12 392,91</b>	<b>€ 15 866,67</b>	<b>€ 19 381,40</b>
Eigen vermogen	€ 200 000,00	€ 200 000,00	€ 200 000,00
<b>Geleend Vermogen</b>	<b>€ -</b>	<b>€ 38 000,00</b>	<b>€ 90 720,30</b>
Rente Voet	4%	4%	4%
<b>Interesten</b>	<b>€ -</b>	<b>€ 896,11</b>	<b>€ 2 111,50</b>
<b>Bruto Bedrijfsresultaat</b>	<b>€ 3 832,44</b>	<b>€ 48 965,76</b>	<b>€ 86 234,10</b>
<b>Belasting</b>	<b>€ 448,95</b>	<b>€ 16 124,67</b>	<b>€ 25 045,10</b>
<b>Nettowinst</b>	<b>€ 2 942,00</b>	<b>€ 29 650,00</b>	<b>€ 61 005,00</b>

De grootste investeringen voor een transitie vanuit het commerciële segment is die voor de aankoop van een vaartuig. De kost overeenstemmend met 200 000 euro is gebaseerd op een offerte voor een Catamaran van 10m met ingebouwde LPG motor. Aankoop van machines en klein materiaal en de aankoop van het vismateriaal zijn aggregaties van de geïnventariseerde gedetailleerde kosten (Tabel B2. 1 en Tabel B2. 2 in Bijlage 2).

Voor de investeringen werd een afschrijvingsperiode van 15 jaar beschouwd. Het eigen vermogen van de reder in alle scenario's werd bepaald op 200 000 euro. Dit is een stuk hoger dan het eigen vermogen van de recreatieve visser, aangezien de assumptie werd genomen dat de reder een ouder vaartuig kan verkopen. Er werd een rentevoet van 4% in acht genomen en de betaalde gemiddelde interesten worden op jaarbasis berekend (Formule 1).

$$P = n * \frac{L * i}{1 - \frac{1}{(1+i)^n}} - L / n$$

[1]

In de bovenstaande formule is P de betaalde jaarlijkse interest, n is de afschrijvingsperiode (15 jaar), L is het geleende bedrag ofwel het vreemd vermogen en i is de rentevoet (4%). De belasting op het bruto bedrijfsresultaat wordt betaald volgens de belastingschijven:

Tabel 19: Belastingschijven voor de berekening van de te betalen belasting

Schijf	Tarief
€ 0 – 25 000	24,25%
€ 25 000 – 90 000	31,00%
€ 90 000 – 322 500	34,50%

Tabel 20: Investerings voor een transitie vanuit de recreatieve visserij

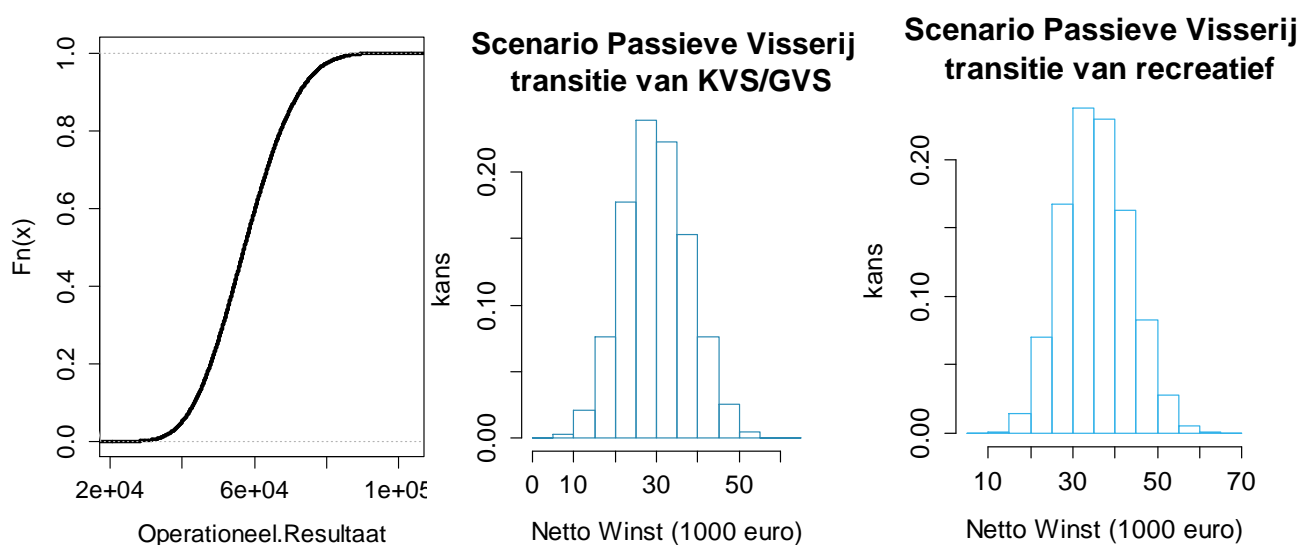
	<i>Min.</i>	<i>MW.</i>	<i>Max.</i>
<b>Operationeel Resultaat</b>	<b>€ 20 553,00</b>	<b>€ 57 225,00</b>	<b>€ 80 240,00</b>
<b>Investerings</b>			
Aankoop machines en klein materiaal	€ 10 500,00	€ 14 000,00	€ 17 500,00
Oprichtingskosten onderneming	€ 1 650,00	€ 2 200,00	€ 2 750,00
Zeebrief + bijkomende kosten	€ 750,00	€ 1 000,00	€ 1 250,00
Visvergunning (2 * 175PK)	€ 65 625,00	€ 87 500,00	€ 109 375,00
Opleidingskost	€ 3 750,00	€ 5 000,00	€ 6 250,00
<b>Totale investering</b>	<b>€ 85 713,38</b>	<b>€ 104 700,00</b>	<b>€ 132 769,70</b>
<b>Financiering</b>			
Betalingstermijn	15 jaar	15 jaar	15 jaar
<b>Afschrijving</b>	<b>€ 5 714,23</b>	<b>€ 6 980,00</b>	<b>€ 8 851,30</b>
Eigen vermogen	€ 50 000,00	€ 50 000,00	€ 50 000,00
Geleend Vermogen	€ 35 713,38	€ 54 700,00	€ 82 769,70
Rente Voet	4%	4%	4%
<b>Interesten</b>	<b>€ 831,21</b>	<b>€ 1 289,92</b>	<b>€ 1 926,40</b>
<b>Bruto Bedrijfsresultaat</b>	<b>€ 11 511,02</b>	<b>€ 48 577,87</b>	<b>€ 94 043,20</b>
<b>Belasting</b>	<b>€ 2 820,20</b>	<b>€ 13 124,67</b>	<b>€ 27 587,20</b>
<b>Nettowinst</b>	<b>€ 8 639,00</b>	<b>€ 35 184,00</b>	<b>€ 66 743,00</b>

Voor een transitie vanuit de recreatieve sector bedraagt de grootste investering het verkrijgen van een visvergunning (Tabel 20). Dit heeft te maken met het Belgische systeem, waarbij de vergunning recht geeft op een deel van de totale beschikbare quota en dus niet enkel voor de vissen waarop de houder ook daadwerkelijk vist (zie 4.2.2: Quotaverdeling). Bovendien is de prijs gebaseerd op het vermogen van het vaartuig. Dit is een adequaat systeem voor een vloot met voornamelijk sleepnetvaartuigen die met een hoger vermogen een groter sleeptuig kunnen voorttrekken en bijgevolg ook meer vis kunnen vangen. Echter, voor staand want visserij (en ook voor de handlijvisserij) wordt het vermogen volledig anders ingezet en

is dit systeem onevenredig duur. De op één na grootste investering is deze voor de aankoop van machines en klein materiaal. Voor een commerciële exploitatie worden immers veel meer eisen gesteld aan het vaartuig en de inventaris. Zo moet er bijvoorbeeld een reddingsboot aan boord zijn die voldoet aan de veiligheidseisen en in praktijk (look voor een bemanning van twee personen) geschikt is voor vier personen. Wanneer er recreatief gevaren wordt met hetzelfde vaartuig dient men niet aan deze eisen te voldoen. Een overzicht van de volledige inventaris en de kosten wordt gegeven in Tabel B2. 1 en Tabel B2. 2 (Bijlage 2).

Onderstaande Figuur 13 toont de kansverdeling van het operationeel resultaat en de nettowinst voor een transitie vanuit zowel het commerciële segment als de recreatieve sector voor de gesimuleerde stand want visserij. De meest waarschijnlijke nettowinst van zowel een transitie vanuit het commerciële segment alsook vanuit de recreatieve visserij is positief. Echter de nettowinst is relatief laag, zeker als hier een eigen salaris moet worden van betaald en een deel van de winst moet terugvloeien in het bedrijf om investeringen te kunnen doen in de toekomst en tegenslagen te kunnen opvangen. Bovendien is er ook een kans dat de nettowinst negatief zal zijn (Figuur 13). Een negatieve nettowinst betekent dat er geen salaris tegenover de gedane inspanningen staat en dat er ook geen financiële reserves kunnen worden opgebouwd ten behoeve van investeringen en tegenspoed.

	Min	2,50%	25%	MW	75%	97,50%	Max
Operationeel Resultaat	€ 20 553,00	€ 37 105,00	€ 49 664,00	€ 57 225,00	€ 65 292,00	€ 80 240,00	€ 103 574,00
Nettowinst bij transitie met bestaande licentie	€ 2 942,00	€ 15 110,00	€ 24 332,00	€ 29 650,00	€ 35 252,00	€ 45 703,00	€ 61 005,00
Nettowinst bij transitie vanuit recreatieve visserij	€ 8 639,00	€ 21 232,00	€ 29 932,00	€ 35 184,00	€ 40 749,00	€ 51 081,00	€ 66 743,00



Figuur 13: Het operationeel resultaat en de nettowinst voor een transitie naar kleinschalige stand want visserij vanuit zowel het commercieel als recreatief segment

### 5.3.2 Handlijvisserij

De simulatie voor de handlijvisserij is gebaseerd op een exploitatie van een catamaran van 9m uitgerust voor het zeehengelen. De doelsoorten zijn zeebaars en kabeljauw. Zeebaars is een dure vissoort en kan op basis van deze vismethode op een zeer selectieve manier gevangen worden zonder dat de vis ernstige schade wordt toegebracht, waardoor een goede prijs kan worden verkregen.

#### Inkomsten

De vangsten en prijzen zijn gebaseerd op de historische aanlandingsgegevens van de commerciële handlijvissers die onder Nederlandse vlag varen en aanlanden in de Belgische havens, alsook aan de hand van expertkennis<sup>7</sup> (Tabel 21). De vangsten die hier gepresenteerd zijn werden omgerekend om een waarschijnlijke vangst te bekomen gerealiseerd op een gemiddelde van 125 dagen op zee.

Tabel 21: Inkomsten voor scenario handlijvisserij

		<i>Min.</i>	<i>MW.</i>	<i>Max.</i>
<b>Inkomsten</b>				
	<i>Zeebaars</i>			
	<i>Vangst</i>	6 000 kg	8 000 kg	10 000kg
	<i>Prijs</i>	€ 10,50	€ 14,00	€ 17,50
	<u><i>Inkomsten Zeebaars</i></u>	<u>€ 67 917,96</u>	<u>€ 112 000,00</u>	<u>€ 165 515,00</u>
	<i>Kabeljauw</i>			
	<i>Vangst</i>	1 125 kg	1 500 kg	1 875 kg
	<i>Prijs</i>	€ 2,63	€ 3,50	€ 4,38
	<u><i>Inkomsten Kabeljauw</i></u>	<u>€ 3 192,73</u>	<u>€ 5 250,00</u>	<u>€ 7 838,30</u>
	<i>Overig</i>			
	<i>Overige Inkomsten</i>	€ 5 625,00	€ 7 500,00	€ 9 375,00
	<b><u>Totale Inkomsten</u></b>	<b><u>€ 79 697,13</u></b>	<b><u>€ 124 750,00</u></b>	<b><u>€ 165 515,00</u></b>

#### Vangsten

De vangsten in de handlijvisserij zijn heel variabel: “*De vangst is heel verschillend, daar kan je geen touw aan knopen*” (handlijvisser). Het vergt veel ervaring en een specifieke techniek die geleerd moet worden: “*Je kan vissen of je kan niet vissen, dat hoort er ook bij*” (handlijvisser). Bovendien vergt elke doelsoort een andere vistechiek. Voor kabeljauw zal bijvoorbeeld vooral over een wrak worden gedrift terwijl het toepassen van deze techniek voor zeebaars de individuen zal verjagen. Het totaal aantal potentiële visdagen bedraagt ongeveer 125 dagen indien men voltijds inzet op het vissen. Het zeebaarsseizoen loopt ongeveer van 1 mei tot 15 december (30 december afhankelijk van de watertemperatuur). De zeebaars is dan voor een deel weggetrokken naar het kanaal om zich voor te bereiden op de paai. De zeebaars is een dure vis en daarom een goede doelsoort voor de handlijvisserij. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat het bestand van zeebaars zwaar onder druk staat: “*Tot 3 jaar terug en daarvoor kon je 7-10 ton vangen op 150 dagen. Nu zijn de meeste met 5 ton op 150 dagen al heel tevreden*” (handlijvisser). Ook buiten het seizoen kan

<sup>7</sup> Inschattingen van de potentiële vangsten en prijzen werden gevraagd aan diverse handlijvissers en werden bediscussieerd door verschillende onderzoekers om triangulatie van de inschattingen te garanderen.

sporadisch zeebaars gevangen worden. Het seizoen voor zeebaars wisselt zich af met het kabeljauwseizoen van 30 december tot 15 juni. Naast het vissen op zeebaars en kabeljauw kan er worden gevestigd op makreel. Dit vergt wel bijkomende investeringen voor hengel, aas, rails, etc. en wordt vaak enkel gedaan om: "... *de brandstof terug te verdienen*" (handlijvisser).

### Prijzen

De handlijvisserij is zeer selectief en produceert vis van goede kwaliteit: "... *door de kieuwen van de vis door te snijden om het bloed eruit te laten lopen en deze dan op ijs te bewaren*" (handlijvisser). Bovendien wordt de vis op ijswater goed bewaard en is de vis dagvers als deze wordt aangeland. Deze kwaliteitsvolle verse vis is gewild bij restaurants en bij consumenten die vaak de vissers persoonlijk kennen: "*Restaurants willen deze zeebaars, want zonder bloed is deze veel lekkerder*" (handlijvisser). Voor de prijszetting zijn korte keten initiatieven, zoals de directe verkoop op de kade in Oostende of het 'Vesche Vis'-project, een goed alternatief voor de veiling. Hoewel de verkoop via de veilingklok en de bestaande verhandelkanalen ook kan resulteren in een hogere prijs voor een hogere kwaliteit, bestaat het gevaar dat de vis "*anoniem*" wordt, waardoor de consument niet meer weet hoe de vis gevangen is. Als de vangstmethode gekend is kan dit, behalve zorgen voor een meerprijs, ook een vanuit de consumentenmarkt gestimuleerde vorm van visvangst betekenen. Labels vormen een mogelijk alternatief, maar men dient erover te waken dat de consumentenmarkt niet oververzadigd raakt met allerlei labels die op deze manier dreigen aan betekenis te verliezen.

### Kosten

De kosten voor dit scenario worden gepresenteerd in Tabel 22 en zijn gebaseerd op een literatuurstudie, interviews en een inventarisatie van het verplichte materiaal aan boord (KB 19 april 2014) en de bijbehorende kosten (Tabel B2. 3 en Tabel B2. 4 in Bijlage 2). Hieronder worden de belangrijkste omzet- en kostenposten besproken.

### Brandstof

De totale gesimuleerde kost voor brandstof is tussen de 4 639,40 euro en 16 364,70 euro. Het verschil tussen de minimale en maximale kost is met een factor 4 vrij groot. Dit is te verklaren omdat de brandstofkost berekend wordt aan de hand van vier parameters, waarvan 3 volatiel: (1) de afgelegde afstand per vistrip die tussen de 53 en 88 zeemijl bedraagt, (2) het aantal trips per jaar fluctuerend tussen de 94 en 156 en (3) de LPG-prijs die gebaseerd is op een tijdreeksanalyse (zie 5.2.4 Tijdreeksanalyse) (Tabel 22). Op de totale variabele kosten is de kost voor brandstof, in tegenstelling tot de boomkorvisserij, geen grote kostenpost (zie 6.1.1 Sterktes van een commerciële kleinschalige visserij: Lage brandstofconsumptie).

### Onderhoud

De kosten voor onderhoud zijn gebaseerd op de gedetailleerde kosteninventarisatie en omvatten de kosten voor klein onderhoud. Grote reparaties aan het vaartuig of het materiaal, door bijvoorbeeld een aanvaring of ten behoeve van innovatie, dienen te worden betaald uit het deel van de nettowinst dat terugvloeit in de rederij.

Tabel 22: Kosten voor scenario handlijnvisserij

	<i>Min.</i>	<i>MW.</i>	<i>Max.</i>
<b><u>Totale Inkomsten</u></b>	<b>€ 79 697,13</b>	<b>€ 124 750,00</b>	<b>€ 165 515,00</b>
<b>Variabele Kosten</b>			
<i>Brandstof (LPG)</i>			
Prijs per liter	€ 0,30	€ 0,43	€ 0,56
Gem. afgelegde afstand per trip	53 zeemijl	70 zeemijl	88 zeemijl
Brandstof verbruik	2,4 l /zeemijl	2,4 l / zeemijl	2,4 l / zeemijl
Aantal trips per jaar	94	125	156
<u>Totaal brandstof</u>	<u>€ 4 639,40</u>	<u>€ 9 030,00</u>	<u>€ 16 364,70</u>
<i>Personeel</i>			
Betaalde bemanningsleden	1	1	1
Percentage inkomsten	15%	15%	15%
<u>Totaal loon</u>	<u>€ 11 954,57</u>	<u>€ 18 632,20</u>	<u>€ 26 927,80</u>
<u>Bijdrage sociale zekerheid</u>	<u>€ 255,74</u>	<u>€ 455,46</u>	<u>€ 712,42</u>
Voedsel bemanning	€ 1 313,00	€ 1 750,00	€ 2 188,00
<i>Overig</i>			
IJs	€ 1 125,00	€ 1 500,00	€ 1 875,00
Jaarlijkse kost vismateriaal	€ 8 111,25	€ 10 815,00	€ 13 518,75
Jaarlijks onderhoud vaartuig	€ 1 875,00	€ 2 500,00	€ 3 125,00
Onderhoud klein materiaal	€ 167,50	€ 250,00	€ 332,50
Veiling kosten (7%)	<u>€ 5 578,80</u>	<u>€ 8 732,50</u>	<u>€ 12 566,30</u>
Transport	€ 15 000,00	€ 20 000,00	€ 25 000,00
Overig variabele kosten	€ 3 000,00	€ 4 000,00	€ 5 000,00
<u>Totale Variabele Kosten</u>	<u>€ 62 339,09</u>	<u>€ 77 495,46</u>	<u>€ 98 669,90</u>
<b><u>Bruto Winst</u></b>	<b>€ 7 163,34</b>	<b>€ 47 254,54</b>	<b>€ 90 475,40</b>
<b>Vaste Kosten</b>			
Verzekeringen	€ 3 000,00	€ 4 000,00	€ 5 000,00
Ligplaats + haven faciliteiten	€ 1 350,00	€ 1 800,00	€ 2 250,00
Administratieve kosten	€ 2 700,00	€ 3 600,00	€ 4 500,00
Overige vaste kosten	€ 1 875,00	€ 2 500,00	€ 3 125,00
<u>Totale Vaste Kosten</u>	<u>€ 9 846,65</u>	<u>€ 11 900,00</u>	<u>€ 14 007,00</u>
<b><u>Operationeel Resultaat</u></b>	<b>€ -3 655,00</b>	<b>€ 34 875,00</b>	<b>€ 80 847,00</b>

## Investerings

Tabel 23: Investerings voor een transitie vanuit de commerciële visserij

	<i>Min.</i>	<i>MW.</i>	<i>Max.</i>
<b><u>Operationeel Resultaat</u></b>	<b>€ -3 655.00</b>	<b>€ 34 875.00</b>	<b>€ 80 847.00</b>
<b>Investerings</b>			
Aankoop vaartuig (Catamaran 8.5m)	€ 90 000.00	€ 120 000.00	€ 150 000.00
Aankoop machines en klein materiaal	€ 10 125.00	€ 13 500.00	€ 16 875.00
Aankoop Vismateriaal	€ 15 750.00	€ 21 000.00	€ 26 250.00
<b><u>Totale investeringens (A)</u></b>	<b>€ 118 715.14</b>	<b>€ 154 500.00</b>	<b>€ 188 626.60</b>
<b>Financiering</b>			
Betalingstermijn	15 jaar	15 jaar	15 jaar
<b>Afschrijving</b>	<b>€ 7 914.34</b>	<b>€ 10 300.00</b>	<b>€ 12 575.10</b>
Eigen vermogen	€ 200 000.00	€ 200 000.00	€ 200 000.00
<b><u>Bruto Bedrijfsresultaat</u></b>	<b>€ -10 827.00</b>	<b>€ 25 054.54</b>	<b>€ 68 635.40</b>
Belasting	€ -	€ 6 079.41	€ 19 589.50
<b><u>Nettowinst</u></b>	<b>€ -10 827.00</b>	<b>€ 18 569.00</b>	<b>€ 50 032.00</b>

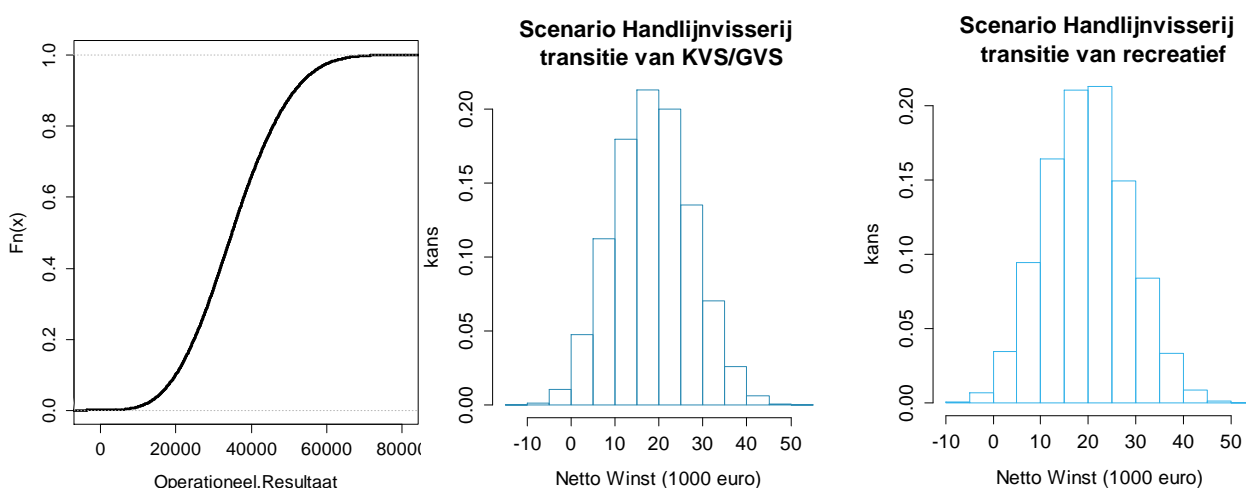
Tabel 24: Investerings voor een transitie vanuit de recreatieve handlijvisserij

	<i>Min.</i>	<i>MW.</i>	<i>Max.</i>
<b><u>Operationeel Resultaat</u></b>	<b>€ -3 655,00</b>	<b>€ 34 875,00</b>	<b>€ 80 847,00</b>
<b>Investerings</b>			
Aankoop machines en klein materiaal	€ 10 125,00	€ 13 500,00	€ 16 875,00
Oprichtingskosten onderneming	€ 1 650,00	€ 2 200,00	€ 2 750,00
Zeebrief + bijkomende kosten	€ 750,00	€ 1 000,00	€ 1 250,00
Visvergunning (2*175PK)	€ 65 625,00	€ 87 500,00	€ 109 375,00
Opleidingskost	€ 3 750,00	€ 5 000,00	€ 6 250,00
<b><u>Totale investering</u></b>	<b>€ 85 958,30</b>	<b>€ 109 200,00</b>	<b>€ 132 891,30</b>
<b>Financiering</b>			
Betalingstermijn	15 jaar	15 jaar	15 jaar
<b>Afschrijving</b>	<b>€ 5 730,55</b>	<b>€ 6 946,67</b>	<b>€ 8 895,40</b>
Eigen vermogen	€ 50 000,00	€ 50 000,00	€ 50 000,00
Geleend Vermogen	€ 28 150,00	€ 54 200,00	€ 80 250,00
Rente Voet	4%	4%	4%
<i>Interesten</i>	<i>€ 836,91</i>	<i>€ 1 378,13</i>	<i>€ 1 929,20</i>
<b><u>Bruto Bedrijfsresultaat</u></b>	<b>€ -9 033,00</b>	<b>€ 26 129,74</b>	<b>€ 70 061,00</b>
<i>Belasting</i>	<i>€ -</i>	<i>€ 6 722,72</i>	<i>€ 20 067,52</i>
<b><u>Nettowinst</u></b>	<b>€ -9 033,00</b>	<b>€ 19 770,00</b>	<b>€ 52 418,00</b>

De grootste investering bij een transitie vanuit een bestaande rederij is deze voor een nieuw kleinschalig (<12m) vaartuig. Er is in dit scenario gekozen voor een catamaran en de prijsopgave van dit vaartuig is ongeveer € 120 000. De totale investeringskost bedraagt zelfs in het geval van maximale kosten minder dan € 200 000 (i.e. het eigen vermogen). Er is in dit scenario dus geen nood aan een lening en er worden geen kosten voor interesten berekend.

De grootste kost voor een transitie vanuit de recreatieve visserij betreft deze voor de visvergunning. Daarnaast is er een aanzienlijk hoge kost verbonden aan de aanschaf van machines en klein materiaal. Deze kosten zijn gebaseerd op de gedetailleerde inventarisatie van de minimale kosten om te mogen vissen (Tabel B2. 3 en Tabel B2. 4 in Bijlage 2). De lijst van minimale benodigdheden is gebaseerd op het KB van 19 april 2014 (Koninklijk besluit houdende de veiligheidsvoorwaarden voor de professionele hengeltvisserij op zee in een beperkt vaargebied) en terug te vinden in Tabel B2. 3 en Tabel B2. 4 (Bijlage 2). De eisen aan het vaartuig en de benodigde inventaris is vele mate strenger voor de commerciële visserij in vergelijking met de recreatieve visserij. Bijgevolg moeten er kosten gemaakt worden om aan de eisen voldoen. De opleidingskost dekt de minimale kosten om de benodigde vaarbewijzen te verkrijgen.

	Min	2,50%	25%	MW	75%	97,50%	Max
Operationeel Resultaat	€ -3 655,00	€ 13 311,00	€ 26 758,00	€ 34 875,00	€ 43 540,00	€ 59 845,00	€ 80 847,00
Nettowinst bij transitie met bestaande licentie	€ -10 827,00	€ 2 193,00	€ 12 409,00	€ 18 569,00	€ 24 655,00	€ 35 909,00	€ 50 032,00
Nettowinst bij transitie vanuit recreatieve visserij	€ -9 033,00	€ 3 449,00	€ 13 657,00	€ 19 770,00	€ 25 752,00	€ 37 038,00	€ 52 418,00



Figuur 14: Het operationeel resultaat en de nettowinst voor een transitie naar handlijnvisserij vanuit zowel het commercieel als recreatief segment

Het gesimuleerde operationeel resultaat en de nettowinsten in dit scenario zijn de laagste van alle scenario's. De inkomsten zijn immers lager dan in de andere twee scenario's en de kosten zijn niet navenant lager. Bovendien wordt de betrouwbaarheid van dit scenario gekenmerkt door een hogere onzekerheid, aangezien het visplan voor dit scenario erg afhankelijk is van de toekomstige evolutie van het zeebaarsbestand. Dit bestand staat erg onder druk en voorspellingen van de zeebaarsvangsten aan de hand



van tijdreeksanalyses laten een negatieve trend zien. Dit brengt extra onzekerheid mee voor de rentabiliteit van de handlijnvisserij die zich tot nu vooral richt op de zeebaars.

### 5.3.3 Sleepnetvisserij

#### Toelichting op het gesimuleerde scenario

Het laatste scenario waarvoor een SRA werd opgesteld is voor de kleinschalige sleepnetvisserij of plankenvisserij. De kleinschalige plankenvisser in dit scenario focust zich tijdens het garnalenseizoen op de vangst van garnaal dichtbij de kust en buiten het seizoen vooral op tong en pladijs. In dit scenario wordt er in tegenstelling tot de andere scenario's niet gevaren met een polyester catamaran maar met een monohull van 11m met een inbouw dieselmotor van 300pk (221kw, het maximaal toegelaten vermogen binnen het KVS). Een dieselmotor is krachtig en wordt gebruikt om het zware vistuig te trekken. Een benzine- of LPG-motor met eenzelfde aantal pk's zal in een lagere trekkracht resulteren. Benzine en LPG pk's worden eerder gebruikt om snel afstanden te overbruggen. Bovendien zouden de buitenboordmotoren in de weg zitten voor het sleptuig.

#### Inkomsten

De vangsten en prijzen werden gebaseerd op een analyse van de historische aanlandings- en besommingsgegevens van gelijkaardige vaartuigen. Tabel 25 geeft een overzicht van de inkomsten voor dit scenario.

Tabel 25: Inkomsten scenario staand want visserij

	<i>Min.</i>	<i>MW.</i>	<i>Max.</i>
<b>Inkomsten</b>			
<i>Garnaal</i>			
Vangst	7 500 kg	10 000 kg	12 500 kg
Prijs veiling	€ 3,75	€ 5,00	€ 6,25
Prijs vistrap	€ 6,00	€ 8,00	€ 10,00
Percentage verkoop aan vistrap	50%	66%	83%
<i>Inkomsten Garnaal</i>	<u>€ 41 757,49</u>	<u>€ 69 800,00</u>	<u>€ 105 852,70</u>
<i>Tong</i>			
Vangst	4 500 kg	6 000 kg	7 500 kg
Prijs veiling	€ 6,38	€ 8,50	€ 10,63
Prijs vistrap	€ 9,00	€ 12,00	€ 15,00
Percentage verkoop aan vistrap	50%	66%	83%
<i>Inkomsten Tong</i>	<u>€ 40 121,76</u>	<u>€ 64 860,00</u>	<u>€ 95 797,20</u>
<i>Vis Overig</i>			
<i>Inkomsten Overig</i>	€ 19 500,00	€ 26 000,00	€ 32 500,00
<b>Totale Inkomsten</b>	<b>€ 115 855,22</b>	<b>€ 160 660,00</b>	<b>€ 212 768,30</b>

#### Prijzen

In dit scenario wordt er een onderscheid gemaakt tussen verkoop aan de veiling en korte keten verkoop (kade, restaurant, vistrap). Daarom is er een percentage opgenomen van dat deel van de vangst dat aan de vistrap wordt verkocht (Tabel 25). Het is aannemelijk dat op jaarbasis niet de gehele vangst kan worden

verkocht aan de vistrap. De inschattingen voor de percentages van verkoop aan de vistrap zijn gemaakt aan de hand van een interview met een visser die reeds aan de vistrap verkoopt. Uiteraard zijn ook de verkoopprijzen aan de kade en de veiling apart opgenomen. Er kan immers een aanzienlijke meerprijs worden verkregen via korte keten verkoop (Tabel 25).

Tabel 26: Kosten scenario sleepnetvisserij

	<i>Min.</i>	<i>MW.</i>	<i>Max.</i>
<b><u>Totale Inkomsten</u></b>	<b>€ 115 855,22</b>	<b>€ 160 660,00</b>	<b>€ 212 768,30</b>
<b>Variabele Kosten</b>			
<i>Brandstof (Diesel)</i>			
Prijs per liter	€ 0,32	€ 0,45	€ 0,59
Gem. afgelegde afstand per trip	49 zeemijl	65 zeemijl	81 zeemijl
Brandstof verbruik - LPG	6 zeemijl/l	6 zeemijl/l	6 zeemijl/l
Aantal trips per jaar	94	125	156
<u>Totaal brandstof</u>	<u>€ 10 552,44</u>	<u>€ 22 035,00</u>	<u>€ 38 669,00</u>
<i>Personeel</i>			
Betaalde bemanningsleden	1	1	1
Percentage inkomsten	15%	15%	15%
<u>Totaal loon</u>	<u>€ 17 378,28</u>	<u>€ 24 099,00</u>	<u>€ 31 915,20</u>
<u>Bijdrage sociale zekerheid</u>	<u>€ 270,12</u>	<u>€ 455,46</u>	<u>€ 683,80</u>
Voedsel bemanning	€ 1312,50	€ 1 750,00	€ 2 187,50
<i>Overig</i>			
IJs, zout, kruiden, etc.	€ 993,75	€ 1 325,00	€ 1 656,25
Onderhoud vaartuig	€ 9 750,00	€ 13 000,00	€ 16 250,00
Onderhoud vismateriaal	€ 5 250,00	€ 7 000,00	€ 8 750,00
<u>Veiling kosten (7%)</u>	<u>€ 1 092,67</u>	<u>€ 2 403,80</u>	<u>€ 4 135,70</u>
Transport	€ 15 000,00	€ 20 000,00	€ 25 000,00
Overig variabele kosten	€ 3 000,00	€ 4 000,00	€ 5 000,00
<b><u>Totale Variabele Kosten</u></b>	<b><u>€ 77 615,31</u></b>	<b><u>€ 96 068,26</u></b>	<b><u>€ 118 855,40</u></b>
<b><u>Bruto Winst</u></b>	<b><u>€ 19 711,12</u></b>	<b><u>€ 64 591,74</u></b>	<b><u>€ 110 748,00</u></b>
<b>Vaste Kosten</b>			
Verzekeringen	€ 6 750,00	€ 9 000,00	€ 11 250,00
Ligplaats + haven faciliteiten	€ 1 350,00	€ 1 800,00	€ 2 250,00
Administratieve kosten	€ 2 700,00	€ 3 600,00	€ 4 500,00
Overige vaste kosten	€ 1 875,00	€ 2 500,00	€ 3 125,00
<b><u>Totale Vaste Kosten</u></b>	<b><u>€ 13 360,59</u></b>	<b><u>€ 16 900,00</u></b>	<b><u>€ 20 182,40</u></b>
<b><u>Operationeel Resultaat</u></b>	<b><u>€ 5 084,92</u></b>	<b><u>€ 47 691,74</u></b>	<b><u>€ 91 491,40</u></b>

### Vangsten

De vangsten zijn ingeschat op basis van historische data van gelijkaardige vaartuigen. Het is in het garnalenseizoen interessant om voor de kust op garnalen te vissen. Buiten het seizoen kan er nog gevestigd worden op tong en andere vissoorten.

### Kosten

De kosten voor dit scenario zijn weergegeven in Tabel 26 en worden hieronder besproken. De kostenstructuur is hetzelfde voor alle drie de scenario's. De gedetailleerde kosteninventarisatie voor dit scenario is terug te vinden in Bijlage 2 Tabel B2. 5 en Tabel B2. 6.

### Brandstof

De brandstofkost voor de garnalenvisserij is de hoogste van alle scenario's. Dit is vooral te wijten aan het hogere verbruik van de dieselmotor. Om de brandstofprijs voor de rode diesel te bepalen werd gebruik gemaakt van een tijdreeksanalyse (zie 5.2.4 Tijdreeksanalyse).

### Personeel

De berekening van de personeelskosten voor dit scenario is gelijk aan deze voor het scenario van de stand want visserij, zie hierboven.

### Onderhoud

De kosten van het onderhoud voor het schip en het vismateriaal zijn gebaseerd op een gedetailleerde kostenberekening voor dit scenario die terug te vinden is in Bijlage 2 Tabel B2. 5 en Tabel B2. 6.

### Investeringen

De grootste investering bij een transitie vanuit het commerciële segment is, ook in dit scenario, die voor de aankoop van een vaartuig. De kost overeenkomstig met 250 000 euro is gebaseerd op historische data voor de aankoop van een vaartuig van 12m. De interesten werden berekend aan de hand van Vergelijking 1. De nettowinst voor dit scenario is meest waarschijnlijk positief. Echter de minimale nettowinst is negatief. De consequenties hiervan worden hieronder verder besproken (zie 5.4 Sensitiviteitsanalyse).

Bij een transitie vanuit de recreatieve visserij is ook in dit scenario de grootste investering wederom deze voor het verkrijgen van een visvergunning. De berekende nettowinst is gunstiger dan bij een transitie vanuit de commercieel visserij maar tekent nog steeds een negatief minimum op. De volledige kansverdeling voor het operationeel resultaat en de nettowinsten bij een transitie vanuit de recreatieve visserij en vanuit het commerciële KVS en GVS is terug te vinden in Figuur 15.

De invloed van een betaald bemanningslid op de rentabiliteit is relatief groot, maar ook andere zaken hebben invloed op de rentabiliteit zoals de vangsten, de visprijzen en de brandstofprijzen. In de volgende paragraaf wordt de relatieve invloed van deze verschillende zaken met elkaar vergeleken.

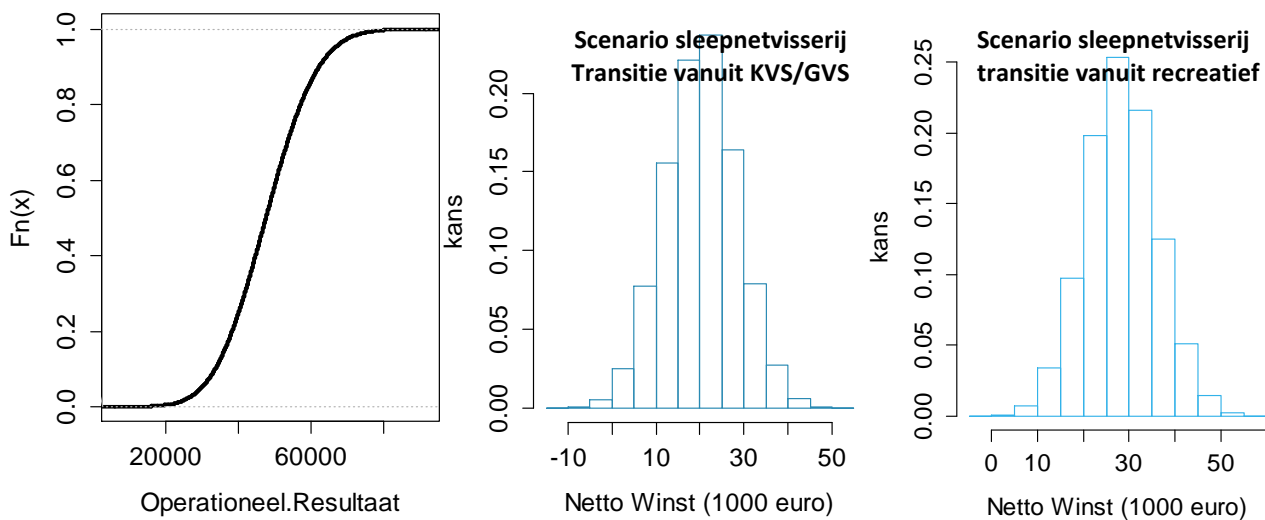
Tabel 27: Investerings voor een transitie vanuit de commerciële sleepnetvisserij

	<i>Min.</i>	<i>MW.</i>	<i>Max.</i>
<b>Operationeel Resultaat</b>	<b>€ 5 084,92</b>	<b>€ 47 691,74</b>	<b>€ 91 491,40</b>
<b>Investerings</b>			
Aankoop tweedehands vaartuig	€ 187 500,00	€ 250 000,00	€ 312 500,00
Aankoop machines en kleine materiaal	€ 11 250,00	€ 15 000,00	€ 18 750,00
Aankoop Vismateriaal	€ 11 250,00	€ 15 000,00	€ 18 750,00
<b><u>Totale investeringen</u></b>	<b><u>€ 215 471,52</u></b>	<b><u>€ 280 000,00</u></b>	<b><u>€ 342 076,60</u></b>
<b>Financiering</b>			
Betalingstermijn	15 jaar	15 jaar	15 jaar
<b><u>Afschrijving</u></b>	<b><u>€ 14 364,77</u></b>	<b><u>€ 18 666,67</u></b>	<b><u>€ 22 805,10</u></b>
Eigen vermogen	€ 200 000,00	€ 200 000,00	€ 200 000,00
<b><u>Geleend Vermogen</u></b>	<b><u>€ 15 471,52</u></b>	<b><u>€ 80 000,00</u></b>	<b><u>€ 142 076,60</u></b>
Rente Voet	4%	4%	4%
<b><u>Interesten</u></b>	<b><u>€ 360,09</u></b>	<b><u>€ 1 886,54</u></b>	<b><u>€ 3 306,80</u></b>
<b><u>Bruto Bedrijfsresultaat</u></b>	<b><u>€ -15 190,28</u></b>	<b><u>€ 27 138,53</u></b>	<b><u>€ 74 964,50</u></b>
<b><u>Belasting</u></b>	<b><u>€ -</u></b>	<b><u>€ 6 725,45</u></b>	<b><u>€ 21 551,50</u></b>
<b><u>Nettowinst</u></b>	<b><u>€ -15 190,28</u></b>	<b><u>€ 20 413,09</u></b>	<b><u>€ 53 413,00</u></b>

Tabel 28: Investerings voor een transitie vanuit de recreatieve sleepnetvisserij

	<i>Min.</i>	<i>MW.</i>	<i>Max.</i>
<b>Operationeel Resultaat</b>	<b>€ 5 084,92</b>	<b>€ 47 691,74</b>	<b>€ 91 491,40</b>
<b>Investerings</b>			
Aankoop machines en klein materiaal	€ 11 250,00	€ 15 000,00	€ 18 750,00
Oprichtingskosten onderneming	€ 1 725,00	€ 2 300,00	€ 2 875,00
Zeebrief + bijkomende kosten	€ 750,00	€ 1 000,00	€ 1 250,00
Visvergunning (350PK)	€ 67 500,00	€ 90 000,00	€ 112 500,00
Opleidingskost	€ 3 750,00	€ 5 000,00	€ 6 250,00
<b><u>Totale investeringen</u></b>	<b><u>€ 84 975,00</u></b>	<b><u>€ 113 300,00</u></b>	<b><u>€ 141 625,00</u></b>
<b>Financiering</b>			
Betalingstermijn	15 jaar	15 jaar	15 jaar
<b><u>Afschrijving</u></b>	<b><u>€ 5 665,00</u></b>	<b><u>€ 7 553,33</u></b>	<b><u>€ 9 441,67</u></b>
Eigen vermogen	€ 50 000,00	€ 50 000,00	€ 50 000,00
<b><u>Geleend Vermogen</u></b>	<b><u>€ 34 975,00</u></b>	<b><u>€ 63 300,00</u></b>	<b><u>€ 91 625,00</u></b>
Rente Voet	4%	4%	4%
<b><u>Interesten</u></b>	<b><u>€ 824,77</u></b>	<b><u>€ 1 492,72</u></b>	<b><u>€ 2 160,68</u></b>
<b><u>Bruto Bedrijfsresultaat</u></b>	<b><u>€ -3 394,30</u></b>	<b><u>€ 38 645,68</u></b>	<b><u>€ 84 307,47</u></b>
<b><u>Belasting</u></b>	<b><u>€ -</u></b>	<b><u>€ 10 292,66</u></b>	<b><u>€ 24 237,04</u></b>
<b><u>Nettowinst</u></b>	<b><u>€ -3 394,30</u></b>	<b><u>€ 28 353,02</u></b>	<b><u>€ 59 370,43</u></b>

	Min	2,50%	25%	MW	75%	97,50%	Max
Operationeel Resultaat	€ 5 084,92	€ 26 105,00	€ 40 664,00	€ 47 225,00	€ 55 292,00	€ 69 240,00	€ 91 491,40
Nettowinst bij transitie met bestaande licentie	€ -15 190,28	€ 4 110,00	€ 14 332,00	€ 20 413,00	€ 25 252,00	€ 36 703,00	€ 53 413,00
Nettowinst bij transitie vanuit recreatieve visserij	€ -3 394,30	€ 13 232,00	€ 23 932,00	€ 28 353,02	€ 33 749,00	€ 43 081,00	€ 59 370,43



Figuur 15: Het operationeel resultaat en de nettowinst voor een transitie naar kleinschalige sleepnetvisserij vanuit zowel het commercieel als recreatief segment

#### 5.4 Sensitiviteitsanalyse

Naast de stochastische rendabiliteitsanalyse werd ook een sensitiviteitsanalyse verricht. Een sensitiviteitsanalyse bekijkt de sensitiviteit van alle omzet- en kostenposten (bv. de prijs voor tong) waarbij een inzicht wordt verkregen in de meest kritische factoren voor het verkrijgen van een positief dan wel negatief resultaat. Bovendien laat de sensitiviteitsanalyse toe om bij wijze van spreken “aan de knoppen te draaien”, om na te gaan bij welke configuratie de meest gunstige (of stabiele) rentabiliteit wordt verkregen. Zo kan bijvoorbeeld de invloed van een goedkopere visvergunning op de rentabiliteit worden bepaald (door aangepaste wet en regelgeving). Hieronder worden de resultaten van de sensitiviteitsanalyse voor de verschillende scenario's besproken.

Tabel 29 toont de hoogste gestandaardiseerde regressiecoëfficiënten van de regressie analyse waarin de afhankelijke variabele telkens de nettowinst was en de onafhankelijke variabele alle volatiele omzet- en kostenposten (zie Tabel 16 t/m Tabel 28). De regressiecoëfficiënt laat zien hoe veel euro de nettowinst verandert (positief of negatief), bij een verandering van één euro in de omzet- of kostenpost. De tabel toont m.a.w. hoe sensitief de nettowinst is voor een verandering in de verschillende omzet- en kostenposten. Hierbij geldt hoe hoger de absolute waarde, hoe sensitiever. Uit de sensitiviteitsanalyse blijkt dat de rentabiliteit van de kleinschalige visserij uit de verschillende scenario's gevoelig is aan de conventionele omzet- en kostenposten, namelijk de vangst en de prijs van de doelsoort en de brandstofprijs (Tabel 30).

Tabel 29: De gestandaardiseerde regressie coëfficiënten van de meest sensitieve omzet- en kostenposten

	Handlijn		Passief		Sleepnet	
	Com	Rec	Com	Rec	Com	Rec
Aankoop visvergunning		-0,29		-0,15		-0,20
Prijs brandstof	-0,35	-0,33	-0,19	-0,16	-0,79	-0,54
Aankoop vaartuig	-0,31		-0,42		-0,80	
Vangst zeebaars	3,40	3,18	0,30	0,25		
Prijs zeebaars	3,39	3,17	0,31	0,26		
Vangst kabeljauw	0,16	0,15	0,19	0,16		
Prijs kabeljauw	0,16	0,15	0,19	0,16		
Vangst tong			1,85	1,55	1,92	1,33
Prijs tong			1,85	1,55	0,48	1,00
Vangst garnaal					2,07	1,43
Prijs garnaal					1,60	1,11
Overig inkomsten	0,23	0,21	0,29	0,24	0,79	0,54
Verzekeringen	-0,16	-0,15	-0,13	-0,11	-0,32	-0,22
Logistiek	-0,78	-0,73	-0,47	-0,39	-0,71	-0,49
Jaarlijks onderhoud vaartuig			-0,47			
Jaarlijkse kost vismateriaal	-0,42	-0,39				

Tabel 30: De rangschikking van de meest gevoelige omzet- en kosten posten voor de rentabiliteit van de kleinschalige visserij uit de verschillende scenario's en voor de transitie vanuit zowel het recreatieve als het commerciële segment

Handlijn		Passief		Sleepnet	
Com	Rec	Com	Rec	Com	Rec
Vangst Zeebaars	Vangst Zeebaars	Prijs Tong	Prijs Tong	Vangst Garnaal	Vangst Garnaal
Prijs Zeebaars	Prijs Zeebaars	Vangst Tong	Vangst Tong	Vangst Tong	Vangst Tong
Logistiek	Logistiek	Logistiek	Logistiek	Prijs Garnaal	Prijs Garnaal
Onderhoud vismateriaal	Onderhoud vismateriaal	Onderhoud vaartuig	Prijs Zeebaars	Aankoop vaartuig	Prijs Tong
Prijs brandstof	Prijs brandstof	Aankoop vaartuig	Vangst Zeebaars	Overig inkomsten	Overig inkomsten
Aankoop vaartuig	Aankoop visvergunning	Prijs Zeebaars	Overig inkomsten	Prijs brandstof	Prijs brandstof
Overig inkomsten	Overig inkomsten	Vangst Zeebaars	Prijs Kabeljauw	Logistiek	Logistiek
Prijs Kabeljauw	Prijs Kabeljauw	Overig inkomsten	Vangst Kabeljauw	Prijs Tong	Verzekeringen
Vangst Kabeljauw	Vangst Kabeljauw	Prijs Kabeljauw	Prijs brandstof	Verzekeringen	Aankoop visvergunning
Verzekeringen	Verzekeringen	Vangst Kabeljauw	Aankoop visvergunning	Prijs Zeebaars	Aankoop vaartuig
Aankoop visvergunning	Aankoop vaartuig	Prijs brandstof	Verzekeringen	Vangst Zeebaars	Prijs Zeebaars
Vangst Tong	Vangst Tong	Verzekeringen	Onderhoud vaartuig	Prijs Kabeljauw	Vangst Zeebaars
Prijs Tong	Prijs Tong	Onderhoud vismateriaal	Aankoop vaartuig	Vangst Kabeljauw	Prijs Kabeljauw
Vangst Garnaal	Vangst Garnaal	Aankoop visvergunning	Onderhoud vismateriaal	Aankoop visvergunning	Vangst Kabeljauw
Prijs Garnaal	Prijs Garnaal	Vangst Garnaal	Aankoop visvergunning	Onderhoud vaartuig	Jaarlijks onderhoud vaartuig
Onderhoud vaartuig	Onderhoud vaartuig	Prijs Garnaal	Prijs Garnaal	Onderhoud vismateriaal	Onderhoud vismateriaal

## 5.5 Besluit

Voor alle scenario's is de meest waarschijnlijke nettowinst positief maar desalniettemin relatief laag. Dit geldt zowel voor de transitie vanuit het commerciële segment als vanuit de recreatieve visserij. De nettowinst moet instaan voor een vergoeding voor de visser / reder en voor herinvestering in de rederij. Bovendien is de minimale gesimuleerde nettowinst in alle scenario's te laag om er een volledig salaris uit te halen en in het scenario voor de handlijvisserij zelfs negatief (voor beide transities). Bovendien zal er in de meeste jaren niet voldoende winst kunnen worden behaald om geld opzij te leggen ter behoeve van innovatie of om grote tegenslagen te kunnen opvangen. Juist het al dan niet kunnen opvangen van grote tegenslagen, zo blijkt uit de interviews, is cruciaal voor het kunnen voortzetten van de rederij. Uit de rentabiliteitsanalyse blijkt dan ook dat een kleinschalige visserij rendabel kan zijn, maar dat er veel risico's mee gepaard gaan.

Echter, de drie scenario's werden gesimuleerd voor een gemiddelde van 125 visdagen. Dit betekent dat de uitbating van de kleinschalige visserij eventueel te combineren is met een andere baan. Zo kunnen: *"...de krenten uit de pap worden gevist, maar dit kan niet het hele jaar. Daarom is het goed om kleinschalige visserij uit te oefenen in bijberoep"* (visser / reder). Deze baan vraagt dan wel om een grote mate van flexibiliteit zodat er kan gevist worden als de juiste omstandigheden zich voordoen, bijvoorbeeld goed weer. Bovendien zal dezelfde mate van flexibiliteit nodig zijn van het extra bemanningslid.

In praktijk zal het erg moeilijk zijn om ervaren bemanning te vinden die bereid is om 125 dagen per jaar te gaan vissen en daarenboven een andere baan hebben die dergelijke flexibiliteit toelaat. Bovendien vormen de personeelskosten één van de grootste uitgavenposten. De Belgische wetgeving eist dat er voor veiligheid twee bemanningsleden aan boord zijn (KB 13 november 2009 en KB 19 april 2014 voor de commerciële handlijvisserij). Een betaald bemanningslid heeft bovendien recht op een minimumloon en minimumpercentage van de besomming. Dit geeft veel druk op de rentabiliteit. Een meer realistisch model is deze waarbij het tweede bemanningslid als partner mee staat ingeschreven in de vennootschap. Omdat er in dat geval geen minimumdagloon en minimumpercentage hoeft te worden uitbetaald zal het operationeel resultaat in de simulatie van bijvoorbeeld de sleepnetvisserij stijgen met ongeveer € 25 000, en de nettowinst met ongeveer € 17 000 (Tabel 31). Uiteraard moet deze netto winst wel de beide partners van een salaris voorzien.

**Tabel 31: De kansverdeling van het operationeel resultaat en de nettowinst voor kleinschalige sleepnetvisserij wanneer er geen extra bemanningslid betaald dient te worden**

	Min	2,50%	25%	MW	75%	97,50%	Max
Operationeel Resultaat	<b>€ 25 845,00</b>	€ 48 013,00	€ 63 362,00	<b>€ 72 007,00</b>	€ 80 751,00	€ 97 608,00	<b>€ 132 799,00</b>
Nettowinst bij transitie met bestaande licentie	<b>€ 1 662,00</b>	€ 20 383,00	€ 31 167,00	<b>€ 37 178,00</b>	€ 43 310,00	€ 55 148,00	<b>€ 80 671,00</b>
Nettowinst bij transitie vanuit recreatieve visserij	<b>€ 12 127,00</b>	€ 28 567,00	€ 39 187,00	<b>€ 45 147,00</b>	€ 51 188,00	€ 62 876,00	<b>€ 85 929,00</b>

## 6 Implicaties voor het beleid en vervolgonderzoek

Op dit moment bestaat er, volgens de definitie die we hanteren in dit rapport (zie 2.2 Definitie van kleinschalige visserij), geen commerciële kleinschalige visserij onder Belgische vlag. Dat deze kleinschalige visserij in tegenstelling tot veel andere Europese landen in België niet te vinden is, komt onder andere door het strikte wettelijk kader (zie Hoofdstuk 4) en de onzekerheid in de rentabiliteit (zie Hoofdstuk 5). Bovendien is er in België in het verleden gekozen om veel van de kleinschalige vissersvaartuigen niet te registreren en vallen deze tegenwoordig dus onder de recreatieve visserij (zie Hoofdstuk 3). Het beleid beschikt over een aantal handvaten om de transitie naar een kleinschalige visserij te bevorderen. Echter, alvorens maatregelen hiervoor te nemen (bijvoorbeeld een wijziging in het quotasysteem, of aangepaste wet- en regelgeving), moet de wenselijkheid van een kleinschalige visserij in België worden beschouwd.

Het LIVIS-rapport biedt een eerste bron van informatie over een mogelijk commerciële kleinschalige visserij in België. Derhalve biedt dit rapport (en dit Hoofdstuk in het bijzonder) ondersteuning om een goed onderbouwde keuze over de wenselijkheid van een kleinschalige visserij te kunnen maken. Dergelijke keuze vraagt in de eerste plaats een afweging van de voor- en nadelen, de sterktes en zwaktes en de kansen en bedreigingen van een kleinschalige visserij. Dit Hoofdstuk begint dan ook met een SWOT-analyse. Onderdelen uit deze SWOT-analyse worden vervolgens in meer detail besproken. Echter, er blijven een aantal belangrijke hiaten om de vraag naar de wenselijkheid van een kleinschalige visserij volledig geïnformeerd te kunnen beantwoorden. Dit betreffen zaken buiten de scope van het LIVIS-project, maar die desalniettemin belangrijk zijn voor het maken van onderbouwde keuzes hieromtrent. Bijvoorbeeld de impact van een eventuele kleinschalige commerciële vloot op de visbestanden voor de kust. In het tweede deel van dit Hoofdstuk komen deze kennishiaten aan bod. Bovendien zijn er nog een aantal zaken die zeker in acht dienen te worden genomen bij een beleidskeuze omtrent de uitwerking van een kader met betrekking tot de transitie naar een kleinschalige visserij. Bijvoorbeeld: de concurrentiepositie van een eventuele commerciële Belgische kleinschalige vissersvloot met de huidige commerciële visserijvloot, maar ook met de huidige recreatieve visserij dient te worden geëvalueerd. Deze hiaten en aandachtspunten geven tevens richting voor het toekomstig onderzoek naar de kleinschalige visserij. Het derde deel van dit Hoofdstuk biedt een overzicht van waar het gewenste vervolgonderzoek zich op zal richten.

### 6.1 SWOT-analyse met betrekking tot een commerciële kleinschalige visserij

Om een keuze te maken over de wenselijkheid van een mogelijke commerciële kleinschalige visserij voor België, moeten de voor- en nadelen intrinsiek aan een kleinschalige commerciële visserij worden afgewogen. Een goede manier om deze schematisch weer te geven is in een sterkte-zwakte analyse oftewel een SWOT-analyse. In een SWOT-analyse worden de sterktes (de interne aspecten die een positieve bijdrage hebben), de zwaktes (interne aspecten met een negatieve bijdrage), de kansen (externe aspecten met een positieve bijdrage) en de bedreigingen (externe aspecten met een negatieve bijdrage) schematisch weergegeven. De SWOT-analyse werd opgesteld vanuit de bijdrage van de kleinschalige visserij aan een duurzame visserij in België (Figuur 16). Hieronder worden de voornaamste sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen besproken.



<p><b>Sterktes:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Socio-economische waarde van kleinschalige visserij</li> <li>• Banencreatie</li> <li>• Duurzaam imago</li> <li>• Meerprijs voor vangsten</li> <li>• Selectief en flexibel</li> <li>• Minder bijvangst</li> <li>• Lage brandstof consumptie</li> </ul>	<p><b>Zwaktes:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Huidig wettelijk kader onaangepast</li> <li>• Veiligheid op zee met kleine bootjes</li> <li>• Beperkte capaciteit en beperkte ruimte voor nieuwkomers</li> <li>• Beperking door weersomstandigheden</li> <li>• Flexibiliteit vereist van bijberoep</li> <li>• Grote investering nodig</li> </ul>
<p><b>Opportunities:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Europa stimuleert kleinschalige visserij</li> <li>• Veel kennis aanwezig in de sportvisserij</li> <li>• Belgen onder Nederlandse vlag</li> <li>• Korte keten initiatieven en labels</li> <li>• Ontwikkeling naar een veerkrachtige sector door diversificatie op doelsoorten en metiers</li> <li>• Vraag naar kwalitatief goede vis</li> <li>• Natura 2000-gebieden en offshore windmolenparken</li> <li>• Neveneffecten zoals toerisme</li> </ul>	<p><b>Bedreigingen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Concurrentie met bestaande vloot</li> <li>• Concurrentie onderling</li> <li>• Concurrentie door andere landen</li> <li>• Quota voor zeebaars</li> <li>• Evolutie van de visbestanden</li> <li>• Concurrentie met andere gebruikers van de zee</li> <li>• Gebrek aan een belangenorganisatie voor kleinschalige visserij</li> </ul>

Figuur 16: SWOT-analyse voor de kleinschalige visserij

### 6.1.1 Sterktes van een commerciële kleinschalige visserij

#### Socio-economische waarde van de kleinschalige visserij en banencreatie

De Vlaamse kustvisserij wordt reeds meerdere jaren gekenmerkt door een gebrek aan dynamiek. De vaartuigen zijn verouderd, er is een bemanningsprobleem en de exploitatiekosten zijn te hoog om rendabel te blijven. Het Europese Visserijbeleid laat geen nieuwbouw toe wat deze kustvaartuigen betreft. Er wordt dan ook gevreesd dat de kustvisserij op middellange termijn volledig zal verdwijnen, met een negatieve socio-economische impact als gevolg. Zowel een overschakeling van het groot vlootsegment naar het klein vlootsegment alsook een instroom van recreatieve vissers naar het commerciële segment zouden positieve gevolgen kunnen hebben. De kansen voor de kustvisserij staan ook beschreven in de publicatie: "Hoogtij(d) voor kustvisserij" (VLIZ, 2014a).

De kleinschalige visserij is over het algemeen minder productief in absolute vangsten dan de grootschalige commerciële visserij (MacFadyen et al., 2011). Uit de simulaties van de drie scenario's (Hoofdstuk 5) blijkt dat de gemiddelde omzet van alle drie de scenario's ongeveer een factor 5 tot 6 kleiner is dan deze voor het bestaande GVS, KVS, en kustvisserssegment (Tabel 32). In het geval dat de omzet per bemanningslid per zeedag wordt beschouwd, is dit verschil geslonken tot een factor 2 tot 4 (Tabel 34). Deze factor twee is zeer vergelijkbaar met andere Europese lidstaten, waar een baan in de kleinschalige visserij gemiddeld 33 000 euro bijdraagt aan de economie in vergelijking met een gemiddelde van 67 000 euro voor de grootschalige industriële visserij (Guyader et al., 2013). Dit verschil wordt voor een groot deel bepaald door het veel grotere verbruik van fossiele brandstoffen als input voor waarde creatie in de grootschalige industriële visserij. Bovendien heeft een baan in de kleinschalige visserij fundamenteel andere economische karakteristieken in vergelijking met een baan in de grootschalige industriële visserij (Guyader et al., 2013). Een belangrijk verschil is dat de eigenaar vaak ook de schipper aan boord is. Dit betekent onder andere dat de economische parameters om waarde te schatten, zoals het rendement op de investering, voor de kleinschalige visserij veel minder adequaat de echte waarde weergeeft in vergelijking met de grootschalige industriële visserij

(Boncouer et al. 2000). De waarde creatie van de kleinschalige visserij overstijgt immers de waarde van directe productiviteit van de vloot. Zo is de kleinschalige visserij door haar lokaal en kleinschalig karakter meer dan de grootschalige vloot verworven met de lokale economie. De kleinschalige visserij staat direct in voor banencreatie aan boord, en indirect door het stimuleren van de lokale economie. Studies die de indirecte banencreatie van de visserijsector inschatten maken echter zelden een onderscheid tussen kleinschalige en grootschalige industriële visserij (Goulding et al., 2000).

**Tabel 32: Een vergelijking van de gemiddelde omzet voor de kleinschalige visserij, GVS, KVS en kustvissersegment**

	<b>Gem. omzet</b>	<b>Zeedagen</b>	<b>Gem. bemanning</b>	<b>Omzet per bemanningslid per zeedag</b>
GVS: >221	€ 1 559 574,42	237	5,8	€ 1 136,80
KVS: <221kW >70gT	€ 764 057,90	214	4,2	€ 852,39
KuVS: <221kW <70gT	€ 373 409,78	174	2,7	€ 800,83
KS Handlijn visserij	€ 124 750,00	125	2	€ 499,00
KS Passieve visserij	€ 145 300,00	125	2	€ 581,20
KS Sleepnetvisserij	€ 160 660,00	125	2	€ 642,64

#### Duurzaam imago en meerprijs voor vangsten

De kleinschalige visserij staat gekend als een duurzame visserij, met lokale, vers gevangen vis van goede kwaliteit. Er is ook een toenemende bewustwording van de consumenten voor duurzaamheid en deze gaat gepaard met een toenemende vraag naar duurzame en lokale producten. Bovendien is er vanuit restaurants vraag naar vis van goede kwaliteit. Hier kan worden op ingespeeld om zo een hogere prijs van visserijproducten gevangen binnen de kleinschalige visserij te verkrijgen (van de Walle et al., 2011).

#### Selectief en flexibel, en minder bijvangst

Kleinschalige visserij wordt over het algemeen gezien als een meer selectievere vorm van visserij in vergelijking met de huidige gemengde boomkorvisserij. Dit laatste geldt zeker voor de handlijnvisserij en de passieve visserij (Verhaeghe et al., 2008). Bovendien worden door de verschillende visserijtechnieken binnen de kleinschalige visserij de doelsoorten gediversifieerd wat een positieve impact kan hebben op de populairdere visbestanden (Desnijder et al., 2014). Dit is eveneens een troef met het oog op de aanlandingsverplichting. Bovendien zal het in de toekomst wenselijk zijn dat de vloot een hogere diversiteit aan vistechneken hanteert (Budzich-Szukala et al., 2011). Hiertoe zou een kleinschalige visserij gekenmerkt door diverse en flexibele visserijtechnieken een welkome aanvulling kunnen vormen op de voornamelijk uit boomkorvaartuigen bestaande Belgische vloot (zie ook 6.1.3: Opportuniteiten; Ontwikkeling naar een veerkrachtige sector door diversificatie op doelsoorten en metiers).

#### Lage brandstofconsumptie

De kleinschalige visserij wordt over het algemeen verondersteld minder brandstof te verbruiken t.o.v. de grootschalige industriële visserij (Tyedmers et al., 2005; Van Marlen, 2009). Dit is uiteraard het geval als onder brandstofconsumptie het verbruik per afgelegde kilometer wordt verstaan. Echter, een kleinschalig vissersvaartuig zal ook minder vis aanlanden per vistrup dan een vaartuig uit het GVS. Daarom is het meer

aangewezen om het brandstofverbruik te beschouwen rekening houdend met de aanlanding of de besomming van het schip, i.e. het brandstofverbruik per euro verkochte vis.

Gebaseerd op de Monte Carlo simulatie (Hoofdstuk 5) werd de brandstofconsumptie berekend voor de vaartuigen uit de drie scenario's. In vergelijking met de historische data van de huidige vloot blijken de kleinschalige vaartuigen een factor 10 tot 20 minder brandstof te verbruiken op jaarbasis (Tabel 33). Dit is niet verwonderlijk aangezien het brandstofverbruik van een klein vaartuig in liter per zeemijl beduidend lager is. Bovendien is het gemiddeld aantal vaardagen op jaarbasis aanzienlijk beperkter voor de kleinschalige visserij (125), t.o.v. het GVS (237), KVS (214) en het kustvisserssegment (174). Daarnaast leggen de kleinschalige vissers uit onze scenario's gemiddeld minder grote afstanden af per zeedag. Ten slotte varen de gesimuleerde vaartuigen voor het scenario handlijnvisserij en passieve visserij op LPG. Echter, het beperkt aantal zeedagen in combinatie met kleinere en lichtere vaartuigen resulteert in minder aangelande vis en een lagere besomming in vergelijking met de overige commerciële vlootsegmenten. Om de daadwerkelijke effectieve ingezette liters brandstof met elkaar te vergelijken, moet er dan ook worden gecorrigeerd voor de hoeveelheid aangelande vis per liter verbruikte brandstof. Beter nog betreft de vergelijking de besomming of daadwerkelijke omzet (prijs vis) per liter brandstof. Op deze wijze komt tevens het waardeverschil van de doelsoorten tussen de kleinschalige visserij en de grootschalige of conventionele visserij tot uiting. Maar ook op basis van deze laatste vergelijking scoort de kleinschalige visserij nog een factor 2-4 beter (Tabel 33).

Er mag dus worden geconcludeerd dat de kleinschalige visserij daadwerkelijk minder brandstof verbruikt en de brandstof efficiënter wordt ingezet in termen van productwaarde (waarde van gevangen vis). Dit is met het oog op de schommelende brandstofprijs en de hiermee gerelateerde onzekerheid voor de rentabiliteit van de conventionele vloot zeker een voordeel (Guyader et al. 2013). Het oprichten van een kleinschalige vloot zal dan ook de gehele vloot met betrekking tot volatiele en mogelijk hoge brandstofkosten. Ook de omschakeling op LPG draagt hiertoe bij, aangezien de kosten en het verbruik van LPG lager zijn in vergelijking met diesel of benzine. De kleinschalige passieve vaartuigen en handlijnvaartuigen kunnen de overschakeling naar LPG maken, terwijl de sleepnetvissers waarschijnlijk het vermogen en de trekkracht nodig hebben die dieselmotoren leveren.

Er moet wel worden opgemerkt dat deze analyse gebaseerd is op een theoretische simulatie van de kleinschalige vloot. Pilotprojecten en een analyse van gelijkaardige vaartuigen in het buitenland zouden in de toekomst dit resultaat moeten verifiëren.

**Tabel 33: Een vergelijking van brandstof consumptie voor de kleinschalige visserij, GVS, KVS en kustvisserssegment**

	Liter brandstof	Kost brandstof	euro per euro	euro per liter
>221kW	796 913	€ 151 672,75	€ 3,04	€ 1,96
<221kW >70gT	137 699	€ 92 076,39	€ 4,06	€ 2,71
<221kW <70gT	333 793	€ 211 269,11	€ 3,62	€ 2,29
KS Handlijn visserij	21 000	€ 9 030,00	€ 14,30	€ 6,05
KS Passieve visserij	18 750	€ 8 062,50	€ 18,60	€ 7,89
KS Sleepnetvisserij	48 750	€ 22 035,00	€ 20,10	€ 7,52

## 6.1.2 Zwaktes van een commerciële kleinschalige visserij

### Huidig kader onaangepast

De huidige wet- en regelgeving is aangepast aan de bestaande vloot en vooral gericht op de boomkorvisserij. Een goed voorbeeld betreft de onderverdeling van het GVS en het KVS aan de hand van het motorvermogen van het vaartuig (respectievelijk groter en kleiner dan 221kW/300pk). Dit is een logische onderverdeling voor sleepnetvaartuigen die grotere vangsten kunnen bekomen met een toenemend motorvermogen. Echter, de passieve visserij en handlijnvisserij gebruiken het motorvermogen op een geheel andere wijze. Hier wordt het vermogen vooral ingezet om zich snel te kunnen verplaatsen tussen visgronden of naar een haven in geval van plotse weersveranderingen. De introductie van een kleinschalige commerciële vloot alsook de transitie vanuit het recreatief segment vragen wellicht aanpassingen van het huidig wettelijke kader, zonder dat hierbij de veiligheid in gevaar komt (zie 6.2.3 Een apart beheerkader voor de kleinschalige commerciële visserij).

### Veiligheid op zee

De huidige wet- en regelgeving vormt een knelpunt voor de transitie vanuit de huidige recreatieve vloot naar een commercieel kleinschalige visserijsegment, aangezien de meeste vaartuigen en bemanningsleden niet aan de gestelde eisen voldoen (zie 4.2 Knelpunten voor de transitie vanuit de recreatieve visserij). Het aanpassen van bepaalde verplichtingen, zoals het afzwakken van de verplichting die een minimum van twee bemanningsleden aan boord van een commercieel vissersvaartuig voorschrijft, zal echter potentieel de veiligheid van de bemanning compromitteren.

### Beperking door weersomstandigheden

In tegenstelling tot de grootschalige industriële visserij is de kleinschalige visserij sterk gebonden aan de heersende weersomstandigheden. Vanaf een windkracht van 5 Beaufort varen de kleine vaartuigen niet meer uit. Een golfhoogte van 100-110 cm wordt als de limiet beschouwd teneinde de veiligheid aan boord te kunnen garanderen. Dit houdt in dat het aantal potentiële visdagen per jaar aanzienlijk lager ligt dan bij de grotere vissersschepen. Deze beperking heeft financiële repercussies indien men deze activiteit voltijds wenst uit te oefenen. Het vissen kan echter wel gecombineerd worden met een andere job indien men bij deze laatste over de nodige flexibiliteit bezit, wat echter geen evidentie is.

### Beperkte capaciteit en beperkte ruimte voor nieuwkomers

Om een duurzame exploitatie van de visbestanden op lange termijn te kunnen waarborgen wil Europa de overcapaciteit van de nationale vlootsegmenten afwenden. Daarom mag de totale capaciteit van de visvergunningen uitgegeven in België, uitgedrukt in kW en GT, het voorgeschreven referentieniveau niet overschrijden (Verordening (EU) Nr 1013/2010). Dit heeft als gevolg dat vooraleer een nieuw vaartuig geregistreerd kan worden, een vereiste voor commerciële exploitatie, eerst een bestaand vaartuig uit de vaart dient genomen te worden. Tot recent gebeurde dit ongeveer gemiddeld 5 keer per jaar, te wijten aan de zware druk waarmee de visserij te kampen heeft (zie ook 4.2.1 Visvergunning). Echter, nu de vloot gekrompen is, is het onzeker hoe vaak er in de toekomst licenties beschikbaar komen. In elk geval beperkt deze maximumcapaciteit in grote mate de instroom van nieuwe kleinschalige commerciële vissersvaartuigen.

### Flexibiliteit vereist van bijberoep

Een van de belangrijkste knelpunten die een transitie naar een commerciële kleinschalige visserij in de wegstaat is het tekort aan goed geschoolde en ervaren bemanning. Het Maritieme Instituut Mercator te Oostende, dat de opleidingen tot visser in België voorziet, krijgt vooral inschrijvingen voor de opleiding tot schipper in de baggersector (Van Bogaert et al. 2014). Een recente hervorming van de visserij-opleiding maakt de opleiding echter zichtbaar aantrekkelijker voor de jonge doelgroep, met een forse stijging van het aantal studenten als gevolg. Een extra criterium voor de kleinschalige visserij is dat de bemanning ook nog eens erg flexibel dient te zijn. Er kan namelijk maar een gering aantal vistrisps per jaar worden ondernomen, en naar alle waarschijnlijkheid zal het meevaren op een kleinschalig vissersvaartuig naast een ander beroep dienen te gebeuren. Dit vraagt veel flexibiliteit van de andere werkgever. Daarnaast is de rentabiliteit van een kleinschalige visserij erg sensibel voor de loonkost van een extra bemanningslid.

In tegenstelling tot de meeste overige sectoren krijgen de bemanningsleden van een visserschip geen vast maandinkomen of vaste uurlonen. Hun loon bestaat uit een percentage van de besomming voor de gemaakte zeereis. Dit percentage hangt af van de functie die wordt uitgeoefend. Tot voor 2003 bestond er nog geen echte arbeidsovereenkomst en was er geen sprake van een minimumvergoeding voor de bemanning (Kinds en Sys, 2015). 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* bracht hier verandering in en voorziet voor elke functie aan boord in een minimumpercentage en een minimumdagloon. Het minimumpercentage voor het berekende variabele loon varieert van 1% (van de besomming) voor een scheepsjongen klasse A (motor van minder dan 132 kW) tot 5,5% voor een schipper klasse C (motor van meer dan 221 kW). Het gewaarborgd loon of het minimumdagloon loopt van 38,26 euro voor een scheepsjongen klasse A tot 108,76 euro voor een schipper klasse C.

Ten einde de rentabiliteit ietwat los te koppelen van de loonkost kan het voor de kleinschalige visserij voordeliger zijn om alle bemanningsleden in te schijven als partner in een vennootschap. Zo kan men vermijden dat bemanningslieden vergoed dienen te worden per vistrisp alsook op de dagen met mindere vangst.

### Grote investering nodig

De transitie naar een commerciële kleinschalige visserij vergt een grote investering, zowel voor de bestaande reders als voor de recreatieve vissers (zie Hoofdstuk 5). Voor de bestaande reders vormt de grote investering het voornaamste knelpunt dat transitie naar kleinschalige visserij verhindert. De grootste investering voor bestaande reders is die voor de aankoop van een nieuw vaartuig (zie Hoofdstuk 5) daar de Europese Unie onder het GVB geen subsidiëring voor nieuwbouw toelaat. De grootste investering bij een transitie vanuit de recreatieve visserij is deze voor een visvergunning (Hoofdstuk 5). Het verkrijgen van een visvergunning gaat gepaard met de overname van (een deel van) een uit de vaart genomen vaartuig. De visvergunning is gekoppeld aan het motorvermogen en is onaangepast aan de kleinschalige visserij (zie 6.1.2 Zwaktes van een commerciële kleinschalige visserij: Huidig kader onaangepast). De onzekere rentabiliteit die gepaard gaat met de benodigde investering zal een extra hindernis vormen voor een transitie.

### 6.1.3 Opportuniteiten van een commerciële kleinschalige visserij

#### Europa stimuleert de kleinschalige visserij

De kleinschalige visserij is lange tijd door het nationaal en Europees beleid genegeerd, zijnde een sector met een relatief lage economische waarde (Guyader et al., 2013). Echter, lokaal kan de kleinschalige visserij een belangrijke werkgever zijn en speelt ze vaak een belangrijke rol in de sociale en culturele identiteit van de kustgemeenschappen binnen Europa (EUROPESE COMMISSIE, 2009). Bovendien voorziet de Europese kleinschalige visserij nog altijd in 25% van de besomming en 40% van de werkgelegenheid in de visserij (Macfadyen et al., 2011; Villasante et al. 2015), en vertegenwoordigt deze sector 84% van de Europese vissersvloot (Guyader et al., 2013). In het GVB van 2013 wordt het belang van de kleinschalige visserij erkend en wordt deze gestimuleerd door tal van maatregelen. Zo wordt de bescherming van de “traditionele” vloot binnen de 12 mijlszone verlengd tot 2022 en worden lidstaten aangeraden om een groter deel van hun quota beschikbaar te stellen voor de kleinschalige visserij (Europese Commissie, 2009). Het streven om verder in te zetten op de kleinschalige visserij is derhalve niet alleen in de Europese beleidsvorming terug te vinden maar ook in het Belgische Vistraject, dat de hoofdlijnen beschrijft van het beoogde transitieproces voor de Belgische visserijsector (De Snijder et al., 2014).

#### Veel kennis en ervaring aanwezig in de sportvisserij en bij Belgen onder Nederlandse vlag

In België is er tot op heden geen commerciële kleinschalige visserij. België heeft echter wel een grote recreatieve vloot. Uit het onderzoek uitgevoerd in het kader van het LIVIS-project (Verleye et al., 2015) blijkt deze sector met minstens 631 geïnventariseerde vissersvaartuigen zelfs veel groter dan voorheen verondersteld (zie Hoofdstuk 3). Bovendien kent België binnen Europa een vrij unieke situatie met recreatieve sleepnetvaartuigen. Binnen de groep recreatieve vissers is veel kennis en ervaring aanwezig die ten voordele van een rendabele kleinschalige commerciële visserij kan worden ingezet. Ook is er, zo blijkt uit de interviews, interesse vanuit deze groep recreatieve vissers om hun hobby commercieel te gaan exploiteren. Daarnaast bestaat er al een aanzienlijke groep van voorheen Belgische recreatieve vissers die reeds onder Nederlandse vlag commerciële handlijnvisserij uitoefenen. Ook deze groep geeft aan interesse te hebben om onder bepaalde condities over te schakelen naar een Belgische licentie.

#### Vraag naar kwalitatief goede vis en korte keten initiatieven

De kleinschalige visserij kan door zijn duurzaam imago een meerprijs genereren voor haar producten (zie ook 6.1.1: Sterktes van een commerciële kleinschalige visserij; Duurzaam imago en meerprijs voor vangsten). Een meerprijs zou kunnen worden gerealiseerd met een label, echter, een bedenking bij labels is dat de consument reeds wordt overspoeld met verschillende labels en wellicht ongevoelig wordt. Een andere strategie is de korte keten verkoop. Op die manier kent de consument de visser en is dus bewust van het duurzame karakter. Bovendien wordt op deze wijze een deel van de productieketen overgeslagen en deze hoeft dus ook niet vergoed te worden. Zo kan er een potentiële meerprijs worden verkregen voor de vis in vergelijking met een verkoop aan de veiling. Een uitdaging bij de korte keten verkoop is het vinden van voldoende afnemers, dit is zeker gezien de volatiele aanvoer een grote uitdaging. Bovendien moet de juiste infrastructuur aanwezig zijn om de korte keten verkoop te faciliteren (zie 0 Infrastructuur: Afzetmark voor hoogwaardige producten). Op dit moment worden er nieuwe markt systemen verkend. Een voorbeeld hiervan is ‘Vesche Vis’, een coöperatieve in de haven van Oostende die dagelijks verse vis koopt van

kustvissersvaartuigen. Op basis van wat die dag werd gevangen wordt de vis vervolgens verdeeld in pakketten en verspreid aan iedereen die zich aansluit bij dit project

#### Ontwikkeling naar een veerkrachtige sector door diversificatie op doelsoorten en metiers

De huidige Belgische commerciële boomkorvisserij wordt zwaar getroffen door het teruggooiverbod die vanaf januari 2016 geleidelijk wordt ingevoerd. In een gemengde visserij zouden bijvangstsoorten, die een mindere marktwaarde kennen, al snel een “knelpuntsoort” kunnen vormen. Zo kan het voorkomen dat de visserij op bijvoorbeeld tong, met een hoge marktwaarde, wordt stopgezet terwijl het quotum nog niet is bereikt, omdat het quotum van een knelpuntsoort, zoals schar, is uitgeput. Een mogelijke oplossing is om een meer selectieve en flexibele vloot te introduceren naast de huidige vloot. Kleinschalige visserij en met name, handlijvisserij en passieve visserij, hebben het grote voordeel flexibeler en selectiever te zijn (Verhaeghe et al., 2008). Voor een duurzame sector op lange termijn is het noodzakelijk om diverse visserijtechnieken op te nemen. Zo kan ook beter worden ingespeeld op de dynamiek van verschillende vraag- en aanbodmarkten.

#### Kleinschalige visserij en Natura 2000-gebieden

Als algemene regel geldt dat alle activiteiten toegelaten zijn in mariene beschermde gebieden (MBGs), tenzij ze bij wet verboden worden (Pecceu et al. in press). Er gelden enkele specifieke beperkingen voor recreatieve activiteiten en er is een verbod van toepassing op industriële en bouwkundige activiteiten (vb. maricultuur, hernieuwbare energie).

In het Habitatrictlijngebied ‘Vlaamse Banken’ werd een verbod voor de recreatieve sleepnetvisserij uitgevaardigd door het KB van 20 maart 2014, mits enkele uitzonderingen. De hengelvisserij, die geen bodemberoering veroorzaakt, wordt in het ganse gebied toegelaten. Voor de commerciële visserij werden binnen het gebied ‘Vlaamse Banken’ 4 zones aangeduid waarin visserijgerelateerde maatregelen worden voorgesteld om enerzijds de alternatieve, duurzame visserij te stimuleren en anderzijds het milieu beter te beschermen (Polet et al. 2015). Onderhandelingen over deze visserijmaatregelen zijn aan de gang met de lidstaten die commerciële belangen hebben in het Belgisch deel van de Noordzee en dienen finaal te worden goedgekeurd door de Europese Commissie. De volgende zones worden onderscheiden (KB 20 maart 2014):

- Zone 1: De bestaande kustvisserij mag alle visserij-activiteiten voortzetten op voorwaarde dat er rolsloffen worden toegepast op het vistuig. Voor de garnaalvisserij is de zee flap verplicht. Bestaande vaartuigen kunnen worden vervangen. Nieuwe vaartuigen mogen het gebied enkel bevissen met niet-bodemberoerende technieken.
- Zone 2: Enkel niet-bodemberoerende visserijtechnieken en het uittesten van alternatieve bodemberoerende visserijtechnieken worden toegelaten. Er is een overgangperiode van drie jaar ingesteld waar bestaande visserijtechnieken in de zone nog zijn toegelaten.
- Zone 3: Enkel niet-bodemberoerende visserijtechnieken toegelaten.
- Zone 4: Enkel niet-bodemberoerende visserijtechnieken en het uittesten van alternatieve bodemberoerende visserijtechnieken zijn toegelaten.

Aanvullend wordt door België een ruimtelijke uitbreiding voorgesteld van de zone waarin de vaartuigen <70GT en <221kW exclusieve visrechten toegekend krijgen, van 3 nm tot 4,5 nm van de kust (basislijn). Deze

maatregel dient samen met de 4 voorgaande zones bij te dragen tot het bereiken van de goede milieutoestand (Kaderrichtlijn Mariene Strategie; 2008/56/EG) in de Belgische zeegebieden.

Bovenvermelde zones bieden kansen voor schepen die de omschakeling naar alternatieve visserijtechnieken met een lagere milieu-impact overwegen (VLIZ, 2014b). Zo zal de kleinschalige sleepnetvisserij gestimuleerd worden tot innovatieve ingrepen aan het vistuig. Voor de commerciële hengeltvisserij stellen zich geen bijkomende voorwaarden verbonden aan bovenstaande ruimtelijke maatregelen. Deze visserijtechnieken, aangevuld met passieve visserijtechnieken zoals staand want visserij, zullen bijdragen tot het behoud van de zeebodintegriteit, of op zijn minst de bodemberoering aanzienlijk reduceren.

#### Baten voor het kusttoerisme vanuit de kleinschalige visserij

De kleinschalige visserij is van nature sterk verstrengd met andere sectoren en maatschappelijke belangen zoals toerisme. De kleinschalige visserij onderscheidt zich van de grootschalige industriële visserij door haar beperkte ecologische impact en in het bijzonder door haar sociale, culturele en economische verstrengeling met de lokale gemeenschap. Door het creëren van een gevoel van eigenheid en het bieden van een unieke beleving voor bezoekers draagt deze sector bij tot nieuwe opportuniteiten voor economisch herstel in kustgemeenschappen (VLIZ, 2014a). De economische bijdrage vanuit de kleinschalige visserij aan het toerisme komt aan bod in Acott et al. (2014), waarbij tevens een kwantitatieve inschatting werd gemaakt van de jaarlijkse bestedingen door toeristen in 3 verschillende kustgemeenten (Verenigd Koninkrijk en Frankrijk) als gevolg van de visserijcultuur. De studie duidt op een positief extern effect van de kustvisserij op de toeristische aantrekkelijkheid van elk van de bestudeerde kustplaatsen. De omvang van de afgeleide economische effecten wordt medebepaald door de aanwezigheid van eventuele concurrerende trekpleisters voor toeristen in het gebied, maar desalniettemin wordt in elke bestudeerde gemeente geld besteed gerelateerd aan de kustvisserij. Langsheen de Belgische kustlijn vormt de kustgemeente Nieuwpoort een voorbeeld waar commerciële kustvisserij en toerisme sterk gekoppeld zijn.

#### 6.1.4 Bedreigingen voor een commerciële kleinschalige visserij

##### Concurrentie met bestaande vloot, onderling en met andere landen

Er is een vrees dat er zonder een apart statuut voor de kleinschalige visserij (zie 6.1.2: Zwaktes van een commerciële kleinschalige visserij; Huidig kader onaangepast) geen Belgische kleinschalige vloot kan worden gecreëerd. Dit alleen al om het feit er in Nederland onder een gedoogbeleid veel meer getolereerd wordt en er daar bovendien veel goedkopere visvergunning kunnen worden aangeschaft. Tegelijkertijd leeft het sentiment onder de beroepsvisserij dat het creëren van een nieuw statuut met soepelere regels voor de kleinschalige visserij een vorm van concurrentievervalsing betreft. Het feit dat: “*de beroeps met alles in orde moet zijn*” (reder) en dat je met dergelijk nieuw statuut “*niet in orde hoeft te zijn*” (reder) roept veel vraagtekens op bij bestaande reders. Daarnaast zal een nieuw kleinschalig vlootsegment deels vissen op dezelfde visbestanden als de huidige commerciële vloot.

Naast de mogelijke concurrentie tussen de huidige vloot en een potentieel nieuwe kleinschalige vloot zal er ook onderling concurrentie zijn, om bijvoorbeeld de visbestanden. Bovendien zal een kleinschalige vloot in concurrentie staan met de vloot uit Nederland en Frankrijk (zie o.a. Polet et al. (2015) voor info omtrent toegang tot de kustwateren voor buitenlandse vissersvloeten). De concurrentiepositie van een nieuw in te



voeren kleinschalige vloot moet zeker in overweging worden genomen bij de vraag naar de wenselijkheid van een kleinschalige commerciële visserij in België.

#### Quota voor zeebaars en ontwikkeling van de bestanden

Om in de toekomst een rendabele commerciële kleinschalige visserij uit te kunnen baten, moeten de lokale doel visbestanden duurzaam beheerd worden. De ontwikkelingen van de bestanden en de hiermee gepaard gaande beheersmaatregelen, zoals quota, tijdelijke sluiting van gebieden, daglimieten, etc., kunnen een mogelijk knelpunt betekenen voor een kleinschalige visserij.

De handlijnvisserij is bijvoorbeeld erg afhankelijk van de zeebaarsvangsten. De zeebaarsbestanden in het zuidelijk deel van de Noordzee en het Kanaal zijn echter reeds enkele jaren aan het afnemen. Bij wijze van antwoord op deze sterke achteruitgang kondigde de Europese Commissie in maart 2015 en januari 2016 noodmaatregelen aan ter bescherming van de zeebaarspopulaties (Verordening (EU) Nr 2015/523 en Verordening (EU) Nr 2016/72). Dit omvat ondermeer het afsluiten van enkele gebieden voor de op zeebaars gerichte pelagische sleepnetvisserij ter bescherming van de paaigronden, aangevuld met algemene maandelijkse vangstlimieten voor de commerciële visserij. Bovendien werd een verbod ingesteld op recreatieve zeebaarsvisserij in de periode januari-juni 2016 en werd een baglimiet van 1 zeebaars per dag per persoon ingevoerd vanaf juli tot december 2016.

#### Concurrentie met andere gebruikers van de zee

In Maes et al. (2005) en Van de Velde et al. (2014) wordt een overzicht gegeven van de ruimtelijke zones en activiteiten dewelke al dan niet verenigbaar zijn met visserij-activiteiten. De sleepnetvisserij is verboden ter hoogte van de Paardenmarkt (verbod bodemberoerende activiteiten) en in de windmolenparken (algemeen vaarverbod), en bijkomend worden er in enkele afgebakende ecologisch waardevolle zones visserijmaatregelen uitgewerkt (zie 6.1.3 Opportuniteiten van een commerciële kleinschalige visserij: Kleinschalige visserij en Natura 2000-gebieden). Verder kan de bodemberoerende visserij moeilijkheden ondervinden ter hoogte van scheepswrakken en stortlocaties voor baggerspecie. De activiteiten die als niet-compatibel worden beschouwd zijn zand- en grindontginning, militaire oefeningen, bagger- en stortactiviteiten, recreatieve visserij en scheepvaart. Echter, het gebruik van niet-bodemberoerende technieken door de kleinschalige visserij kan reeds enkele van deze compatibiliteitsproblemen teniet doen. Bijkomend kan er echter wel een zekere ruimtelijke concurrentie plaatsvinden tussen de kleinschalige visserij en de bestaande commerciële visserij. Scheepswrakken en mariene beschermde gebieden kunnen als schuilplaatsen voor vissen dienen, waardoor het aantrekkelijk kan zijn om in de buurt van deze zones te vissen. Ook offshore windmolenparken kunnen om dezelfde reden de nodige aantrekkingskracht uitoefenen, maar omwille van het vaarverbod kunnen hier nog geen visserij-activiteiten plaatsvinden. In het algemeen is er zeker nabij de kustzone een competitie tussen de visserij en andere activiteiten (natuurbescherming, recreatie, etc.). Vaak is de economische waarde van de visserij lager dan die van de concurrerende activiteiten (Guayader et al., 2013).

## 6.2 Aandachtspunten bij een keuze voor de wenselijkheid van een commerciële kleinschalige visserij

Naast de analyse van de sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen intrinsiek aan een kleinschalige commerciële visserij, zijn er ook een aantal externe factoren en consequenties waar rekening mee gehouden

dient te worden bij een keuze omtrent een kader dat de instroom van deze vorm van visserij stimuleert. Er zijn immers een groot aantal ongekende factoren die de wenselijkheid beïnvloeden die geen onderdeel uitmaken van het onderzoek binnen dit project, zoals het beheer van de lokale visbestanden en de potentiële impact op die bestanden door een kleinschalige vloot, of de potentie van de visbestanden om de duurzaamheid van dergelijke vloot in de toekomst te kunnen garanderen. Hieronder worden een aantal van de aspecten die belangrijk zijn bij deze afweging uitgelicht. Deze vormen aanleiding tot kritieke aandachtspunten die in overweging moeten worden genomen door het beleid omtrent een keuze rond een kader voor de kleinschalige commerciële visserij in België.

#### 6.2.1 Impact van de kleinschalige commerciële visserij op de visbestanden voor de Belgische kust

Het Gemeenschappelijk Visserijbeleid legt de EU-Lidstaten op een evenwicht tot stand te brengen tussen de vangstcapaciteit van de vloot en de vangstmogelijkheden. Er dient over gewaakt te worden dat er geen structurele overcapaciteit ontstaat bij de oprichting van een kleinschalig commercieel vlootsegment. Door het feit dat de kleinschalige visserij noodgedwongen gebonden is aan de nationale kustwateren zal dit wellicht gepaard gaan met een hogere betrokkenheid met het ecosysteem. In het algemeen wordt er aangenomen dat de kleinschalige visserij een kleinere impact op de visbestand genereert in vergelijking met de grootschalige industriële visserij (Guyader et al., 2013). Een vergelijking van de impact op de visbestanden tussen de kleinschalige en de grootschalige industriële visserij laat zich echter moeilijk maken door een gebrek aan data (Guyader et al., 2013). De som van het, wellicht geringe, individuele effect van meerdere kleinschalige commerciële vissersvaartuigen kan een significant effect op de visbestanden langs de kust uitoefenen (Europese Commissie, 2009). Op dit moment is het onduidelijk wat de potentie is van de visgronden om een duurzame exploitatie door kleinschalige visserij toe te laten, m.a.w., door hoeveel vaartuigen kan er gevist worden?

Het zeebaarsbestand in het zuidelijk deel van de Noordzee en het Kanaal tot aan de Keltische zee staat nu al onder grote druk (Verordening (EU) Nr 2016/72). Dit bestand is in de afgelopen 15 jaar enorm afgenomen, wat eveneens blijkt uit interviews met handlijnvissers die aangeven dat er zelden nog goede vangsten genoteerd worden: *“Vroeger was 80kg met 3 man een normale dag, nu helemaal niet”* (handlijnvisser). Vervolgonderzoek is noodzakelijk om de draagkracht van de visbestanden in kaart te brengen (zie 0: Impact van de kleinschalige visserij op de visbestanden voor de kust)

**Aandachtspunt 1:** Er dient onderzoek te worden verricht naar de impact van een potentieel nieuw kleinschalig commercieel visserijsegment met betrekking tot de doelsoorten, bestanden en de draagkracht in de specifieke visgronden

#### 6.2.2 Commercialisatie door de recreatieve visserij

Zoals al aangehaald in dit rapport is er een substantieel verschil in de wet- en regelgeving waaraan moet worden voldaan tussen de recreatieve visserij en de commerciële visserij (zie Hoofdstuk 4). De aanpassingen aan het vaartuig, het verkrijgen van de benodigde documenten, en de extra eisen en beperkingen die gelden vormen een duidelijk knelpunt in de transitie naar de commerciële visserij. Een transitie is dan ook niet evident voor recreatieve vissers die graag zouden commercialiseren. Het is aannemelijk dat de mogelijkheid

om geringe handel te drijven zonder hiervoor officieel te moeten commercialiseren de motivatie nog verder doet afnemen.

Hoewel de regelgeving op zowel Europees (Verordening (EG) Nr 1224/2009) als federaal niveau (KB van 14 augustus 1989) de commercialisatie van recreatief gevangen vis verbiedt, vindt er toch een geringe vorm van "handel" plaats: *"Als je iedere dag 20kg kan vangen, dan kan je dat wel doorzetten. Maar dat is geen handel. Vooral ruilhandel. Maar er kan handel gebeuren"* (recreatieve visser). In één interview werd gesuggereerd dat de handel door sportvissers recentelijk afgenomen is omdat volgens de geïnterviewde recreatieve visser de recreatieve vissers die vroeger handel dreven deels zijn omgeschakeld naar de commerciële handlijnvisserij met een Nederlandse licentie: *"Vroeger kon je handel drijven, daarom werd in Nederland de mogelijkheid gecreëerd om commercieel te gaan"* (recreatieve visser) (zie ook 6.2.5 Belgische vissers onder Nederlandse vlag). De mogelijkheid om een zekere vorm van handel te kunnen drijven zal vermoedelijk ook een transitie naar commercialisatie verhinderen.

De effectiviteit van de huidige controles op de recreatieve visserij (voor vangsten, papieren, etc.) wordt zeer uiteenlopend gepercipieerd. Enerzijds werd door recreatieve vissers aangehaald dat er regelmatig controles plaatsvinden en je bijgevolg niks kunt permitteren: *"je kunt het je niet permitteren om buiten de lijntjes te kleuren"* (recreatieve visser). Bovendien wordt er aangehaald dat de boetes erg hoog zijn: *"Als je gepakt wordt ben je nog niet klaar"* (recreatieve visser). Anderzijds wordt er beweerd dat er zeer weinig controles op de vangsten plaatsvinden en dat het haast onmogelijk is om te controleren of er handel wordt gedreven. Verder wordt er aangehaald dat administratieve boetes, in plaats van de gerechtelijke sancties die nu gelden, effectiever kunnen werken. Tegenwoordig kunnen gerechtelijke procedures lang aanslepen en is er zodoende een risico op verjaring en seponering. In het verleden is er echter bewust gekozen voor gerechtelijke sancties omdat de inbreuken als ernstig werden beschouwd en boetes niet zwaar genoeg bevonden werden.

In het kader van Maatregel 27A van het nationaal Maatregelenprogramma van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie wordt gesteld dat de controles op de recreatieve visserij dienen opgetrokken te worden. De dienst Marien Milieu van FOD Leefmilieu heeft kenbaar gemaakt deze controleacties te willen ondersteunen. De dienst Zeevisserij (bevoegd voor deze inspectie) en de dienst Marien Milieu zullen deze bijdrage in de nabije toekomst verder concretiseren, waarbij elke dienst zal handelen binnen de haar toegekende bevoegdheden. Daar waar de dienst Zeevisserij bevoegd is voor de controle op de visvangst en de quota kunnen de ambtenaren van de dienst Marien Milieu eventueel ondersteuning bieden bij de administratieve controles.

**Aandachtspunt 2:** Om een transitie naar een commerciële kleinschalige visserij te kunnen doen slagen is het nodig om eventuele commercialisatie in het recreatieve visserijsegment zo goed als onmogelijk te maken, door de controles te versterken.

### 6.2.3 Een apart beheerkader voor de kleinschalige commerciële visserij

De huidige wet- en regelgeving is onaangepast aan een eventuele commerciële kleinschalige vloot (zie Hoofdstuk 4 en 6.1.2 Zwaktes van een commerciële kleinschalige visserij: Huidig kader onaangepast). Een

mogelijke oplossing is om een aangepast beheerkader, of wet- en regelgeving toe te passen. Dergelijke opsplitsing werd reeds voorgesteld in het Groenboek van de Europese Commissie over de hervorming van het GVB (Europese Commissie, 2009). Daarin worden twee kaders voorgesteld: In een eerste beheerkader voor de grootschalige vloot ligt de focus op economische efficiëntie gestuurd door markt gebaseerde economische prikkels. Een tweede beheerkader voor de kleinschalige vloot focust op sociale doelstellingen, gestuurd via rechtstreekse toewijzing van quota en door middel van collectieve regelingen. Verder wordt er in het Groenboek verwezen naar de financiering van deze verschillende segmenten (EUROPESE COMMISSIE, 2009, p 14): *“De grootschalige vloot wordt verwacht om economisch zelfstandig te zijn, terwijl de overheidsfinanciering de kleinschalige vloot kan helpen het segment aan te passen aan veranderende omstandigheden in de nasleep van de hervorming van het GVB, waaronder de versterking van de economische levensvatbaarheid”*.

Beide regimes moeten wel waken over de impact op de visbestanden door de twee type visserijen, zeker als de twee type visserijen dezelfde visbestanden bevissen. Bovendien moet er gewaakt worden op de concurrentiepositie tussen de bestaande grootschalige industriële visserij en een eventueel nieuw commercieel kleinschalig segment (zie 6.1.4. Bedreigingen: Concurrentie met bestaande vloot).

**Aandachtspunt 3:** Kleinschalige commerciële visserij onderscheidt zich van de industriële visserij door een aantal unieke eigenschappen. Een apart beheerkader dat op deze unieke eigenschappen inspeelt dient rekening te houden met aangepaste regels omtrent: visvergunning, quotaverdeling en eisen aan vaartuig en bemanning. Er dient tevens rekening te worden gehouden met een level playing field, of een eerlijke concurrentiepositie met de huidige commerciële vloot.

#### 6.2.4 Concurrentie tussen recreatieve en commerciële visserij

Conflicten tussen recreatieve en commerciële vissers komen vooral voort uit de gepercipieerde impact en vangsten van de concurrerende groep (Dillon, 2009). Er is wereldwijd een toenemende concurrentie tussen de recreatieve visserij en de commerciële visserij (Morales-Nin et al., 2005, 2007; Cardona et al., 2007). Deze toenemende concurrentie wordt ook in België opgemerkt, vooral tussen de recreatieve hengeltvisserij en de commerciële handlijnvissers (Nederlandse vlag) wat betreft de visserij op zeebaars (de recreatieve vis bij uitstek) op en rond de wrakken. Die spanningen zijn het gevolg van de concurrentie voor vis en de optimale visstek: *“Wat ik vandaag kan vangen, kan een ander morgen niet meer vangen”* (recreatieve visser). De spanningen worden tegenwoordig versterkt door de achteruitgang van het zeebaarsbestand. Bovendien zijn er steeds meer Belgische vissers met een Nederlandse licentie: *“Het sportvisserslegioen is gedaald terwijl de Nederlandse licentie vissers in België toenemen”* (recreatieve visser). Dit verhoogde aantal wakkert de concurrentie aan: *“Hoe meer varkens hoe dunner de spoeling”* (recreatieve visser). Doordat de recreatieve vissers gebonden zijn aan strikte quota voor bepaalde soorten (baglimiet) gaan zij ervan uit dat ze geen concurrentie vormen voor de commerciële visserij. Toch lijkt het erop dat de commerciële vissers *sommige* recreatieve vissers als concurrent beschouwen. Volgens één geïnterviewde recreatieve visser claimen zij de zee onder het mom dat het hun broodwinning is.

Visbestanden worden in “The United Nations Code of Conduct for Responsible Fisheries” (FAO, 1995) beschouwd als *“natuurlijk erfgoed voor de mensheid”*. Niet alleen de commerciële visserij heeft een recht

op de uitbating van deze visbestanden maar de recreatieve visserij is ook opgenomen als legitieme gebruiker van de visbestanden (FAO, 1995). Wereldwijd wordt de recreatieve visserij ook in toenemende mate erkend als een groep met een wettig gebruiksrecht van de natuurlijk visbestanden (Dillon, 2009).

Het sentiment van de recreatieve vissers is, echter, dat zij disproportioneel de tol moeten betalen voor de recessie van het zeebaarsbestand. Zo tonen studies aan dat meer dan 3 miljoen sportvissers in Europa (België, Nederland, Frankrijk, Engeland) verantwoordelijk zijn voor 25% van de totale zeebaarsvangsten (ICES, 2014). Echter, bij sommige recreatieve vissers leeft de gedachte dat de EU-maatregelen ter bescherming van het zeebaarsbestand voornamelijk op hen uitwerking hebben: *“Ze zeggen dat sportvisserij de sleutel is om de zeebaars te redden, maar dat is belachelijk. Met een hengel (met alle hengels) kan je een visbestand zelfs geen pijn doen. De kleine bootjes van de sportvisserij zijn beperkt tot 50-60km van de kust. Je kunt niet verder met een bootje van 7 meter”* (recreatieve handlijnvisser).

Een mogelijke oplossing om de concurrentie in te dammen is het toewijzen van exclusieve viszones voor de verschillende partijen. Zo zouden de windmolenparken kunnen worden opengesteld voor de kleinschalige commerciële passieve visserij. Er moet voorheen wel worden afgewogen welke impact een eventuele openstelling heeft op de visbestanden in kwestie. Bovendien moet de veiligheid en wenselijkheid worden geëvalueerd alsook of er mogelijke symbioses zijn: zoals het personen vervoer binnen en van en naar de windmolenparken.

De potentieel toekomstige commerciële kleinschalige visserij zal op het gebied van vistechnieken en doelsoorten meer overeenkomsten hebben met de huidige recreatieve visserij dan met de huidige commerciële visserij. Daarmee zullen ook de spanningen tussen de recreatieve vissers en de commerciële kleinschalige vissers mogelijk toenemen. Dit moet zeker in overweging worden genomen bij een besluit over de wenselijkheid van een commerciële kleinschalige visserij in België.

**Aandachtspunt 4:** Daar waar commerciële kleinschalige vissers en recreatieve vissers zich letterlijk in elkaars vaarwater bevinden moeten eventuele conflicten proactief worden aangepakt.

#### 6.2.5 Belgische vissers onder Nederlandse vlag

Nederland heeft een grotere vloot in vergelijking met België. Deze vloot is net zoals in België reeds een stuk ingekrompen. Hierdoor komen pk's, schepen en tonnenmaten vrij. Nederland heeft die voor een stuk ingevuld met kleinere boten met zwaardere motoren. Het is immers relatief gemakkelijk om een Nederlandse visvergunning aan te vragen. Bovendien wordt een gedoogbeleid toegepast, waardoor men niet steeds voldoet aan de geldende regelgeving. Potentieel geïnteresseerde Belgen zullen daardoor uitwijken naar Nederland. Dit betekent, afgezien van een verlies in economische activiteit voor België, dat de historisch opgebouwde rechten voor een eventueel zeebaarsquota naar Nederland gaan. In Nieuwpoort hebben in 2015 18 handlijnvaartuigen met Nederlandse licentie onder de koepel van LIFSN (Low Impact Fishery Southern Northsea) hun dagverse vangsten (vooral zeebaars) aangeland, goed voor 13,5% van de omzet in de vismijn.

**Aandachtspunt 5:** Het verschil in de toepassing en handhaving in wet- en regelgeving omtrent de commerciële uitbating van de kleinschalige hengeltvisserij tussen België en Nederland betekent een potentieel verlies van economische activiteit en verhindert de opbouw van historische visrechten op zeebaars voor België.

#### 6.2.6 Infrastructuur

De kleinschalige visserij levert minder grote vangsten op ten opzichte van de grootschalige industriële visserij (zie 6.1.1: Sterktes van een commerciële kleinschalige visserij;

Socio-economische waarde van de kleinschalige visserij en banencreatie). Echter, er kan een potentiële meerwaarde worden gegenereerd voor de gevangen vis (zie 6.1.1: Sterktes van een commerciële kleinschalige visserij; Duurzaam imago en meerprijs voor vangsten). Korte keten initiatieven zijn bij uitstek geschikt om een dergelijke meerprijs te waarborgen (zie 6.1.3: Opportuniteiten van een commerciële kleinschalige visserij; Vraag naar kwalitatief goede vis en korte keten initiatieven). Momenteel wordt bijna alle in België aangelande vis verkocht via de visveilingen in Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort. De vis van kleinschalige vissers zou echter (deels) direct aan de consument verkocht kunnen worden. De consument is immers vaak bereid om een hogere prijs te betalen voor verse duurzaam gevangen vis. Een belangrijk initiatief om de visketen te verkorten en om de kloof tussen de vissers en de consument te dichten, is het oprichten van meer officiële aanland- en verkooppunten aan de kade (Verlé et al, in press).

Een mogelijk toekomstige commerciële kleinschalige visserij dient eveneens voorzien te worden van de nodige infrastructuur voor bijvoorbeeld een eventuele korte keten verkoop. Verder is de visveiling in Zeebrugge moeilijk bereikbaar voor vaartuigen die korte vistrips maken, er moet immers vaak gewacht worden voor de sluisen. Ook is er in Nieuwpoort geen voorziening om aan ijs te geraken. Dergelijke kleine zaken belemmeren op dit moment ook de instroom naar een commerciële kleinschalige visserij.

**Aandachtspunt 6:** De ontwikkeling van infrastructuur die korte keten initiatieven met betrekking tot de verkoop van dagverse vis mogelijk maakt is cruciaal voor een rendabele commerciële kleinschalige visserij

### 6.3 Een Belgische commerciële kleinschalige visserij: toekomstige onderzoeksvragen

Om de Belgische visserijsector op een duurzame wijze te laten evolueren is de implementatie van een ecosysteembenadering in het visserijbeleid cruciaal. Dit principe zal innovatie in de visserijsector aanmoedigen en dient te resulteren in verdere investeringen in milieuvriendelijke visserijmethodes en een dalend energieverbruik. Rekening houdend met de aanzienlijke ouderdom van de Belgische vissersvloot zal op (middel)lange termijn vervanging dienen te worden voorzien. De hiervoor besproken SWOT-analyse (6.1 SWOT-analyse met betrekking tot een commerciële kleinschalige visserij) geeft alvast een eerste indicatie van de voor- en nadelen indien zou worden overgeschakeld naar een complementair kleinschalig vlootsegment. De verhoogde selectiviteit, de verlaagde bodemimpact en de reductie in energieverbruik bij een kleinschalige hengel- en staand wantvisserij leunen hierbij sterk aan bij de tweede doelstelling van het duurzaamheidsstraject voor de Belgische visserijsector dat streeft naar een lage impact visserij, waarbij een goed functionerend ecosysteem wordt erkend als basisvoorwaarde om te komen tot een duurzame visserij

(sociaal, economisch en ecologisch) (De Snijder et al., 2015). De vijfde doelstelling van het 'Vistraject', getiteld 'Kleinschalige en kustvisserij', voorziet ook reeds in aanbevelingen om de instroom naar een flexibele kleinschalige visserijvorm in de Belgische sector te stimuleren.

Uit het voorgaande blijkt het noodzakelijk om een aantal bijkomende inzichten te genereren op de vragen die voortkomen uit de wenselijkheidsbepaling van een kleinschalige commerciële visserij. Het LIVIS-project verrichtte een eerste onderzoek naar een potentiële transitie (knelpunten, rentabiliteit) en identificeert hierbij complementaire vervolgonderzoekstrajecten, anticiperend op het toekomstig Vlaams visserijbeleid. Hiertoe zal worden voortgebouwd op de strategische doelstellingen van het 'Maatschappelijk Convenant in uitvoering van de doelstellingen van het project Vistraject', met focus op de ontwikkeling van deze nieuwe kleinschalige visserijvorm alsook het beter in kaart brengen van de impact van de recreatieve visserij. Het genereren van deze noodzakelijke inzichten vormt bijgevolg de inhoudelijke rode draad doorheen de hieronder voorgestelde potentiële toekomstige onderzoeksprojecten (zie Bijlage 3: Vervolg projecten). Let wel, deze projecten betreffen een niet-exhaustieve oplisting, waarbij de dynamiek van de lijst onderhevig zal zijn aan eventuele bijkomende nieuwe inzichten.

De voorgestelde onderzoeksprojecten kunnen opgedeeld worden op basis van onderzoeksthema (milieu-impact; beleid; rentabiliteit en bedrijfsmanagement) en visserijsegment (recreatieve visserij; kleinschalige commerciële visserij) (Figuur 17). Verder kunnen verschillende prioriteitsniveaus toegekend worden aan de diverse deelprojecten en wordt hiervoor een beoogd tijds kader opgesteld (Figuur 18). Een diepgaandere inhoudelijke beschrijving van deze potentiële toekomstige projecten kan geconsulteerd worden in Bijlage 3.

		Onderzoeksthema		
		Milieu-impact	Beleid	Rentabiliteit en bedrijfsmanagement
Visserij segment	Recreatieve visserij	Monitoring van de recreatieve visserij		Socio-economische belang van recreatieve visserij
	Kleinschalige Visserij	Impact van milieuschadelijke stoffen	Bodemberoering van kleinschalige sleepnetvisserij ←→ Visserij beheer aangepast aan de KV → Inventarisatie van de benodigde infrastructuur	Simulatie van verschillende scenario's van KV ↑↓ Opvolgen van case studies binnen de KV
		Impact van KV op visbestanden voor de kust		

Figuur 17: Toekomstige potentiële onderzoekprojecten rond kleinschalige- en recreatieve visserij, schematisch weergegeven per visserijsegment en onderzoeksthema (groene arcering geeft het project aan dat reeds is opgestart; rode pijlen geven relatie en overlap tussen verschillende projecten weer)

De uitzondering binnen de voorgestelde deelprojecten betreft de monitoring van de recreatieve zeevisserij, in die zin dat deze monitoringsactiviteit een continu proces betreft, dat werd aangevangen in april 2014 in het kader van het GIFS-project en daaropvolgend kaderde binnen het LIVIS-project. Het is cruciaal deze activiteit over meerdere jaren en op systematische wijze te kunnen uitvoeren. Wel zal in de loop 2016 een protocol worden opgesteld dat voorziet in een uitbreiding van de bestaande monitoringsactiviteit, zodat tevens de visserij vanaf de kust wordt meegenomen. Dergelijk meerjaarlijks monitoringsprogramma wordt dan ook voor een periode van zes jaar gegarandeerd via het Maatregelenprogramma voor de Belgische mariene wateren in het kader van de Mariene Strategie.

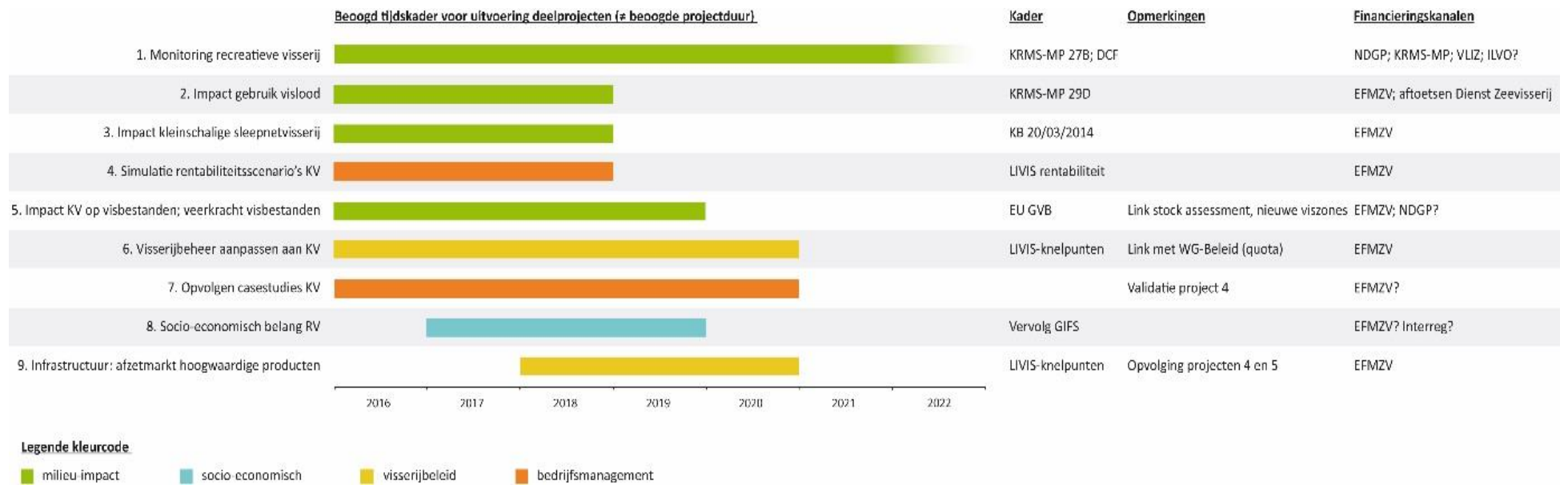
Het stimuleren van een lage impact visserij brengt bijkomend milieugebonden onderzoek met zich mee. Hierbij dienen de voor- en nadelen van alternatieve vistechneken te worden afgewogen. Binnen dit kader werd tot op heden nog geen onderzoek verricht naar de concentratie aan lood zinkers (zeehengelen) en de hiermee gepaard gaande toxiciteitsrisico's ter hoogte van de scheepwrakken op het BNZ. Verder werd de bodemimpact van de kleinschalige (recreatieve) sleepnetvisserij nog niet nader bestudeerd, wat vandaag resulteert in een beperkte toelating van deze activiteit in het habitatrictlijngebied 'Vlaamse Banken', en dit op basis van het voorzorgsbeginsel.

Door het feit dat de kleinschalige visserij onderhevig is aan een tijdsgebonden beperking (24 uur op zee) resulteert dit in een gelimiteerd ruimtegebruik. Dit wil zeggen dat dit segment niet in staat is om uit te wijken naar alternatieve verder gelegen visgronden. Binnen dit kader dient bijgevolg onderzocht te worden wat de impact is van dergelijke ruimtelijke beperking op de lokale visbestanden voor de Belgische kust. Bijkomend kan worden nagegaan of het richten op seizoensvis additionele voordelen kan opleveren, zowel op socio-economisch als ecologisch vlak.

Naast het milieugebonden onderzoek dient eveneens beleidsmatig onderzoek verricht te worden, dit onder meer met het oog op een aangepast visserijbeheer rekening houdend met de kleinschalige visserij. Binnen dit kader kunnen o.a. de verschillende quotasystemen en hun implicaties voor de sector bestudeerd worden. Dit projectvoorstel voorziet tevens in een duidelijke koppeling met het milieu-gerelateerde voorstel rond de impact op de visbestanden door de kleinschalige visserij, waarbij de eventuele voordelen van medebeheer (natuurgebieden, visbestanden) kunnen geïdentificeerd worden. Ook kunnen de uitkomsten van het project omtrent de bodemberoering van de kleinschalige sleepnetvisserij als input dienen voor het toekomstig visserijbeleid. Indien voorgaande uitkomsten de voordelen van de kleinschalige commerciële visserij onderschrijven dient er bijkomend een marktanalyse te worden uitgevoerd teneinde de mogelijkheden van korte keten verkoop binnen de huidige wettelijke kaders te onderzoeken. Dergelijke korte keten verkoop kan tevens reeds theoretisch beschouwd worden in het socio-economisch project rond rentabiliteitsscenario's en zou aan de hand van pilootstudies beoordeeld kunnen worden.

Verder dient er ook gericht te worden op socio-economische deelprojecten zoals het kwantificeren van de indirecte socio-economische impact van de recreatieve zeevisserij. Op economisch vlak dienen ook de rentabiliteitsanalyses voor meerdere scenario's van kleinschalige visserij te worden geoptimaliseerd op zowel technisch vlak als op het vlak van inputvariabelen. Deze theoretische haalbaarheidssimulaties dienen bij voorkeur in de praktijk te worden gevalideerd aan de hand van pilootprojecten.





Figuur 18: Beoogd tijds kader voor de uitvoering van potentiële toekomstige deelprojecten, inclusief vermelding van het breder kader waarbinnen de projecten zich situeren alsook de identificatie van potentiële financieringskanalen.

## 7 Kernboodschappen

Vandaag de dag kent België geen commerciële kleinschalige visserij. De vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 12 meter bevinden zich immers allemaal binnen het recreatief segment dat niet onderworpen is aan registratie in het kader van visserijbeheer. Dit resulteert in een ongekeerde hoeveelheid 'onzichtbare' visvangsten en een visserij-activiteit die niet onderhevig is aan quotabeperkingen en vangstrapportages. Daarom is het van cruciaal belang om een inzicht te verkrijgen in de grootteorde en de visserij-inspanningen van deze sector. In navolging van de doelstellingen van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid diende eveneens de mogelijkheid tot oprichting van een complementair kleinschalig commercieel vlootsegment bekeken te worden (inclusief pro's en contra's) waarbij ook de kansen en knelpunten voor transitie vanuit de bestaande recreatieve als de commerciële visserij onder de loep werden genomen. Op basis van de LIVIS-resultaten kunnen alvast de volgende kernboodschappen en aanbevelingen worden geformuleerd.

### 7.1 Monitoring van de recreatieve zeevisserijsector

- De monitoringsactiviteit resulteerde in de identificatie van 631 recreatieve vissersvaartuigen, waarbij 83,9% zichtbaar uitgerust was voor het zeehengelen. De overige vaartuigen zijn uitgerust voor de sleepnetvisserij, al dan niet in combinatie met het hengelen. Het gros van de vaartuigen hebben een ligplaats in de jachthavens van Blankenberge (233) en Nieuwpoort (197), gevolgd door Zeebrugge (94) en Oostende (83). Deze vaartuigen maken volgens de inschattingen in het LIVIS-project op jaarbasis samen 9 584 vistochten met gemiddeld 2,24 bemanningsleden, goed voor 21 504 individuele vistrips per jaar. Het overgrote merendeel van de visactiviteiten vindt plaats binnen 3 nautische mijl uit de kust, waarbij verder uit de kust gelegen vislocaties vaak samengaan met de aanwezigheid van scheepswrakken.
- In het kader van het LIVIS-project werden geen inzichten verworven met betrekking tot de aanlandingshoeveelheden door de recreatieve visserij. Echter, er is een hoge nood aan objectief cijfermateriaal teneinde de onttrokken biomassa aan het ecosysteem te kwantificeren. Vandaag de dag wordt een negatieve impact op de visbestanden door de recreatieve visserij-activiteiten vaak geminimaliseerd of als onbestaande beschouwd, terwijl bepaalde partijen de achteruitgang van bepaalde stocks in belangrijke mate toeschrijven aan de recreatieve visvangst. Dit terwijl geen objectieve wetenschappelijke data over de totale recreatieve aanlandingsgegevens beschikbaar zijn, ook niet bij de betrokken partijen.
- Daar de recreatieve visvangst vanuit de Belgische kustjachthavens plaatsvindt binnen een beperkt ruimtelijk gebied, zijn de recreatieve vissers in kwestie voor hun activiteit sterk afhankelijk van de dynamiek in de lokale visbestanden. Bijgevolg resulteert een beter inzicht in deze aanlandingsgegevens in een win-win situatie voor beide partijen, waarbij een afgestemd visserijbeheer kan resulteren in het vrijwaren van de visbestanden voor de toekomstige generaties commerciële en recreatieve vissers. Hiertoe wordt in de loop van 2016 een monitoringsprotocol ontwikkeld met als doel de bestaande monitoringsactiviteiten uit te breiden, zowel ruimtelijk (inclusief visserij vanaf de kust) als inhoudelijk (inclusief vangsten). Naar het voorbeeld van onze noorderburen zal de recreatieve visser worden aangemoedigd om op vrijwillige basis vangstgegevens bij te houden en mee te delen, zodat op basis van deze data een statistisch

onderbouwde inschatting kan gemaakt worden van de totale aanlandingen om te komen tot een nauwkeurigere inschatting van de impact van de visserij activiteiten op de visbestanden en een efficiënter visserijbeheer.

## **7.2 Behoort een complementair kleinschalig vlootsegment tot de toekomst?**

In navolging van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid, dat stelt dat de lidstaten moeten trachten bevoorrechte toegang te geven aan de kleinschalige visserij, voorziet het LIVIS-project in een eerste afweging van de voor- en nadelen van een oprichting van een complementair kleinschalig vlootsegment.

- Niettegenstaande de voordelen van de kleinschalige visserij (selectiviteit; reductie energieverbruik; verminderde bodemimpact; etc.) dringt vervolgonderzoek omtrent o.a. de draagkracht van lokale visbestanden, de oprichting van een op maat ontwikkelde commerciële keten en een aangepast beheersysteem zich op.
- Een ecosysteemgericht beheer voor de kleinschalige visserij met oog voor specifieke maatregelen eigen aan de doelsoorten, bestanden en de draagkracht in de specifieke visgronden vormt hierbij alvast het uitgangspunt.
- Naast de commerciële visserij wordt de recreatieve visserij in toenemende mate erkend als een sector met legitiem gebruiksrecht van de natuurlijke visbestanden. Daar een potentiële kleinschalige visserij op het gebied van vistechnieken en doelsoorten wellicht sterker zal aanleunen bij de kenmerken van de huidige recreatieve visserij dan bij de huidige commerciële visserij, bestaat de uitdaging erin vooruit te blikken op de toekomstige concurrentieposities en voldoende rechtszekerheid te voorzien voor de commerciële kleinschalige visserij.
- Bijkomend wijst het LIVIS-project, op basis van theoretische rentabiliteitssimulaties, uit dat de meest waarschijnlijke nettowinst eerder laag wordt ingeschat, waardoor investeringen en bijgevolg ook de bestaanszekerheid van de onderneming in het gedrang kunnen komen. Dit is mede te wijten aan de sterke afhankelijkheid van de weersomstandigheden, i.e. een beperkt aantal vaardagen. Hierdoor kan echter wel het uitvoeren van deze commerciële activiteit in bijberoep overwogen worden. Ook het aan boord nemen van een betaald bemanningslid (verplicht minimum 2 bemanningsleden aan boord cf. KB 19 april 2014) resulteert in een hoge druk op de rentabiliteit, waardoor het tweede bemanningslid bij voorkeur mee als partner dient te worden ingeschreven in de vennootschap.

## **7.3 Knelpunten inzake transitie bespreekbaar maken**

Een aantal recreatieve vissers hebben aangegeven interesse te hebben in een eventuele doorstroming naar de kleinschalige professionele visserij. Echter, tot op vandaag werd deze overstap nog door geen enkele recreatieve visser ondernomen. Het LIVIS-project schrijft dit op basis van gerichte interviews met personen uit de sector deels toe aan:

- de wettelijk voorgeschreven veiligheidsvoorwaarden voor de professionele hengeltvisserij (KB 19 april 2014) die beperkingen inhouden inzake het gebruik van de boot (uitsluitend voor visserij).
- de beperkingen in het vaargebied (30 nm).
- de vaartuig technische beperkingen (motorvermogen <221 kW). Deze laatste beperking wordt door enkelen als onveilig ervaren, waarbij benadrukt wordt dat het vermogen op een andere wijze wordt aangewend in vergelijking met de sleepnetvisserij.

- strengere veiligheidseisen voor het vaartuig (certificaat van deugdelijkheid, jaarlijkse inspectie cf. KB 20 juli 1973).
- De vereiste bekwaamheidstestaten voor elk individueel bemanningslid (afhankelijk van de functie) bepaalde bekwaamheidstestaten kunnen voorleggen en dienen er zich minstens 2 bemanningsleden aan boord van het vaartuig te bevinden, wat gezien de afwezigheid van garanties voor goede vangsten en het beperkt aantal vaardagen de financiële onzekerheden doet toenemen.
- het huidige quotabeheersysteem: In samenspraak met de sector dient deze onder de loep te worden genomen en bijgestuurd.
- de haalbaarheid van een alternatieve commerciële keten voor de kleinschalige visserij (vb. korte keten verkoop) onderzoeken.

Vanuit de commerciële visserij wordt vandaag de dag een omschakeling moeilijk geacht zonder bijkomende subsidies. Een subsidieloze omschakeling gecombineerd met een onzekere rentabiliteit resulteert in ongekende risico's. Verder wordt het gebrek aan specifieke visserij technische ervaring (inclusief bemanningsproblematiek) aangehaald als een remmende factor.

#### **7.4 Bijkomend onderzoek noodzakelijk**

Verder wetenschappelijk onderzoek is absoluut noodzakelijk om de huidige kennisleemten met betrekking tot een mogelijke kleinschalige visserij in België te onderzoeken en om de impact (ecologisch, socio-economisch) van de recreatieve visserij te bepalen. Hiertoe zullen de best passende financieringskanalen worden aangesproken, waarbij het Operationele Programma in uitvoering van het EFMZV, met co-financiering van de Vlaamse overheid, tot de best passende mogelijkheden behoort.

## Referenties

- Acott, T., Urquhart, J., Church, A., Kennard, M., le Gallic, B., Leplat, M., Lescauwaet, A.-K., Nourry, M., Orchard-Webb, J., Roelofs, M., Ropars, C., Zhao, M., 2014. Vangsten in de 21e eeuw: Toolkit voorbereid als onderdeel van INTERREG 4a 2 Seas GIFS(Geografie van duurzame kustvisserij) project. Universiteit van Greenwich: Chatham. 118 pp.
- Adams, W.M., Brockington, D., Dyson, J., Vira, B., 2003. Managing tragedies: understanding conflict over common pool resources. *Science* 302, 1915–1916.
- Boncoeur, J. et al., 2000. L'économie de la rade de Brest. Evaluation du poids économique des activités liées à la rade de Brest. UBO-CES-CEDEM, Brest.
- Budzich-Szukala, U., Burch, M., Soto, P., Grieve, J., O'Hara, E., van de Walle, G., Silva, S.G. da, Grieve, S., 2011. Farnet Guide #5: Diversification of Fisheries Areas. European Commission, Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries, Director-General. Brussel. Pp. 64
- Cardona, L., Lopez, D., Sales, M., Caralt, S., Diez, I., 2007. Effects of recreational fishing on three fish species from the *Posidonia oceanica* meadows off Minorca (Balearic archipelago, western Mediterranean). *Scientia Marina*, 71 (4): 811-820.
- Chuenpagdee, R., Pauly, D., 2006. Small is Beautiful? A Database Approach for Global Assessment of Small-Scale Fisheries: Preliminary Results and Hypotheses. *Am. Fish. Soc. Symp.* 587–596.
- De Snijder, N., Brouckaert, E., Hansen, K., Heyman, J., Polet, H., Welvaert, M., 2014. Vistraject. Duurzaamheidsstrategie voor de Belgische visserijsector. (1e editie). Devriendt Printing, Koekelare.
- Declodt, S., 2006. De economische haalbaarheid van de Belgische visserijsector. MA Thesis. Hogeschool voor Wetenschap en Kunst. Campus VLEKHO. Departement Handelswetenschappen: Brussel. 94 pp.
- Dillon, B., 2009. A Bio Economics Review of Recreational Angling for Bass (*Dicentrarchus labrax*). Prepared for East Riding of Yorkshire Council Integrated Coastal Zone Management Group. Scarborough Centre for Coastal Studies. University of Hull. pp 27
- Europese Commissie, 2009. Green Paper—Reform of the Common Fisheries Policy. COM(2009) 163 final.
- FAO, 1995. Code de conduite pour une pêche responsable. FAO: Rome. ISBN 92-5-103834-1. 41 pp.
- Goulding, I., Hallam, D., Harrison-Mayfield, L., Mackenzie-Hill, V., da Silva, H., 2000. 'Regional Socio-economic Studies on Employment and the Level of Dependency on Fishing', Portugal and UK, MegaPesca Lda and the Centre for Agricultural Strategy, [www.megapesca.com](http://www.megapesca.com).
- Guyader, O., Berthou, P., Koutsikopoulos, C., 2013. Small scale fisheries in Europe: A comparative analysis based on a selection of case studies. *Fish. Res.* 140, 1–13.

- Hartill, B., Bian, R., Rush, N., Armiger, H., 2013. Aerial-access recreational harvest estimates for snapper, kahawai, red gurnard, tarakihi and trevally in FMA 1 in 2011–12.
- Holt, C. C., 1957. Forecasting trends and seasonals by exponentially weighted moving averages, ONR Research Memorandum, Carnegie Institute of Technology 52.
- Hyder, K., Armstrong M., Strehlow H. 2016 Recreational Sea Fishing – a European Perspective, Working Paper.
- ICES, 2014. Report of the Working Group on Recreational Fisheries Surveys (WGRFS), 2-6 June 2014, Sukarrieta, Spain. ICES CM 2014\ACOM:37. 66 pp.
- Jacquet, J., Pauly, D., 2008. Funding priorities: Big barriers to small-scale fisheries. *Conserv. Biol.* 22, 832–835.
- Kaiser, M.J., Clarke, K.R., Hinz, H., Austen, M.C. V, Somerfield, P.J., Karakassis, I., 2006. Global analysis of response and recovery of benthic biota to fishing. *Mar. Ecol. Ser.* 311, 1–14.
- Kinds, A., Sys, K., 2015. VALDUVIS, een instrument om de duurzaamheid van visserijactiviteit te meten en zichtbaar te maken. ILVO Mededeling 179, 66 pp.
- Lescrauwaet, A.K., Fockedey, N., Debergh, H., Vincx, M., Mees, J., 2013. Hundred and eighty years of fleet dynamics in the Belgian sea fisheries. *Rev. Fish Biol. Fish.* 23, 229–243.
- Lescrauwaet A.K., Roelofs, M., Pirlet, R., Fockedey, N., Pieters, M., Eryvynck A., Mees J. (Eds.) 2014. Abstractenboek studiedag “Vissen in het verleden. Een multidisciplinaire kijk op de geschiedenis van de Belgische zeevisserij”. VLIZ Special Publication, 68. Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ), Oostende. 128 pp.
- MacFadyen, G., Salz, P., Cappell, R. 2011. Characteristics of small-scale coastal fisheries in Europe ( IP/B/PECH/IC/2010-158). European Parliament, 162 pp.
- Maes, F., Schrijvers, J., Vanhulle, A. (Ed.) 2005. Een zee van ruimte: naar een ruimtelijk structuurplan voor het duurzaam beheer van de Noordzee (GAUFRE). Belgian Science Policy: Brussel. 204 + cd-rom (maps) pp.
- Morales-Nin, B., Moranta, J., Garcia, C., Tugores, M.P., Grau, A.M., Riera, F., Cerda, M., 2005. The recreational fishery off Majorca Island (western Mediterranean): some implications for coastal resource management. *ICES Journal of Marine Science*, 62 (4), 727-739.
- Morales-Nin, B., Moranta, J., García, C., Tugores, P., Grau, A.M., 2007. Evaluation of the importance of the recreational fisheries on a Mediterranean Island. *American Fisheries Society Symposium*. 49, 587-92.
- Pauly, D., 2006. Towards consilience in small-scale fisheries research. *Marit. Stud.* 4, 7–22.
- Pecceu, E., Hostens, K., Maes, F. in press. Governance analysis of MPAs in the Belgian part of the North Sea. *Marine Policy*.
- Persoon, K., 2015. Who is the recreational fisherman and what does he catch? An overview of recreational fisheries at sea in Belgium. MSc Thesis. ILVO/VLIZ: Oostende. 74 pp.

- Piet, G. J., Rijnsdorp, A. D., Bergman, M. J. N., van Santbrink, J. W., Craeymeersch, J., and Buijs, J. 2000. A quantitative evaluation of the impact of beam trawling on benthic fauna in the southern North Sea. *ICES Journal of Marine Science*, 57. pp. 1332–1339.
- Platteau, J., Van Gijsegem, D., Van Bogaert, T. (Ed.) 2014. *Visserijrapport 2014*. Departement Landbouw en Visserij, afdeling Monitoring en Studie: Brussel. 55 pp.
- Polet, H., Torreelle, E., Pirlet, H., Verleye, T., 2015. Visserij. In: Pirlet, H., Verleye, T., Lescrauwaet, A.K., Mees, J. (Eds.), *Compendium voor Kust en Zee 2015: Een geïntegreerd kennisdocument over de socio-economische, ecologische en institutionele aspecten van de kust en zee in Vlaanderen en België*. Oostende, Belgium, p. 141-156.
- Quirijns, F.J., Strietman, W.J., Marlen, B. van, Rasenberg, M., 2013. *Platvis pulsvisserij, Resultaten onderzoek en kennisleemtes*. IMARES rapport C193/13.
- Rabaut, M., 2009. *Fisheries and marine conservation: Towards an ecosystem approach to marine management*.
- Reubens, J., 2013. *The ecology of benthopelagic fish at offshore wind farms: Towards an integrated management approach*. PhD Thesis. Ghent University: Gent. ISBN 978-90-90277-86-8. 237 + Addenda pp.
- Strehlow, H.V., Schultz, N., Zimmermann, C., Hammer, C., 2012. Cod catches taken by the German recreational fishery in the western Baltic Sea, 2005-2010: implications for stock assessment and management. *ICES Journal of Marine Science: Journal du Conseil*, 69, 1769-1780.
- Tyedmers, P.H., Watson, R., Pauly, D., 2005. Fuelling global fishing fleets. *Ambio*, 34, 635-638.
- Van Craeynest, N., Polet, H., Depestele, J., Stouten, H., Verschueren, B. 2013. *ADVIS II. Alternatieven voor de boomkorvisserij*. ILVO Mededeling, 134. ILVO Visserij: Oostende. 182 pp.
- Van de Velde, M., Rabaut, M., Herman, C., Vandenborre, S. (Ed.) 2014. *Er beweegt wat op zee... Een marien ruimtelijk plan voor onze Noordzee*. FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu: Brussel. 23 pp.
- van de Walle, G., Silva, S.G. da, Budzich-Szukala, U., Aviat, D., Bordeaux, B., Cloarec, A., 2011. *Farnet Guide 3: Adding Value to Local Fishery and Aquaculture Products*. European Commission, Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries, Director-General, Brussel, 56 pp.
- Van der Hammen, T., de Graaf, M., 2015. *Recreational fisheries in the Netherlands: analyses of the 2012-2013 online logbook survey, 2013 online screening survey and 2013 random digit dialing screening survey*. IMARES C042/15, 55 pp.
- Van Marlen, B., de Haan, D., Van Gool, A., Burggraaf, D., 2009. *The effect of pulse stimulation on marine biota – Research in relation to ICES advice – Progress report on the effects on benthic invertebrates*, IMARES C103/09, 53 pp.

Verhaeghe, D., Polet, H., 2012. Eindrapport – Studie en demonstratie van geselecteerde passieve visserijmethodes in de Noordzee en de Keltische zee”. ILVO Mededeling nr. 118, TECH/2012/02, ISSN 1784-3197, 222 pp.

Verhaeghe, D., Van Craeynest, K., Polet, H., 2008. Eindrapport Project Schakels en Potten, studie naar de haalbaarheid van geselecteerde passieve visserijmethodes. ILVO, 75 pp.

Verhaeghe D. 2012. Handlijvisserij op zeebaars; Verslag zeereis WSW1(02.08.12). ILVO, 5 pp.

Verlé, K., Sys, K., van Winsen, F., Verleye, T., Lescrauwaet, A.K., In press. Small Scale Fisheries in Belgium, in: Too Big to Ignore.

Verleye, T., Lescrauwaet, A.K., van Oven, A., Kleppe, R., Roelofs, M., Persoon, K., Polet, H., Torreele, E., van Winsen, F., 2015. De recreatieve zeevisserij in België: Monitoring van de capaciteit, intensiteit en dichtheid op zee (eerste resultaten). *VLIZ Beleidsinformerende Nota's*, 2015\_001. Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ): Oostende. ISBN 978-94-92043-10-8. 20 pp.

Villasante, S., Pazos Guimeráns, C., Rodrigues, J., Antelo, M., Rodríguez, R., Da Rocha, J.M., S. Coll, M., Pita, C., Pierce, G., Hastie, L., Sumaila, R., 2015. Small-Scale Fisheries and the Zero Discard Target. (IP/B/PECH/IC/2014-084). European Parliament. Brussels. 72 pp.

VLIZ, 2014a. Hoogtij(d) voor Kustvisserij. Position Paper GIFS INTERREG 2 Seas Project. Flanders Marine Institute (VLIZ): Oostende. 12 pp.

VLIZ, 2014b. De effecten van pulsvisserij door Nederlandse vaartuigen in Belgische wateren - een synthese van het Vlaams wetenschappelijk onderzoek. *VLIZ Beleidsinformerende Nota's*, BIN 2014\_001. Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ): Oostende. 22 pp.

Winters, P.R., 1960. Forecasting sales by exponentially weighted moving averages, *Management Science* 6, 324–342.



## Bijlage 1: Inventarisatie van vereiste omtrent het vaartuig

De onderstaande tabellen vormen een aanvulling op Tabel 5: Recreatief --> Vereisten omtrent het vaartuig” opgenomen in Hoofdstuk 3: “Inventarisatie van de Belgische recreatieve zeevisserij” van dit rapport

Tabel B1. 1: Overige vereiste omtrent het vaartuig met betrekking tot de brug (deze tabel is een aanvulling op de Tabel 5: Recreatief --> Vereisten omtrent het vaartuig” opgenomen in Hoofdstuk 3: “Inventarisatie van de Belgische recreatieve zeevisserij”).

Vereiste	Opmerking	wettekst
Zeekaarten	Aan boord van elk schip, moeten op een behoorlijke schaal, de voor de te ondernemen reis nodige zeekaarten aanwezig zijn (onafhankelijk van de kaartenplotters) Ze moeten in goede staat verkeren en worden bijgehouden aan de hand van berichten aan zeevarenden.	HV Art 78.1 & 3
Andere navigatie benodigdheden	Aan boord van elk schip moet voorts aanwezig zijn: - de voor de te ondernemen reis benodigde zeemansgidsen en lichtenlijsten - de voor de te ondernemen reis benodigde stroomatlassen of kaarten - de goedgekeurde voorschriften inzake verkeersscheidingssystemen - de nodige getijtafels en een zeemansalmanak van het lopende jaar - een parallellinaal of 2 navigatiedriehoeken - 2 passers - berichten aan zeevarenden	HV Art 78.2 & 3
Kompas	Kompas waarop alleen moet kunnen worden gestuurd indien op het kompas niet kan worden gepeild dan moet er een gelijkwaardig elektronisch middel tot plaatsbepaling van een goedgekeurd type aanwezig is.	HV Art 79.1
Magnetisch kompas	Als er slechts één magnetisch kompas aan boord is, moet er als reserve één wisselbare complete kompasketel aanwezig zijn of gelijkwaardige elektronische toestellen tot plaatsbepaling	H V Art 79.1.d & e  De fouten van elk magnetisch kompas moeten minimum eenmaal per jaar door een bevoegd persoon worden geverifieerd, tenzij deze fouten in zee door waarnemingen geregeld worden geverifieerd en zij binnen redelijke grenzen blijven. Alsook wanneer zich omstandigheden hebben voorgedaan die van invloed kunnen zijn op de gevonden fouten.
Deviatiekaart	Deviatiekaart moet in brug in de nabijheid van het kompas uithangen	H V Art 79.5
Deugdelijke kijker en barometer	Aan boord van elk schip moet aanwezig zijn: - Deugdelijke kijker - Barometer (nodig geacht voor de reis)	H V Art 80.3
COLREG	Aan boord van elk schip moeten de middelen voorgeschreven door de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee aanwezig zijn (COLREG) - Goedgekeurde navigatie lichten en signaallichten: zijlichten: groen SB, rood BB (enkel L>7m) wit licht vooraan in het schip	H V Art 84.1 & 4

	(toplicht) wit licht achteraan het schip (enkel L>12m) (heklucht) 2 lichten verticaal boven elkaar bovenste groen onderste wit of rood bovenaan en wit onderaan (vissend zonder sleep) 2 rode lichten verticaal boven elkaar (L>12m) 3 lichten: bovenste en onderste rood en midden is wit (L>12m) 2 witte lichten boven elkaar vormen: 3 ballen (L>12m) 2 kegels diamand (L>12m) - Goedgekeurd toestel voor geluidseinen: fluitje (L>12m) bel (L>20m) - Radar reflector bij schepen < 100GT met niet stalen romp	
Reservelampen	2 reservelampen als de navigatieverlichting niet dubbel uitgevoerd zijn Als de navigatie verlichting dubbel uitgevoerd is dan moeten deze allemaal werken	H V art 84.3 & bijlage VI art 12
Radio zeegebied A1	Schip dat uitsluitend in radio zeegebied A1 vaart: - VHF in staat tot zenden en ontvangen met DSC op kanaal 70, het moet mogelijk zijn het verzenden van noodalarmering vanaf de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd te starten in radiotelefonie op kanaal 6, 13 en 16 - Een radio-installatie geschikt om ononderbroken DSC wacht te kunnen houden op VHF kanaal 70 - Een radartransponder werkend in 9GHz band - Een ontvanger die de uitzendingen in het kader van het internationale NAVTEX systeem kan ontvangen - Satellietnoodradiobaken met plaatsbepaling der rampen (satelliet- Epirb) dat: een noodalarm moet kunnen uitzenden in het kader van de poolbaan satellietdienst werkend in de 406MHz band geïnstalleerd op een gemakkelijk toegankelijke plaats vlot met de hand moet kunnen losgemaakt worden en door 1 persoon aan boord van een reddingsvlot moet kunnen worden gebracht  Vrij moet kunnen opdrijven indien het schip zinkt en automatisch worden geactiveerd zodra het drijft het de hand moet kunnen worden geactiveerd Een draagbare VHF radio- installatie VHF EPIRB is toegestaan voor schepen die enkel varen in zone A1	H V Art 85
Bedieningsinrichtingen en elektronische toestellen	- Alle bedieningsknoppen moeten gemakkelijk herkenbaar zijn en de normale regeling op gemakkelijke wijze uit te voeren. - Er moet een afdoende verlichting voorzien worden om de identificatie van de bedieningsknoppen en de aflezing van schermen en wijzerplaten te allen tijde mogelijk te maken en voorzien om de intensiteit van de verlichting te verminderen waar nodig	H V Art 89a
Andere communicatiemiddelen	Er zijn passende middelen voor communicatie tussen het schip en de autoriteiten aan de wal	H VI Art 98 bis 5

Tabel B1. 2: Overige vereiste omtrent het vaartuig met betrekking tot de voortstuwing (deze tabel is een aanvulling op de Tabel 5: Recreatief --> Vereisten omtrent het vaartuig” opgenomen in Hoofdstuk 3: “Inventarisatie van de Belgische recreatieve zeevisserij”).

Vereiste	Opmerking	wettekst
Olieresten	Voortstuwingsruimten, ruimten voor machines en de kombuizen moeten behoorlijk schoon en vrij van olieresten en dergelijke gehouden worden	H IV Art 46.9 & Art 126 e
Luchtvat	Beproeving luchtvat, vanaf 10 jaar, daarna om de 4 jaar	H IV art 48.1c & 3

Elektrische verlichting	Aan boord van schepen moet in het voortstuwingsgedeelte, bij de peilglazen, bij de lenskorven, bij de kompassen, de trappen, uitgangen en in de gangen een elektrische verlichting zijn aangebracht. Daarenboven moet de plaats waar de reddingsvloten geborgen zijn verlicht zijn.	H IV Art 53.2
Goede onderhoudstoestand	- Afsluitingen en beschermingen voor de openingen in het dek, de bovenbouw en de scheepsboord - Verschansingen en relingen - Waterloospoorten	H II Art 7.5c
Noodstuur	Hulpstuurinrichting (noodsturen) beproeven iedere 12 maanden. Testen aan boord	HX Art131.1 b
Lensinrichting	De inrichting van lensleidingen en ballastleidingen met de daarbij behorende pompen moet zodanig zijn, dat geen water rechtstreeks van buitenboord of uit waterballastruimten naar laadruimten of machineafdelingen of uit een afdeling naar een andere kan vloeien. Kleppenkast lensinrichting bedrijfsklaar Lenspomp moet bedrijfsklaar zijn en zelf aanzuigend zijn	Bijlage III Art 3.1 & art 5 & 7
Voorzorgsmaatregelen omtrent brandstof olie	Voorzorgsmaatregelen dienen genomen om te voorkomen dat de brandstofolie die onder druk uit een pomp, filter of verhitter zou kunnen ontsnappen in aanraking komt met hete oppervlakken.	Bijlage IV Art 5 f(ii)
Materiaal voor noodherstelling	Er moet gereedschap, materiaal en wisselstukken in voldoende hoeveelheden aanwezig zijn; om op zee noodherstellingen te kunnen uitvoeren aan alle werktuigen en toestellen welke voor de veiligheid van het schip en de goede navigatie aan boord zijn	H V Art 74
Lekbakken	Lekbakken moeten aangebracht worden onder iedere brandstofpomp, -filter of waaruit brandstofolie en olie kan ontsnappen bij het openen van enige deur of deksel, evenals onder de branders van een ketel. (Waar nodig moeten lekbakken zijn aangebracht waaruit de lekolie op doelmatige wijze kan worden afgetapt niet in ZIR)	Bijlage IV Art 5.f.iv
Afsluiters en kranen	Bij voorraad-, bezink- of dagtanks gelegen boven de dubbele bodem, moet in iedere leiding waaruit bij beschadiging olie zou kunnen ontsnappen een afsluiter of kraan direct tegen de tank bevestigd worden. Deze afsluiters of kranen moeten zowel ter plaatse als vanuit een gemakkelijk bereikbare plaats, gelegen buiten de ruimte waarin de tanks zich bevinden, kunnen gesloten worden.	Bijlage IV Art 5g(ii)
	Bij peilglazen brandstof- en olie tanks in goede staat en onderaan voorzien van een zelfsluitende kraan	Bijlage IV Art 5i
Buitenboordopeningen	Bij buitenboordopeningen moet er voorkomen worden dat water ongewenst het schip kan binnendringen. Lood of andere niet hittebestendige materialen mogen niet tussen de huid van het schip en buitenboord afsluiters voorkomen, of op enige ander plaats worden toegepast waar zij in geval van brand gevaar voor het binnenstromen van water kunnen veroorzaken, doordat zij zouden bezwijken.	Bijlage 2 art 16.1
Elektrisch aangedreven dek werktuig - schakelaar	Nabij de plaats waar het elektrisch aangedreven dek werktuig wordt bediend, moet een schakelaar of hulpschakelaar zijn aangebracht, waarmee de stroomtoevoer naar de aandrijfmotor of naar de motor van het voedingsaggregaat onafhankelijk van de stand van de bedieningsinrichting van de motor kan worden uitgeschakeld.	Bijlage VI Art 14.3
Accuromten	Op de deuren van accuromten moet zijn aangegeven, dat het binnengaan met open vuur en licht is verboden. Op de deksels of deuren van accukisten of -kasten moet zijn aangegeven dat het openen daarvan in de nabijheid van open vuur en licht is verboden. Bij vrij opgestelde batterijen moet zijn aangegeven, dat het in de nabijheid brengen van open vuur en licht is verboden.	Bijlage VI Art 25.4
Mat	Er moet een goedgekeurde mat van elektrisch niet geleidende materiaal voor het elektrisch schakelbord, verdeelbord of rek aanwezig	Bijlage VI Art 28.2

Noodkrachtbron	De noodkrachtbron moet gedurende 3 achtereenvolgende uren de energie kunnen leveren voor de volgende inrichtingen: - Noodverlichting - Navigatieverlichting - Automatische branddetectie-alarmsystemen - Alarminstallatie voor brandblusinstallatie met verstikkend gas	Bijlage VI Art 30 II.3
Beschermde lichtbronnen	Lichtbronnen, aangebracht op plaatsen waar zij in het bedrijf aan beschadiging blootstaan, moeten doelmatig zijn beschermd.	Bijlage VI Art 37.2
Vochtige ruimten	In vochtige ruimten moeten er druiptwaterdichte, spatwaterdichte of waterdichte lamparmaturen worden gebruikt.	Bijlage VI Art 37.3
Stookplaatsen en machinekamers	In stookplaatsen en machinekamers, op open dekken en op alle plaatsen die aan druiptwater of condensatie blootgesteld staan mogen alleen waterdichte contactdozen en schakelaars gebruikt worden	Bijlage VI Art 41
Deuren	Deuren in schotten van ruimten voor machines zullen als sas uitgevoerd worden of zelfsluitend zijn.	Bijlage XXIII Art 4.5
Vullings of lensput	Er moet een alarm zijn wanneer een vloeistof zich in de vullings verzamelen met een abnormale snelheid of het niveau in de lensputten een abnormale hoogte bereikt	Bijlage XXIII Art 5.1

Tabel B1. 3: Overige vereiste omtrent het vaartuig met betrekking tot de romp en structuur (deze tabel is een aanvulling op de Tabel 5: Recreatief → Vereisten omtrent het vaartuig” opgenomen in Hoofdstuk 3: “Inventarisatie van de Belgische recreatieve zeevisserij”).

Vereiste	Opmerking	wettekst
Patrijspoorten	Patrijspoorten onder het vrijboorddek of in een gesloten bovenbouw, moeten aan de binnenzijde voorzien zijn van scharnierende blinden die deugdelijk en waterdicht kunnen worden gesloten.	H II art 32 & Bijlage 1 art 21.
Peilinrichting	Op dubbele bodem- of andere tanks moeten peil- en luchtpijpen aangebracht zijn of een peilinrichting van een goedgekeurd type	H IV Art 33.2
	Peilpijpen onder het vrijboorddek moeten voorzien worden van een zelfsluitende kraan (en mogen niet vastgebonden zijn)	H IV Art 33.3
Luchtkokers	Luchtkokers moeten voorzien zijn van goed sluitende dempers met standaardwijzers die aangeven of de demper de doorgang open of dicht laat.	H II art 34.3& Bijlage 1 Art 17
Laadruim	De toegang tot de laadruimen moet geschieden dmv goed onderhouden ladders	H IV Art 35.4
Verschansing of reling	Deugdelijke verschansing of reling van voldoende hoogte langs trappen en looppgangen	H II art 36
Waterloospoorten	Waterloospoorten in goede staat en gangbaar	H II art 37 & Bijlage I art 22
Waterdichtheid schot	Indien kabels door waterdichte schotten of dekken zijn gevoerd, moeten maatregelen zijn genomen ten einde de waterdichtheid van het schot of het dek te verzekeren.	Bijlage VI Art 44.1
Laadboom	Lummels van laadbomen moeten tegen uitlichten geborgd zijn	Bijlage XI Art 60

Tabel B1. 4: Overige vereiste omtrent het vaartuig met betrekking tot de veiligheid (deze tabel is een aanvulling op de Tabel 5: Recreatief → Vereisten omtrent het vaartuig” opgenomen in Hoofdstuk 3: “Inventarisatie van de Belgische recreatieve zeevisserij”).

Vereiste	Opmerking	wettekst
Reddingsmiddelen algemeen	De aanvullende reddingsmiddelen moeten zo geplaatst worden dat zij zo goed mogelijk tegen beschadiging zijn gevrijwaard	H V Art 67.6
	Alle reddingsmiddelen in goede staat en klaar voor onmiddellijk gebruik	HX Art 125.a
Communicatie	Er moeten middelen aanwezig zijn die op de brug in werking kunnen worden gesteld en waarmee de bemanning kan worden gewaarschuwd dat men op het punt staat het schip te verlaten	H V Art 69. 5
Valscherm signaal	12 valschermsignalen OF binnen de 15 mijl zone van de Belgische kust minimaal 3 parachute signalen en voor vissersschepen buiten deze zone	H V Art 71 & Brief Blomme 07/04/197 8

	(oud vaargebied 2 &3) en minder dan 500GT 6 valschermsignalen. In geval van nood zijn ze zo lang mogelijk bereikbaar. De signalen en de benodigdheden tot het ontsteken ervan moeten voor onmiddellijk gebruik gereed zijn	
Persoonlijke bescherming - materiaal	Elk schip moet de middelen aan boord hebben die nodig zijn voor de persoonlijke bescherming van de bemanningsleden tegen letsels die uit hun werkzaamheden kunnen volgen (helm, opblaasbare reddingsgordel, veiligheidshandschoenen en -laarzen, -bril, - harnas	H V Art 73.5
Brandbestrijdingsmiddelen	De brandbestrijdingsmiddelen moeten steeds voor onmiddellijk gebruik gereed zijn en zodanig geborgen zijn dat zij te allen tijde gemakkelijk bereikbaar zijn.	H V Art 73.6
	Alle brandontdekkingsmiddelen en -bestrijdingsmiddelen in goede staat en klaar voor onmiddellijk gebruik (testen door BMI)	HVI Art 126.2a
	Elke gascilinder deel uitmakende van een installatie voor brandbestrijding door middel van verstikkend gas telkenmale na verloop van maximum 12 maanden wordt gecontroleerd	HX Art126.2 d
	Draagbare zowel als niet-draagbare snelblussers moeten jaarlijks worden nagezien en aan de beproevingen worden onderworpen	Bijlage V Art 5.11
	Vast aangebrachte brandblusinstallatie met gas - Duidelijke bedieningsvoorschriften nabij de bedieningsorganen - Ruimten CO2 cilinders gemakkelijk bereikbaar en doelmatig verlucht - Installatie iedere 12 maanden nagezien door erkende firma - Bedieningsorganen openen gas cilinders en afsluitklep naar machine ruimten in goede staat en gangbaar - Geluidsignaal in werking vooraleer het gas in de ruimte zal toegelaten worden	Bijlage V art 6
	Draagbare snelblusser (inhoud ten hoogste 2 kg Blusstof) minimum buiten en in de radiohut, nabij radiotelefoonstations niet in de radiohut	Bijlage V Art 23.3 & 4
	Bij schepen met een voortstuwingsvermogen van 370kw (500pk) of meer: - Vaste aangebrachte brandblusinstallatie - Minimum 2 schuimsnelblussers in de MK (< 202 kW voortstuwing) - Minimum 3 schuimsnelblussers in de MK (> 202 kW voortstuwing) - Brug - Logies	Bijlage V art 25.4
	Testen van de 2 brandbluspompen waarbij 1 slang voldoende capaciteit en druk heeft zodat elk deel van het schip kan bereikt worden - Brandslang en straalpijp in goede staat en voldoende lang (max. 20m) - Koppeling brandkraan en brandslang in goede staat - Brandslang bestendig aangesloten op brandkraan binnen het schip - Brandslang geplaatst in nabijheid van een brandkraan - Brandslangkastjes, brandkranen en afsluiters in rode kleur	Bijlage V Art 2 en 3
	Automatisch branddetectie-alarmsysteem moet in staat zijn om de aanwezigheid van brand en de plaats ervan aan te duiden alsook een hoorbaar en zichtbaar alarm zowel ter plaatse als op de brug te produceren bij brand detectie & 6 maandelijks beproefd	Bijlage V Art 10.2
	Goedgekeurde brandbijk aanwezig	Bijlage V Art 27.3a
Bemanningsverblijf	Bemanningsverblijf in een behoorlijke staat van zindelijkheid en van bewoonbaarheid	HX Art 140
Ventilatie maatregelen	Middelen moeten aanwezig zijn voor het stopzetten van ventilatoren van ruimten voor machines, accommodatie en laadruimten en voor het afsluiten van alle deuren en ventilatie openingen van ruimten voor machines en laadruimten. De middelen moeten van buiten deze ruimte kunnen worden bediend.	Bijlage IV Art 40.1
Hefwerktuigen	Op kranen en andere hefwerktuigen moet de S.W.L. in ton op duidelijke wijze en duurzame wijze zijn ingehakt, ingeslagen of op andere duidelijke en duurzame wijze zijn aangebracht	Bijlage XI Art 21
Slaapplaatsen/leeslamp	In de slaapplaatsen moet elk bed van een elektrisch leeslampje zijn voorzien	Bijlage XIV Art 6

Toegankelijkheid	Alle plaatsen van het schip gemakkelijk toegankelijk vooral stuurmachinekamer, verblijven, voortstuwingsruimte, alle ruimtes voor machines, plaatsen waar gewerkt wordt	Art 40.13 en Bijl IV Art 40.13
------------------	---	--------------------------------

## Bijlage 2: De uitgaven van de kosten nodig om te kunnen vissen per métier

Onderstaande tabellen zijn een weergave van de inventarisatie van de kosten voor de minimum vereiste aan een vaartuig om te kunnen vissen onder een Belgische visvergunning afgaande op de huidige wet- en regelgeving. De kosten zijn voor de drie verschillende scenario's (staand want visserij, handlijvisserij, en sleepnetvisserij) apart opgenomen.

- Deze kosten bevatten werkelijke historische kosten (geregistreerde kosten tijdens een bepaalde periode) en toelaatbare of standaardkosten.
- Voor de drie métiers werd 15 jaar voor afschrijvingen genomen
- Voor de drie métiers werden 125 potentiële zeedagen genomen.
- Een vaartuig moet minstens bemand zijn met 2 bemanningsleden.

Tabel B2. 1: De uitgaven en de som van de kosten nodig voor het realiseren van visserij met passieve technieken (vis, weekdieren en schaaldieren).

Uitgaven om te kunnen vissen	Kosten (€)
Uitgaven	
Vaartuig totaal	200 000,00
Navigatielichten	650,00
Kompas	100,00
...	
Diverse materialen, machines en toestellen	
Geluidssignaal	120,00
Anker	200,00
Radarinstallatie	2 000,00
Radarreflector	100,00
Elektronisch navigatiemiddel (GPS)	180,00
VHF met DSC	250,00
EPIRB (VHF)	700,00
SART	670,00
Noodvoeding (>3uur)	600,00
Vlot voor maximaal aantal zeevarenden	2 000,00
Lensinrichting + alarm	200,00
Aanmeertouwen	160,00
Seinlamp	15,00
Zeekaarten	30,00
Sleeptouw	80,00
Zeemansgids voor de Noordzee	160,00
Getijtafels	gratis
Bericht aan zeevarenden	gratis
Deugdelijke verrekijker	125,00
Ankerbol	10,00
Goedgekeurde reddingsveste, 1 per zeevarenden	180,00
Boei met lijn en licht	70,00
3 valschermsignalen	140,00
Hulpmiddel om drenkeling binnen te halen	80,00
Boeilicht	42,00
Fluit, spiegel, toorts	50,00
Vuurdeken in het kookgedeelte	30,00
Emmer en touw	15,00
Multifunctioneel brandblusapparaat	100,00
Eerste hulp bij ongevallen pakket	75,00
Navigatie systeem	3 000,00
Boeien om aan te meren	360,00

Vismateriaal totaal	
Zeehengels (10 stuks)	1 250,00
Molens (10 stuks)	2 500,00
Schepnet	50,00
Lier om warrelnet binnen te halen	2 000,00
Pingers	300,00
Elektronische pingers	600,00
Garen	100,00
Kieuwnetten/warrelnetten – 5 km net (per soort, per maaswijdte)	12 000,00
Ankers	750,00
Boeien volledig uitgerust (10 stuks)	1 000,00
Opslag netten (kist, bak, ...)	200,00
Bovenpees	100,00
Onderpees	1 750,00
Lier om potten binnen te halen	2 000,00
Potten zee kat (200)	9 000,00
Potten krabben (200)	13 000,00
Potten kreeft (200)	20 000,00
Potten garnaal (200)	7 500,00
Automatische jiggers (4)	12 000,00
Andere technieken (bv. longlines)	-
Beroepskledij	250,00
Koelboxen om vis in te bewaren	150,00
Kisten of manden	100,00
Vorming en opleiding	5 000,00
Visvergunning (250 EURO per pK op 23/10/2015)	63 000,00
Zeebrief	250,00
Zeevaartinspectie (varia)	150,00
Notaris kosten	2 000,00
Optioneel:	
Ondernemingsloket	130,00
Magazijn (container of pakhuis)	25 000,00
Wagen (transport en- of koelwagen)	20 000,00

Tabel B2. 2: Kostprijskaart passieve technieken (handlijn, warrel –of kieuwnetten, potten, jiggers).

Kost elementen	Jaarlijkse Kosten (€)
Productiekosten	
Directe productiekosten ('grondstoffen' die nodig zijn om te kunnen vissen)	
Brandstof	8 000,00
Zeehengel	550,00
Molen	500,00
Aas (zeepier – 37,5 euro/kg, 0,5 euro per stuk)	2 000,00
Haken, draainagels, lood en kunstaas (125 trips)	10 000,00
Lijn (125 trips)	215,00
Visserijbenodigdheden (messen, tape, schaar, haakhouder, ...)	200,00
Pingers	30,00
Elektronische pingers	60,00
Garen	100,00
Kieuwnetten/warrelnetten – 5 km net (per soort, per maaswijdte)	2 400,00
Ankers	125,00
Boeien volledig uitgerust (2 stuks)	200,00
Bovenpees	20,00
Onderpees	300,00
Potten zee kat (20)	900,00
Potten krabben (20)	1 300,00
Potten kreeft (20)	2 000,00



Potten garnaal (20)	750,00
Andere technieken (bv. longlines)	-
Ijs	1 500,00
Veiling kosten (7% op verkoop van vis via de veiling)	Afhankelijk
Directe bezoldigingen (afhankelijk van besomming)	
Loon scheepsjongen (2%), matroos (4,5%), motorist (5%), schipper (5,5%) Rekening houdend met minimum dagloon	Afhankelijk
Indirecte productiekosten (= Bedrijfskosten)	
Huur, water magazijn	150,00
Elektriciteit magazijn	500,00
Voeding bemanning	1 750,00
Vuilzakken	50,00
Bedrijfsafval verwerking	25,00
Indirecte bezoldigingen	
Boekhouder (+ neerlegging jaarrekening)	2 000,00
Sociaal Bureau van de Kust (Besox)	500,00
Fonds voor scheepsjongen	23,00
Afschrijvingen	
Afschrijving machines en apparatuur	1 500,00
Afschrijving vaartuig	13 333,00
Afschrijving magazijn	1 670,00
Verzekeringen	
Verzekering magazijn	2 000,00
Verzekering casco	4 000,00
Verzekering apparatuur	1 000,00
Verzekering arbeidsongevallen	2 000,00
Optioneel: rechtsbijstand	1 000,00
Elektriciteit (aan wal)	50,00
Onderhoud	
Onderhoud vaartuig (Antifouling, ...)	1 000,00
Onderhoud motor (olie, ...)	250,00
Onderhoud reddingsvlot	500,00
Onderhoud reddingsvesten	100,00
Onderhoud diversen	600,00
Ligplaats te Zeebrugge	1 800,00
FAVV vergunning	100,00
Bedrijfsbelasting (vennootschapsbelasting 2015)	347,50
Zeebrief vernieuwing (5 jaar geldig)	50,00
Financiële kosten (intrest, enz)	1 000,00
Zeevaartinspectie (jaarlijkse keuring)	150,00
Beheerskosten (administratie)	
Indirecte kosten	
Bankkosten	300,00
Kantoorbenodigdheden (telefoon, abonnement, ...)	200,00
Abonnementen en lidgelden (visserijbladen, beroepsverenigingen, ...)	75,00
Gemeentebelasting (Zeebrugge)	98,00
Wettelijke bekendmaking	127,00
Bezoldiging ondernemer	Afhankelijk
Jaarlijkse bijdrage aan de sector	113,00
FABRICAGEKOSTPRIJS – kostprijs om te kunnen vissen	
Specifieke verkoopkosten	
Directe kosten	
Verpakkingskosten	250,00
Indirecte kosten	
Onderhoud transport- of koelwagen	400,00
Afschrijving wagen	1 335,00
Verzekering wagen	900,00
Vervoerskosten (brandstof)	8 000,00

Reclamekosten	50,00
Reis- en verblijfkosten	50,00
Kredietverzekering	800,00
Verkeersbelasting	200,00
VERKOOPKOSTPRIJS – kostprijs om te kunnen vissen + verkoop	12 000,00

Tabel B2. 3: De uitgaven en de som van de kosten nodig voor het realiseren van visserij met de handlijn (vis).

Uitgaven om te kunnen vissen	Kosten (€)
Uitgaven	
Vaartuig totaal	120 000,00
Navigatielichten	650,00
Kompas	100,00
...	
Diverse materialen, machines en toestellen	
Geluidssignaal	120,00
Anker	200,00
Radarininstallatie	2 000,00
Radarreflector	100,00
Elektronisch navigatiemiddel (GPS)	180,00
VHF met DSC	250,00
EPIRB (VHF)	700,00
SART	670,00
Noodvoeding (>3uur)	600,00
Vlot voor maximaal aantal zeevarenden	2 000,00
Lensinrichting + alarm	200,00
Aanmeertouwen	160,00
Seinlamp	15,00
Zeekaarten	30,00
Sleeptouw	80,00
Zeemansgids voor de Noordzee	160,00
Getijtafels	gratis
Bericht aan zeevarenden	gratis
Deugdelijke verrekijker	125,00
Ankerbol	10,00
Goedgekeurde reddingsveste, 1 per zeevaardenden	180,00
Boei met lijn en licht	70,00
3 valschermsignalen	140,00
Hulpmiddel om drenkeling binnen te halen	80,00
Boeilicht	42,00
Fluit, spiegel, toorts	50,00
Vuurdeken in het kookgedeelte	30,00
Emmer en touw	15,00
Multifunctioneel brandblusapparaat	100,00
Eerste hulp bij ongevallen pakket	75,00
Navigatie systeem	3 000,00
Boeien om aan te meren	360,00
Vismateriaal totaal	
Zeehengels (10 stuks)	1 250,00
Molens (10 stuks)	2 500,00
Schepnet	50,00
Beroepskledij	250,00
Koelboxen om vis in te bewaren	150,00
Kisten of manden	100,00
Vorming en opleiding	5 000,00
Visvergunning (250 EURO per pK op 23/10/2015)	63 000,00
Zeebrief	250,00

Zeevaartinspectie (varia)	150,00
Notaris kosten	2 000,00
Optioneel:	
Ondernemingsloket	130,00
Magazijn (container of pakhuis)	25 000,00
Wagen (transport en- of koelwagen)	20 000,00

Tabel B2. 4: Kostprijskaart handlijn visser (hengel) (in EUR).

Kost elementen	Jaarlijkse Kosten (€)
Productiekosten	
Directe productiekosten ('grondstoffen' die nodig zijn om te kunnen vissen)	
Brandstof	9 000,00
Zeehengel	550,00
Molen	500,00
Aas (zeepier – 37,5 euro/kg, 0,5 euro per stuk)	2 000,00
Haken, draainagels, lood en kunstaas (125 trips)	7 500,00
Lijn (125 trips)	215,00
Visserijbenodigdheden (messen, tape, schaar, haakhouder, ...)	50,00
Ijs	1 500,00
Veiling kosten (7% op verkoop van vis via de veiling)	Afhankelijk
Directe bezoldigingen (afhankelijk van besomming)	
Loon scheepjongen (2%), matroos (4,5%), motorist (5%), schipper (5,5%). In het model: 15%	Afhankelijk
Rekening houdend met minimum dagloon	
Indirecte productiekosten (= Bedrijfskosten)	
Huur, water magazijn	150,00
Elektriciteit magazijn	500,00
Voeding bemanning	1 750,00
Vuilzakken	50,00
Bedrijfsafval verwerking	25,00
Indirecte bezoldigingen	
Boekhouder (+ neerlegging jaarrekening)	2 000,00
Sociaal Bureau van de Kust (Besox)	500,00
Fonds voor scheepjongen	23,00
Afschrijvingen	
Afschrijving machines en apparatuur	200,00
Afschrijving vaartuig	8 000,00
Afschrijving magazijn	1 670,00
Verzekeringen	
Verzekering magazijn	2 000,00
Verzekering casco	3 000,00
Verzekering apparatuur	1 000,00
Verzekering arbeidsongevallen	2 000,00
Optioneel: rechtsbijstand	1 000,00
Elektriciteit (aan wal)	50,00
Onderhoud	
Onderhoud vaartuig (Antifouling, ...)	500,00
Onderhoud motor (olie, ...)	250,00
Onderhoud reddingsvlot	500,00
Onderhoud reddingsvesten	100,00
Onderhoud diversen	650,00
Ligplaats + havenfaciliteiten te Zeebrugge	1 800,00
FAVV vergunning	100,00
Bedrijfsbelasting (vennootschapsbelasting 2015)	347,50
Zeebrief vernieuwing (5 jaar geldig)	50,00
Financiële kosten (intrest, enz)	1 000,00

Zeevaartinspectie (jaarlijkse keuring)	150,00
Beheerskosten (administratie)	
Indirecte kosten	
Bankkosten	300,00
Kantoorbenodigdheden (telefoon, abonnement, ...)	200,00
Abonnementen en lidgelden (visserijbladen, beroepsverenigingen, ...)	75,00
Gemeentebelasting (Zeebrugge)	98,00
Wettelijke bekendmaking	127,00
Bezoldiging ondernemer	Afhankelijk
Jaarlijkse bijdrage aan de sector	113,00
FABRICAGEKOSTPRIJS – kostprijs om te kunnen vissen	
Specifieke verkoopkosten	
Directe kosten	
Verpakkingskosten	100,00
Indirecte kosten	
Onderhoud transport- of koelwagen	400,00
Afschrijving wagen	1 335,00
Verzekering wagen	900,00
Vervoerskosten (brandstof)	8 000,00
Reclamekosten	50,00
Reis- en verblijfkosten	50,00
Kredietverzekering	800,00
Verkeersbelasting	200,00
VERKOOPKOSTPRIJS – kostprijs om te kunnen vissen + verkoop	11 850,00

Tabel B2. 5: De uitgaven en de som van de kosten nodig voor het realiseren van visserij met de planken (garnaal en vis).

Uitgaven om te kunnen vissen	Kosten (€)
Uitgaven	
Vaartuig totaal	250 000,00
Tekening en plannen	5 000,00
Casco	100 000,00
Diverse bouwmaterialen	65 000,00
Motor	45 000,00
Vormenplan stabiliteit	4 000,00
Teboekstelling + registratie	250,00
Te water lating	900,00
Isoleren motor	3 000,00
Navigatielichten	500,00
...	
Diverse materialen, machines en toestellen	
Hydro-motor lier	2 500,00
Inox platen	500,00
Lood en zinkblokken	2 000,00
Water pomp	2 000,00
Oliepomp	1 500,00
Lastoestel	1 500,00
Elektrisch gereedschap	350,00
Geluidssignaal	120,00
Anker	200,00
Radarinstallatie	5 000,00
Radarreflector	100,00
Elektronisch navigatiemiddel (GPS)	180,00
VHF met DSC	250,00
EPIRB (VHF)	700,00
SART	670,00
Noodvoeding (>3uur)	600,00

Vlot voor maximaal aantal zeevarenden	2 000,00
Lensinrichting + alarm	200,00
Aanmeertouwen	160,00
Seinlamp	15,00
Zeekaarten	30,00
Sleeptouw	80,00
Zeemansgids voor de Noordzee	160,00
Getijtafels	gratis
Bericht aan zeevarenden	gratis
Deugdelijke verrekijker	125,00
Ankerbol	10,00
Goedgekeurde reddingsvesten, 1 per zeevarenden	180,00
Boei met lijn en licht	70,00
3 valschermsignalen	140,00
Hulpmiddel om drenkeling binnen te halen	80,00
Boeilicht	42,00
Fluit, spiegel, toorts	50,00
Vuurdeken in het kookgedeelte	30,00
Emmer en touw	15,00
Multifunctioneel brandblusapparaat	100,00
Eerste hulp bij ongevallen pakket	75,00
Dieptemeter	2 000,00
Navigatie systeem	3 000,00
Boeien om aan te meren	360,00
Vismateriaal totaal	
Netwerk, garen en netten	8 000,00
Planken	5 000,00
Kabels en kettingen	1 000,00
Beroepskledij	250,00
Koelboxen om vis in te bewaren	150,00
Kisten of manden	100,00
Vorming en opleiding	5 000,00
Visvergunning (250 EURO per pK op 23/10/2015)	90 000,00
Zeebrief	250,00
Zeevaartinspectie (varia)	150,00
Notaris kosten	2 000,00
Optioneel:	
Ondernemingsloket	130,00
Magazijn (container of pakhuis)	25 000,00
Wagen (transport en- of koelwagen)	20 000,00

Tabel B2. 6: Kostprijskaart planken visser (sleepnet) (In EUR).

Kost elementen	Jaarlijkse Kosten (€)
Productiekosten	
Directe productiekosten ('grondstoffen' die nodig zijn om te kunnen vissen)	
Brandstof	25 000,00
Netwerk, garen en netten	4 000,00
Kabels en kettingen	1 000,00
Visserijbenodigdheden (messen, naalden, tape, schaar, ...)	400,00
Ijs	1 000,00
Kruiden	200,00
Zout	125,00
Veiling kosten (7% op verkoop van vis via de veiling)	Afhankelijk

Directe bezoldigingen (afhankelijk van besomming)	
Loon scheepsjongen (2%), matroos (4,5%), motorist (5%), schipper (5,5%) Rekening houdend met minimum dagloon	Afhankelijk
Indirecte productiekosten (= Bedrijfskosten)	
Huur, water magazijn	150,00
Elektriciteit magazijn	500,00
Voeding bemanning	1 750,00
Vuilzakken	75,00
Bedrijfsafval verwerking	200,00
Indirecte bezoldigingen	
Boekhouder (+ neerlegging jaarrekening)	2 000,00
Sociaal Bureau van de Kust (Besox)	500,00
Fonds voor scheepsjongens	23,00
Afschrijvingen	
Afschrijving machines en apparatuur	1 500,00
Afschrijving vaartuig	16 670,00
Afschrijving magazijn	1 670,00
Verzekeringen	
Verzekering casco	5 000,00
Verzekering apparatuur	1 000,00
Verzekering arbeidsongevallen	2 000,00
Verzekering magazijn	2 000,00
Optioneel: rechtsbijstand	1 000,00
Elektriciteit (aan wal)	50,00
Onderhoud	
Onderhoud producten en verf	1 000,00
Onderhoud romp	800,00
Onderhoud materiaal schip	10 000,00
Onderhoud motor	500,00
Onderhoud reddingsvlot	500,00
Onderhoud reddingsvesten	100,00
Olie en vetten	700,00
Ligplaats te Zeebrugge	800,00
FAVV vergunning	100,00
Bedrijfsbelasting (vennootschapsbelasting 2015)	347,50
Zeebrief vernieuwing (5 jaar geldig)	37,50
Financiële kosten (intrest, enz)	1 000,00
Zeevaartinspectie (jaarlijkse keuring)	150,00
Beheerskosten (administratie)	
Indirecte kosten	
Bankkosten	300,00
Kantoorbenodigdheden (telefoon, abonnement, ...)	200,00
Abonnementen en lidgelden (visserijbladen, beroepsverenigingen, ...)	75,00
Gemeentebelasting (Zeebrugge)	98,00
Wettelijke bekendmaking	127,00
Bezoldiging ondernemer	Afhankelijk
Jaarlijkse bijdrage aan de sector	113,00
FABRICAGEKOSTPRIJS – kostprijs om te kunnen vissen	
Specifieke verkoopkosten	
Directe kosten	
Verpakkingskosten	250,00
Indirecte kosten	
Onderhoud transport- of koelwagen	400,00
Afschrijving wagen	1 335,00
Verzekering wagen	900,00
Vervoerskosten (brandstof)	8 000,00
Reclamekosten	50,00
Reis- en verblijfkosten	50,00

Kredietverzekering	800,00
Verkeersbelasting	200,00
VERKOOPKOSTPRIJS – kostprijs om te kunnen vissen + verkoop	12 000,00

## Bijlage 3: Vervolg projecten

Het LIVIS-project was zeer beperkt in tijd en biedt daarom slechts een eerste onderzoek in de transitie naar een kleinschalige visserij. Echter, een vervolg aan dit onderzoekstraject wordt sterk aanbevolen om meer specifiek in te gaan op de noden en blootgelegde hiaten die voortkomen uit de zoektocht naar de wenselijkheid en de uitvoering van deze transitie. Hiertoe werd een overzicht van potentiële beleidsondersteunende projectvoorstellen uitgewerkt rond de kleinschalige- en recreatieve visserij.

Deze onderzoeksprojecten moeten steun vinden van de verschillende actoren binnen de sector en dienen tevens als beleidsondersteuning voor het maken van een keuze over de wenselijkheid van commerciële kleinschalige visserij in België en voor het scheppen van een kader dat dit mogelijk maakt. De middenlangetermijndoelstelling die de rode draad biedt voor dit onderzoek is: *“De nodige inzichten verwerven met betrekking tot noden die voortkomen uit de zoektocht naar de wenselijkheid en de uitvoering van de transitie naar een kleinschalige commerciële visserij”*.

Het project rond de monitoring van de recreatieve visserij is reeds opgestart en wordt gedeeltelijk gefinancierd door het National Data Gathering Programme (NDGP) en via het nationaal Maatregelenprogramma van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie. De andere projecten bevinden zich in de fase waarin projectvoorstellen worden afgetoetst. De financiering voor de uitwerking van deze deelprojecten zal o.a. gezocht worden binnen het Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij (EFMZV – EMFF).

### Monitoring van de recreatieve visserij

Project rationale:

De eerste monitoringsresultaten hebben aangetoond dat de recreatieve zeevisserijsector aanzienlijk omvangrijker is dan initieel voor ogen werd gehouden. Vanuit Europa wordt ook gevraagd om binnen het NDGP een monitoring van de volledige recreatieve visserij op zee (zowel vanaf vaartuigen als vanaf de kust) te voorzien. Bovendien is het aangewezen om met oog op de mogelijkerwijs op te voeren controles op de recreatieve visserij (cf. Maatregel 27A van het KRMS-Maatregelenprogramma), de potentiële concurrentiepositie met de commerciële visserij te onderzoeken en de mogelijke ecologische impact te bepalen. Daarom dringt een diepgaandere studie van de recreatieve visserijsector zich op. In de loop van 2016 wordt door VLIZ en ILVO een gezamenlijk monitoringsprogramma/protocol opgemaakt voor de recreatieve zeevisserij waaraan beide instituten vanaf 2017 uitvoering zullen geven. De nood aan dergelijke meerjaarlijkse systematische datacollectie (met uitbreiding naar de strandvisserij) komt voort uit de sterke jaarlijkse variaties in inspanning en vangsten waaraan de sector onderhevig is. Dergelijk meerjaarlijks monitoringsprogramma wordt eveneens voor een periode van zes jaar gegarandeerd via het Maatregelenprogramma voor de Belgische mariene wateren dat kadert binnen de Mariene Strategie (Maatregel 27B). Dit monitoringsprogramma zal zich naast het in kaart brengen van de grootteorde van de sector richten op het inventariseren van de recreatieve visvangsten.

Door haar korte kustlijn bevindt België zich in een unieke situatie. Hierdoor is het mogelijk om de gehele kustlijn inclusief alle kusthavens “on-site” te monitoren. Hiervoor zal de vaartintensiteit in de



kustjachthavens blijvend gemonitord worden, zal de kustmonitoring (strand, pieren, strekdammen) worden opgenomen en zullen logboeksurveys uitgevoerd worden, waarbij recreatieve vissers op vrijwillige basis maandelijks hun vangsten rapporteren. Deze methode werd reeds succesvol toegepast in Nederland (van der Hammen et al. 2015). Voor de monitoring van de kustjachthavens wordt de optie om algoritme-gestuurde webcamera's te gebruiken ter hoogte van de havengeulen verder onderzocht. Voor de plaatsbepaling op zee wordt eveneens het inzetten van luchtsurveys nader bestudeerd (cf. Hartill et al. 2013). Luchtsurveys hebben immers als grootste voordeel dat op efficiënte en snelle wijze een groot gebied in kaart kan worden gebracht, wat de vertekening geassocieerd met het gekozen traject van een onderzoeksschip sterk reduceert.

Looptijd:

- 2016: Opstellen van protocol, uitvoeren van experimentele monitoring en logboeken alsook verderzetting van de huidige monitoringsactiviteiten
- 2017-2022: Systematische monitoring van de recreatieve visserij (grootteorde, inspanning en impact)
- 2023: Evaluatie van de monitoring

Financiering:

- De financiering van de monitoring gebeurt deels via het nationale Maatregelenprogramma van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie en het Nationale Dataverzamelingsprogramma (NDGP - DCF)

Opmerkingen:

- In het kader van de monitoring wordt nagegaan of een detailanalyse kan uitgevoerd worden op de recreatieve vangsten met de focus op één specifieke doelsoort teneinde de impact op het bestand in kaart te brengen (opname in stock assessments?) Potentiële doelsoorten zijn kabeljauw, zeebaars, tong en garnaal

## **Impact van het gebruik van vislood**

Project rationale:

Het nationale Maatregelenprogramma van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie stelt dat alternatieven voor het gebruik van vislood gestimuleerd dienen te worden (Maatregel 29D). Dit werd eveneens onderlijnd door Aanbeveling 861/2 van de Beneluxraad dewelke de regeringen verzoekt het gebruik van ecologische en afbreekbare alternatieven in de praktijk van de sportvisserij te promoten en alle actoren die betrokken zijn bij de sportvisserij te sensibiliseren voor de problemen en de schadelijke gevolgen van het gebruik van lood zinkers. Tot op heden werd nog geen onderzoek verricht naar het gebruik en het verlies van vislood door recreatieve of commerciële handlijnvisserij die actief zijn op het Belgisch deel van de Noordzee. Ook de ecologische impact (water, sediment, organismen) te wijten aan deze zware metalen rondom de scheepswrakken werd nog niet als dusdanig bestudeerd. Dit onderzoek kan bijgevolg als input dienen voor de verdere implementatie van Maatregel 29D.

Financiering:

Voor de uitwerking van dit project zal gezocht worden naar projectfinanciering binnen het Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij (EFMZV – EMFF).

Opmerkingen:

Dit projectvoorstel kan als complementair worden beschouwd met het monitoringsprogramma voor de recreatieve visserij.

### **Bodemberoering en impact op het bentische ecosysteem door kleinschalige sleepnetvisserij (recreatief en commercieel)**

Project rationale:

Vandaag wordt de recreatieve sleepnetvisserij uit het habitatrictlijngebied 'Vlaamse Banken' geweerd op basis van het voorzorgsbeginsel. Uitzonderingen hierop worden beschreven in Art. 15§2 van het KB van 20 maart 2014. Het voorzorgsbeginsel houdt in dat, tot op heden, geen eenduidig wetenschappelijk onderbouwde data verzameld werd met betrekking tot de potentiële negatieve impact veroorzaakt door de relatief kleine sleeptuigen op het bodemsubstraat en de hiervan afhankelijke mariene organismen. Op basis van de geobserveerde bodemberoering bij de commerciële sleepnetvisserij dient er bijgevolg vanuit gegaan te worden dat ook deze activiteit mogelijks ernstige schade kan veroorzaken aan het milieu. Echter, gezien de omvang van de recreatieve sleepnetvisserij in België anno 2014-2015 (100-tal vaartuigen) dringt diepgaander onderzoek met betrekking tot deze materie zich op. De graad van verstoring van deze eerder kleinschalige sleepnetvisserij is zonder twijfel habitatafhankelijk. Daar de activiteit van de Belgische recreatieve sleepnetvaartuigen bij wet ruimtelijke wordt beperkt tot de 3 nautische mijlszone (KB van 14 augustus 1989) is het bijgevolg binnen de nationale context van primordiaal belang de impact van deze vistechiek op de in deze zone voorkomende bodemhabitats en biologische organismen te onderzoeken. De verhoogde kennis hieromtrent zal een voorname bijdrage leveren tot de herziening van het marien ruimtelijk plan voor het Belgische deel van de Noordzee (in 2020).

Financiering:

- Voor de uitwerking van dit project zal gezocht worden naar projectfinanciering binnen het Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij (EFMZV – EMFF).

Opmerkingen:

- Dit projectvoorstel kan worden gecombineerd met andere projecten rond het in kaart brengen van visbestanden, paaigronden, kraamkamers, etc.

### **Simulatie van verschillende scenario's van de kleinschalige visserij**

Project rationale:

In België is er op dit moment geen commerciële kleinschalige visserij. Naast een strikt wettelijk kader, is de onzekerheid over de rentabiliteit een voornaam knelpunt die de transitie naar dit segment ondermijnt. In het LIVIS-project werd een methode ontwikkeld om de rentabiliteit en de hiermee gepaard gaande onzekerheid te kwantificeren in een scenario-analyse. Hierbij werden drie scenario's onderscheiden op basis van het type visserij. Echter, deze methode kan nog worden geoptimaliseerd, zowel op technisch vlak als op het gebied van de inputvariabelen. Bovendien kunnen nog tal van alternatieve scenario's worden uitgewerkt, te denken aan o.a.: korte keten verkoop, coöperatieve kleinschalige visserij vaartuigen, verschillende visserijtechnieken, etc. Ook kan met dezelfde methode het effect van een instortend visbestand

of een volatiele markt worden onderzocht. Concreet zullen de volgende zaken prioriteit verkrijgen in een project rond de rentabiliteit van de kleinschalige visserij:

- Richten op focusgroepen als basis om scenario's uit te werken. Bijvoorbeeld het uitwerken van scenario's rond doelsoorten, doelgebieden, prijzen door korte keten initiatieven, etc.
- In rekening brengen van correlaties in de omzet- en kostenposten die dienen als input voor de simulatie. Op deze wijze wordt rekening gehouden met verbanden tussen bijvoorbeeld visprijzen en visvangsten

Beoogde looptijd:

- 1 jaar, vanaf juni 2016

Financiering

- 1 FTE voor 1 jaar
- Voor de uitwerking van dit project zal gezocht worden naar projectfinanciering binnen het Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij (EFMZV – EMFF).

## **Impact van de kleinschalige visserij op de visbestanden voor de kust**

Hoofdvragen:

- Wat is de impact op de visbestanden door exploitatie van een kleinschalige vloot?
- Wat is de potentie van de lokale visbestanden om duurzaam vissen in het Belgisch deel van de Noordzee te garanderen?

Project rationale:

Een zeer belangrijke vraag die moet beantwoord worden voordat er een uitspraak kan worden gedaan over de wenselijkheid van een kleinschalige visserij is of er voldoende ecologisch draagvlak bestaat om deze vorm van visserij te ondersteunen. De kleinschalige visserij zal per definitie vooral voor de Belgische kust vissen en daardoor vooral de visbestanden in de kustwateren onder druk zetten. Er moet bijgevolg een balans gevonden worden tussen enerzijds de druk op deze visbestanden door een kleinschalige commerciële vissersvloot en anderzijds de draagkracht van deze visbestanden. Bovendien moet het visserijbeheer zo worden ingericht dat deze een duurzame exploitatie van deze visbestanden toelaat. Dit kan betekenen dat er slechts een beperkte toestroom mogelijk is. Binnen dit kader dient verder onderzoek verricht te worden naar de draagkracht van het mariene ecosysteem.

Het is belangrijk om hieromtrent verdere inzichten te verwerven die als basis dienen te fungeren in het debat naar de wenselijkheid van een kleinschalige Belgische vissersvloot. Concreet betekent dit dat er voor verschillende scenario's (lees métiers, bv. handlijvisserij op zeebaars, passieve visserij binnen de 3 mijlszone op tong en kabeljauw, etc.) een assessment moet worden opgemaakt van de stand van de doelsoorten. Dit laat een verdeling toe over de vaartuigen, en een berekening van de totale potentie. Er kunnen eveneens specifiekere simulaties gemaakt worden betreffende de rentabiliteit etc. Bovendien dient er onderzoek verricht te worden naar de ruimtelijke component. De vraag stelt zich of een kleinschalige visserij bestaanszekerheid heeft naast de grootschalige commerciële visserij en of het openstellen van bepaalde gebieden (vb. windmolenzones) hiertoe kan bijdragen. Echter, gezien het feit dat de ecologische voordelen van het visserijverbod in de windmolenparken tevens positieve ecologische effecten genereert buiten deze

zone (vissen verlaten windmolenzone als ze ouder worden; o.a. Reubens, 2013), dienen de mogelijke negatieve effecten van dergelijke overweging op voorhand zeer nauwkeurig in kaart gebracht te worden.

Beoogde looptijd:

- 1 jaar, vanaf Juni 2016

Financiering

- 1 FTE voor 1 jaar
- Voor de uitwerking van dit project zal gezocht worden naar projectfinanciering binnen het Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij (EFMZV – EMFF).

Opmerkingen:

- Dit projectvoorstel kan worden gecombineerd met andere projecten rond het in kaart brengen van visbestanden, paaigronden, kraamkamers etc.
- Dit projectvoorstel vertoont een overlap met het projectvoorstel “Visserij beheer aangepast aan de kleinschalige visserij”, bijvoorbeeld rond inrichting quota en het openstellen van afgebakende gebieden exclusief voor kleinschalige visserij

### **Visserijbeheer aangepast aan de kleinschalige visserij**

Het huidige wettelijk kader is niet aangepast aan een potentiële commerciële kleinschalige visserij. De knelpunten worden behandeld in hoofdstuk 4, maar verdere actie is vereist om de enkele voorname knelpunten aan te pakken. Vragen en mogelijke richtingen hierbij zijn:

Overgang naar een alternatief quotasysteem en verdeling van de visrechten: Het implementeren van het teruggooiverbod zal voor de Belgische visserij sector wellicht de nodige moeilijkheden inhouden aangezien de vloot gekenmerkt wordt door een typisch gemengde visserij. Mogelijk zal de discardban leiden tot een diversificatie van de vissersvloot wat de doelsoorten betreft. De gemeenschappelijke quotaverdeling is dan wellicht niet meer de meest voordehand liggende manier voor de verdeling van de visrechten. Er wordt o.a. gedacht over een individueel overdraagbare quotasysteem (ITQ), maar ook andere flexibele quotasystemen zijn denkbaar. Een onderzoek naar de verschillende quotasystemen en hun implicaties voor de Belgische visserij dringt zich op. Bovendien is het huidig systeem van aankoop van visrechten op basis van motorvermogen onaangepast aan een passieve visserij. Daarnaast vraagt de commerciële kleinschalige visserij om een eigen aanpak. De potentieel toekomstige kleinschalige commerciële vloot zal immers enkel op lokale visbestanden vissen. Dit werkt een goed beheer van de bestanden in de hand, daar deze vloot niet of slechts zeer beperkt zal kunnen uitwijken naar alternatieve visgronden indien het lokale bestand uitgeput raakt.

Cobeheersystemen: Er dient nagedacht te worden over hoe een gezamenlijk management kan bijdragen tot een beter beheer van visbestanden in het Belgisch deel van de Noordzee. Een casestudie gericht op het beheer van het sterk onder druk staande zeebaarsbestand behoort tot de mogelijkheden. Hierbij dient ondermeer nagegaan te worden of er een gedeeld begrip bestaat voor het probleem en de oplossing bij de verschillende stakeholders: *“Problem definition is critical to the process of making policy, yet its role is rarely scrutinized. Stakeholders often do not explicitly recognize the ways in which their knowledge and*

*understanding frame their perspectives on common pool resource management policy* (Adams et al. 2003). Tegenwoordig is er toenemende competitie rondom de wrakken die fungeren als biodiversiteitshotspots wat resulteert in onbegrip tussen de recreatieve vissers en de commerciële handlijnvisserij. Een gezamenlijk beheersysteem kan hierbij mogelijk bijdragen tot een betere verstandhouding tussen beide sectoren en tot een efficiënt beheer van het visbestand.

Ruimtelijk component: Waar kunnen eventueel exclusieve zones voor de commerciële kleinschalige visserij worden opgericht? Dit onderzoek heeft een duidelijke link met het onderzoek naar de milieu-impact (visbestanden en bodemberoering).

Perceptieonderzoek: Inventarisatie van de standpunten van de diverse actoren, de interesse voor transitie vanuit het groot vlootsegment, de socio-economische en culturele perceptie, het openstellen van offshore windmolenparken voor passieve visserijtechnieken, etc.

## **Opvolgen van casestudies binnen de kleinschalige visserij**

Project rationale:

De theoretische simulaties naar de haalbaarheid van commercialisatie van de kleinschalige visserij, zoals beschreven in het projectvoorstel "*Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.de kleinschalige visserij*", geven een eerste indicatie over de rentabiliteit en de gewenste omstandigheden om de transitie naar commerciële exploitatie van kleinschalige vissersvaartuigen optimaal te laten verlopen. Echter, om deze theoretische data te verifiëren zijn er pilootprojecten gewenst die de transitie van een specifiek vaartuig opvolgen. Een voorbeeld van dergelijk pilootproject is de opvolging en ondersteuning van het passieve vissersvaartuig N93, in het verleden onder het SEA-Care project. Op het moment worden er pistes onderzocht om een vervolg te geven aan dit onderzoeksproject. Bovendien is er interesse vanuit de handlijnvisserij om mee te stappen in dergelijk pilootproject waarbij ze een wetenschappelijk quotum en visvergunning krijgen toegewezen in ruil voor volledige transparantie over de vangsten en de commercialisering. Eerst moet er echter duidelijkheid worden geschept over de voorwaarden en huidige regelgeving waaraan deze vaartuigen moeten voldoen.

## **Socio-economisch belang van de recreatieve visserij**

Rationale:

De recreatieve visserij kent een verbod op commercialisatie (KB 14 augustus 1989) en kent als dusdanig geen directe economische impact. De directe economische impact heeft immers betrekking op de producten en diensten die de recreatieve visserij leveren die een marktwaarde hebben. Echter naast de directe economische impact zijn er een aantal indirecte socio-economische effecten die door deze sector gegenereerd worden. Deze zijn onder te verdelen in de indirecte economische impact, het multiplicatoreffect, de afgeleide economische impact en de niet-marktwaarde voordelen (zie ook Acott et al., 2014).

De indirecte economische impact heeft betrekking op de besteding van de recreatieve vissers. Zoals genoemd is deze niet te onderschatten: de eventuele aankoop van een boot, de huur van een ligplaats, de aankoop van brandstof, de verzekering en het onderhoud/herstellen van de boot, de aankoop van visgerief,

het lidgeld verbonden aan jachtclubs, etc. Aangezien veel recreatieve zeevissers zich vanuit het binnenland verplaatsen maken ook de kosten verbonden aan hotelovernachtingen, het huren van vakantiehuisen en de restaurantuitgaven deel uit van de directe economische impact. Daarnaast is de recreatieve visserij van economisch belang voor de kustgemeente door het zogenaamde multiplicatoreffect, ofwel de geldomloop in de lokale economie. In andere woorden, het geld dat wordt binnengebracht door de recreatieve visserij wordt herbested in de lokale economie. De afgeleide economische impact bestaat uit de neveneffecten van een recreatieve visserij, zoals het toerisme dat eruit voortvloeit, wat opnieuw geld in de lokale economie brengt. Ten slotte zijn er ook een aantal voordelen van de recreatieve visserij die niet in marktwaarde kunnen worden uitgedrukt. Dit zijn ondermeer de culturele identiteit die gekoppeld is aan deze activiteit en het welzijn wat hieraan ontleend wordt.

Er is tot dusver nog geen representatieve studie gedaan in België naar de socio-economische waarde van de recreatieve zeevisserij. Een studie hieromtrent laat toe om beter geïnformeerde beslissingen te maken omtrent de recreatieve visserij, bijvoorbeeld aangaande opgelegde voorwaarde en restricties.

### **Infrastructuur: Afzetmark voor hoogwaardige producten**

De kleinschalige visserij zal op een minder efficiënte manier een minder groot volume kunnen vangen ten opzichte van de huidige efficiënte boomkor visserij. Hoewel de kosten lager kunnen blijven, onder meer door een lager verbruik van fossiele brandstoffen, zullen deze lagere volumes wellicht gecompenseerd kunnen/moeten worden door hogere visprijzen. Wellicht kan er ook een hogere prijs verkregen worden door de hoge kwaliteit van de vis en het lokale en duurzame karakter. Echter er is nu nog geen markt voor dit segment, afgezien van een aantal niches zoals het verkoop aan de kade en initiatieven zoals Vesche Vis. Er zal voor het slagen van een kleinschalige visserij in België een marktanalyse moeten worden gemaakt voor de mogelijkheden van korte keten verkoop binnen de huidige wettelijke kaders.

## Bijlage 4: Verslagen stuurgroep vergaderingen



Visserij en aquatische productie  
Ankerstraat 1  
8400 OOSTENDE

---

Verslag	Stuurgroepvergadering 1 LIVIS-project
datum	31/03/2015
aanwezig	Stephanie Maes, Julia Puplesyte, Tom Geerinckx, Saskia Vangaever, Daniel Wintein, Ger de Rooter, Marc Broucke, Els Torreele, Els Vanderperren, Ann-Katrien Lescauwaet, Thomas Verleye, Frankwin Van Winsen, Kilian Persoon, Katrien Verlé
afwezig	Johan Heyman, Sander Meyns, Emiel Brouckaert, Frans Coussement, Johan Vanbesien, Eric Hiele
voorzitter	Frankwin van Winsen
verslaggever	Katrien Verlé
onderwerp	Voorstelling van het LIVIS project algemeen en eerste resultaten

---

Voorstellingsronde van de aanwezigen

Agenda:

1. Voorstelling LIVIS project
  - 1.1. Ontstaan
  - 1.2. Probleemstelling en Doelstellingen
  - 1.3. Kader
2. Eerste resultaten
3. Discussie, Opmerkingen en Suggesties

Praktisch: Presentatie in bijlage

## 1. Voorstelling van LIVIS project

### 1.1. Ontstaan



In 2013 voor het eerst aandacht naar “Low Impact Fisheries” in het kader van AS4 van het visserijfonds. Doelstelling van AS4 was om verschillende stakeholders samen te brengen en hen een stem te geven om vanuit deze ideeën een project te ontwikkelen en te financieren. In 2013 werden er 250 “Fishery local action groups” opgericht binnen Europa (21 lidstaten) die heel erg gericht waren op kleinschalige visserij. België werd mee geselecteerd als “kleinschalige visserij” door de kleine omvang van de visserij in haar totaliteit en niet zozeer door de schaalgroten van de vaartuigen zelf. LIVIS is echter een project waar er wel gekeken wordt naar de “echte” kleinschalige visserij, ook al hebben we die vandaag bijna niet.

### 1.2. Probleemstelling en Doelstellingen

Vraag vanuit de recreatieve visserij om dergelijk project op te starten, al was dit een gevoelige kwestie vanuit het beleid. Een aantal factoren hebben meegedragen aan de urgentie een project rond de recreatieve visserij op te zetten:

- Europa heeft beslist om een quotum op te stellen voor zeebaars en dit is een doelsoort van de recreatieve visserij. Nog weinig gekend over de omvang, waardoor interessant om in kaart te brengen als er een quotum komt.
- Vanuit huidig Europees visserijbeleid is er meer aandacht voor de recreatieve vissers (oprichten van nationale platformen). EU financiert ook onderzoek hierover, vb. LIFE. België heeft hier achterstand => LIVIS
- - Onzekerheid over de toekomst van de kustvisserij: verouderde schepen, geen vernieuwing, probleem rendabiliteit. Mogelijke opportuniteit, instroom vanuit de recreatieve visserij of van het grootvlootsegment.

⇒ Hoofdoelstelling LIVIS: kader te scheppen dat instroom naar kleine commerciële vlootsegment stimuleert

⇒ Bijkomend: advies geven aan vissers die willen instromen

LIVIS wil concreet:

- In kaart brengen van de omvang van de huidige recreatieve visserij (aantal boten, aantal dagen, soorten, ...) => socio-economische meerwaarde.
- Identificeren van de knelpunten voor de transitie vanuit zowel de recreatieve visserij als vanuit het grootvlootsegment naar commerciële kleinschalige visserij. Vb. Licenties die aangekocht moeten worden, beperkt motorvermogen, nodige papieren, rendabiliteit, ...
- - ⇒ Draaiboek met simulatie van verschillende scenario's, focus op rendabiliteit
  - ⇒ Suggestiebundel voor het beleid die toelaat om het kader te creëren



- ⇒ Slotevent voor stakeholders, vissers en beleid
- ⇒ Mogelijke nevenuitkomsten: oprichten van een beroepsvereniging voor de kleinschalige visserij, Beheersplan/beleidsplan ontwerpen vanuit de vereniging, verbeteren transparantie, meer informatie over de visbestanden

Methode: interviews met vissers, betrokken stakeholders, surveys, ...

Samengevat:

- ⇒ Inventarisatie en monitoring van recreatieve visserij
- ⇒ Kader waarin een kleinschalig commercieel segment kan worden gecreëerd

### 1.3. Kader

Kort project (9 maanden), sterk verbonden met een aantal andere projecten binnen ILVO en VLIZ:

- NDGP-project vanuit Europese Verordening *Data Collection Framework* (DCF) => gegevensverzameling rond de recreatieve visserij (ter ondersteuning van het GVB) via vrijwillige enquête (ILVO, lopend)
- 
- Master thesis Kilian Persoon: recreatieve visserij => Wie en waarom? Waarop wordt er gevestigd? Teruggooi, aanlanding? Sociale cohesie en economische belang voor horeca, viswinkels, brandstof? Totale impact en belang in België
- TBTI: vraag aan ILVO en VLIZ om een hoofdstuk voor België te schrijven in een boek over kleinschalige visserij
- GIFS: sociale en culturele impact van de kustvisserij (VLIZ, afgelopen september 2014)

Enquête die uitgestuurd werd voor NDGP 2015, bevat vragen die relevant zijn voor thesis Kilian Persoon en LIVIS => vermijden dat er verschillende enquêtes uitgaan naar dezelfde mensen. Informatie wordt uitgewisseld. De bevraging verloopt zowel online als op papier. Voorlopig 225 reacties, dit is meer dan in vorige jaren.

Bijdragende factor => publiciteit in maandblad van Sportvisserij Vlaanderen.

Blijvend probleem: populatie recreatieve vissers onbekend.

## 2. Eerste resultaten

Het VLIZ heeft al heel wat geïnvesteerd in de inventarisering/monitoring van de recreatieve visserij:

- Omvang => capaciteit
- Intensiteit (vanaf de Simon Stevin => waar wordt er gevist?)
- Wetgevend kader => hoe gebeurt de huidige regulering vandaag en vergelijking met andere landen.

Interviews gestart waarin gepeild wordt naar de knelpunten voor transitie

- Voorlopig 7 moeilijkheden:
  - o administratie voor nodige certificaten
  - o beperkingen voor het gebruik van eigen boot
  - o ruimtelijke beperking van 30 nautische mijl (rendabiliteit?)
  - o technische beperking (vermogen)
  - o vermarkting ⇔ onzekerheden van vangsten
  - o potentiële vaartdagen op zee (windkracht)
  - o inefficiënte quotaverdeling.

Zie presentatie voor meer informatie.

### 3. Discussie, Opmerkingen en Suggesties

- Sportvisserij Vlaanderen heeft informatie die nuttig kan zijn voor thesis van Kilian (Daniel Wintein). Jaarlijks sturen zij ook een enquête uit.
- Socio-economisch belang van de recreatieve visserij werd te lang geminimaliseerd
- Sportvisserij Vlaanderen vragende partij om de situatie van de recreatieve visserij in kaart te brengen en voorstander van meer reglementering
  - ⇒ Voor transitie speelt situatieverandering een grote rol: vroeger mochten de recreatieve vissers doen wat ze wilden, nu beginnen er beperkingen op te komen zoals bv. "bag"limieten.
  - ⇒ Sinds de wet op "bag"limiet minder overschrijding van de vangsten. Wanneer er controles zijn, worden die grondig uitgevoerd en zijn ze effectief, al blijft er ruimte voor verbetering (gebrek aan middelen).
- Tot voor kort: recreatieve visserij "bag"limiet van 20 kg zeebaars en kabeljauw per persoon per dag, waarvan max 15 kg kabeljauw. Sinds 25/03/2015 beslissing van de Europese Commissie om een limiet 3 vissen per persoon toe te laten voor zeebaars via een Verordening. Als gevolg is deze beslissing automatisch van toepassing in alle lidstaten: [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=OJ:JOL\\_2015\\_084\\_R\\_0001&from=NL](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=OJ:JOL_2015_084_R_0001&from=NL)
  - ⇒ Potentieel probleem: zou kunnen leiden tot upgrading
- Frankrijk veel upgrading; meer druk van de recreatieve visserij op de commerciële kustvisserij aangezien meer kleinschalige commerciële vissers, terwijl in België dit minder het geval is

- Engeland andere cultuur van recreatieve visserij: vooral "catch and release" (charters)
- Geen zicht op de Nederlandse recreatieve vissers die in de Belgische mariene wateren komen (te ambitieus voor LIVIS). Wetgeving via het Benelux verdrag, waardoor de Belgen binnen de 3 mijl zone van Nederland mogen vissen en omgekeerd. Andere situatie dan met Frankrijk. Nog weinig bestanden in de Nederlandse wateren binnen de 12 mijl voor zeebaars en kabeljauw (niet te wijten aan de recreatieve visserij).
- Mogelijkheid tot penaliseren is subjectief => boete wanneer te veel vis, maar deze bepaling is afhankelijk van de controleur
- Beperkingen op het vermogen eigenlijk niet aan de orde voor kleinschalige visserij, alhoewel dat vandaag wel wettelijk vaststaat (KB 19/04/2014). Staat in de weg voor de commercialisatie van de hengelvissers. In Nederland zijn er geen beperkingen op het vermogen. Wel zijn er financiële beperkingen: hoe groter je vermogen, hoe meer je betaalt (bedrage is /kw, geen limiet). Vislicentie en quota onafhankelijk van vermogen. Kosten/kW in Nederland enkel om in de vaart te komen en exhaustief om op bepaalde soorten te vissen. Quotasysteem in Nederland en in België zijn verschillend. Gelijkaardige uitdagingen voor de commerciële passieve visserij in België.
  - ⇒ Kw beperking vooral bedacht voor de sleepnetten ook omdat er tot nu toe geen commerciële hengelaars varen. Als je dan een instroom krijgt van commerciële hengelaars, is het probleem dat beperking van 221 kw niet meer relevant is. Doel LIVIS => in kaart brengen en vervolgens bestuderen of er een kader geschept kan worden om deze beperking van 221 kW te herzien voor professionele hengelvissers. Vanuit de interviews, belangrijk om argumenten van de vissers die wensen over te schakelen in kaart te brengen.
- Transitie van recreatieve visserij naar commerciële visserij in Vlaanderen zal heel beperkt zijn.
  - ⇒ Wetgeving is voorlopig heel streng: indien interesse om over te stappen, zijn de nodige licenties en veiligheidsmaatregelen nodig, onzekerheid van inkom en vaartdagen (ook eerder al aangehaald). Kust hier geen mogelijkheid om te schuilen => minder vaartdagen dan in Nederland, Frankrijk, Engeland. Uitdaging om voldoende inkom te hebben met deze beperkte vaartdagen.
  - ⇒ Er bestaan Belgische vissers die onder Nederlandse licentie varen omdat er nog geen kader bestaat in België. In België verplichting om met minimum 2 personen te varen in de commerciële visserij terwijl in Nederland alleen mag gevaren worden. Dit houdt in dat je als schipper altijd je bemanning moet betalen.
  - ⇒ Rendabele soorten zijn momenteel zeebaars en kabeljauw en worden met de hengel gevangen, maar deze bestanden staan onder druk => beperkingen vanuit de Europese Commissie. In België niet veel commercieel gevestigd op zeebaars en kabeljauw
  - ⇒ Transitiemogelijkheid? Nood om meer ruimte te maken. Volgens de Nederlandse manier enkel licentie voor 2 soorten, zeebaars en kabeljauw, niet veel toekomst meer in. Indien uitbreiden naar bv windmolenparken, meer diversificatie, meer mogelijkheden. Vraag ivm quota blijft.

- ⇒ Enkel transitie van recreatieve hengelaars naar professionele hengelaars in Vlaanderen weinig kans op succes. 2 voorwaarden: wetgeving in gesprek met de betrokkenen (niet overhead), andere soort vermarkting (korte keten, kleinhandel), maar koeltechnische maatregelen dan weer een probleem. Nood aan een mentaliteitsverandering
- ⇒ Eerder een transitie van recreatieve visserij naar charter, waarbij boot verhuurd wordt.
- De eigenaars van charters worden opgejaagd om meer te vangen omdat hun klanten niet geïnteresseerd zijn als ze geen garantie krijgen dat ze iets gaan vangen ⇔ bestanden onder druk. Charter cliënteel is veeleisend. Toekomst van charterbedrijven ook onzeker.
- Uit de enquête blijkt dat er voorlopig 14 kandidaten zijn die interesse hebben om over te stappen naar commerciële visserij. Bemerking: zou kunnen dat deze vissers gecontroleerd werden en vervolgens beboet, waardoor hun reactie is dat ze commercieel willen worden. Vraag of ze beseffen dat er veel bij komt kijken.
- Belang om een onderscheid te maken tussen de werkelijke recreatieve vissers, de pseudo recreatieve vissers en de kleinschalige visserij: 3 sub-segmenten met 3 verschillende denkwijzen.
- LIVIS kijkt naar de toekomst, maar de situatie vandaag is een evolutie van vroegere beperkingen en maatregelen.
- Europese kader van mariene strategie => alle activiteiten op zee. Bestaat al een ruimtelijk plan geeft alle activiteiten op zee een plaats (FOD Leefmilieu). Tegen 2020 wordt opgelegd door Europa om een gezonde toestand op zee te bekomen. Dit jaar moet een eerste maatregel programma opgesteld worden. Voorlopig al een draft versie die binnenkort in publieksraadpleging komt (van 13 mei tot 15 juli).
  - ⇒ Voor commerciële vissers nu aantal maatregelen opgenomen in het ruimtelijk plan (zones waar niet of met beperkingen gevist mag worden). Geen extra maatregelen in draft programma noch voor commerciële, noch voor recreatieve vissers.
  - ⇒ Maar één van de maatregelen was om recreatieve visserij in kaart te brengen (omvang). Dankbaar dat LIVIS begonnen is en wens om hier in de toekomst in mee te stappen en steun te bieden indien nodig (Saskia Vangaever).
  - ⇒ Geen extra verbiedende maatregelen, wel bedoeling om controles te verstrengen als maatregel.
- Controles => praktisch probleem (financieel). In de toekomst mogelijk dat dienst mariene milieu (FOD Leefmilieu) bijdraagt
- Controles moeten efficiënter. Probleem van lang op voorhand plannen, maar vissen is weersafhankelijk (geen uitvaart van recreatieve vissers boven 4 bf).
- Vanuit Sportvisserij Vlaanderen voorlopig ook geen heel goed zicht op de omvang van de recreatieve visserij.
- Zou nuttig zijn om begrip op te wekken voor de context van beide partijen (commercieel en recreatieve vissers). Nu weinig kennis en begrip van/voor elkaar. Interessant om dergelijke beroepsvereniging/platform te genereren

- Er worden vangstregistraties gedaan via de bootfederatie, vertrekkende van wedstrijden. Coördinaten kunnen doorgegeven worden. Resultaten worden online aangeboden. Moeilijkheid om gemiddelde vangst te schatten op jaarbasis. Bemerking: 80% van de recreatieve vissers hebben een full-time job en zullen daarom maximum 20 keer/jaar gaan vissen
  - ⇒ Wat nodig om toch een goed gemiddelde verkrijgen? Veel variatie tussen de jaren. Kan enkel zekerheid over krijgen indien er een verplichting zou zijn om via een logboek de vangsten te registreren. Nederlandse licentiehouders zijn wel verplicht om een logboek bij te houden.
- Belangrijk om een ruimtelijk onderscheid te maken tussen de vissers. bv hengelaars vanuit strand en hengelaars boven vrakken => hoeveelheid dat ze vangen zal verschillend zijn
- SDVO (Luc Louwagie) => N.93 aan het ombouwen om verschillende visserijmethoden te testen binnen het windmolenpark van C-Power (overleg aan de gang). Technieken: pots, warrelnetten,... totaal 16-17 technieken. Probleem: spooknetten. Gevoelige kwestie bij Vlaamse vissers
- Als commercieel vaartuig moet je door een keuring. STCW (Solas Convention): "pleasure crafts cannot be engaged in trade". Bovendien zijn er een aantal certificaten nodig.
- In België 2 soorten brevetten om te varen op zee: yachtman (tot 50 mijl) en yachtnavigator (wereld) maar deze brevetten zijn niet verplicht.
- Iedereen moet eigenlijk in het bezit zijn van een zeebrief. Een vlaggenbrief is niet voldoende. Deze wet wordt echter niet streng toegepast.

Slotbemerking:

Op het einde van het jaar zullen de gegevens vrijgegeven worden

Presentatie wordt ter beschikking gesteld mits afspraak dat de eerste resultaten gepresenteerd op deze stuurgroepvergadering confidentieel blijven (zijn nog niet gepubliceerd).

Visserij en aquatische productie

Ankerstraat 1

8400 OOSTENDE

---

**Verslag**

**Stuurgroepvergadering 2 LIVIS-project**

datum	06/10/2015
aanwezig	Sander Meyns, Frans Coussement, Kris Vandecasteele, Els Torreele, Els Vanderperren, Ann-Katrien Lescauwat, Thomas Verleye, Frankwin Van Winsen
voorzitter	Frankwin van Winsen
verslaggever	Thomas Verleye
onderwerp	Voorstelling en bespreking STAVAZA LIVIS project

---

**Agenda:**

- Recapitulatie van het LIVIS project
  - Doelstellingen
  - Leverbaarheden
- Voorstelling van de voorlopige resultaten:
  - Monitoring recreatieve visserij vloot:
    - Opzet recreatieve visserij survey voor 2017
  - Best Practise Guide:
    - Doorstroming vanuit de recreatieve visserij en KVS/GVS
  - Rentabiliteitsanalyse
    - Drie scenario's voor een kleinschalige commerciële vloot
    - Uitwerking voor handlijnvisserij

**Voorstelling van LIVIS project**

De motivatie, doelstelling en leverbaarheden van het project worden gepresenteerd (zie ppt).

**Inventarisatie en monitoring**

Met betrekking tot de inventarisatie van de recreatieve vissersvaartuigen en de opstelling van de 'identity kit' (i.e. individuele vaartuigkenmerken) wordt verduidelijkt dat het gerapporteerde aantal boten het minimum aantal vaartuigen betreft. Vaartuigen die via trailerhellingen of het strand in het water worden gelaten of boten gestationeerd op zng. bootparkings kunnen niet op exhaustieve wijze in kaart worden gebracht. Het verkrijgen van een inzicht in de grootteorde van de vloot primeert boven het in kaart brengen

van het laatste individuele vaartuig. De eerste resultaten (631 vaartuigen) wijzen erop dat de vangsten van deze recreatieve vloot mogelijk een significante impact kunnen hebben op bepaalde quota.

Wel wordt het nuttig geacht de capaciteit van de vloot blijvend te monitoren (i.e. vaartuigen in kaart brengen) om verschuivingen in de vlootsamenstelling en de omvang te detecteren. Deze verschuiving kan een indicatie geven van de impact van beleidsmaatregelen zoals verbod op recreatieve sleepnetvisserij in het Habitatrichtlijngebied 'Vlaamse Banken' (mits uitzonderingsregel) en de EU-beperking op recreatieve zeebaarsvangsten.

Ook de ruimtelijke on-site monitoring vanop de Simon Stevin speelt een belangrijke informatieve (adviserende) rol in het kader van mariene ruimtelijke planning en natuurbehoud op zee. Op termijn zal deze data seizoenselijke variaties in vislocaties kunnen aantonen. Binnen deze context wordt de optie tot openstellen van de windparken voor de passieve visserij aangekaart. In een voorbereidende fase kan bijvoorbeeld een kleine zone worden opengezet om het effect van passieve visserij op kleine schaal te bestuderen (cf. Seacare-project) ...

### **Wetgeving**

De wetgeving omtrent het doen en laten van de recreatieve visser is zeer gefragmenteerd.

### **Bottlenecks doorstroming**

De voornaamste bottlenecks die een transitie vanuit de recreatieve sector naar de commerciële vloot verhinderen zijn de volgende:

- Bevoegdheidsbewijzen (eisen bemanning)
- Beperking gebruik boot
- Ruimtelijke beperking (beperkt vaargebied)
- Boottechnische beperkingen (vermogen) en vereisten (certificaat van deugdelijkheid)
- Vermarkting (korte keten)
- Inkomensgarantie
- Quotaverdeling

Vanuit het GVS/KVS wordt een 'downscaling' naar een kleinschalige visserij voornamelijk verhindert door de grote investeringen die hiermee gepaard gaan en de onzekerheid m.b.t. de rentabiliteit. Er wordt vermoed dat bij een aangepast wetgevend kader (incl. subsidies) vissers uit het GVS/KVS interesse zullen hebben in dergelijke transitie. Binnen deze context is het van belang om bij de reders te polsen naar knelpunten.

Een herziening van de quotaverdeling dringt zich op, vooral in het kader van de aanlandingsverplichting cf. het gemeenschappelijk visserijbeleid. Hierbij wordt tevens aangehaald dat op EU-niveau aanvullende maatregelen voor zeebaars in voege zijn getreden op 1 september 2015 voor de commerciële visserij.

Het is van belang dat er op korte termijn initiatief wordt genomen om de bovenstaande bottlenecks bespreekbaar te maken en aan te pakken. Hierbij dient op termijn een wijziging van het wetgevend kader overwogen te worden.

### **Rentabiliteit** (zie ptt)

De huidige rentabiliteitsstudie is gebaseerd op interviews met recreatieve vissers en Belgische commerciële hengelaars onder Nederlandse licentie.

De verloning zou moeten gebeuren cf. de huidige verloning binnen de commerciële visserij, i.e. basissalaris aangevuld met een percentage van de bruto-besomming. Het is hierbij van belang dat iedereen op een

gelijke manier behandeld wordt. De vraag stelt zich of er ruimte kan voorzien worden voor aparte statuten...? Hoe de verloning zal plaatsvinden is immers van groot belang in het kader van de rentabiliteitsstudie.

Het verder uitwerken van deze analyse binnen de context van focusgroepen wordt aanbevolen. Binnen de huidige beperkte projectstermijn is dit niet haalbaar, hiertoe dient een eventueel toekomstig project overwogen te worden.

Het idee van een pilootproject onder een zgn. experimentele licentie wordt aangehaald. Echter stelt zich de vraag wat met een experimentele licentie bekomen kan worden. Er zullen geen uitzondering op de huidige wetgeving toegestaan worden, bijgevolg zou de wetgeving eerst moeten aangepast worden.

### **Toekomst**

Vanuit 'Werkgroep Recreatieve Visserij' dat zal opgericht worden onder de 'Werkgroep Kust' zal moeten beslist worden waarop prioritair zal ingezet worden. Binnen de stuurgroep wordt algemeen erkend dat LIVIS een sterk verhoogd inzicht heeft gegenereerd in de Belgische recreatieve visserijsector en een belangrijk basis heeft gelegd voor toekomstig onderzoek. De transitiecomponent, i.e. 'hoe tegemoet komen aan de bottlenecks?', zal hier alvast hoog op de agenda komen te staan. Het is dan ook van belang toekomstige projectaanvragen af te stemmen op de behoeften van de bovenstaande werkgroep en de besluiten van het LIVIS-project reeds zodanig te formuleren zodat deze kunnen worden meegenomen voor een verdere uitwerking.



**Verslag**

**Stuurgroepvergadering 3 LIVIS-project**

datum	16/12/2015
aanwezig	Provincie West-Vlaanderen: Frans Coussement; Departement Landbouw en Visserij: Sasja De Bruyne; Redercentrale: Sander Meyns; Federale overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu: Saskia Van Gaeve; FOD Mobiliteit: Eric Hiele; Vereniging voor sportvissers: Daniel Wintein; LIFE: Ger de Ruiter + collega; Nieuwpoort: Kris Vandecasteele; Natuurpunt: Krien Hansen; VLIZ: Ann-Katrien Lescauwaet, Thomas Verleye; ILVO: Nicolas Derudder, Els Vanderperren, Hans Polet, Katrien Verlé, Frankwin van Winsen
voorzitter	Frankwin van Winsen
verslaggever	Nicolas Derudder
onderwerp	Voorstelling van het LIVIS project algemeen en eerste resultaten

---

**AGENDA**

- I. Verwelkoming
- II. Introductie en voorstellen van aanwezigen
- III. Recapitulatie van het LIVIS project
  - a. Doelstellingen
  - b. Leverbaarheden
- IV. Voorstelling van de resultaten:
  - a. Monitoring recreatieve visserij vloot:
    - i. Resultaten monitoring en survey
    - ii. Opzet recreatieve visserij survey voor 2017
  - b. Transitie (vanuit de recreatieve visserij en KVS/GVS)
    - i. Drie scenario's voor een kleinschalige commerciële vloot
    - ii. Wetgeving en knelpunten
    - iii. Rentabiliteitsanalyse
  - c. Conclusies en beleidsadvies
- V. Ideeën voor vervolgprojecten
- VI. Conclusies en nabespreking

In wat volgt wordt een chronologisch verloop van de stuurgroepvergadering gegeven. Daarbij geven we zo waarheidsgetrouw mogelijk weer wat er door wie werd gezegd en rond welke punten discussie ontstond.

## START MEETING EN PRESENTATIE 10u45

Frankwin van Winsen presentatie structuur van de namiddag en Projectvoorstel

Presentatie Thomas Verleye over de monitoring van de recreatieve zeevisserij.

Frans Coussement: bezettingsgraad op vaartuigen? Hoeveel bemanningsleden?

Thomas Verleye: ongeveer 80% van de vaartuigen telt twee bemanningsleden, in weekend soms meerdere mensen aan boord, tot 9 bemanningsleden waargenomen.

---

Thomas Verleye: om deze studie verder uit te breiden is een observaties via camera's een optie, maar er moet nog veel onderzoek uitgevoerd worden. Toelating, privacy, enz.

Eric Hiele: De Panne opnemen in de observaties.

Daniel Wintein: er moet rekening worden gehouden met de vernieuwde faciliteiten in Nederlandse havens, volgens Daniel maken redelijk wat Belgen daarvan gebruik, om hun boot daar te water laten.

Thomas Verleye: daar is enigszins al rekening mee gehouden, er zal verder rekening mee gehouden worden.

Daniel, Thomas en Frans merken nog op waar of hoe recreatieve vissers uit varen.

---

Ger de Rooter: definitie van kleinschalige visserij moeilijk te definiëren, zou bepaald moeten worden op aanvoervolumes. Haalt er ook steeds het duurzame aspect erbij. Kleinschalig visserij is duurzaam.

Daniel Wintein: er zou een combinatie van verschillende criteria gebruikt kunnen worden.

Frans Coussement: kleinschalige visserij is niet altijd duurzaam. Deze begrippen/definities staan los van elkaar.

---

Presentatie Thomas Verleye over Koninklijke Besluiten (nationale wetgeving)

Ger de Rooter: stelt vragen omtrent Belgische quotasysteem. Moeten Belgische recreatieve vissers zich houden aan een quota, hoe zit het systeem precies in elkaar in vergelijking met Nederland. In Nederland is er geen regelgeving voor recreatieve vissers omtrent quota, men moet wel bepaalde soorten terug gooien. Stelt dat de Nederlandse recreatieve visserij weinig bestudeerd zijn en weinig gecontroleerd.

Daniel Wintein: bach limit in Nederland.

Thomas Verleye: IMARES beschikt over logboek gegevens van recreatieve vissers

Ger de Rooter: die medewerking is beperkt, marginaal

Frankwin van Winsen: in Nederland hebben ze wel een survey van de impact van de recreatieve visserij.

Thomas Verleye: deelname van 1000 vissers.

Daniel Wintein: vraagt of de vereniging voor sportvisserij Nederland daar ook niet mee bezig is. Gaat akkoord met de Rooter dat het zeer marginaal is.

Frans Coussement: De Belgische situatie is niet te vergelijken met Nederland. Andere quota regeling collectief vs individueel.

Ger de Rooter: er zijn ook wel vangstbeperkende maatregelen voor bepaalde soorten.

---

Eric Hiele: vlaggenbrief, KB 4 juli 99 omtrent registratie

Daniel: informatie die de FOD Mobiliteit verspreid is tweeslachtig, de informatie weergegeven op de website is niet correct en dus verwarrend voor vissers die willen weten wat moet gebeuren of in orde zijn voor inspectie.

Discussie volgt tussen Eric Hiele en Daniel over wetgeving omtrent professionele hengelvissers en het verplicht hebben van een commerciële vlaggenbrief. Een recreatief vaartuig uitgerust om te hengelen heeft een commerciële vlaggenbrief nodig volgens het KB van 4 / 6 / 1999

---

Kris Vandecasteele: wanneer worden de 4 reservatie zones (Vlaamse banken) ingevoerd?

Saskia Van Gaever: zal minstens nog een half jaar duren

---

Daniel Wintein: houdt men (de fiscus) rekening met fiscale en parafiscale structuren van de Belgisch Nederlandse vissers. Worden deze opgevolgd?

Kris Vandecasteele: Belgische Nederlandse vissers (met Nederlandse) visvergunning vallen onder Nederlands recht en zijn dus professionele vissers, alles wordt gedaan om die Nederlandse licentie te behouden.

Ger de Ruiter: deze ondernemingen worden fiscaal belast in België, er moet wel een vestigingsplaats in Nederland zijn.

Frans Coussement: economische band.

---

Frans Coussement: haalt het knelpunt aan omtrent veiligheidseisen die vereist zijn voor recreatieve vissers als die zouden willen omschakelen

Daniel Wintein: vreest nog meer reglementering voor recreatieve visserij en wijst er op dat de vereniging steeds bereid is om mee te werken, zoals in het verleden, denkt dat deze studie zal gebruikt worden om recreatieve visserij nog meer aan banden te leggen en denk dat het dan totaal de verkeerde kant op gaat.

Eric Hiele: vraagt aan Daniel hoeveel mensen hij vertegenwoordigt.

Daniel Wintein: ongeveer de helft van alle recreatieve vissers

Eric Hiele: er moet ook rekening worden gehouden met de andere helft, waarvan we niet weten wat hun activiteiten zijn.

Kris Vandecasteele: wijst er op dat de registratie van recreatieve visserij (gevangen vis, enz.) niet zo nauwkeurig gekend is als in de professionele visserij.

Daniel Wintein: in het verleden zijn reeds maatregelen genomen en de recreatieve visserij is sterk gereduceerd, geeft hierbij zijn eigen ervaring aan. (Daniel gaat zelf op zee vissen).

Eric Hiele: spreekt Daniel tegen en ziet wel een evolutie. Bv. recentelijk werden 4 vaartuigen gebouwd of omgebouwd van diesel naar LPG.

Frans Coussement: wijst op de bereidheid van Daniel om te werken aan de obstakels om over te schakelen naar professionele visserij

Ger de Ruiter: er moet een duidelijk verschil gemaakt worden tussen recreatief en stoperij

Collega van Ger de Ruiter: zeer grote grijze zone

Thomas Verleye: samenvattend, nood hebben aan gegevens, zodat standpunten beter kenbaar gemaakt kunnen worden, veronderstellingen toetsen en verbeteren

Frankwin van Winsen: grijze vlak blijft moeilijk te bepalen, extra controle van de FOD Mobiliteit (Scheepvaartcontrole) nodig.

Ger de Ruiter: rechtsproces duurt te lang (correctionele rechtbank) om stroperij te bestraffen.

Eric Hiele: de boetecatalogus zoals in Nederland is een mogelijk piste, dat is een directe inning, kan een oplossing zijn, ontlast justitie.

Frankwin van Winsen: is het belangrijk om controle voor de grijze zone strenger te maken en op te nemen in het rapport?

Frans Coussement: vult aan dat er ook administratieve boetes moeten zijn voor justitie

Ger de Ruiter: alles valt of staat met handhaving, als regelgeving opgemaakt wordt en niet gecontroleerd wordt, dan is het niet effectief. Er moet meer controle zijn.

Eric Hiele: er zijn wel ISO normen waaraan de boten moeten voldoen. Dit is een certificering, via deze weg is al een vorm van controle. CE keuring voor plezier vaartuigen.

Saskia Van Gaever: vraagt of de dienst milieu geen optie is om recreatieve vissers te controleren, is dat een bevoegdheid? Momenteel is dat uitsluitend Dienst Zeevisserij.

Thomas Verleye: recreatieve visserij is federaal, complex wat betreft regelgeving.

Ann-Katrien Lescrauwaet: merkt op dat er wel samenwerking is. Bv. door vliegtuig controles.

Daniel Wintein: er zijn meerdere controle instanties, maar meestal gebeurd de controle door de scheepvaartpolitie en inspectie (certificatie).

Ger de Ruiter: in Nederland is er een speciale (BOA) ambtenaar (uit verschillende niveaus, diensten) die controles kunnen uitvoeren. Mensen die hiervoor opgeleid zijn. Sportvisserij Nederland controleert zijn eigen leden.

---

Discussie quota: collectieve quota vs individuele quota

Quota verdeling efficiënt/inefficiënt?

---

Presentatie wordt verder gezet door Frankwin na de middag pauze

Ann-Katrien Lescrauwaet: heb je gekeken naar de instroom van beide groepen? Welke transitie is het meest interessant? Assumpties mogelijks te veranderen? Kun je extra 'knoppen' (variabelen, ontwikkelen) toevoegen?

---

Ger de Ruiter: een sterkte van kleinschalige visserij is de werkgelegenheid die het voort kan brengen. Volgens een LIFE studie is de ratio werkgelegenheid 7/1 ten opzichte van grootschalige visserij (groot vloot segment, industriële visserij)

Kris, Sander en de Ruiter bediscussiëren de bestaande vloot met een klein aandeel kleinschalig visserij en de transitie naar een vloot met de diversificatie van kleinschalige en industriële visserij

Daniel Wintein: merkt op dat handlijn visserij op één of twee soorten zeer fragiel is, gevoelig is. Afhankelijk van zeebaars. Zeebaars bestanden momenteel onzeker.

Ger de Ruiter: combinaties van vistechnieken kan de economische haalbaarheid verbeteren. Flexibiliteit. Het is nodig dat de alternatieven onderzocht worden van passieve visserij in onze wateren.

Hans Polet: reageert op Ger door hem op de hoogte te brengen van het 'SeaCare' project die passieve vistechnieken en de economische haalbaarheid daarvan wilt gaan onderzoeken. Daar is ook een verband met LIVIS.

Ann-Katrien Lescrauwaet: ontwikkelingen zoals aquacultuur (AquaValue), onderzoek op zee, enz. meenemen in de 'knoppen' van het model ten einde betere beslissingen te kunnen nemen door het beleid voor het al dan niet uitbouwen van een kleinschalige visserij.

Ger de Ruiter: ziet toekomst voor visserij tussen de windmolenparken.

Frankwin van Winsen: stelt de vraag en opmerking betreft het draagvlak voor kleinschalige visserij.

Kris Vandecasteele en Ger de Ruiter: draagkracht, rendabiliteit kleinschalige professionele visserij, hoeveel ruimte?

Hans Polet en Ger de Ruiters: praten over hoeveel ruimte stand want visserij nodig heeft. Hans: stand want visserij heeft veel ruimte nodig. (passief vs actief vistuig).

Kris Vandecasteele: zelfde verhaal voor wrakken, concentratie, beperkt aantal vissersboten kunnen er vissen.

Ger de Ruiters: het probleem is niet zozeer concentratie rond wrakken, er wordt al jarenlang tegelijk met velen gevestigd op wrakken, het zijn vooral de visbestanden die teruggelopen/gereduceerd zijn.

---

Discussie opnieuw recreatief/professionele visserij, registratie, meting van hoeveelheid vangst, significantie van die visserijen.

Sander Meyns: de nadruk moet gelegd worden op grijze zones, verfijnen van kennis, hoeveelheid vis, monitoring van recreatieve visserij.

Kris Hansen: potentieel van aantal kleinschalige beroepsvaartuigen.

Daniel Wintein: een vergelijking van de recreatieve visserij met de kleinschalige professionele visserij, specifiek de Nederlandse vissers met een Nederlandse licentie, is een slechte vergelijking.

Daniel Wintein: wijst er op dat we de rendabiliteit van de Nederlandse vissers in België (Nederlandse licentie) moeten meenemen en onderzoeken hoe die constructies van handelsvennootschappen in elkaar zit. Nederland + Belgische vestiging nodig.

Daniel Wintein: conclusies van impact recreatieve visserij in Frankrijk kunnen niet doorgetrokken worden naar België, het is een andere situatie.

---

Thomas Verleye: informatie zoals KB's willen we centraliseren op een website waar je eventueel ook je eigen simulatie (economisch scenario) kunt maken.

---

Discussie over de waarde en problematiek van labels

Ger de Ruiters: labels, te veel, reduceren naar één

Hans Polet: een Europees label

Kris Vandecasteele: labels geraken niet altijd tot bij de consument, soms bedoeld voor een bepaalde stap in de keten

Ger de Ruiters: korte keten heel belangrijk voor kleinschalige visserij

Collega Ger de Ruiters: betreft case studies, voorbeeld nemen aan Fransen voor marketing en kleinschalige visserij. Bar de ligne is een label dat werkt.

Verder wordt er nog opgemerkt dat er misbruik is van labels en dat het markt verstorend is.

Ger de Ruiters: er zou binnen LIFE ook sprake zijn van het ontwikkelen van een Europees label

Hans Polet: het is van belang om in de nabije toekomst de kleinschalige visserij te stimuleren omwille van een aantal redenen:

- Problematiek van opvolging
- Vergunningen worden vaak verkocht aan buitenland, vergunningen behouden is belangrijk
- Versnippering vloot (een aantal segmenten)
- Minister van de Noordzee Bart Tommelein bereid om dingen te veranderen
- Uitbaters windmolenparken staan open om samen te werken
- SeaCare
- Draagkracht van stakeholders (ook binnen LIVIS) belangrijk

Sander Meyns: voegt daar aan toe dat de vloot verouderd is en er subsidies nodig zijn voor nieuwe starters.

Ger de Ruiters: legt de nadruk op de politieke beslissingen die de ontwikkeling van kleinschalige visserij bepalen, de politiek zou meer medewerking moeten verlenen.

Hans Polet: reageert dat naar zijn mening de politiek wel bereid is en aandacht schenkt aan de ontwikkeling van kleinschalige visserij

**EINDE VAN DE STUURGROEP MEETING 14u40**

## Contact

Frankwin van Winsen, Wetenschappelijk onderzoeker  
Instituut voor Landbouw- en Visserijonderzoek  
Dier  
Ankerstraat 1  
8400 Oostende  
T +32 59 56 98 54  
frankwin.vanwinsen@ilvo.vlaanderen.be

Vermenigvuldiging of overname van gegevens toegestaan mits duidelijke bronvermelding.

# ILVO

## Aansprakelijkheidsbeperking

Deze publicatie werd door ILVO met de meeste zorg en nauwkeurigheid opgesteld. Er wordt evenwel geen enkele garantie gegeven omtrent de juistheid of de volledigheid van de informatie in deze publicatie. De gebruiker van deze publicatie ziet af van elke klacht tegen ILVO of zijn ambtenaren, van welke aard ook, met betrekking tot het gebruik van de via deze publicatie beschikbaar gestelde informatie.

In geen geval zal ILVO of zijn ambtenaren aansprakelijk gesteld kunnen worden voor eventuele nadelige gevolgen die voortvloeien uit het gebruik van de via deze publicatie beschikbaar gestelde informatie.



# ILVO

Instituut voor Landbouw- en Visserijonderzoek  
Burg. Van Gansberghelaan 92  
9820 Merelbeke - België

T +32 9 272 25 00  
[ilvo@ilvo.vlaanderen.be](mailto:ilvo@ilvo.vlaanderen.be)  
[www.ilvo.vlaanderen.be](http://www.ilvo.vlaanderen.be)