

Terugblikken op wat is geweest en uitkijken naar wat komt... We doen het allemaal vrijwel doorlopend. Toch staan we er zelden echt bij stil hoezeer beide onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. Door de achteruitkijkspiegel wordt de toekomst soms klaarder en hoopvoller bij het zien van de onvoorspelbare bokkensprongen die de geschiedenis in petto kan hebben. Anderzijds biedt het de kans te leren uit het verleden en herhaling van onheil te voorkomen.

Zo is ook het maritieme verleden een bron van inspiratie. Uit de geschiedenis van de cartografie leren we, Gerardus Mercator indachtig, dat het ook een half millenium geleden niet nodig was om zelf op zee te gaan om wereldkaarten en globes te produceren. Je goed informeren bij zeevarenden, een degelijke mathematische kennis, de nodige technische bagage en veel doorzettingsvermogen volstonden. In een hoofdartikel in dit nummer van De Grote Rede brengt Philippe De Maeyer (Ugent, Vakgroep Geografie) hulde aan de man die in 2012 exact 500 jaar geleden geboren werd in het Vlaamse Rupelmonde en later vooral bekendheid verwierf met zijn globes en Mercatorprojectie.

Ook de visserij van vandaag heeft veel te leren uit het verleden. Dat werd op 18 november 2011 nog maar eens duidelijk tijdens de in Oostende georganiseerde studiedag "Vissen in het verleden" en uit de vele informatie die daar boven tafel kwam. Meer dan een eeuw terug oordeelde een parlementaire commissie in ons land bijvoorbeeld dat – spijts de onrustwekkende achteruitgang van visbestanden, gemeld door lokale vissers – er geen reden was om de visserij te reguleren. "De zee moest vrij zijn, ze was immers onuitputtelijk...", dacht men. Tot wat dit geleid heeft, lees je in de bijdrage van ILVO-experten over de huidige toestand van de Belgische visserij.

Het derde hoofdartikel neemt je vervolgens mee naar de plek waar menig afscheid is voltrokken: de kaaimuur. Ontdaan van romantiek, lichten Björn Van de Walle (KHBO) en mede-auteurs toe hoe een dergelijke constructie wordt opgetrokken, welke types zoal bestaan en hoe het gesteld is met het onderhoud.

Turfblokken op het strand, kreeft met Kerstdag, verdrinken in drijfzand, baggeren op de Schelde, een zeeboek voor leerkrachten en vissersvrouwen vervullen het aanbod van deze Grote Rede. Afsluiten doen we met berichten uit de branding, en met de verklaring van de zeewoorden 'boot/schip' en 'Wenduinebank'.

Rest me, helemaal in de lijn van de zekerheid dat geschiedenis nu eenmaal steeds verandering inhoudt, jullie allen het allerbeste te wensen voor 2012!

INHOUD

• De Belgische visserij: een behouden vaart?	2
• Cartografie, de zee en de rol van de Vlamingen	11
• Muren aan de kaai... saai? Niks van!	17
• Cis de strandjutter – Veen: getuige uit het verleden	23
• De vruchten van de zee – Voorjaarse kreeft voor de eindejaarsfeesten	24
• Stel je zeevraag – Hoe gevaarlijk is drijfzand?	25
• De Scheldebarometer – Volume gebaggerd en gestort materiaal in Schelde	26
• Kustkiekjes: de fotoprijsvraag	27
• Educatie & de zee – De Wetenschap van de Zee	28
• Het zeegevoel – Van puizeschieters, schufluten en dikke nekken	29
• Zeewoorden verklaard: 'Wenduinebank' & 'boot/schip'	30
• In de branding	34

De Belgische zeevisserij: een behouden vaart?

Els Vanderperren & Hans Polet

Instituut voor Landbouw en Visserijonderzoek (ILVO), Eenheid - Dier - Visserij, Sectie Technisch Visserijonderzoek, Ankerstraat 1, 8400 Oostende

De Vlaamse kust heeft gedurende meerdere eeuwen een bloeiende zeevisserij gekend. De kustvisserij, de IJslandvaart en diverse sleepnetvisserijen – op pelagische soorten (haring, sprat), maar vooral op bodembewonende soorten (tong, schol, kabeljauw en langoustines) – droegen hiertoe bij. Terugkijkend in de tijd zien we een sector die op een zeer veerkrachtige manier grote veranderingen heeft doorgemaakt. Zal ze ook nu weer de nieuwe uitdagingen de baas kunnen? Hier volgt alvast een actuele stand van zaken.

Steeds meer vermogen(d)...

Nauwelijks honderd jaar geleden, aan het begin van de 20^{ste} eeuw, bestond de Belgische zeevissersvloot nog uit vele honderden zeilschepen en een klein aantal stoomtreilers. Maar met de opkomst van

de dieselmotor na WO I startte een nieuw tijdperk. Op minder dan twintig jaar tijd verdwenen zeilschepen en stoomtreilers, om plaats te maken voor zo'n 400 treilers met motor en schroef voor het slepen van zogenaamde bordennetten. 'Vermogen' werd de basis voor een winstgevende visserij, de vissers merkten immers al snel dat een krachtiger motor toeliet een groter net te slepen en dat de vangsten evenredig toenamen. De zee leek wel onuitputtelijk en de zeevisserij begon aan een spectaculaire groei, die bijdroeg aan een groeiende welvaart.

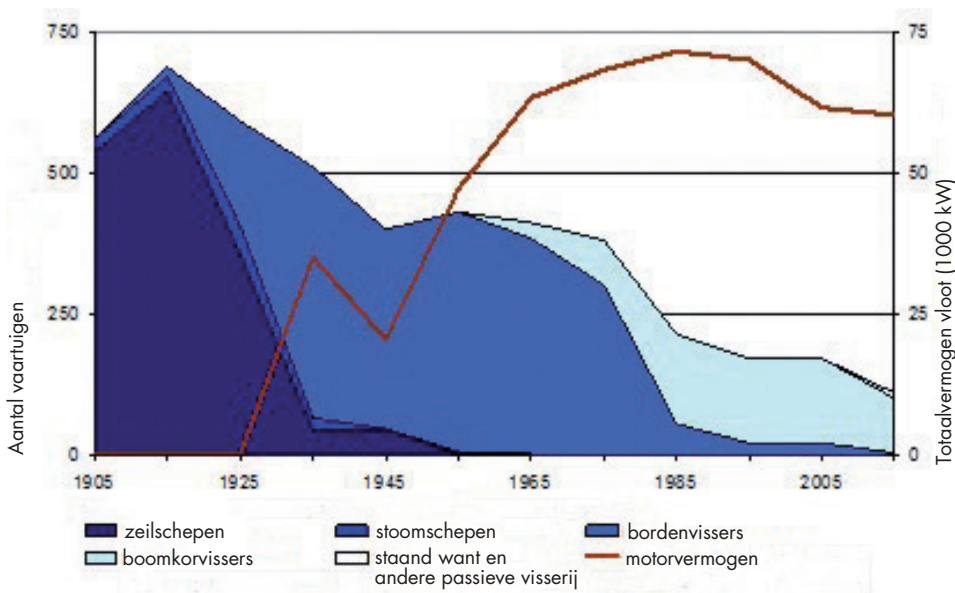
Eind de jaren '50 ontwikkelde de visserij in en rond de Noordzee een nieuwe vistechiek die het aanzicht van de sector andermaal drastisch zou veranderen: de boomkor. Dit vistuig was geïnspireerd op een oud type net, dat vooraan werd opgehouden door een houten boom en door zeilschepen voortgesleept werd. De moderne vaartuigen



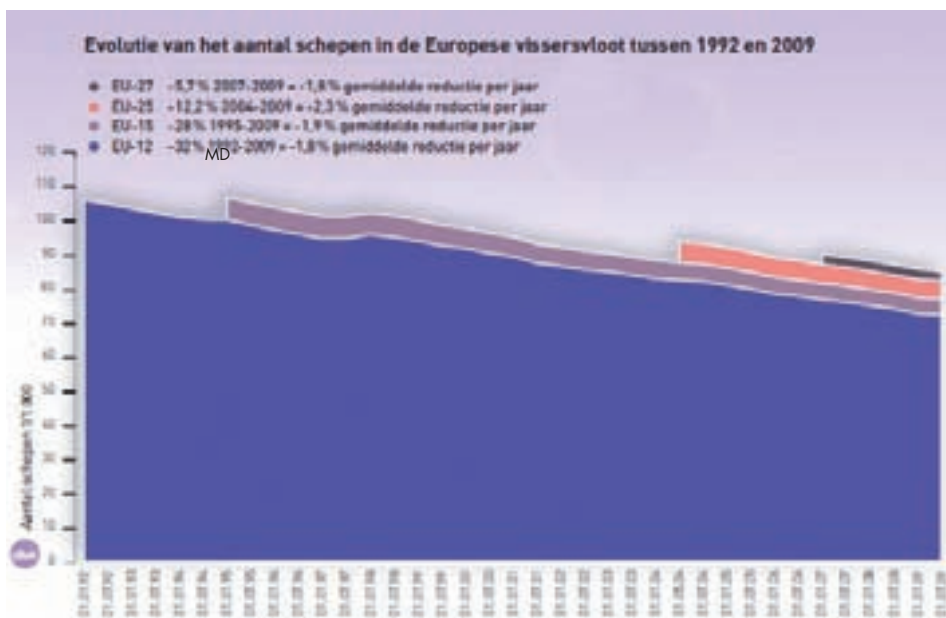
lieten echter toe om een veel efficiëntere vorm van dit net voort te trekken en te gaan vissen op voorheen niet toegankelijke gronden. Met nieuwe, steeds krachtiger en winstgeverder vaartuigen braken andermaal tijden van welvaart en vooruitgang aan...

Grenzen aan de groei?

Gedurende de jaren '80 werd de visserij echter geconfronteerd met een nieuwe, loodzware uitdaging. Wetenschappers rapporteerden wereldwijd de inkrimping en zorgwekkende toestand van een aantal visbestanden. De visserijbeheerders begonnen in te zien dat de fenomenale groei van de visserij, aangestuurd door de basiswetten van de economie, wel eens zijn eigen ondergang kon betekenen. Daarenboven ontstond er een groeiende bezorgdheid in de maatschappij over de milieueffecten van het vissen. Gevolg: plannen werden ontwikkeld om de capaciteit van de vloten in te krimpen, met vooral de afgelopen tien jaar meetbare resultaten. De Europese (inclusief de Belgische) vissersvloten zijn intussen merkbaar kleiner geworden en brandstofbesparende maatregelen worden her en der ingevoerd. Stilaan wordt ook overgeschakeld op alternatieve visserijmethodes die minder belastend zijn voor het mariene milieu.



De evolutie in gebruikte vaartuigen ter visserij in België, toont duidelijk hoe technologische vooruitgang leidt tot snelle en drastische wijzigingen in de vloot. Zeilschepen en stoomtreilers kenden na WO I een sterke terugval om na WO II volledig te verdwijnen. Ze werden vervangen door treilers met motor en schroef voor het slepen van bordennetten (zogenaamde 'motor otter trawlers'). Eind de jaren '50 moesten de vele plankenvissers dan weer het loodje leggen ten voordele van de opkomende boomkor. En intussen is een start gemaakt met het in gebruik nemen van passieve vistechieken. Na een sterke opgang van het globale motorvermogen, is deze – onder druk van Europa – intussen gestabiliseerd (ILVO)



De afgelopen twee decennia is de vissersvloot van de EU gemiddeld bijna elk jaar met zo'n 2% afgenomen, zowel in vermogen als in tonnage. In 2009 was het aantal vissersschepen – ondanks de uitbreidingen van de EU in 2004 en 2007 – met 21.000 exemplaren tot ca 85.000 schepen gedaald (http://ec.europa.eu/fisheries/documentation/publications/pcp_nl.pdf)

De huidige Belgische vloot in cijfers

Begin 2011 telt de Belgische zeevisserijvloot nog slechts 89 vaartuigen. Zeebrugge is de thuishaven voor 48 schepen, Oostende voor 25, terwijl Nieuwpoort 10 en Blankenberge 4 vaartuigen tellen. Er zijn ook nog 2 Schelde-vissers actief, met de kenletters BOU.

De meeste Belgische vaartuigen (ca. 75%) visten eind 2011 uitsluitend met de boomkor. Een tiental vaartuigen schakelt gedurende

het jaar tijdelijk over op bordenvisserij (verklaring: zie 'woordenlijst' achteraan). Drie vaartuigen vissen exclusief met passieve visserijmethodes (staand want, hengel- en pottenvisserij). Minstens vijf schepen gaan permanent met de borden of met het ankerzegen (flyshooting) vissen. Eén vaartuig heeft zich specifiek toegelegd op het dreggen van Sint-Jacobsschelpen.

Onze vloot wordt – naar motorvermogen en actieradius – opgedeeld in drie types vaartuigen. De grootste vaartuigen, met een motorvermogen van meer dan 221kW (300PK), kunnen de verste visgronden



■ Het groot vlootsegment heeft een motorvermogen van meer dan 221kW (300pk) en zoekt de verste visgronden op (foto boven). Het klein vlootsegment (< 221kW) bestaat uit 20 eurokotters (vissend in Noordzee en Kanaal: foto midden) en 22 kustvaartuigen (blijven dicht bij huis en zijn veelal minder dan 24 uur op zee: foto onder)(ILVO (2x) en NF)

bevissen. Naast dit 'groot vlootsegment' is er ook een 'klein vlootsegment' actief. Deze vaartuigen hebben een maximum vermogen van 221kW en bestaan voornamelijk uit 'eurokotters' en 'kustvissers'. De 'eurokotters' (20) vissen meestal binnen de 12-mijlszone (circa 22 km vanaf de kustlijn), hoofdzakelijk in de Noordzee en het Engels Kanaal. De 'kustvissers' blijven dicht bij huis en zijn meestal minder dan 24 uur op zee. In totaal zijn er nog 22 kustvaartuigen, waarvan er een tiental (tijdelijk) op garnaal vissen. Niettegenstaande iets minder dan de helft van de vaartuigen tot het groot segment behoren (43), zijn zij verantwoordelijk voor 80% van het totale motorvermogen en 77% van de tonnage.

De Belgische vloot wordt er ook niet jonger op. Rentabiliteitsproblemen en hoge investeringskosten bemoeilijken nieuwe investeringen. Mede hierdoor bedroeg de gemiddelde leeftijd van een vissersvaartuig in 2010 iets meer dan 22 jaar.

Onder Belgische vlag ... en toch Nederlands!

Niet alle vissersvaartuigen die onder Belgische vlag varen zijn overigens in handen van Belgische reders. De Nederlandse visserijsector heeft zich de laatste decennia systematisch ingekocht in buitenlandse vissersvloten. Zo varen heel wat Britse, Duitse, Noorse en ook Belgische vissersvaartuigen voor Nederlandse rederijen. Deze vaartuigen noemt men 'vlagkotters'. In België zijn er eind 2010 zo'n 29 vlagkotters, die dus ook toegang hebben tot de Belgische visquota (zie verder). De Nederlandse reders hebben de neiging om hun vangsten aan te land in Nederlandse visveilingen en het onderhoud te laten uitvoeren in Nederland. Om de vlagkotters meer te binden aan het thuisland België heeft de Vlaamse overheid een aantal maatregelen getroffen. Zo is het ook voor de vlagkotters verplicht regelmatig te veilen in Belgische visveilingen.

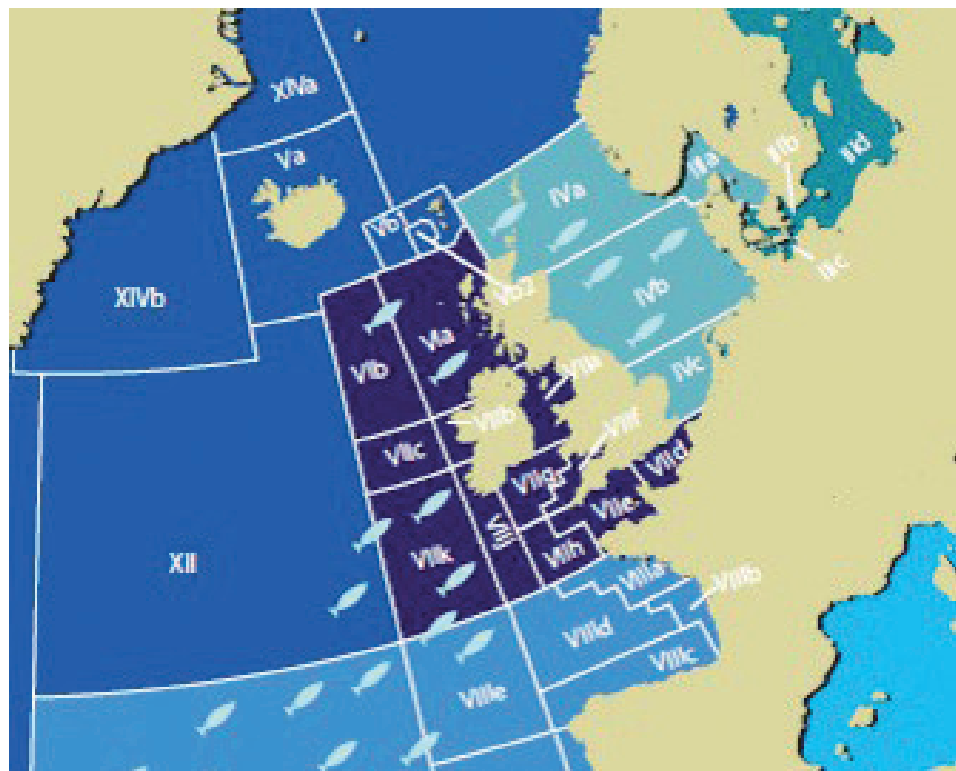
Waar vist de Belgische vloot?

De Belgische vloot bevist een groot aantal visgronden, zowel in de eigen zeegebieden als in de EU-wateren. In geografisch afgebakende kustwateren van het Verenigd Koninkrijk, Ierland, Denemarken en Frankrijk heeft de Belgische vloot toegang tot de zone 6-12 zeemijl uit de kust. Langs de Nederlandse kust mogen de Belgen vissen in de 3-12 zeemijlszone, en volgens een Benelux-akkoord zelfs tot in de 0-3 zeemijlszone. Ook in de Noorse wateren hebben de Belgen beperkte quota. De Zuidelijk Noordzee (IVc), het oostelijk deel van het Engels Kanaal (VIId) en de Centrale Noordzee (IVb) vormen voor onze vloot de belangrijkste visgronden zowel qua aanvoervolume, aanvoerwaarde, als

aantal dagen op zee (zeedagen). Ook het gebied ten zuidoosten van Ierland (VIIg), het Bristolkanaal (VIIf), de Ierse zee (VIIa) en de Golf van Biskaje (VIII) zijn qua aanvoerwaarde belangrijk (zie kaart en tabel).

Wanneer een bepaald gebied precies bevestigd wordt, hangt af van de aanwezigheid van de doelsoort, de weersomstandigheden, de beschikbare quota, de (tijdelijke) sluiting van bepaalde gebieden en beperkingen in het kader van het kabeljauwherstelplan. Het visserijbeheer wordt naast het opleggen

van quota aangevuld met een aantal andere beheersmaatregelen zoals bv. het beperken van het aantal zeedagen in een bepaald gebied voor een bepaald vlootsegment, het aan banden leggen van het productgewicht per zeereis of het tijdelijk verbieden van de visserij op een bepaalde soort in de geviseerde ICES-regio.



■ Belgische vissers hebben historische visrechten verspreid over Europa. Volgens de ICES-indeling van de vangstgebieden in de Noord-Atlantische regio, zijn de belangrijkste gronden voor de Belgen de IVc (Zuidelijke Noordzee), VIId (oostelijk deel Engels Kanaal) en IVb (Centrale Noordzee). Daarnaast zijn ook VIIg (Ierland), VIIf (Bristolkanaal) en VIII (Golf van Biskaje) van belang (http://ec.europa.eu/fisheries/documentation/publications/cfp_factsheets/fishing_areas_nl.pdf)

Visquota

Soorten waarvoor een beheer op Europees niveau noodzakelijk geacht wordt, vallen onder de quotaregeling van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB). Op basis van wetenschappelijke adviezen over de visstand van de betrokken soort wordt jaarlijks een voorstel tot vangstvolume opgesteld door de Europese Commissie. Hierbij wordt rekening gehouden met hoe de vis er biologisch voor staat (kan variëren van jaar tot jaar), hoeveel vis nodig is om een goede visstand te behouden en toch nog genoeg over te houden voor vogels en andere dieren. Dat betekent dat er in het ene jaar meer gevangen kan worden dan in het andere. Het doel is de visbestanden op lange termijn in stand te houden en te verbeteren.

Vervolgens is het aan de Raad van visserijministers om elk jaar in december – op basis van deze wetenschappelijke adviezen – te beslissen hoeveel van een bepaalde vissoort mag gevangen worden in het volgende jaar. Die hoeveelheid wordt de TAC genoemd (Total Allowable Catch: totaal toegestane vangst). De Raad volgt daarbij niet altijd strikt het wetenschappelijk advies en het voorstel van de Europese Commissie. Deze totale toegestane vangsten (TAC's) per vissoort (bv. tong) en per visgebied (bv. Noordzee) worden vervolgens verdeeld over de verschillende landen. Dit zijn de zogeheten visquota. De gehanteerde verdeelsleutel is gebaseerd op historische vangsten en het principe van relatieve stabiliteit. In België is de verdeling van de nationale quota over de verschillende vlootsegmenten de bevoegdheid van de Vlaamse overheid (Landbouw en Visserij). Nagenoeg alle voor de Belgische visserij belangrijke vissoorten vallen onder een quotaregeling.

Visgrond		Aanvoervolume 2010 (ton)	Aanvoerwaarde 2010 (x€ 1000)	Aantal zeedagen 2010
IVc	Noordzee Zuid	5.769	21.428	5.875
VIIId	Kanaal Oost	5.198	21.064	3.554
IVb	Noordzee Centraal	3.762	9.696	1.357
VIIg	Zuidoost-Ierland	1.798	8.238	1.339
VIIIf	Bristol kanaal	1.091	4.753	823
VIIa	Ierse Zee	960	3.875	659
VIII	Golf van Biskaje	603	4.396	898
VIIe	Kanaal West	488	5.402	686
VIIh,j,k	Zuidwest-Ierland	31	257	27
Totaal		19.100	68.284	17.624

■ De aanvoergegevens van onze vloot worden verzameld en jaarlijks gepubliceerd door het Departement Landbouw en Visserij van de Vlaamse overheid. Hieruit blijkt het relatieve belang van elk van de bevisde deelgebieden (De Belgische zeevisserij: aanvoer en besomming 2010, <http://lv.vlaanderen.be>)

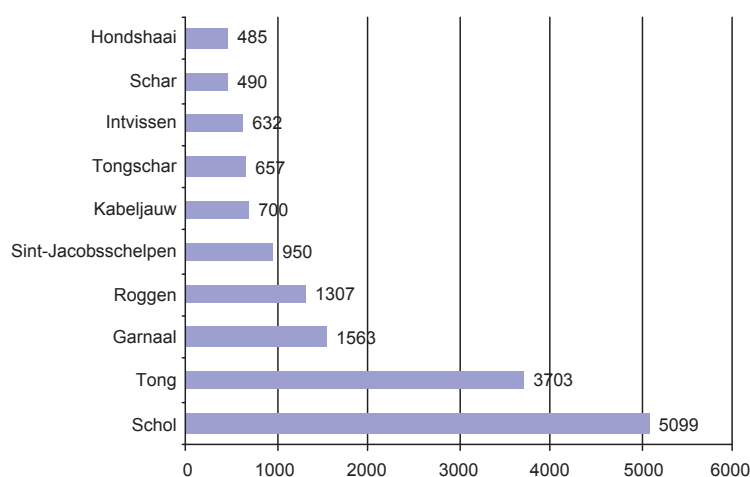
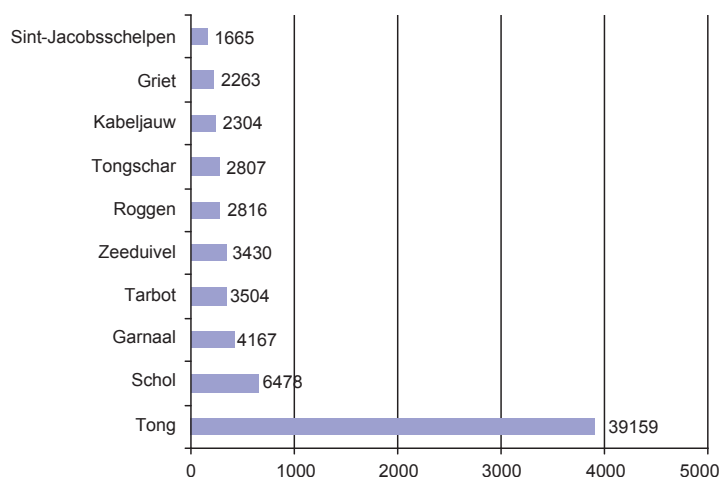


De Belgische visserij is gespecialiseerd in bodemvisserij waarbij boomkorvaartuigen de vloot domineren. Toch krijgt België van Europa ook quota voor soorten of voor gebieden die minder interessant zijn of niet benutbaar zijn voor onze vloot (bv. pelagische vis zoals haring of verafgelegen gebieden met marginale quota). Deze quota worden dan deels geruild met andere Europese landen. Dankzij die quota-uitwisseling kan door de Belgen het hele jaar gevist worden. Enkel de visserij in de Golf van Biskaje blijft beperkt tot enkele maanden.

Aanvoer nu nog slechts helft van 20 jaar geleden, en ontoereikend voor markt

Sinds de jaren '90 daalde de totale aanvoer door Belgische vissers nagenoeg onafgebroken. Ze bedraagt nu nog ongeveer de helft van 20 jaar geleden of net geen 20.000 ton (19.764 ton). Qua aanvoervolume zijn de belangrijkste soorten schol, tong en garnaal. Naar aanvoerwaarde is tong heer en meester (zie figuren onder).

■ Zowat 75% van alle Belgische vissersvaartuigen zweert nog steeds exclusief bij de boomkor. Bij deze techniek wordt een met kettingen verzwaard net over de bodem gesleept, waarbij het net wordt opgehouden door een metalen 'boom' (MD)



■ Qua aanvoervolume (in ton; rechts) zijn voor de Belgische visserij schol, tong en garnaal de belangrijkste vissoorten. Naar aanvoerwaarde (in 1000 EUR; links) is tong heer en meester (De Belgische Visserij – Aanvoer en Besomming 2010; Vlaamse overheid, Departement Landbouw en Visserij – afdeling Landbouw- en Visserijbeleid, Zeevisserij; foto's tong/schol: VL-MD)

Deze aanvoer is ontoereikend om de volledige vraag van Belgische consumenten te dekken. Volgens VLAM bedraagt de Belgische zelfvoorzieningsgraad van vis en schaal- en weekdieren amper 14,6 % (in 2008). In 2009 voerde België ruim 350.000 ton vis, schaal- en weekdieren in, terwijl de uitvoer bijna 235.000 ton bedroeg. Bijna 58% van de invoer is afkomstig van binnen de EU, met Nederland en Frankrijk als belangrijkste leveranciers. Van de Belgische uitvoer van visserijproducten gaat 98% naar andere Europese lidstaten, met Frankrijk, Nederland en Duitsland als voornaamste handelspartners.

Niet alle aanvoer via Vlaamse vismijnen

Aan de Vlaamse kust zijn nog drie vismijnen actief. Zeebrugge en Oostende zijn qua aanvoer de belangrijkste en veilen respectievelijk 44 en 34% van de totale aanvoer. Sinds november 2010 zijn beide vismijnen gefusioneerd en werkzaam onder de nieuwe naam "Vlaamse visveiling". In Nieuwpoort komt nog 2% van de totale aanvoer aan, voornamelijk garnaal en andere dagverse vis.

Bij verre zeereizen wordt de vangst vaak niet per schip naar de Vlaamse vismijnen gevoerd, maar eerst gelost in buitenlandse havens. Vervolgens gaat het via koeltransporten over de weg naar Belgische vismijnen waar ze tenslotte verkocht wordt. Van de goeie 80% die dus in Vlaamse vismijnen wordt aangevoerd, komt 37% aan over de weg. Slechts een relatief klein deel van de gevangen vis (17%) wordt elders verkocht. In Engeland gebeuren aanlandingen voornamelijk in Liverpool, Milford Haven en Swansea, in Frankrijk in La Pallice (La Rochelle) en in Denemarken in Hanstholm en Tyborøn. Vlagkotters met Nederlandse eigenaars verkopen bijna de helft van hun vangsten op Nederlandse visveilingen (voornamelijk schol en garnaal).

Noeste arbeid en 'kennis van zaken'

Het beroep van visser is niet te onderschatten. Het harde werken in weer en wind, dag en nacht paraat staan, hoge veiligheidsrisico's, het lang van huis zijn, de algemene crisis en de druk op het gezins- en sociale leven maken het vissersleven 'hard'. De jaren dat de zee vol vis zat en de vissers alleen rekening moesten houden met de seizoenen en natuurelementen liggen al ver in het verleden. Een overvloed aan beheersmaatregelen, veiligheidsmaatregelen, sociale reglementeringen plus de hoge brandstofprijzen en de lage visprijzen verplichten de reders, schippers en bemanningsleden om continu op alle niveaus de situatie te evalueren en beslissingen te nemen. Een rederij rendabel houden is niet vanzelfsprekend en zeer stressvol.

Dag en nacht – 'In weer en wind'

Een dag- en nachtritme kennen vissers niet. Aan boord geldt het "ritme van de vangst". Boomkorvaartuigen slepen gemiddeld 2,5 uur. Het ophalen en terug wegzetten van het vistuig duurt ongeveer 10 minuten. De vangst komt in grote spoelbakken en vervolgens op een transportband terecht, waar de bemanning de 'maatse' vis uitsorteert en 'gut' (verwijderen van de ingewanden). De gegutte vis wordt in grote bakken op ijs gelegd en in het ruim opgeslagen, de bijvangst en het snijafval verdwijnt in zee. Gemiddeld duurt het verwerken van de vangst 1 uur. Dit ritme gaat non-stop door, 24 uur op 24. Tussen de slepen door wachten nog andere karweien en moet er gegeten en geslapen worden. Bovendien moet de brug steeds bemand zijn. Aan boord van kustvaartuigen die minder dan 24 uur uitvaren, wordt niet geslapen. De slepen duren ongeveer 1,5 uur, de verwerking van de vangst 15-30 minuten. Staandwantsvissers zetten dan weer hun netten uit in cyclussen van 12 uur. Het uitzetten van verschillende kilometers net start rond 16 uur. Vanaf 5 uur 's morgens worden de netten binnengehaald, de vangst verwerkt en de netten schoonmaakt. Tegen 16 uur worden de netten terug uitgezet. Afhankelijk van het vaartuig keert men naar de haven terug of wordt er 'gewaakt' bij het vistuig.

Slechte weersomstandigheden kunnen het werk aan boord sterk hinderen.

Grote boomkorvaartuigen kunnen uitvaren in nagenoeg alle weersomstandigheden.

De kleinere kustvaartuigen en passieve vissers varen uit tot 5 Beaufort (frisse bries) en zelfs 6 Beaufort (matige wind) wanneer de wind aflagtig is. Eurokotters blijven aan de kaai vanaf 7-8 Beaufort (harde wind tot stormachtig).

Tot enkele jaren terug was de reder van een groot boomkorvaartuig verplicht 5 bemanningsleden aan te monteren, recent is dit verlaagd tot 4. Op de kleinere vaartuigen worden meestal 2 tot 3 bemanningsleden tewerkgesteld. Het is de reder die bepaalt welk percentage van de verkoop van de aanvoerde vis naar de bemanning gaat. Doorgaans bedraagt dit 30%, te verdelen tussen de bemanningsleden. In 2003 kwam een wetgeving in voege om de arbeidsovereenkomst van vissers te reglementeren en zijn sociaal statuut te verbeteren. Deze wetgeving garandeert ook een minimuminkomen per zeedag (basis ligt nu rond de 167 EUR per dag; voor kustvaartuigen is er een uitzondering en ontvangt de visser 96 EUR per dag).

Een zeereis van een groot boomkorvaartuig duurt gemiddeld 9 tot 12 dagen. Op verre visgronden wordt vaak niet terug naar de thuishaven gestoomd, maar wordt in een buitenlandse haven gelost. De bemanningsleden kunnen dan aan boord blijven of naar huis terugkeren. De meeste vaartuigen werken in dat geval met een rotatiesysteem voor hun bemanning. Kleinere vaartuigen maken zeereizen van enkele dagen of een etmaal en verkopen hun vangst in een Belgische haven of aan de 'Vistrap' van Oostende.

De vis wordt duur betaald

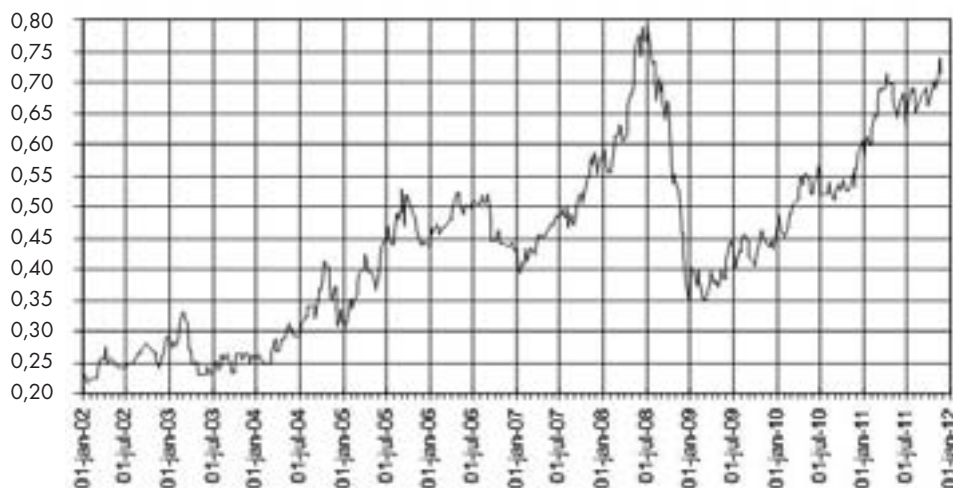
De vaart en visserij in Europees communautaire wateren is vrijgesteld van accijnzen op gasolie. Toch vormt de brandstofkost een zware dobber voor de boomkorvloot (zie fig. p. 8). In 2008 waren de brandstofprijzen voor het eerst zo hoog (gemiddeld 0,63 EUR, piekprijs 0,77 EUR per liter) dat die voor het kleine vlootsegment opliepen tot bijna 30% van de besomming, en voor het grote vlootsegment

tot gemiddeld 42%. Dit was dé stimulans om verschillende brandstofbesparende maatregelen door te voeren aan vistuig en motor. En intussen is die brandstofprijs, na een behoorlijke daling in 2009 (tot gemiddeld 0,41 EUR/liter), opnieuw pijlsnel gestegen tot een gemiddelde prijs van 0,67 EUR/liter in 2011! Kan de rentabiliteit van de rederijen dan niet worden bijgestuurd via de vangsten en de visprijzen bij verkoop op de visveiling? Tot spijt van wie het benijdt heeft de sector met het huidige veilingssysteem zelf weinig invloed op de verkoopprijzen, waardoor de hogere brandstofprijzen niet kunnen doorgerekend worden aan de afnemers.

In 2010 bedroeg de gemiddelde visprijs 4,07 EUR per kilo. Tarbot, tong, griet en zeeduivel zijn de soorten die per kilogram het meeste opbrengen. Zo bedroeg de gemiddelde tongprijs in 2010 10,55 EUR per kilogram. De scholprijs ligt merkkelijk lager en zit ook nog eens in dalende lijn (eind 2010: 1,24 EUR/kg), maar gezien het grote aanvoervolume staat deze soort qua besomming toch op de tweede plaats in de Belgische statistieken. In het algemeen worden de hoogste prijzen in de twee hoogste gewichtsklassen van een bepaalde soort gerealiseerd. De prijszetting is echter ook afhankelijk van het seizoen en de aanvoer.

En wat betaalt de klant finaal in de viswinkel of in andere detailhandelzaken? Het Landbouw- en Visserijrapport 2008 geeft aan dat de gemiddelde prijs voor verse zeevis in de detailhandel 13,5 EUR per kg bedroeg (2007). De consument betaalde in de winkel uiteindelijk 133%, 468% en 467% meer voor respectievelijk tong, schol en kabeljauw dan de aankoper in de veiling.

Evolutie van de gasolieprijs (2002-2011) EUR/L



■ De Vlaamse visserij met zijn dominantie van boomkorvisser, heeft er alle belang bij brandstofbesparende maatregelen door te voeren. In 2008 waren de gasolieprijzen dermate gestegen dat deze onkosten opliepen tot 30-42% van de besomming. Na een tijdelijke terugval pieken de mazoutprijzen intussen opnieuw (Rederscentrale)

De visserij: een mannenwereld?

In juli 2010 telde de Belgische vloot 469 erkende zeevissers, waaronder slechts 1 vrouw! Vissen op zee is dus een echte mannenzaak, vrouwen aan boord zouden trouwens ongeluk brengen. De rol van de vrouwen wordt wel belangrijker eens de vis aangeland is. Bij de rederijen zijn er 30% vrouwen actief, in de talrijke kleine familiebedrijven neemt de partner immers vaak het dagelijks beheer op zich. Bij de vloot (bemanning plus rederijen) zijn 800-900 personen tewerkgesteld. De rechtstreekse met de vissersvloot samenhangende werkgelegenheid wordt in het Operationeel Programma 2007-2013 geraamd op ongeveer 2.500 personen. Uit cijfers blijkt dat de grootste groep vissers tussen de 36 en de 44 jaar oud is, de instroom van nieuwe goed opgeleide krachten wordt dan ook via verschillende initiatieven gestimuleerd.

Studeren voor een job op zee

België telt nog maar één school waar je het vissersberoep kunt leren. In 2005 stootte het West-Vlaamse provinciebestuur de visserijschool in Heist af, waardoor het Maritiem Instituut Mercator in Oostende de enige overblijvende zeevisserijschool werd in Vlaanderen. Je kiest er voor een opleiding maritieme technieken (TSO) met specialisatie 'dek' voor navigatie of 'motoren' voor scheepsmachines. Of je volgt een meer gemengde opleiding in de afdeling 'maritieme vorming' (BSO). Leerlingen schepen regelmatig in aan boord, maar kunnen tevens oefenen op de computergestuurde simulatoren. Ook veiligheidstrainingen komen aan bod. De opleiding wordt afgesloten met een stage in de maritieme sector en een training in het

zelf besturen van een schip. Wie afstudeert aan het Maritiem Instituut Mercator is een vakman die door zijn nautische kennis niet enkel terecht kan in de zeevisserij, maar ook een toekomst kan uitbouwen bij een rederij, een scheepsbouwer, een sleep- of baggerbedrijf, de zeemacht, de koopvaardij, in de pleziervaart of op een boorplatform. Volwassenen kunnen zich dan weer in het CVO De Avondschool in Oostende vervolledigen in verschillende maritieme opleidingen (baggervaart, sleepvaart, koopvaardij, kustvaart,...).

Het maritiem onderwijs zit in de lift. "Zonder twijfel ligt de werkzekerheid in de maritieme sector aan de basis van deze stijging", zegt directeur Jan Denys. "Na twee maanden hebben al onze afgestudeerden werk. De baggersector zoekt permanent geschoolde mensen en daarnaast is er ook werkzekerheid in de zeevisserij".

Verduurzaming visserij, een bittere noodzaak

Zoals alle visserijen ter wereld staat ook onze zeevisserij voor heel wat uitdagingen. Daar zijn de dominantie van boomkorvaartuigen – een methode die steeds meer onder druk komt te staan vanwege het hoge energiegebruik, de bodembewerking en de teruggooi – en de overspecialisatie op tong en schol niet vreemd aan. Anderzijds is dit gericht vissen op tong, hoewel risicovol, door de prijsstabiliteit van tong tevens een sterkte gebleken. Daartegenover staat dat hoge brandstofprijzen, lage visprijzen en lage quota zorgen voor een lage financiële rentabiliteit in de sector. Voeg daar nog bij een verouderende vloot en bemanning, zeer zware investeringslasten voor instappende reders, en je begrijpt dat een noodzaak tot

verduurzaming van de Belgische visserij zich opdringt. Ondertussen investeert de sector zelf steeds meer in brandstofbesparende maatregelen. De installatie van toestellen op de brug die de schipper constant tonen hoe hoog het verbruik is, laten toe om veel bewuster met brandstof om te gaan.

Ook zuiniger motoren en aanpassingen aan de boomkor (met minder weerstand cfr. rolsloffen, sumwing, ...) hebben er toe geleid dat de brandstoffactuur naar beneden gaat (soms zelfs tot 30%). De laatste paar jaar hebben verschillende vaartuigen de boomkor dan ook aan de haak gehangen en ingeruild voor de veel lichtere bordennetten, twinrig of het flyshoot-systeem. Enkele reders durfden het zelfs aan om hun boomkorvaartuigen te vervangen door een nieuw type schip dat met passief vistuig (staand want, potten, hengel, ...) kan vissen. Mogelijks kan ook de zogenaamde pulskor zich in de toekomst manifesteren als nieuw alternatief voor de boomkor. Bij deze techniek worden de zware kettingen vervangen door een elektrisch pulsveld dat soorten als tong en garnaal zeer efficiënt uit de bodem in het net jaagt. Bij deze techniek kan het brandstofverbruik verminderen met 50% en is de bodemschade nog slechts een fractie van wat het was.

Een nieuw Convenant voor Duurzame Visserij

Op één na alle Vlaamse zeevissers zijn lid van de Rederscentrale, de enige visserijproducentenorganisatie in België. Om een krachtiger signaal richting verduurzaming te geven, nam deze laatste in september 2011 het voortouw bij het afsluiten van een Convenant voor Duurzame Visserij met het Departement Landbouw en Visserij, het Instituut voor Landbouw- en Visserijonderzoek én Natuurpunt. Het doel van het convenant is om samen in overleg met verschillende belanghebbenden werk te maken van een duurzame en maatschappelijk gewaardeerde Vlaamse visserij. Het moet vooral een krachtig signaal zijn naar de consument toe, die steeds luider schreeuwt om duurzame vis en een hogere traceerbaarheid in de visketen. De doelstellingen worden opgevolgd door een "task force" die momenteel werkt aan het ontwikkelen van een concreet actieplan. Dat er nog werk aan de winkel is om te komen tot een echt duurzame visserij is duidelijk, maar de toon is alvast gezet.

En wat brengt de toekomst... en het (nieuw) Gemeenschappelijk Visserijbeleid?

Het Vlaamse visserijbeleid wordt vooral bepaald door wat Europa oplegt in het kader van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (sinds 1983 in voege en elke 10 jaar herbekeken). Omdat de hervorming van 2002 onvoldoende is gebleken om een duurzame visserij waar te maken, zit er tegen 2013 een



■ *Mede door de hoge brandstofprijzen investeert de Belgische visserij in minder energie-intensieve technieken, zoals de bordenvisserij, de sumwing (boven), de twinrig en passieve vistechieken, zoals het staand want (onder) (ILVO)*

nieuw Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB) aan te komen die zeer grondige hervormingen wil doorvoeren. Het ultieme doel is om de visserij in Europa – en dus ook in België – tegen 2020 opnieuw performant en duurzaam te maken, zowel op economisch, sociaal als ecologisch vlak. Dit nieuwe Europese beleid legt de nadruk op o.a.:

- **het aanpakken van de overcapaciteit van de Europese vloot**

België heeft in de voorbije jaren zijn vissersvloot zwaar zien inkrimpen (tot 89 vaartuigen). Het nieuwe GVB ijvert voor een nog verdere capaciteitsvermindering van de Europese vloot. Na de slooprondte van 2009 is het aantal schepen, de totale tonnage en motorcapaciteit weliswaar zwaar gedaald (respectievelijk 11, 16 en 17%), maar door samenvoegen van motorvermogens blijft de gemiddelde tonnenmaat en motorvermogen

per schip nog steeds hoog. Nu heeft het nieuwe GVB een tweesporenbeleid voor ogen. Hierbij moeten de grootschalige vloten zelfbedruipend worden en kunnen enkel nog de kleinschalige vloten op overheidssteun rekenen. België heeft weliswaar een kleine vloot, maar dan één met relatief grote schepen met een groot vermogen. De Belgische visserijsector vreest dat bij het wegvallen van elke overheidssteun en het nog verder inkrimpen van de vloot, het “kritisch minimum” voor een leefbare visserij en randactiviteiten zal overschreden worden. Ze ijvert dan ook voor het behoud van onze reeds kleine vloot en vraagt extra aandacht voor de specifiek Belgische situatie.

- **streven naar een maximale duurzame opbrengst**

Alle visbestanden moeten tegen 2015 volledig hersteld zijn. Nadien dient de exploitatie te gebeuren boven het niveau dat een zogenaamde “maximale duurzame opbrengst” (Maximum Sustainable Yield of MSY) oplevert. Hierbij oogst men slechts dat gedeelte van een visbestand, dat jaarlijks op natuurlijke wijze aangroeit (“leven van de rente, niet van zijn kapitaal”). Dit gaat een stuk verder dan de “voorzorgsbenadering” die tot nu toe werd gehanteerd. De totaal toegestane vangsten of TAC’s van de meeste voor de Belgen belangrijke commerciële soorten zijn de laatste jaren gevoelig gedaald. Met het oog op de overgang naar dit nieuwe beheersysteem mag verwacht worden dat die de komende jaren nog verder zullen dalen. Tot het MSY-niveau is bereikt...

- **overdraagbare vangst- of inspanningsquota**

Op Europees niveau wordt steeds meer gepleit voor een algemene invoering van “individueel transfereerbare quota”. Het geeft een eigenaar het recht voor een langere periode (ten minste 15 jaar) jaarlijks een bepaald deel van de nationale quota van een bepaald visbestand op te vissen. Hier geldt dus het principe dat visstocks, beheerd door en als een goede huisvader, op termijn meer zullen opbrengen. De eigenaars kunnen quota uitwisselen, kopen of huren en ze overdragen naar één schip dat dan weer meer rendabel kan werken. Een individueel quotum op vaartuigniveau bleek na een proefproject bij de Belgische visserijsector evenwel niet in de smaak te vallen. De reders opteerden haast unaniem voor de bestaande collectieve aanpak, met een toewijzing naargelang het vermogen voor enkele visbestanden.

- **teruggooi van bijvangst voor commerciële soorten verbieden**

Het GVB wil een einde maken aan de teruggooi van ongewenste bijvangsten, in elk geval voor commerciële soorten. Alle vangsten (de verkoopbare en niet-verkoopbare) zullen moeten worden aangeland en mee opgenomen worden in de totale toegestane vangstniveaus. De visgronden moeten hiertoe specifiek georganiseerd en gecontroleerd worden.



De overdraagbare quota zullen een oplossing bieden in het geval een schipper teveel van een soort gevangen heeft. Hij zal dan – in plaats van de vis overboord te kieperen – via zijn producentenorganisatie een deel van een overdraagbaar quotum van een andere visser kunnen kopen of huren en zo zijn volledige aanvoer “dekken”.

Verklarende woordenlijst

- **Borden- of plankenvisserij:** Visserij waarbij het net wordt opgehouden door de hydrodynamische kracht op twee scheerborden die onder een hoek over de zeebodem gesleept worden. Een beperkt aantal Belgische vaartuigen beoefent het jaar rond of seizoensmatig de bordenvisserij.
- **CVO:** centrum voor volwassenenonderwijs
- **Flyshootvisserij:** De flyshootvisserij (Schotse zegenvisserij) is een vismethode waarbij een groot stuk zeebodem door lange zegentouwen (ook wel kabels of lijnen genoemd) en een net wordt omsloten, waarna deze touwen naar het langzaam stomende schip worden toegehaald (bij de anker- of Deense zegenvisserij ligt het schip verankerd bij het halen van de lijnen). Vissen worden door de touwen opgejaagd en belanden uiteindelijk in het net.
- **Pottenvisserij:** Potten zijn visvallen bestaande uit één of meer gesloten kamers en voorzien van één of meer ingangen die zodanig ontworpen zijn dat de terugweg verhinderd wordt. Men lokt de doelsoort doorgaans met aas.
- **Staan want visserij:** De staan want visserij is een passieve visserijmethode waarbij netten verankerd worden uitgezet. Voorbijzwemmende vissen raken verstrikt in het net (warrelnetten) of blijven met hun kieuwdeksels haken in een maas (kieuwnetten).
- **‘Maatse’ vis:** Om de visbestanden te beschermen moeten de meeste commerciële vissoorten een minimum lengte bereikt hebben voor ze mogen aangevoerd worden. Vis die groot genoeg is om aangevoerd te mogen worden, noemt men ‘maatse vis’.
- **Ongewenste bijvangst:** Wanneer een schip zijn netten binnenhaalt, kunnen deze ongewenste bijvangsten bevatten, dat wil zeggen vangsten die onbedoeld door het vistuig werden opgepikt. Het gaat dan meestal om jonge vissen die nog te klein zijn om aan land te worden gebracht of exemplaren van een of meer niet-doelsoorten (schaaldieren, weekdieren, zeezoogdieren of zeevogels).
- **Teruggooi (discards):** Teruggooi is het overboord zetten van ongewenste bijvangsten. Teruggooi is nog steeds toegestaan in de EU-visserij en de overboord gezette vis wordt niet meegerekend in de vangst. Bijvangsten worden teruggeworpen op grond van de quota, vanwege de vereiste minimumafmetingen of uit commerciële overwegingen.



Bronnen

- Gemeenschappelijk Visserijbeleid: http://ec.europa.eu/fisheries/documentation/magazine/mag52_nl.pdf
- Landbouwrapport 2010: <http://lv.vlaanderen.be/nlapps/docs/default.asp?id=1987>
- Landbouwrapport 2008: <http://lv.vlaanderen.be/nlapps/docs/default.asp?id=1125>
- Operationeel Programma in uitvoering van het Nationaal Strategisch Plan voor de Belgische Visserijsector 2007 – 2013 ‘Investeren in duurzame visserij’. Geconsulteerd op 16-08-2011, http://lv.vlaanderen.be/nlapps/data/docattachments/nop_ned.pdf Dienst Zeevisserij: Oostende, Belgium. 131 pp.
- Tessens E. & M. Velghe (2011), eds. De Belgische zeevisserij: aanvoer en besomming 2010. Dienst Zeevisserij: Oostende, Belgium. 115 pp.
- Tessens E. & M. Velghe (2010), eds. Uitkomsten van de Belgische zeevisserij 2009. Dienst Zeevisserij: Oostende, Belgium. 34 pp.

Met dank aan:

Jan Denys (Maritiem Instituut Mercator), Hilde Vanhaecke (Vlaamse overheid, Departement Landbouw en Visserij, Afdeling Landbouw en Visserijbeleid, Dienst Zeevisserij), Willy Vanhee, Kris Van Crayenest, Norbert Van Crayenest en Kelle Moreau (ILVO), Nancy Fockedeij (VLIZ)