



Rederscentrale cv
Producentenorganisatie der Reders ter Zeevisserij

Activiteitenverslag 2010

Activiteitenverslag van de Rederscentrale cv 2010

16 februari 2011
Rederscentrale
Urbain Wintein & Emiel Brouckaert

Inleiding

Met dit activiteitenverslag wenst de Rederscentrale als producentenorganisatie tegemoet te komen aan de Verordening (EG) 104/2000 van de Raad wat betreft de werkprogramma's in de visserijsector. Met de Verordening (EG) nr. 2508/2000 van de Commissie werden de bepalingen vastgelegd ter uitvoering van Verordening (EG) nr. 104/2000.

In de opbouw van dit activiteitenverslag volgen we dan ook de structuur van de bepalingen van Verordening (EG) nr. 2508/2000. In een eerste hoofdstuk geven we een beschrijving van de Rederscentrale en hoe zij intern georganiseerd was in 2010.

Vervolgens bekijken we hoe de werking van de Rederscentrale in verschillende overlegorganen op Europees, federaal en regionaal niveau. In een derde hoofdstuk bespreken we enkele projecten waarbij de Rederscentrale promotor was en waarbij het verduurzamen van de sector het doel was.

Het vierde hoofdstuk is een terugblik op het cijfermateriaal van 2010. De prijzen, aanvoer en aanvoerwaarde van de tien doelsoorten van de Belgische visserij in 2010 worden in dit hoofdstuk nader bekeken. Deze tien doelsoorten zijn tong, schol, tongschar, zeeduivel, garnalen, Sint-Jakobsschelpen, rog, kabeljauw, tarbot en griet.

In het laatste hoofdstuk blikt Urbain Wintein, voorzitter van de Rederscentrale, terug op 2010 en welke uitdagingen de sector nog tegemoet treedt.

Inhoud

INLEIDING	I
INHOUD	II
1 DE REDERSCENTRALE CV ALS PRODUCENTENORGANISATIE	1
1.1 ALGEMENE INFORMATIE	1
1.1.1 COÖRDINATEN VAN DE PRODUCENTENORGANISATIE	1
1.1.2 LEDEN	1
1.1.3 BESTUURLIJKE ORGANISATIE	3
2 WERKING	5
2.1 ALGEMEEN	5
2.1.1 BESTUUR	5
2.1.2 SECRETARIAAT	5
2.1.3 MANDATEN	5
2.2 OVERLEGNIVEAUS	5
2.2.1 EUROPA	5
2.2.2 FEDERAAL	9
2.2.3 REGIONAAL (VLAAMS BELEIDSNIVEAU)	9
2.2.4 PROVINCIAAL	11
2.2.5 EN VERDER ...	11
3 PROJECTEN MET HET OOG OP VERDUURZAMEN VAN DE SECTOR	13
3.1 CONSULENT REDERSCENTRALE	13
3.2 VESPAS	13
3.3 WERKGROEP VERANTWOORD VISSEN	13
3.4 COMMUNICATIE EN INNOVATIE MET HET OOG OP HET VERDUURZAMEN VAN DE ZEEVISSERIJSECTOR (CIVIS)	14
4 AANVOER EN PRIJZEN	15
4.1 QUOTA	15
4.1.1 TOEGEWEZEN QUOTA	15
4.1.2 MAATREGELEN AANVOER	15
4.1.3 SANCTIES MET BETREKKING TOT HET NIET NAKOMEN VAN DE ECONOMISCHE BAND	16
4.2 AANVOERWAARDE IN 2010	17

4.3	PRIJZEN	18
4.3.1	TONG	19
4.3.2	SCHOL	21
4.3.3	ROG	23
4.3.4	TARBOT	25
4.3.5	ZEEDUIVEL	27
4.3.6	TONGSCHAR	29
4.3.7	KABELJAUW	31
4.3.8	GRIET	33
4.3.9	GARNAAL	35
4.3.10	SINT-JAKOBSSCHELPEN	37
4.3.11	ALGEMENE GEMIDDELDE VISPRIJZEN	39
4.4	UIT DE MARKT GENOMEN	39
4.4.1	CIJFERMATERIAAL	39
4.4.2	TUSSENKOMST	41
4.4.3	MAATREGELEN	41
4.5	BRANDSTOFFPRIJZEN	42
<u>5</u>	<u>NAWOORD</u>	<u>44</u>

1 De Rederscentrale cv als producentenorganisatie

1.1 Algemene informatie

1.1.1 Coördinaten van de producentenorganisatie



Rederscentrale cv
Producentenorganisatie der Reders ter Zeevisserij

Voorzitter: dhr. Urbain WINTEIN
Ondervoorzitter: mevr. Marina LEPEIRE-NOLLET
Directeur: dhr. Emiel BROUCKAERT

Juridische vorm: Coöperatieve Vennootschap
Oprichtingsdatum: 19 juli 1950

Adres: Hendrik Baelskaai 25
8400 OOSTENDE
BELGIË

Telefoon: 059/32.35.03
Fax: 059/32.28.40
E-mail: rederscentrale@online.be

1.1.2 Leden

Per 1 januari 2011 telde de Rederscentrale 83 actieve leden¹. Dit betekent een stijging van ongeveer 6% in vergelijking met 1 januari 2010. Hierna volgt een overzicht over hoe de samenstelling² van de vaartuigen georiënteerd is. We maken een onderscheid tussen de boomkor, diegene die met de boomkor vissen en aan plankenvisserij doen, diegenen die met de boomkor en de twinrig vissen, de louter plankenvissers, de passieve visserij, de plankenvisserij en warrelnetvisserij en de flyshooter.

¹ Zie bijlage 1 voor de ledenlijst van de Rederscentrale cv

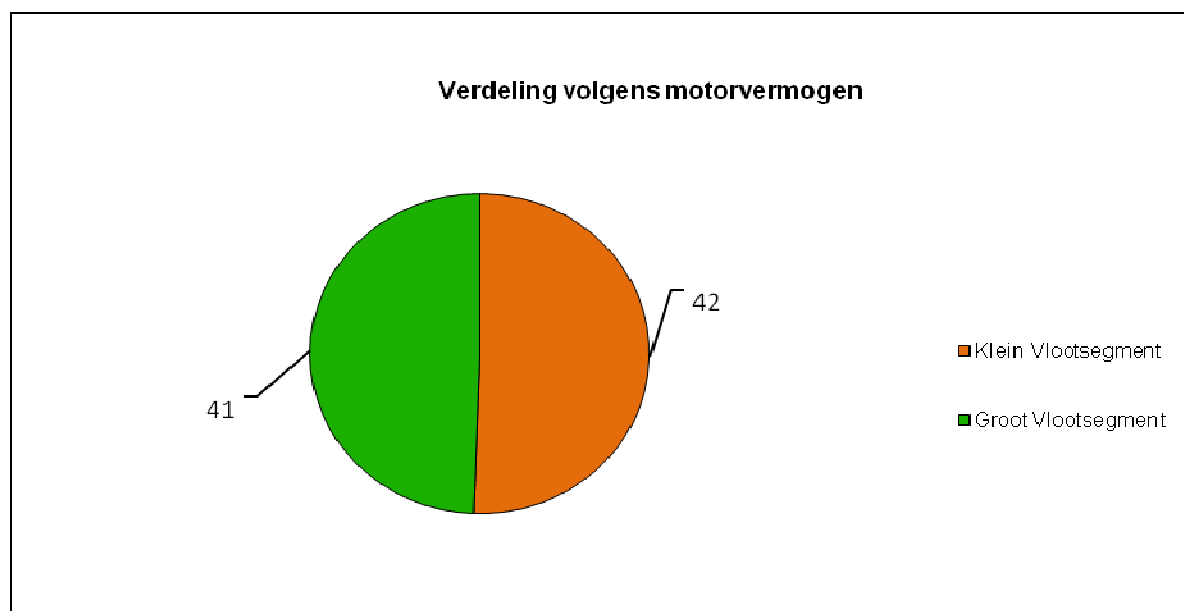
² Bron: Officiële lijst van de Belgische vissersvaartuigen van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, per 31/12/2009



Grafiek 1: Verdeling vissersvaartuigen volgens belangrijkste visserijtype

We merken uit grafiek 1 dat anno 2011 de boomkor nog het meest gebruikte vistuig is binnen de Belgische zeevisserij. Ongeveer 75% van de leden van de Rederscentrale gebruikt louter de boomkor. In 2009 was dit 77%. Dit aandeel is gezakt door de intrede in de vloot van nieuwe vaartuigen die de passieve visserij beoefenen eerder dan een achteruitgang van boomkorvaartuigen. In vergelijking met 2009 zien we een lichte daling van vaartuigen die zowel met de boomkor als de planken vissen (11% tov 13%) en een sterke stijging van de vaartuigen die de passieve visserij beoefenen. (10% tov 1,5%). In 2010 kwam er één vaartuig dat met de zegen vist in de Vlaamse vloot.

Verder in dit document maken we, op gebied van de quotamaatregelen, een onderscheid tussen het klein vlootsegment (KVS) en het groot vlootsegment (GVS). Dit onderscheid wordt gemaakt op basis van het motorvermogen dat maximaal 221 kW dan wel respectievelijk maximaal 1200kW bedraagt.



Grafiek 2: Verdeling vissersvaartuigen volgens motorvermogen

Grafiek 2 toont ons dat het klein vlootsegment een iets grotere vertegenwoordiging kent in de Rederscentrale. Zij telt 42 (51%) van leden; het groot vlootsegment 41 (49%).

1.1.3 Bestuurlijke organisatie

1.1.3.1 Algemene vergadering³

Uit de statuten van de Rederscentrale vinden we de volgende bepalingen in verband met de organisatie van de Algemene Vergadering terug:

De rechtsgeldig samengestelde algemene vergadering vertegenwoordigt alle vennoten. Haar besluiten gelden voor iedereen, ook voor de vennoten die niet deelnemen aan de besluitvorming of die tegenstemden. Zij beschikt over de bevoegdheden die haar door de wet en de onderhavige statuten worden toegekend. Zij kan de statuten aanvullen ten aanzien van de toepassing ervan op de betrekkingen tussen de vennootschap en de vennoten, meer bepaald wat de uitsluitingredenen en de aanvaardingsgronden betreft. Zij doet dit door middel van huishoudelijke reglementen, waaraan de vennoten door het enkele feit van hun toetreding tot de vennootschap onderworpen zijn. Die reglementen worden opgesteld, gewijzigd of opgeheven bij besluit van de algemene vergadering genomen met gewone meerderheid van de rechtsgeldig uitgebrachte stemmen.

De gewone algemene vergadering van de vennoten, jaarvergadering genoemd, moet ieder jaar door of namens de voorzitter van de raad van bestuur worden bijeengeroepen op een door hem te bepalen dag en uur met uitsluiting van een zaterdag, een zondag of een wettelijke feestdag, binnen de zes maanden na afsluiting van het boekjaar. Te allen tijde kan een bijzondere algemene vergadering worden bijeengeroepen om te beraadslagen en bij gewone meerderheid van stemmen te besluiten over enige aangelegenheid die tot haar bevoegdheid behoort en die geen wijziging van de statuten inhoudt. Te allen tijde kan ook een buitengewone algemene vergadering worden bijeengeroepen om bij versterkte meerderheid van stemmen over enige wijziging van de statuten te beraadslagen en te besluiten. De algemene vergaderingen worden gehouden in de zetel van de vennootschap of in een andere plaats in België, aangewezen in de oproeping.

De Algemene Vergadering kwam op 15 juni 2010 samen om onder meer de jaarrekening van 2009 goed te keuren. Aan de leden van de Algemene Vergadering werd verder de mogelijkheid gegeven om vragen te stellen.

Daarenboven diende de Rederscentrale CV om zijn erkenning van producentenorganisatie te verkrijgen, een statutenwijziging door te voeren. Hiertoe werd op 20 april 2010 een bijzondere Algemene Vergadering bijeen geroepen om deze statutenwijziging goed te keuren.

1.1.3.2 Raad van Bestuur⁴

Ook de werking en organisatie van de Raad van Bestuur wordt in de statuten van de Rederscentrale CV beschreven.

De raad van bestuur benoemt bij gewone meerderheid van stemmen, één van zijn leden tot voorzitter. Tevens benoemt de raad van bestuur één ondervoorzitter. Bij ontstentenis van een voorzitter of bij diens afwezigheid worden de vergaderingen van de raad door de ondervoorzitter voorgezeten.

De bestuurders vormen een college dat beraadslaagt en besluit volgens de bepalingen van deze statuten en, bij ontstentenis van bepalingen, volgens de gewone regels van de beraadslagende vergaderingen.

³ art.24 & art.25 uit *Statuten van de Rederscentrale CV*, Belgisch Staatsblad, 30 juli 1950; gewijzigd bij diverse notariële akten.

⁴ art.16 uit *Statuten van de Rederscentrale CV*, Belgisch Staatsblad, 30 juli 1950; gewijzigd bij diverse notariële akten.

De raad van bestuur vergadert na oproeping door de voorzitter zo dikwijls als het belang van de vennootschap het vereist, alsook binnen de vijftien dagen na een daartoe strekkend verzoek van minstens één derde van het aantal bestuurder.

De vergadering wordt gehouden in de zetel van de vennootschap of in enige andere plaats in België, aangewezen in de oproepingsbrief. De oproepingsbrief tot de vergadering van de raad van bestuur wordt, behoudens in geval van dringende noodzakelijkheid, ten minste acht volle dagen voor de vergadering verzonden. De oproepingsbrief bevat de agenda. Over de punten die daarin niet zijn vermeld, kan slechts dan rechtsgeldig worden beraadslaagd en besloten, wanneer alle bestuurders aanwezig zijn en ermee instemmen. Deze instemming wordt geacht te zijn gegeven, indien blijkens de notulen geen bezwaar is gemaakt.

De raad van bestuur kan slechts beraadslagen en besluiten wanneer ten minste de meerderheid van zijn leden aanwezig of vertegenwoordigd is op de vergadering. Iedere bestuurder kan zelfs per gewone brief of door middel van een telexbericht, telegram, telefax, e-mail of enig ander soortgelijk procédé een andere bestuurder machtigen om hem te vervangen op de vergadering en in zijn plaats te stemmen. Een bestuurder kan evenwel slechts één enkel lid van de raad van bestuur vertegenwoordigen. De besluiten van de raad van bestuur worden genomen bij gewone meerderheid van stemmen. Bij staking van stemmen heeft de bestuurder die de vergadering voorziet, beslissende stem. Met een besluit van de raad van bestuur staat gelijk een gedagtekend stuk dat door alle bestuurders is ondertekend en waarvan in de notulen aantekening is gedaan.

Van de besluiten van de raad van bestuur worden notulen gehouden, die worden ingeschreven in een bijzonder register en ondertekend door de meerderheid van de aanwezige leden van de raad.

In 2010 kwam de Raad van Bestuur van de Rederscentrale CV en VZW, bestaande uit achttien reders en de directeur, tien maal bijeen. De belangrijkste besluiten van de vergaderingen worden elders in dit document besproken.

1.1.3.3 Directiecomité

Ter voorbereiding van de beslissingen van Raad van Bestuur kwam het Directiecomité samen. Bestaande uit zeven reders en de directeur, kwam het Directiecomité tien maal bijeen.

1.1.3.4 Secretariaat

Per 1 januari 2010 waren er bij de Rederscentrale vijf personen tewerkgesteld. In oktober 2010 verliet de heer Norbert Verbanck de Rederscentrale wegens pensionering. Hierdoor telt het secretariaat van de Rederscentrale nog vier medewerkers.

- | | |
|---------------------------|--------------------|
| • De H. Emiel BROUCKAERT | Directeur |
| • De H. Tom CRAEYNEST | Consulent |
| • Mevr. Lut VANDE VELDE | Directieassistente |
| • De H. Freddy MAKELBERGE | Boekhouding |

2 Werking

2.1 Algemeen

De Rederscentrale neemt een actieve rol op binnen de Vlaamse visserijsector en neemt samen met de verschillende partners binnen de sector, haar verantwoordelijkheden op. De overkoepelende organisatie verdedigt de belangen van de leden, zowel uit het groot als klein vlootsegment en onafhankelijk van welke vissershavens deze afkomstig zijn.

De Rederscentrale wil in beide richtingen als tussenschot dienen tussen sector en beleid. Ideeën, vragen, opmerkingen vanuit de sector krijgen via de verschillende mandaten die de Rederscentrale opneemt, hun stem tot bij het beleid.

Maar ook via een duidelijke communicatie naar haar leden toe, wil de Rederscentrale de Vlaamse reders ondersteunen. In de maandelijkse publicatie van het informatieblad verstrekt de Rederscentrale informatie aan haar leden met betrekking tot quota, wetgeving, marktsituatie, ontwikkelingen binnen de sector, administratieve steun ...

2.1.1 Bestuur

De Rederscentrale wordt geleid door een Raad van Bestuur die in 2010 19 bestuurders telt, bestaande uit zowel reders uit het groot vlootsegment als reders uit het klein vlootsegment. De Raad van Bestuur bestaat uit actieve reders, die lid zijn van de organisatie, en de directeur.

2.1.2 Secretariaat

Als het bestuur het beleid heeft vastgelegd, worden de dossiers opgevolgd en uitgevoerd door het secretariaat. Het secretariaat bevindt zich aan de Hendrik Baelskaai 25 in Oostende.

2.1.3 Mandaten

De Rederscentrale zetelt in tal van overlegkanalen binnen de sector. Afgevaardigden van de Rederscentrale zetelen in tal van overlegorganen. Hierna wordt een beknopt overzicht gegeven van de opgenomen mandaten binnen de verschillende beleidsniveaus.

2.2 Overlegniveaus

2.2.1 Europa

Het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB) van de Europese Unie is de basis voor het zeevisserijbeleid in Vlaanderen. Dit beleid werd in 1983 van kracht en in 1992 en in 2002 herzien. In 2008 werden de eerste afspraken gemaakt om het Gemeenschappelijk Visserijbeleid opnieuw te hervormen. Dit resulteerde in het Groenboek.

Het Groenboek dat door de Europese Commissie gecommuniceerd werd, zijn een 40-tal vragen betreffende de hervorming van het GVB. Verschillende belanghebbenden konden via het beantwoorden van deze vragenlijst hun visie geven over hoe het visserijbeleid er tegen 2020 uit zou moeten zien. Deze bevraging was gestoeld op twee pijlers: ten eerste werden de vijf structurele tekortkomingen van het beleid volgens de Commissie onder de loep

genomen; ten tweede bevroeg men de visies voor een verdere verbetering van het beheer van de EU-visserij.

De belangrijkste thema's in het Europees visserijbeleid zijn:

- herstel- en beheerplannen voor vissoorten die bedreigd worden;
- controle en handhaving van het Europees Visserijbeleid. Er zijn gelijke Europese regels, maar de uitvoering en handhaving zijn nationaal geregeld en niet altijd gelijk. Een Europees 'level playing field' is gewenst;
- deelname van belanghebbenden in Regionale Adviesraden (RAR's). Dit zorgt voor een grotere betrokkenheid en daarmee meer draagvlak voor het Europese Visserijbeleid;
- invoering van het nieuwe structuurbeleid. Dit beleid is gericht op innovatie, selectieve visserij en sanering. De invoering van het structuurbeleid wordt gefinancierd met geld uit het Europees Visserijfonds (EVF) en nationale bijdragen;
- beschermen en instandhouding van biodiversiteit in de zee. Eén van de maatregelen hieromtrent is het instellen van beschermde gebieden op zee;
- invoering van afspraken die gemaakt zijn in het kader van visserijakkoorden met ontwikkelingslanden. De visserijakkoorden dienen om de belangen van de nationale visserij in die landen te beschermen en veilig te stellen.

Rond deze, maar ook in andere dossiers (bijvoorbeeld de Gemeenschappelijke Marktverordening) heeft de Rederscentrale haar stem, gestuwd vanuit de Vlaamse visserijsector. In tal van werkgroepen, overlegvergaderingen van onder meer ACFA, Europêche, EAPO, Regionale Adviesraden ... vertolkt de afvaardiging van de Rederscentrale de Belgische Visserijbelangen.

In 2009 verspreidde de Europese Commissie zijn groenboek, met de bedoeling een eerste aanzet te bieden tot de discussie met de verschillende lidstaten, belanghebbenden en het brede publiek over de toekomstige hervorming van het visserijbeleid. In het Groenboek worden vijf structurele tekortkomingen van het gemeenschappelijk visserijbeleid ter discussie voorgelegd. Daarnaast volgden nog een negental kleiner onderwerpen ter bespreking. De structurele tekortkomingen betroffen de overcapaciteit van de vloot, het gebrek aan precisie in de beleidsdoelstellingen, het feit dat de besluitvorming momenteel een korte termijn aanpak in de hand werkt, onvoldoende kader om verantwoordelijkheid aan de sector over te laten en het gebrek aan politieke wil om naleving te garanderen gecombineerd met de povere naleving van de sector.

De secundaire onderwerpen betroffen:

- bescherming van de kleinschalige kustvisserijen
- de maximale duurzame opbrengst
- de relatieve stabiliteit en toegang tot de kustvisserij
- handel en markten
- de bredere context van het maritiem beleid
- de kennisbasis van het beleid
- de openbare financiële steunverlening
- de externe dimensie
- en de aquacultuur

De Rederscentrale als producentenorganisatie heeft tevens zijn antwoorden geformuleerd op de vragen gesteld in het Groenboek. De belangrijkste aandachtspunten voor de Rederscentrale waren de volgende:

Voor wat betreft de structurele tekortkomingen:

- Overcapaciteit:
De Rederscentrale is van mening dat de Belgische visserijsector op een kritisch minimum is gekomen. Er is nood aan een verdere analyse van de visserijcapaciteit op lidstaatsniveau en per visgrond. De volgende stap zou dan moeten zijn om de socio-economische gevolgen van eventuele aanpassingen op basis van die analyses te bekijken. Verder dient ook de capaciteit per visserijtype te worden bekeken, ook op basis van de beschikbare visstocks (TAC's en quota) toegewezen aan de verschillende vloten. De Rederscentrale meent dus dat de capaciteit moet bepaald worden op basis van socio-economische gegevens en niet op basis van natuurbehoud. De definiëring van capaciteit dient een rechtstreeks verband te geven tussen capaciteit en visserij-inspanning.
- Onduidelijke doelstellingen
Het streven naar duurzaamheid moet gebaseerd blijven op het evenwicht tussen de ecologische, economische en sociale pijlers. Deze 3 pijlers dienen evenwaardig in rekening te worden gebracht. De Rederscentrale meent dat de kennis van de visserijsector aan de basis moet liggen om deze strategie uit te werken.
- Korte termijn denken bij besluitvorming
De Rederscentrale vindt dat een decentralisatie van de bevoegdheden een goede basis is voor besluitvorming. Algemeen moet er een actieve betrokkenheid van belanghebbenden bevestigd worden. Dit kan door een overkoepelend geheel van principes overeen te komen op een Europees platform. Regionale beheerseenheden, met vertegenwoordigers uit de visserij en uit de administratie van de betrokken lidstaten, dienen verantwoordelijkheid op te nemen om lange termijnplannen uit te werken en beheersbeslissingen te nemen. De Rederscentrale besluit dat de afstand tussen actieve vissers en de huidige adviesorganen (ACFA en RAC's) al te groot is.
- Onvoldoende verantwoordelijkheid van de sector
De Rederscentrale meent dat het aan de sector zelf is om aan te tonen dat de eigen plannen voor een duurzaam en winstgevend beleid worden nageleefd. Een producentenorganisatie (PO) is het ideale orgaan om deze verantwoordelijkheid op te nemen. Een verplicht lidmaatschap van de PO is in deze context heel belangrijk. Verder zijn aanmoedigingen voor PO en haar leden belangrijk om het beleid verder uit te stippelen en na te leven.
- Gebrek aan naleving
De Rederscentrale is van mening dat een mogelijk alternatief om tot een nalevingscultuur te komen bestaat in het scenario waarbij geen regels worden opgelegd, maar concrete doelstellingen voor elke visser, die deze dan op zijn manier mag aanpakken. Als de gemeenschapsfinanciering inderdaad zal afhangen van de kwaliteit van de controle, zou een puntensysteem een werkwijze kunnen zijn. Het is vooral belangrijk dat producenten/vissers hierdoor niet benadeeld worden.

Voor wat betreft verbeteringen aan het EU visserijbeheer:

- Bescherming van kleinschalige vloten
De Rederscentrale stelt zich de vraag hoe 'kleinschalige vloten' zullen gedefinieerd worden. De Rederscentrale meent dat de definiëring best kan gebeuren volgens de geografische indeling en rekening houdend met de specifieke verschillen per kustgebied. In België is de vloot al dusdanig afgebouwd, dat een verdere inkrimping zou leiden tot het verdwijnen van de visserijsector in België. De Rederscentrale beschouwt het lokaal socio-economisch belang van de visserijsector en eventueel de lokale marktvoorziening als veel belangrijkere factoren dan de 'kleinschaligheid'.
- EU-visserij optimaliseren
De Rederscentrale ijvert voor behoud van het TAC-beheerssysteem, met quotabeheer op lidstaatsniveau. Dit alles kan best gebeuren met een ondersteunend visserijinspanningssysteem. Een volledig teruggooiverbod blijkt niet haalbaar. Hieraan kan toegevoegd worden dat om dergelijk beheer te optimaliseren en ter gelijktijd teruggooi te vermijden, het individueel afstemmen van quota en inspanning per vaartuig, op basis van type visserij, doelsoorten en visgronden, het beste principe is. Het beheer wordt best geregionaliseerd en liefst op basis van marktbevoorradingsgegevens. Tevens dient er zo veel als mogelijk flexibiliteit ingebouwd te worden voor overdracht, zowel tussen vaartuigen als tussen regio's.
- Relatieve stabiliteit en toegang tot de kustvisserij
De Rederscentrale stelt een behoud voor van de relatieve stabiliteit en huidige toegangsregels tot de territoriale wateren. Een aanpassing van de historische basis voor de bepaling van verdeelsleutels wordt wel mogelijk geacht.
- Handel en markten
De Rederscentrale stelt voor om voldoende middelen te voorzien voor de fytosanitaire controle op geïmporteerde visserijproducten en voor mogelijkheden tot promotie van lokale producten. Steun voor certificering en etikettering/traceerbaarheid wordt het best verleend op basis van doelstellingen per regio. Volgende basisdoelstellingen dienen behouden te blijven: 1) nastreven evenwicht tussen vraag en aanbod, 2) stabiliseren van prijzen, minimum inkomensgarantie, 3) verbeteren algemene concurrentiële positie van de Europese vissersvloot op de wereldmarkt.
- GVB en het maritiem beleid
De Rederscentrale meent dat de integratie van ruimtelijke ordening en het recht op vissen vrijwaard moet worden in het Geïntegreerd Maritiem Beleid.
- Kennisbasis van het beleid
De inbreng van ervaring en kennis van vissers dient geregeld te worden. Ook het principe voor het verzamelen van gegevens moet herwerkt worden. Telkens in samenspraak en samenwerking tussen sector en wetenschap.
- Structuurbeleid en openbare financiële ondersteuning
De Rederscentrale meent dat steun voor vervangingsnieuwbouw in de toekomst opnieuw mogelijk moet worden. Ook een gerichte ondersteuning aan starters/jonge reders moet voorzien worden. Tevens wordt geijverd voor het behoud van subsidies onder zwaartepunt 1. Daarnaast is er ook de noodzaak om een aantrekking te ontwikkelen die de toekomst kan vrijwaren en een duurzame ontwikkeling van de

sector kan garanderen. Het visserijbeheer dient dan ook gratis te blijven en permanente subsidies moeten mogelijk blijven.

De antwoorden van de verschillende partners werden in 2010 gebundeld en geanalyseerd. Daarna wordt er een eerste ontwerp van een nieuwe Gemeenschappelijk Visserijbeleid opgesteld. In 2011 wordt dit ontwerp vervolgens besproken met de verschillende stakeholders en aangepast waar nodig. Na de goedkeuring van het Europees Parlement in 2012 kan dit beleid geïmplementeerd worden in 2013.

2.2.2 Federaal

Binnen de contouren van het huidige visserijbeleid is slechts op enkele specifieke punten een rol weggelegd voor het federale beleidsniveau.

In 2010 werden de vergaderingen van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven bijeengeroepen op basis van actuele thema's binnen de Vlaamse visserij. Voorbeelden hiervan waren een evaluatie van het sociaal statuut van de zeevisser, de overname van de Oostendse door de Zeebrugse Visveiling, Windmolenparken in de Noordzee, ...

Het adviescomité voor visserij van het Fonds voor Arbeidsongevallen kwam in 2010 samen om enkele specifieke zaken te bespreken. Zo werd advies gevraagd omtrent de basislonen in het licht van de nieuwe vaarbevoegdheidsbewijzen. De Rederscentrale adviseerde hierin om de functies waarop de basislonen van toepassingen waren, te behouden en niet aan te passen aan de onderverdeling van functies volgens het nieuw brevettenbesluit. Wel werd er geadviseerd om de nieuwe functie roerganger in de bestaande regeling omtrent de basislonen in te passen.

Via de mandaten in de Raad van Bestuur van de Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling werden diverse dossiers met het oog op 'duurzaamheid' door de Rederscentrale van dichtbij opgevolgd. Eén van deze proefprojecten die de Rederscentrale van nabij volgde, was deze rond de ontwikkeling van de SumWings. Uiteindelijk ging een groot gedeelte van de vloot over te het investeren in een stel SumWings om zo duurzamer en rendabeler te vissen.

2.2.3 Regionaal (Vlaams Beleidsniveau)

In de schoot van de Rederscentrale gaf in 2010 de quotacommissie opnieuw advies naar de overheid bij het toekennen van de opvisbare hoeveelheden. De quotacommissie kwam in 2010 twaalf keer samen om haar advies te formuleren. De samenstelling van de commissie werd in 2010 uitgebeid met twee mandaten, waarvan één exclusief voor de alternatieve visserij voorbehouden bleef. Per 31 december 2010 telde de quotacommissie dertien leden, die de verschillende vlootsegmenten vertegenwoordigen. Op verschillende vergaderingen werden ook deskundigen van het ILVO, de Dienst Zeevisserij en SDVO uitgenodigd.

Net als in 2009, werden in 2010 driemaandelijks overlegvergaderingen georganiseerd met de reders van het klein vlootsegment. Specifieke vragen, inlichtingen rond het (quota)beleid werden tijdens dit overleg besproken.

Via het Comité van Toezicht kreeg de Rederscentrale ook meer duidelijkheid over het Europees Visserijfonds. Dit fonds werd voornamelijk opgericht met het oog op een omschakeling naar duurzamere visserijtechnieken. De totale beschikbaarheid van het fonds was € 52.523.296, ongeveer 50% verdeeld tussen het Europees Visserijfonds en de cofinanciering van de lidstaat. Het Europees Visserijfonds is onderverdeeld in enkele zwaartepunten.

- Maatregelen voor de aanpassing van de visserijvloot
- Aquacultuur, verwerking en afzet van visserij- en aquacultuurproducten
- Maatregelen van gemeenschappelijk belang
- Duurzame ontwikkeling van visserijgebieden
- Technische bijstand.

In 2009 werd ook de vlootaanpassingsregeling geconcretiseerd. Het indienen van een VAR bij de Europese Commissie bracht een aantal voordelen met zich mee voor de vaartuigen die zijn opgenomen in deze VAR. Deze aanpassingsregeling spitte zich voornamelijk toe op boomkorvaartuigen uit het groot vlootsegment. Concreet bracht de VAR volgende extra mogelijkheden met zich mee:

- een verhoogde steun (60% ipv 40%) voor de vervanging van de motor of het vistuig
- een premie voor het volledig of gedeeltelijk beëindigen van de visserijactiviteit door het vaartuig te slopen of te vervangen.

In 2010 waren er verschillende vaartuigen die via deze extra mogelijkheden investeerden in een nieuwe motor, een aangepaste schroef, nieuw vistuig (cfr. de SumWing). Rederijen die van deze extra mogelijkheden wilden gebruik maken, dienden hun investeringsdossiers voor 31 oktober 2010 in te dienen bij de Vlaamse Overheid.

2.2.3.1 Promotie

De Rederscentrale is lid van de sectorale adviesgroep 'Visserij en Aquacultuur' van de VLAM (Vlaams Promotiecentrum voor Agro- en Visserijmarketing). Het secretariaat en enkele reders werken samen met afgevaardigden van de handel en visverwerking om een gericht promotiebeleid te voeren. In 2008 werd voor het eerst gestart met een seizoensgerichte promotiecampagne⁵. Aan deze campagne werd in 2009 en 2010 een vervolg gebreid. In een overzicht werd voor alle vissoorten die aangevoerd worden door Belgische vaartuigen de beste aankoopperiode in kaart gebracht. Per seizoen worden dan vier vissoorten in de kijker geplaatst. Dit verliep via een mediacampagne en gericht winkelpromotiemateriaal. Centraal binnen de keuze van vier vissen per seizoen staan kwaliteit van de vis, aanvoercijfers, duurzaamheid en paaiperiode. Ook vissoorten die minder gekend zijn bij het brede publiek komen in dit gamma voor. Gelijktijdig met deze seizoensgericht aanpak, stelde de VLAM ook een 'vis van het jaar' voor. In 2010 viel de keuze op zeeduivel, waaraan dan ook een gerichte promotiecampagne gekoppeld werd.

In 2010 werd tijdens de diverse persmomenten van VLAM aandacht gegeven aan het aspect 'duurzaamheid'. De verschillende acties binnen de sector om de vissersvloot richting duurzaamheid te brengen werden op een duidelijke en transparante manier in kaart gebracht. Op de regionale zender Focus werd dit aspect van de campagne overtuigend in beeld gebracht in het programma 'Vispa', waarin bij de bereiding van visgerechten een licht geworpen werd op de duurzame inspanningen die Belgische vloot levert in het kader van de visproductie.

⁵ Zie website: www.visinfo.be

2.2.4 Provinciaal

De Provinciale stuurgroep rond maritieme opleidingen volgde verder in 2010 de lopende dossiers op, met als doelstelling om een grotere instroom in de sector te verwezenlijken en de diverse opleidingsfaciliteiten verder uit te bouwen. De Rederscentrale gaf in deze stuurgroep zijn visie op de vernieuwing van het huidige opleidingsschip, de O.29 Broodwinner. Dit advies werd echter niet gevolgd. Een nieuwe werkgroep moet onderzoeken welke de mogelijkheden zijn wanneer de O.29 niet meer afdoende blijkt te zijn. De Rederscentrale is ook vertegenwoordigd in deze Werkgroep.

Verder kon de Rederscentrale de producenten vertegenwoordigen in de Provinciale Commissie ter Zeevisserij, waarin aspecten als het Europees Visserijfonds en de Stichting Duurzame Visserij Ontwikkeling verder toegelicht werden. De Rederscentrale verzorgde in deze Commissie onder anderen de communicatie rond de ontwikkelingen van het MOB-project.

2.2.5 En verder ...

De Rederscentrale verzorgt eveneens het secretariaat van het Redersfonds vzw. De beheerraad van dit orgaan boog zich over nieuwe aanvraagdossiers en volgde de lopende dossiers van dichtbij op.

Naast bovenstaande overlegorganen nam de Rederscentrale ook mandaten op in tal van andere organen. Hieronder volgt een greep uit de verschillende dossiers met een beknopt overzicht van de gebeurtenissen in 2010.

2.2.5.1 Communicatie

De Rederscentrale investeerde in 2008 verder in haar communicatie naar de reders en het brede publiek toe. Via een nieuwe website is voortaan heel wat informatie over de Rederscentrale en de sector terug te vinden. Ook het informatieblad werd verder uitgebreid tot een efficiënt communicatiekanaal naar de sector toe. Maandelijks werden de leden van de Rederscentrale via dit kanaal geïnformeerd over de ontwikkelingen van onder anderen volgende materies:

- De introductie van de nieuwe vaarbevoegdheidsbewijzen
- Het elektronisch logboek
- Windmolenparken in Britse wateren
- Britse mariene beschermde gebieden
- Quotamaatregelen

2.2.5.2 Elektronisch logboek

In 2010 werd de verdere opvolging verzorgd van de implementatie van het elektronisch logboek. Eind 2010 werd het elektronisch logboek geïnstalleerd op enkele schepen en konden er reeds enkele testverbindingen met het walsysteem van de Dienst Zeevisserij gemaakt worden. De eerste feedback van deze reders werd meegedeeld aan de Dienst Zeevisserij. Uit deze eerste feedback bleek dat het systeem nog niet volledig sluitend was, waardoor er zal gekeken worden om nog enkele aanpassingen door te voeren alvorens de volledige overstap te maken van het papieren naar het elektronische logboek.

2.2.5.3 Franco Belge

Zoals elk jaar werd ook in 2010 een vergadering belegd met een Noord franse visserijdelegatie om de lopende problemen te bespreken en afspraken te maken rond de bilaterale overeenkomsten van 1975.

2.2.5.4 Wind- en getijdenenergie

Via haar informatieblad zorgt de Redercentrale dat haar leden geïnformeerd zijn inzake de nieuwe plannen van alternatieve energie zowel wat betreft Belgische kust als de andere Noordzeekusten die belangrijk zijn voor de Vlaamse visserijsector. Indien er mogelijkheden voor compensaties bestaan, zal de Rederscentrale haar leden informeren en bijstaan bij deze aanvragen.

In 2010 werden de contacten aangegaan met verschillende projectontwikkelaars van windmolenparken die zich voornamelijk in de Britse wateren situeren. Daarnaast werd ook een delegatie van een bedrijf dat impactanalyses van deze windmolenparken onderzoekt, uitgenodigd op de Rederscentrale. Het werd duidelijk gemaakt dat verschillende van deze windmolenparken belangrijke visgronden van de Belgische vloot innemen en dit een groot economisch verlies zal betekenen voor de sector indien deze sites effectief ingenomen worden.

2.2.5.5 Opleiding en Visserijonderwijs

2.2.5.5.1 Deeltijdonderwijs

In 2009 maakte het Mercator Instituut werk van de oprichting van het deeltijdonderwijs. Zo wordt de kans gegeven aan jongeren tot 25 jaar in een leercontractregeling toch hun diploma van stuurman of motorist te behalen. In 2010 werd dit dossier verder opgevolgd en kreeg het nog de ratificering te krijgen van het ministerie van Onderwijs.

Een vertegenwoordiging van de Rederscentrale werd uitgenodigd door het ministerie van Onderwijs om het belang van het deeltijdonderwijs voor de sector te duiden.

2.2.5.5.2 Stages

In 2010 werd de samenwerking tussen het Mercator Instituut en de Rederscentrale wat de stages betreft wat afgebouwd. Na de positieve reacties in 2008, engageerden verschillende reders zich ook in 2009 om studenten van het visserijonderwijs als stagiair enkele weken te laten proeven van het leven op een commercieel vaartuig. Voor het schooljaar 2010-2011 werden de stages door het Maritiem Instituut opnieuw gereorganiseerd en werd de Rederscentrale niet meer betrokken bij het overleg om commerciële vaartuigen in te zetten voor de stages van het visserij-onderwijs.

3 Projecten met het oog op verduurzamen van de sector

3.1 *Consulent Rederscentrale*

Sinds oktober 2008 is bij de Rederscentrale een voltijds medewerker in dienst onder het project "CORVIS". Deze consulent neemt verschillende mandaten binnen diverse overlegorganen op zich en vervult mee de rol van contactpunt tussen het beleid en de sector.

3.2 *Vespas*

In 2010 kreeg de Rederscentrale de goedkeuring voor ondersteuning van het VESPAS-project. In het project "VESPAS" wil de Rederscentrale samen met het ILVO, de Vlaamse overheid en de betrokken rederijen de verdere mogelijkheden van de passieve visserij onderzoeken voor de Belgische vloot. Het was de bedoeling om zoveel mogelijk te leren van de ervaringen van de huidige warrelnetvisserij teneinde een handleiding op te maken die geschikt is voor startende jonge ondernemers/reders of bestaande rederijen die de overstap willen wagen.

Met dit project was het de bedoeling om verder in te spelen op het brandstofintensieve karakter van de traditionele boomkor. Sleepnetvisserij is immers zeer effectief in het vangen van vis maar hiervoor wordt een prijs betaald onder de vorm van grondstoffen zoals brandstof, staal en netwerk. Hoewel er reeds verschillende inspanningen geleverd zijn door de sector om brandstofreducerende maatregelen te nemen, vormen de hoge uitbatingkosten en het vooruitzicht van stijgende en mogelijk sterk schommelende prijzen een hypotheek op de toekomst van de vloot.

Met de komst van twee nieuwe passieve vaartuigen werd het passieve vlootsegment gevoelig uitgebreid. Via het VESPAS-project werden er mogelijkheden gecreëerd om in het beheer van het ILVO – sectie visserijtechniek passief vistuig aan te kopen waarmee verschillende testen zullen gedaan worden. Op die manier hoopt men de gedeelde kennis van het passief vissen ten voordele van het gehele segment uit te breiden.

3.3 *Werkgroep Verantwoord Vissen*

In 2010 werd de werking van de Werkgroep Verantwoord Vissen verder gezet. Met de introductie van het CIVIS-project⁶ verschoof de aandacht binnen de betreffende werkgroep eerder naar vermarkting dan naar technische aanpassingen van de Belgische vloot. Samen met het ILVO, SDVO en de Vlaamse Overheid werd er gekeken welke mogelijkheden er bestaan om het imago van de Belgische visserij via een communicatiedocument positief naar buiten te brengen. Er heerste immers het gevoel dat de consumenten van de visserij onvoldoende geïnformeerd zijn welke aanpassingen de Belgische visserij reeds allemaal gedaan heeft aan het klassieke boomkortsuig.

⁶ Zie Hfdst. 1.2.3.3 *Communicatie en Innovatie met het oog op het verduurzamen van de zeeVISserijsector (CIVIS)*

3.4 Communicatie en Innovatie met het oog op het verduurzamen van de zeeVISserijsector (CIVIS)

Het hoofddoel van dit project is het verduurzamen van de zeevisserij. Het middel is een intensievere communicatie (zowel naar als vanuit het bedrijf), het op gang brengen van innovatie en het overtuigen van het bedrijf van het belang van een “gezonde zee”.

Het project is een initiatief van de Rederscentrale en ILVO-Visserij om een antwoord te bieden op de uitdagingen van de toekomst. Het kadert binnen twee thema's, nl. de acute brandstofproblematiek en het streven naar een duurzame visserij. De doelgroep zijn de reders, schippers en matrozen ter zeevisserij, werkzaam op de Belgische vissersvloot die zo'n 90 vaartuigen beslaat.

Dit project loopt reeds sinds september 2009. Gezien het belang van het verduurzamen van de visserij, wil de Rederscentrale deze samenwerking met de sectie Techniek van het ILVO ook in 2011 verder zetten. Via verschillende gebruikersgroep ervaringen zal aan de betreffende onderzoekers meegedeeld worden waar de sector meer informatie wil over verkrijgen. In het komende visseizoen zal er een grote nadruk gelegd worden op de integratie van het pulsvissen in de Vlaamse visserij. De resultaten van dit project worden maandelijks gecommuniceerd via het informatieblad van de Rederscentrale.

4 Aanvoer en prijzen

4.1 Quota

4.1.1 Toegewezen quota

De aan België toegekende quota worden op Vlaams niveau beheerd door de Dienst Zeevisserij van de Vlaamse Overheid, Departement Landbouw en Visserij. In haar rol als producentenorganisatie is in de schoot van de Rederscentrale evenwel een quotacommissie opgericht die een adviserende rol speelt naar de overheid toe bij het toekennen van de opvisbare hoeveelheden. Deze commissie is samengesteld uit dertien leden, reders die zowel het groot als het klein vlootsegment vertegenwoordigen.

Sinds begin 2007 is ook een bijkomend overlegorgaan in het leven geroepen voor de leden van het klein vlootsegment. Tijdens driemaandelijks overlegvergaderingen wordt gepoogd een overzicht te geven van de stand van zaken in het beheer van de quota. Specifieke vragen of suggesties inzake quotamaatregelen vanuit het klein vlootsegment, worden op die manier op de agenda van de quotacommissie geplaatst.

Maandelijks wordt het quotaverbruik geëvalueerd en worden aan de hand van het verbruik bijstellingen van de vangsthoeveelheden in de diverse I.C.E.S.-sectoren geadviseerd. Via deze regulering wordt een redelijke spreiding van de vangstmogelijkheden bekomen. Zo wordt in de kuitzieke periode van bepaalde vissoorten de vangstmogelijkheden dusdanig beperkt, teneinde de vispopulatie voldoende kansen te geven zich voort te planten. De quotacommissie volgt daarbij haar visplan dat in november 2010 werd opgesteld in samenspraak met de Dienst Zeevisserij.

Enkele afgevaardigden van de quotacommissie werden vanuit die functie bovendien nauw betrokken bij de onderhandelingen over quotaruilen binnen de Europese Unie. Tijdens de traditionele ministerraad op 13 en 14 december 2010 werd in nauw overleg samen gewerkt om de belangen van de Belgische visserij te verdedigen. Hierdoor konden volgende prioriteiten voor de Belgische vloot bekomen worden:

- Rog bijvangst (25%) wordt in 2011 op reisbasis bekeken in plaats van dagbasis.
- De uitbreiding van de mogelijkheid om het elektrisch vissen te testen in de Westelijke Wateren.

4.1.2 Maatregelen aanvoer

Ook in 2010 werd het collectief benuttingsstelsel verder gezet. Bij het collectief benuttingsstelsel gebeurt de vangsttoewijzing voornamelijk in functie van het motorvermogen. Toch zijn er voor bepaalde soorten en in bepaalde gebieden nog steeds dagplafonds in werking.

Ook voor 2011 was de quotacommissie vragende partij om ook kabeljauw in de Noordzee toe te wijzen op basis van het motorvermogen, weliswaar binnen het kader van het collectief benuttingsstelsel en de beheersperiodes. De reden hiervoor was dat de toegekende quota niet in relatie staan met wat vissers in werkelijkheid signaleren op zee. Na de verlaging van het quotum in 2010, werd er voor 2011 opnieuw een daling van 20 % doorgevoerd. Hierdoor is de quotacommissie van mening dat de toegekende dagplafonds voor kabeljauw in de Noordzee niet langer werkbaar zijn voor de Belgische vloot.

In 2010 werden de toewijzingsperiodes zoals in 2009, gehandhaafd teneinde de aanvoer te optimaliseren. Voor het grote vlootsegment zijn deze periodes het eerste semester, de maanden juli tot en met oktober en uiteindelijk de maanden november en december. Voor het klein vlootsegment gelden januari-oktober en november-december als beheersperiodes. Wel zal er in de loop van 2011 onderzocht worden of een herziening van de toewijzingsperiodes aangewezen is.

Om de vangst van Noordzeeschol in de kuitzieke periode te ontmoedigen, werd slechts een kleine hoeveelheid schol toegewezen aan de vaartuigen voor het eerste kwartaal van het jaar. Op die manier werd een hefboom ingevoerd voor de kuitzieke schol en werd een reserve opgebouwd die de aanvoerders de kans moesten geven om later in het jaar nog een goede aanvoer te garanderen en tevens een hogere prijs voor de schol te behalen.

De aanvoer werd gestuurd door het aanpassen van de vangsttoewijzingen op basis van kW of per dagplafond. Door de opvangbaarheid af te stemmen op de marktsituatie trachtte men een positieve invloed op de prijsvorming te bekomen. Daarnaast heeft deze maatregel een positief effect op het marktgericht vissen en op het beschikbare quotum. Tevens wordt op die manier ook een gelijkmatige spreiding van de aanvoer in de hand gewerkt, zodat grote prijschommelingen minder vaak kunnen voorkomen.

Het beperken van bepaalde quota draagt, tot op zeker niveau, bij tot het voorzien van reserves om het seizoen rond te komen. Voor de verwerkende sector en de versmarkt geeft deze aanpak een grotere zekerheid naar voldoende beschikbaarheid van hun producten gedurende het gehele jaar.

Voor de gebieden en soorten waar van toepassing, wordt een verdeelsleutel tussen klein en groot vlootsegment vast gesteld op basis van effectieve aanlandingen gedurende de voorbije 3 jaar. Afwijkingen van dit principe – vooral wanneer vlootaanpassingen zijn opgetreden – worden indien nodig door de quotacommissie geadviseerd.

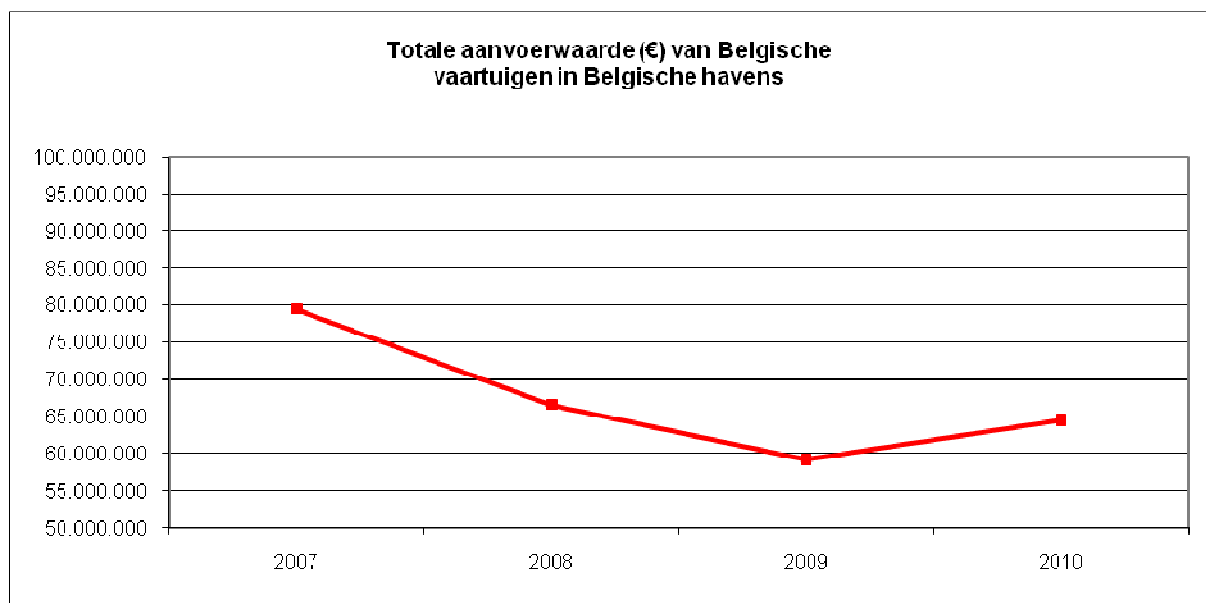
4.1.3 Sancties met betrekking tot het niet nakomen van de economische band

Een positieve trend deed zich voor met betrekking tot de vermelding in het KB⁷ van 3 februari 1999, waarin de voorwaarden voor een daadwerkelijke economische band tussen het vaartuig en de lidstaat zijn bepaald. Dit werd mede op vraag van de sector nauwlettend in het oog gehouden. Zij die hieraan niet voldeden werden door de Dienst Zeevisserij van de Vlaamse Overheid, Departement Landbouw en Visserij sancties opgelegd die resulteerden in een tijdelijke intrekking van de visvergunning.

⁷ In bijlage van dit document werd het KB van 3 februari 1999 opgenomen.

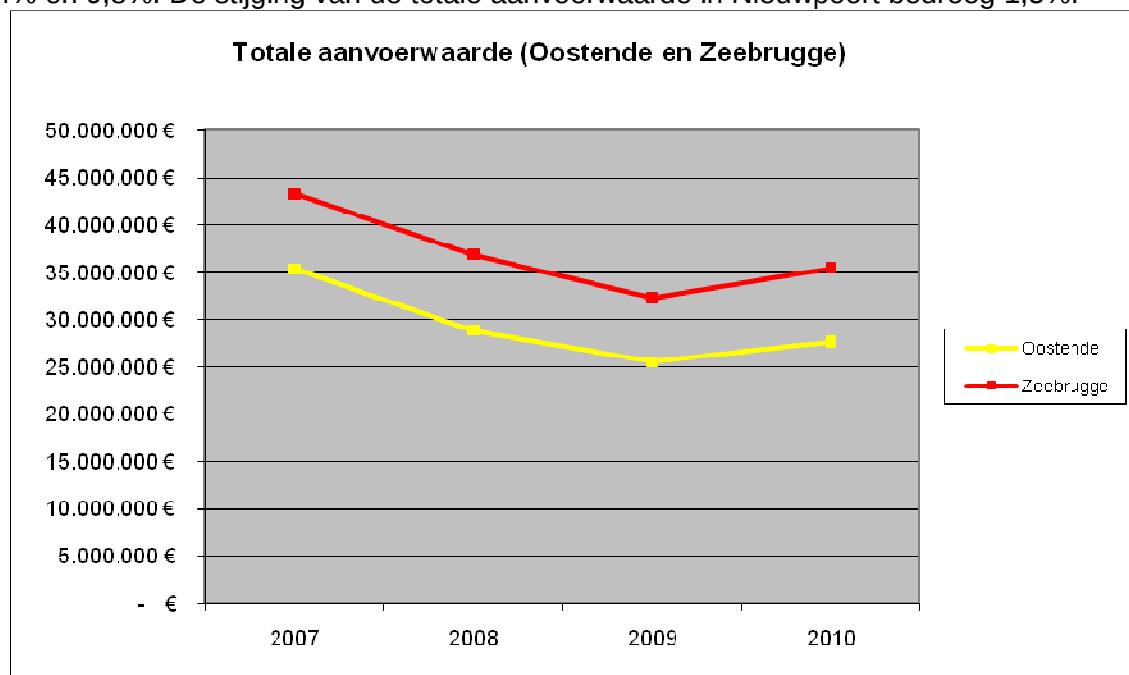
4.2 Aanvoerwaarde in 2010

Naast de quotamaatregelen, is ook de aanvoerwaarde een belangrijke waardemeter in de visserij. In 2010 bedroeg deze € 64.505.442. In vergelijking met 2009 betekent dit een stijging van 9%. Voor het eerst sinds 2007 kon de dalende trend in aanvoerwaarde zich bijgevolg herstellen. Gezien de slechts geringe wijziging in aanvoer, was het verschil in 2010 gevoelig merkbaar in de visprijzen. Uitgezonderd pladijs werd er gemiddeld meer betaald voor de vissoorten dan in de voorgaande jaren. De details over de belangrijkste doelsoorten van de Belgische visserij vindt u terug onder hoofdstuk 3.

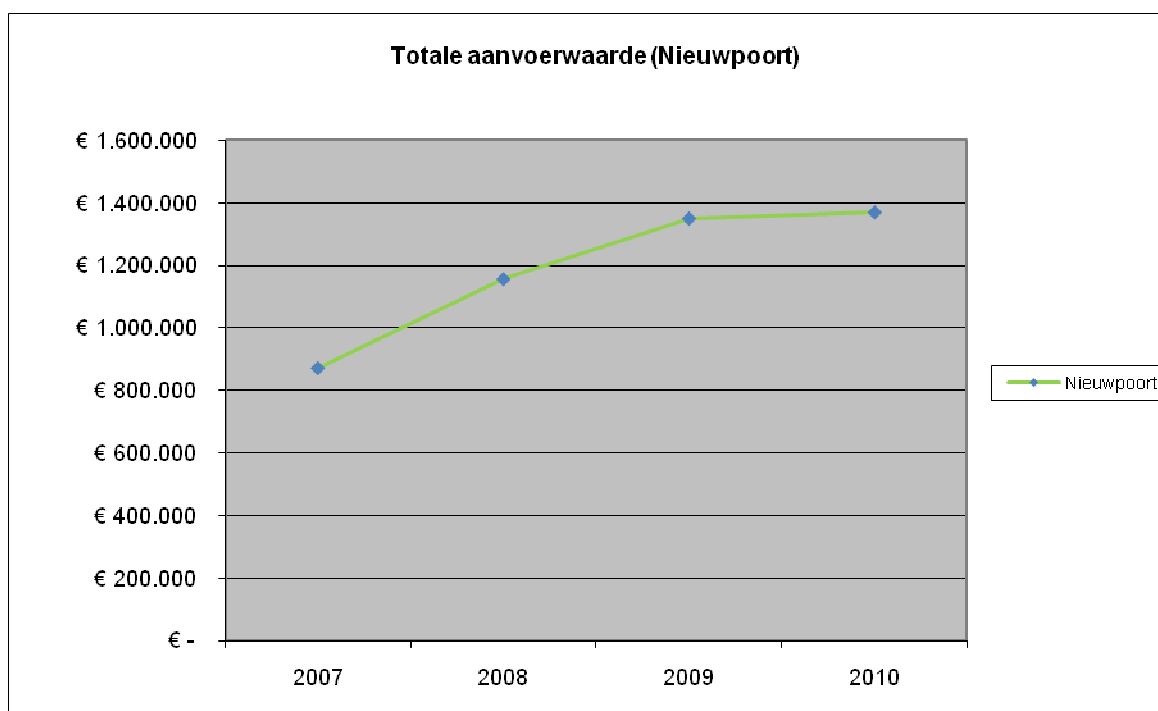


Grafiek 3: Totale aanvoerwaarde van Belgische vaartuigen in Belgische havens

Wanneer we de totale aanvoerwaarde gaan splitsen per aanvoerhaven, zien we dezelfde trend terug. In zowel Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge zagen we dit jaar de totale aanvoerwaarde stijgen. Oostende en Zeebrugge kenden respectievelijk een stijging van 8,4% en 9,8%. De stijging van de totale aanvoerwaarde in Nieuwpoort bedroeg 1,5%.



Grafiek 4: Totale aanvoerwaarde in Oostende en Zeebrugge



Grafiek 5: Totale aanvoerwaarde in Nieuwpoort

4.3 Prijzen

De vissoorten die hierna besproken worden, vormen het hoofdbestanddeel van de besommingen van onze vissersvloot. Gezien hun voornaamheid wordt zowel door de quotacommissie als de dienst Zeevisserij bijzondere aandacht besteed aan de opvisbaarheid van deze quota. Van cruciaal belang zijn de quotaruilen⁸ die met de naburige lidstaten werden afgesloten waardoor de initiële quotatoewijzing van de Europese Commissie geoptimaliseerd kan worden.

Op basis van de gegevens van de totale aanvoer en aanvoerwaarde onderscheiden we tong, schol, kabeljauw, garnaal, tongschar, rog, tarbot, zeeduivel, griet en Sint-Jakobsschelpen.

In onderstaande gegevens van de doelsoorten wordt er telkens een onderscheid gemaakt tussen de verschillende grootteklassen van de verschillende soorten. Ter verduidelijking geven wij in onderstaande tabel aan hoe deze doelsoorten ingedeeld zijn per grootteklasse.

	Klasse I	Klasse II	Klasse III	Klasse IV	Klasse V
Tong	> 500	401 - 500	351 - 400	251 - 350	< 250
Schol	> 800	600 - 800	400 - 600	300 - 400	150 - 300
Rog	> 5000	3000 - 5000	1000 - 3000	300 - 1000	
Tarbot	> 5000	3000 - 5000	2000 - 3000	1000 - 2000	0 - 1000
Zeeduivel gekopt	> 4000	2000 - 4000	1000 - 2000	500 - 1000	200 - 500
Zeeduivel mt kop	> 8000	4000 - 8000	2000 - 4000	1000 - 2000	500 - 1000
Tongschar	> 501	301 - 500	< 300		
Kabeljauw	> 7000	4000 - 7000	2000 - 4000	1000 - 2000	500 - 1000
Griet	> 2000	1000 - 2000	500 - 1000	0 - 500	
St.Jakobsschelp ⁹	0 - 6 st	6 - 8 st	> 8 st		

Tabel 1: Onderverdeling doelsoorten per grootteklasse in gram¹⁰

⁸ In bijlage is een overzicht opgenomen van de quotaruilen doorheen 2010.

⁹ Voor Sint-Jakobsschelpen wordt er gekeken naar het aantal stuks per kilogram.

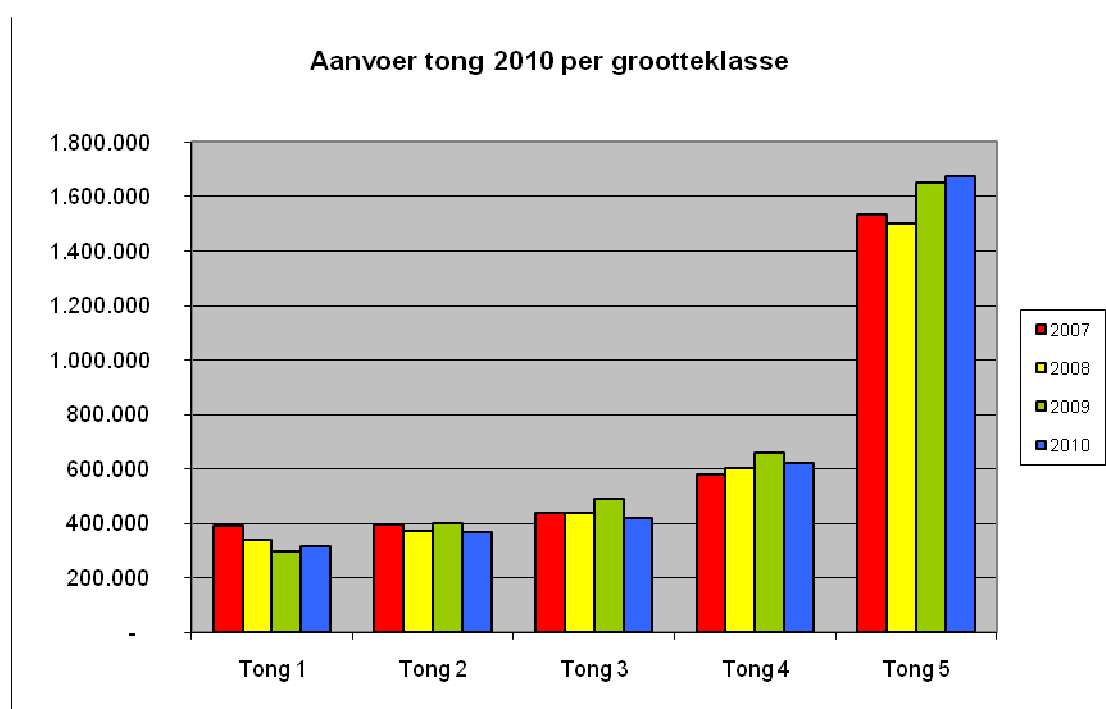
¹⁰ Bron: Gegevens verkregen van de Vlaamse Visveiling NV.

4.3.1 Tong

4.3.1.1 Aanvoer

In 2010 werd er een totaal van 3.400.587 kg tong aangevoerd door Belgische vaartuigen in Belgische havens. Een daling van 3% in vergelijking met 2009. Vermoedelijk is dit het gevolg van het feit dat 2010 het eerste volledige jaar was dat de gevolgen van de slooppremie merkbaar waren. Naar het totale tongquotum voor België toe, werd er een 78% van toegestane quotum opgevist.

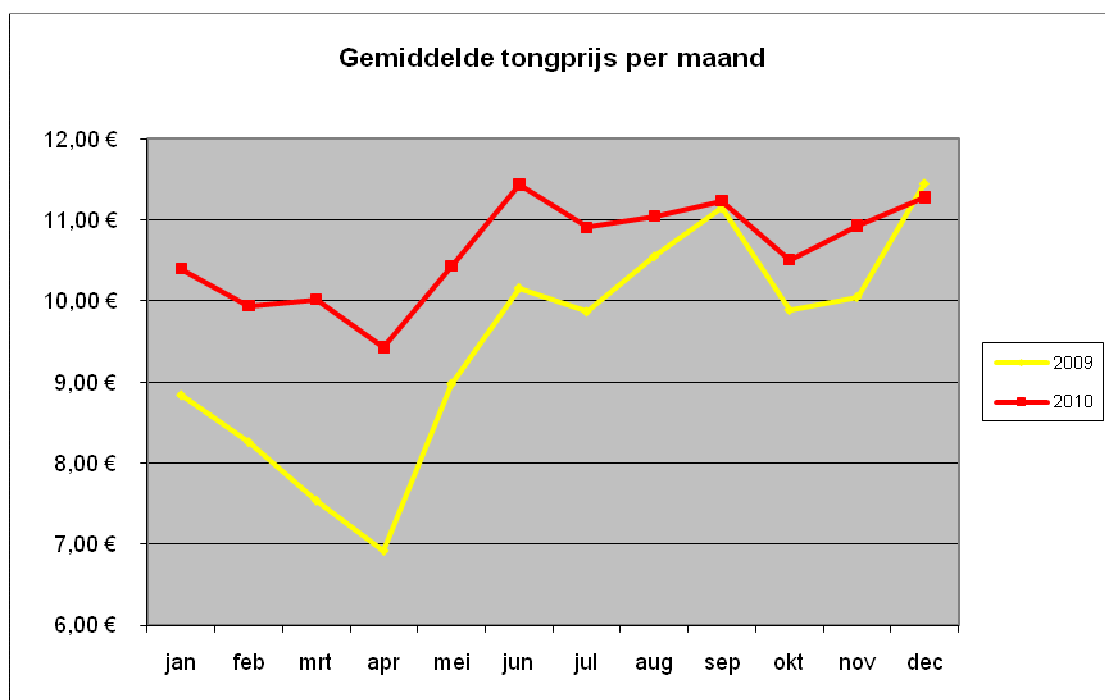
In de volgende grafiek wordt een overzicht gegeven van de evolutie van de tongaanvoer per grootteklasse. We merken een lichte stijging in de grootste en kleinste grootteklassen, maar een daling in de grootteklassen twee, drie en vier.



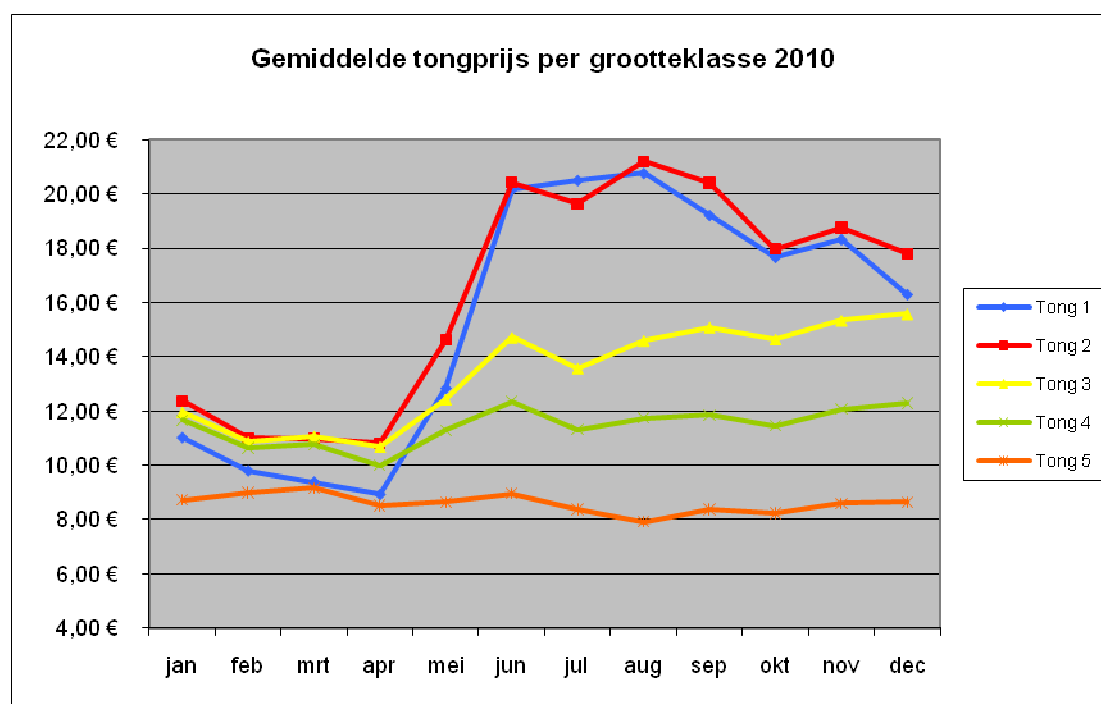
Grafiek 6: Aanvoer tong per grootteklasse 2007 - 2010

4.3.1.2 Tongprijzen

De gemiddelde tongprijs in 2010 bedroeg 10,54€, wat een stijging betekende ten opzichte van de prijs in 2009 (9,16€). In onderstaande grafiek 12 wordt de gemiddelde maandprijs voor tong van 2010 vergeleken met die van 2009. We merken dat gedurende het gehele jaar de prijzen in 2010 beduidend hoger lagen dan in 2009. Vooral in het begin van het jaar liep het verschil op tot één à twee euro per kilogram tong. Gezien de grote aanvoer van tong in de Belgische visserij is de gemiddelde prijs van de tong een waardemeter om het jaar te evalueren. Gezien de degelijke prijzen voor tong, was de sector gematigd positief over het visseizoen 2010.



Grafiek 7: Gemiddelde tongprijs per maand 2009-2010



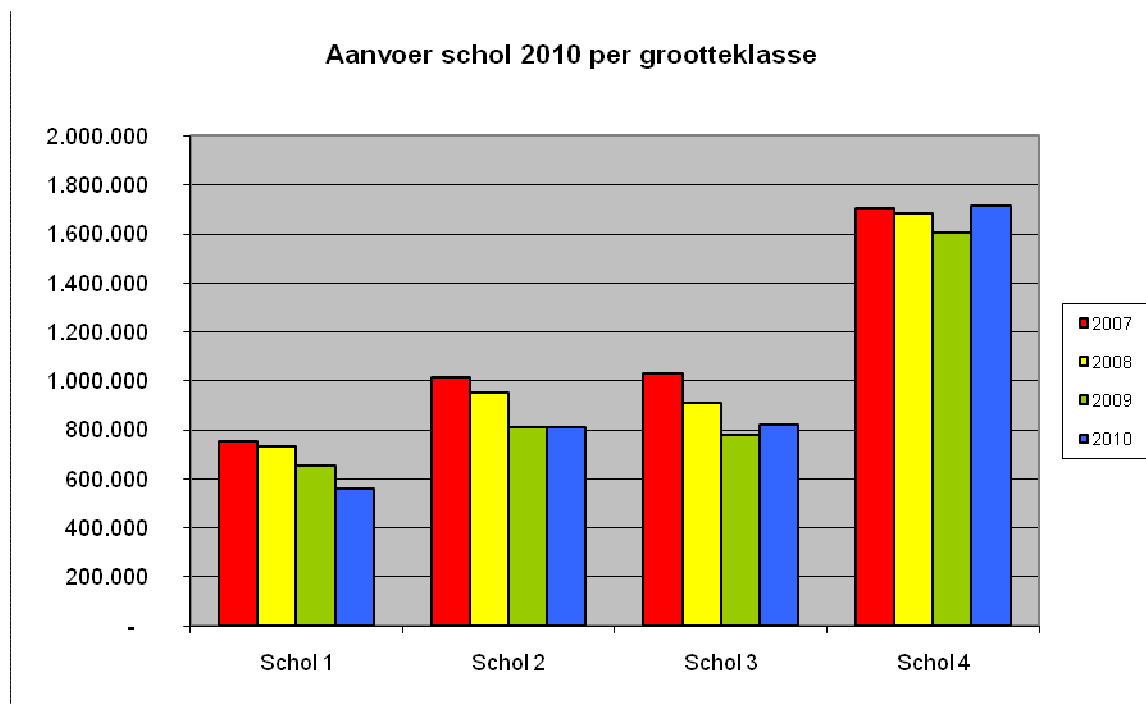
Grafiek 8: Gemiddelde tongprijs per grootteklasse 2010

Wanneer we meer specifiek gaan kijken naar de prijs per grootteklasse in grafiek 13, zien we de het belang van de zomerperiode voor de grote sorteringsklassen. In het begin van 2010 lagen de tongprijzen voor de verschillende grootteklassen enorm dicht bij elkaar. Pas vanaf mei zagen we voor een stuk een differentiatie tussen die verschillende sorteringsklassen. De campagne van de Golf van Biskaje die vanaf juni plaats vindt, speelt duidelijk een grote rol in de prijszetting van de tong.

4.3.2 Schol

4.3.2.1 Aanvoer

In 2010 werd het scholquotum voor België voor 88% opgevist. Daarvan werd er een totaal van 3.909.698 kg schol aangevoerd door Belgische vaartuigen in Belgische havens; een stijging van 1% in vergelijking met 2009 als gevolg van een quotastijging. In de volgende grafiek wordt een overzicht gegeven van de evolutie van de scholaanvoer per grootteklasse.



Grafiek 9: Aanvoer schol per grootteklasse 2007 - 2010

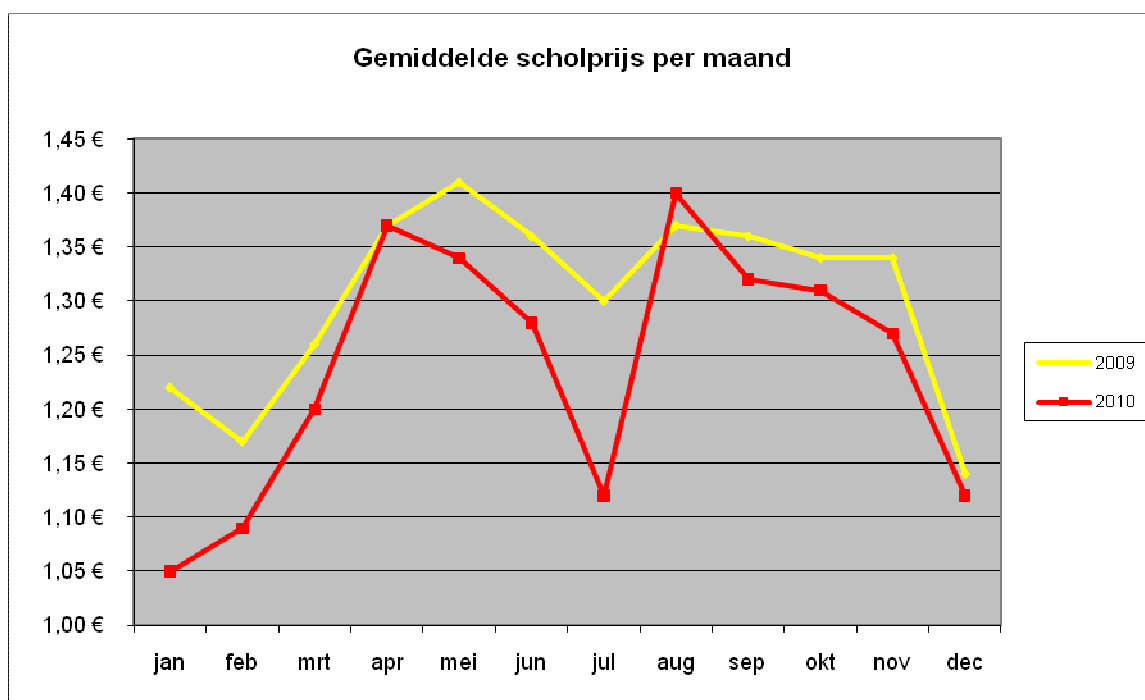
De dalende trend sinds 2007 werd in 2010 omgebogen. Enkel voor de grootste sorteringsklasse noteerden we een lagere aanvoer dan in 2009.

4.3.2.2 Scholprijzen

De gemiddelde scholprijs in 2009 bedroeg 1,24€, wat een verdere daling betekende ten opzichte van de prijs in 2009 (1,31€). Sinds 2008 merken we dus reeds een prijsdaling van maar liefst 31%. Gezien de grote aanvoer van schol in de Belgische visserij, betekent deze prijsdaling een serieuze domper op het financiële resultaat van de sector.

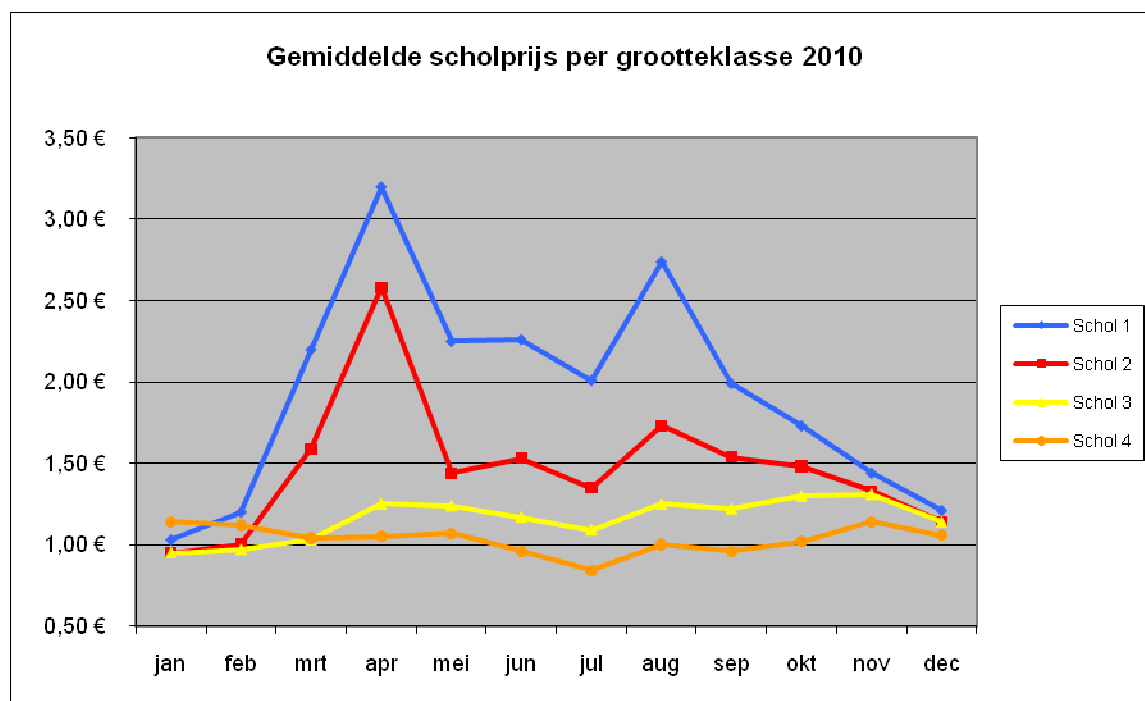
In onderstaande grafiek 15 wordt de gemiddelde maandprijs voor schol van 2010 vergeleken met die van 2009.

Op quasi geen enkel moment in het jaar kon de prijs van schol in 2010 die van 2009 evenaren. Enkel in de maanden april en augustus werd er in 2010 evenveel of meer betaald voor een kilogram schol dan in 2009. Met dieptepunten van 1,05€ en 1,12€ is dit een duidelijke voortzetting van de ineenstorting van de scholprijs eind 2008. Met vooral de grote opvanghoeveelheid en de lagere prijzen in de laatste maand van het jaar, zal de Rederscentrale kijken welke acties kunnen ondernomen worden om zowel de prijzen voor de schol te verbeteren en de opvanghoeveelheid gedurende deze laatste maand te verminderen.



Grafiek 10: Gemiddelde scholprijs per maand 2009-2010

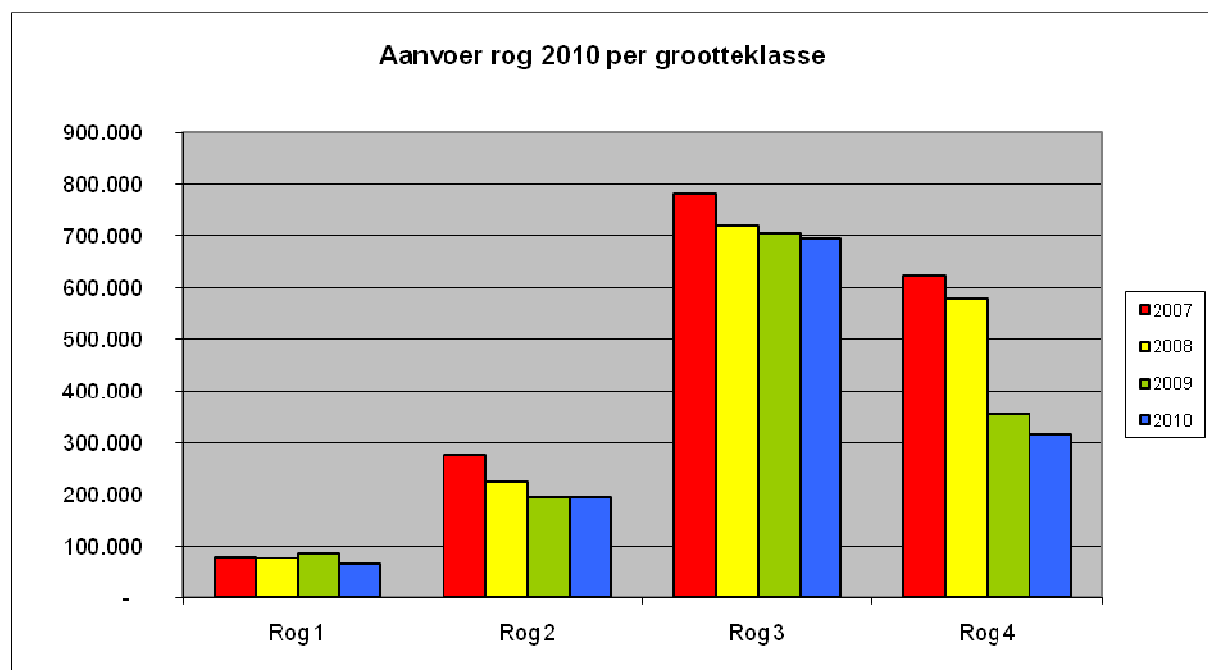
Wanneer we meer specifiek gaan kijken naar de prijs per grootteklasse, zien we de dezelfde lijn als bij de gemiddelde prijs van schol voornamelijk bij de grotere sorteringsklassen. In het begin van 2010 lagen de scholprijzen voor de verschillende grootteklassen enorm dicht bij elkaar. Pas vanaf april zagen we voor een stuk een differentiatie tussen die verschillende sorteringsklassen. Naar het jaareinde toe daalt de prijs van de hogere sorteringsklassen tot het niveau van de lagere.



Grafiek 11: Gemiddelde scholprijs per grootteklasse 2010

4.3.3 Rog

4.3.3.1 Aanvoer

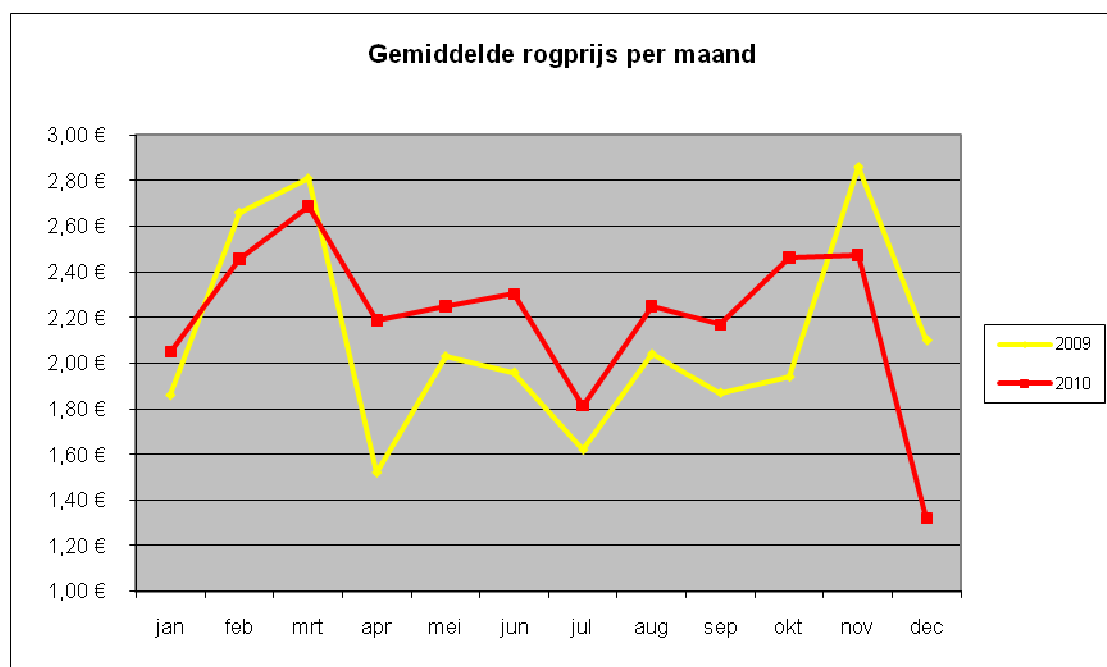


Grafiek 12: Aanvoer rog per grootteklasse 2007 - 2010

Voor wat betreft de aanvoer in de Belgische havens toe, werd er in 2010 269.890kg aangevoerd ofwel 82% van het totale rogquotum. Dit betekende een daling van 5,4% in vergelijking met 2009. Deze daling was merkbaar in alle grootteklassen. Deze daling in aanvoer sinds 2009 kunnen we verklaren door het feit dat er sinds 2009 een quota werd gesteld voor de rogen. De spectaculaire daling van de kleinste soort sinds 2009 kunnen we tevens verklaren door de invoering van een nationale minimum aanlandingsmaat van 50cm in 2009.

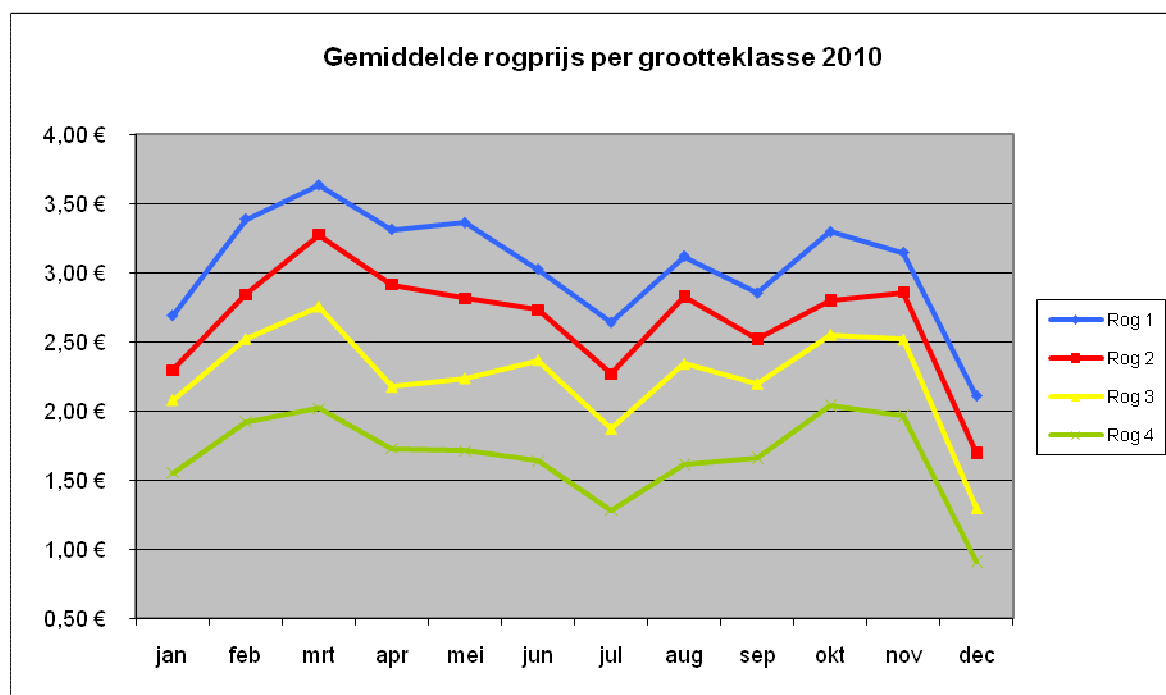
4.3.3.2 Rogprijzen

De gemiddelde rogprijs in 2010 lag met 2,16€ per kg zo'n 6,7% hoger dan in het voorgaande visseizoen. Een mogelijke verklaring hierin ligt in de lagere aanvoer van rog. Wanneer we gaan kijken naar de gemiddelde prijs per maand, zien we enkel in de maanden februari, maart, november en december een lagere gemiddelde prijs in 2010 dan in 2009. Wel zien we terug een duikvlucht van de prijzen naar het jaareinde toe.



Grafiek 13: Gemiddelde rogprijs per maand 2009-2010

Wanneer we specifieker per grootteklasse gaan kijken, merken we dat alle sorteringsklassen een de curve van de gemiddelde prijs volgen. Tevens blijft het onderscheid tussen de sorteringsklassen gedurende geheel 2010 gerespecteerd in de prijsverschillen.



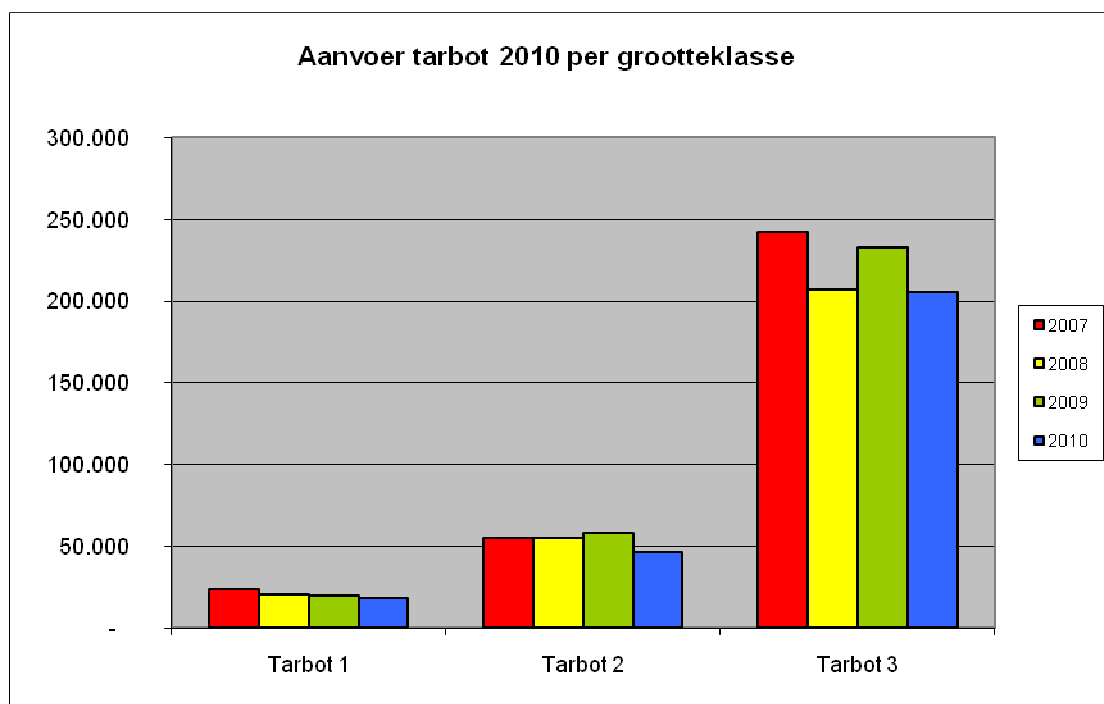
Grafiek 14: Gemiddelde rogprijs per maand per grootteklasse 2010

4.3.4 Tarbot

4.3.4.1 Aanvoer

In 2010 werd er een totaal van 269.890kg tarbot aangevoerd door Belgische vaartuigen in Belgische havens. Een daling van 13,4% in vergelijking met 2009. Binnen de quota worden tarbot en griet samen als één vissoort gequoteerd, waarbij in 2010 daarvan 73% werd opgevisst.

In iedere grootteklasse werd er in 2010 minder aangevoerd dan de voorgaande jaren.

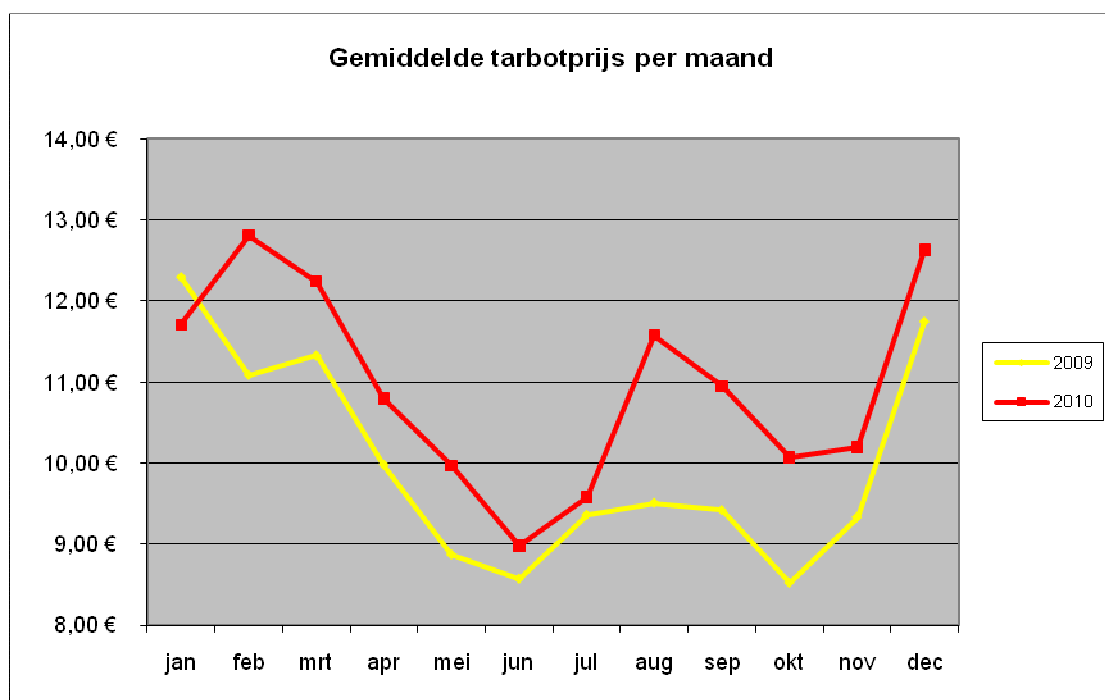


Grafiek 15: Aanvoer tarbot per grootteklasse 2007-2010

4.3.4.2 Tarbotprijzen

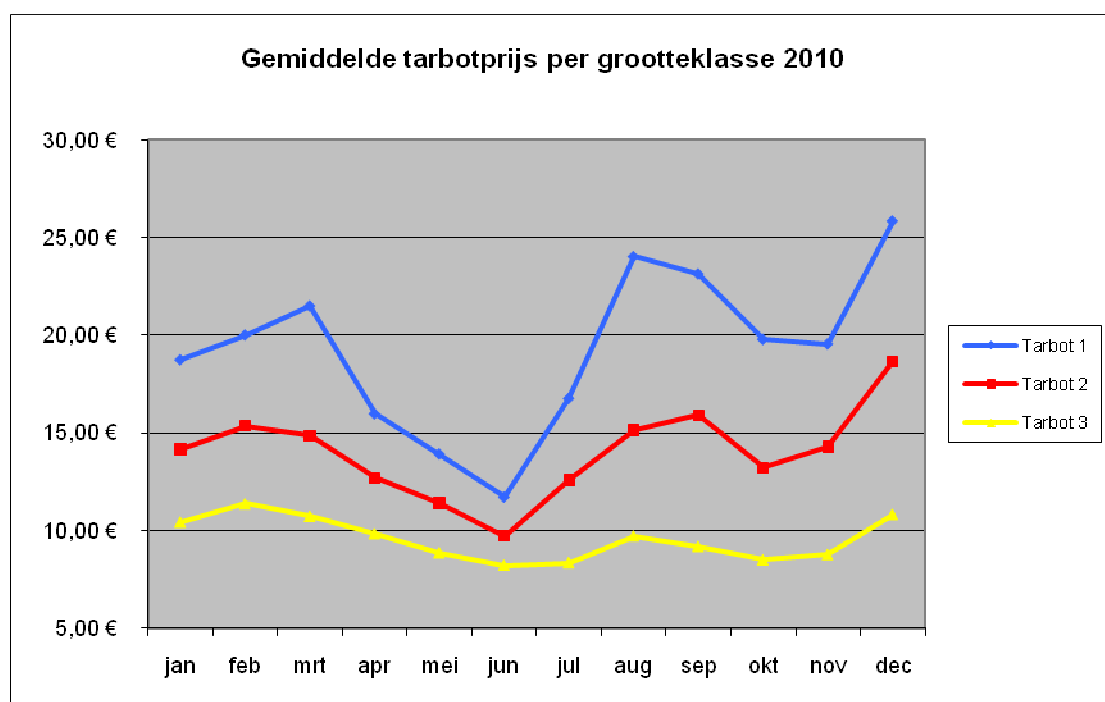
De daling van de aanvoer is misschien de oorzaak van de prijsstijging in 2010 voor tarbot. Gemiddeld werd er voor één kg 10,99€ betaald; 11% minder dan in 2008.

Wanneer we de vergelijking per maand bekijken, merken we dat de gemiddelde prijs in 2010 gelijkloopt met deze van 2009, maar quasi steeds één euro hoger. Enkel in januari werd er gemiddeld meer betaald in 2009 dan in 2010 voor één kilogram tarbot.



Grafiek 16: Gemiddelde tarbotprijs per maand 2009-2010

Ook bij tarbot worden de grootteklassen weerspiegelt in de prijsvorming: de grootste tarbotten zijn tevens de duurste. Ook zien we een gelijklopende curve bij de verschillende sorteringsklassen en de gemiddelde maandprijs voor tarbot, waarbij vooral de piek tijdens de eindejaarsperiode opvalt.

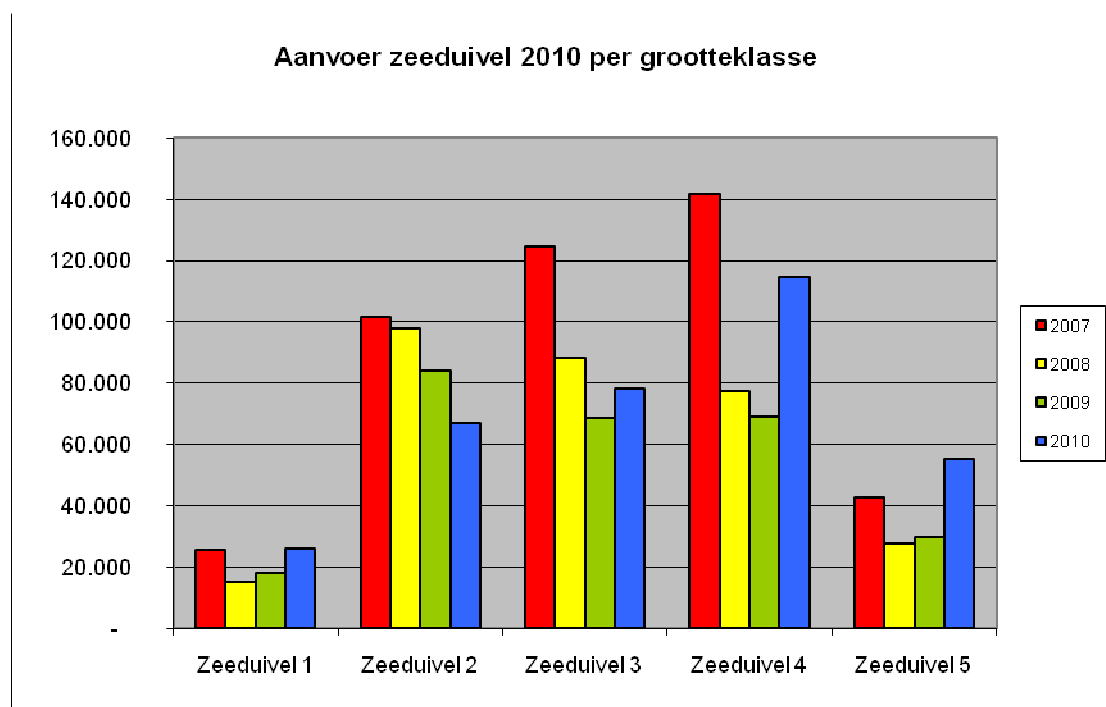


Grafiek 17: Gemiddelde tarbotprijs per grootteklasse 2010

4.3.5 Zeeduivel

4.3.5.1 Aanvoer

In totaal werd er in 2010 341.369 kg zeeduivel aangevoerd in de Belgische havens. Dit impliceert een stijging van 27% ten opzichte van 2009. Voor België werd er in totaal 23% van het totaal toegewezen quotum opgevist. Deze stijging in aanvoer kan misschien verklaard worden door het feit dat de vraag naar zeeduivel groter was vanwege het feit dat zeeduivel in 2010 door de VLAM - sectorgroep Vis werd verkozen tot 'Vis van het jaar'.



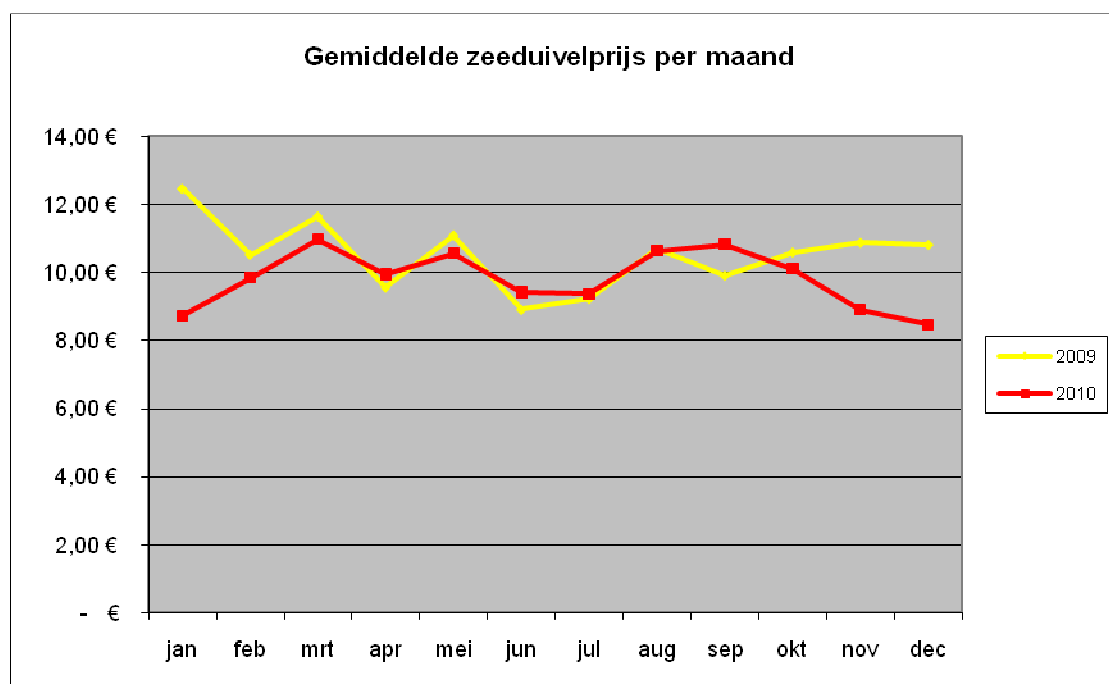
Grafiek 18: Aanvoer zeeduivel per grootteklasse 2007-2010

Vooraf in de kleinere grootteklassen werd er een opmerkelijke stijging in de aanvoer vastgesteld.

4.3.5.2 Zeeduivelprijzen

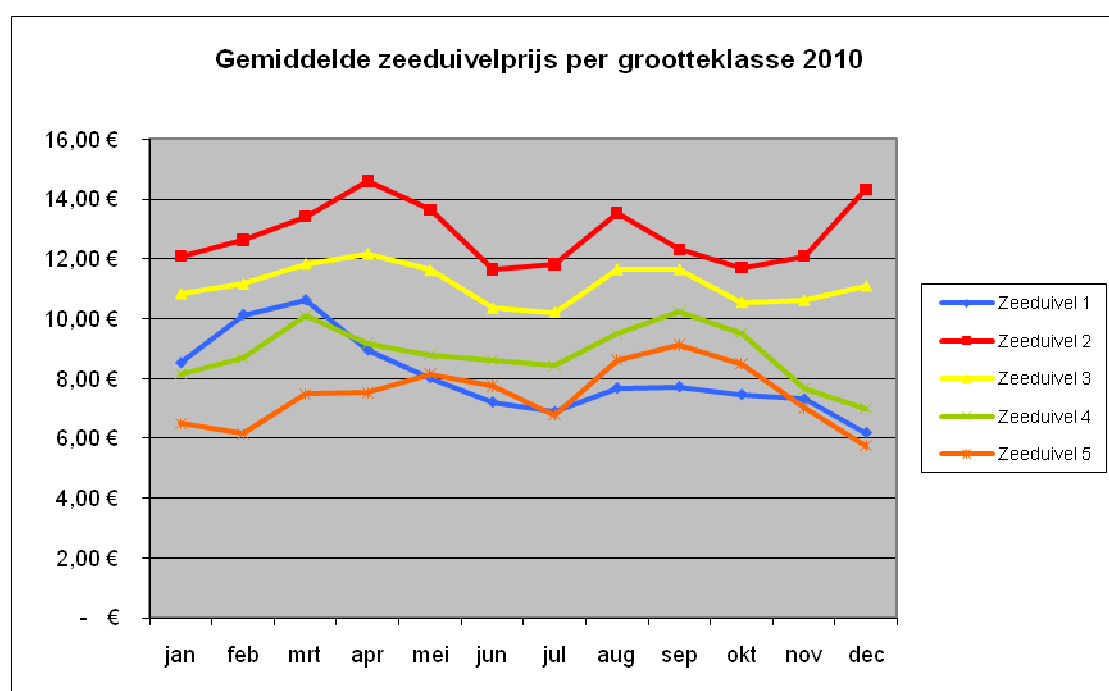
De prijzen die in de veilingen voor staartvis betaald werden, lagen gemiddeld in 2010 op 9,69€, een 5% lager dan in 2009. Hoogstwaarschijnlijk kunnen we hiervoor ook de oorzaak vinden in de grotere aanvoer.

Wanneer we per maand gaan kijken naar de gemiddelde prijs voor zeeduivel, zien we voor 2010 een curve die veelal de lijn volgt van 2009, uitgezonderd in januari, september en het jaareinde. In deze periodes lag de gemiddelde prijs in 2010 een stuk lager dan die in 2009.



Grafiek 19: Gemiddelde zeeduivelprijs per maand 2009-2010

Bij het onderscheid per grootteklasse merken we de opvallend lage prijs voor de grootste klasse op. In de maanden juli tot oktober is deze klasse de goedkoopste. De overige klassen volgen wel de curve van de algemeen gemiddelde maandelijkse prijs, met uitzondering van Zeeduivel 2 en 3, die naar het jaareinde toe stijgen in prijs.



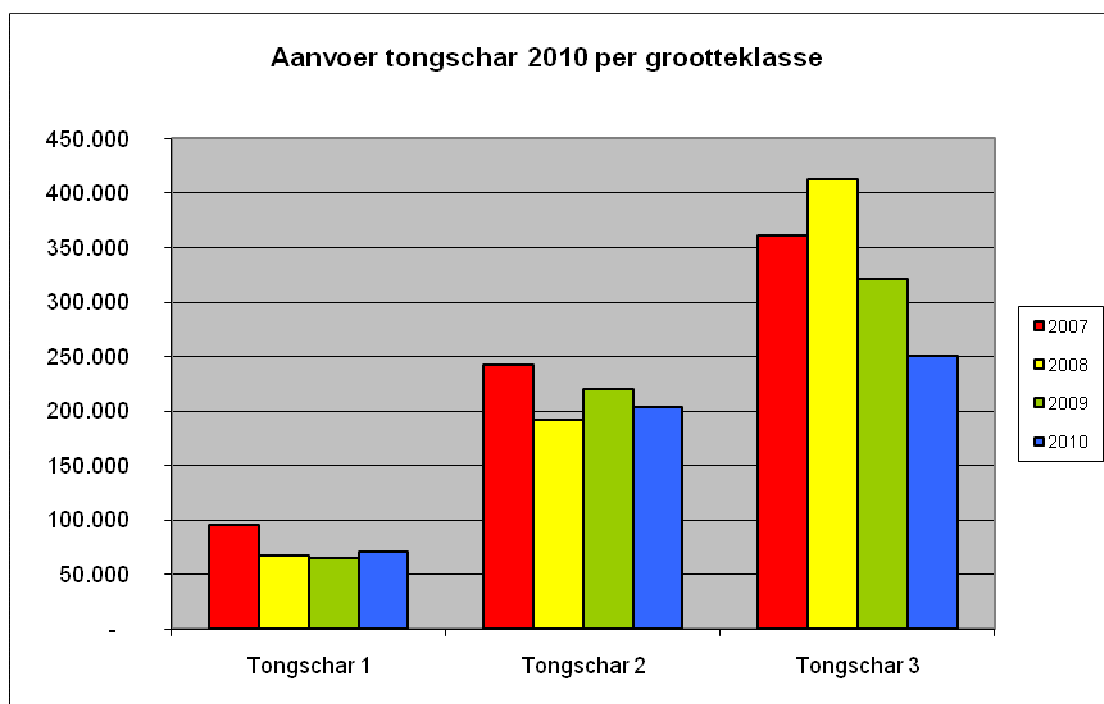
Grafiek 20: Gemiddelde zeeduivelprijs per grootteklasse per maand 2010

4.3.6 Tongschar

4.3.6.1 Aanvoer

Ook bij de tongschar zagen we een daling in de totale aanvoer in Belgische havens in 2010 ten opzichte van 2009. In totaal werd er 525.806 kg aangevoerd wat een daling impliceert van 13,4%.

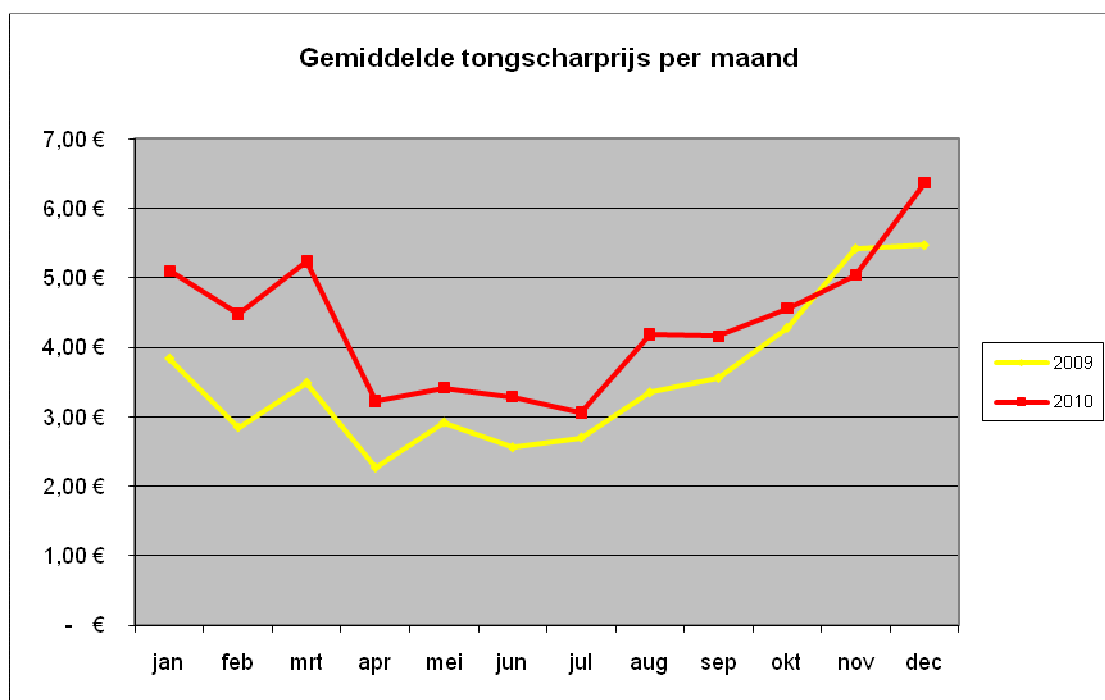
In 2009 werd er tevens 99,8% van het totale quotum voor tongschar en witje (wat voor wat het quotum betreft als één groep beschouwd wordt) opgevisht.



Grafiek 21: Aanvoer tongschar per grootteklasse 2007-2010

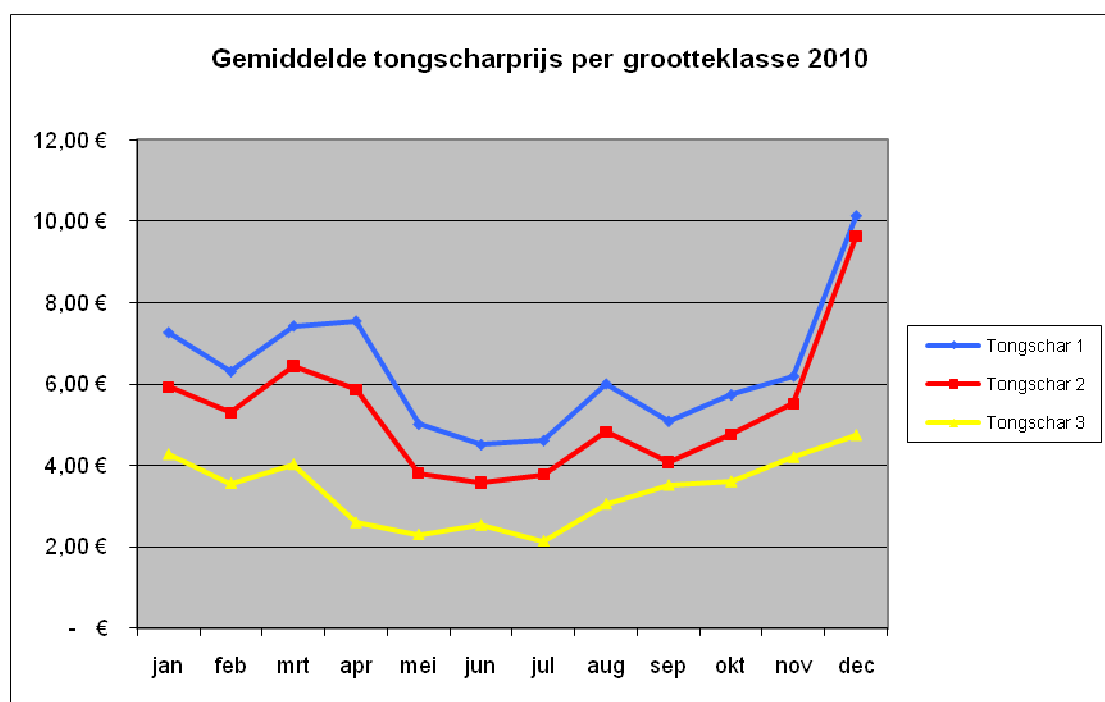
4.3.6.2 Tongscharprijzen

De gemiddelde prijs in 2009 lag maar liefst 21% hoger dan in 2008. In 2010 werd er gemiddeld 4,43€ betaald voor één kg tongschar. Wanneer we kijken naar de gemiddelde prijs per maand, zien we dat de gemiddelde prijs in 2010 dezelfde curve volgde als die in 2009, maar steeds één à twee euro hoger. Deze hogere prijzen zijn een verderzetting van de stijging sinds juli 2009.



Grafiek 22: Gemiddelde tongscharprijs per maand 2009-2010

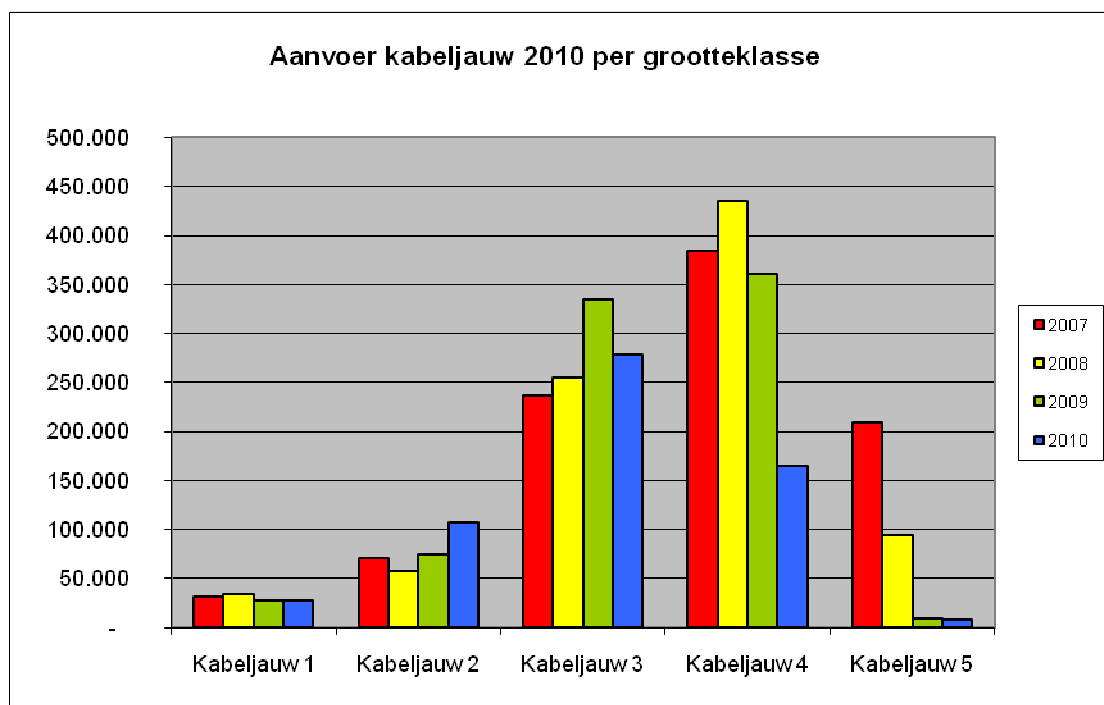
De gemiddelde prijs per maand voor tongschar is min of meer terug te vinden wanneer we de sorteringsklassen apart bekijken. Bij de grootste klassen vinden we de stijging naar het jaareinde terug, terwijl die stijging in de prijs van de kleinste klasse beduidend minder fors was.



Grafiek 23: Gemiddelde tongscharprijs per grootteklasse 2010

4.3.7 Kabeljauw

4.3.7.1 Aanvoer



Grafiek 24: Aanvoer kabeljauw per grootteklasse 2007-2010

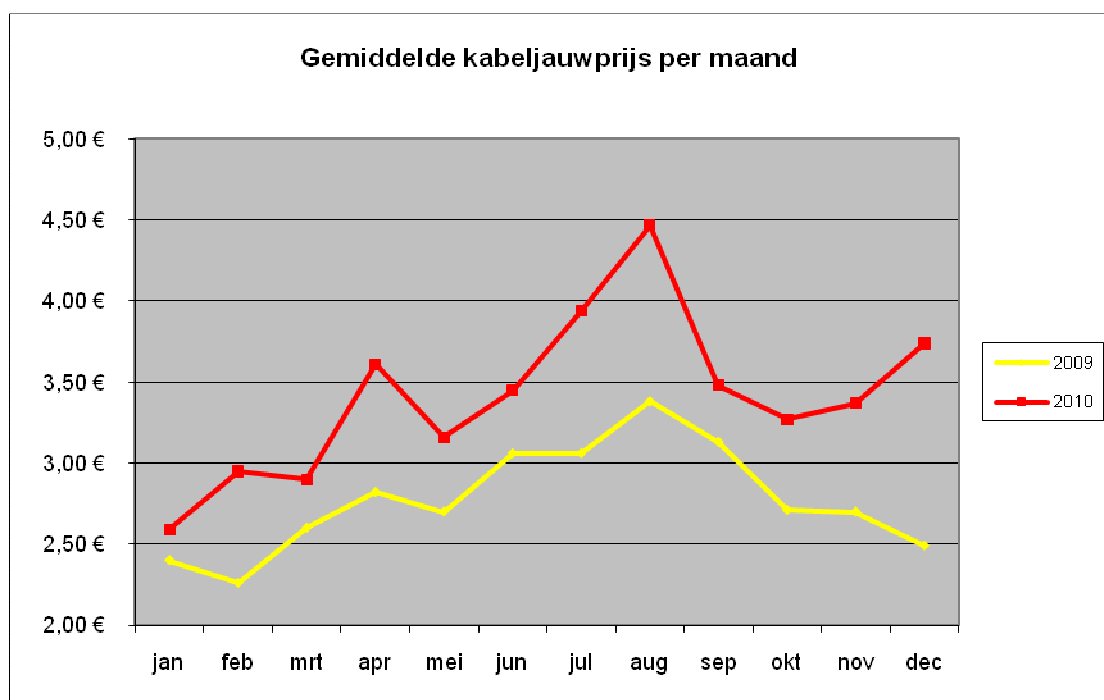
In 2009 werd er een totaal van 587.348 kg kabeljauw aangevoerd door Belgische vaartuigen in Belgische havens. Een daling van 27% in vergelijking met 2009 als gevolg van een quotadaling. In de volgende grafiek wordt een overzicht gegeven van de evolutie van de kabeljauwaanvoer per grootteklasse. In totaal werd er in 2010 ongeveer 56% van het totale quotum opgevist.

Uit grafiek 17 kunnen we enkele opmerkelijke vaststellingen doen. De kleinste kabeljauwklasse is in vergelijking met vorige jaren nog nauwelijks vertegenwoordigd in de aanvoer. Dit is een trend die verder gezet werd sinds 2008 wanneer de nieuw minimumaanvoerlengte op 50cm werd vastgelegd in plaats van de vroeger gebruikelijke 35cm. In de tweede klasse merken we wel een stijging op ten opzichte van de vorige jaren. In de overige selectieklassen zien we kleinere (klasse 1) en grotere dalingen (klasse 3 & 4).

4.3.7.2 Kabeljauwprices

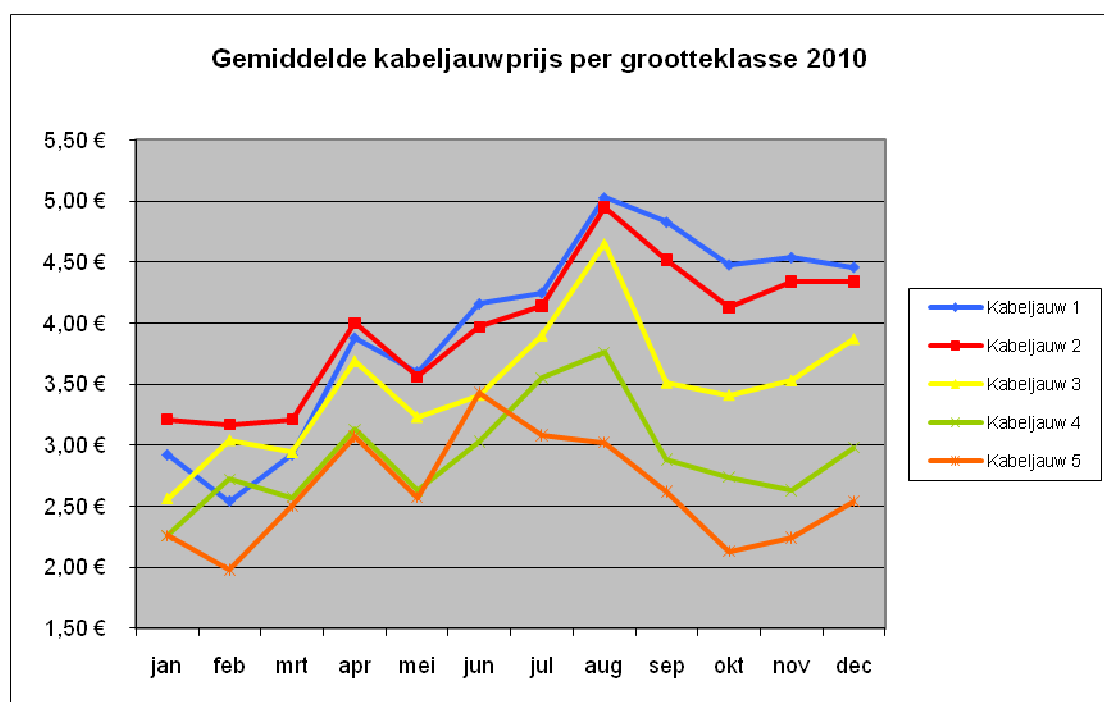
De gemiddelde kabeljauwprijs in 2010 bedroeg 3,26€; een stijging van maar liefst 20% ten opzichte van het vorige visseizoen.

De gemiddelde kabeljauwprijzen volgen min of meer dezelfde fluctuaties als die in 2009. Met dit verschil dat naar het jaareinde toe de gemiddelde prijs steeg terwijl deze in 2009 in dezelfde periode daalde. Daarenboven merken we op de voor kabeljauw de gemiddelde prijs van 2010 nooit onder die van 2009 kwam.



Grafiek 25: Kabeljauwprijzen per maand 2009-2010

Wanneer we kijken naar de gemiddelde prijs per grootteklasse, merken we dat deze klasseverschillen enigszins gerespecteerd worden in de prijs. Enkel in het begin van het jaar is de grootste klasse niet de duurste. Gemiddeld volgen onderstaande curves wel de curve van de gemiddelde prijs in 2010.

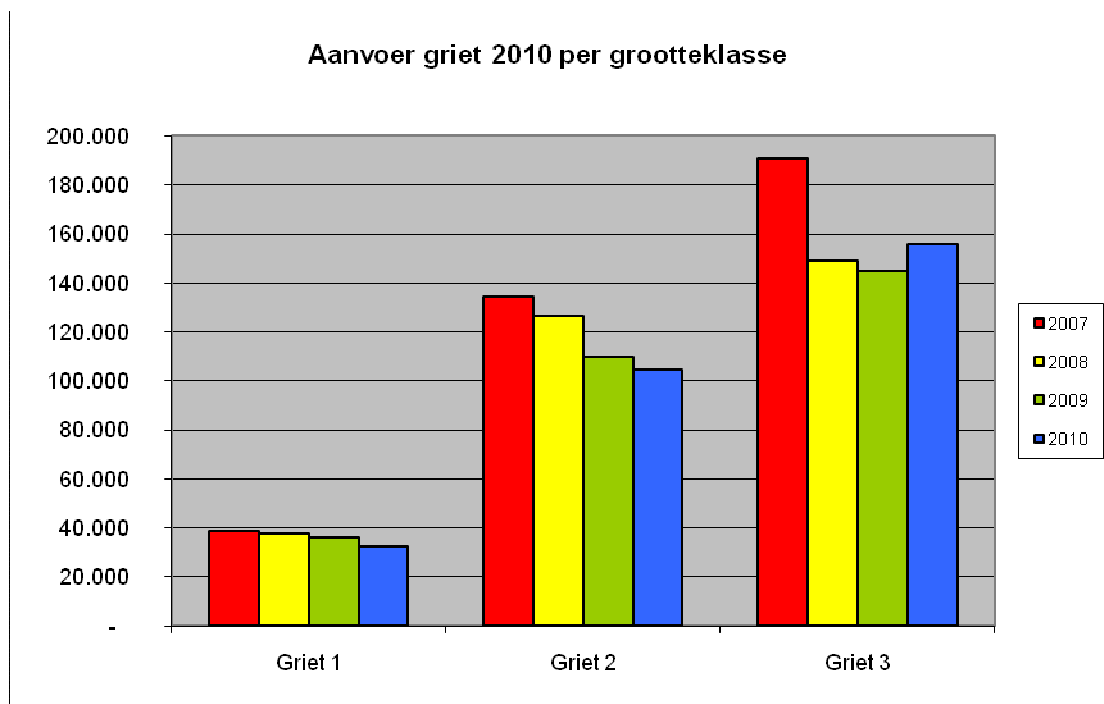


Grafiek 26: Kabeljauwprijzen per grootteklasse 2010

4.3.8 Griet

4.3.8.1 Aanvoer

In 2009 werd er 1% meer griet aangevoerd ten opzichte van 2008, wat uiteindelijk resulteerde in een totale aanvoer van 293.299 kg griet. Zoals besproken bij 3.8.1. *Aanvoer Tarbot* worden griet en tarbot samen genomen wanneer het gaat om de quota te bepalen. Van het totale quotum van tarbot en griet werd er bijgevolg ook 73% opgevist.

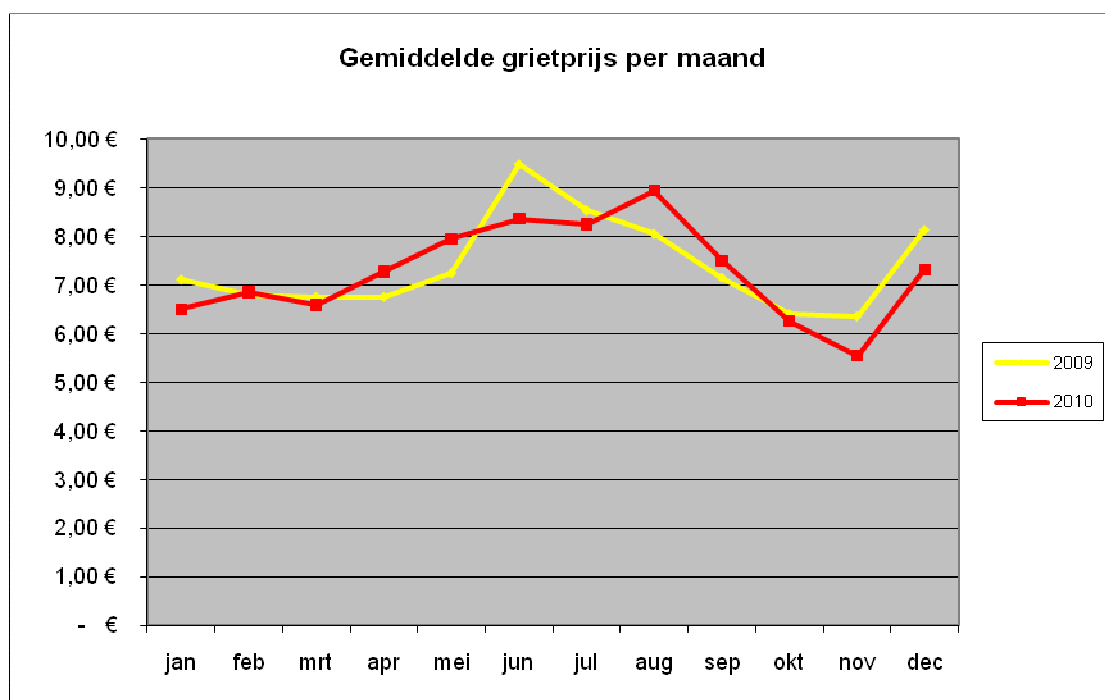


Grafiek 27: Aanvoer griet per grootteklasse 2007-2010

4.3.8.2 Grietprijzen

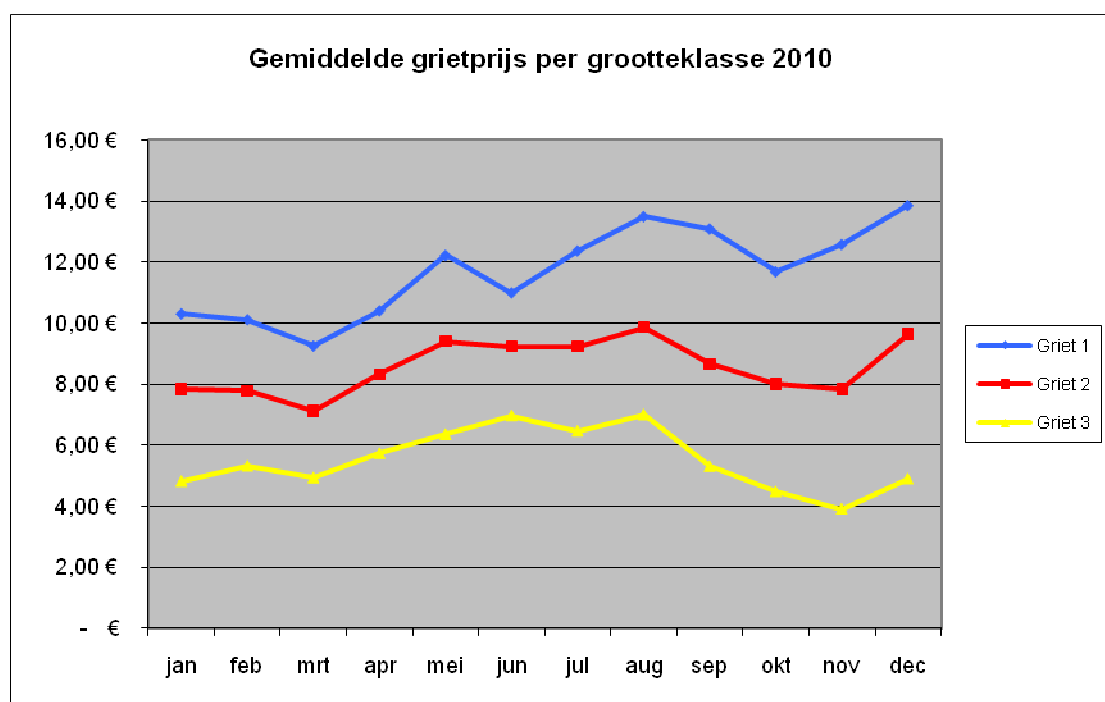
Bij griet daalde de prijs in 2010 ten opzichte van 2009 en dit met 3% tot 6,90 €/kg.

Bij de gemiddelde prijs per maand zien we globaal gezien in 2008 en 2009 dezelfde trend, waarbij de piekperiode duidelijk in de zomermaanden ligt en naar het jaareinde toe lijkt de prijs zich dan voor een stuk te herstellen.



Grafiek 28: Gemiddelde grietprijs per maand 2009-2010

We zien dat de verschillende grootteklassen bij griet naar gemiddelde prijzen toe heel simultaan verlopen. Ook hier zien we duidelijk de piek in de zomer en naar het jaareinde toe voor wat betreft de prijzen.

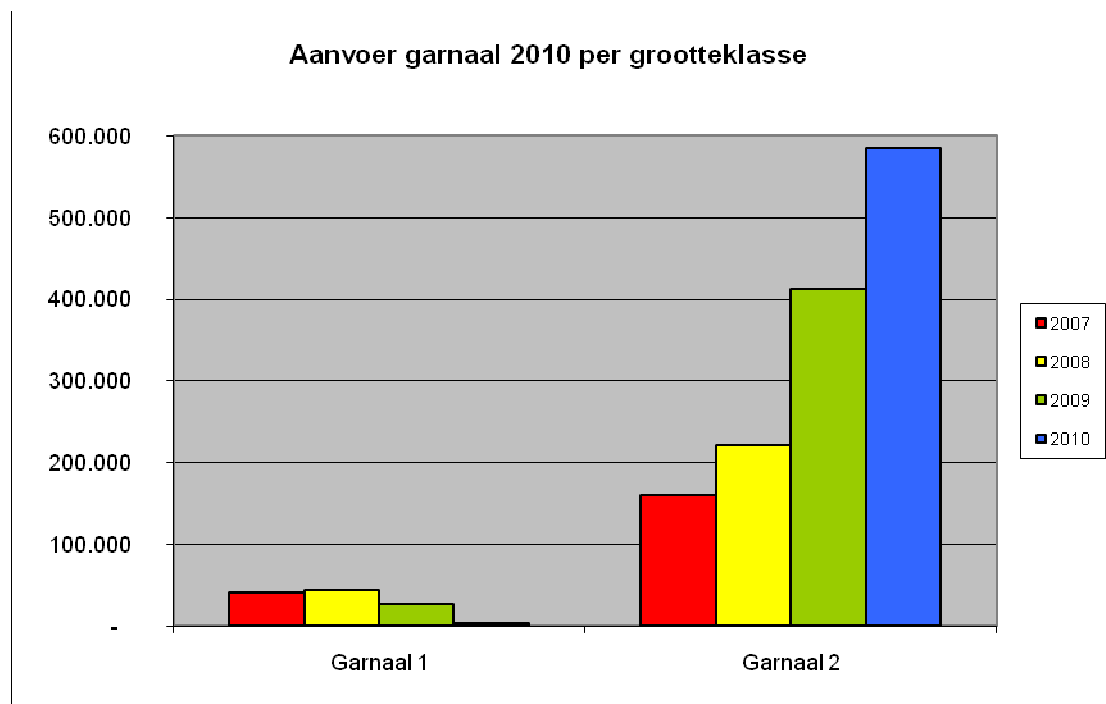


Grafiek 29: Gemiddelde grietprijzen per grootteklasse per maand 2010

4.3.9 Garnaal

4.3.9.1 Aanvoer

De aanvoer kende, voornamelijk in Nieuwpoort, ook na het succesjaar 2009 een spectaculaire stijging in de aanvoer. Tegenover 2009 steeg de aanvoer met maar liefst 34% tot 588.354 kg. Zoals in onderstaande grafiek duidelijk wordt, ligt dit vooral in het feit dat de aanvoer van de kleinere garnalen ook in 2010 een sterke groei.

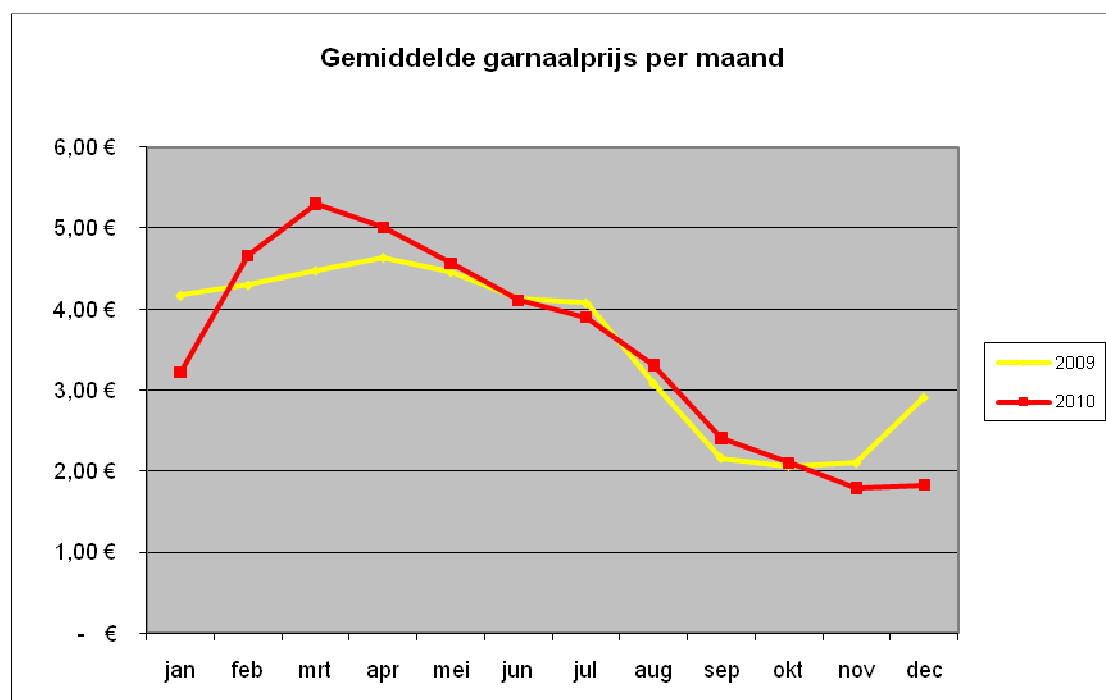


4.3.9.2 Garnaalprijs

Deze spectaculaire stijging in aanvoer zorgt uiteraard voor een lagere prijs op de markt. De gemiddelde prijs voor garnaal was in 2010 zo'n 2,43€/kg, wat 12% lager ligt ten opzichte van het voorgaande seizoen.

In Nederland werd er bekeken of er via maatregelen van de producentenorganisaties beperkingen konden opgelegd worden in de aanvoer om de prijs de kans te laten zich terug te herstellen. Bij een rondvraag van de Belgische garnaalreders besloot de Rederscentrale dat de wens niet aanwezig was om in deze materie maatregelen te treffen.

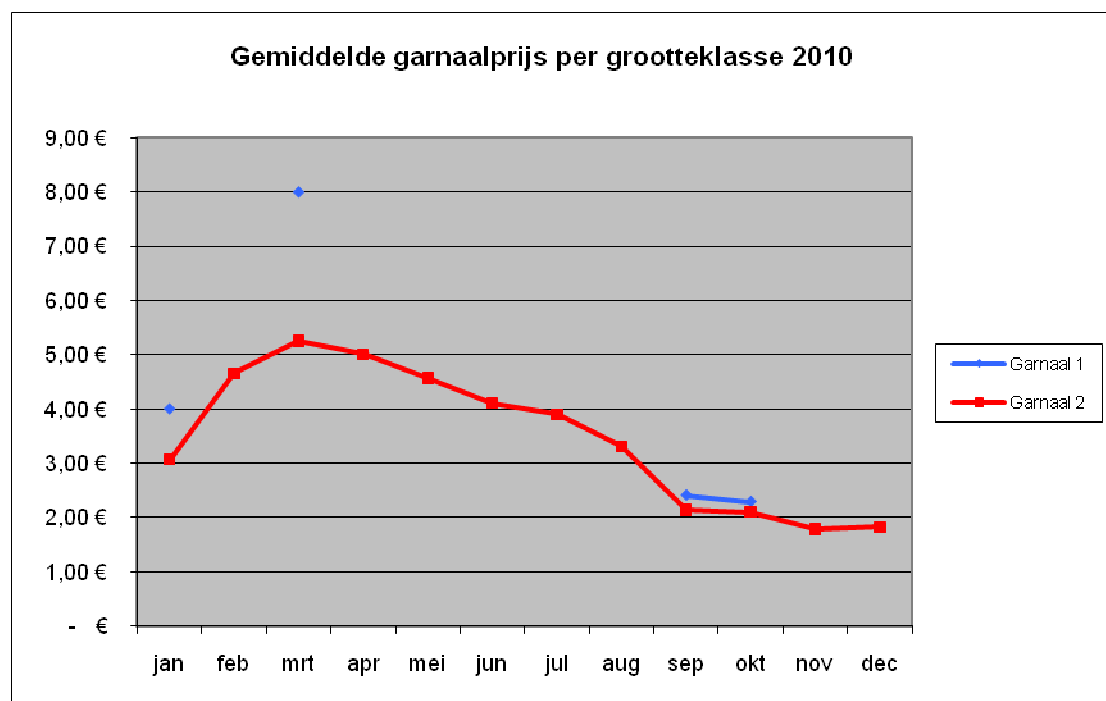
Globaal gezien volgde de prijs in 2010 de curve in 2009. Opmerkelijk is de heel lage prijs vanaf de maand september, wanneer de garnaal kwalitatief op zijn best is. Het was echter in deze periode dat de aanvoer van garnalen exponentieel steeg.



Grafiek 31: Gemiddelde garnaalprijs per maand 2009-2010

In onderstaande grafiek 32 hebben we de gemiddelde prijs per maand opgedeeld volgens de grootteklasse. Allereerst merken we op dat enkel in de maanden januari, maart, september en oktober er aanvoer was van de grootste garnalen.

De prijs van de kleinere garnalen volgt bijgevolg uiteraard de algemene gemiddelde prijs van 2010.

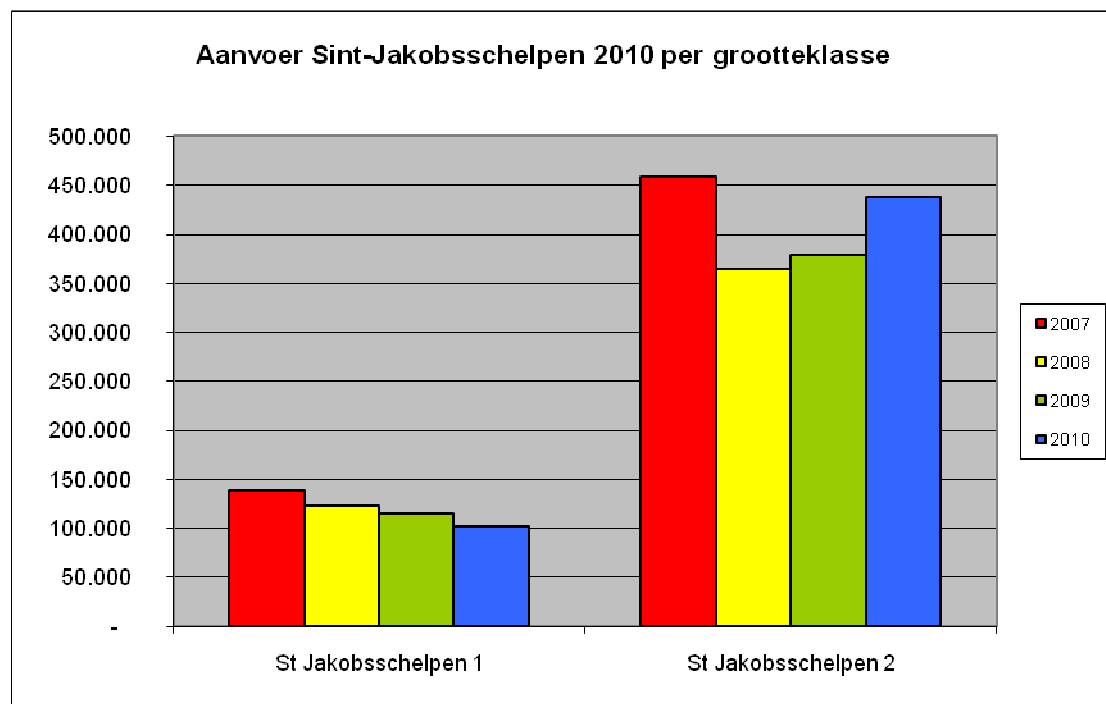


Grafiek 32: Gemiddelde garnaalprijzen per grootteklasse per maand 2010

4.3.10 Sint-Jakobsschelpen

4.3.10.1 Aanvoer

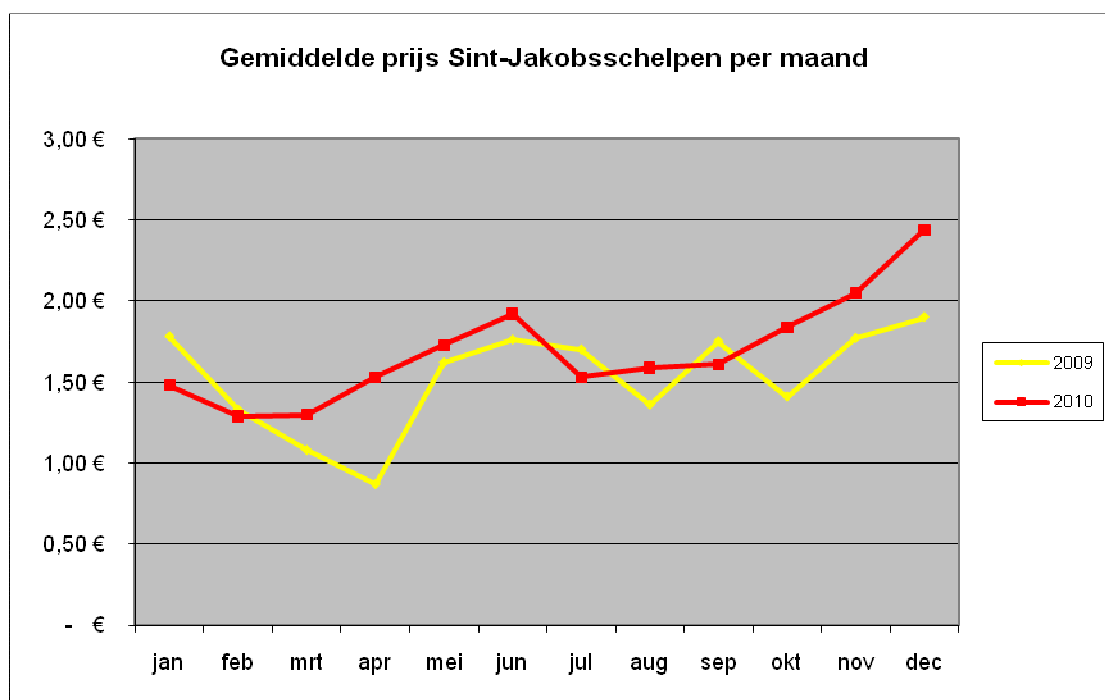
In 2010 merkten we een stijging in de aanvoer van Sint-Jakobsschelpen met 9,1% tot 539.529 kg.



Grafiek 33: Aanvoer Sint-Jakobsschelpen per grootteklasse 2007-2010

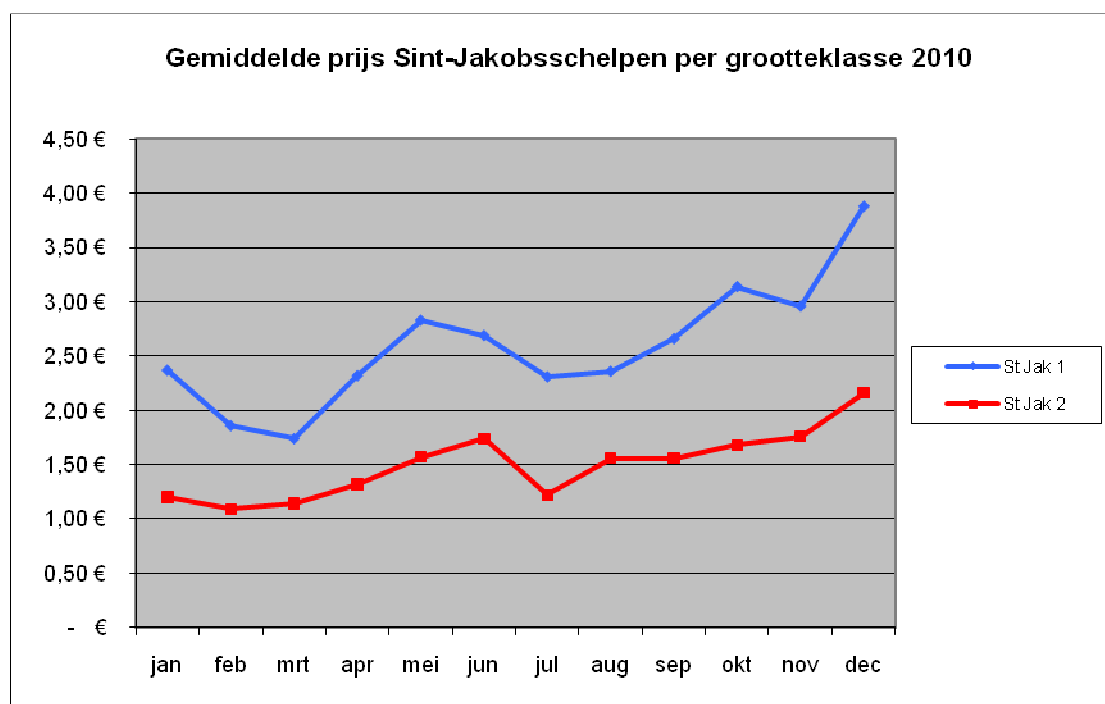
4.3.10.2 Prijzen Sint-Jakobsschelpen

De prijs daarentegen steeg in vergelijking met 2009 met 12% tot 1,63€/kg. Wanneer we per maand gaan kijken naar de gemiddelde prijzen, zien we dat de gemiddelde prijs in vergelijking met 2009 meestal een halve euro duurder verkocht werd.



Grafiek 34: Gemiddelde Sint-Jacobspreis per maand 2009-2010

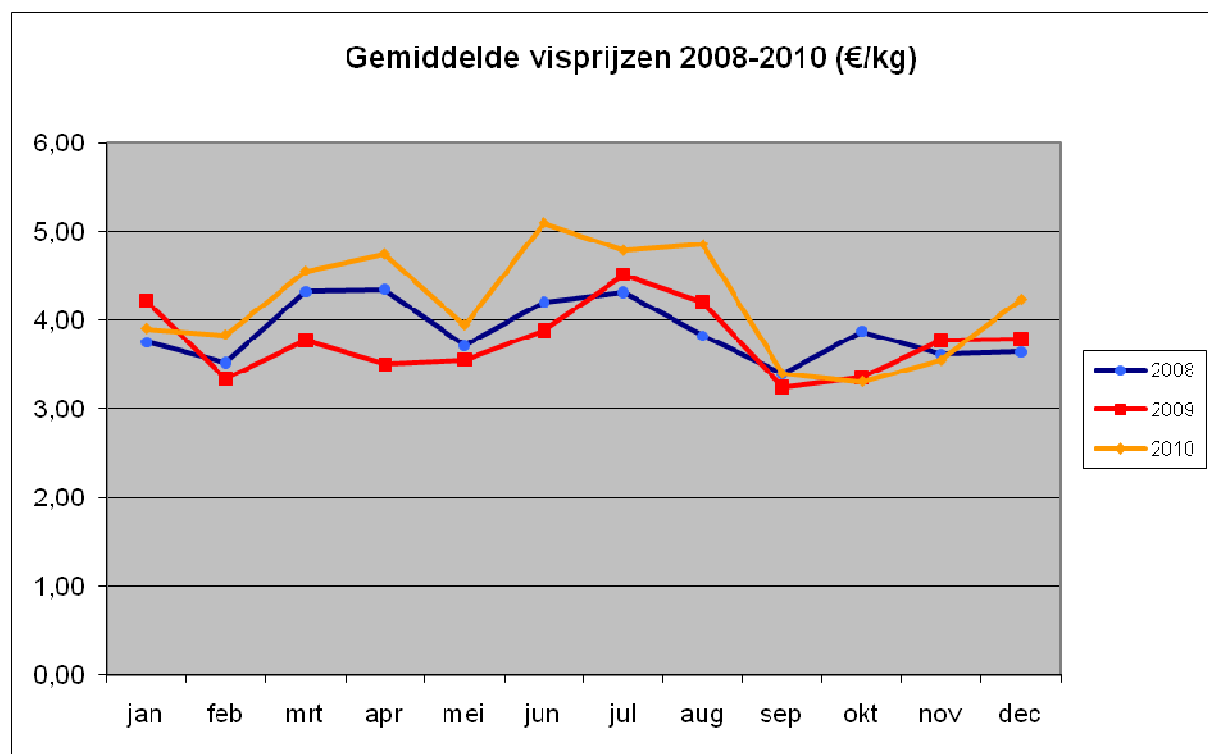
Het verschil in grootteklassen wordt ook gerespecteerd in de prijsverschillen. Beide curves in grafiek 40 volgen perfect die van de algemene gemiddelde prijs in 2009.



Grafiek 35: Gemiddelde Sint-Jakobsschelpenprijzen per grootteklasse per maand 2010

4.3.11 Algemene gemiddelde visprijzen

Uit onderstaande grafiek 9 zien we duidelijk dat de gemiddelde prijzen over de jaren heen dezelfde trend volgen. Wel valt op dat de gemiddelde prijzen, met uitzondering van de maanden januari, oktober en november, de prijzen in 2010 behoorlijk boven die van 2008 en 2009 lagen.



Grafiek 36: Gemiddelde visprijzen 2008-2010

4.4 Uit de markt genomen

4.4.1 Cijfermateriaal

Tabel 1 geeft weer welke hoeveelheden per vissoort uit de markt werden genomen in 2009. Voor de vergelijking worden ook de hoeveelheden uit 2008 naast die van 2009 geplaatst.

Vis-soort \ Jaar	2009		2010	
	Nominaal	% ¹¹	Nominaal	% ¹²
Bot	13.350 kg	5,6	9.974 kg	4,8
Engelse Poon	8.573 kg	4,1	9.527 kg	4,1
Garnaal	460 kg	0,1	-	-

¹¹ Ten opzichte van totale vangst van de betreffende vissoort in 2009.

¹² Ten opzichte van totale vangst van de betreffende vissoort in 2010.

Grauwe Poon	1.494 kg	5,9	7.445 kg	25,7
Haring	-	-	15 kg	1,3
Heek	912 kg	2,5	1.201 kg	2,5
Hondshaai	97.078 kg	19,7	75.262 kg	16,0
Horsmakreel	-	-	161 kg	1,7
Kabeljauw	1.299 kg	0,2	93 kg	0,0
Kongeraal	3.310 kg	10,9	2.241 kg	8,5
Koolvis	1 kg	0,0	-	-
Krabbenpoten	-	-	1 kg	0,0
Langoust. (geh)	32 kg	0,1	22 kg	0,1
Langoust. (st)	1 kg	0,0	-	-
Leng	224 kg	0,9	53 kg	0,1
Makreel	11 kg	0,4	-	-
Mul	54 kg	0,2	-	-
Noordzeekrab	11 kg	0,0	114 kg	0,2
Octopus	6 kg	0,0	12 kg	0,0
Overige Demers	9.925 kg	4,1	4.049 kg	1,8
Overige Schaald.	55 kg	13,4	72 kg	12,0
Pijlinktvis	58 kg	0,1	144 kg	0,2
Pollak	-	0,0	2 kg	0,2
Rode Poon	32.082 kg	7,6	7.445 kg	1,9
Rog	18.367 kg	1,4	15.824 kg	1,2
Schar	32.944 kg	7,9	44.691 kg	12,2
Schartong	6.230 kg	5,2	3.306 kg	1,3
Schelvis	29.121 kg	15,6	18.150 kg	8,6
Schol	65.677 kg	1,7	94.619 kg	2,4
Sprot	-	-	280 kg	36,9

Steenbolk	117.945 kg	33,6	115.249 kg	33,7
St-Jakobsschelp.	353 kg	0,1	273 kg	0,1
Tong	8 kg	0,0	-	-
Tongschar	8.216 kg	1,4	2.234 kg	0,4
Wijting	26.241 kg	11,3	10.216 kg	4,2
Wulk	7.156 kg	8,8	1.376 kg	1,2
Zandhaai	2.844 kg	30,2	491 kg	10,3
Zeekat	88 kg	0,0	16 kg	0,0
<u>Totaal</u>	<u>484.126 kg</u>	<u>3,0</u>	<u>421.863 kg</u>	<u>2,7</u>

Tabel 2: Uit de markt genomen hoeveelheden vis in Belgische havens van Belgische vaartuigen

Nadat we in 2009 een meer dan verdubbeling in de opgehouden vis vaststelden, merken we in 2010 een lichte daling van 13% van de totale uit de markt genomen vis. We merken een opmerkelijke stijging van grauwe poon (398%), schol (44%) en schar (36%). Van rode poon (-77%), tongschar (-73%), wijting (-61%), schartong (-47%) en schelvis (-38%) merken we dan weer sterke dalingen van de opgehouden vis.

Wanneer we kijken naar de opgehouden vis ten opzichte de totale aangevoerde vis, merken we dat 2,7% van de aangevoerde vis opgehouden wordt, terwijl dit in 2009 nog 3,0% was. Bij steenbolk valt het op dat ongeveer één derde van de aangevoerde vis opgehouden wordt. Andere soorten die een bijzondere aandacht verdienen zijn de hondshaai (16,0%) grauwe poon (25,7%) en schar (12,2%).

4.4.2 Tussenkost

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de tussenkost die werd uitgekeerd door de Rederscentrale en de ondersteuning van Europa voor de opgehouden vis in 2010.

	<u>Europa</u>	<u>Rederscentrale</u>
<u>Beschermde vis</u>	102.619,83 €	36.891,26 €
<u>Beschermde vis (nieuwe soorten)</u>	18.920,54 €	23.807,97 €
<u>Niet Beschermde vis</u>	/	2.633,98 €

Tabel 3: Uitbetaling opgehouden vis

4.4.3 Maatregelen

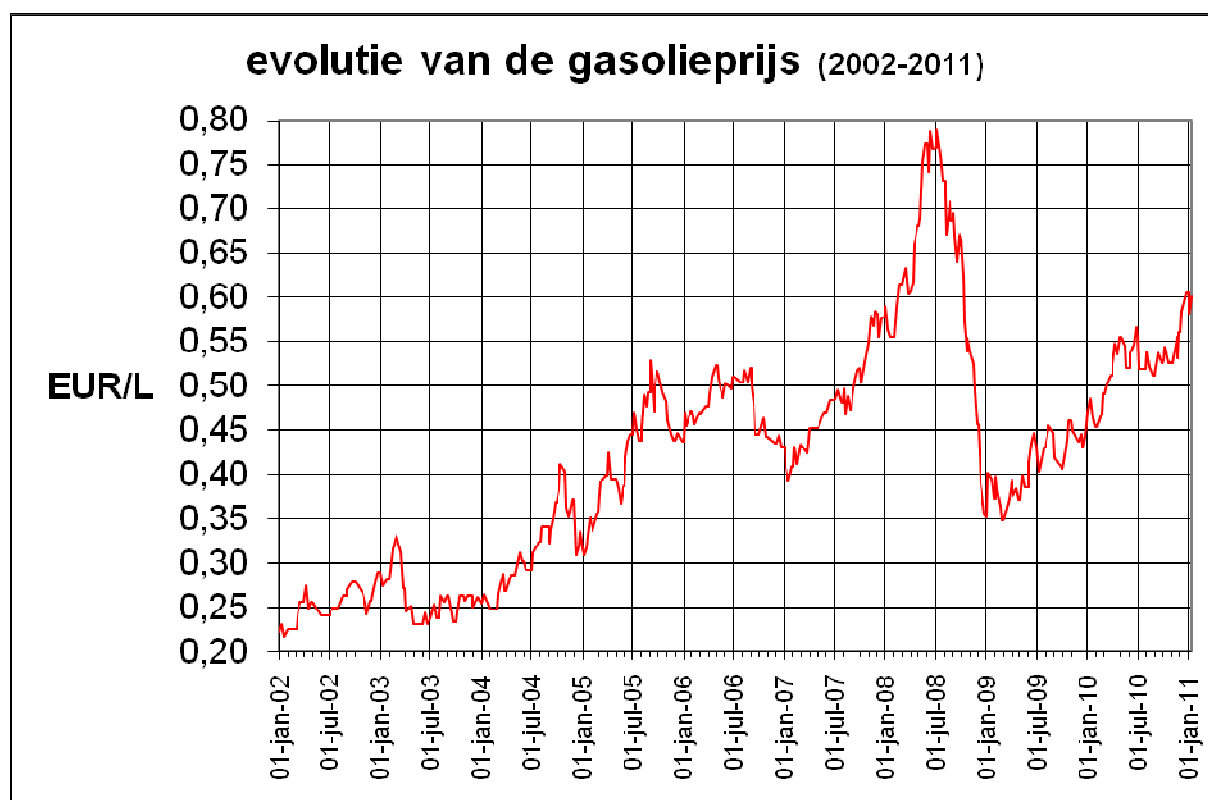
Gezien de grote opvang van enkele vissoorten in 2009, paste de Rederscentrale in 2010 het vorkstelsel toe voor de opvang van hondshaai en steenbolk. Het vorkstelsel houdt in dat de mogelijkheid bestaat om voor de terugbetaling van de opvang naar de leden van de Rederscentrale, deze met 10% te vermeerderen of met 10% te verminderen. Voor de twee eerder vernoemde vissoorten paste de Rederscentrale gedurende het gehele jaar het vorkstelsel met -10% toe. Met deze aanpassing in de terugbetaling van de opvang beoogde de Rederscentrale de sector te sturen om in bepaalde periodes de vangsten van

vissoorten met een minder economisch belang te vermijden om zo de uit de markt genomen vis te reduceren.

Voor hondshaai merken we dat in vergelijking met 2009 (19,7%) er in 2010 (16,0%) er per aangevoerde vis minder opgehouden vis was. Voor steenbolk (33,7% tov 33,6%) was dit niet het geval. Deze interventiemaatregel kende dus wisselend succes.

4.5 Brandstofprijzen

De in 2.1.3 *Gemiddelde Visprijzen* geschetste visprijzen zijn van cruciaal belang voor de rentabiliteit van de vissersvloot. Minstens even belangrijk is de brandstofprijs per liter. Hoewel het verbruik van brandstof de voorbij jaren door allerlei technische maatregelen al fors gereduceerd kon worden, blijft de brandstofprijs een grote kost binnen de bruto-inkomsten van een rederij.



Grafiek 37: Evolutie van de gasolieprijs 2002-2009

In bovenstaande grafiek 40 wordt duidelijk wat de oorzaak was van de grote crisis die de visserij in 2008 trof. Uitgezonderd enkele korte periodes van prijsdalingen, steeg de brandstofprijs sinds 2002 onverminderd. Sinds 2007 kende deze prijzen echter een agressieve toename met een absoluut hoogtepunt in de zomer van 2008. Nog sneller dan de prijsstijgingen, kende de brandstofprijs in het tweede deel van 2008 een opmerkelijke terugval.

Deze terugval zorgde ervoor dat de rederijen eind 2008 opnieuw wat ademruimte kregen. In 2009 merkten we dat de brandstofprijzen langzaam aan terug aan het klimmen zijn. Ook in 2010 bleef deze stijging zich onverminderd doorzetten tot 0,60€ per liter eind december.

Voorlopig zitten we nog niet op het niveau van de piek in 2008 (0,78€ per liter), maar de gasolieprijzen mogen in 2011 zeker niet verder stijgen of de sector zal snel terug met het water aan de lippen staan. De Rederscentrale zal ook in 2011 deze evolutie op de voet volgen.

5 Nawoord

door dhr. Urbain Wintein, voorzitter van de Rederscentrale CV

In 2010 zette de Vlaamse visserijsector via technische innovaties en een verdere informatisering een grote stap op weg naar een duurzamere en veiligere visserij. Het nakende jaareinde vormt dan ook een ideale gelegenheid om een korte evaluatie te maken van het voorbije visjaar en een blik te werpen op het komende.

Op het vlak van veiligheid kunnen wij – niet zonder trots – melden dat de administratie om het Man-Over-Boord project goedgekeurd te krijgen dit jaar afgerond kon worden en – op het moment dat u dit leest – reeds de eerste M.O.B. zenders aan boord worden geïnstalleerd. Dankzij de ondersteuning van het Europees Visserijfonds, de Vlaamse Overheid, de Provincie West-Vlaanderen en het Zeevisserijfonds was dit het ideale moment om een dergelijk detectiesysteem aan te kopen. Hierdoor werden de kosten voor de rederijen tot het minimum beperkt. Indien het aan boord hebben van een MOB systeem eventueel later verplicht wordt, zal het kostenplaatje beduidend hoger liggen. Hierbij wil ik mijn collega's die zich nog niet bij dit project hebben aangesloten, overtuigen om dit alsnog te doen. Een optimale veilige werkomgeving creëren voor de vissers is immers essentieel in een hedendaagse visserij. Tevens ben ik bijzonder verheugd dat we het jaar kunnen afsluiten zonder verlies van mensenlevens of grote noemenswaardige ongelukken. Dit resultaat is mede te danken aan de belangrijke bijdrage van PREVIS.

Naast veiligheid aan boord, was 'duurzame visserij' het gespreksonderwerp binnen de sector en de beleidsorganen. Naar aanleiding van de campagne in de Golf van Biskaje, investeerden een groot deel van de vloot dan ook in de SumWing. De ingebruikname van de eerste SumWings werd door de Rederscentrale samen met de firma Gardec in aanwezigheid van de minister-president Kris Peeters met de nodige luister gevierd. In de augustus-editie van dit infoblad kon u reeds uit de eerste ervaringen afleiden dat de introductie van dit nieuwe vistuig een onverdeeld succes is. Vooral op het gebied van brandstofreductie worden schitterende resultaten behaald. Daarenboven getuigen de eerste ervaringen van een beduidend mindere trekkracht, waarbij logischer wijze sprake is van een verminderde bodemberoering.

In 2010 werd ook de start gegeven van het CIVIS-project, waarbij het de bedoeling is dat het ILVO in functie van de wensen van de sector verschillende duurzaamheidsinitiatieven opvolgt en communiceert naar de sector. Eén van de veelbelovende ontwikkelingen is die van de pulskor. Hoewel het elektrisch vissen voorlopig nog maar een proefproject is in Nederland, zorgen de vangstresultaten er alvast voor dat ook in België de wens bestaat om dit vistuig te testen. Hiervoor dienen wel nog enkele uitbreidingen op de huidige regelgeving te komen (voorlopig mag enkel 5% van de vloot met elektrisch tuig vissen en dit enkel in de Noordzee), waarvoor de Rederscentrale in samenspraak met de Vlaamse overheid reeds de eerste stappen gezet heeft. Hopelijk kunnen we in 2011 hierover verder positief berichten.

Binnen de Werkgroep Verantwoord Vissen werd er verder gekeken hoe de duurzame Belgische vis beter vermarkt kan worden. Langzaamaan – na verschillende gesprekken met de retailhandel – werd duidelijk dat ook de consumenten niet zitten te wachten op een gecertificeerde visserij. Met het oog op het verder verduurzamen van de Belgische visserij, wordt er nu binnen de Rederscentrale en de Werkgroep Verantwoord Vissen gewerkt aan een convenant waarin de Vlaamse sector in samenwerking met de wetenschap (ILVO) en de overheid duidelijk maakt welke verdere duurzaamheidsinitiatieven het binnen afzienbare tijd genomen wil hebben.

Naar vermarkting en promotie toe, ben ik verheugd om te zien dat wij na jaren afwezigheid op de belangrijkste visbeurs van de wereld – de ESE-beurs in Brussel – in 2010 samen met de VLAM en de visveilingen present tekenden. In de editie van 2011 wordt er terug een stand voorzien van de Vlaamse Visserij, waarbij er nog meer ruchtbaarheid zal gegeven worden aan de verschillende duurzaamheidsinitiatieven.

Het CIVIS-verhaal (samen met de Werkgroep Verantwoord Vissen) maakt reeds duidelijk dat er ook in 2010 een intensieve samenwerking was tussen de sector en de wetenschap. Naast het technische aspect, waren er immers ook initiatieven om de kennis van de vissers te betrekken bij het verzamelen van wetenschappelijke data. Voorlopig geschiedt dit enkel nog maar in een proefproject voor kabeljauw in de VIlf-g, maar spoedig hopen we om dit in samenwerking met het ILVO uit te breiden naar meerdere gebieden en meerdere vissoorten. Immers wordt het meer en meer duidelijk dat zowel de sector als de wetenschap gebaat zijn bij een dergelijke samenwerking.

Onder Belgisch voorzitterschap werd dan ook op 9 en 10 november een symposium georganiseerd waarbij sector en wetenschap elkaar de hand uitstaken. Aan de hand van verschillende buitenlandse voorbeelden van samenwerking, werd gekeken hoe de relatie tussen beleid, sector en wetenschap geoptimaliseerd kan worden. Ik hoop dat deze lijn in 2011 verder kan gezet worden om via de kennis en ervaring van de mensen die dagdagelijks de zee opgaan tot meer accurate wetenschappelijke data te komen en zo verschillende frustraties bij de vissers te vermijden.

Verder was 2010 het eerste volledige jaar na de grote beëindigingsronde in 2009. De hoop was dat door de vlootcapaciteitvermindering van boomkorvaartuigen uit het groot vlootsegment hun onbenutte quota de rentabiliteit van de overblijvende vloot verhoogd zou worden. Na een jaar evaluatie kan dit enkel beaamd worden. Daarenboven zorgde de VAR (vlootaanpassingsregeling) ervoor dat de overblijvende vaartuigen tot eind 2010 konden genieten van een verhoogde steun voor investeringen. Verschillende rederijen konden hierdoor broodnodige duurzame investeringen op hun vaartuig uitvoeren, waardoor de vloot nog verder verduurzaamde. Die investeringen varieerden van motorvervanging met minder vermogen tot hogerendementstraalbuizen en –schroeven alsook SumWings. Al deze investeringen maken duidelijk dat de hedendaagse rederijen zich terdege bewust zijn van de ecologische, economische en sociale realiteit waarin zij werkzaam zijn.

De beëindigingsronde zorgde er mede voor dat de Belgische vloot verder gediversifieerd werd. Twee rederijen ruilden hun groot boomkorvaartuig immers in voor kleinere vaartuigen waarmee zij de passieve visserij zullen beoefenen. Met deze uitbreiding van het passieve segment werd in de schoot van de Rederscentrale de werkgroep Passieve Visserij opgericht, waarbij de verschillende zorgen van het passieve segment gebundeld kunnen worden en gezamenlijk aangepakt worden. Via de inbreng van de Rederscentrale in het Zeevissersfonds kon bijvoorbeeld reeds een aangepaste regeling van het minimum gewaarborgd dagloon voor het passieve segment bekomen worden. Ik hoop dat deze Werkgroep ook in 2011 de nieuwe en geroutineerde passieve vissers kan helpen om een zorgeloos jaar door te maken.

Ik kom ook tot de vaststelling dat het na de jaren 2008 en 2009 voor de visserij een jaar was met een pak minder zorgen en dat er meer naar de toekomst kan gekeken worden. De visserij was goed en de prijzen in de veiling waren van een aanvaardbaar niveau, behalve voor pladijs. Maar laat ons echter geen victorie kraaien want één zwaluw maakt de lente nog niet! Terwijl de gasolieprijzen min of meer op een stabiel niveau bleven, zien we naar het jaareinde toe een spectaculaire stijging en hopelijk zet deze trend zich niet verder in 2011. Er zijn echter ook nog een aantal externe factoren die in de nabije toekomst een grote rol van betekenis zullen spelen. Zo denk ik bijvoorbeeld aan de ruimtelijke ordening op zee, waarbij mariene beschermde gebieden en windmolenparken op ons afkomen. Vooral in de Britse wateren zullen deze evoluties met argusogen gevolgd worden. De Rederscentrale heeft er alvast voor gezorgd dat het zijn inbreng kan geven bij de aanduiding van de mariene beschermde gebieden en wordt er gekeken met de verschillende projectontwikkelaars van de windmolenparken om de best mogelijke situatie voor de Belgische visserij te garanderen. Ongetwijfeld wordt u via dit infoblad en andere kanalen in 2011 op de hoogte gehouden van deze ontwikkelingen.

Een belangrijke wijziging die in werking werd gesteld, is het invoeren van de nieuwe Vaarbevoegdheidsbewijzen. Via het nieuw brevettenbesluit is de regelgeving rond de vereiste diploma's van de bemanning gevoelig strenger geworden. Wel is de Rederscentrale bezig om samen met de verschillende partners de verschillende cursussen te organiseren die nodig zijn om uw bemanning aan de geldende vereisten te laten voldoen.