



HVB besteedde in haar meinumner aandacht aan het feest van de arbeid dat 1 mei heet. We gingen daarin op zoek naar het vissersproletariaat dat eertijds zo kenmerkend was voor de sector. Waar zijn al die mensen naartoe?

HOE HET VISSERSPROLETARIAAT VAN DE KAAIEN VERDWEEN (II)

De Vlaamse visserijvloot is vandaag zodanig klein geworden dat we ternauwernood nog van een sector kunnen spreken. In april 2011 telden we nog 84 vaartuigen. 30 tot 40% ervan wordt uitgereed door Nederlandse eigenaars. Er zijn vandaag maar 485 Vlaamse vissers meer. Hoe is het zover kunnen komen?

In juni 1993 publiceerde het Westvlaams Economisch Studie-bureau (WES) een nota over de Belgische visserij waarin onomwonden gesteld werd dat: *'Gezien de kleinschaligheid (qua vlootomvang) van de Belgische vloot ... rekening (dient) te worden gehouden met een benedengrens waaronder de huidige productiemiddelen van de nevensectoren niet meer rendabel kunnen worden aangewend.'* In gewone mensentaal betekent dit dat het aantal vissersvaartuigen niet kon blijven dalen zonder dat daardoor onherstelbare schade aangericht werd aan de ondernemingen van leveranciers, scheepsbouwers en -herstellers... en uiteindelijk aan de visserij zelf.

Het vastleggen van een 'benedengrens' of een 'onderste grens' werd toen in visserijmiddens al enige tijd als ordewoord naar voren geschoven. In Het Visserijblad (HVB) werd er voor het

eerst over gesproken in het februari-nummer van 1993: *'Langzamerhand rijpt ... de idee om een onderste grens vast te leggen, een grens waaronder de Belgische visserijvloot niet mag zakken, willen we nog van een sector spreken. Onder deze grens is er geen toekomst meer voor leveranciers, voor afnemers, voor veilingen, voor visserij-scholen en voor vissers.'*

We hebben toen de uitzonderlijke betekenis van zo'n onderste grens scherp gesteld: *'... het aantal vaartuigen kan ook onder een grens komen waar geen macro-economisch leven meer mogelijk is. De vermindering van het aantal schepen slaat dan om in een ineenstorting van de vloot die dan geen vloot meer heet ... De resterende reders en vissers worden dan een soort veredelde sportvissers, vislossers worden zwartwerkers, scheepsherstellers worden hobbyisten, HVB wordt een gefotokopieerd vod, visveilingen worden toeristische attracties ... Er wordt dan alleen nog maar geluisterd naar het laatste bevel: sauve qui peut!'*

Toen we in 1993 deze regels schreven telde de Vlaamse vissersvloot nog 182 vaartuigen, goed voor een totaal vermogen van 100 491 pk (73 911 kW) en 25 375 brutoton (BT). En het WES waarschuwde elkeen die het horen wilde. Wat zou er gebeuren indien deze onderste grens doorbroken werd? *'Elke aantasting van deze minimale vlootomvang betekent onvermijdelijk de doodsteek van een nochtans leefbare sector. De laatste gegevens ... wijzen erop dat binnenkort deze ondergrens niet meer zal worden bereikt.'*

Eén en ander was echter niet te rijmen met het Meerjarig Oriëntatieprogramma (MOP) van de Europese Unie (EU) dat de overcapaciteit in de Europese vloten moest wegwerken. De Belgische visserijpolitiek werd immers luidop gedictieerd door de Unie. Terloops zij opgemerkt dat het MOP niet was wat zijn naam zegt te zijn. Het was niet iets waarop België zich vrijblijvend had kunnen oriënteren. Het was een programma dat opgedrongen werd aan de Belgische lidstaat... die destijds overigens tégen dat MOP gestemd had. Elke lidstaat kreeg via dit MOP streefcijfers opgelegd om de vlootomvang te beperken. België mocht tegen einde 1996 maar een vloot overhouden van 58 512 KW (79 554 pk) en 17 992 BT. Dit betekende dat op dat ogenblik nog een vierde van de vloot zou moeten verdwijnen. Van de 188 resterende schepen zouden er dus nog minstens 46 uit de vaart genomen worden, waardoor in Vlaanderen nog 142 vaartuigen zouden uit vissen gaan; aantal dat toen algemeen onvoldoende geacht werd om nog over een vloot, die naam waardig, te spreken. De federale minister van landbouw Bourgeois verzette zich dan uiteindelijk ook tegen dit MOP: *'Ik heb mij met alle mogelijke middelen verzet tegen dit MOP en België heeft in het Beheerscomité ter zake dan ook*



een negatieve stem uitgebracht. Ik meen dat een dergelijke reductie van onze vloot niet noodzakelijk en niet gewenst is.'

We waren het toen allemaal eens: er zijn grenzen! Onbeantwoord evenwel bleef de vraag waar deze onderste grens dan wel te vinden zou zijn. Wellicht omdat het zo'n mooi rond getal is, werd her en der (ook in HVB) over 200 vaartuigen gesproken. Maar in de vissersgemeenschap werd dat getal nooit ernstig genomen, ook al omdat het ordewoord gelanceerd werd toen de vloot maar 182 vaartuigen meer telde. Het was er in eerste instantie dan ook niet om te doen een wiskundig exacte afbakening van het aantal vaartuigen vast te leggen. Belangrijk was toen nog dat we openlijk stelden dat er wel degelijk grenzen zijn en dat die niet overschreden mochten worden. Eens dat principe aanvaard was, kwam het er echter wel degelijk op aan die onderste grens daadwerkelijk vast te leggen: niet op 200 vaartuigen dus, maar op hoeveel dan wel? 142? Dat was te weinig en volgens minister Bourgeois 'niet noodzakelijk en niet gewenst'. 182 daarentegen volstonden wel, want de WES noteerde op basis van de toen bestaande situatie 'dat de huidige vloot ... leefbaar is met de toegekende quota', er werden, 'relatief weinig faillissementen geteld, terwijl een hoog aantal beëindigingen (= stopzettingen, niet door faling) werd veroorzaakt door andere dan puur bedrijfseconomische redenen (de royale beëindigingspremies en het probleem van familiale opvolging)'. Veel overschot gaf die 182 eenheden tellende vloot dan weer niet, want: 'Diverse tewerkstellingsgegevens wijzen erop dat de benedengrens van de omvang van de Belgische vloot bijna is bereikt. Reeds nu zijn de gevolgen van een drastische inkrimping van de vloot merkbaar. Het aantal aangemonsterde zeelieden is reeds fors gedaald. De bezoldigde tewerkstelling in de Westvlaamse visserij (in enge zin) is gedaald van 1 244 in 1972 tot 880 in 1991. Een belangrijk deel van de tewerkstelling van de personen nauw verwant met de zeevisserij (zoals vislossers en vissorteerders) staat op het spel.' De WES was van mening dat: 'Rekening houdend met de recent ingediende aanvragen voor het bekomen van een beëindigingpremie de leefbaarheidsgrens van zowel de nevenbedrijven als van de vloot zelf "binnenkort" zou worden bereikt'. De WES plakte dus geen getal op de onderste grens, maar liet duidelijk verstaan dat deze ergens tussen de 182 en 142 vaartuigen gezocht moest worden.

De actie voor het instellen van een onderste grens mag als voorbeeldig beschouwd worden. Rond deze slogan groepeerde heel de visserij zich: reders, vissers, sociale partners, politici... elkeen schaarde zich achter het ordewoord. Met succes!

In antwoord op een pamflet dat ik in dit verband schreef, antwoordde minister Bourgeois: 'Het (pamflet) heeft me ook gesterkt in mijn overtuiging dat het noodzakelijk is een vissersvloot te handhaven aan de Belgische, Westvlaamse kust, die bovendien een minimale capaciteit moet hebben om de leefbaarheid van de hele sector niet in het gedrang te brengen'.

Op 16 juli kwam dan bij HVB een faxbericht toe waarin de minister meedeelde dat hij de Europese instanties ertoe had kunnen overhalen het MOP-streefcijfer van 1996 te schrappen en als doelstelling de (immers ook nog niet behaalde) MOP-criteria van 1992 te nemen. Nieuwe streefcijfers werden nu 92 260 pk of 67 857 kW.

Er moest toen nog 7 700 pk uit de Belgische vloot verdwijnen. Om de nieuwe norm te halen volstond het dus dat nog een 20-tal vaartuigen geschrapt werden, zo berekende wijlen Guido Walters. De Belgische vloot zou zodoende 160 vissersvaartuigen overhouden.

Honderd zestig, het leek weinig, maar als iedereen de riem aansnoerde en als we elkaar een beetje steunden moest het mogelijk zijn de moeilijke tijden te overbruggen. Maar het was evenzeer duidelijk dat de onderste grens met 160 vaartuigen bereikt zou zijn. Minder kon echt niet!

Maar de Vlaamse visserij bleek in een niet te stuiten neergaande spiraal te verkeren. Mede door het toekennen van straffe beëindigingpremies haakte de ene reder na de andere af. 1994 ging van start met welgeteld 170 vaartuigen. Op 30 september



van datzelfde jaar waren dat er nog 169. Op 31 december 1994 telde het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur nog 166 vissersvaartuigen (93 476 pk). Bijgevolg bleef het stelsel van beëindigingpremies behouden... want 93 476 pk is meer dan hetgeen het MOP vooropstelt (92 260 pk!). Dat een 'natuurlijke afvloeiing' er ook wel zou voor gezorgd hebben dat het aantal vaartuigen tegen einde 1996 op dat cijfer zou uitkomen, kwam blijkbaar bij niemand op.

Op 1 januari 1995 werden dus nog eens 10 vaartuigen van de lijst geschrapt omdat ze de slooppremie uitbetaald kregen (en inmiddels was ook de Z 45 gezonken). Dit bracht de Belgische vissersvloot op het theoretische aantal van 155! Dit betekende dat de onderste grens niet meer gehaald werd en dat de visserijgemeenschap in vrije val verkeerde.

De werkelijkheid was nog erger uit dan uit deze cijfers bleek. Niet alle 155 ingeschreven schepen voeren immers uit ter visserij, een aantal lag gewoon op non-actief aan de kaai te 'verloederen'. Daarenboven is een omvangrijk deel van de Vlaamse vissersvloot in handen van buitenlandse eigenaars. In het Informatieblad van de Rederscentrale werd hun aantal toen op 27 geschat. Indien we aannemen dat dit aantal correct is dan kwamen we uit op een Belgische 'non-vloot' van nauwelijks 128 vaartuigen.

En nog was het einde niet in zicht. We wisten toen al dat nog een aantal vaartuigen de beëindigingpremie uitgekeerd zouden krijgen. Zodoende werd de kans haast onbestaande dat de Vlaamse visserij ooit nog de 'noodzakelijke onderste grens' zou halen. Met andere woorden: 1995 zou wel eens een historisch jaar geweest kunnen zijn: het jaar dat de Belgische vissersvloot ophield te bestaan!

Meteen ontstond een economische dijkbreuk waardoor de know-how (de arbeidskracht en -ervaring van vissers, scheepsherstellers...) uit de sector verdween. Een drama was dat, alleen al omdat de visserij een uiterst gespecialiseerde bezigheid is die later — in betere tijden, als die al mochten komen — niet zomaar door willekeurige 'verse arbeidskrachten' uit het werklozenleger kon opgenomen worden.

Het is dan ook bijzonder spijtig dat het ordewoord van de onderste grens door leidinggevende reders steeds meer in



vraag gesteld werd. Bart Schiltz, de toenmalige voorzitter van de Rederscentrale, vroeg zich openlijk af: 'Wat doe je met zoveel schepen als je geen kwota hebt om te vissen?' Hij wilde: 'Het aantal vaartuigen beperken. Ik durf de zogenaamde minimumdrempel van 200 vaartuigen in twijfel trekken. Trouwens we gaan al naar een vloot met 150 vaartuigen. Om nog van een sector te kunnen spreken met alles erop en eraan, zijn een minimum aantal vaartuigen nodig, maar dan moet je met een aantal factoren rekening houden. Wat ben je met een grote vloot als je onvoldoende bemanning hebt? Wat doe je met zoveel schepen als je geen visquota hebt om te vangen?'.

Tegelijk met het opgeven van de onderste grens, pakte Schiltz uit met een aantal maatregelen om de bestaande quotakoek rationeel te laten beheeren door de overblijvende reders. Enerzijds wilde hij de rendabiliteit van de eurokotters verhogen door ze polyvalent te maken en ze gedurende een deel van het jaar te laten vissen op niet-gequoteerde garnaal, anderzijds moesten de reders van grote vissersvaartuigen beginnen samenwerken om de quota rationeel te beheeren. Schiltz wilde daarom tot het in Nederland gebruikte systeem van groepsquota komen. De reders van de grote boomkorvaartuigen zouden dan afspraken maken omtrent de verdeling van de quota van hun groep. Tegelijk moesten er grotere vaartuigen komen: 'Ik ben gewonnen voor het doorbreken van die maximum-vermogensgrens' (in België mochten vissersvaartuigen toen officieel maximaal slechts 1200 pk vermogen hebben) 'Grotere, krachtiger schepen betekent snellere, versere aanvoer; de mogelijkheid om de reisduur te verkorten en de sociale problemen voor de vissers te beperken en om voordeliger in eigen havens aan te voeren.'

Schiltz stond daarmee op dezelfde lijn als de toenmalige ZV-directeur Freddy Pollet. Op 21 juni 1993 al zette deze

laatste op een persconferentie zijn visie uiteen. HVB noteerde toen dat Pollet naast een kustvisserij van kleine en snelle vaartuigen gewonnen was voor een vlootsegment met krachtige vaartuigen: 'Deze categorie vaartuigen moet in staat zijn om snel verafgelegen visgronden te bereiken en om die even snel in de thuishaven te verkopen'. Daarom pleitte hij ook voor de bouw van supersterke treilers die trekkracht aan snelheid paren. Hij sprak toen al van vaartuigen van 2000 pk. 'Dure vaartuigen moeten immers snel naar de visgronden kunnen lopen en binnen de tien dagen terug thuis zijn. Dat kan slechts aantrekkelijk zijn als de vaartuigen over een afdoende groot quotum beschikken. Momenteel remmen de beperkende maatregelen de modernisering van de vloot af'.

De nieuwe as die zodoende uitgezet werd door Pollet-Schiltz mag dan getuigen van ondernemingsgeest, wij waren van mening dat wanneer het ordewoord van de onderste grens verlaten werd, de vrije val van de visserijgemeenschap niet gestopt zou worden en dat ook de resterende ondernemingen en mensen uiteindelijk onderuit zouden gaan. Een sector overleeft immers niet (uitsluitend) omdat de rendabiliteit (het concurrentievermogen) van de resterende ondernemingen verhoogt. Andere - even belangrijke - factoren spelen mee. Een factor die bij het inschatten van de overlevingskansen licht 'vergeten' wordt, is het belang van de maatschappelijke vraag (d.i. het geheel van vragen die vanuit de samenleving aan een onderneming/sector gesteld worden). Een economische sector overleeft maar wanneer ze (ook) aan die maatschappelijke vraag voldoet. De visserij gaat niet alleen maar om winst, maar ook om voedsel, om werk en om welstand. Als de rederijen niet meer aan die behoeften voldoen zou de sector verdwijnen. Zij 'vergeten' dat ook de voorraad arbeidskrachten, cultuur, milieu en kapitaal van een streek, een sector of een land medebepalend zijn voor het overleven van hun onderne-

Alle industriële en sloopherstellingen mekaniek en plaatwerk

Nieuwe Werfkaai 14 • 8400 Oostende

T: 059 33 22 15 • F: 059 33 01 55

GSM Johan: 0477 31 54 15

GSM Ludo: 0477 33 54 35



**BEMA
DOET
HET**



mingen. Ze vergaten dus dat al die vragen regelrecht tot de slotvraag zouden leiden: zijn er nog wel Belgische reders ter visserij nodig?

De 'ontworteling' (voor vissers is 'ontankering' een toepasselijke woord) van de visserijsector was echter volop aan de gang. In de rederswereld werd in die tijd bijvoorbeeld openlijk gesproken over het einde van de familiale visserij. Wat er ook van zij: wilde de visserij overleven dan had de sector een 'niet-concurrentiële' daad moeten stellen en bewust de banden met de visserijgemeenschap herstellen: werk in eigen streek garanderen aan vissers en aan mensen in de nevensectoren; rekening houden met sociale, familiale, culturele en ecologische factoren die uit de gemeenschap aangebracht worden...

Veralgemend kunnen we zeggen dat de visserij twee (aan elkaar tegengestelde?) problemen moest oplossen. Enerzijds was het onloochenbaar dat de moderne technologie niet betaalbaar was zonder deel te nemen aan de internationale concurrentiestrijd. Vandaar dat rendabiliteitverhoging voor de Vlaamse visserij inderdaad een must was; anderzijds was het evenzeer waar dat de visserij maar kon overleven wanneer de banden met de visserijgemeenschap nauw aangehaald werden. Een onoplosbare tegenstelling? Niet wanneer we het ordewoord van een onderste leefbare grens voor de vloot centraal gesteld hadden in een plan dat de vloot opbouwde, in plaats van die verder af te breken.

*Flor Vandekerckhove
foto's: Jo.C.*



Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling

SVDO vzw
Wandelaarkaai 4
8400 Oostende
Tel: 059 50 95 26
Fax: 059 50 96 64
info@sdvo.be

Openingsuren:
 Van maandag t/m donderdag
 van 8.30u tot 12.15u - 13u tot 17u
 Op vrijdag van 8.30u tot 12.30u



HET ZEEVISSERSFONDS
 fonds voor bestaanszekerheid

Zeevisserfonds
Wandelaarkaai 4
8400 Oostende
Tel: 059 50 95 55
Fax: 059 50 95 25
info@zeevissersfonds.be

Openingsuren:
 Van maandag t/m donderdag
 van 8.30u tot 12.15u - 13u tot 17u
 Op vrijdag van 8.30u tot 12.30u