nieuws

"Het is omschakelen of verdwijnen"

nieuws

De Belgische visserij staat voor een kantelmoment. De rederijen moeten afstappen van de traditionele vistechnieken en overschakelen naar een meer duurzame manier van vissen. "De traditionele visserij heeft afgedaan. Het komt er nu op aan om snel om te schakelen". Maar die omschakeling kost handenvol geld en veel subsidies zijn er niet. Is de Belgische visserij op sterven na dood, vraagt Ellen Cleeren zich af in De Tijd.

16 JULI 2008 – LAATST BIJGEWERKT OM 14 SEPTEMBER 2020 14:04

De Belgische visserij staat voor een kantelmoment. De rederijen moeten afstappen van de traditionele vistechnieken en overschakelen naar een meer duurzame manier van vissen. "De traditionele visserij heeft afgedaan. Het komt er nu op aan om snel om te schakelen". Maar die omschakeling kost handenvol geld en veel subsidies zijn er niet. Is de Belgische visserij op sterven na dood, vraagt Ellen Cleeren zich af in De Tijd.
Oostende, 5 uur 's ochtends. De vuurtoren nabij de vismijn zwaait kilometers ver zijn lichtstralen uit. Het lijkt wel of de lichtbundels de horizon afschuimen op zoek naar een vissersboot. Tevergeefs. Er is in geen mijlen een visserssloep te bespeuren. "Kom straks nog maar eens terug", zegt een van de arbeiders in de vismijn. "Misschien vaart er rond 7 uur wel een boot binnen. Probeer het ondertussen eens aan de vistrap, aan de kade in het centrum van Oostende. Daar vaart misschien wel een kottertje binnen".
De losser probeert me te helpen als ik hem vertel dat ik absoluut met een visser wil spreken en net daarom zo vroeg uit de veren ben. Maar ook in het centrum van de badstad valt er op dit ochtendlijke uur weinig leven te bespeuren. De enige twee zeemannen op de dijk zijn van graniet. Samen vormen ze het zeeliedenmonument, precies op de plek waar in 1771 de eerste vuurtoren van Oostende werd opgetrokken. Naast het reusachtige beeld van Willy Kreitz is het zicht op de Noordzee veel wijder dan bij de vismijn. Maar het blijft vruchteloos speuren naar een vissersbootje.
Een oudere man doet alle hoop teniet. "Maar moksje toch", klinkt het in onvervalst West-Vlaams. "D'er es niemand utghevoaren. 't Weer es te slichte. D'er es te vele wiend". Het vaartuig dat rond 7 uur wel eens zou kunnen binnenvaren, doemt maar niet op. Terug in de vismijn wordt duidelijk waarom. "Er is deze nacht 29 ton vis aangevoerd,

maar geen kilo met een vissersboot", zegt ploegchef Danny Meseure. "Het is voor de rederijen stukken goedkoper om de vangsten in de golf van Biskaje, in de Ierse zee of voor de Deense kust met vrachtwagencontainers naar hier te transporteren dan op en neer te varen".
Die containers worden geladen in het Franse La Rochelle of in de Britse havens van Liverpool, Swansee of Milford Haven. "Een container kost 1.500 euro en staat op 8 uur hier. Heen en terug varen naar de Ierse oostkust kost alleen al aan brandstof 10.000 euro en het vaartuig is dagen onderweg. Dan is de rekening snel gemaakt", verduidelijkt Meseure.
De ploegbaas werkt al twintig jaar in de vismijn. Vis lossen en sorteren gebeurt tegenwoordig vrijwel automatisch. De chef wijst twee grote sorteermachines aan. "Die visbakken liggen nu al drie maanden stil. Veel rederijen houden hun boten aan de kant. En als het zo doorgaat, zullen velen er definitief de brui aan geven. Vroeger voeren hier in één nacht 18, 19 boten binnen. Nu halen we dat aantal in een week nog niet".
De hoge brandstofprijzen doen de vissers de das om. "Als de brandstofkosten 30 procent van de reiskosten uitmaken, blijft het vissen haalbaar. Maar als ze oplopen tot 50 à 70 procent zoals nu, wordt het een strop", bevestigt Emiel Brouckaert, de directeur van de Rederscentrale, de belangenorganisatie van de Belgische visrederijen, zeg maar de werkgevers in de visserij. De Belgische vissersvloot telt nog 85 actieve vaartuigen. In 1990 waren dat er dubbel zoveel. Vorig jaar brachten de Belgische reders 19.000 ton vis aan wal in de havens van Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort, vooral schol en tong, maar ook rog, inktvis, kabeljauw, zeeduivel en tarbot.
Terwijl de brandstofprijzen stijgen, krijgen de rederijen steeds minder geld voor hun waar. "De vraag is beperkt, ook al omdat de Belgische consument steeds meer kiest voor goedkope, geïmporteerde vissoorten zoals victoriabaars", legt Brouckaert uit. Van januari tot april vorig jaar kregen de rederijen gemiddeld nog 4,87 euro per kilo vis. Dit jaar was dat nog 4,04 euro. Toch is het maar de vraag of er ook aan de aanbodzijde niet iets schort. Volgens de Europese Commissie is er in de Europese lidstaten sprake van 'overcapaciteit' in de visserij en dringt een herstructurering van de sector zich op.
Joe Borg, het EU-commissielid voor Visserij, bestempelt de situatie van de Europese visbestanden als alarmerend. Ondanks de opgelegde quota blijven de vangsten veel te hoog. Ook promoot Europa meer duurzame visserijtechnieken. Die leiden niet alleen tot een lager brandstofverbruik, maar moeten ook - en vooral - de massale bijvangsten indammen. En op dat terrein hebben de Belgische rederijen nog een flinke weg af te leggen. Cijfers van het Instituut voor Landbouw en Visserijonderzoek (ILVO) wijzen uit dat ruim 90 procent van de Belgische vloot vist met boomkornetten. Daarbij worden

zware vistuigen met veel kettingwerk aan hoge snelheid over de zeebodem gesleept. Die woelen de bodem om zodat hij onleefbaar wordt.
"Die techniek is voor de vangst zeer efficiënt, maar verslindt wel brandstof. Ook veroorzaken de boomkornetten hoge bijvangsten van vis die levenloos terug in zee wordt gegooid en die de visbestanden op lange termijn aantasten", legt Kris Van Craeynest van het ILVO uit. Toch vindt Van Craeynest dat boomkornetten op sommige plaatsen in zee wel kunnen. "Boomkornetten blijven een mogelijke vistechniek in dynamische gebieden waar de zeebodem sowieso door stormen en stromingen wordt verstoord", luidt het.
Het ILVO werkt met de Rederscentrale wel aan enkele aanpassingen waardoor de milieueffecten en het hoge brandstofverbruik een beetje worden ingedamd, maar het blijven alternatieven waarbij al bij al zware sleepnetten worden gebruikt. "Toch hebben die initiatieven ertoe geleid dat de reders hun brandstofverbruik al met een kwart zagen dalen. Bovendien testen de rederijen aanpassingen uit die de ongewenste bijvangsten met de helft doen verminderen", repliceert Brouckaert.
Ondertussen probeerde maar een minderheid onder de reders om het effectief over een andere boeg te gooien. Onder hen Willy Versluys. "Je mag mij gerust de rebel onder de Belgische reders noemen", zegt hij in zijn kantoortje later die ochtend. "Ik roei al jaren tegen de stroom in. De meeste Belgische rederijen reageren veel te laat op tendensen die al jaren in de lucht hangen. Ze blijven maar vasthouden aan de traditionele boomkortechniek. Ik stelde me tien jaar geleden al de vraag: Wat als het boomkorvissen verboden of sterk ingeperkt wordt? Daarom ben ik al jaren bezig met de aanpassing van mijn vloot".
"Zo heb ik in 2000 een nieuwe boot, weliswaar ook een boomkorvisser, laten uitrusten met bordennetten. Die bordennetten verstoren de bodem al wat minder, en de boot vaart trager en verbruikt dus veel minder brandstof. In de zomermaanden vaar ik nu alleen nog met bordennetten. In die periode daalt het brandstofverbruik met 40 procent. Volledig omschakelen op bordennetten ligt technisch nog moeilijk, maar ik zoek naar oplossingen om heel het jaar door op die manier te vissen. Door de combinatie van beide vistechnieken spring ik nu met de hakken over de sloot. Ik red het terwijl de meeste grote boomkorvaartuigen die nu uitvaren, dat doen met verlies", zegt Versluys.
Volgens de reder staat de Belgische visserij voor een historisch keerpunt. "De traditionele visserij heeft afgedaan. Het komt er nu op aan om snel om te schakelen naar nieuwe vistechnieken, aangepaste schepen en naar meer gevarieerde manieren van vissen". Daarmee zit Versluys op dezelfde lijn als de experts van het ILVO. Ook

volgens Van Craeynest liggen de overlevingskansen in een beperking van de bestaande vloot en een betere afstemming van de boten op wat op duurzame manier mag gevangen worden.
De bestaande vaartuigen ombouwen voor andere, milieuvriendelijker vistechnieken kost echter handenvol geld. Volgens Van Craeynest bedraagt het kostenplaatje al gauw 800.000 tot één miljoen euro. De meeste vissers hebben daar de middelen niet voor. De jonge reders zitten nog met massale afbetalingen op hun bestaande investeringen, vaak ook met hun huis als onderpand. "Bovendien zijn er heel wat passieve vistechnieken die je met de bestaande vissersboten niet kan toepassen. De aankoop van een nieuw vaartuig dringt zich dan op. Nieuwe, kleinere boten kosten 500.000 tot één miljoen euro terwijl je de boomkorvaartuigen niet aan de straatstenen kwijtraakt", zegt Van Craeynest.
Emiel Brouckaert van de Rederscentrale vindt de bestaande subsidies onvoldoende om een snelle omschakeling te financieren. "Sinds vorig jaar en tot 2013 kan de Belgische visserijsector - niet alleen de rederijen, maar de bedrijven die zich bezighouden met aquacultuur, de visverwerking en de vishandelaars - rekenen op een globale subsidie van circa 50 miljoen euro. En die middelen moeten ook dienen voor omscholing, onderwijs, promotie van de Noordzeevis enzomeer. Een groot budget voor de sloop van de vaartuigen en de aankoop van nieuwe boten blijft dan niet over".
Van Craeynest van het ILVO ziet de nabije toekomst voor de Belgische rederijen zeer somber in. Hij vreest dat een derde van de Belgische vloot er ofwel tegen het eind van dit jaar mee stopt, ofwel op de fles gaat. Brouckaert weigert alsnog zich bij zo'n doemscenario neer te leggen. "Ik geloof niet dat er geen oplossingen uit de bus zullen komen. Het economische belang van de sector wordt onderschat. Wie zal er dan zorgen voor de aanvoer en de tewerkstelling in de vismijnen? En wat dan met de vele toeleveranciers van de rederijen, zoals de onderhoudsmensen, de olieleveranciers en de cateraars?"
De Belgische rederijen realiseerden vorig jaar een omzet van 90 miljoen euro en de directe tewerkstelling bedraagt 444 voltijdse equivalenten. Voor Versluys is er geen alternatief. "Het is omschakelen of verdwijnen". Ondertussen biedt de vismijn in Oostende een godverlaten aanblik. De 29 ton aangevoerde vis is al lang in het koepelvormige veilinghuis en met weinig animo verkocht. De deuren van 'Le Palais de Poisson', een plaatselijke visgroothandel, blijven die dag toe.(KS)

Bron: De Tijd

VILT vzw

Bd Simon Bolivar 17
1000 Bruxelles

Contact

M • info@vilt.be

Volg ons op:

screenreader.visit us on our facebook page: https://www.facebook.com/vilt.nieuws/
screenreader.visit us on our linkedin page: https://www.linkedin.com/company/vilt-vzw/
screenreader.visit us on our instagram page: https://www.instagram.com/vilt.nieuws
screenreader.visit us on our x page: https://x.com/vilt_nieuws
screenreader.visit us on our bluesky page: https://bsky.app/profile/viltnieuws.bsky.social

---

© 2026 VILT vzw, all rights reserved |
Privacy policy
Copyright
Cookie Policy
Cookie instellingen aanpassen

Crafted by Brigada