

Fishing Ship of the Future

Make the green turn!

Masterplan Transitie Visserijvloot

Memorandum
haalbaarheidsonderzoek

GIBO Groep
LEI WUR
Januari 2010

tcegofour.com • gofour.org

Memorandum Transitie Visserijvloot 2010 – 2015

1. Inleiding

De Nederlandse platvisvloot vist vooral op tong en schol. De totale kottervloot zorgt met ongeveer 160 schepen en een omzet van ca. € 250 miljoen voor een belangrijke economische impuls. Het segment grote(re) kotters (1.000-2.000 pk) bestaat uit ongeveer 85 schepen met een totaal bruto besomming van ca. € 150 miljoen. Daarnaast is sprake van ca. 30 schepen onder buitenlandse vlag, maar met een Nederlands belang. De aanvoersector is van belang voor consumenten, werknemers, veilingen, transportbedrijven, visverwerkers, scheepvaartsector en veel andere toeleveranciers. De schepen zijn eigendom van een enkele eigenaar (visserman) en/of zijn familieleden. Het zijn typische kleinschalige familiebedrijven met hart en liefde voor de visserij.

De laatste 10 jaar is de platvisvloot fors gesaneerd. Uit een studie van het LEI (2008) blijkt dat de sanering niet voldoende is gebleken om economisch rendabel te kunnen blijven vissen op een duurzame manier.

2. Huidige situatie

In het segment grote(re) kotters is het aantal schepen de laatste zeven jaar met 40 % gedaald. Dat heeft echter niet geleid tot herstel van de rendementen in de sector. In de afgelopen reeks van jaren waren de sectorresultaten, voornamelijk voor de boomkorvisserij, verliesgevend. Onder andere door lage visprijzen, hoge brandstofprijzen of combinatie van beide. Voor de visserfamilies betekent dat voortdurend interen op eigen vermogen, of populair gezegd: inleveren op én inkomen én vermogen. Bij het voortdurend achterblijven van de rendementen zullen investeringen in (duurzame) vernieuwing uitblijven. Op de langere termijn is dat niet vol te houden.

Toch is de sector als vitaal en vooruitstrevend aan te merken. Door de overblijvende vissers is bijvoorbeeld fors geïnvesteerd in verduurzaming en rendementsverbetering. Daarbij gaat het om maatregelen die genomen zijn met betrekking tot vermindering van de impact op de zeebodem (andere vistechnieken), verminderen van ongewenste bijvangsten, vermindering van brandstofverbruik en kostenbeheersing. Maar blijkbaar zijn deze innovaties alleen niet voldoende om in de toekomst een duurzame maar ook rendabele platvisvisserij te hebben en houden.

Er is een herstructurering nodig om nog duurzamer dan nu te opereren, én om de negatieve rendementen van de familiebedrijven te verbeteren. Het denken binnen de bestaande kaders is onvoldoende gebleken om de problemen op te lossen. Het is dus tijd voor een grensverleggend

initiatief. Een verantwoorde duurzame (ook economische) transitie van de platvisvisserij is een must voor de sector.

3. Perspectief: Masterplan Transitie Visserijvloot

De Nederlandse (en Europese) platvisvloot heeft perspectief als aan een aantal voorwaarden wordt voldaan:

- radicale verduurzaming door herstructurering en modernisering van de platvisvloot
- actief werken aan een verbeterde markt voor platvis (opwaarderen scholprijzen)
- imagoverbetering van de visserman als goed beheerder van zee- en visbestanden

De laatste twee opties worden niet in dit haalbaarheidsonderzoek uitgewerkt, maar hebben in de sector de volledige aandacht. Hierna wordt ingegaan op het eerste aspect, de verdere verduurzaming van de platvisvloot.

Transitie visserijvloot en verdere verduurzaming

De heer K.J. Koffeman (visserman en lid van de Kenniskring Slim Ondernemen) heeft een plan geïnitieerd waarbij de platvisvloot radicaal wordt vernieuwd. Het plan wordt inmiddels ondersteund door de landelijke coördinator van de visserij kenniskringen, het Landbouw Economisch Instituut (LEI) te Den Haag, Het Visserij Innovatie Platform (VIP), Scheepsbouw Nederland en Gemeente Urk en staat onder leiding van GIBO Groep Accountants en Adviseurs en wordt uitgevoerd door GIBO en LEI gezamenlijk. De overheid en de belangenorganisaties in de visserij hebben enthousiast gereageerd. In de conclusies van de Taskforce Duurzame Noordzeevervisserij in het rapport "Vissen met Tegenwind" uit 2006 wordt gesteld dat herstructurering en invoering van alle voorhanden duurzame technieken gewenst is. Als gewenste investering wordt o.a. genoemd een kottermodel voor de zeevisserij, waarbij sprake is van een kleiner, efficiënter, multipurpose schip.¹ Het masterplan heeft deze opmerking als vertrekpunt en omvat het uit de vaart nemen van de bestaande schepen, deze te saneren door middel van het deels inleveren van tonnage en pk's (deelsanering) en een nieuwe generatie "groene" kotters te ontwikkelen, te bouwen en in de vaart te nemen. Het is daarmee een nadere invulling van de diverse aanbevelingen en conclusies uit het rapport van de Taskforce Duurzame Noordzeevervisserij. De bestaande schepen kunnen mogelijk ingezet worden in Indonesië of andere landen voor inspectie en opleiding op visserijgebied. Op deze manier kan in dergelijke landen een bijdrage worden geleverd aan duurzame visserij. Voor een verdere omschrijving verwijzen wij u kortheidshalve naar de in het jaar 2008 afgeronde haalbaarheidsstudie naar de inzet van Nederlandse visserijschepen in de wateren van Indonesië.² Kortom, innovatie in de meest brede zin van het woord: andere schepen, andere vistechnieken, andere effort, duurzaamheid en meer rendement.

¹ Vissen met tegenwind, blz. 46, Taskforce duurzame Noordzeevervisserij

² PESP Haalbaarheidsstudie naar duurzame visserij in Oost-Indonesië, Gibogroep

4. Impact plan

Het plan heeft verstrekkende gevolgen voor de platvisvisserijsector in Nederland, daarbuiten en andere schakels in de keten. Te noemen zijn scheepswerven die de “groene” kotter moeten ontwikkelen en bouwen, motorenleveranciers, financiers die hun zekerheden moeten omschakelen van “oude” naar “nieuwe” schepen, de scheepseigenaren zelf, de bemanning, visafslag, afnemers. Daarnaast heeft uitvoering van het plan positieve gevolgen voor de werkgelegenheid, sociaal-economische factoren in traditionele visserijgemeenschappen, het milieu en voor visserij- en natuurgebieden in Indonesië. Er wordt een forse CO₂ reductie verwacht als gevolg van de transitie.

De vloottransitie wordt globaal geraamd op € 450 miljoen.

5 . Doelstellingen van het plan

Het plan kent de volgende doelstellingen, die nog niet compleet uitgewerkt zijn of vaststaan.

- Visserij inspanning landelijk met 30% verminderen;
- De vloot levert circa 750 PK en 100 GT per vaartuig in;
- De “groene” kotter moet onder de 300 GT blijven, is circa 32 meter lang en 8 meter breed en kent een voortstuwing van circa 1.200 tot 1.400 PK;
- De “groene” kotter moet voor meerdere en de modernste ecologisch verantwoorde vistechnieken geschikt zijn: hydrorig, outrig, twinrig, sumwing, pulskor, sumpuls, etc;
- De modernste groene technieken worden toegepast in het nieuwe concept. Te denken valt aan energiezuinige voortstuwing, zero emission, duurzame materialen en arbo-vriendelijk.
- Toepassing van tracking en tracing techniek waardoor kwaliteit, duurzaamheid en ecologisch verantwoord vissen gewaarborgd kan worden. Aansluiting op de MSC certificeringtrajecten die in de sector zijn opgestart.
- Onder andere door schaalverkleining en meer duurzaamheid dient een ander, economisch winstgevend exploitatiemodel voor het visserijbedrijf ontstaan.
- Aanwending bestaande schepen voor bescherming van vis- en natuurgebieden in Indonesië of andere wereldvoedselgebieden.

Met het bovenstaande moet tot een duurzaam vissende, maatschappelijk geaccepteerde en verantwoorde platvisvloot worden gekomen.

6. Haalbaarheidaspecten

Om het plan goed te kunnen beoordelen moet een haalbaarheidsstudie worden verricht. Het plan is omvangrijk en complex. De volgende aspecten moeten aan de orde komen.

- Innovatievermogen bij diverse stakeholders (ook in de sector zelf);
- Organisatorische haalbaarheid;
- Financiële en bedrijfseconomische haalbaarheid;
- Draagvlak (ontwikkeling) in de sector zelf;

- Politieke draagvlak (ontwikkeling), ook aan Indonesische zijde;
- Maatschappelijk draagvlak bij de diverse stakeholders (inclusief verschillende samenwerkingsverbanden) zoals toeleveranciers, Ngo's en publiek;
- Technologische aspecten;
- Milieu en ecologische effecten;
- Werkgelegenheidseffecten bij toeleveringsector en de sector zelf;
- Inpasbaarheid EU-beleid en wet- en regelgeving;
- Juridische aspecten.

7. Plan van aanpak: uitvoering onderzoek in twee fasen

Vanwege de hoge complexiteit van het geheel is de uitvoering van het haalbaarheidsonderzoek opgesplitst in twee afzonderlijke fasen. Een eerste oriënterende fase met als doel het inventariseren en creëren van draagvlak en ideeën en een eerste indruk van de haalbaarheid te verkrijgen. Een positieve conclusie in de eerste fase leidt tot de start van de tweede fase waarin de businesscase volledig wordt uitgewerkt.

1^o fase

Tijdens de eerste fase wordt het draagvlak getoetst en ook verder vergroot. Er zullen werkgroepen worden ingesteld per stakeholder of sector (politiek, overheid, communicatie, banken, Ngo's etc.). Per stakeholder zullen de onder 8 genoemde onderzoeksvragen worden beantwoord en geïnventariseerd. Het voornemen is de pre-studie uit te voeren in de eerste helft van het jaar. Afhankelijk van de uitkomsten wordt de tijdtabel verder uitgewerkt en de tweede fase gestart.

2^o fase

Bij een positieve uitkomst van de eerste fase wordt in de tweede fase een gedetailleerde businesscase uitgewerkt. Dit houdt onder meer in dat de technische, economische en financiële haalbaarheid op microniveau en macroniveau wordt getoetst en de milieueffecten worden beoordeeld. Dit aangevuld met aanbevelingen en suggesties. De tweede fase dient uit te monden in een rapport dat aan de sector, overheid en overige stakeholders wordt aangeboden.

8. Onderzoeksvragen

De eerste indruk van de haalbaarheid wordt in de eerste fase onderzocht aan de hand van de volgende onderzoeksvragen:

1. Is er een noodzaak om de kottervloot te vernieuwen?
2. Hoe is het draagvlak voor het masterplan?
3. Hoe moet een ecologische en economisch verantwoorde visserijvloot er uit zien?

10. Kosten haalbaarheidsonderzoek

De uitvoering van het haalbaarheidsonderzoek worden als volgt geraamd:

Uitvoeren Prestudie en opzetten businesscase 1 ^e fase:	€	40.000
Uitwerken businesscase 2 ^e fase:	€	80.000
Totaal (excl. btw)	€	<u>120.000</u>

11. Participatie in het haalbaarheidsonderzoek

De opzet is om alle relevante stakeholders te betrekken bij het haalbaarheidsonderzoek.

Enerzijds is dit van belang voor het slagen van het plan, anderzijds is dit van belang voor de stakeholder zelf, daar deze de betrokkenheid en inspraak vergroot. Dit betekent dat de mogelijkheid wordt geboden voor stakeholders als vissers, organisaties, Ngo's en toeleveranciers om ook financieel mee te participeren in het haalbaarheidsplan. Op deze manier kan een breed draagvlak voor de uitvoering van het haalbaarheidsplan worden verkregen. Het is daarmee een unieke kans voor de sector om te laten zien dat zij als eenheid kan optreden en daarmee via de weg van overleg en consensus met de betrokken stakeholders in de visserij iets kan bereiken.

Contactgegevens:

Uitvoerder/coördinator:

GIBO Groep Accountants en Adviseurs
Postbus 97
8322 AB Urk
Drs. J. Luchies en A. Hoefnagel AA
Tel. 0527 681641
E-mail: ahoefnagel@gibogroep.nl

Uitvoerder:

LEI Wageningen UR
Kenniskringen Visserij
Postbus 29703
2502 LS Den Haag
Dhr. C. Taal
Tel. 070 3358170
E-mail kees.taal@wur.nl

TCE



Fishing Ship of the Future

Make the green turn!

Less fuel
More power
Zero emission
Less maintenance

2009
CO₂-neutral



PARTICIPATIE TRANSITIE VISSERIJVLOOT

Ondergetekende,(naam)

vertegenwoordiger van(organisatie)

Heeft kennis genomen van het memorandum Transitie Visserijvloot 2010-2015 en wenst te participeren in het haalbaarheidsonderzoek tweede fase dat in de loop van 2010 zal worden uitgevoerd, als vervolg op de eerste fase. Dit met als doel het realiseren van een economisch rendabele en duurzame platvisvloot.

☐ Participatie visserijbedrijven: € 300

☐ Participatie overige stakeholders: € 5.000

(Aankruisen wat van toepassing is)

Door de participatie ontstaat betrokkenheid en commitment aan het plan en zal de stakeholder geïnformeerd worden over de voortgang van het onderzoek.

Aldus verklaard,

Plaats Datum

Handtekening

Adres:

.....
.....
.....

E-mail:

.....
Telefoon:
.....