

Drs. W. Smit

DE VISSERIJ VAN DEN HELDER

Verkenning van de positie van de visserij,  
de haven- en walfaciliteiten,  
toeleveringsbedrijven en vishandel en -verwerking

Mededeling 213



SIGN: L27-213  
EX. NO: C  
MLV:

September 1979

Landbouw-Economisch Instituut  
Afdeling Visserij en Bosbouw

## INHOUDSOPGAVE

	Blz.
WOORD VOORAF	5
1. DE VISSERIJ VAN DEN HELDER	7
1.1 Omvang van de vloot en besomming	7
1.2 Toekomstige perspectieven	10
2. HAVENFACILITEITEN VOOR DE VISSERIJ	13
2.1 Toegankelijkheid vanuit zee	13
2.2 Verhouding tot andere gebruikers	13
2.3 Faciliteiten voor laden/lossen en afmeren	15
2.4 Varende toegankelijkheid andere walvoorzieningen	16
2.5 Conclusies	16
3. DE GEMEENTELIJKE VISAFSLAG	17
3.1 De bestaande faciliteiten	17
3.2 De vloot die in Den Helder aanvoert	18
3.3 Conclusies	21
4. TOELEVERINGSBEDRIJVEN EN VISHANDEL EN -VERWERKING	23
4.1 De toeleverende bedrijven	23
4.2 Vishandel en verwerkende industrie	24
5. SAMENVATTING	26
KAARTEN	
1. Bereikbaarheid visgronden vanuit Den Helder	8
2. Den Helder, overzichtskaar lossteigers en ligplaat- sen voor de visserij	12
TABELLEN	
1. Samenstelling van de vissersvloot van Den Helder in vergelijking met die in geheel Nederland (per mei 1979)	9
2. De visafslag in Den Helder en de Helderse kottervloot	19
3. De visafslag in Den Helder en de kottervloot van Texel en Wieringen/Volendam	20
LITERATUUR	29

## WOORD VOORAF

In de kop van Noordholland zijn drie krachtige visserijgemeenschappen en visserijhavens gevestigd, namelijk Den Helder (aanvoer- en thuishaven), Oudeschild op Texel (thuishaven) en Den Oever op Wieringen (aanvoer- en thuishaven). Tussen de drie havens bestaan meer verschillen dan met bovengaaende trefwoorden zijn aangegeven. In deze notitie, opgesteld op verzoek van de Helderse visserijvereniging "Samenwerking", zal echter in hoofdzaak op de huidige en toekomstige positie van de Helderse visserij, alsmede op de haven- en walfaciliteiten voor de visserij worden ingegaan. De positie van Texel en Wieringen en eventueel andere visserijhavens komt alleen ter sprake voor zover deze het niveau en de aard van de activiteiten in Den Helder beïnvloeden.

Aan de onderlinge taak- en funktieverdeling, alsmede de samenwerking tussen de visserijhavens in Nederland is om diverse redenen geen aandacht besteed. In de eerste plaats is dit punt van overleg in het Permanent Overlegorgaan Visafslagen (P.O.V.), terwijl het Organisatie en Efficiency Bureau Berenschot een analyse heeft gemaakt van de positie van de visserijhavens. In de tweede plaats neemt Den Helder een zeer krachtige economische positie in met een uitzonderlijke geografische positie.

In deze notitie komen wat de visserij betreft aan de orde omvang en samenstelling van de vloot, werkgelegenheid op de vloot, bedrijfsresultaten van de vloot en de toekomstperspektieven. Voorts zijn van belang de havenfaciliteiten, dat wil zeggen toegankelijkheid, manoeuvreerruimte in de haven, los- en ligruimte. In de derde plaats zal aandacht worden geschonken aan de zogenaamde walfaciliteiten, dat wil zeggen capaciteit, moderniteit en efficiency van de afslag, van de toeleverende bedrijven alsmede van de handel en verwerking van vis.

Er is getracht de nota zo volledig mogelijk te maken; de korte tijd van voorbereiding heeft ertoe geleid dat van een aantal aspecten alleen enkele hoofdlijnen konden worden nagegaan. Niettemin kan o.i. uit de nota een goed beeld worden verkregen van de betekenis van de visserij voor Den Helder.

De nota kon overigens slechts tot stand komen dank zij de welwillende medewerking van een aantal instanties en organisaties in Den Helder. In dit verband kunnen worden genoemd: de Gemeentelijke Visafslag, de Visserijvereniging "Samenwerking", het Gewestelijk Arbeidsbureau en Kalkman BV. Voor deze medewerking is hen veel dank verschuldigd.

Met het oog op een nadere orientatie op de visserijproblematiek in het algemeen en die in Den Helder in het bijzonder is achterin de nota een literatuurlijst opgenomen. De noten in de tekst verwijzen naar de overeenkomstige nummers in deze lijst.

Den Haag, september 1979

Drs. R. Rijnveld

## 1. DE VISSERIJ VAN DEN HELDER

### 1.1 Omvang van de vloot en besomming

Momenteel omvat de Helderse vloot 38 vissersvaartuigen, waarvan 30 worden ingezet voor de kleine zeevisserij. Met name de boomkorvisserij op platvis wordt met deze 30 kotters bedreven, met daarnaast de visserij op rondvis. De overige 8 schepen zijn kleiner en worden ingezet voor de garnalenvisserij en diverse kustvisserijen. De omvang van de kleine zeevissersvloot van Den Helder betekent in motorvermogen uitgedrukt ongeveer 11% van de totale Nederlandse kleine zeevissersvloot (bijna 32 000 pk van de in totaal 299 000 pk).

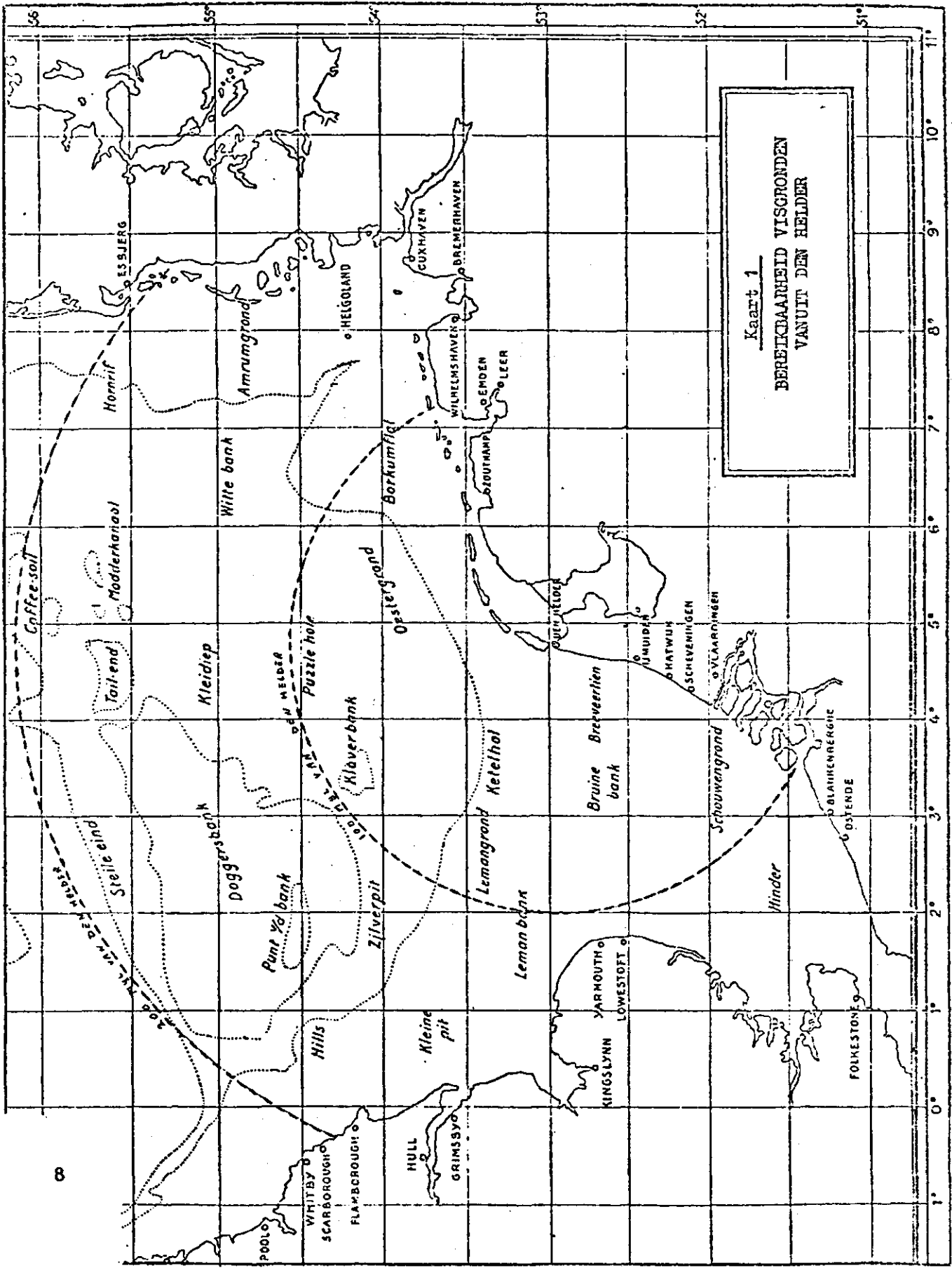
De vloot van de kleine zeevisserij in Den Helder heeft zich in het laatste decennium sterk ontwikkeld. In aantal schepen uitgedrukt is de vloot weliswaar teruggelopen van 39 eenheden per eind 1969 tot 30 op dit moment, maar daartegenover staat dat de schepen aanzienlijk groter zijn geworden. Van de 39 schepen tien jaar geleden waren er bijvoorbeeld 33 met een motor tot en met 600 pk en geen enkel boven de 1100 pk. Nu zijn er nog slechts 4 schepen tot 600 pk en daartegen 16 boven 1100 pk. Daardoor is het totale motorvermogen van de Helderse kleine zeevissersvloot in tien jaar tijd verdubbeld. De 11% die dit motorvermogen thans uitmaakt van de totale Nederlandse kleine zeevloot was destijds 8%.

De directe werkgelegenheid op de genoemde vloot van 38 vaartuigen kan worden geschat op rond 220 man, waarbij een aantal aan de wal werkzame personen van enkele rederijen zijn meegerekend. Deze werkgelegenheid is, met kleine schommelingen, in het laatste decennium praktisch onveranderd gebleven.

Een bijzonderheid van de Helderse visserij is de vrij grote concentratie in rederijen. Van de 30 kleine zee-kotters zijn er 16 in exploitatie bij bedrijven die 2 tot 4 schepen beheren. Dit verschijnsel, dat duidt op een sterke financiële positie, komt elders in veel mindere mate voor.

Voor de Helderse vissersvloot kan de totale besomming in 1978 worden geschat op rond 40 miljoen gulden (evenals in 1977 met een besomming van 32 miljoen is dat 11% van de totale besomming van de Nederlandse kleine zeevisserij). Hieruit vloeide voor de opvarenden (inclusief eigenaars) een bedrag van deelloon plus sociale lasten voort 13,3 miljoen, terwijl voor de bedrijven 4,4 miljoen als netto-overschot overbleef. Het totaal aan loon, sociale lasten en nettoresultaat, dus het totale visserij-inkomen, leverde gemiddeld per man een bedrag van f. 80 500,- op tegen f. 48 200,- in 1977.

De samenstelling van de Helderse kleine zeevissersvloot wijkt



Kaart 1  
**BEREIKBAARHEID VISCHONDEN**  
 VANUIT DEN HELDER

enigszins af van die van de overeenkomstige Nederlandse vloot. In Den Helder is het aandeel van de grote kotters namelijk groter dan in de rest van het land. Dit leidt tot een hoger gemiddeld motorvermogen per kotter: in Den Helder 1056 pk, over geheel Nederland 860 pk. Door relatief meer nieuwbouw in de jaren 1973-1975 is in Den Helder de leeftijdsopbouw van de kleine zeevissersvloot nog gunstiger dan elders. Deze verhoudingen moeten dan gezien worden tegen de achtergrond van de moderniteit van de Nederlandse visserijvloot in Westeuropes verband.

Tabel 1. Samenstelling van de vissersvloot van Den Helder in vergelijking met die in geheel Nederland (per mei 1979)

	Den Helder		Totaal Nederland	
	Aantal	In procenten	Aantal	In procenten
<b>Kleine zeevisserij</b>				
tot en met 200 pk	2	7	6	2
201 - 600 pk	2	7	107	31
601 - 1100 pk	10	33	132	38
1101 - 1500 pk	15	50	87	25
boven 1500 pk	1	3	15	4
<b>Totaal</b>	<b>30</b>	<b>100</b>	<b>347</b>	<b>100</b>

In dit licht dient nog te worden gewezen op de gunstige geografische ligging van Den Helder ten opzicht van de visgronden in het Noordelijke en Centrale deel van de Noordzee. Op kaart 1 is aangegeven welke visserijgebieden binnen een actieradius van 200 mijl liggen.

De havens in het Zuiden en het Noordoosten liggen uiteraard dichterbij de visgronden in de Zuidelijke Noordzee (en het Kanaal) en respectievelijk in de Duitse Bocht. De ligging van Den Helder is dan ook met name gunstig voor de visserij in het zeegebied tussen de beide genoemde gebieden in.

Bij de visserij die vanuit Den Helder wordt bedreven is de mobiliteit groot. Men zoekt de vis op waar deze zich bevindt. Dit brengt met zich mee dat de visserijen worden bedreven wat breedtegraad betreft tot aan 58° NB (afstand 350 mijl) en wat lengtegraad betreft tot in de Ierse Zee. Dit zeer actieve opzoeken van de vis heeft mede geleid tot de bouw van relatief grote kotters, zowel uit oogpunt van veiligheid en aantal zeedagen als uit oogpunt van een zo hoog mogelijke vissende en varende snelheid. Hierbij moet worden aangetekend dat in beide opzichten in een aantal gevallen vermoedelijk het optimum is overschreden; men ziet hetgeen hierover in verschillende publikaties is geschreven, onder meer in

LEI-publikatie 5.20, pagina 85 e.v. 1) en in het artikel van J.W. de Wilde in De Visserijwereld 2).

## 1.2 Toekomstige perspectieven

Binnen het kader van deze notitie is het niet mogelijk en ook niet noodzakelijk de perspectieven van de Nederlandse visserij als totaal uitvoerig te analyseren. Daarvoor kan worden verwezen naar andere publikaties 3). De belangrijkste factoren die hiervoor bepalend zijn kunnen als volgt worden omschreven:

- de ontwikkeling van de interne ruilvoet, dat wil zeggen de verhouding waarin zich enerzijds de kosten (onder andere gasolie, vistuig en afschrijvingen) en anderzijds de besommingen (onder andere de hoeveelheid vangbare vis en de prijsvorming daarvan) ontwikkelen 4). Een verslechtering van de ruilvoet door welke oorzaak dan ook betekent een daling van de rentabiliteit, die de laatste twee jaar zonder meer als gunstig kan worden getypeerd;
- de ontwikkeling van het visserijbeleid van de E.G., waarbij in vele opzichten tegenstellingen tot uiting komen tussen het Verenigd Koninkrijk enerzijds en de andere acht lidstaten en de Europese Commissie anderzijds 5);
- de ontwikkeling van de omvang van de visstapels in de Noordzee, waarover zich in de laatste jaren nieuwe inzichten manifesteren (multi species relaties); in de ontwikkeling van dit wetenschapsgebied hebben Deense en Nederlandse biologen de spits afgebeten 6). Ook het groeiende besef dat het beleid niet uitsluitend op biologische, maar ook op economische en sociale overwegingen en feiten dient te worden gegrondvest, wint terrein 7).

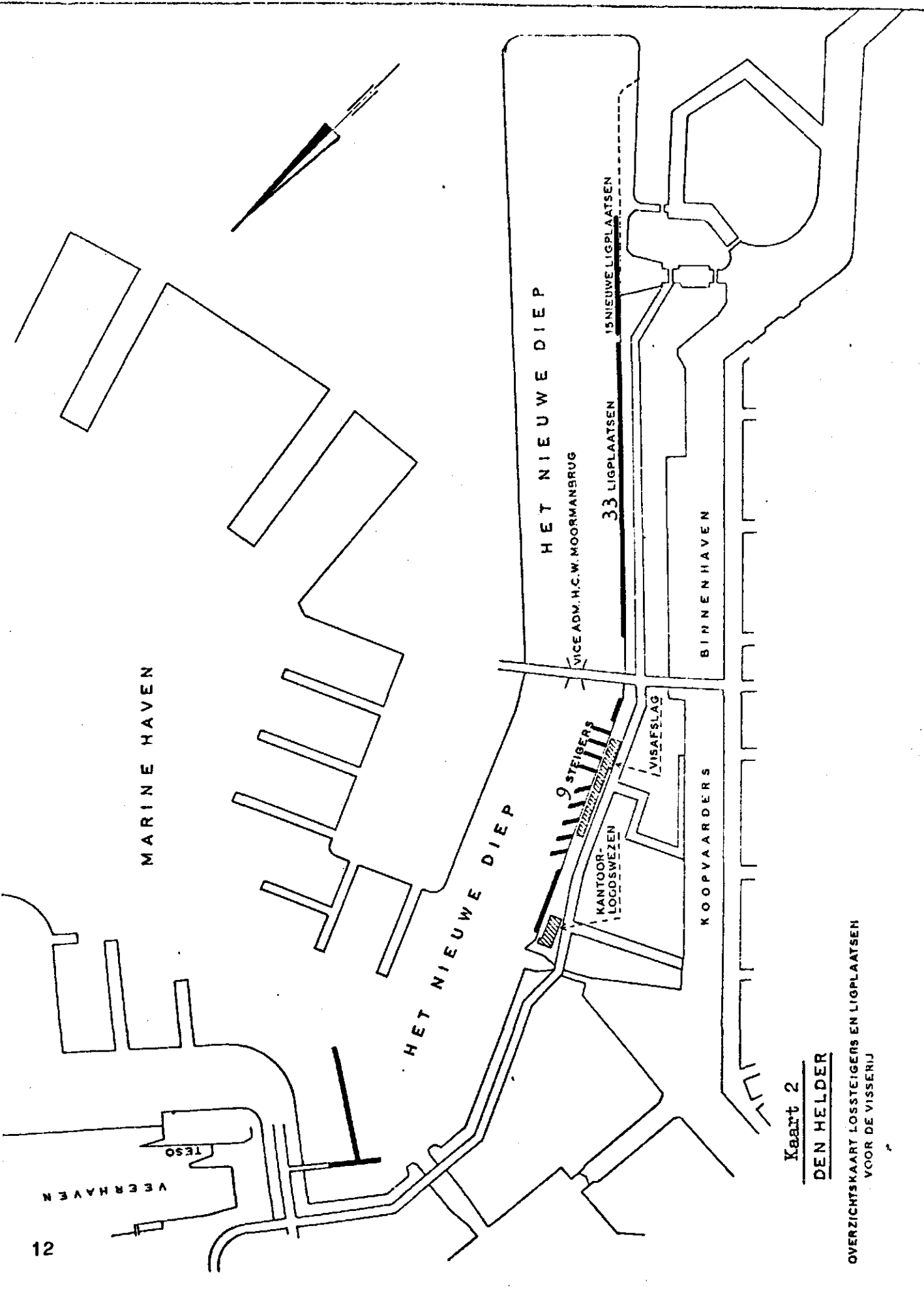
Als geheel kan het perspectief van de Nederlandse kottervisserij als gematigd positief worden beoordeeld, waarbij met name voor Den Helder de volgende kanttekeningen op zijn plaats zijn:

- De olievoorziening en de prijs van gasolie kunnen de rentabiliteit aantasten, waartegenover bij een toenemende inflatie zonder belangrijke recessie hogere visprijzen kunnen staan. Op korte termijn is toch een daling van de rentabiliteit een reële mogelijkheid. Zoals is gebleken heeft de Helderse kottervloot een relatief hoog gemiddeld motorvermogen per schip. Deze sterke afhankelijkheid van een fors voortstuwingsmachine blijkt ook uit tabel 1, waarin de vloot is onderverdeeld naar pk-klasse. Indien in de nabije toekomst hetzij de olievoorziening in gevaar komt ofwel de beschikbare olie sterk in prijs stijgt zal de Helderse vissersvloot daarvan meer nadeel ondervinden dan gemiddeld in ons land het geval is. Berekeningen hebben aangetoond dat in recente jaren op de grotere kotters de verhouding tussen de hoeveelheid aangevoerde vis en de daarvoor verstookte hoeveelheid gasolie ongunstiger is dan voor de kleinere kotters.

Dit betekent dat de rentabiliteit van de grote kotters relatief grote risico's loopt bij een prijsstijging van de olie van enige omvang. Het is dan ook van het grootste belang dat men alles in het werk stelt om een zo efficiënt mogelijk gebruik te maken van de olie.

- Indien het multi species denken en ook biologische, economische en sociale feiten en overtuigingen een rol gaan spelen bij het toekomstige visserijbeleid van de E.G., dan kan dit leiden tot een minder strak gereguleerd visserijbeleid. Voor Den Helder is het van groot belang dat hier zowel bij de inrichting van de schepen als bij de ervaring en kennis van de bemanningen voldoende rekening mee wordt gehouden. Gedacht kan worden aan de visserij op rondvis en de (span-)visserij op haring.
- Vooral in de visserij is een denken op middellange en lange termijn noodzakelijk. Te veel gaat het denken en daardoor het handelen gebukt onder impulsen, die voortvloeien uit korte termijn overwegingen. Dit geldt niet alleen voor de individuele vissers, maar ook voor de visserij-organisaties alsmede voor de overheidsdiensten die op een of andere wijze zijn belast met het in stand houden en verbeteren van de haven- en walfaciliteiten in Den Helder. Als belangrijkste lange termijn overweging dient daarbij te gelden, dat bij een doelmatig beheer van de visstapels deze een permanente natuurlijke rijkdom vormen. Hierdoor kan in de Helderse gemeenschap permanent een belangrijke primaire en secundaire werkgelegenheid worden geïnduceerd, zowel op zee als aan de wal, gepaard aan dienovereenkomstige inkomsten. Een efficiënte visserij nu en in de toekomst is alleen mogelijk bij een goede moderne infrastructuur van haven- en wal-faciliteiten.





**Kaart 2**  
**DEN HELDER**

OVERZICHTSKAART LOSSTEIGERS EN LIGPLAATSEN  
 VOOR DE VISSERIJ

## 2. HAVENFACILITEITEN VOOR DE VISSERIJ

Voor een beoordeling van de mate waarin de havenvoorzieningen op een adequate wijze voorzien in de behoeften van het visserijbedrijf zijn de volgende aspecten van belang:

- de toegankelijkheid vanuit zee;
- de verhouding tot de andere gebruikers van de havens;
- de omvang van de voorzieningen voor het afmeren, lossen en laden;
- de varende toegankelijkheid van walvoorzieningen.

### 2.1 Toegankelijkheid vanuit zee

De toegang van de haven vanuit zee behoeft de visserij weinig zorgen te baren omdat de grootste gebruiker - de Koninklijke Marine - met zijn in het algemeen grotere schepen daarvoor wel zorg draagt. De nadering van de haven - vaargeulen - levert eveneens weinig problemen op, omdat de Marine met deze grotere schepen tenminste dezelfde eisen aan de bevaarbaarheid dient te stellen als de visserij, ook rekening houdend met tijverschillen e.d. Van enigszins groter belang is de manoeuvreerruimte in de haven. Deze zou beperkt kunnen worden door het ligplaats kiezen in de havenkom door andere, vrij grote vaartuigen (bijvoorbeeld supplyschepen voor de off-shore industrie). Er moet voor worden gewaakt dat voldoende ruimte beschikbaar blijft om vrij te manoevreren zonder een onevenredig grote kans op ongelukken.

### 2.2 Verhouding tot andere gebruikers

Zoals bekend is het havencomplex van Den Helder bestemd voor verschillende groepen gebruikers. Deze zijn:

#### a. De Koninklijke Marine

De Marine is een zeer oude gebruiker van de haven en op dit moment ook verreweg de grootste. Met zijn lange marine-traditie kan Den Helder dan ook worden gekenschetst als een speciale marinehaven, waartegen de overige gebruikers klein afsteken. Het spreekt vanzelf dat de Zeemacht dan ook verreweg het grootste gedeelte van het havencomplex in gebruik heeft. Voor de visserij levert dit weinig beperkingen op, integendeel, de goede verstandhouding met de Zeemacht leidt in voorkomende gevallen tot enige soepelheid bij het oplossen van tijdelijke capaciteitsproblemen.

#### b. De visserij

Hoewel de visserij in Den Helder reeds vele decennia van de haven gebruik maakt is pas vrij recent het belang ervan sterk aan het toenemen. Dit is vooral het gevolg van de schaalvergroting van de kleine zeevisserij. Overigens blijft de bedrijfstak nog

steeds een relatief kleine gebruiker met ongeveer 7,5 procent van de oppervlakte van het buitenhavencomplex in gebruik. De uitbouw van de kleine zeevisserij in Nederland, tezamen met de concentratie van de grote zeevisserij in een sterk gedaald aantal rederijen en schepen, die bovendien hun vangst grotendeels in diepgevroren toestand aanvoeren, heeft verschuivingen in de onderlinge verhouding tussen de verschillende visafslagen in Nederland te weeggebracht. Dit is een der drijvende krachten geweest van de groei van Den Helder als vissershaven.

#### c. De off-shore industrie

Het in toenemende mate exploiteren van de bodemrijdommen van de Noordzee heeft in Den Helder de opkomst van een betrekkelijk nieuwe gebruiker veroorzaakt. De gunstige ligging van de haven ten opzichte van met name het Nederlandse deel van het continentale plat van de Noordzee is daaraan uiteraard niet vreemd. Samen met de expanderende visserij treedt deze bedrijfstak direct in concurrentie op verschillende terreinen van het havengebruik. Genoemd kunnen worden de kaderuimte voor ligplaatsen en de ruimte voor het laden en lossen van materialen en benodigheden.

#### d. De T.E.S.O.

Van deze veerpont tussen Den Helder en Texel is voor de andere gebruikers weinig mededinging te vrezen ten aanzien van het havengebruik. Weliswaar wordt de omgeving van de haveningang vrij intensief gebruikt - in de zomermaanden tot 4 afvaarten per uur en uiteraard evenveel aankomsten - doch de veerdienst beschikt over een eigen haveningang en een eigen havenkom die geheel van de andere havenvoorzieningen zijn gescheiden.

#### e. Sportvisserij en recreatievaart

Voor de recreatievaart, zeilend en gemotoriseerd, zijn elders in Den Helder uitstekende voorzieningen gerealiseerd. Deze schakelen de concurrentie ten aanzien van het gebruik van het havenbekken van die zijde praktisch uit, ware het niet dat in een aantal gevallen ligplaatsen nabij de visafslag voor langere of kortere tijd door jachten worden ingenomen. Er moet naar worden gestreefd dit oneigenlijk gebruik van de kaderuimte te voorkomen.

De sportvisserij, met thans tenminste 10 schepen met lengtes tot 40 à 50 meter, levert daarentegen een veel grotere hinder op. Deze concurrentie is voelbaar zowel in de havenkom als aan de afmeerkades en ook bijvoorbeeld door het grote beslag aan parkeer ruimte langs de kade. Nog meer dan voor de visserij geldt voor deze vloot, dat de ruimte in de binnenhaven door de omvang van de schepen en de ondiepe haven niet in aanmerking komt.

#### f. Overige gebruikers

Hiervan kunnen worden genoemd de vrachtvaart, de binnenvaart, de reddingmaatschappij en een aantal dienstverlenende bedrijven - scheepswerf, sleepdienst, leveranciers van olie en andere materialen - ten behoeve van de overige scheepvaart. Deze maken voor een belangrijk deel gebruik van de binnenhaven; het gebruik van de buitenhaven door deze bedrijvigheid kan beperkt worden geacht.

### 2.3 Faciliteiten voor laden/lossen en afmeren

Voor het lossen van de vangst beschikt de visserij thans over een kaderuimte van plm. 150 meter, die op een zeer efficiënte wijze wordt gebruikt door de aanleg (in 1972) van een negental haaks of schuin op de wal geplaatste steigers. Overigens worden twee van deze steigers momenteel gebruikt voor het aan boord brengen van materialen en andere werkzaamheden, zodat zeven steigers beschikbaar zijn voor het lossen van de vangst. Deze steigers worden voldoende geacht bij het huidige aanvoerpatroon en de daarbij betrokken aantallen kotters. Deze kotters kunnen worden onderscheiden in praktisch de gehele Helderse vloot, een groot deel van de Texelaars, een regelmatige komst van een aantal Wieringers en Volendamers en tenslotte een wisselende groep kotters uit andere thuishavens. Met name op topdagen (vrijdag en maandag) echter levert de totale capaciteit van de lossteigers enige problemen op, ondanks dat de geloste kotters in de regel in korte tijd plaats zouden kunnen maken voor andere. Een en ander staat in nauwe relatie tot de capaciteit van de afslagfaciliteiten, die thans niet in verhouding staat tot de loscapaciteit (zie hoofdstuk 3).

De ruimte voor het afmeren van de vloot, uiteraard vooral tijdens de weekeinden, is in principe voldoende na het beschikbaar komen van kaderuimte achter de Vice Admiraal H.C.W. Moormanbrug. Deze ligruimte is uiteraard niet bestemd voor alle in Den Helder aanvoerende kotters, doch slechts voor de Helderse thuisvloot plus nog enkele kotters van elders die tijdelijk onderdak zoeken. Het toegenomen medegebruik van de kaderuimte achter genoemde brug door met name sportvisserijsschepen en supply-schepen van de off-shore industrie leidt echter tot wrijvingen en capaciteitsproblemen.

## 2.4 Varende toegankelijkheid andere walvoorzieningen

Enkele van de belangrijkste walvoorzieningen dienen voor een doelmatige bedrijfsvoering varende bereikbaar te zijn. Hiervan is de scheepswerf een voorbeeld; in dit opzicht zijn, behoudens de geringe diepgang van de binnenhaven, geen problemen aanwezig. Een andere belangrijke voorziening is een gemakkelijke toegang tot de Coöperatieve In- en Verkoopvereniging. Van hieruit wordt een veelheid van, veelal zware en omvangrijke, materialen aan boord gebracht en al of niet gemonteerd. De hiervoor beschikbare kaderuimte, inclusief de negende steiger en de onlangs beschikbaar gekomen langere kaderuimte daarnaast, die uiteraard sterk plaatsgebonden is in verband met de ligging van het gebouw van de Coöperatie, lijkt krap bemeten. Een bezwaar van het laatstgenoemde stuk kade is de "openbare" toegankelijkheid, zodat ook andere gebruikers van de visserij deze ruimte kunnen innemen.

Voor de overige leveranciers en het visklaar maken van de vloot moet, voorzover dit niet op de hierboven genoemde kade gebeurt, gelegenheid zijn bij de ligplaatsen. Hiervoor is wel enig transport over de weg noodzakelijk, doch dat is onafhankelijk van de plaats van de werkzaamheden omdat de bedrijven die daarbij betrokken zijn in het Helderse havengebied direct aan de kade geen ruimte kunnen verwerven.

## 2.5 Conclusies

De haven van Den Helder is als geheel een uitstekend natuurlijk havenbekken met een goede bereikbaarheid. Wat betreft een aantal technische havenfaciliteiten echter is de haven niet geheel op moderne leest geschoeid. De oorzaak hiervan ligt in de omstandigheid dat binnen een van nature beperkt havengebied, dat vrijwel volledig in gebruik was, de expansie van de kleine zeevisserij en ook nog van bedrijfstakken als de off-shore industrie moesten worden opgevangen. Voor Den Helder gold bovendien dat niet alleen de schaalvergroting van de eigen kottervisserij in het geding was, maar tenminste voor wat betreft de faciliteiten voor het lossen van de vangst ook het grootste deel van de gegroeide Texelse vloot en in geringere mate die van Wieringen en Volendam hun deel eisten. De schepen zijn daarbij langer geworden: van een 20 meter in het begin van de jaren zestig tot thans 30 meter en meer, hetgeen uiteraard ook de nodige aanpassingen met zich meebracht.

Weliswaar zijn geleidelijk een aantal modernisering en aanpassingen gerealiseerd, doch hiermee is nog geen geheel bevredigende infrastructurale situatie ontstaan, althans vanuit de gezichtshoek van de visserij.

### 3. DE GEMEENTELIJKE VISAFSLAG

#### 3.1 De bestaande faciliteiten

Het zal duidelijk zijn dat het bestaan van een efficiënte visafslag met voldoende capaciteit een belang van de eerste orde vertegenwoordigt voor het visserijbedrijf in Den Helder niet alleen, maar ook voor Texel en bijvoorbeeld de kleine zeevisserij van Wieringen en Volendam. Tezamen met de expansie van de kleine zeevisserij in Nederland en daarmee ook die in de op van Noordholland heeft de reeds lang bestaande visafslag in Den Helder sedert de eerste helft van de zestiger jaren een belangrijke groei ondergaan 8). Inmiddels heeft de afslag enkele verbouwingen en uitbreidingen ondergaan, laatstelijk in 1972. Desondanks moet anno 1979 worden geconstateerd dat de afslag als geheel wat betreft de capaciteit niet voldoende is te achten.

De afslagorganisatie, alleen bestaande uit een verkoop- en overslagruimte met daarbij de technisch en administratief noodzakelijke dienstruimten, is niet meer toereikend voor de visaanvoer die de kaderuimte en de daarbij gebouwde lossteigers met het huidige lossysteem kunnen opleveren. De totale vloeroppervlakte is relatief klein en de vorm daarvan - smal en langgerekt - leidt ertoe dat schepen weliswaar snel gelost kunnen worden, doch dat de verdere afhandeling te veel tijd kost. De ruimte is zodanig dat de lossing van het volgende schip aan dezelfde steiger moet worden uitgesteld totdat de vangst van het voorgaande schip geheel is afgehandeld: achtereenvolgens sorteren, afslaan en afvoeren door de handel. Hierdoor geschiedt het afslaggebeuren, met name naar het oordeel van de vissers, niet binnen een redelijk te achten tijdsbestek. Dit geeft dan weer aanleiding tot een race om maar als eerste aan de afslag te zijn, met alle gevolgen voor enerzijds de vistijd en anderzijds de veiligheid in de havenkom.

Bovendien is de arbeidssituatie in de afslag met name voor de sorteerders niet optimaal. De geringe ruimte leidt ertoe dat op topdagen velen op een kleine ruimte werken en de vis vaak tenminste eenmaal te veel moet worden verplaatst. Dit belemmert uiteraard een efficiënte werkwijze in de afslag. De indruk bestaat dat de faciliteiten achter zijn gaan lopen bij de snelle ontwikkeling van de visserij in Den Helder. Ook enkele voorzieningen, zoals de sanitaire installaties voor het personeel, de accommodatie van de kantine e.d. zijn hiervan het slachtoffer geworden. Een aan moderne eisen beantwoordend personeelsbeleid vergt ook wat betreft deze facetten enige aanpassing.

In het kader van de beoordeling van de afslagcapaciteit mag ook niet worden vergeten dat de organisatie specifiek is ingesteld op de boomkorvisserij. Deze, voor een belangrijk deel op relatief dure vissoorten gerichte, visserij brengt eisen met zich mee ten aanzien van afslagorganisatie en ruimte-indeling die kunnen afwij-

ken van de eisen die visserijen op goedkopere soorten stellen. Het is niet ondenkbaar dat de opzet van de afslag enige aanpassing behoeft als men zich wat meer gaat toeleggen op visserijen die gericht zijn op massavis. Bij een ombuiging van het vissersrijbeleid, waarbij de vissersgelegenheid krijgen om zich aan te passen aan wisselende omstandigheden met betrekking tot de visstanden kan een dergelijke situatie zich voordoen, althans gedurende zekere perioden.

In dit verband is een vergelijking met andere afslagen in Nederland interessant. Materiaal daarvoor levert het "Rapport Berenschot" 9), dat in opdracht van het Permanent Overlegorgaan Visafslagen is gemaakt. Een vergelijking met enkele andere afslagen, waar de aard van de aanvoer ook door kottervissers wordt bepaald, brengt enkele markante verschillen aan het licht. Hoewel voor de vergelijking alleen cijfers over 1977 ter beschikking stonden kunnen daaruit toch wel enkele algemeen geldende conclusies worden getrokken.

In de eerste plaats blijkt, zowel ten opzicht van de omzet als ten opzichte van de aanvoer in kilogrammen, de oppervlakte van de Helderse afslag relatief klein te zijn. Daartegenover is, met name ten opzichte van de aanvoer, het personeelsbestand van de Helderse afslag wat groter. Wellicht kan de conclusie zijn dat met een iets groter personeel de doelmatigheid van de geringe beschikbare ruimte opgevoerd kon worden. Deze compensatie van ruimtetekort door meer mankracht is uiteraard slechts binnen zekere grenzen mogelijk. Voor een verdere aanpassing in deze richting lijkt momenteel geen plaats meer te zijn. Voorts is de gemiddelde prijs van de aangevoerde vis in Den Helder het hoogst. Dit zal niet zozeer samenhangen met hogere prijzen per vissoort dan wel met een meer op duurdere vissoorten gespecialiseerde kottervloot. Zoals reeds is opgemerkt heeft Den Helder relatief weinig aanvoer van bijvoorbeeld de goedkopere rondvissoorten; de aanvoer van tong en tarbot besloeg in 1977 rond 21% van de totale aanvoer, op bijvoorbeeld de Urker afslag was dat 17%. Daartegenover waren ook de kosten per kilogram aanvoer in Den Helder relatief hoog ten opzichte van Urk, hoewel verschillen in de methodiek van kostencalculatie daarbij een rol kunnen spelen.

De totale werkgelegenheid die met het afslaggebeuren samenhangt kan worden geschat op gemiddeld 65 personen. Het onregelmatige aanvoerpatroon leidt tot een zeer gevarieerde bezetting van het sorteren (georganiseerd binnen de Stichting Vislos- en Sorteerregeling STIVILO); op topdagen is wel een 150-tal sorteerdere in de afslag werkzaam. In het genoemde totaal is een zo goed mogelijk berekend gemiddelde daarvan begrepen.

### 3.2 De vloot die in Den Helder aanvoert

De vissersvloot waarop de walorganisatie van Den Helder is gericht valt, zoals eerder is opgemerkt, in drie componenten uit-

cen. Allereerst is daar de Helderse thuisvloot, 38 eenheden sterk, die praktisch allen de kleine zeevisserij uitoefenen. Enkele schepen voeren in hoofdzaak garnalen aan en -gezien de geringe mogelijkheden voor de ontwikkeling van een garnalenverkoop van enige omvang in Den Helder - verkopen elders (Den Oever). Doch de 30 schepen van de kleine zeevisserij in Den Helder vormen de ruggegraat van de activiteiten op de Helderse visafslag. Berekeningen met betrekking tot de totale afzet van kotters uit Den Helder op de afslag aldaar (tabel 2) geven aan dat verreweg het grootste gedeelte thuis wordt verkocht. Het weinige dat elders wordt verkocht kan worden toegeschreven aan enerzijds de ligging van de visgronden, waardoor soms elders gemakkelijker kan worden aangevoerd, en in een enkel geval als gevolg van een persoonlijke voorkeur van de schipper-eigenaar voor andere havens.

Tabel 2. De visafslag in Den Helder en de Helderse kottervloot

	1977		1978	
	mln gld	(%)	mln gld	(%)
Totale besomming Helderse kleine zeevissers	32	(100)	40	(100)
Waarvan via afslag Den Helder	26	( 80)	21	( 52)

De cijfers zijn overigens vrij onoverzichtelijk omdat als gevolg van het ontbreken van een veerplicht een deel van de verkopen rechtstreeks aan de handel plaats heeft, vooral in 1978. Het ziet er naar uit dat er inmiddels wegen zijn gevonden om deze verkopen weer op de afslag te krijgen, althans grotendeels; de vissers blijven terecht van oordeel dat daar de prijsvorming op de meest juiste wijze geschiedt. In dat geval kan uit gegevens uit het verleden worden verwacht dat rond 90% van de besomming van Helderse kotters over de afslag in Den Helder zal gaan. Bij een situatie als in 1978, met een totale besomming van 40 miljoen gulden, is dat dan 36 miljoen.

Een tweede component van de in Den Helder lossende vissersvloot wordt gevormd door de kleine zeevissers uit Texel, Wieringen en Volendam (zie tabel 3). Texel en Volendam hebben zelf geen afslag voor Noordzeevis en zijn dus aangewezen op andere afslagen, waarvan Den Helder de dichtsbijzijnde is (voor Volendammers ook IJmuiden). Voor de Wieringers geldt, dat hun voormalige eiland weliswaar een afslag rijk is, doch deze is in sterke mate gericht op de garnalenaanvoer.

De Texelaars hebben Den Helder traditiegetrouw als belangrijkste aanvoerhaven. Uit tabel 3 blijkt dat voor de Texelse (kleine zee-) vissers in 1977 en 1978 gemiddeld ruim de helft op de Hel-



derse afslag wordt besomd. Voor de Texelaars geldt uiteraard in mindere mate dat zij een, laten we zeggen emotionele, band met de Helderse visafslag hebben, hoewel zij als naaste burens vrij direct betrokken zijn bij het gebeuren in Den Helder. De Texelse kottervloot voelt zich blijkbaar toch in Den Helder thuis en dat zal niet in de laatste plaats zijn oorzaak vinden in de nabijheid van Den Helder tot de thuishaven Oudeschild. Het laat zich dan ook aanzien dat de aanvoer door kotters uit Texel onder normale omstandigheden, als weer vrijwel alles via de afslag gaat, voor het overgrote deel op Den Helder zal zijn gericht. Een uitzondering moet echter worden gemaakt voor de spanvisserij op haring. Hieraan nam vóór het vangstverbod in de Noordzee een aantal Texelse kotters deel; de vangsten werden naar gelang de visgrond aangevoerd in havens als IJmuiden, Scheveningen, Breskens en Oostende. Het valt te verwachten dat een wederom toestaan van de haringvangst op de Noordzee ook weer Texelaars ertoe zal brengen zich tijdelijk op deze tak van visserij toe te leggen. In hoeverre het aantal spanners het vroegere aantal zal benaderen valt echter te bezien. Het vermoeden is gewettigd dat voor de grote kotters de spanvisserij in het algemeen niet aantrekkelijker is dan de boomkorvisserij. De schaalvergroting van de kottervisserij heeft de kansen op een rendabele spanvisserij verminderd, tenzij de onderlinge verhouding tussen visvoorkomens, prijzen van diverse vissoorten en energieprijzen drastisch verandert. Geconcludeerd kan worden dat een verruiming van de afslagcapaciteit in Den Helder waarschijnlijk nog enige aanvoer van Texelse kotters kan aantrekken, zodat bijvoorbeeld 70% van hun besomming in Den Helder wordt verkregen.

Tabel 3. De visafslag in Den Helder en de kottervloot van Texel en Wieringen/Volendam

	1977		1978	
	mln gld	(%)	mln gld	(%)
<b>Totale besomming Texelse</b>				
kleine zeevissers	28	(100)	32	(100)
Waarvan via afslag Den Helder	19	( 68)	13	( 41)
<b>Totale besomming Wieringer en Volendammer</b>				
kleine zeevissers	18	(100)	23	(100)
Waarvan via afslag Den Helder	4	( 21)	3	( 13)

De Wieringer en Volendammer kleine zeevisserij is historisch veel minder aan Den Helder gebonden. Voor de Wieringers, met hun vloot van relatief kleine schepen, is het aantrekkelijk zo dicht mogelijk bij de visgronden aan te voeren, waarbij toch ook wel een

afzet van vis in Den Oever zelf tot ontwikkeling is gekomen. Voor de Volendamers, met eveneens gemiddeld vrij kleine schepen, geldt dat IJmuiden evenzeer in aanmerking komt gezien de reisafstand. Een en ander komt tot uiting in het vrij geringe aandeel van Den Helder als aanvoerhaven van deze vloten (in totaal ongeveer 20% van de besomming). Niettemin kan een verbetering van de outillage in Den Helder de aanvoer door Volendamers en Wieringers wellicht stimuleren.

De derde groep kotters die in Den Helder markten bestaat uit kleine zeevissers uit een groot aantal havens die om uiteenlopende redenen incidenteel of soms regelmatig Den Helder aandoen. Deze groep schepen die in 1977 en 1978 iets meer dan een miljoen gulden in Den Helder besomde, neemt tot nu toe een vrij geringe plaats in. Het is echter zeer wel mogelijk dat de te verwachten hoge energieprijzen meer schippers ertoe zal brengen het stomen zoveel mogelijk te vermijden en dat kan gezien de ligging van Den Helder ten opzichte van de visgronden van een groot deel van de kottervloot van Nederland enige uitbreiding van activiteiten aldaar betekenen. Daartegenover staat dat wellicht Helderse kotters in voorkomende gevallen olie zullen gaan besparen door elders aan te voeren als de ligging van de visgrond daartoe aanleiding geeft. De toekomstige ontwikkelingen zijn in dit opzicht moeilijk te schatten, maar het lijkt waarschijnlijk dat er enige verruiming in de aanvoer in Den Helder zal plaats hebben mits de afslagcapaciteit een en ander kan verwerken. In dit verband is overigens een waarschuwend woord op zijn plaats. In het verleden zijn enkele afslagen aan de Nederlandse kust uitgebreid met het oog op aanvoeren van kotters uit andere thuishavens (voorbeelden zijn Breskens, Vlissingen, Scheveningen, Harlingen, Lauwersoog). De praktijk heeft geleerd dat men in enkele gevallen een te optimistisch oordeel over het aantrekken (en behouden!) van kotters van elders heeft gehad.

### 3.3 Conclusies

Alleen al bij handhaving van de aanvoer op het huidige niveau is een verdere verbetering van de accommodatie noodzakelijk. Hierbij zijn in principe twee mogelijkheden denkbaar:

- Verlenging langs de kade in noordwestelijke richting;
- Verbreding van de bestaande afslag landinwaarts.

Bij het afwegen van de beide alternatieven kan niet aan de volgende overwegingen worden voorbijgegaan:

- De kosten van de uitbreiding. Dit aspect spreekt voor zichzelf.
- De mate van capaciteitsvergroting die wordt bereikt. Een verlenging zal meer kotters tegelijkertijd de gelegenheid geven in behandeling te worden genomen. De tijdsduur van de afhandeling zal echter niet verminderen; gevreesd moet worden dat deze daarentegen nog enigszins zal toenemen wegens de vergroting van de afvoerweg

door een langere afslag naar één van de beide uiteinden van de afslag. Een verbreding levert geen vergroting op van het aantal kotters dat tegelijkertijd kan afmeren en lossen. De tijdsduur van het afslaggebeuren zal per kotter echter kunnen worden beperkt doordat de meerdere ruimte kan worden benut voor het reeds neerzetten van de vangst van de volgende kotter als die van de voorgaande kotter wordt verwerkt. Bovendien zal een wellicht aan te brengen extra uitgang op de lange zijde van de afslag het afvoeren van de vangst door de handel kunnen vergemakkelijken.

- Problemen voor de afslagwerkzaamheden tijdens de bouw. Bij een verlenging zal een der uiteinden waarschijnlijk goeddeels worden geblokkeerd, hetgeen tot stagnatie in de afvoer kan leiden. Bij een verbreding is de mogelijkheid aanwezig dat men tijdens de bouw binnen de bestaande capaciteit in grote lijnen kan blijven doorwerken.

- Verbetering van de arbeidsomstandigheden in de afslag. Een verlenging levert waarschijnlijk nauwelijks enige verbetering op, wanneer tijdens topdagen alle losplaatsen zijn bezet en dus de vangst van meer kotters tegelijkertijd moet worden gesorteerd. Een verbreding geeft wat dat betreft waarschijnlijk betere mogelijkheden. Ook de aanleg van aangepaste sanitaire voorzieningen, kantine-accomodatie, e.d. zal in het laatste geval meer mogelijkheden hebben.

- Inpassing van de werkzaamheden binnen het geheel van waterstaatkundige werken. Verlenging zal in dit opzicht vermoedelijk weinig coördinatie met andere werken noodzakelijk maken. Verbreding daarentegen moet worden ingepast in het werkschema van dijkverlegging. Hierdoor zal mogelijk het tijdstip van gereedkomen bij verlenging vroeger kunnen liggen dan bij verbreding.

Bij een verbetering van de afslagaccomodatie zal men uit één van deze beide alternatieven moeten kiezen; de verbetering zal "in de lengte" of "in de breedte" moeten worden gevonden. Een koppeling van de afslag met de situering van bedrijfsruimte van een of meer ondernemingen op het gebied van vishandel en -verwerking, zoals in andere plaatsen kon worden gerealiseerd, is in Den Helder in verband met de beschikbare ruimte niet mogelijk. Als gevolg daarvan zal de nodige aandacht moeten worden besteed aan een zo vlot mogelijk lopende afvoer van de verkochte vis. Het streven naar een zo kort mogelijke transporttijd met een minimum aan overstorten en ompakken is in een tijd waarin aan de kwaliteit van de vis steeds meer aandacht wordt besteed van groot belang. Het gebruik van viskisten, zoals dat op de afslag gebeurt heeft daar overigens reeds niet weinig aan bijgedragen.

#### 4. TOELEVERINGSBEDRIJVEN EN VISHANDEL EN -VERWERKING

##### 4.1 De toeleverende bedrijven

Een vissershaven met een eigen thuisvloot dient uiteraard te beschikken over voldoende mogelijkheden voor deze vloot om zich te voorzien van materialen, om reparatie- en onderhoudswerkzaamheden te verrichten, enz. Hiervoor dient een aantal toeleverende en dienstverlenende bedrijven aanwezig te zijn. Voor wat betreft Den Helder is een en ander in voldoende mate aanwezig; de vloot heeft een dusdanige omvang dat een aantal vestigingen gerechtvaardigd is, waarbij tevens nog voor een deel de service aan kotters van Texel vanuit Den Helder plaats heeft. Genoemd kunnen worden:

- Scheepswerf en reparatiebedrijf;
- Enkele bedrijven voor aanleg en onderhoud van elektrische installaties, sloopstimmerwerk, e.d.;
- De Coöperatieve In- en Verkoopvereniging, waarin de toelevering van olieprodukten, vistuig en praktisch alle overige benodigdheden is geconcentreerd;
- Plaatselijke vestigingen van leveranciers van navigatie- en visopsporingsapparatuur;
- Accountants- en administratiekantoren;
- Enkele middenstandsbedrijven die, naast de levering aan particulieren ook de visserij voorzien van voedingsmiddelen e.d.

Voorts kan onder de dienstverlenende instanties nog worden genoemd het docentenkorps en het overige personeel van de Visserijschool.

Van de totale besomming van de Helderse vissersvloot in 1978 d 40 miljoen gulden bleef zoals gezegd rond 18 miljoen ter beschikking van reders, schippers-eigenaren en overige opvarenden. Van de overige 22 miljoen is naar schatting 3 miljoen buiten Den Helder besteed, terwijl ongeveer 12 miljoen als lopende uitgaven is terechtgekomen bij de in dit hoofdstuk genoemde groep toeleverende en dienstverlenende bedrijven (inclusief visafslag en sorteerdere). De resterende 7 miljoen gulden betreffen rentebetalingen en reserveringen voor afschrijvingen, welke laatste uiteraard te zijner tijd worden besteed aan nieuwe schepen, motoren en andere investeringen. Hiervan komt vanzelfsprekend een deel weer terecht bij toeleverende bedrijven in Den Helder, waarvan als belangrijkste de scheepswerf kan worden genoemd. De geldstroom naar werven en motorenfabrikanten loopt echter in dit geval niet synchroon met het beschikbaar komen van de kasstroom: een bepaalde schipper-eigenaar zal een reeks van jaren alleen maar geld reserveren en dit bij de vervanging ineens naar de werf brengen, een en ander voor zover niet meer op leningen moet worden afgelost. De werven zijn er bij gebaat dat vervanging van schepen geleidelijk gebeurt en niet steeds weer in de vorm van een "investeringsgolf".

Een schatting van de werkgelegenheid in het totaal van de genoemde toeleverings- en dienstverlenende sector levert ongeveer 125 man op, werkzaam in de agglomeratie Den Helder (inclusief personeel van de Visserijschool, echter exclusief het moeilijk aan de visserij toe te rekenen aandeel van de personeelsbezetting van plaatselijke middenstanders). Uiteraard induceert deze werkgelegenheid nog andere, secundaire, arbeidsplaatsen, doch van een schatting hiervan is in dit kader afgezien.

Een aparte plaats neemt de Visserijschool "Noorder Haaks" in binnen de Helderse visserijgemeenschap. Deze school kan worden geacht een zeer belangrijke schakel te zijn in de vorming van vakbekwaam personeel op de vloot. In het algemeen kan dan ook worden gesteld dat de school in een behoefte voorziet en dat de afgeleverde aantallen gediplomeerde leerlingen in een juiste verhouding staan tot de behoeften van de vloot. In 1978 bijvoorbeeld leverde de Visserijschool 71 gediplomeerde leerlingen af (10).

#### 4.2 Vishandel en verwerkende industrie

De vishandel in Nederland en ook de visverwerkende industrie is in principeniet rechtstreeks gebonden aan de aanvoerhavens. Het is uiteraard wel zo dat een concentratie van handels- en verwerkingsactiviteiten ontstaat in de nabijheid van belangrijke aanvoerhavens, zoals bijvoorbeeld IJmuiden, Scheveningen en Urk. De wat grotere bedrijven echter zien zich genoodzaakt her en der op de Nederlandse afslagen in te kopen om verzekerd te zijn van voldoende grondstoffen in de juiste soorten en kwaliteiten. Daardoor treden op alle afslagen van enige betekenis naast de ter plaatse gevestigde bedrijven ook inkopers op van elders. Zulks is ook in Den Helder het geval. Naast een groot handels- en verwerkingsbedrijf dat in Den Helder is gevestigd (Kalkman) zijn nog enkele kleinere Helderse bedrijven in de markt, terwijl voorts praktisch alle grote bedrijven in Nederland door middel van inkopers en commissionairs op de Helderse afslag kopen. Een zeer ruwe schatting van het aandeel van de Helderse bedrijven in de totale omzet van de afslag levert het vermoeden op dat ongeveer de helft van de aanvoer wordt gekocht door in Den Helder gevestigde bedrijven. Het regelmatig in alle afslagen van enige betekenis inkopen door handels- en verwerkingsbedrijven bevordert een tamelijk eenvormige prijsvorming over geheel Nederland, schommelingen van dag tot dag daargelaten.

De in Den Helder gevestigde bedrijven leveren een werkgelegenheid op die in de laatste jaren geleidelijk aan het toenemen is. Op het moment dat deze nota is geschreven kan de totale werkgelegenheid in handel en verwerking worden gesteld op 135 personen, doch plannen om tot uitbreiding te komen met een 25 man waren reeds in een vergevorderd stadium. Deze werkgelegenheid wordt overigens niet allen geïnduceerd door de vis die in Den Helder

wordt ingekocht; evenals niet in Den Helder gevestiged bedrijven in Den Helder inkopen wordt door de Helderse bedrijven vis ingekocht in andere havens ter verhandeling en/of verwerking in Den Helder. Zelfs is van enige import van vis sprake.

Gezien de bij uitstek op de boomkorvisserij gerichte kottervloot in Den Helder ligt het voor de hand dat ook de verwerking zich op platvis heeft gespecialiseerd. Het zal naar alle waarschijnlijkheid zo zijn dat van de in Den Helder aangevoerde platvis een aanzienlijk groter deel in Den Helder blijft dan van de rondvis. Ook de aankopen op andere afslagen behelzen voornamelijk platvis. In dit licht gezien levert een eventueel grotere aanvoer van platvis in Den Helder geen problemen op, integendeel, handel en verwerking, voor zover in Den Helder gevestigd, zien gaarne een dergelijke uitbreiding omdat het ter plaatse inkopen uiteraard minder transportkosten met zich meebrengt dan de vis die elders wordt ingekocht. De afzet van produkten uit de platvisverwerkende industrie lijkt momenteel weinig problemen op te leveren. Bij een actief marktbeleid zijn de afzetmogelijkheden, overigens gespreid op vele markten in de wereld, ruim te noemen.

Voor de verwerkende industrie (fileren, vriezen) verdient nog speciale aandacht de opleiding van personeel. Er is in Den Helder nauwelijks een arbeidsmarkt voor ervaren fileerders en dergelijke; deze dienen dan ook binnen het bedrijf zelf te worden gevormd.

Een ander aspect is de situering van de bedrijven. Aangezien er geen ruimte beschikbaar is direct bij de afslag of in het naastbijgelegen deel van het havenbekken, is de verwerkende industrie - in feite geconcentreerd in één groot bedrijf - gedwongen geweest zich te vestigen in het industrieterrein. Dit levert dientengevolge enige transportkosten op, ook voor de vis die op de Helderse afslag wordt gekocht.

## 5. SAMENVATTING

### Vloot

De Helderse vissersvloot is in het laatste decennium weliswaar in aantal verminderd, doch de totale (motor) capaciteit is verdubbeld tot 32 000 pk in 1979, dat is 11% van het motorvermogen van de gehele Nederlandse kleine zeevissersvloot. De kottersvloot uit Den Helder besomde in 1978 rond 40 miljoen gulden, waarvan 18 miljoen ten goede kwam aan eigenaars en andere opvarenden. De vloot heeft een hoger gemiddeld motorvermogen dan in de rest van het land en steekt ook qua moderniteit daarbovenuit. In het licht van de toekomstige visserijmogelijkheden zijn dat sterke troeven. Daartegenover staat de grotere kwetsbaarheid bij optredende energieproblemen. De specialisatie op de platvisvangst met de boomkor zal een flexibel inspelen op een eventueel veranderde samenstelling van de visstapels in de Noordzee vereisen.

### Havenfaciliteiten

De haven is uiterst gunstig gelegen ten opzichte van de Noordelijke en Centrale Noordzee en is ook vanuit zee gemakkelijk bereikbaar, met name dank zij de inspanningen van de Koninklijke Marine. Deze laatste is de grootste gebruiker van de haven. Met andere gebruikers, met name de sportvisserij en de off-shore industrie, treedt de visserij als kleine gebruiker (7,5% van de buitenhavenoppervlakte) duidelijk in concurrentie.

Voor de huidige gang van zaken is de omvang van de loskade plus steigers voldoende. De ligruimte achter de brug is onvoldoende indien te veel capaciteit door concurrerende (burger)scheepvaart wordt ingenomen.

De bereikbaarheid over het water van de scheepswerf en reparatieafdeling is goed, de ruimte voor de Coöperatie is eveneens voldoende te noemen, als niet te veel hinder wordt ondervonden van medegebruikers.

Als geheel is de infrastructuur, ondanks een aantal verbeteringen in de laatste jaren, voor de visserij nog niet geheel bevredigend.

### Visafslag

De visafslag is ten opzichte van de vloot die in Den Helder pleegt te lossen (Helderse, doch ook veel Texelse en een aantal andere kotters) en ten opzichte van de verkochte hoeveelheid vis onvoldoende bemeten, met name op de topdagen vrijdag en maandag. Te verwachten is dat onder genormaliseerde verhoudingen, als de vis weer praktisch geheel over de afslag wordt verkocht, een omzet bereikt zou kunnen worden die overeenkomt met een besomming van rond 65 miljoen gulden in 1978. Dit zou betekenen 90% van de besomming van de Helderse kotters, 70% van die van de Texelaars, 20% van die

van de in aanmerking komende Wieringers en Volendamers en nog een aantal besommingen van kotters uit andere plaatsen.

Om aan de huidige aanvoermogelijkheden tegemoet te komen is een uitbreiding van de afslag noodzakelijk. Deze zal ofwel in de lengte of in de breedte moeten worden gezocht; beide oplossingen bieden voor- en nadelen, waarbij verbreding de meeste perspectieven lijkt te bieden.

#### Toeleverende bedrijven

Over de gehele lijn zijn de toeleverende bedrijven in Den Helder goed vertegenwoordigd. Als belangrijkste kunnen worden genoemd de scheepswerf en de Coöperatie. Een en ander leidt ertoe dat een belangrijk deel van de uitgaven van de kottervloot in Den Helder zelf terecht komt en daar een secundaire werkgelegenheid van enige omvang in stand houdt. Binnen deze groep toeleverende en dienstverlenende bedrijven is opgenomen de Visserijschool, die een belangrijke rol speelt in de voorziening van de vloot met vakbekwaam personeel.

#### Vishandel en -verwerking

Deze tak van het visserijbedrijf is in het laatste decennium in Den Helder duidelijk in opmars geweest. Naast een groot handels- en verwerkingsbedrijf bezit Den Helder enkele kleinere handelsbedrijven. In totaal wordt ongeveer de helft van de omzet op de Helderse visafslag door Helderse bedrijven gekocht. In overeenstemming met de aard van de visserij zijn handel en verwerking sterk gericht op platvis.

#### Werkgelegenheid

Het aantal arbeidsplaatsen in de Helderse visserijbedrijvigheid, inclusief toeleverings-, handels- en verwerkingsbedrijven, bedraagt ongeveer 570. Dit is uiteraard op de totale bevolking van Den Helder (61 000) een klein aantal, doch van meer belang is dat deze werkgelegenheid zich in de laatste jaren heeft uitgebreid.

	Aantal arbeidsplaatsen	
	1972	1979
Totaal	400	570
Waarvan:		
rederijen/vloot	200	220
visafslag e.d.	40	65
toelevering	100	125
handel/verwerking	60	160

Uit bovenstaand staatje blijkt dat de toeneming in alle sectoren is gerealiseerd, doch vooral in de sector vishandel en -ver-



werking; het optreden van het bedrijf Kalkman is daaraan uiteraard niet vreemd. Ook de toeleverende bedrijven leveren meer arbeidsplaatsen; een en ander hangt uiteraard samen met de grotere capaciteit van de vloot, die meer materialen e.d. vereist dan een aantal jaren geleden. Op de vloot is de werkgelegenheid enigszins toegenomen, ondanks een teruggelopen aantal schepen.

In het algemeen kan aan de vraag naar personeel goed worden voldaan. Op de vloot kan men vakbekwaam personeel krijgen, mede door de opleidingsmogelijkheden in de Visserijschool. Voor de verwerkende industrie is ook personeel beschikbaar, zij het dat de opleiding voor de specifieke vakbekwaamheid, bij gebrek aan een arbeidspotentieel van het gewenste niveau, in het bedrijf zelf moet worden verzorgd. De scheepswerf tenslotte is, na een inkrimping als gevolg van het opdrogen van de laatste investeringsgolf, thans weer enigszins aan het uitbreiden. Het aantrekken van vakbekwaam personeel levert hierbij echter moeilijkheden op 11).

## LITERATUUR

1. R. Rijneveld, W. Smit en J.W. de Wilde: "Economische perspectieven van de kottervisserij in Nederland"; LEI-publikatie no. 5.20, juni 1973.
2. J.W. de Wilde: "Hebben reuzenkotters toekomst?"; De Visserijwereld no. 19, 1973.
3. - Zie (1).
  - W.P. Davidse, J. de Jager, R. Rijneveld, W. Smit en J.W. de Wilde: "De Nederlandse zeevisserij op de drempel van een nieuw tijdvak"; LEI-Mededeling no. 127, 1975.
  - D.J. Langstraat: "De visserij in Europees vaarwater"; Economisch Statistische Berichten, 23 augustus 1978.
  - R. Rijneveld en W. Smit: "De Nederlandse zeevisserij, een bedrijfstak op een nieuwe koers in de Eurozee?"; LEI-Mededeling no. 196, oktober 1978.
4. J.W. de Wilde: "Is de vis de olie waard?"; De Visserijwereld no. 29, 1979.
5. - Th. J. Tienstra: "Recente ontwikkelingen in de Nederlandse en Westeuropese visserij"; Lezing op de 31e Volkshogeschoolbijeenkomst voor de Visserij, Bergen, 1978.
  - Fifth Report from the Expenditure Committee, The Fishing Industry; Session 1977-1978, H.M.S.O., London, 1978.
  - Eurofish Report no. 17, December 14, 1977; pag. BB/3.
6. - P. Korringa: "Een belangwekkend symposium van de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee"; Visserij no. 6, 1975.
  - E. Ursin: Artikel in "Fisk og Hav", geciteerd in Eurofish Report no. 50, April 4, 1979; pag. FS/3.
  - N. Daan: "Verschuivingen in de Noordzee-vispopulaties en konsekwenties voor het beheer"; Visserij no. 1, 1978.
7. Tweede Kamer der Staten-Generaal, zitting 1978-1979; motie van het lid Braks c.s., 9 november 1978.
8. Visserijnota; Cedeputeerde Staten van Noordholland; augustus 1973.
9. Visafslagen in Nederland; Raadgevend Bureau Berenschot BV, juli 1978.
10. Jaarverslagen van de Gemeentelijke Visafslag te Den Helder.
11. "W. Visser en Zn. bouwde nieuwe kotter voor rederij P. Kraak"; De Visserijwereld no. 27, 1979.