

Ir. J.W. de Wilde

Med. No. 318

**DE VISSERSHAVEN VAN DEN HELDER**

KNELPUNTEN IN DE WALVOORZIENINGEN ANNO 1984

November 1984



SIGN: L 27-318  
EX. NO: B  
MLV:

**Landbouw-Economisch Instituut**

**Afdeling Visserij en Bosbouw**

## REFERAAT

DE VISSERSHAVEN VAN DEN HELDER; Knelpunten in de walvoorzieningen anno 1984

Wilde, J.W. de

Den Haag, Landbouw-Economisch Instituut, 1984

34 p., 4 tab., 2 krt.

Dit rapport, tot stand gekomen op verzoek van de Helderse Vissersvereniging "De Samenwerking", kan beschouwd worden als een herziening van LEI-Mededeling No. 213 (1979).

De ontwikkeling van de regionale visserij in de laatste vijf jaar wordt geschetst. Uit een beschrijving van de walvoorzieningen en de visserijgebonden bedrijvigheid te Den Helder komen een aantal oude en nieuwe knelpunten naar voren. De belangrijkste zijn:

- gebrek aan ligplaatsen voor de visserij;
- de huisvesting van de Coöp. In- en Verkoopvereniging;
- ruimtegebrek van de Gemeentelijke Visafslag.

Opheffing van de huidige knelpunten dient gecoördineerd te geschieden, zonder eventuele ontwikkelingen in de toekomst te blokkeren.

Visserij/Kottervisserij/Vissershaven/Visafslag/Coöperatie/Vishandel en -verwerking/Werkgelegenheid

Overname van de inhoud toegestaan, mits met duidelijke bronvermelding.

# Inhoud

	Blz.
WOORD VOORAF	5
SAMENVATTING	7
1. INLEIDING	11
2. VLOOT, AANVOER EN OPBRENGSTEN	14
2.1 Vloot	14
2.2 Aanvoer en opbrengsten	15
3. WALVOORZIENINGEN, TOELEVERENDE EN AFNEMENDE BEDRIJVEN	19
3.1 Walvoorzieningen	19
3.2 Gemeentelijke Visafslag	20
3.3 Coöperatieve In- en Verkoop Vereniging	23
3.4 Scheepswerf en andere toeleveranciers	24
3.5 Visgroothandel, -verwerking en -transport	25
3.6 Diensten	27
4. KNELPUNTENANALYSE	29
4.1 Toekomstperspectieven	29
4.2 Aanpassing en ontwikkeling walvoorzieningen	30
5. SLOTBESCHOUWING	33

## Woord vooraf

De snelle expansie van de visserij in de kop van Noordholland heeft (opnieuw) geleid tot knelpunten in de haven- en walfaciliteiten van de visserijhaven te Den Helder. Voor een rendabele visserij is niet alleen een moderne vloot van belang, maar ook goede infrastructurele voorzieningen aan de wal.

De analyse van knelpunten is in grote lijnen afgestemd op het huidige niveau van aanvoer en besomming. Binnen het regionale bedrijfsleven overheerst de mening, dat Den Helder als aanvoerhaven nog belangrijk kan groeien. Gezien het speculatieve karakter van deze opvatting - mede gelet op enige beperkingen die vermoedelijk uit het visserijbeleid van de E.G. zullen voortvloeien - is hiermede geen rekening gehouden. In deze studie, die werd uitgevoerd door Ir. de Wilde op de afdeling Visserij, is het accent dus geheel gelegd op de toereikendheid van de walfaciliteiten bij de huidige aanvoer.

De Directeur,



Den Haag, November 1984

J. de Veer

## Samenvatting

1. De haven van Den Helder is uitstekend toegankelijk en gunstig gelegen ten opzichte van de visgronden in de Noordzee. In aansluiting hierop kan men de Helderse vissersvloot als dynamisch en modern typeren; de visserijbedrijven behalen over het algemeen een relatief goed bedrijfsresultaat en hebben een redelijk sterke financiële positie. In de afgelopen vijf jaar nam, via een investeringsgolf, het aantal kotters met een derde toe tot 44. De vangstcapaciteit gemeten met het motorvermogen werd daarbij ca. 50% groter. De werkgelegenheid op de vloot groeide met ca. 35%; inclusief walpersoneel bedraagt deze thans ca. 300 personen.
2. De Texelse vloot, die wat afzet betreft nauw met Den Helder is verbonden, verkeert in een vergelijkbare positie. Hier is echter niet zozeer in expansie, als in vlootvernieuwing geïnvesteerd. Het aantal schepen liep met ca. 10% terug, terwijl de capaciteit met ca. 15% toenam en het aantal opvarenden constant bleef op ca. 185.
3. De gezamenlijke besommingen van de regionale vloot namen in vijf jaar toe van 72 mln. gld. tot 120 mln. gld. nominaal, dat is met bijna 30% in reële termen. Daarmee blijft de groei licht achter bij die van geheel Nederland, waar overigens ook de totale vlootuitbreiding iets groter was. Van de opbrengsten van de Helderse vloot komt ongeveer een kwart - in 1983 : 17 mln. gld. - als toegevoegde waarde direct aan de plaatselijke economie ten goede.
4. Den Helder is goed voorzien van toeleverende bedrijven voor de visserij. De Coöperatieve In- en Verkoop Vereniging, scheepswerf, installatiebedrijf en dependances van motorenfabrieken en leveranciers van elektronische apparatuur kunnen in nagenoeg alle behoefte van de visserij voorzien (alleen schilders laat men van Texel komen). Deze bedrijfstak zou naar schatting, als alle werkzaamheden in de sfeer van onderhoud, reparaties en nieuwbouw van de regionale vloot hier werden uitgevoerd en er geen werk van buiten bijkwam, een omzet van 20 à 25 mln. gld. behalen. Daarnaast komt de levering van olie aan de Helderse kotters op een soortgelijk bedrag. De toeleverende sector biedt in totaal werkgelegenheid aan ca. 160 personen.
5. De afnemende sector is in Den Helder relatief minder sterk ontwikkeld, al is hier wel één van de grote visverwerkende bedrijven van Nederland gevestigd. Naar schatting verlaat 70% van de aangevoerde vis Den Helder onverwerkt, om voor de helft elders nog verwerkt te worden. De concentratie van verwerking

en handel in enkele traditionele centra is een factor die een krachtige uitbreiding van deze sector hier in de weg kan staan. De werkgelegenheid in de afnemende bedrijven omvat ca. 310 arbeidsplaatsen, inclusief Visafslag en Stivilo. Door het part-time karakter van het werk bij Stivilo is er echter minstens een honderdtal mensen meer bij betrokken.

6. Ook de dienstensector is in Den Helder goed vertegenwoordigd. De Visserijschool neemt daar een bijzondere plaats in. In deze sfeer zijn tenminste 50 mensen voor de visserij werkzaam. De totale met de visserij en aanverwante bedrijven gemoeide werkgelegenheid kan worden gesteld op ca. 850 (volledige) arbeidsplaatsen.
7. Mede als gevolg van de groei van de laatste jaren zijn in de voorzieningen die de haven biedt een aantal knelpunten ontstaan of verergerd. In willekeurige volgorde zijn dit de volgende:
  - het tekort aan ligplaatsen voor de visserij;
  - het huisvestingsprobleem van de Coöperatieve In- en Verkoop Vereniging;
  - het ruimtegebrek in en om de Gemeentelijke Visafslag.Deze knelpunten hebben een zekere samenhang, waarmee bij de oplossing ervan rekening moet worden gehouden.
8. Het ligplaatsenprobleem in de Helderse haven heeft een chronisch karakter. Mede in verband met de andere knelpunten is het zaak thans tot een oplossing van dit probleem te komen. Daartoe dient naast de huidige 200 m kade achter de Moormanbrug 800 m extra kadelengte voor de visserij beschikbaar te komen of te worden gecreëerd, opdat aan thuisvloot en bezøkende vaartuigen voldoende ligplaats wordt geboden. De visserijkades dienen voorzien te zijn van aansluitpunten voor elektriciteit en water en voldoende ruimte te bieden voor het verrichten van werkzaamheden. Aan of nabij de kades zijn opslagmogelijkheden voor reserve-materialen gewenst. Mogelijke lokaties bieden terreinen en kades die ontstaan bij afsluiting van de sluis en dijkverhoging en eventueel de marinezijde van de haven.
9. Het tweede belangrijke knelpunt is de huisvesting van de Coöperatieve In- en Verkoop Vereniging. Het huidige gebouw wordt te oud, is te klein en voldoet uit oogpunt van efficiency niet aan de te stellen eisen. Bovendien werkt de ligging belemmerend voor de gang van zaken rond de Visafslag. Door de Coöperatie zijn dan ook al plannen gemaakt om tot nieuwbouw te komen op een andere plaats in het havengebied. Daarvoor is een terrein nodig van ca. 3000 m<sup>2</sup> op niet te grote afstand van de huidige en nog te creëren ligplaatsen voor de visserij. Men wenst hier ook nevenactiviteiten, als de oliehandel (althans de administratie daarvan) en de Den Helder Stores, onder te brengen. Met de Gemeente zijn al onderhandelingen over een geschikt terrein gaande.

Ook voor de overige toeleverende bedrijven is vestiging in het havengebied gewenst, zo mogelijk nabij de nieuwe Coöperatie, maar in elk geval op korte afstand van de ligplaatsen voor de visserij. Een dergelijke concentratie van toeleveranciers, die mede via een bestemmingsplan kan worden bevorderd, leidt tot verbetering van het dienstbetoon en verhoging van de efficiency.

10. Het derde knelpunt in de Helderse visserhaven is opnieuw de Gemeentelijke Visafslag, die met extern en intern ruimtegebrek kampt. De problemen aan de buitenzijde zouden door het wegnemen van eerdergenoemde knelpunten grotendeels kunnen worden opgelost, zodat aan- en afvoer van vis efficiënter kunnen verlopen. De behoefte aan verder uiteengelegen lossteigers - in verband met het breder worden van de schepen - blijft dan nog bestaan.

Het tekort aan ruimte binnen de afslag kan worden opgelost door op het parkeerterrein aan de Noordzijde een nieuwe hal neer te zetten. Daarbij kunnen de noodzakelijke nieuwe steigers worden gebouwd. Een nieuw parkeerterrein kan worden aangelegd op de dan vrijkomende terreinen van de Coöperatie. Hiermee is een optimale oplossing mogelijk voor dit telkens terugkerende probleem.

Aan nieuwbouw ten behoeve van de afslag zou eventueel de bouw van een vrieshuis gekoppeld kunnen worden voor de opslag van onder auspiciën van de producenten verwerkte vis: Plannen hiertoe bestaan in visserijkringen, enerzijds in de hoop daarmee de prijsvorming van vis te versterken, anderzijds met het oogmerk een bijdrage te leveren aan de vermindering van de plaatselijke, hoge jeugdwerkloosheid.

11. De beschrijving van de knelpunten en de aanduiding van oplossingen daarvan is gebaseerd op de huidige situatie. Als gevolg van de in het kader van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid overeengekomen vangstverdeling, die voor de Nederlandse visserij een beperking inhoudt, moet een voortgaande groei van de bedrijfstak als geheel de eerstkomende jaren niet als relevant worden beschouwd. Dit maakt het opheffen van de knelpunten in de Helderse haven niet minder urgent. Eerder is het tegendeel het geval, omdat betere voorzieningen het visserijbedrijf kunnen helpen eventuele moeilijke jaren in de naaste toekomst te doorstaan.
12. Het regionale visserijbedrijfsleven is optimistisch ten aanzien van de toekomstige ontwikkelingen. Enige groei in de visserij wordt nog verwacht. Ook acht men het mogelijk dat Den Helder, op basis van een verbetering van de faciliteiten en een uitbreiding van de verwerkende sector tot een van de grotere Europese visserijcentra kan uitgroeien. Het nastreven van deze ontwikkelingen door het regionale bedrijfsleven en de regionale overheid is een volstrekt legitieme zaak.

Aangezien het daarbij in de eerste plaats om interregionale verschuivingen zal gaan, die geen nationale groei opleveren kan hierover onzerzijds geen oordeel worden gegeven. Het lijkt echter verstandig deze ideeën wel bij de verbetering van de walfaciliteiten voor de visserij in Den Helder te betrekken, opdat mogelijke toekomstige ontwikkelingen niet worden geblokkeerd.



## 1. Inleiding

In 1979 is op verzoek van de Helderse vissersvereniging "De Samenwerking" een onderzoek verricht naar de positie van "De Visserij van Den Helder". Dit onderzoek hield zich niet alleen bezig met de visserij zelf, maar ook met de haven- en walfaciliteiten, toeleveringsbedrijven, vishandel en -verwerking. Van de bevindingen werd een rapport uitgebracht in LEI-Mededeling No. 213. Mede op grond hiervan werd tot uitbreiding van de visafslag overgegaan.

De ontwikkelingen in de visserij hebben sindsdien niet bepaald stilgestaan. Enkele (voorzichtige) prognoses zijn royaal overschreden en in die zin is het rapport inmiddels achterhaald. Anderzijds zijn door de ontwikkelingen een aantal ook toen al gesignaleerde problemen alleen maar nijpender geworden en kwamen nieuwe problemen opdoemen. Voor "De Samenwerking" was dit aanleiding om een herziening van Mededeling No. 213 te verzoeken.

De kottervisserij, die uit kleinere en grotere ondernemingen met een familiaal karakter bestaat, heeft in de laatste twee decennia in Den Helder, zoals ook elders in Nederland een krachtige expansie te zien gegeven. In het bijzonder de kotterhavens aan de Noordzeekust vertoonden een krachtige groei. De modernisering van de vloot is daarbij vrijwel altijd aan de modernisering van de haven- en walvoorzieningen voorafgegaan. Een fase-verschil in tempo van modernisering is volledig verklaarbaar, alleen al door het feit dat de haven- en walvoorzieningen meestal door een lokale overheid worden beheerd, vaak met de belangen van meerdere gebruikers van de haven rekening moet worden gehouden en als totaal aanzienlijke investeringen met middelen van de gemeenschap vergen.

In de laatste 20 jaar is de infrastructuur van de vissershavens van Den Helder geleidelijk onder druk van de zich uitbreidende vloot (met grotere schepen) en een vergroting van de aanvoer verbeterd. Belangrijke verbeteringen waren: nieuwe afslag (1963), uitbreiding van de afslag (1972 en 1982), vergroting van het aantal ligplaatsen (1975/76) en aanleg van walstroom en beschikbaarheid van water (1972, verbetering in 1979). De verbetering van de haven- en walfaciliteiten is, zoals blijkt in Den Helder verbrokkeld tot stand gekomen. Dit in tegenstelling tot de gang van zaken in een vrij groot aantal andere visserijhavens, die in de naoorlogse jaren - vaak in samenhang met waterstaatkundige werken - geheel nieuw zijn ingericht.

Het havencomplex van Den Helder is reeds lang geleden in zijn huidige vorm aangelegd. Vooral vroeger, toen de visserij in Den Helder nog een beperkte omvang had, was de haven grotendeels in gebruik bij bedrijven uit andere bedrijfstakken en diensten en bij de Marine. De visserij heeft vooral in de expansieve naoorlogse jaren als het ware tegen de verdrukking in aanspraken op een goede waloutillage moeten realiseren. Ook het feit, dat Den Helder



een gemeente is met een vrij sterk gedifferentieerde werkgelegenheid, kan aanleiding zijn geweest, dat van de zijde van de overheid minder alert is gereageerd op de wensen vanuit de visserij. Hierbij is van belang, dat de kottervisserij toch een relatief jonge bedrijfstak is; de in 1890 gebouwde afslag werd pas in 1963 vervangen en uitgebreid. Het lijkt waarschijnlijk, dat het bedrijfsleven in de visserij zich vooral vroeger extern te weinig heeft geprofileerd met name in de richting van de plaatselijke overheid. Anderzijds is het aannemelijk, dat er buiten visserijkringen te weinig inzicht bestond in de perspectieven van de visserij.

Deze factoren te zamen kunnen een verklaring geven van de wat brokkelig verlopen en met vertraging uitgevoerde verbetering van de walfaciliteiten voor de visserij. Anno 1984 bestaan er in dit opzicht nog zeer reële wensen, zoals uit deze publikatie kan blijken. Op enkele punten is een herziening van het rapport uit 1979 niet nodig. Dat zijn juist die punten waaraan Den Helder zijn aantrekkelijkheid als vissershaven ontleent. De ligging ten opzichte van de visgronden in de Noordzee is onverminderd gunstig (zie kaart 1). In dat opzicht is Den Helder vergelijkbaar met de krachtig opgekomen nieuwe havenplaats Hanstholm in Denemarken. Ook de uitstekende toegankelijkheid van de haven blijft gewaarborgd door de aanwezigheid van de Marine.

In deze studie gaat het om een beschrijving van de knelpunten in de huidige situatie. Achtereenvolgens zal een beeld worden geschetst van:

- Recente ontwikkelingen van de vloot van Den Helder en Texel, alsmede van de aanvoer en besommingen daarvan (hoofdstuk 2);
- Aard en aantal van de toeleverende en afnemende bedrijven met betrekking tot de visserij, alsmede de omvang van de werkgelegenheid in deze bedrijven (hfdst. 3);
- Aard en urgentie van drie belangrijke knelpunten in de walvoorzieningen (hfdst. 4).

In een slotbeschouwing wordt aandacht geschonken aan ideeën van het regionale visserijbedrijfsleven over eventuele toekomstige ontwikkelingen. Daarin wordt ervan uitgegaan dat ter plaatse een voortgaande expansie en groei van de visserij en de daarmee verbonden activiteiten mogelijk is. Tegen de achtergrond van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid is het opnemen van deze toekomstverwachtingen in de probleemstelling voor deze studie niet opportuun. Er zal echter bij de uitwerking van plannen voor de Helderse vissershaven wel rekening mee gehouden moeten worden, opdat geen opties worden geblokkeerd.

## 2. Vloot, aanvoer en opbrengsten

### 2.1 Vloot

De Nederlandse kottervisserij beleefde in de laatste vijf jaar, na een periode van stilstand in de jaren 1974 t/m 1978, een periode van krachtige vlootvernieuwing en expansie. Deze ontwikkeling weerspiegelde zich ook in de visserijbedrijven van Den Helder en Texel.

Tussen eind 1978 en 1983 werd de vloot van Den Helder in totaal met een tiental schepen uitgebreid (zie tabel 2.1). In die periode werden 13 nieuwe kotters in de vaart gebracht en veel van de schepen die daardoor werden vervangen bleven van Den Helder uit varen, voor een deel voor nieuwe bedrijven, maar ook als uitbreiding van bestaande.

Het totale motorvermogen nam in die vijf jaar met meer dan 50% toe. Opmerkelijk is, dat zich een zekere tweedeling in de vloot gaat aftekenen: het aantal grote (meer dan 1100 pk) en kleine (minder dan 300 pk) kotters is toegenomen, de tussenliggende groep is kleiner geworden.

De vlootuitbreiding en capaciteitsvergroting heeft in een aanzienlijke groei van de directe werkgelegenheid op de Helderse vloot geresulteerd. Het aantal opvarenden nam toe van ca. 175 in 1978 tot 235 à 240 in 1983, dit is ca. 35% meer. Begin 1984 waren er zelfs 265 bemanningsleden bij het Sociaal Fonds Maatschapsvisserij ingeschreven. Bij de werkgelegenheid die de vloot biedt, moet bovendien voor elk schip nog wel een man aan wal gerekend worden, die voor bedrijfsorganisatorische zaken en onderhoud van het vistuig zorgt.

Tabel 2.1 Overzicht van de ontwikkeling van de Helderse, Texelse en Nederlandse vissersvloot (per 31 december)

	Den Helder		Texel		Nederland	
	1978	1983	1978	1983	1978	1983
Aantal kotters met:						
motorvermogen minder dan 300 pk	4	10	11	9	178	217
301-1100 pk	15	9	13	3	218	178
meer dan 1100 pk	15	25	16	23	102	205
<b>totaal</b>	<b>34</b>	<b>44</b>	<b>40</b>	<b>35</b>	<b>498</b>	<b>600</b>
leeftijd						
0 - 5 jaar	11	13	17	16	111	121
6 - 10 jaar	13	11	4	11	99	110
11 - 20 jaar	8	13	7	5	170	169
ouder dan 20 jaar	2	7	12	3	118	200
<b>Aantal opvarenden</b>	<b>175</b>	<b>240</b>	<b>185</b>	<b>185</b>	<b>2200</b>	<b>2725</b>
Motorvermogen						
gemiddeld (pk)	953	1124	846	1112	655	841
totaal (1000 pk)	32,4	49,4	33,8	38,9	326	504

Op Texel was de ontwikkeling van de vloot naar aantal en capaciteit minder spectaculair. Hier springt echter de krachtige vernieuwing in het oog die sinds 1978 heeft plaatsgevonden. Bijna de helft van de schepen (per eind 1983: 16 stuks) is nadien in de vaart gebracht, terwijl de oplevering van nog enkele nieuwe kotters kan worden verwacht. Met ook nog eens 11 kotters tussen vijf en tien jaar oud beschikt Texel thans over de modernste kottersvloot van Nederland.

De in Den Helder zichtbaar wordende tweedeling in de vloot is hier al bijna voltooid: de middenslag-kotters zijn op enkele na verdwenen. De werkgelegenheid op de Texelse vloot bleef nage-nog constant met ca. 185 opvarenden, maar door de in aanbouw zijnde kotters zal deze nog iets toenemen.

Als geheel groeide de regionale kottersvloot aan weerszijden van het Marsdiep van eind 1978 tot eind 1983 in aantal met 7% en in gezamenlijk motorvermogen, d.i. de vangst-capaciteit met 33%. Meer dan een derde van de schepen kwam in deze periode nieuw in de vaart. De directe werkgelegenheid groeide in vijf jaar met bijna 20% tot ca. 425 opvarenden. In een tijd van algemene economische recessie bepaald geen ongunstige ontwikkeling.

De groeicijfers van de totale Nederlandse visserijvloot evenaren of overtreffen die van de vloot uit Den Helder en Texel. Voor Nederland als geheel nam het aantal kotters in vijf jaar met 20% toe en het totale motorvermogen met 55%. Alleen het aantal nieuwgebouwde schepen bleef voor Nederland als geheel achter bij de regio Den Helder- Texel; eind 1983 bedroeg dit "slechts" 20% van de totale kottersvloot.

De wat meer gematigde ontwikkeling van de regionale kottersvloot hangt vermoedelijk met de volgende factoren samen. Enerzijds behoren de Helderse en Texelse bedrijven vanouds tot de voorlopers in de bedrijfstak, zodat er weinig "in te halen" viel (zie b.v. het gemiddelde motorvermogen). Anderzijds neigt men hier tot een wijze van ondernemerschap, waar het nemen van risico's beperkt wordt ten gunste van de continuïteit van de onderneming. Er is dan ook geen sprake van achterop raken bij de rest van Nederland.

## 2.2 Aanvoer en opbrengsten

De vissersvloot van Den Helder houdt zich in hoofdzaak bezig met boomkorvisserij op platvis. De meeste schepen maken weekreizen - maandag uit, vrijdag thuis -, zodat het zwaartepunt van de aanvoer en de overige visserijactiviteiten in de haven rond het weekend valt.

Tong, schol en tarbot zijn de belangrijkste produkten; zij maken 90% van de aanvoer uit en zorgen voor 95% van de opbrengsten. In 1982 werd door de Helderse kotters bij benadering 15 mln. kg vis aangevoerd voor een totale opbrengst van 56 mln. gld. (zie tabel 2.2). Per schip komt dat gemiddeld neer op 375 ton met een

opbrengst van 1,4 mln. gld. De voorlopige uitkomsten van 1983 laten zien dat de gezamenlijke besomming opliep tot ca. 68 mln. gld., een stijging met ruim 20% ten opzichte van 1982. Vergeleken met 1978 waren de opbrengsten nominaal 70% hoger; na correctie voor inflatie resteert een reële opbrengststijging van ruim 31%.

De laatste jaren is ongeveer 90% van de opbrengsten van de Helderse vloot in de plaatselijke Visafslag behaald. De thuisvloot verzorgt daarmee een aandeel van bijna 60% van de totale omzet van de afslag.

Tabel 2.2 Opbrengsten in mln. gld.

	1978	1982	1983 1)
Kottervloot van:			
Den Helder	40	56	68
Texel	32	48	52
Subtotaal	72	104	120
Nederland	372	572	635

1) voorlopige cijfers.

Hoewel ook voor de Texelse kottervloot boomkorvisserij de belangrijkste activiteit is, treft men er een wat gevarieerder visserijpatroon aan. Naast garnalenvisserij door de kleine kotters, bedrijven hier een aantal middelgrote tot grote kotters de spanvisserij. Enkele schepen doen dit praktisch het jaar rond, waarbij de visserij op rondvis wordt afgewisseld met die op haring. Andere kotters beperken zich naast de boomkorvisserij tot haringspannen in het daarvoor geëigende seizoen.

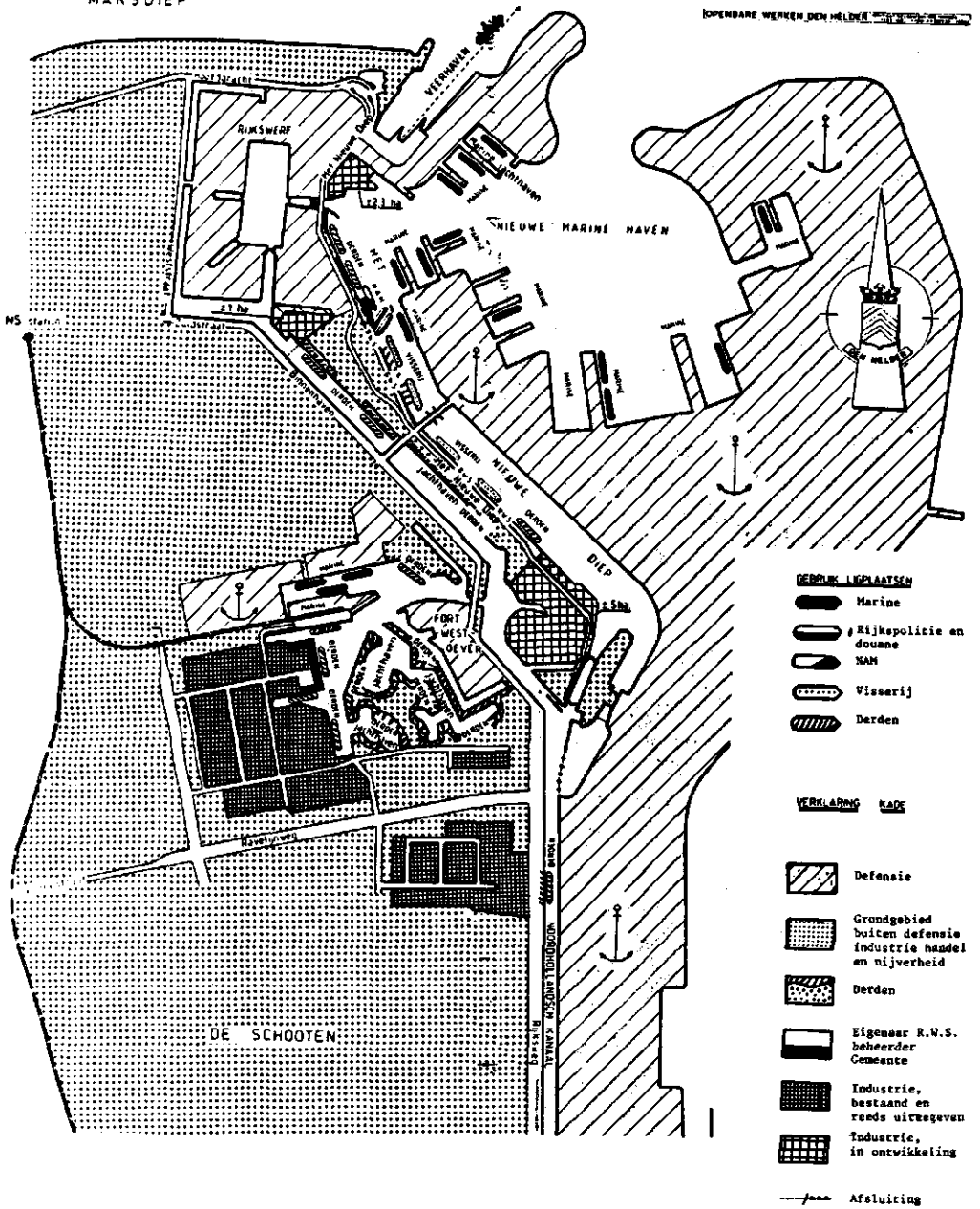
Door deze activiteiten was in 1982 de aanvoer van de kleinere Texelse vloot toch iets groter dan die van de Helderse. Tong, schol en tarbot maakten hiervan niet veel meer dan de helft uit, terwijl ongeveer een derde uit haring bestond. De totale besomming beliep ruim 48 mln. gld., zodat gemiddeld per schip 440 ton werd aangevoerd met een opbrengst van 1,38 mln. gld. In 1983 werd volgens de voorlopige cijfers ca. 52 mln. gld. besomd. Ten opzichte van 1978 een toename met bijna twee derde nominaal en met 26% in reële waarde.

De Texelse opbrengsten worden voor bijna 70% op de Gemeentelijke Visafslag van Den Helder gerealiseerd en zij verzorgen daarmee ca. 35% van de omzet van die afslag.

Te zamen waren de kotters van Den Helder en Texel in 1983 goed voor een besomming van 120 mln. gld., dat is 19% van de totale opbrengst van de nationale kottervloot. Daarmee ligt dit aandeel iets boven het aandeel in de totale vangstcapaciteit. De bedrijfsresultaten van de kotters uit de regio Den Helder- Texel zijn dan ook in het algemeen relatief gunstig.

Voor de Nederlandse kottervisserij als geheel waren 1982 en 1983 bedrijfseconomisch gezien - dat is met de gebruikelijke maatstaven voor afschrijvingen en rente - verliesgevende jaren. Een deel van de bedrijven was ook niet in staat volledig aan de, door recente investeringen sterk opgelopen, financiële verplichtingen te voldoen. De indruk bestaat echter dat hiervan bij de visserijbedrijven in deze regio slechts in een beperkt aantal gevallen sprake is of is geweest. De meeste bedrijven staan er financieel gezond voor, hetgeen voortspruit uit de relatieve concurrentiepositie, maar vooral uit de wijze van ondernemen.

Van de omzet van de visserijbedrijven van Den Helder komt ongeveer een kwart - 17 mln. gld. in 1983 - als toegevoegde waarde direct aan de plaatselijke economie ten goede. Daarnaast worden ook de overige bedragen grotendeels in Den Helder besteed, waarmee eveneens inkomens en werkgelegenheid worden gegenereerd. In het volgende hoofdstuk zal de omvang hiervan nader worden aangeduid.





### 3. Walvoorzieningen, toeleverende en afnemende bedrijven

#### 3.1 Walvoorzieningen

Een bloeiende, expansieve bedrijfstak als de in het vorige hoofdstuk geschetste, heeft behoefte aan goede infrastructurele voorzieningen. Ontbreken deze en wordt er ook niet in voorzien, dan verzwakt dit op den duur de concurrentiepositie van de ondernemingen. Vastgesteld moet worden dat het voorzieningsniveau voor de visserij van Den Helder niet optimaal is. Met name het gebrek aan ligplaatsen en kaderuimte is al jaren een knelpunt.

In de Inleiding zijn hiervoor enkele redenen gegeven. De ontwikkelingen in de visserij gingen snel. De lokale overheid, die de verantwoordelijkheid heeft voor de infrastructurele voorzieningen zal zich vaak langzamer aan veranderende omstandigheden aan (kunnen) passen dan de particuliere visserijbedrijven. Afgezien van de beschikbaarheid van de benodigde financiële middelen zijn vertragende factoren: de aanspraken van andere havengebruikers en het wel zeer snelle tempo van ontwikkeling van de visserij.

Daarbij is het niet (meer) voor de Marine bestemde deel van het havengebied beperkt van omvang. (Zie kaart 2). In deze bestaande haven ontwikkelt de visserij zich naast andere bedrijfstakken, die ook hun rechten hebben en zich doen gelden.

Hiervan wordt de offshore-industrie door de visserij als de ernstigste concurrent in de strijd om ruimte beschouwd. De gunstige ligging en goede toegankelijkheid maken Den Helder ook voor deze bedrijfstak een aantrekkelijke haven. De verwachtingen die ten aanzien van de ontwikkeling in deze sector worden gekoesterd, zijn echter tot nog toe niet bewaarheid. Aan de hiervoor gereserveerde kades, buiten de NAM-kade naast de Visafslag nog 240 m lengte achter de Moormanbrug, ontwikkelt zich niet de activiteit die werd verwacht. Ook de geboden werkgelegenheid blijft achter bij hetgeen b.v. door de NAM is voorspeld.

Van de overige 290 m kadelengete achter de Moormanbrug is 90 m bestemd voor de sportvisserij, die onder druk van het economisch getij enigszins kwijnende is. Dat de dan nog voor de visserij vrijgehouden 200 m volstrekt te kort schiet wordt hieronder toegelicht. Hierbij dient te worden bedacht dat de vissersvloot alleen van vrijdag tot maandagmorgen praktisch binnen ligt. Doordeweeks zijn de visserijligplaatsen vrijwel onbezet en zouden dan desgewenst ook door andere bedrijfstakken kunnen worden benut. Met dit gegeven rekening houdend is wellicht een evenwichtiger verdeling van de beschikbare ruimte mogelijk.

De gezamenlijke lengte van de Helderse kotters belooft thans ca. 1450 m. Op vrijwel elke kotter moeten in het weekend werkzaamheden worden verricht, waarvoor de nabijheid van de kade nodig

is. Het is daarom ongewenst de schepen met meer dan twee naast elkaar af te meren. Met de noodzakelijke tussenruimte heeft de thuisvloot twee-dik liggend een kadelenkte nodig van ca. 850 meter. De 200 m achter de Moormanbrug is voldoende voor 10 gemiddelde kotters of voor 8 grote. Met 6 kleine kotters tussen visafslag en brug moeten de overige 28 à 30 kotters de 22 plaatsen aan de afslag verdelen, hun heil elders zoeken of in een onwerkbare "dikte" gaan liggen.

Daarbij zijn de gastschepen nog geheel buiten beschouwing gelaten. Die laten hun vis ter plaatse veilen of laten hem per as naar andere havens vervoeren, maar blijven wel het hele weekend liggen. Een totaal benodigde kadelenkte van tenminste 1000 m is daarmee bepaald niet overdreven.

Het gedurende het weekend bezet houden van de lossteigers bij de afslag leidt overigens regelmatig tot problemen op maandagmorgen, als de schepen hun vangst willen lossen en verkopen. Het gebruik van deze plaatsen als afmeerruimte na het lossen van de vis zou daarom in hoofdzaak vermeden moeten worden. Het zijn echter de enige plaatsen in de haven waar water en elektriciteit beschikbaar zijn; ook dit duidt op niet geheel optimale walvoorzieningen. Samen met de nabijheid van de Coöperatieve In- en Verkoop Vereniging maakt dit het blijven liggen aan de lossteigers van de afslag extra aantrekkelijk. Overigens draagt ook de sluitingstijd van de Moormanbrug op maandagmorgen daartoe bij.

Voor het uitvoeren van werkzaamheden op de kapitaal-intensieve schepen is de beschikbaarheid van elektriciteit op de kades ("walstroom") en van water een vereiste. Het zou bovendien aantrekkelijk zijn als op of nabij de haven ruimte beschikbaar was voor de bedrijven om (reserve-materialen) op te slaan en klaar te maken. Thans heeft men dergelijke bedrijfsruimte elders (b.v. het industrieterrein), omdat er aan de haven geen plaats kon worden verkregen. De aanwezigheid in het havengebied van niet-havengebonden bedrijven is een vraagstuk dat op langere termijn om een oplossing vraagt. Ook in andere Nederlandse zee- en visserijhavens voeren de lokale overheden een beleid tot selectie van bedrijven in het havengebied met als criterium de noodzaak van ligging aan vaarwater.

### 3.2 Gemeentelijke Visafslag

Sinds de publikatie van een vorige analyse over de regionale visserij (in 1979) heeft de Visafslag van Den Helder zich voorspoedig ontwikkeld. De aanvoer steeg sinds 1979 gestaag met 3,8% gemiddeld per jaar, de omzet nam gemiddeld met bijna 10% per jaar toe (zie tabel 3.1). Een deel van deze omzettoename is te danken aan de (geleidelijk afnemende) inflatie, maar na correctie hiervoor resteert een reële groei van 18% of ruim 4% per jaar gemiddeld. Toch valt tot 1982 een teruglopend aandeel in de totale omzet van de Nederlandse kottervisserij waar te nemen, mogelijk onder druk van het toenemende ruimtegebrek in de afslag.

Tabel 3.1 Aanvoer en omzet van de Gemeentelijke Visafslag

Jaar	Aanvoer (1000 kg)	Omzet (1000 gld.)		Gem. prijs (ct/kg)		Aandeel in tot.omzet Ned.kotters (%)
		nomi- naal	in guldens van 1983	nomi- naal	in guldens van 1983	
1979	20.131	73.142	90.554	363	449	17,4
1980	21.198	75.423	87.656	356	414	17,2
1981	21.310	87.882	95.698	412	449	16,9
1982	22.530	91.117	93.646	404	415	15,9
1983	23.357	106.766	106.766	457	457	16,8

In de loop van 1982 kwam de uitbreiding van de afslag gereed, waarmee het beschikbare effectieve vloeroppervlak praktisch verdubbelde tot 1800 m<sup>2</sup>. Hoewel dit een duidelijke verbetering van de situatie betekende, is - mede door de ondertussen toegenomen aanvoer - daarmee het ruimtegebrek in de afslag niet in voldoende mate opgelost. Door Bureau Berenschot is in het bekende onderzoek naar de Visafslagen in Nederland als norm voor het benodigde vloeroppervlak 10 m<sup>2</sup> per ton dagaanvoer vastgesteld. In 1983 werd op een aantal dagen meer dan 350 ton aan de Helderse afslag aangevoerd. Voor dergelijke topdagen zou gemeten aan bovenstaande norm de beschikbare oppervlakte dus minstens moeten verdubbelen. Maar zelfs bij de gemiddelde weekaanvoer van 450 ton (als in 1983) die zoals gebruikelijk in de kottervisserij geconcentreerd op vrijdag en maandag plaats heeft, schiet de huidige oppervlakte al tekort.

Door goed management en een optimale organisatie ziet men nog steeds kans het tekort aan ruimte door inzet van grote aantallen mensen op te vangen. Op normale veilingdagen rond het weekend zijn ruim 100 mensen in de afslag in de weer met transport, sorteren en wegen van de vis en het in goede banen leiden van de verkoop; op topdagen zijn het er meer dan 160. Bovendien wordt door- gewerkt tot alle aangeboden vis is verkocht. Ook om kwaliteitsredenen wil men geen vis naar de dinsdag doorschuiven.

De grenzen aan de rek in de organisatorische mogelijkheden zijn echter vrijwel bereikt. Slechts doordat het accent in de visserij van schol weer meer naar tong is verschoven, zijn werkelijke problemen nog uitgebleven. Met een groter aandeel schol worden de problemen acuut. Het gevaar dreigt bovendien, dat het aangevoerd produkt door extra wachttijden en "handling" aan kwaliteit inboet, met name in de zomerperiode als de temperatuur in de afslag oploopt.

Het ruimtegebrek heeft ook tot gevolg dat invoering van nieuwe transportmethoden als het werken met vorkheftrucks van groter capaciteit die de vis tevens kunnen wegen, niet mogelijk is. Daarmee is een ontwikkeling uitgesloten die met de efficiency ook de kwaliteit van de vis ten goede komt en die voor het handhaven

van de concurrentiepositie van de afslag in de toekomst noodzakelijk is.

Niet alleen in de Visafslag, ook eromheen heerst ruimtegebrek. Genoemd werd al de vrijwel permanente bezetting van de lossteigers rond het weekend. Bovendien passen alleen tussen de nieuwste steigers twee moderne kotters met hun grote breedte, naast elkaar. De ruimte tussen de oudere steigers laat dit niet toe. Een gevolg hiervan is, dat de schepen zelden daar hun vis kunnen lossen, waar deze voor de verkoop gepresenteerd moet worden. Hieruit vloeit veel extra en in beginsel overbodig intern transport voort. Dat is zowel slecht voor de vis als slecht voor het afslagbedrijf.

Ook bij de afvoer van de verkochte vis is de situatie niet optimaal. Intern heeft de aanwezigheid van achteruitgangen in de nieuwbouw verbetering gebracht, al is in het oude gedeelte afvoer nog steeds alleen via de kop van het gebouw mogelijk. Maar buiten worden toenemende problemen ondervonden. Met de afvoer van de vis is het af- en aanrijden, beladen en manoevreren van tientallen vrachtwagens en -combinaties gemoeid. Ongeveer 70 handelaren kopen min of meer regelmatig vis in de Helderse afslag. Bovendien komen de mensen die langere of kortere tijd in de afslag bezig zijn, in grote getale met auto's die geparkeerd moeten worden. Daar tussendoor beweegt zich dan nog het verkeer dat de naastgelegen Coöperatie met zich meebrengt. Met name het transport van materialen van en naar schepen aan de lossteigers is soms hinderlijk. De door deze bewegingen regelmatig terugkerende chaos op en om de terreinen rond de Visafslag komt de efficiency van het gebeuren zowel voor de afslag als voor de vishandels- en transportbedrijven niet ten goede.

De Gemeentelijke Visafslag biedt direct werk aan 17 personen: een tweehoofdige directie, vijf administratieve medewerkers en een tiental mensen die het feitelijke veilingbedrijf uitvoeren. Daarnaast wordt het lossen, intern transport, sorteren en wegen van de aangevoerde vis verzorgd door de Stichting Vislos- en Sorteeregeling "Stivilo". Naast een beperkt aantal vaste medewerkers zijn bij de Stichting een groot aantal (ca. 150) mensen ingeschreven die, al naar het aanbod van werk, op afroep beschikbaar zijn. In 1983 had Stivilo voor meer dan 100.000 uren werk, hetgeen omgerekend neerkomt op 56 volledige arbeidsplaatsen. Onder de bij Stivilo ingeschreven medewerkers zijn relatief veel uitkeringsgerechtigde jongeren, die op deze wijze toch bij het arbeidsproces kunnen worden betrokken.

Om in de kosten van de Visafslag en van Stivilo te voorzien wordt voor elk van de organisaties 3% van de bruto-besommingen geheven. Daarnaast vindt zoals gebruikelijk inhouding plaats van heffingen voor de opvangfondsen van de Producenten-organisaties en voor de schappen (Product- en Visserij-) en desgewenst van contributie voor visserijverenigingen. Voor het gebruik van kisten, koelhuis, water en elektriciteit worden afzonderlijke bedragen in rekening gebracht.

De heffingen zijn voldoende om een winstgevende exploitatie van de Visafslag mogelijk te maken en de kosten van Stivilo geheel te dekken. Vóór de uitbreiding van de afslag had Stivilo hiervoor 4,2% nodig. Sinds enkele jaren kan de Directie van de Visafslag het deel van het exploitatieoverschot dat nodig geacht wordt voor nieuwe investeringen, daarvoor reserveren. Wat dan nog overschiet vloeit in de Gemeentekas en wordt aangewend voor de financiering van niet aan de visserij gebonden projecten. In visserijkringen wordt het, gezien de betekenis van de visserij en de bestaande achterstand in walfaciliteiten, betreurd, dat niet de volledige winst van de afslag in de visserij kan worden teruggeploegd. Te zamen met aanvullende financiële middelen zouden de bestaande knelpunten in de walfaciliteiten sneller kunnen worden opgelost.

### 3.3 Coöperatieve In- en Verkoop Vereniging

Een van de belangrijkste toeleveranciers voor de Helderse vissers is de "Coöperatie". De Coöperatieve In- en Verkoop Vereniging kwam in de jaren vijftig tot stand met het doel door gezamenlijke inkoop voor de visserij tot gunstiger prijzen van visserijmaterialen en brandstoffen te komen. Zij kwam voort uit de, in 1932 opgerichte, Helderse Vissersvereniging "Samenwerking" en nog steeds bestaat tussen beide een hechte band; bij wijze van spreken zijn zij het hoofd en de handen van de plaatselijke visserijorganisatie.

De Coöperatie leidt een bloeiend bestaan en biedt werk aan 10 mensen. Sinds 1980 steeg de omzet met ruim 60% van 16 mln. gld. naar 26 mln. gld. in 1983. Van de opbrengsten van de Helderse vloot wordt thans bijna 40% bij de Coöperatie besteed. Brandstof en smeerolie maken hiervan het leeuwedeel uit (ca. 85%), maar genoemde omzetgroei kan bepaald niet alleen aan stijging van de olieprijsen worden toegeschreven; over deze periode bedroeg deze "slechts" 20%. Voor de leverantie van olie aan de schepen bestaat een samenwerkingsverband met Kruyff Bunker Services. Dit bedrijf, dat overigens niet uitsluitend aan de visserij levert, heeft 22 personen in dienst.

De laatste jaren heeft de Coöperatie zijn activiteitenpakket uitgebreid door een belang te verwerven in een levensmiddelenbedrijf. Dit bedrijf gaat op de oude voet door, maar men kan nu, zonder zelf de zaak ter hand te nemen en de daarvoor benodigde "know how" in huis te moeten halen, de leden kortingen bieden bij de inkoop van proviand. Tevens drijft men sinds enige tijd de "Den Helder Stores", een bescheiden handel in accijnsvrije waren voor aan boord. De levering van artikelen aan de watersport neemt in het geheel van activiteiten een zeer bescheiden plaats in.

Door de snelle ontwikkeling is de Coöperatie volledig uit zijn behuizing gegroeid. Het gebouw, voorheen in gebruik bij het Nederlands Instituut voor Onderzoek der Zee, wordt te oud en voldoet volstrekt niet meer aan de eisen die constructief en qua ef-

ficiency moeten worden gesteld. Ook de ligging wordt steeds bezwaarlijker (zie 3.2). In de winter van 1983/84 werd het huisvestingsprobleem acuut toen bij een storm een deel van het dak van het gebouw afwoei. Dit is weer met de nodige kosten gerepareerd, maar verhuizing naar een nieuw, beter geëquipeerd gebouw werd des te dringender gewenst. Aan de overkant van het Marsdiep heeft men daarvoor in de Coöperatie te Oudeschild een goed voorbeeld van een modern, goed geoutilleerd bedrijf, dat geheel aan de huidige eisen van de visserij voldoet.

Met de Gemeente zijn onderhandelingen over een locatie voor nieuwbouw gaande. Uitbreiding of nieuwbouw op de huidige plaats is onmogelijk, omdat er onvoldoende ruimte is en ongewenst, omdat daarmee een verdere ontwikkeling van de afslag wordt belemmerd. Voor een efficiënt werkende Coöperatie, die over de nodige faciliteiten kan beschikken en ook onderdak kan bieden aan enkele service-bedrijven, denkt men 3000 m<sup>2</sup> nodig te hebben.

### 3.4 Scheepswerf en andere toeleveranciers

Den Helder heeft de plaatselijke en bezoekende vissers een breed assortiment toeleveranciers te bieden. Hoewel men zou vermoeden dat de aanwezigheid van de Koninklijke Marine hiertoe bijdraagt, kan worden gesteld dat deze bedrijven nagenoeg geheel op de visserij zijn gericht.

Als belangrijkste valt de Scheepswerf "De Lastdrager" van W. Visser & Zn te noemen, die zich in 1923 in Den Helder vestigde. Een van de weinige kotters in Nederland die nog in staat is het bouwproces - van ontwerp tot oplevering - geheel zelf uit te voeren. In de loop van ruim 30 jaar werden meer dan 100 schepen opgeleverd (bouwnummer 100 was HD 2 die medio 1983 in de vaart kwam). Ongeveer een kwart van de Helderse vloot is bij "De Lastdrager" gebouwd en ook buiten Den Helder vaart nog een groot aantal schepen van deze werf.

Onderhoud en reparatie van vissersvaartuigen is een hoofdactiviteit van de werf, naast de nieuwbouw. Voor het droogzetten van schepen zijn er enkele (langs)sleephellingen, waarvan de capaciteit echter nu en dan tekort begon te schieten. Daarom is in het voorjaar van 1983 een droogdok aangeschaft van 63 m lengte, met een hefvermogen van 840 ton, waarmee nu ook de grootste kotters uit de vloot kunnen worden behandeld. Van de faciliteiten die Visser te bieden heeft maken niet alleen de plaatselijke en Texelse vissers een intensief gebruik; ook uit andere plaatsen en zelfs uit het buitenland komt men regelmatig naar hier voor een onderhoudsbeurt of voor reparaties. Personeel van Visser gaat bovendien dikwijls naar andere havens om daar dringende werkzaamheden te verrichten.

De werf is er uitstekend in geslaagd de moeilijke periode tussen 1975 en 1978, toen in Nederland geen nieuwe kotters werden besteld, door te komen met onder meer een aantal opdrachten voor

buitenlandse vissersvaartuigen. Toen zich vervolgens een Nederlandse nieuwbouwgolf ontwikkelde, heeft men hierin een behoorlijk aandeel verworven. Visser is één van de nog slechts vijf bedrijven die grote kotters levert. Het personeelsbestand kon mede daardoor van 80 tot 110 worden uitgebreid.

Een tweede grote leverancier is de al genoemde Kruyff Bunker Services, met 22 werknemers. Voor de levering van brandstof en smeerolie vloeit (via de Coöperatie) een aanzienlijk deel van de opbrengsten van de Helderse visserij (ca. 35%) naar dit bedrijf. Hiervan komt echter slechts een klein deel ten goede aan de plaatselijke economie.

Enkele bedrijven waarvan de activiteiten vrij sterk met die van de werf samenhangen zijn het Electrotechnisch Installatiebedrijf Weerstand en Wint en het Straalbedrijf Teernstra, elk met 4 werknemers. Het schilderen van de schepen wordt in Den Helder, voor zover niet door de bemanning gedaan, in het algemeen uitbesteed aan de Verenigde Texelse Schilders. Voor de levering en service van elektronische apparatuur hebben Radio Holland en INA hier dependances, die samen ook werk aan 4 mensen bieden. Vestiging van deze bedrijven aan de haven, zo mogelijk bij een nieuw te bouwen Coöperatie zou de efficiency sterk ten goede komen. Thans gaat veel tijd teloor met transport tussen schepen en bedrijven.

Relatief gunstig gesitueerd zijn de vestigingen van de motorenfabrieken Stork en Bolnes, die beiden met kantoor en magazijnen onderdak hebben gevonden bij de Coöperatie. Ook deze bedrijven geven samen werk aan 4 mensen.

In totaal vinden bij de toeleverende bedrijven in Den Helder, inclusief de Coöperatie, dus zo'n 160 mensen werk. Om een indruk te geven van de bedragen die bij deze bedrijven om kunnen gaan, valt te stellen dat circa 12% van de omzet van de Helderse en Texelse kotters wordt besteed aan onderhoud en reparaties van schip en uitrusting. Voor nieuwbouw van kotters is voorts - op basis van de afschrijvingen - jaarlijks ook ongeveer een achtste van de gezamenlijke opbrengsten beschikbaar. Als dus alle werkzaamheden aan de Helderse en Texelse vloot in Den Helder zouden zijn uitgevoerd en daar geen werk van buiten bij was gekomen, dan zou in 1983 voor nieuwbouw, onderhoud en reparaties (incl. vistuig) bijna 30 miljoen gulden in Den Helder zijn besteed. Voor een reëel beeld dienen hier tenminste de bestedingen bij de Texelse Coöperatie van ca. 2,5 mln. gld. te worden afgetrokken, zodat het om ca. 27 mln. gld. gaat.

### 3.5 Visgroothandel, -verwerking en -transport

Hoewel Den Helder geen centrum van handel en verwerking van vis kan worden genoemd, is de omvang van deze bedrijvigheid beduidend groter dan van de toeleverende industrie. Alleen al Kalkman Vis BV, één van de grote Nederlandse visverwerkende bedrijven en het enige in Den Helder, verschaft werk aan ca. 120 mensen.

Dit op het Industrieterrein gevestigde bedrijf, beschikt naast ruimten voor de - deels machinale - verwerking van vis, over koel- en vrieshuizen van meer dan 5500 m<sup>3</sup>. Hoofddactiviteit is het fileren en diepvriezen van vis (vnl. schol), maar ook wordt een uitgebreid assortiment van verse, diepgevroren en anderszins verwerkte produkten geleverd. Naast diverse zeevissoorten nemen zoetwatervis en kokkels een belangrijke plaats in. Er zijn plannen de verwerking van kokkels - voor welk produkt overigens ook deelnames in andere bedrijven zijn verworven - uit te breiden, waardoor 20 nieuwe arbeidsplaatsen zouden ontstaan.

De produktie wordt grotendeels geëxporteerd. Belangrijke handelscontacten bestaan met het Verenigd Koninkrijk, waar ook een dochterbedrijf is gevestigd. Voor de grondstofvoorziening beperkt men zich niet tot de Helderse Visafslag, maar wordt ook elders vis ingekocht, zoals ook bedrijven van elders vis in Den Helder kopen.

Een ander met name te noemen bedrijf is de Zeevisgroothandel S. Symonsbergen & Zn BV. Met vrijwel uitsluitend handel in verse vis verschaft dit bedrijf werk aan een tiental mensen. Dan zijn er nog talrijke kleinere vis(groot)handelsbedrijven, commissio-nairs in vis en bedrijven die het transport van vis van (en soms naar) Den Helder verzorgen. Te zamen is daarmee een werkgelegenheid van ca. 105 personen gemoeid.

De totale werkgelegenheid in de afnemende industrie belooft ca. 235 plaatsen. Inclusief de arbeidsplaatsen bij Visafslag en Stivilo - ca. 75 volledige plaatsen - is dit aantal iets groter dan het aantal opvarenden op de Helderse vissersvloot. Ramingen van de landelijke verhouding tussen de werkgelegenheid in de visserij en die in de vishandel en -verwerking komen uit op ca. 1 : 3. In Den Helder wordt deze verhouding niet bereikt en het is ook niet erg aannemelijk dat deze bereikt zou kunnen worden. Op dit punt is de excentrieke ligging van Den Helder nu juist weer relatief ongunstig, omdat deze extra transport(kosten) met zich meebrengt. Bovendien zou dit een verplaatsing van groothandels- en verwerkingsbedrijven uit traditionele centra als IJmuiden vergen. Daarmee wordt geen nieuwe werkgelegenheid geschapen, maar bestaande verplaatst.

Van de aangevoerde vis verlaat ca. 70% Den Helder in onbewerkte vorm. Aangezien ongeveer de helft hiervan onbewerkt blijft, is enige uitbreiding van de verwerking ter plaatse, die nieuwe werkgelegenheid oplevert, niet uitgesloten. Een plan daartoe is in visserijkringen in voorbereiding. Dit behelst het volgende.

Aanvoerpieken geven dikwijls aanleiding tot doordraai van kwalitatief volwaardige vis, zowel door een tijdelijke overvoering van de markt, als (vooral) door gebrek aan verwerkingscapaciteit. Voor het ondervangen van dit probleem wordt overwogen voor dergelijke overaanvoer aanvullende flexibele verwerkingscapaciteit te creëren, binnen de Stivilo of in een afzonderlijke stichting die op vergelijkbare wijze mensen al naar de omvang van het be-



schikbare werk op kan roepen. Deze activiteit zou in de afslag kunnen plaatsvinden op de minder drukke dagen. Daarmee hoopt men een impuls aan het terugdringen van de jeugdwerkloosheid te kunnen geven.

Nog niet uitgemaakt is, of dit als loonwerk zal worden gedaan na eerste verkoop aan plaatselijke handel en verwerking, of een onderneming van de producenten zal worden, die overtollige vis voor eerste verkoop aan de markt zal onttrekken, verwerken en pas daarna, al dan niet via de veilingklok aan de handel verkopen. Met name in het laatste geval zal extra diepvriesopslagcapaciteit in Den Helder moeten worden gecreëerd.

In hoeverre een dergelijk initiatief levensvatbaar is, kan niet worden beoordeeld. Wel past dit in de huidige marktregelingen van de EEG, die hiervoor ook toelagen beschikbaar stelt. De slagingskans zou daarbij kunnen worden vergroot als een bedrijfsvorm mogelijk is, waarbij van het maken van winst kan worden afgezien (zoals bij Stivilo).

### 3.6 Diensten

Naast de toeleverende - en afnemende sector kan nog een niet erg scherp gedefinieerde dienstensector worden onderscheiden. Ruwweg zijn dat die visserijgebonden activiteiten die niet direct bij de voortbrenging of levering van produktiemiddelen en vis(produkten) zijn betrokken.

Een grote landelijke bedrijfstak die tot de dienstensector wordt gerekend is het Bank- en Verzekeringswezen. De investeringen in de visserij worden voor een belangrijk deel met bankleningen gefinancierd. Ook het betalingsverkeer loopt grotendeels via de banken en de meeste Helderse bedrijven hebben bovendien de assurantie van hun vaartuigen via de bank gesloten. Naar schatting biedt de visserij met dit alles bij de plaatselijke banken voor acht mensen werk. Met het verzorgen van de boekhoudingen en het opstellen van jaarrekeningen zijn voorts bij accountants- en administratiekantoren nog zo'n zes mensen (volledig) aan het werk.

Als we deze gemakshalve ook onder de diensten rekenen, dan zijn hierbij nog een vijftal arbeidsplaatsen in de (semi)-overheidssfeer te tellen. Dit betreft vertegenwoordigers van de Directie van de Visserijen, de Algemene Inspectie Dienst en het Produktschap voor Vis en Visprodukten.

Een bijzonder "dienstverlenend bedrijf" in Den Helder is de Visserijschool, een van de zeevaartopleidingen die in het Nautisch College "Noorderhaaks" zijn samengebracht. In 1983 bestond het personeel van de Visserijschool uit 29 personen, terwijl er medio december 215 leerlingen waren. Jaarlijks behalen hier meer dan 70 leerlingen een van de vijf visserijdiploma's. De plaatsing van de gediplomeerden is op de zich uitbreidende vloot geen probleem.

In de loop van de jaren zeventig is het aantal visserijopleidingen in Nederland door het teruglopende aantal leerlingen ver-

minderd. Nu mag deze opleiding zich weer in een toenemende belangstelling verheugen, zoals blijkt uit het verloop van de leerlingenaantallen in Den Helder (in 1980: 160, in 1982: 192). De economische situatie aan wal, met grote werkloosheid onder jongeren zal hier niet vreemd aan zijn. De gang van zaken in de visserij schept dan gunstiger verwachtingen.

In wat we hier tot de dienstensector hebben gerekend, kunnen in totaal bijna 50 arbeidsplaatsen ten behoeve van de visserij worden gerekend. Daarbij is alleen gekeken naar de door de primaire industrie geïnduceerde werkgelegenheid. Gezien de omvang van de secundaire bedrijvigheid (toeleverende en afnemende bedrijven) is het denkbaar dat de daarvan afgeleide werkgelegenheid van dezelfde orde van grootte is.

Tabel 3.2 Overzicht van de werkgelegenheid in de visserijbedrijvigheid van Den Helder

Omschrijving sector		Aantal arb.plaatsen	
Visserij:	- Bemanningsleden	265	
	- Walpersoneel	<u>35</u>	
	subtotaal		300
Toeleverende bedrijven:	- Coöperatieve In- en Verkoop Vereniging	10	
	- Scheepswerf "De Lastdrager"	110	
	- Overige	<u>40</u>	
	subtotaal		160
Afnemende bedrijven:	- Gemeentelijke Visafslag + Stivilo	75	
	- Kalkman Vis	120	
	- Overige handel en transport	<u>115</u>	
	subtotaal		310
Diensten:	- Visserijschool	30	
	- Overige t.b.v. primaire industrie	20	
	- Overige t.b.v. secundaire industrie	<u>P.M.</u>	
	subtotaal		50 à 100 -----
totaal generaal			ca. 850

## 4. Knelpuntenanalyse

### 4.1 Toekomstperspectieven

Uit het voorgaande komt een beeld van een bloeiende bedrijfstak naar voren, waar in een periode van algemene economische malaise nog een duidelijke groei werd gerealiseerd. Een groei die in Den Helder bijna tegen de verdrinking in plaatsvond, gezien het chronische gebrek aan (lig)plaats in de haven, dat sinds 1978 alleen maar nijpender werd en ook het overigens niet optimale voorzieningsniveau. Met de ontwikkeling van de Helderse vloot werd bovendien de huisvesting van de Coöperatie tot een knelpunt. En ten slotte zijn de verwachtingen ten aanzien van de omzet van de Visafslag royaal overtroffen, zodat deze - terwijl men dacht met de laatste uitbreiding uit de problemen te zijn geraakt - opnieuw door ruimtegebrek in zijn verdere ontwikkeling wordt belemmerd.

Het is dringend gewenst dat in deze knelpunten voor de Helderse visserij wordt voorzien. Daartoe dient een plan te worden opgesteld, waarin met de onderlinge samenhang van de verschillende elementen rekening wordt gehouden. Voorgenomen verdere werkzaamheden in het kader van de dijkverhogingen kunnen op korte termijn een gelegenheid bieden tot verbetering van de havenvoorzieningen te komen. Alvorens echter de aanzet tot zo'n plan te geven is het gewenst een indruk te krijgen hoe de visserij zich in de toekomst zal ontwikkelen.

Het lijkt weinig reëel te veronderstellen dat de ontwikkeling van de laatste jaren zich wel voort zal zetten. De geschiedenis van de kottervisserij in de afgelopen decennia laat namelijk conjunctuurgolven met een lengte van 5 à 6 jaar zien, waarin perioden met gunstige bedrijfsresultaten en daaropvolgende expansie afgewisseld worden door perioden met minder goede uitkomsten die tot stabilisatie en soms lichte inkrimping leiden. Na de periode van groei sinds 1978 lijkt nu weer de tijd voor stabilisering te zijn aangebroken. Tijdelijk minder goede bedrijfsresultaten en een teruggang in het aantal nieuwbouworders geven daar een duidelijke indicatie voor. Ook de totstandkoming van het Europees Visserijbeleid in januari en oktober 1983 en de daaruit voortvloeiende maatregelen in 1984 en volgende jaren kunnen hiertoe bijdragen.

Dit Gemeenschappelijk Visserijbeleid bestaat uit drie hoofdonderdelen: marktbeleid, structuurbeleid en beheersbeleid. Met name over het laatste onderdeel is in Brussel lang onderhandeld. Het beheersbeleid heeft ten doel de continuïteit en stabiliteit in de visserij te bevorderen door een gezonde ontwikkeling van de visstand in de Gemeenschappelijke wateren. Uitvloeisel hiervan is een verdeling van de jaarlijks vast te stellen toelaatbare vangsten over de lidstaten, de zogenaamde quotering. Met de vorig jaar bereikte overeenstemming over de quotering zijn de produktieverhou-

dingen binnen de EEG min of meer voor langere tijd vastgelegd.

Het is aannemelijk dat de visserij enige tijd nodig zal hebben om op deze situatie in te spelen en zich hieraan aan te passen. De voor de Nederlandse visserij beschikbare aandelen houden een zekere beperking in. Herhaalde malen heeft de Overheid verzekerd, nu in Brussel overeenstemming is bereikt, met deze beperking ernst te moeten en te zullen maken.

Voor tong en schol zijn de quota, met ca. 15.500 resp. ca. 67.000 ton uiteindelijk beduidend ruimer uitgevallen dan naar aanleiding van aanvankelijke voorstellen te vrezen viel. Hier moet echter worden vastgesteld, dat de thans aanwezige vangstcapaciteit als gevolg van de recente expansie van de kottersvloot de toegekende hoeveelheden zeer waarschijnlijk te boven gaat. Rondvis kan nauwelijks als uitweg dienen, omdat de daarin beschikbare hoeveelheden ongeveer in overeenstemming lijken met de hierop gerichte capaciteit of ook al tekort schieten. Alleen in de haringvisserij zal, met het verder groeien van de haringstand in de Noordzee en daarmee van de toelaatbare vangsten, een duidelijke uitbreiding van de activiteiten mogelijk zijn. Dit biedt bijvoorbeeld voor een enkel Helder en een beperkt aantal Texelse bedrijven op vrij korte termijn gunstige perspectieven.

Dit alles betekent dat er voor de Nederlandse kottervisserij als geheel in de komende jaren geen ruimte voor verdere groei zal zijn. Maximaal kan men verwachten, dat de bedrijfstak zich op het huidige niveau zal handhaven. Weliswaar kan plaatselijke groei niet worden uitgesloten, maar deze zal in het algemeen nog slechts ten koste kunnen gaan van de omvang van de visserij in andere plaatsen. De nu nog vrij gemoedelijke, onderlinge rivaliteit tussen vissersplaatsen zou zich daardoor kunnen verscherpen.

Wat de algemene economische omstandigheden betreft zijn de vooruitzichten voor de visserij niet ongunstig. Voor de marktprijzen is een zeker optimisme gerechtvaardigd. Zij tonen een gestaag stijgende tendens, die licht boven de inflatie uitgaat. Verkrapingen in de aanvoer leiden in het algemeen tot duidelijke prijsstijgingen, al compenseren die het aanvoerverlies niet geheel. Daartegenover lijken in de kostensfeer krachtige prijsstijgingen, zoals de beide oliecrises die meebrachten, niet in het verschiep te liggen, althans niet in het nabije. De mogelijke ruilvoetverbetering die zo kan ontstaan, zal vermoedelijk de eerstkomende jaren hard nodig zijn om de bedrijfsresultaten op peil te houden.

#### 4.2 Aanpassing en ontwikkeling walvoorzieningen

Op korte termijn zal, als uitloop van de investeringsgolf, in Den Helder en op Texel nog een beperkte vlootuitbreiding plaatshebben. Tegen de achtergrond van de aan de visserij opgelegde beperkingen is op middellange termijn een stabilisering of lichte inkrimping van de regionale vloot meer aannemelijk. Daarmee blijft

de in voorgaande hoofdstukken gebleken noodzaak tot investering in de infrastructuur van de Helderse haven. Het treffen van maatregelen ter verbetering van de infrastructuur, die een kostenbesparend en efficiëntieverhogend effect hebben is des te meer nodig om de druk, die (eventuele) produktiebeperking tot gevolg heeft, te verlichten.

Het eerste en belangrijkste knelpunt dat is gesignaleerd, is het chronisch gebrek aan ligplaatsen aan goed uitgeruste kades. Zelfs als alleen rekening wordt gehouden met de thuisvloot en aangenomen wordt dat alle lossteigers bezet kunnen blijven, zou nog het dubbele van de thans voor de visserij gereserveerde kaderruimte nodig zijn. Er dient echter ook met gastschepen rekening te worden gehouden. Met het oog op de efficiency van het afslagbedrijf is het bezet houden van de lossteigers niet gewenst. Daarmee komt de benodigde extra kadelengte op het drie à viervoudige van de thans gereserveerde.

Een goede mogelijkheid hierin te voorzien biedt de aanstaande verlegging van de koopvaardischutsluis en de bijbehorende dijkverhoging. Door de dijk min of meer achterom, over de oude sluis te leggen komt een groot voorterrein beschikbaar dat voor visserij-activiteiten zou kunnen worden gereserveerd, evenals de extra kades die deze werken opleveren. Tevens zouden aan de overzijde van Het Nieuwe Diep ligplaatsen gecreëerd kunnen worden, met een kleine verplaatsing van de wachtpost van de Marine over de Moormanbrug. Uiteraard zal daarover met de Marine overeenstemming moeten worden bereikt, maar die mogelijkheid moet niet bij voorbaat worden uitgesloten. In deze sfeer kan ook gedacht worden aan een verplaatsing van Rijkspolitie en Douane naar Marineterrein aan de overzijde, zodat aan de afslagzijde ruimte voor de visserij vrij zou komen.

Voor werkzaamheden aan schepen en vistuig dienen de kades voldoende breed te zijn en te worden voorzien van aansluitpunten op het elektrisch net. Tevens zijn, ter voorkoming van lange wachttijden, meerdere punten waar drinkwater ingenomen kan worden wenselijk. Met deze voorzieningen kunnen de lossteigers bij de Visafslag worden ontlast. Ten slotte zou het aantrekkelijk zijn als in de nabijheid van de kades voor de bedrijven ruimte zou komen voor opslag van materialen van en het verrichten van werkzaamheden aan de visuitrusting.

Aangezien de kades vooral in de weekends bezet zullen zijn, is het geen enkel bezwaar als ze door de week door andere vaartuigen - b.v. van de offshore-industrie - gebruikt zouden worden.

Een tweede knelpunt, waarvan de oplossing praktisch even urgent is als het ligplaatsenprobleem is de huisvesting van de Co-operatie. Plannen voor nieuwbouw worden uitgewerkt en onderhandelingen met de Gemeente over een locatie zijn gaande. Er moet van worden uitgegaan dat met deze verplaatsing ook Stork en Bolnes zullen verhuizen, al behoeft dat niet naar hetzelfde gebouw te zijn.

Het verdient tevens aanbeveling een concentratie van de overige toeleveranciers in het havengebied te bevorderen. Mede via een (aanpassing van het) Bestemmingsplan zouden niet-havengebonden activiteiten op den duur uit dit gebied kunnen worden geweerd.

De Gemeentelijke Visafslag is opnieuw tot een knelpunt geworden, doordat zich zowel intern als extern een gebrek aan ruimte voordoet. Met het uit de weg ruimen van de eerdergenoemde knelpunten zou de externe problematiek al voor een belangrijk deel kunnen worden opgelost. Aan de waterkant zouden de lossteigers niet langer vrijwel permanent bezet behoeven te blijven, waardoor de losprocedure efficiënter kan verlopen. Aan de landzijde ontstaat ruimte om een vlottere afvoer van vis mogelijk te maken.

De beschikbare ruimte tussen de lossteigers is dan nog een in ernst groeiend probleem, terwijl de interne problematiek daarmee in het geheel niet is opgelost. Als één van de weinige afslagen in Nederland kan de Helderse op de vrijdag en maandag geen ruimte aan de handel beschikbaar stellen om vis te verwerken en te verpakken. Ook ontbreekt de ruimte om tot een moderner transport- en weegsysteem over te gaan. Voor de toekomstige ontwikkeling, waarin de nadruk steeds meer op kwaliteit zal liggen, moet dit als een noodzaak beschouwd worden, evenals het koelen van de veilinghallen.

Om tot een oplossing te komen en daarmee efficiency en kwaliteit te verhogen en ruimte voor de toekomst te scheppen, zou een nieuwe hal gebouwd kunnen worden op het huidige pakeerterrein (richting NAM-kade). Het verdwijnen van de Coöperatie biedt hier toe de mogelijkheid, zodat het pakeerterrein kan worden vervangen en uitgebreid. Op deze wijze zou Den Helder ten slotte over een optimaal afslagbedrijf kunnen beschikken. De extra revenuen die daar mogelijk uit voortvloeien, zouden ter verbetering van de wal-faciliteiten voor de visserij kunnen worden aangewend.

Indien de plannen daartoe levensvatbaar zijn, zou de bouw van een vrieshuis ten behoeve van aanvullende verwerking door de Producenten Organisatie mogelijk aan nieuwbouw voor de Visafslag te koppelen zijn.

## 5. Slotbeschouwing

Bij het aangeven van de knelpunten in de vissershaven van Den Helder is de huidige situatie, voor wat betreft de omvang van de vloot en de aanvoer, als uitgangspunt gekozen. Verwachtingen voor de toekomst, in verband met het van kracht worden van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid geven daar aanleiding toe. Helderse en Texelse visserij-ondernemers zelf zijn niet erg pessimistisch ten aanzien van de mogelijkheden die er in deze nieuwe situatie nog zouden zijn. Enerzijds vertrouwt men op eigen vakmanschap en ondernemingszin bij het zoeken naar nieuwe mogelijkheden. De groei en bloei van de Nederlandse visserij en de plaatselijke in het bijzonder, acht men daar in hoofdzaak aan te danken. Anderzijds verwacht men gebruik te kunnen maken van mogelijkheden die het Gemeenschappelijk Beleid laat om b.v. via Producentenorganisaties tot enige herschikking van de quota te komen, waardoor in de traditionele visserijen wat extra ruimte geschapen zou kunnen worden. Als argument wordt daarbij het EEG-beginsel gehanteerd, dat produktie het best daar kan geschieden, waar deze het meest efficiënt is.

In hoeverre deze verwachtingen realistisch zijn valt buiten onze beoordeling. Hoogstens kan worden vastgesteld dat de opgevisste hoeveelheden van sommige soorten in enkele EG-lidstaten achterblijven bij de toegekende hoeveelheden. Maar het valt aan te nemen dat men in ruil daarvoor quota van andere soorten van de Nederlandse visserij terug zal vragen.

De meer optimistische visie van het bedrijfsleven strekt zich ook uit tot het walgebeuren. Van verbetering van de faciliteiten wordt een krachtige impuls verwacht, waardoor enerzijds meer aanvoer zou worden aangetrokken, zowel van Nederlandse als van buitenlandse vaartuigen, die anderzijds meer handel naar Den Helder zou lokken. Met enige stimulering zou dan ook de verwerking ter plaatse zich kunnen uitbreiden. Via een zichzelf versterkende opwaartse spiraal meent men, dat op langere termijn Den Helder tot een van de grotere viscentra in de EEG kan worden.

Verbetering van de voorzieningen zal de aantrekkelijkheid van de Helderse haven verhogen, zodat men een zekere extra toeloop mag verwachten. Daarbij denkt men aan sommige Texelse vissers die in verband met het chronisch ruimtegebrek naar andere havens uitwijken en aan Urker vissers die meer van de Helderse haven gebruik zullen maken en daarmee wellicht ook meer van de afslag. Een niet oninteressante categorie zijn voorts de buitenlandse vissers, met name de Deense. Deze komen ook nu al regelmatig naar Den Helder en bij de Directie van de Visafslag bestaat de indruk, dat deze activiteit bij aangepaste faciliteiten zeker kan toenemen.

