

Kees Taal  
Menno Smit  
Birgit de Vos  
Jan Willem de Wilde

Notitie 30156

Juni 2004

LEI, Den Haag

## **Perspectieven en concurrentiepositie Scheveningen Vissershaven en Visafslag**

# Samenvatting

De gemeente Den Haag bereidt momenteel beleid voor over investeringsprojecten in het Scheveningse havengebied. De gemeente heeft behoefte aan een breder inzicht in de huidige situatie in de visserij en vissector in het algemeen, de te verwachten ontwikkelingen en vooral in de positie van de Scheveningse vissershaven en visafslag in de toekomst. De te verwachten consequenties van de toekomstige ontwikkelingen en de kansen voor Scheveningen vissershaven en visafslag zijn in dit rapport in kaart gebracht. Om de kansen die er zijn te benutten, wordt in dit rapport aangegeven welke acties en maatregelen er nodig zijn om zo ook in de toekomst een vissector met perspectief in Scheveningen te houden.

## Vissector Scheveningen in het algemeen

Naast het feit dat de vissector in Nederland momenteel te kampen heeft met economisch wat mindere tijden (conjunctureel), neemt het aandeel dat Scheveningen heeft binnen de gehele Nederlandse vissector de laatste jaren langzaam verder af. Om Scheveningen ook in de toekomst een rol van betekenis te kunnen laten spelen als vissershaven, visinkoop-, visverkoop- en distributiecentrum (waarbij naast diepgevroren vis ook verse vis onderdeel van het assortiment blijft uitmaken), dienen de nodige acties te worden ondernomen.

De toekomstperspectieven voor de vissector in Scheveningen zijn per saldo zeker niet slecht of slechter dan in concurrerende havens. De Scheveningse vissershaven en visafslag hebben een aantal positieve kenmerken waar beter gebruik van kan worden gemaakt in de concurrentieslag met andere havens en visafslagen. Voor de sector is het noodzakelijk dat alle onderdelen van het viscluster, dat bestaat uit; de visserij, visafslag, visgroothandel en toeleverende bedrijven, in stand blijven. Daarnaast is ook de aanwezigheid van Norfolk Line in Scheveningen van groot belang voor de vissector. Door de aanwezigheid van dit bedrijf wordt namelijk ook de toegang tot de haven vanaf zee, voor met name grotere schepen, min of meer gegarandeerd.

Tot nu toe gepresenteerde nieuwbouwplannen binnen het havengebied worden door de meeste bedrijven in de vissector als een bedreiging gezien omdat verschillende functies als toerisme, recreatie en wonen daarin worden gestimuleerd hetgeen ten koste zal gaan van de mogelijkheden voor de vissector in Scheveningen.

De directe werkgelegenheid binnen het viscluster in Scheveningen omvat in totaal ruim 660 full time arbeidsplaatsen. Scheveningen heeft met zijn vissershaven, visserij, vishandelscentrum en vishoreca ook aantrekkingskracht op toeristen. Deze aantrekkingskracht zou verloren kunnen gaan indien de visserijsector niet meer in Scheveningen aanwezig zou zijn.

Er is potentie en perspectief voor de vissector in Scheveningen, maar indien de sector, in samenwerking met de gemeente Den Haag, nu geen actie onderneemt om de positie van de sector sterker te maken dan zal er op den duur (binnen enkele jaren) in Scheveningen geen vissershaven, visafslag en visgroothandel van enige betekenis meer bestaan.

## Visserij

De Nederlandse vissersvloot is zeer concurrerend met andere Europese visserijvloeten. De vloot heeft, door goede bedrijfseconomische resultaten door de jaren heen, zich regelmatig kunnen vernieuwen en zowel de Nederlandse kottervloot als de vrieshektrawlvloot staan binnen Europees verband bekend als zeer modern. De bedrijfsresultaten van de Nederlandse vissersvloot zijn in de afgelopen jaren redelijk tot goed geweest met bedrijfseconomische winsten tussen de 0 en bijna 12% van de omzet. In 2002 waren de bedrijfsresultaten voor het eerst sinds jaren negatief.

De kottersector sloot het jaar af met een bedrijfseconomisch verlies van 4 miljoen euro. Verwacht wordt dat het sectorresultaat in 2003 niet gunstiger uit zal vallen, of op nul zal uitkomen. Gezien de quota voor de kottervloot voor 2004, mag wederom niet worden verwacht dat de bedrijfseconomische resultaten voor dit jaar boven nul zullen uitkomen. De lage quota voor de kottervisserij zijn bedoeld om vis te sparen voor de toekomst. Het ziet er naar uit dat de kottersector de eerstkomende jaren toch ook nog van deze relatief lage quota moet uitgaan. De Nederlandse kottervloot bestaat uit bijna 400 vaartuigen en zal de komende paar jaar hoogstwaarschijnlijk nog licht in aantal afnemen. De kottervloot van Scheveningen (de thuisvloot) is maar beperkt van omvang en bestaat uit 5 schepen. De directe werkgelegenheid op deze Scheveningse kotters ligt rond 30 arbeidsplaatsen.

De voor de vrieshektrawlers vastgestelde nieuwe quota voor de pelagische vissoorten over 2004 zijn wel goed. Over het algemeen kan gesteld worden dat de vooruitzichten voor de vrieshektrawlers voor de korte en middellange termijn redelijk tot goed zijn. De Nederlandse trawlvloot heeft een omvang van 17 schepen. De Scheveningse trawlvloot neemt bijna 65% (11 schepen) van het totaal voor zijn rekening. Daarmee heeft Scheveningen de grootste trawlvloot van Nederland. Deze vloot speelt een rol van betekenis binnen de visserij en met name binnen de pelagische sector. De omvang van de Nederlandse trawlvloot zal de komende jaren waarschijnlijk niet verder wijzigen. De directe werk-gelegenheid op de trawlvloot ligt rond de 430 full time arbeidsplaatsen.

## Visafslag

In Nederland zijn elf visafslagen. De grootste visafslag staat in Urk. Daar wordt de meeste vis, met name platvis, van Nederland geveild. De visafslagen in Nederland maken moeilijke tijden door. Aanvoervolume en omzetten zijn de laatste jaren fors gedaald.

Ook de visafslag van Scheveningen (onderdeel van UFA) heeft te maken met teruglopende omzetten en volumes maar daarnaast ook nog eens met een dalend marktaandeel. De concurrentiepositie van de visafslag is de laatste jaren geleidelijk aan verzwakt. Het aantal kotters dat via de afslag van Scheveningen de vis verkoopt wordt de laatste jaren steeds kleiner. Het grootste deel van de aanvoer is afkomstig van kotters uit andere vissersplaatsen van Nederland maar ook van België, Engeland en Denemarken. In feite is de visafslag al jaren in een te groot (inefficiënt) pand gehuisvest gezien de huidige maar ook in de toekomst te verwachten (kleinere) volumes vis. Bij ongewijzigd beleid en zonder acties zou de positie van de visafslag van Scheveningen nog verder kunnen verzwakken.

De visafslag (en vissershaven) van Scheveningen heeft genoeg sterke punten om concurrerend te zijn met andere afslagen en er zijn een aantal kansen om in de

toekomst een afslag van betekenis te worden en te blijven. De kwaliteit van de aangevoerde vis is goed, de afslag ligt zeer gunstig ten opzichte van het achterland, de afslag is 5 dagen van de week geopend, kent een groothandelsmarkt en de af- en aanvoerwegen zijn goed. Concurrerende visafslagen met Scheveningen zijn de afslagen van Stellendam en IJmuiden. Verloren gegaan marktaandeel zou teruggewonnen kunnen en moeten worden door actief acquisitie te plegen. De dienstverlening en het serviceniveau kunnen omhoog worden gebracht en het imago van de visafslag bij de aanvoerders kan verbeterd worden. Binnen de UFA dient duidelijk te worden wat de rol van Scheveningen visafslag, binnen de wereld van visafslagen, in de toekomst kan zijn indien televeilen echt door breekt.

Samen met de andere onderdelen van de vissector kan de visafslag van Scheveningen, met steun van de gemeente Den Haag, ook een rol van betekenis spelen op het gebied van toerisme. Er is belangstelling en interesse bij toeristen voor het havengebied en hoe de visserij, visveiling, visverwerking en groothandel van Scheveningen in elkaar steken. Vis wordt door de consument gezien als een gezond product en de sector kan, ook aan de toerist, inzicht geven hoe vis uiteindelijk op het bord van de consument komt. Zo kan de sector zich profileren en tegelijkertijd profiteren van verbetering van het imago. De visafslag kan de spil vormen in dit te vormen samenwerkingsverband.

Indien er geen visafslag in Scheveningen zou zijn dan zou de kottervisserij grotendeels uit de haven van Scheveningen verdwijnen. De trawlers zijn niet direct afhankelijk van de visafslag maar indien de kottervisserij uit Scheveningen zou verdwijnen dan heeft dat wel effecten op ook dit onderdeel van de vissersvloot. De directe werkgelegenheid samenhangend met de visafslag en de losploegen (incl. die van diepgevroren vis) ligt op iets meer dan 50 full time arbeidsplaatsen.

### Visgroothandel

De visgroothandel in Nederland bestaat uit ongeveer 120 bedrijven van enige omvang. De Scheveningse visgroothandel bestaat uit een 14-tal bedrijven, waaronder enkele relatief kleine bedrijven. De visgroothandels in Scheveningen hebben het voordeel dat er op 5 dagen van de week verse vis op de afslag van Scheveningen wordt verhandeld. Door het geringe aanvoervolume op de visafslag van Scheveningen is de visgroothandel echter genoodzaakt om steeds meer de vis via andere visafslagen te kopen. Naast verse vis wordt ook in diepgevroren vis gehandeld door de visgroothandels. Zowel import als export maken onderdeel uit van de bedrijfsactiviteiten.

Visverwerkingsbedrijven (zoals bijvoorbeeld in Urk) zijn er niet in Scheveningen. Het is ook niet reëel om te veronderstellen dat visverwerking van enige betekenis in de toekomst in Scheveningen mogelijk zal zijn.

De concurrentiepositie van de visgroothandel in Scheveningen is redelijk goed maar er zijn geen of weinig mogelijkheden om uit te breiden. De visgroothandelsbedrijven in Scheveningen beleveren de detailhandel, horeca, instellingen en consument in geheel Zuid Holland.

Een concurrerende vissershaven op het gebied van visgroothandel is IJmuiden. De directe werkgelegenheid die samenhangend met de visgroothandelsbedrijven in Scheveningen wordt geschat op 150 full time arbeidsplaatsen.

### Vissershaven

Den Haag heeft, met Scheveningen binnen de stadsgrenzen, als enige grote stad in Nederland naast een zeehaven ook een vissershaven. Daarmee is Den Haag uniek.

De haven van Scheveningen heeft een aantal zeer sterke punten. De bereikbaarheid van de vissershaven via zee en over de weg is goed. De haven is goed op diepte voor bijna de gehele vissersvloot en er is thans voldoende kaderuimte. De binnen het havengebied aanwezige opslagruimte voor diepgevroren vis is echter niet voldoende. De rederijen kunnen naar schatting slechts 50% van de gevangen diepgevroren vis in Scheveningen lossen en opslaan. Enkele trawlers moeten daardoor regelmatig naar andere havens uitwijken om daar de vangsten te lossen. Dit betekent o.a. verlies aan havengeld en werkgelegenheid voor de haven van Scheveningen. In Scheveningen zijn, in vergelijking met andere havens, onvoldoende faciliteiten voor de vissersvloot aanwezig. Een scheepswerf en belangrijke toeleveringsbedrijven ontbreken.

De havens van IJmuiden en Vlissingen zijn wat de trawlers betreft concurrenten van Scheveningen haven. De Scheveningse trawlers kunnen daar gebruik maken van opslagruimte die in de thuishaven ontbreekt. Wat de kottervloot betreft zijn de havens van IJmuiden en Stellendam de concurrenten van Scheveningen haven. Deze twee havens gebruiken voor het aantrekken van de kottervloot (onder andere) de havengelden als concurrentiemiddel. Veelal krijgen kottereigenaren die vis in deze havens aanvoeren en laten veilen vrijstelling van of kortingen op de te heffen havengelden.