

# Visserij in trends

H. Bartelings  
M.W. Hoogeveen  
H.H. Luesink  
J.B.M. op de Weegh  
J.A.E. van Oostenbrugge

Mei 2007

Projectnummer 30691

Rapport 1.07.02

LEI, Den Haag

Het LEI beweegt zich op een breed terrein van onderzoek dat in diverse domeinen kan worden opgedeeld. Dit rapport valt binnen het domein:

- Wettelijke en dienstverlenende taken
- Bedrijfsontwikkeling en concurrentiepositie
- Natuurlijke hulpbronnen en milieu
- Ruimte en Economie
- Ketens
- Beleid
- Gamma, instituties, mens en beleving
- Modellen en Data

## Visserij in trends

Bartelings, H., M.W. Hoogeveen, H.H. Luesink, J.B.M. op de Weegh, J.A.E. van Oostenbrugge

Den Haag, LEI, 2007

Rapport 1.07.02 ; ISBN 978-90-8615-153-0

Prijs €17,50 (inclusief 6% BTW)

51 p., fig., tab.

Dit rapport beschrijft de ontwikkeling in de grootte, algemene kenmerken, vangsten en besomming van de Nederlandse vissersvloot in de periode 1990-2005. Daarnaast wordt gekeken naar de ontwikkeling van de economische positie van zowel de kottersector als de grote zeevisserij. Tot slot wordt ook de trend in de import en export van vis in de periode 1990-2005 geschetst.

This report describes the developments in the size, general characteristics, catches and total gross revenues of the Dutch fishing fleet in the period 1990-2005. It also looks at the development of the economic position of both the cutter sector and high-seas fishing. Lastly, the trend in the imports and exports of fish in the period 1990-2005 is also mapped out.

### Bestellingen:

Telefoon: 070-3358330

Telefax: 070-3615624

E-mail: [publicatie.lei@wur.nl](mailto:publicatie.lei@wur.nl)

### Informatie:

Telefoon: 070-3358330

Telefax: 070-3615624

E-mail: [informatie.lei@wur.nl](mailto:informatie.lei@wur.nl)

© LEI, 2007

Vermenigvuldiging of overname van gegevens:

- toegestaan mits met duidelijke bronvermelding
- niet toegestaan



Op al onze onderzoeksopdrachten zijn de Algemene Voorwaarden van de Dienst Landbouwkundig Onderzoek (DLO-NL) van toepassing. Deze zijn gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel Midden-Gelderland te Arnhem.



# Inhoud

	Blz.
<b>Woord vooraf</b>	7
<b>Samenvatting</b>	9
<b>Summary</b>	11
<b>1. Inleiding</b>	13
<b>2. Algemeen overzicht</b>	15
2.1 Ontwikkeling van vloot, werkgelegenheid en investeringen	15
2.2 Besomming	19
2.3 Visafslagen: omzet en prijzen	19
<b>3. Kottervisserij: bedrijfsresultaten</b>	22
3.1 Algemeen	22
3.2 De vloot	23
3.3 Resultaten van de kottector	25
3.4 Besomming en resultaten per pk-groep	27
3.5 Besomming en resultaten per visserijtak	30
3.6 Besomming, vangsten en aanvoer per vissoort	34
<b>4. Kottervisserij: financiële positie</b>	36
4.1 Aantal bedrijven	36
4.2 Financiële positie van de sector	37
4.3 Financiële gegevens per pk-groep	38
<b>5. Grote visserij</b>	42
5.1 Schepen en bemanning	42
5.2 Motorvermogen en inhoud schepen grote zeevisserij	43
5.3 Aanvoer, besomming en investeringen	43
<b>6. Buitenlandse handel</b>	45
6.1 Inleiding	45
6.2 Invoer	45
6.3 Uitvoer	47
<b>Literatuur</b>	51



## Woord vooraf

In de laatste jaren gaat het steeds slechter met de visserijsector. Hoge kosten, met name veroorzaakt door de hoge olieprijs, en slechte vangstmogelijkheden hebben de financiële situatie van de visserijsector tot een historisch dieptepunt doen dalen. Om een beter beeld te krijgen van de historische ontwikkelingen in de visserijsector heeft de directie Visserij van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) aan de sectie visserij van het LEI gevraagd de economische kosten en baten van het afgelopen decennia in kaart te brengen.

De rapportage *tijdserie in visserij* geeft voor een aantal visserijsectoren een overzicht van hoe het in economische zin is gegaan met de sector in de periode 1990 tot en met 2005. In *Visserij in Cijfers* (een rapportage die door het LEI wordt uitgegeven) wordt jaarlijks een beknopt overzicht van bedrijfsresultaten van diverse sectoren gerapporteerd. In deze rapportage zijn de data uit *Visserij in Cijfers* van verschillende jaren (1990 tot en met 2005) samengevoegd zodat een beeld van de historische ontwikkelingen in de economie van de visserijsector kan worden geschetst.

Met dit rapport wordt hopelijk een beter inzicht verkregen in de ontwikkelingen die plaatsvinden in de Nederlandse visserijsector met betrekking tot de grootte en algemene kenmerken van de vloot, de economische positie en de import en export van vis.



Dr. J.C. Blom  
Algemeen directeur LEI





## Samenvatting

Het gaat de laatste jaren niet goed met een groot deel van de Nederlandse visserij (Taal et al., 2006). Afgenomen vangstmogelijkheden en hoge kosten hebben het economisch rendement en de financiële positie van veel visserijbedrijven doen dalen tot een historisch dieptepunt. Om een beter beeld te krijgen van de historische ontwikkelingen in de economie van de Nederlandse visserij, is in dit rapport een selectie van gegevens, zoals eerder gepubliceerd in afzonderlijke rapporten *Visserij in Cijfers* van 1990 tot 2005, samengevoegd. Naast een algemeen deel over de hele Nederlandse vloot, wordt ook ingezoomd op de economische positie van de kottersector en de grote zeevisserij, en de import en export van vis.

De belangrijkste trends van 1990-2005 zijn hieronder weergegeven:

- een sterk gekrompen Nederlandse actieve vloot (aantal schepen -30%, totale motorvermogen -28%);
- gedaalde inkomsten en werkgelegenheid (-30% en -31%);
- veroudering van de vloot door (te) lage investeringen;
- de kottervisserij leverde de belangrijkste bijdrage aan de afname (aantal schepen -36%, totaal motorvermogen -44%, opbrengst -45% en werkgelegenheid -40%);
- lage vangstmogelijkheden, hoge kosten en hoge inzet per ton gevangen vis waren oorzaken van afname in de kottervisserij;
- concentratie van schepen in de kottervloot steeds meer rond de grens van 300 pk en 2000 pk;
- een toename van belang van garnalenvisserij en de overige visserijen (waaronder ook de twinrigvisserij) terwijl de rondvisspan- en de haringspanvisserij bijna zijn verdwenen;
- qua nettoresultaat wisselden goede (1991-1992 en 1998-2001) en minder goede perioden elkaar af in de kottervisserij;
- door verliesgevende laatste jaren liep ook de financiële positie van de kottervisserij sterk terug. De solvabiliteit van de kottervloot daalde van ongeveer 40% in het begin van deze eeuw naar 0% in 2005;
- toename van de omvang van de grote zeevisserij: (aantal schepen +7%, totaal motorvermogen +34%);
- dit leidde tot hogere besommingen (+55%) en werkgelegenheid (+47%);
- sterke toename in import (+70%) en export (53%) van vis;
- vooral de import vanuit EU-lidstaten steeg (+80%), de stijging van import uit niet-EU-landen bleef achter bij deze ontwikkeling (+33%);
- de export naar niet-EU-landen nam sterker toe (+53%) dan die naar EU-landen (45%). In 2005 was het aandeel van export naar niet-EU-landen echter relatief klein (20%).



# Summary

## Fisheries in trends

Things have not been going well for a large section of the Dutch fisheries in recent years (Taal et al., 2006). Reduced catch opportunities and high costs have resulted in both the economic return and the financial position of many fishing businesses falling to an all-time low. In order to gain a better impression of the historic developments in the Dutch fishing economy, this report contains a combined selection of data as previously published in the individual *Visserij in Cijfers* reports (Fisheries in Figures) from 1990 to 2005. Alongside a general section on the entire Dutch fleet, we also zoom in on the economic position of the cutter sector and high-seas fishing, and on the imports and exports of fish.

The most important trends of the period 1990-2005 are summarised below:

- a much smaller active Dutch fleet (number of vessels -30%, total engine power 28%);
- lower incomes and reduced employment (-30% and -31%);
- ageing of the fleet due to low/insufficient investment;
- the cutter fisheries had the main role in the decline (number of vessels -36%, total engine power -44%, revenues -45% and employment -40%);
- reduced catch opportunities, high costs and a high level of effort per tonne of fish caught were causes of the decline in the cutter fishery sector;
- concentration of vessels in the cutter fleet is closer to the limit of 300 horse power and 2000 horse power;
- an increase in interest in shrimp fishing and the other types of fishing (including twin rig fishing), while pair trawling for round fish and herring has all but disappeared;
- in terms of net results, the cutter fishery sector experienced some good periods (91-92 and 98-01) interspersed with less good periods;
- the financial position of the cutter fishery sector also declined sharply due to recent years of losses. The solvency of the cutter fleet fell from approximately 40% at the start of this century to 0% in 2005;
- increase in the scale of high-seas fishing: (number of ships +7%, total engine power +34%);
- this led to a higher total gross revenue (+55%) and increased employment (+47%);
- sharp increase in imports (+70%) and exports (53%) of fish;
- imports from EU member states increased particularly strongly (+80%), while the increase in imports from non-EU countries lagged behind (+33%);
- exports to non-EU countries increased more strongly (+53%) than those to EU countries (45%). In 2005, the share of exports to non-EU countries was however relatively small (20%).



# 1. Inleiding

Het gaat de laatste jaren niet goed met een groot deel van de Nederlandse visserij (Taal et al., 2006). Slechte vangstmogelijkheden en hoge kosten hebben het economische rendement en de financiële positie van veel vissers doen dalen tot een historisch dieptepunt. Om een beter beeld te krijgen van de historische ontwikkelingen in de economie van de Nederlandse visserij is door het LEI een selectie van de gegevens zoals deze gepubliceerd zijn in *Visserij in Cijfers* van 1990 tot 2005 samengevoegd in dit rapport. Hierbij is naast een algemeen deel over de hele Nederlandse vloot, geconcentreerd op de economische positie van de kottersector en de grote zeevisserij, en de import en export van vis.

## *Methode*

De gegevens voor deze publicatie zijn eerder in *Visserij in Cijfers* gepubliceerd. Ze zijn afkomstig van verschillende bronnen, zoals het ministerie van LNV (vlootgegevens), Productschap Vis (prijsgegevens), de redersvereniging (data grote zeevisserij), en het Bedrijven-Informatienet van het LEI.

Om de hier gepresenteerde tijdsreeksen consistent te houden zijn twee aanpassingen gedaan ten opzichte van de cijfers zoals die in *Visserij in Cijfers* zijn gepubliceerd:

- waar de gegevens niet voor alle jaren beschikbaar waren zijn deze niet opgenomen in de tijdseries om trendbreuken zoveel mogelijk te voorkomen. In tabel 2.1 zijn bijvoorbeeld geen cijfers over de overige zeevisserij opgenomen;
- alle tijdseries waarin het gaat over bedragen zijn gedefleerd naar prijzen van 2005 om zo de vergelijkbaarheid van de economisch data tussen de jaren te verbeteren.

Van de grote zeevisserij hebben de rederijen over het jaar 2002 bedrijfseconomische gegevens verstrekt over alle door hen geëxploiteerde, onder Nederlandse vlag varende, visserij schepen. Daardoor is voor het eerst sinds jaren weer een volledig beeld verkregen van de grote zeevisserij. De informatie over opbrengsten is gebaseerd op prijsgegevens van de vis zoals deze bij de rederijen worden gehanteerd ter bepaling van de lonen voor de bemanning. Wat betreft de afschrijvingen op de diepvriestrawlers is uit praktische overwegingen uitgegaan van de door de rederijen toegepaste fiscale afschrijvingen, dit in tegenstelling tot de gebruikelijk door het LEI gehanteerde bedrijfseconomische afschrijvingsmethode zoals die ook bij de kottersector wordt toegepast. Voor de kostenpost rente geldt dat met de werkelijk betaalde rente op hypotheek en leningen is gecalculeerd. De rente over het gemiddeld geïnvesteerd eigen vermogen is hier buiten beschouwing gelaten. Bij toepassing van de LEI-afschrijvings- en -rentemethode zouden de afschrijvings- en rentebedragen waarschijnlijk hoger zijn uitgevallen.

Van de kottersector bestaat de populatie uit kotters die zich op een professionele manier bezighouden met de visserij op de Noordzee en de Waddenzee. Over het algemeen gaat het hierbij om kotters met een lengte van meer dan 10 meter die in het bezit zijn van

de benodigde licenties, vergunningen en vangstrechten. Daarnaast moeten zij in het verslagjaar in voldoende mate actief zijn geweest. Dit wordt vastgesteld aan de hand van individuele logboekgegevens (VIRIS) van de kotters die het ministerie van LNV ter beschikking stelt aan het LEI. Criteria hierbij zijn: een minimumaantal dagen op zee en een totale besomming van €50.000 of meer. Visserij in het kader van recreatieve bezigheden blijft buiten beschouwing. De bedrijfsresultaten van de kotters worden geschat op basis van een vaste steekproef van deelnemers aan het Informatienet, het zogenaamde panel. Dit panel bestaat uit vissers die vrijwillig inzicht willen geven in hun boekhouding aan medewerkers van het LEI. Gemiddeld wordt eens in de drie maanden hun bedrijfsboekhouding overgenomen door een LEI-medewerker.

Het LEI neemt van de paneldeelnemers alleen de gegevens over voor zover die betrekking hebben op de uitoefening van het visserijbedrijf. Privé-inkomsten en uitgaven worden niet gedocumenteerd.

De paneldeelnemers zijn ingedeeld op basis van geregistreerd motorvermogen (uitgedrukt in pk's) in pk-groepen. Van de aldus ingedeelde kotters worden de gemiddelde bedrijfsresultaten per groep van paneldeelnemers berekend.

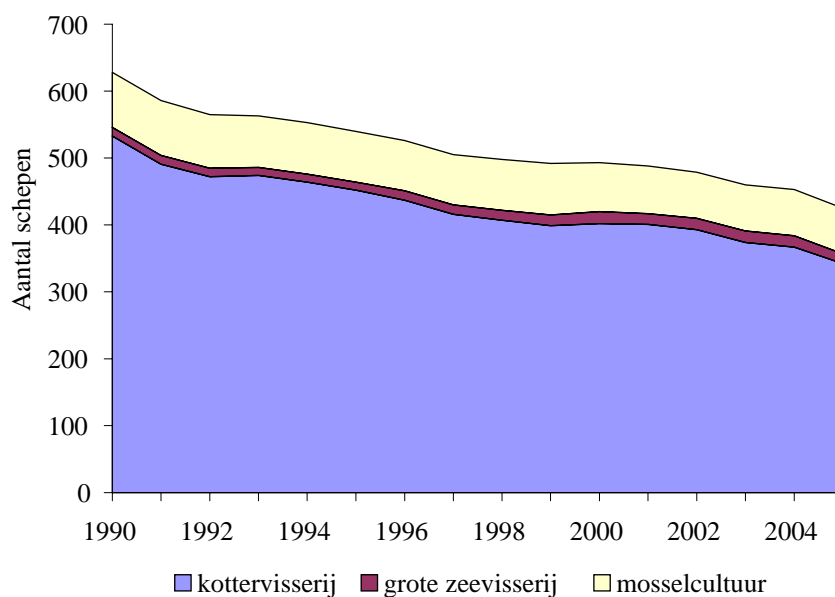
Bij het berekenen van de totale resultaten van de kottersector wordt rekening gehouden met het werkelijke aantal actieve kotters (de populatie) in de betreffende groep. Hiertoe wordt voor elke groep het gemiddelde berekend van het aantal kotters aan het begin en aan het eind van het verslagjaar. Het groepsgemiddelde van de bedrijfsresultaten wordt met dit aantal vermenigvuldigd om een schatting te krijgen van de totale resultaten van alle actieve kotters van elke groep. In het verleden is gebleken dat deze berekeningswijze tot een kleine overschatting van de werkelijke resultaten leidt omdat niet alle kotters het hele jaar actief zijn geweest. Als correctie wordt daarom nog een vermenigvuldigingsfactor van 0,95 toegepast op de berekende groepsgemiddelden (behalve op het aantal mensjaren).

## 2. Algemeen overzicht

### 2.1 Ontwikkeling van vloot, werkgelegenheid en investeringen

#### *Vloot*

De vlootomvang van de zee- en kustvisserij is in de periode 1990-2005 gedaald van 628 naar 421 schepen. Een daling van ruim 32% in 16 jaar tijd. De daling deed zich voornamelijk voor in de kottervisserij (36%), die de grootste vloot heeft. De grote zeevisserijvloot bestond in 2005 uit 14 schepen, in 2000 was de vloot met 18 schepen het grootst sinds het begin van de jaren negentig. De mosselcultuur omvatte in 2005 64 schepen; dit is 22% minder dan in 1990 (zie figuur 2.1). In deze gegevens zijn de overige kustvisserijen niet meegenomen, omdat voor deze visserijen geen complete dataserie bekend is.

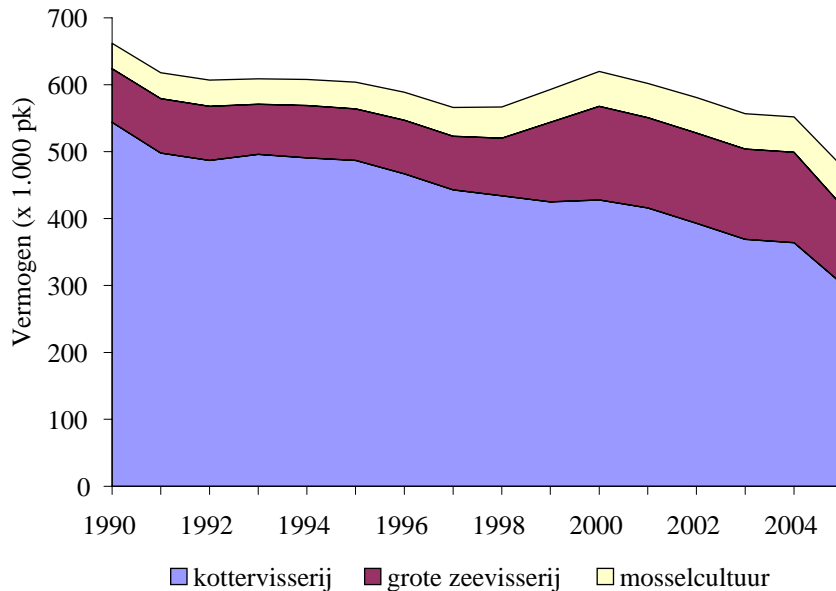


*Figuur 2.1 Aantal vaartuigen in de periode 1990-2005*

Bron: LNV-Directie Visserij, Scheepvaart-Inspectie; Productschap Vis; Informatienet.

Ook het totale motorvermogen is sinds 1990 afgenomen, met uitzondering van de jaren 1999 en 2000 (figuur 2.2). In 2005 bedroeg het totale motorvermogen 475.000 pk, 72% van het totaal in 1990. Hiervan nam de kottervisserij tweederde deel voor haar rekening, de grote zeevisserij ongeveer een kwart en de mosselcultuur ongeveer 10%. De stijging van het motorvermogen in de jaren 1999 en 2000 was vrijwel volledig toe te

schrijven aan de uitbreiding van de grote zeevisserij. In de hele periode 1990-2005 nam het motorvermogen van de grote zeevisserij en de mosselcultuur toe met 45%, respectievelijk 50% en die van de kottervisserij nam af met 44%.



Figuur 2.2 Motorvermogen (x 1.000 pk) in de periode 1990-2005

Bron: LNV-Directie Visserij, Scheepvaart-Inspectie; Productschap Vis; Informatienet.

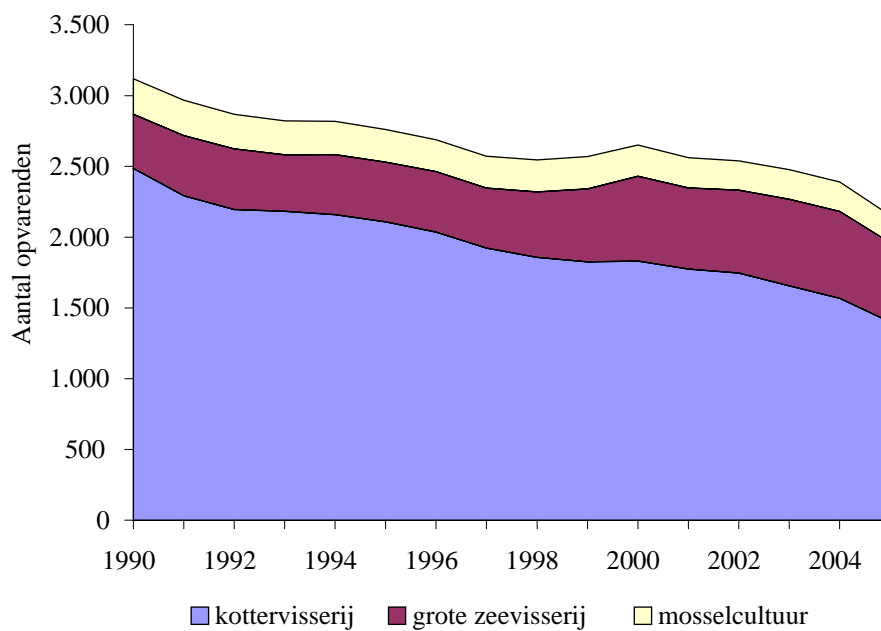
### *Werkgelegenheid*

De kottervisserij biedt de meeste werkgelegenheid in de totale visserijsector (2005: 1.400 opvarenden), echter deze nam wel af met meer dan 40% in de periode 1990-2005 (figuur 2.3). De daling in werkgelegenheid in de kottervisserij was nog iets groter dan de afname in de kottervloot, doordat vooral grote schepen zijn gestopt en vervangen zijn door kleinere Eurokotters. De toename in de vloot voor de grote zeevisserij heeft geleid tot extra werkgelegenheid. De werkgelegenheid bedroeg in 2005 560 opvarenden tegen 382 in 1990 (stijging van 47%). In de mosselcultuur nam de werkgelegenheid af met ongeveer 23% (2005: 206 opvarenden) in de periode 1990-2003 ondanks de uitbreiding van het motorvermogen.

### *Investeringsen*

Ondanks jaarlijkse investeringen van gemiddeld 54 miljoen euro, is de Nederlandse visserijvloot vanaf 1990 verouderd. Het percentage schepen in de leeftijd van 11 tot en met 20 jaar is meer dan verdubbeld ten koste van het aantal schepen jonger dan 10 jaar. Het percentage schepen ouder dan 20 jaar schommelt al vanaf 1990 rond 40% van het totaal. In de mosselcultuur komen relatief de meeste jonge schepen voor. De grote zeevisserij heeft slechts een enkel schip dat ouder is dan 20 jaar.

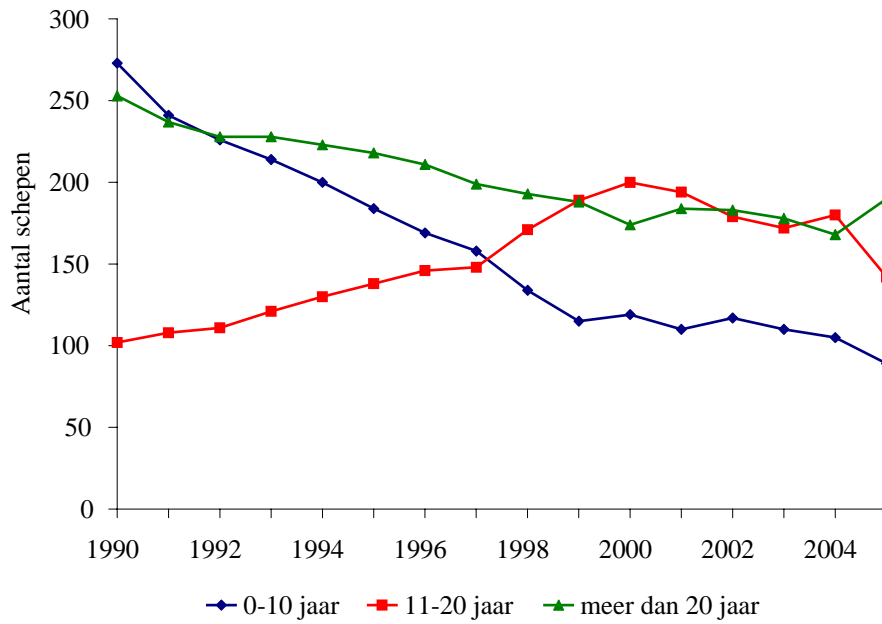




*Figuur 2.3 Aantal opvarenden in de periode 1990-2005*

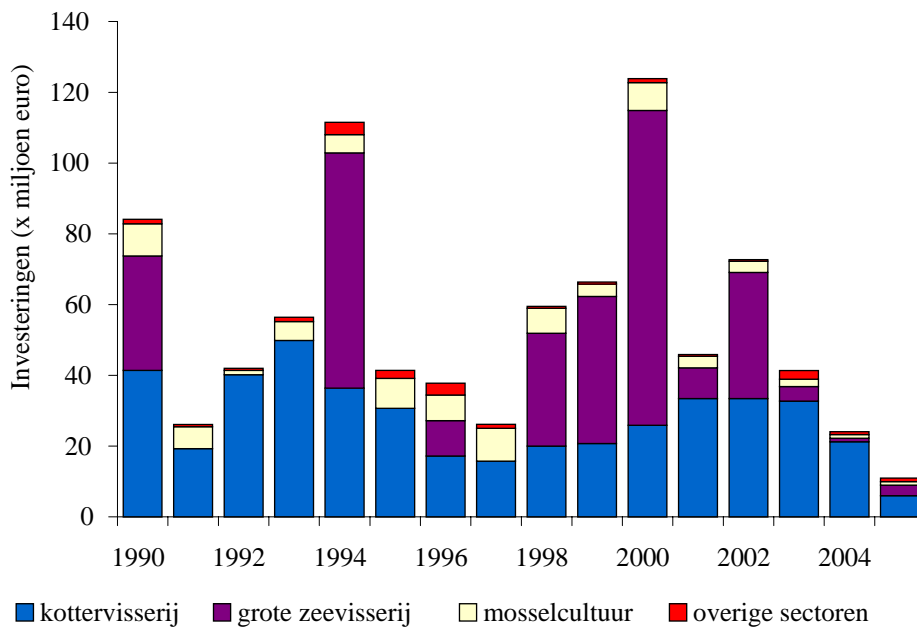
Bron: LNV-Directie Visserij, Scheepvaart-Inspectie; Prodcutschap Vis; Informatienet.

De investeringen in de zee- en kustvisserijvloot bedroegen in 2005 totaal 11 miljoen euro, het laagste sinds 1990. Het jaar 2000 (125 mln. euro, gecorrigeerd voor inflatie naar euro's van 2005) was een piekjaar wat betreft investeringen en in 1991 werd voor 'slechts' 26 mln. euro geïnvesteerd (zie figuur 2.4). De investeringen de kottervisserij variëren tussen de 6 en 50 miljoen euro per jaar (gemiddeld 28 miljoen). Met name in de periode 1990 tot en met 1995 is veel geïnvesteerd in nieuwe schepen. Van 2000 tot en met 2003 is ook geïnvesteerd maar deze investeringen betroffen vooral verlengingen, renovaties, en dergelijke. Door de jaren heen werden ook met enige regelmaat nieuwe motoren aangekocht. In tegenstelling tot de kottervisserij waarin jaarlijks werd geïnvesteerd, investeerde de grote zeevisserij vooral in de jaren 1994, de periode 1998 tot en met 2000 en het jaar 2002. In die jaren werden nieuwe schepen aangekocht en scheepsverlengingen en -renovaties en dergelijke gedaan, wat met grote bedragen gepaard ging. In enkele andere jaren werd in het geheel niet geïnvesteerd. In de mosselcultuur en de overige sectoren werd jaarlijks geïnvesteerd voor een of enkele miljoenen euro's in nieuw of tweedehands materieel. In beide sectoren hebben nieuwe schepen en nieuwe motoren de voorkeur boven tweedehands schepen en verlengingen en renovaties.



Figuur 2.4 Leeftijd schepen in de periode 1990-2005

Bron: LNV.

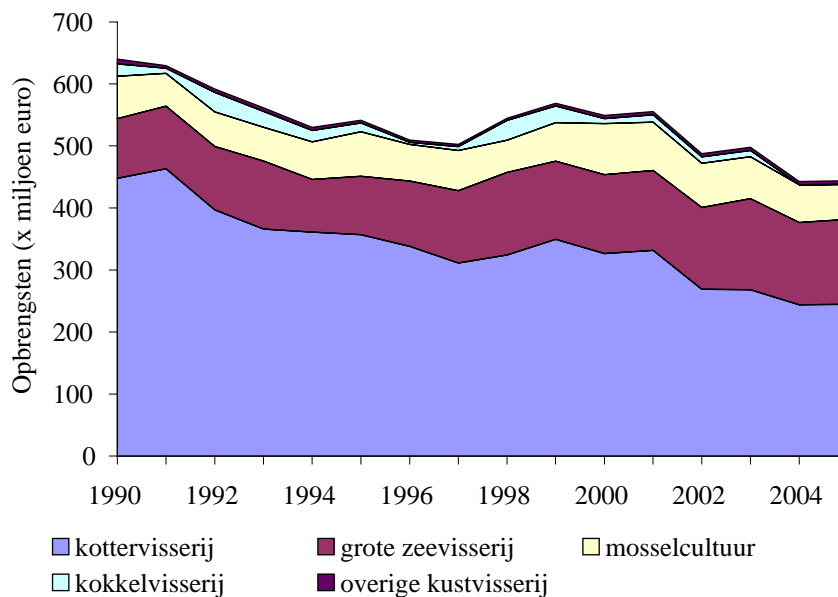


Figuur 2.5 Investerings in de zee- en kustvisserij (mln. euro)

Bron: LEI, in samenwerking met de redersvereniging.

## 2.2 Besomming

De opbrengst van de Nederlandse zee- en kustvisserij bedroeg in 2005 444 miljoen euro (figuur 2.6). Vanaf 1990 vertoonde de opbrengst een dalend verloop tot aan 1997. In de twee volgende jaren steeg de opbrengst en dat niveau werd tot en met 2001 vastgehouden. In de laatste jaren daalde de opbrengst echter weer. De opbrengst in 2005 is ruim 30% lager dan de opbrengst in 1990. De kottervisserij heeft hier het grootste aandeel in en zag haar opbrengsten dalen met 45% in de periode 1990-2005. Dankzij de uitbreiding van de grote zeevisserij vloot nam de opbrengst in deze sector gestaag toe naar 147 mln. euro in 2003 (+52% ten opzichte van 1990). In 2004 en 2005 lag het niveau van de besomming iets lager: 133 en 137 miljoen euro. De mosselcultuur, goed voor een opbrengst van 56 miljoen euro in 2005, vertoonde een redelijk constante opbrengst gedurende de jaren negentig. In 1999 en 2000 steeg de opbrengst met meer dan 50% naar 82 miljoen, maar daarna zakte deze weer terug tot het huidige niveau. De overige kustvisserij was gedurende de hele periode goed voor een vrij constante opbrengst van tussen de 4 en 5 miljoen euro. Sinds de sluiting van de Waddenzee voor de mechanische kokkelvisserij is de opbrengst van deze sector verwaarloosbaar. Voor 2004 varieerden de opbrengsten per jaar in de kokkelvisserij sterk tussen de jaren, maar waren de laatste drie jaren stabiel op een niveau van 10 mln. euro per jaar.

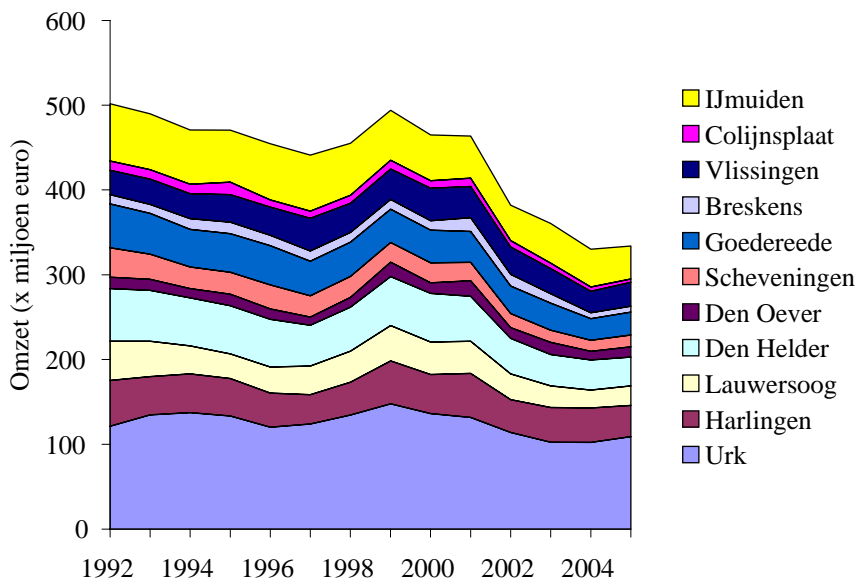


Figuur 2.6 Opbrengst van de Nederlandse zee- en kustvisserij (mln. euro)  
Bron: LNV-Directie Visserij, Productschap Vis, Informatienet.

## 2.3 Visafslagen: omzet en prijzen

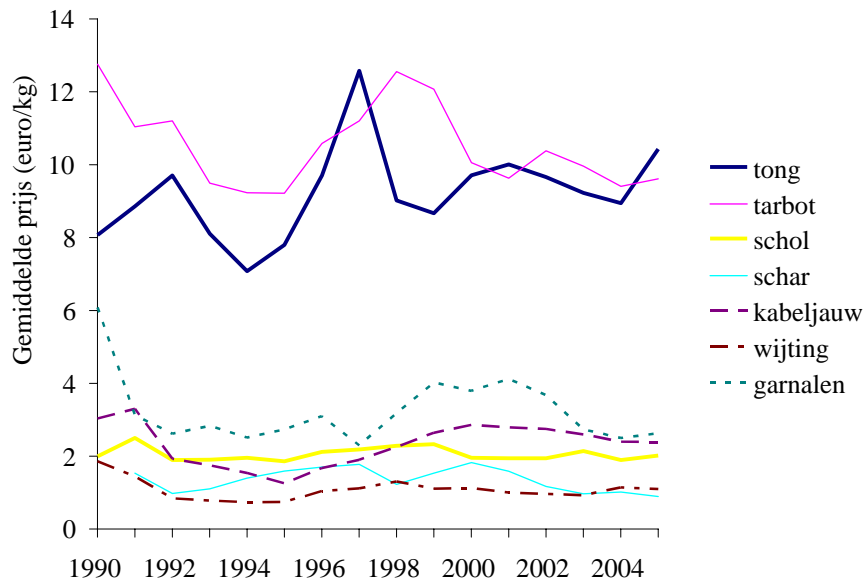
De Nederlandse visafslagen behaalden in 2005 samen een omzet van 334 miljoen euro. In vergelijking met de omzet per jaar van de periode 1992-2005 is dit het op één na laagste

niveau, slechts 67% van de omzet in 1992 (figuur 2.7). Met uitzondering van een opleving in de periode 1998-2001, vertoonde de omzet per jaar een dalende tendens. Van de in totaal 11 visafslagen is Urk met een aandeel van 33% in 2005 veruit de grootste. Sinds 2002 vormden de afslagen van Goedereede, Scheveningen en Colijnsplaat het samenwerkingsverband UFA (United Fish Auctions) en zijn daarmee de op één na grootste visafslagorganisatie van Nederland (13,5%). Daarna komen de afslagen van IJmuiden (12%), Harlingen (11%), Den Helder (10%), Vlissingen (8%) en Lauwersoog (7%). De resterende 6% aandeel wordt verdeeld over de afslagen Den Oever en Breskens. Urk en Vlissingen waren in deze periode de enige afslagen die hun marktaandeel konden vergroten. Andere afslagen zagen hun marktaandeel constant blijven of dalen.



Figuur 2.7 Omzet van de afslagen (mln. euro)  
Bron: Productschap Vis.

De op de afslag betaalde gemiddelde prijzen per vissoort zijn in figuur 2.7 weergegeven. De prijs van de meeste vissoorten vertoont een grillig verloop. Alleen schol heeft een redelijk constante prijs in de periode 1990-2003. Prijsverdubbelingen en -halving komen bij meerdere vissoorten voor, vooral in het goedkopere segment. Ook bij tong en schol, de duurdere vissoorten, kwamen prijsveranderingen van 50% binnen enkele jaren voor.



Figuur 2.8 Gemiddelde afslagprijzen (euro/kg)  
Bron: Productschap vis.

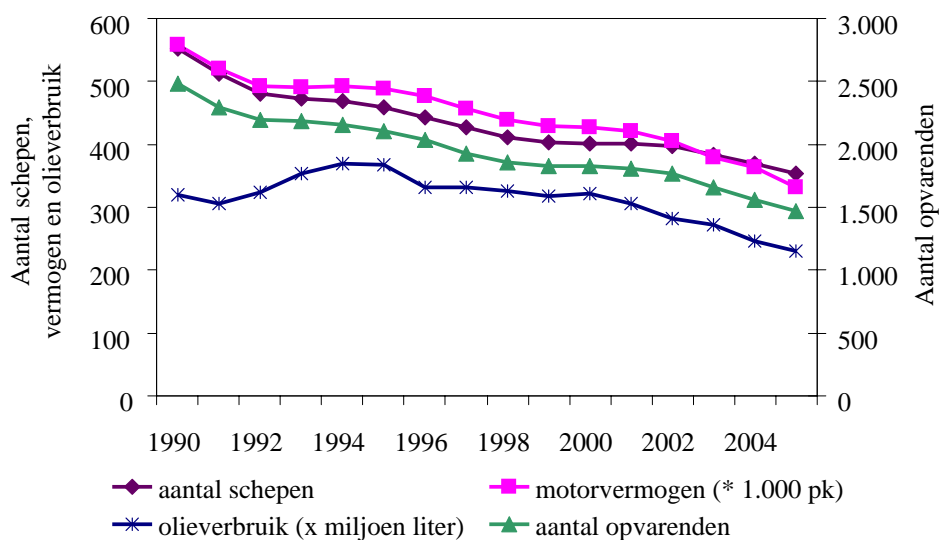
### 3. Kottervisserij: bedrijfsresultaten

#### 3.1 Algemeen

Vanaf 1990 is er een duidelijke dalende trend waar te nemen in de omvang van de kottervloot. Het aantal schepen is in 2005 44% lager dan in 1990 (figuur 3.1). De resultaten wisselden sterk door de jaren heen (figuur 3.3), perioden met goede resultaten (1991/1992 en 1998/2001) worden afgewisseld door perioden met slechte resultaten (1993/1997 en 2002/2005). In perioden met slechte resultaten treden veelal twee of meer van de onderstaande omstandigheden op:

- lagere quota;
- lage visprijzen;
- hoge kosten voor bijvoorbeeld olie; en
- hoge inzet per ton gevangen vis.

Sinds 2002 verslechterden al deze omstandigheden met uitzondering van de prijzen, wat resulteerde in bijzonder slechte nettoresultaten.



Figuur 3.1 Kottervisserij - enkele kengetallen (jaargemiddelden respectievelijk jaartotalen)  
Bron: LNV.

### 3.2 De vloot

Het aantal kotters is in de periode 1990-2005 gestaag gedaald (figuur 3.1). In jaren met goede resultaten (1991/1992 en 1998/2001) is de daling wat minder sterk dan in de jaren met slechte resultaten. In 1990 was het totale motorvermogen nog 559.000 pk, dat is inmiddels gedaald tot 332.000 pk in 2005.

Het Nederlandse visserijbeleid heeft een duidelijke impact gehad op het type schepen in de vaart. Sinds de beginjaren negentig mag kustvisserij alleen plaatsvinden met kotters tot 300 pk; bovendien is het sinds het eind van de jaren tachtig verboden om kotters van meer dan 2.000 pk te bouwen. Deze twee regels vertalen zich duidelijk in het aantal kotters per pk-klasse. Het aandeel kotters in de pk-klassen dicht bij deze grenzen nam toe (261-300 pk) of blijft de laatste jaren vrijwel op peil (1.500 tot 2.000 pk), de kotters in de overige pk-klassen namen in aantal en aandeel fors af (tabel 3.1).

Tabel 3.1 Aantal kotters per pk-klasse voor de periode 1990-2005

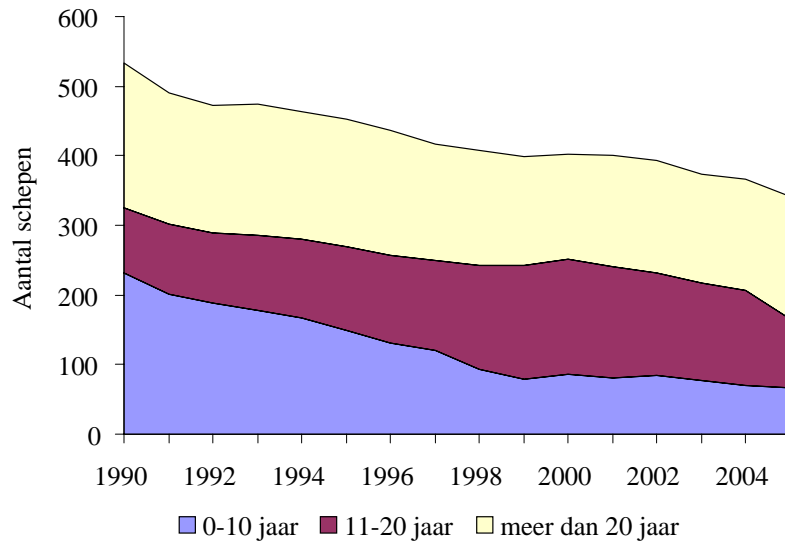
Periode	1-260 pk	261-300 pk	301-1.500 pk	1.501-2.000 pk	> 2.000 pk
1990-1994	131	118	96	76	77
1995-1999	96	138	36	94	66
2000-2003	64	165	27	86	54
2004-2005	55	166	20	87	28

Bron: LNV.

Door deze ontwikkelingen is het gemiddelde motorvermogen in de gehele periode ook substantieel veranderd. In het begin van de jaren negentig was het gemiddelde motorvermogen iets meer dan 1.000 pk om vervolgens te stijgen naar 1.070 pk rond de eeuwwisseling. De laatste jaren is het gemiddeld motorvermogen met circa 4% per jaar gedaald tot net onder de 980 pk in 2005. Het aantal opvarenden laat net als het aantal kotters een dalende trend zien van bijna 2.500 in 1990 naar 1.400 in 2005 (figuur 3.1).

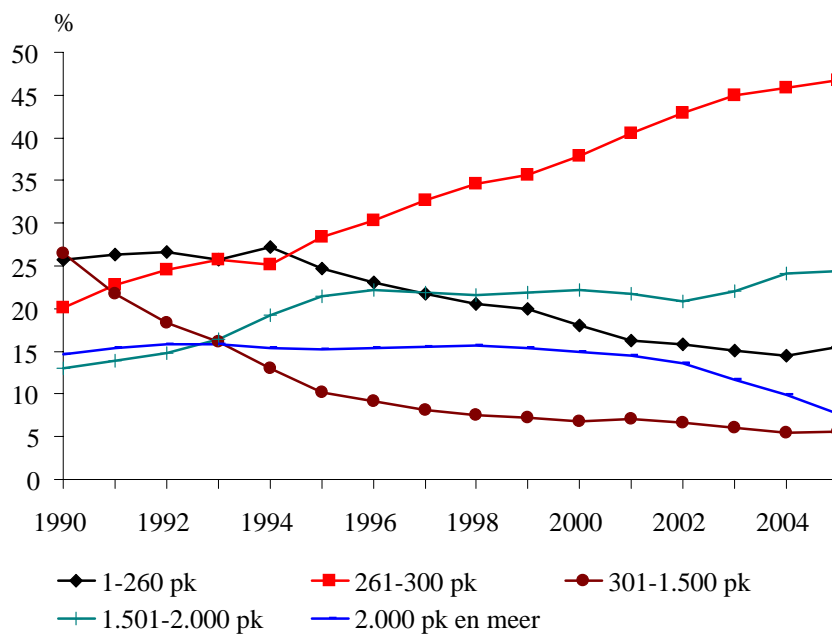
Het totale olieconsumptie steeg van ruim 300 mln. liter in het begin van de jaren negentig naar een top van bijna 370 mln. liter in 1994 en 1995. Vervolgens ging het totale olie verbruik weer langzaam naar beneden om de laatste paar jaar vrij fors te dalen naar 230 mln. liter in 2005 (figuur 3.1).

Zoals figuur 3.2 laat zien, veroudert de kottervloot. Vooral het aantal schepen jonger dan tien jaar is in de periode 1990-1999 fors gedaald. In de periode 1999 tot 2002 werd weer geïnvesteerd in de kottervloot en hierdoor is in deze periode het aandeel schepen jonger dan tien jaar stabiel gebleven. Na 2002 neemt het aandeel schepen jonger dan tien jaar echter weer verder af. Het aandeel van de schepen ouder dan twintig jaar is lange tijd stabiel geweest, circa 40% van de totale kottervloot, maar is in de jaren 2004-2005 met 8% gestegen. Daarmee was in 2005 ongeveer de helft van de schepen in de kottervloot ouder dan 20 jaar.



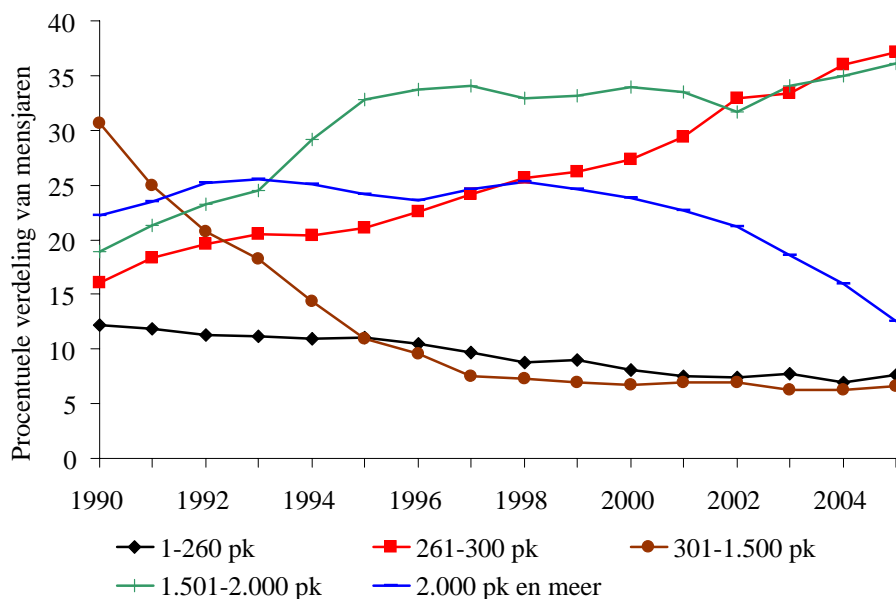
Figuur 3.2 Leeftijdsopbouw van de kottervloot  
Bron: LNV.

Figuur 3.3 en figuur 3.4 geven een indruk van het relatieve belang van de verschillende pk-groepen. Het aandeel van het aantal vaartuigen en het aantal mensjaren in de groep van 261 tot 300 pk neemt gestaag toe.



Figuur 3.3 Procentuele verdeling aantal vaartuigen naar pk-klasse  
Bron: Informatienet.





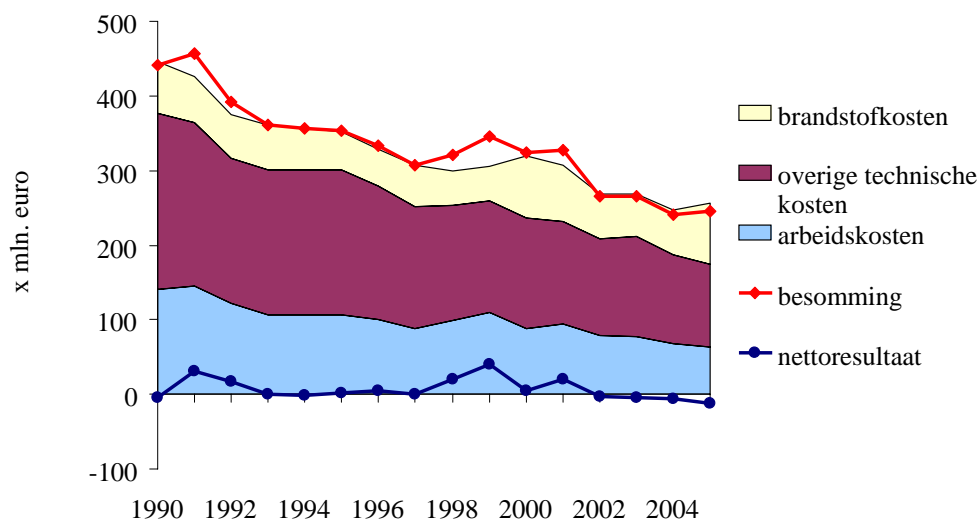
Figuur 3.4 Procentuele verdeling mensjaren naar pk-klasse

Bron: Informatienet.

Bijna de helft van het aantal schepen en een derde van de mensjaren kan worden toegeschreven aan deze pk-klasse. Ook het belang van de pk-klasse van 1.501 tot 2.000 pk is flink toegenomen, maar dat heeft met name in de periode 1990 tot 1995 plaatsgevonden waarna het aantal schepen in deze pk-klasse is gestabiliseerd. De uitbreiding van bovengenoemde twee klassen kwam vooral door het pk-beleid van de Nederlandse overheid (deze paragraaf) en het visquotabeleid van de Europese Unie. Dat beleid is vooral ten koste gegaan van de schepen van 301 tot 1.500 pk. In 1990 viel nog zo'n 25% van het aantal schepen en een derde van het personeel in deze pk-klasse, momenteel is het aandeel voor zowel aantal schepen als personeel kleiner dan 10%. Het aandeel schepen en personeel in de grootste pk-klasse is 10 jaar lang erg stabiel geweest, om het laatste paar jaar weer flink te dalen.

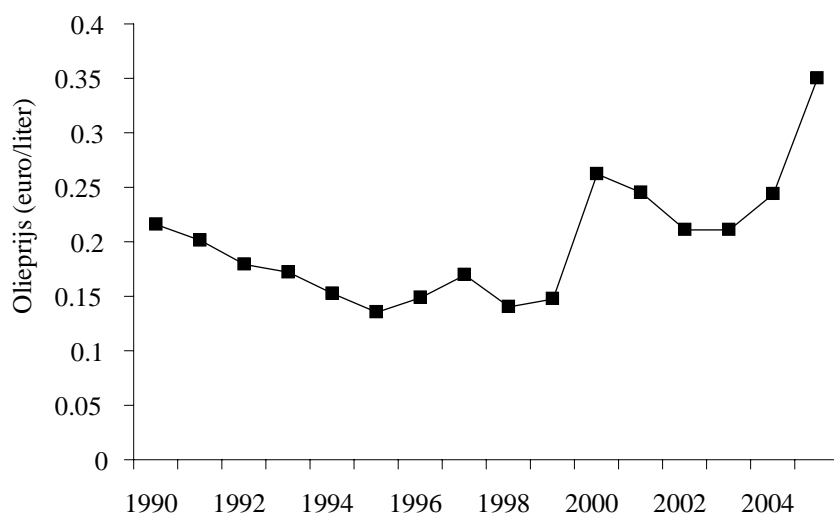
### 3.3 Resultaten van de kottersector

Zowel de totale opbrengsten als de totale kosten zijn sterk gedaald doordat de kottervloot is gekrompen. De inkomsten zakken na 2001 onder de kosten, wat resulteerde in een negatief nettoresultaat. De totale opbrengsten van de kottervloot waren in 2005 245 miljoen euro, dat is 200 mln. lager dan in 1990 (figuur 3.5). De overige technische kosten en de arbeidskosten daalden in de periode 1990-2005 met ongeveer 55%.



Figuur 3.5 Sectorresultaten kottervisserij  
Bron: Informatienet.

Omdat het aantal opvarenden in dezelfde periode met ongeveer 30% is gedaald, houdt dat in dat de kosten per opvarende ook sterk zijn gedaald. In tegenstelling tot de daling van de technische kosten zijn de brandstofkosten gestegen. Die zijn vooral in de jaren 2000 en 2005 fors gestegen door de stijging van de brandstofprijs (figuur 3.6).

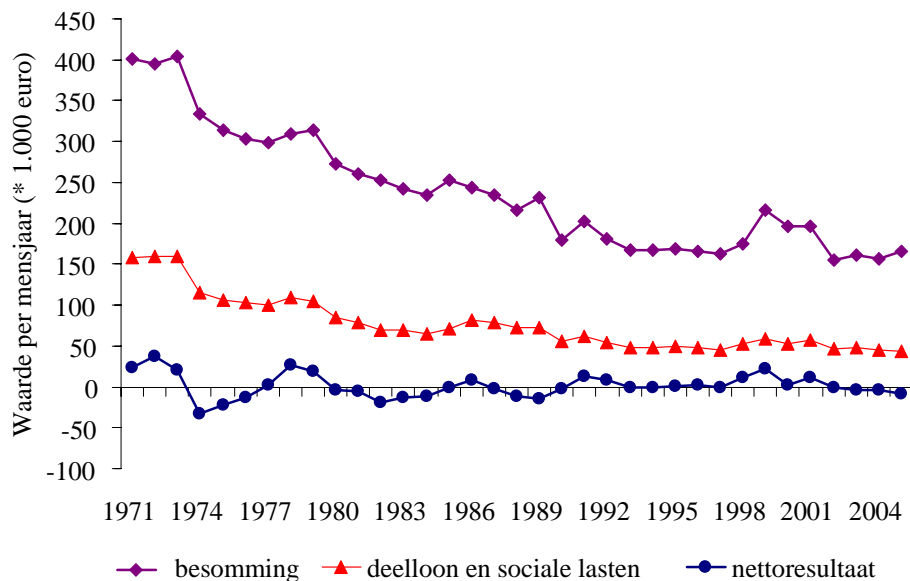


Figuur 3.6 De olieprijs, zoals betaald in de Nederlandse kottervisserij  
Bron: Informatienet.

De netto-opbrengsten wisselen sterk, perioden met goede resultaten (1991/1992 en 1998/2001) worden afgewisseld met perioden met slechte resultaten (1993/1997 en

2002/2003). Sinds 2003 wordt de kottervisserij geconfronteerd met een periode van negatieve nettoresultaten, wat sinds 1994 niet meer is voorgekomen. In 2005 was het totale nettoverlies gelijk aan 11 mln. euro.

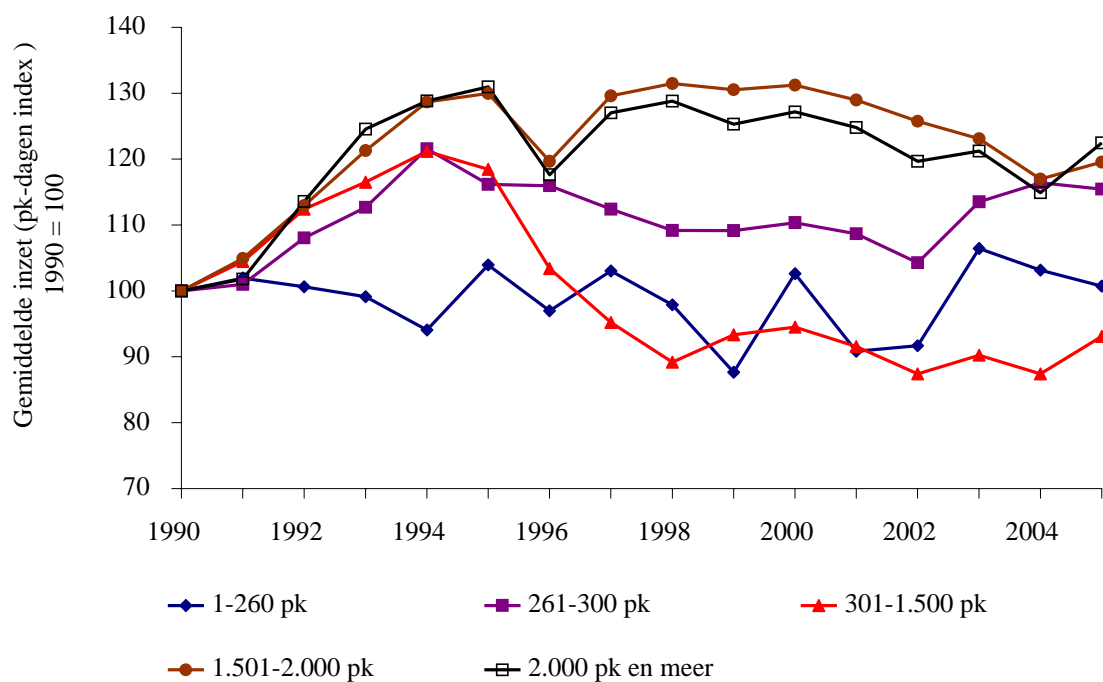
Figuur 3.7 laat echter zien dat periodes met slechte resultaten iets van alle tijden is. In deze figuur wordt de ontwikkeling van de besomming, lonen en nettoresultaat geschetst vanaf 1970. Hieruit blijkt bijvoorbeeld dat in de jaren zeventig en tachtig ook periodes voorkwamen met negatieve nettoresultaten. In deze periodes waren de slechte resultaten zelfs veelal dieper en langer dan in de afgelopen 15 jaar.



Figuur 3.7 Kengetallen per mensjaar in de kottervisserij over 1970-2003 (x 1.000 euro)  
Bron: Informatienet.

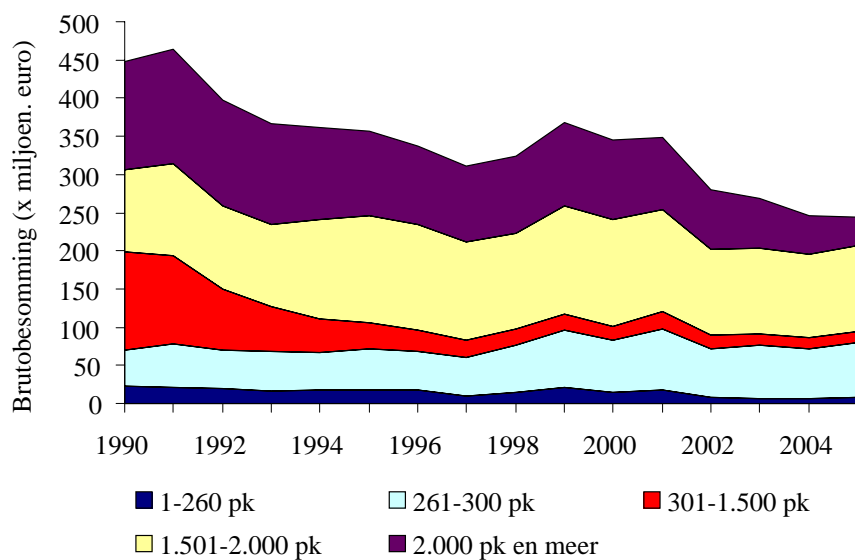
### 3.4 Besomming en resultaten per pk-groep

Figuur 3.8 laat de inzet per pk-klasse zien voor de periode 1990-2005. In het begin van de jaren negentig steeg de gemiddelde inzet voor alle pk-klassen, met uitzondering van de kleinste pk-klasse. In 1996 daalde de gemiddelde inzet echter voor alle pk-klassen omdat in dit jaar het aantal toegestane zeedagen sterk werd beperkt. Na 1996 is voor de alle pk-klassen behalve de schepen in de categorie 301-1.500 pk de gemiddelde inzet weer hersteld. De gemiddelde inzet van de pk-klasse 301-1.500 pk is na een zeer slechte periode in 1996-1998 gestabiliseerd op een niveau van circa 90% van de inzet van 1990.



Figuur 3.8 Gemiddelde inzet per schip voor de verschillende pk-classes in de kottervisserij (pk-dagen, index 1990=100)

Bron: Informatienet.

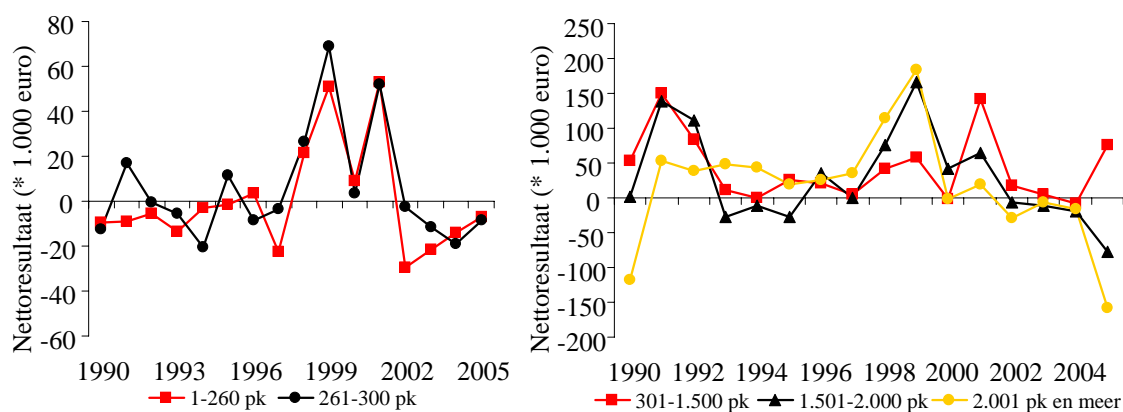


Figuur 3.9 Besomming per pk-klasse (in miljoen euro)

Bron: Informatienet.

Figuur 3.9 laat zien hoe de totale brutobesomming verdeeld is over de verschillende pk-klassen. Het grootste gedeelte van de brutobesomming (61%) komt voor rekening van de grotere pk-klassen: 1.500-2000 pk en 2.000 pk en meer. In de pk-klasse 301-1.500 pk is de brutobesomming enorm gedaald in de periode 1991-1999. Daarna is de brutobesomming in deze klasse redelijk stabiel gebleven. De brutobesomming van de schepen met meer dan 2.000 pk neemt, vooral na 2001, snel af.

Voor alle pk-klassen valt op dat het nettoresultaat de laatste paar jaar fors is gedaald na een periode (1998-2001) van goede resultaten (figuur 3.10). De verschillende pk-klassen laten een vergelijkbaar patroon zien in de ontwikkeling van het nettoresultaat. Alle pk-klassen hebben in de periode 1998-2001 gunstige gemiddelde nettoresultaten gehad (met uitzondering van het jaar 2000). Na 2001 zijn de resultaten onverdeeld ongunstig voor alle pk-klassen, met uitzondering van de pk-klasse 301-1500 pk in 2005.



Figuur 3.10 Gemiddeld nettoresultaat per schip voor de verschillende pk-klassen in de kottervisserij (x 1.000 euro)

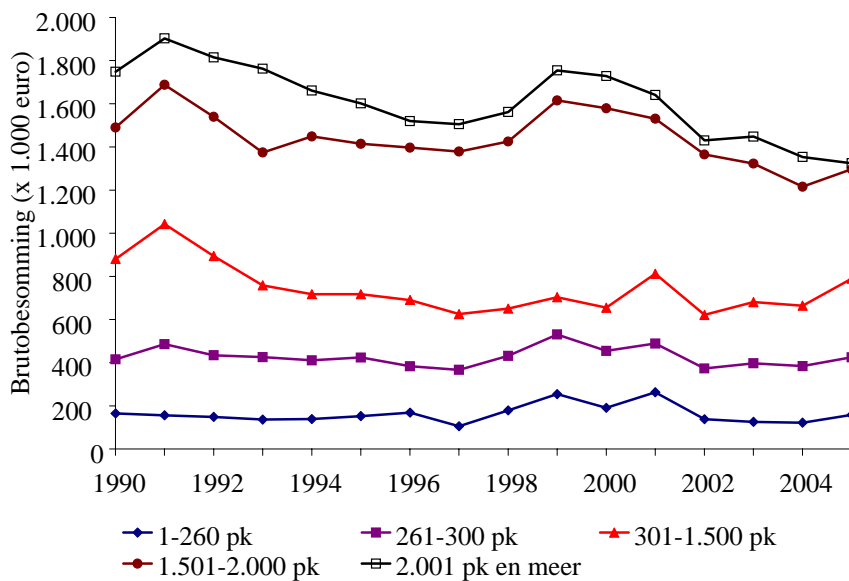
Bron: Informatienet.

Voor de kleinere kotters tot 261 pk (voornamelijk garnalenkotters) was de gemiddelde besomming voor de meeste jaren tussen de 130.000 en 160.000 euro (figuur 3.11). De periode van 1998 tot en met 2001 stak hier vanwege hoge prijzen voor garnalen ver bovenuit met besommingen tot boven de 250.000 euro. Datzelfde beeld is van toepassing op het nettoresultaat (figuur 3.10). Alleen in de periode 1998 tot en met 2001 is het nettoresultaat positief (tot 50.000 euro per kotter); in alle overige jaren is het resultaat negatief (de laatste paar jaren zelfs flink negatief). De gemiddelde inzet per schip in pk-dagen is voor deze groep van kleine kotters de afgelopen 10 jaar min of meer gelijk gebleven (figuur 3.8). Bij de kotters van 261 tot 300 pk is de trend in de brutobesomming en het nettoresultaat vrijwel gelijk aan die van de kotters tot 261 pk (figuur 3.10 en figuur 3.11). Ook de gemiddelde inzet is voor deze groep, vergelijkbaar met de kotters tot 261 pk, nauwelijks veranderd in de periode 1990-2005.

Kotters in de middengroep (301-1.500 pk) lijken zich na een periode van slechte financiële resultaten (1993 tot en met 1997) en daarmee gepaard gaande forse sanering weer te hebben hersteld. De nettoresultaten per kotter lagen de laatste jaren in de buurt van

de overige pk-klassen en waren in 2005 zelfs beter dan voor de andere klassen. Door de slechte resultaten en het beleid van de pk-grenzen is de totale inzet in deze pk-klasse in de eerste helft van de jaren negentig gekelderde: van 22 miljoen pk-dagen in 1990 tot 5 miljoen pk-dagen in 1997. Deze daling werd voornamelijk veroorzaakt door het afnemende aantal schepen in deze klasse. De gemiddelde inzet per schip (figuur 3.8) steeg in deze periode dan ook licht. In de periode 1997-2005 daalt de inzet nog steeds, al is de daling nu veel geleidelijker, van 5 miljoen in 1997 naar een kleine 3 miljoen pk dagen in 2005.

De gemiddelde besomming van de kotters in de pk-klasse van 1.501 tot 2.000 pk varieert tussen de 1,3 en de 1,6 miljoen euro. Dat is vrijwel dezelfde brutobesomming die de klasse van 2.000 pk en meer de afgelopen 13 jaar weet te realiseren. Die zit elk jaar grofweg tussen de 1,4 en 1,8 mln. euro. Het nettoresultaat van kotters van 1.501 tot 2.000 pk is na enige topjaren in de periode 1998-2002, de afgelopen jaren steeds negatief. Dit geldt ook voor de kotters van boven de 2.000 pk. Sinds het midden van de jaren negentig is in beide pk-klassen de gemiddelde inzet per schip zeer constant. De totale inzet in de hoogste pk-klasse (>2.000 pk) is de laatste jaren wel fors gedaald van 38 mln. in de toptijd (1992-1995) tot 14 mln. in 2005. Doordat deze pk-klasse al zo'n 25 jaar niet meer gebouwd mag worden is het begrijpelijk dat de laatste tijd de totale inzet door veroudering en minder schepen afneemt.



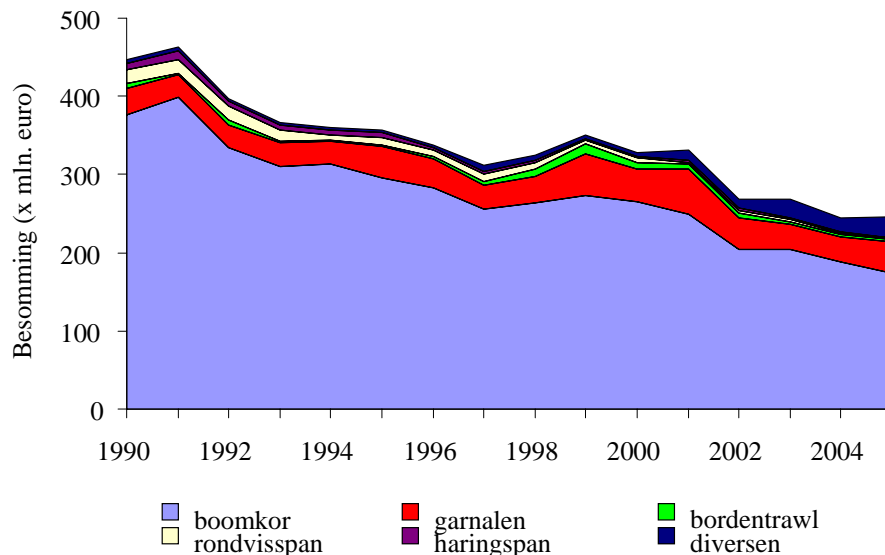
Figuur 3.11 Gemiddelde brutobesomming per schip voor de verschillende pk-klassen in de kottervisserij (x 1.000 euro)

Bron: Informatienet.

### 3.5 Besomming en resultaten per visserijtak

In termen van totale besomming is de boomkor veruit het belangrijkste voor de Nederlandse visserij (figuur 3.12). In 2005 werd ongeveer 70% van de totale besomming opgebracht

door de boomkorvisserij. Dit percentage is wel licht afgenomen in de periode 1990-2005. In 1990 kwam nog een kleine 85% van de totale besomming voor rekening van de boomkorvisserij. De garnalenvisserij is de sector die het meest is toegenomen in termen van brutobesomming, van een aandeel van 8% in 1990 tot 16% in 2005. De toename in het aandeel van de garnalensector werd vooral veroorzaakt doordat de besomming in de boomkorvisserij is afgenomen terwijl de besomming in de garnalenvisserij door de jaren heen redelijk constant is gebleven. De rondspanvisserij is na genoeg verdwenen sinds het jaar 2000.



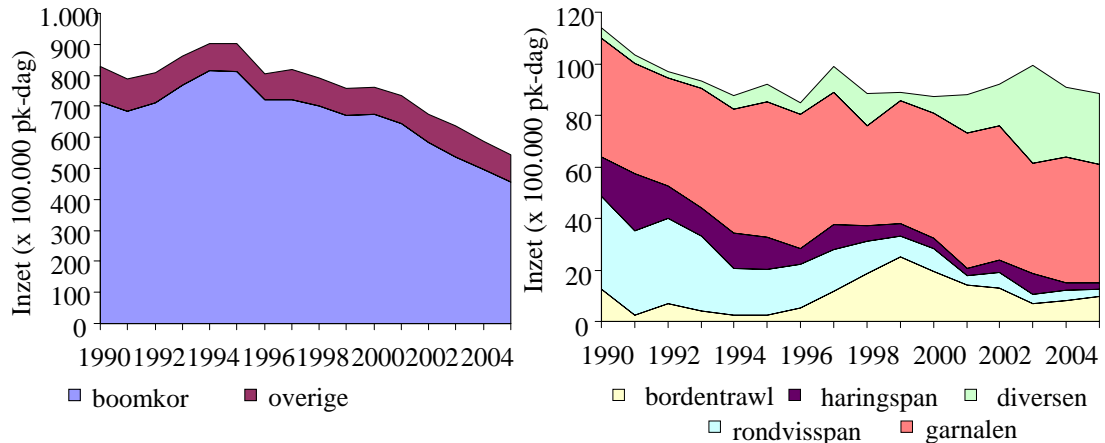
Figuur 3.12 Besomming per vistak (\*miljoen euro)  
Bron: Informatienet.

De inzet van de kottervloot zat in 1994 en 1995 op zijn maximum met net iets meer dan 90 miljoen pk-dagen (figuur 3.13). Het aantal pk-dagen is sindsdien gedaald naar 46 miljoen in 2005, dat is een daling van 36% (2,4% per jaar).

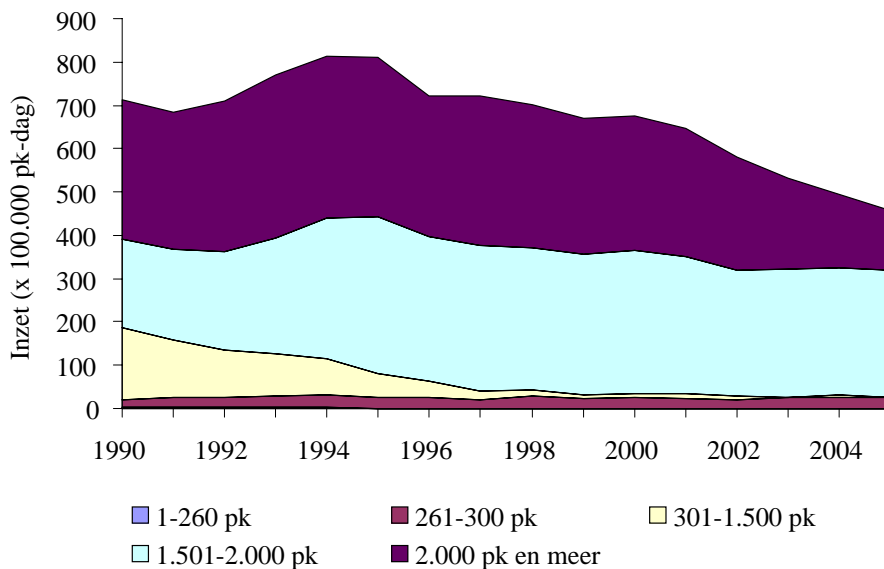
Ook in termen van pk-dagen is de boomkorvisserij met 456 pk-dagen veruit de belangrijkste tak van visserij in de Nederlandse kottervloot. Het aandeel van de inzet van deze tak is gedurende de periode constant gebleven op circa 85%. De garnalenvisserij is naast de boomkorvisserij de grootste sector in termen van inzet (figuur 3.13).

Zowel de rondvisspan- als de haringspanvisserij zijn vrijwel verdwenen. In het begin van de jaren negentig hadden ze samen nog meer dan 5 miljoen pk dagen, dat is inmiddels gedaald naar minder dan 0,5 miljoen in 2005, wat overeenkomt met een aandeel van 1% in het totaal aantal pk-dagen (figuur 3.13).

De laatste paar jaar komen een aantal nieuwe takken van visserij opzetten zoals twinriggen, snurrevaard en langoustinevisserij. In 1999 was het aantal pk-dagen van deze takken nog geen miljoen, inmiddels is dat gestegen naar meer dan 2,7 mln. pk-dagen in 2005 (figuur 3.13).



Figuur 3.13 Inzet van de kottervisserij voor boomkor en overige (x 100.000 pk-dagen)  
Bron: Informatienet.



Figuur 3.14 Inzet van de boomkorvisserij naar pk-klasse (x 100.000 pk-dagen)  
Bron: Informatienet.

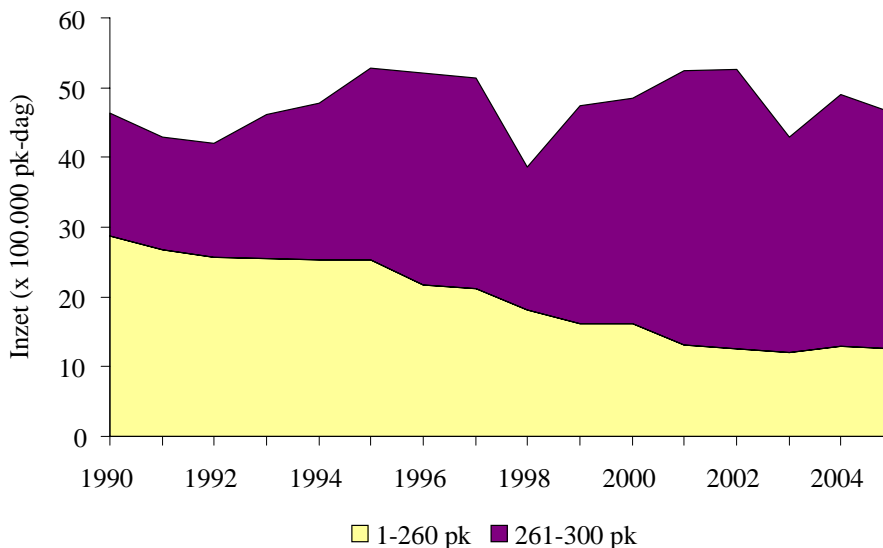
Aangezien de boomkor en de garnalenvisserij de belangrijkste visserijtakken zijn in de Nederlandse kottervloot wordt nog iets verder ingegaan op de verdeling van deze kotters naar pk-klassen (figuur 3.14 en figuur 3.15).

Absoluut gezien is de daling van de boomkorvisserij het grootst van ruim 80 miljoen pk-dagen in 1994 en 1995 naar zo'n 45 mln. in 2005, een daling van 44% in tien jaar tijd (figuur 3.13). Daarbij is de boomkorvisserij in de 300 tot 1.500 pk-klasse volledig verdwenen. De omvang van de 1.500 tot 2.000 pk-klasse is toegenomen doordat vanaf het eind van de jaren tachtig de bouw van schepen met meer dan 2.000 pk verboden is.

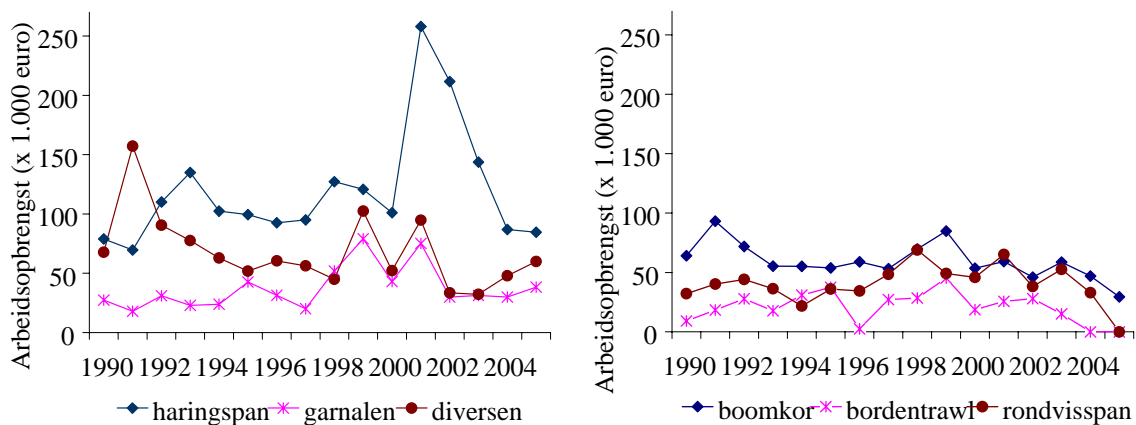


Daarom werden vanaf ongeveer 1990 alleen nog maar nieuwe schepen voor de boomkorvisserij gebouwd in deze klasse. Een gevolg van dat beleid is dat het aantal schepen in de grootste pk-klasse (boven de 2.000 pk) langzaamaan uitsterft.

De absolute inzet van de garnalenvisserij is redelijk constant geweest met relatieve top jaren in 1995-1997 en 2000-2002 (figuur 3.15). Werd in het begin van de jaren negentig de garnalenvisserij voor meer dan de helft verzorgd door kotters tot 260 pk, de laatste jaren wordt dat voor twee derde uitgevoerd door kotters van 260 tot 300 pk (figuur 3.15).



Figuur 3.15 Inzet van de garnalenvisserij naar pk-klasse (x 100.000 pk-dagen)  
Bron: Informatienet.

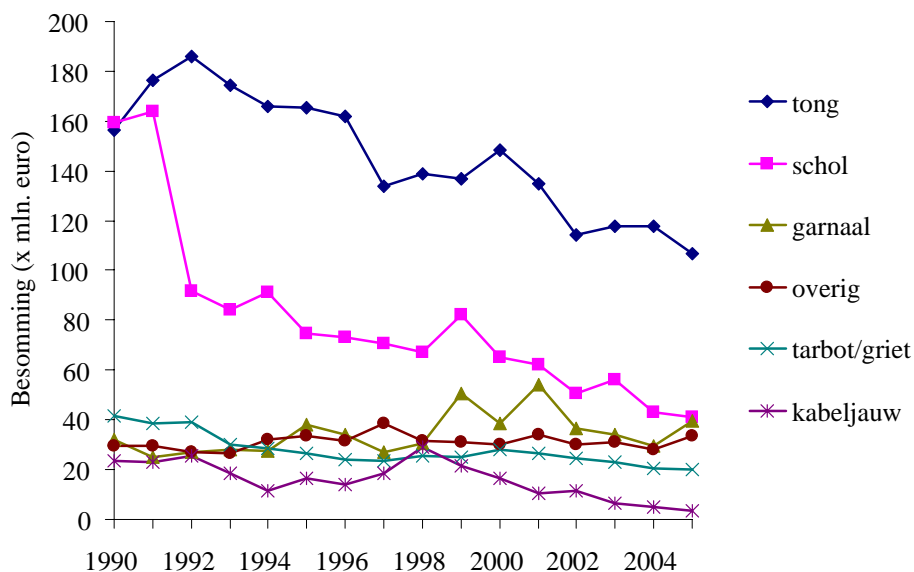


Figuur 3.16 Gemiddelde arbeidsopbrengst per mensjaar in de kottervisserij naar tak van visserij (x 1.000 euro)  
Bron: Informatienet.

Het verloop van de arbeidsopbrengst per visserijtak is weergegeven in figuur 3.16. Hieruit valt te zien dat de haringspanvisserij de best verdienende sector is, echter de omvang van deze markt is sterk afgenomen door ontwikkelingen in de afzetmarkt. De arbeidsopbrengsten in de boomkorvisserij zijn erg stabiel: 45.000 à 50.000 euro per mensjaar met een aantal uitschieters naar boven in 1991, 1998 en 1999. De arbeidsopbrengsten in de garnalenvisserij zitten de laatste jaren op een niveau van rond de 45.000 Euro per mensjaar, wat een verdubbeling is ten opzichte van het niveau van het begin van de jaren negentig. De verdiensten in de bodemtrawl en rondvisspanvisserij zitten gemiddeld gezien op een veel lager niveau dan die in de overige sectoren (figuur 3.16).

### 3.6 Besomming, vangsten en aanvoer per vissoort

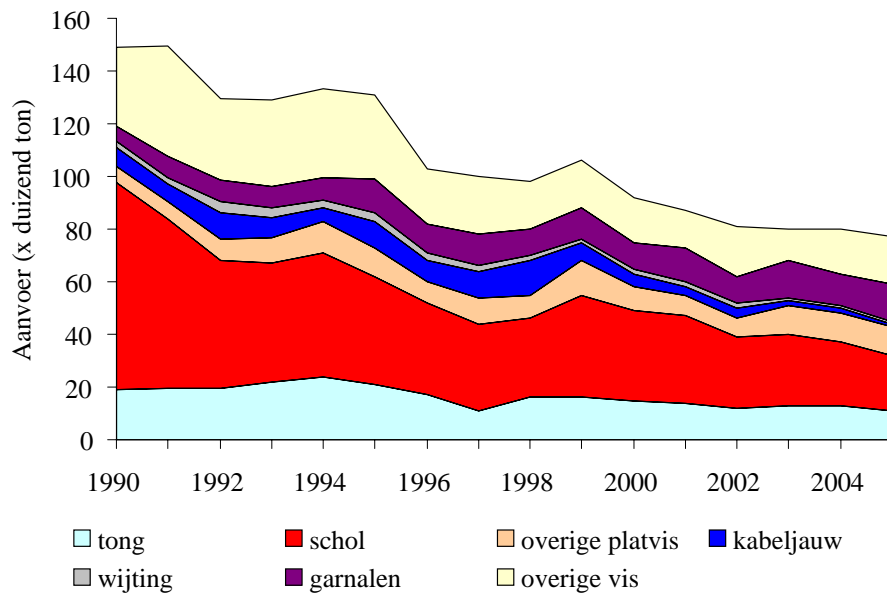
Tong, schol en garnalen zijn in termen van opbrengsten de drie belangrijkste vissoorten voor de kottervisserij (figuur 3.17). Hoewel de opbrengst van tong ten opzichte van het begin van de jaren negentig flink is gedaald, werd er in de periode 2002-2005 redelijk constante opbrengsten van rond de 120 mln. gehaald. De scholopbrengsten zijn in het begin van de jaren negentig ongeveer gehalveerd naar 80 mln. euro. Na 1995 daalden de scholopbrengsten nog steeds maar nu veel gelijkmatiger. De garnalenopbrengsten zijn ongeveer verdubbeld van ongeveer 20 mln. euro in het begin van de jaren negentig naar circa 40 mln. euro in de laatste jaren. In belangrijkheid zijn tarbot en griet de vierde vangstcategorie. De opbrengsten daarvan zijn afgenomen van bijna 40 mln. in het begin van de jaren negentig naar circa 20 mln. euro in de laatste jaren.



Figuur 3.17 Besomming per vissoort (x miljoen euro)

Bron: Informatienet.

In vergelijking met het begin van de jaren negentig is de aanvoer van vis met Nederlandse kotters vrijwel gehalveerd van 150.000 ton naar 80.000 ton (figuur 3.18). De daling valt vooral toe te schrijven aan de vissoorten met een quotum (tong, schol, haring en kabeljauw). De quota zijn in die periode fors verminderd, met name voor schol en haring, en daarmee ook de vangsten. De aanvoer van garnalen is de laatste jaren een paar duizend ton hoger dan in het begin van de jaren negentig. In de periode 2003-2005 werd circa 14.000 ton garnalen per jaar aangevoerd, Dit ging wel ten koste van de aanvoer van overige vis, met name in 2003 toen nog niet eens de helft van aanvoer van voorgaande jaren werd gehaald.



Figuur 3.18 Aanvoer Nederlandse kotters per vissoort (x 1.000 ton)

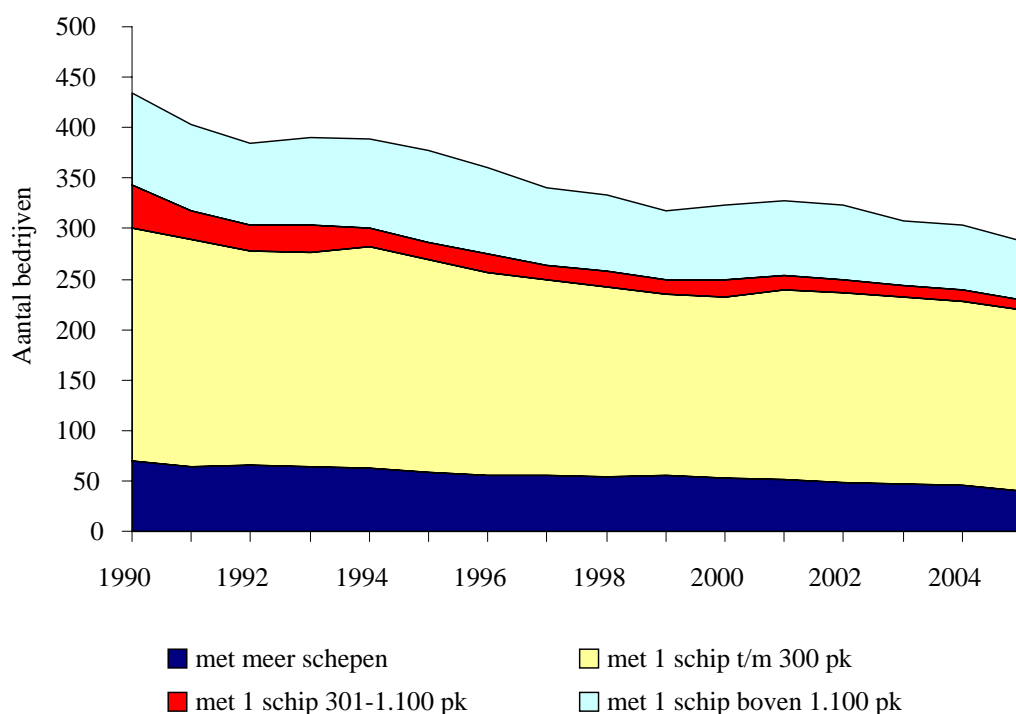
Bron: Informatienet.

## 4. Kottervisserij: financiële positie

### 4.1 Aantal bedrijven

Het totaal aantal bedrijven in de kottervisserij neemt sinds 1990 gestaag af (gemiddeld met 2,3% per jaar) en is gedaald van 438 in 1990 naar 288 in 2005 (figuur 4.1). In en vlak na perioden met goede resultaten (1991/1992 en 1998/2001) blijft het aantal bedrijven stabiel maar in de andere jaren gaat de daling gestaag door.

Binnen de visserijsector is schaalvergroting de afgelopen jaren uitgebleven. De omvang van de bedrijven is ongeveer gelijk gebleven, en het merendeel van de bedrijven exploiteert nog steeds 1 schip (86% in 2005). De daling in aantal bedrijven vindt dan ook plaats bij alle groepen, bedrijven met meer dan 1 schip en ook bij bedrijven met 1 schip bij alle pk-klassen. Wel treedt evenals in de vloot een verschuiving op van het aantal bedrijven met schepen van verschillende grootte. Het aantal bedrijven met 1 schip in de pk-klasse van 301-1.200 pk is vooral in het begin van de jaren negentig harder gedaald dan in de andere groepen. Daarentegen is het aandeel bedrijven met 1 schip in de klasse t/m 300 pk licht gestegen.



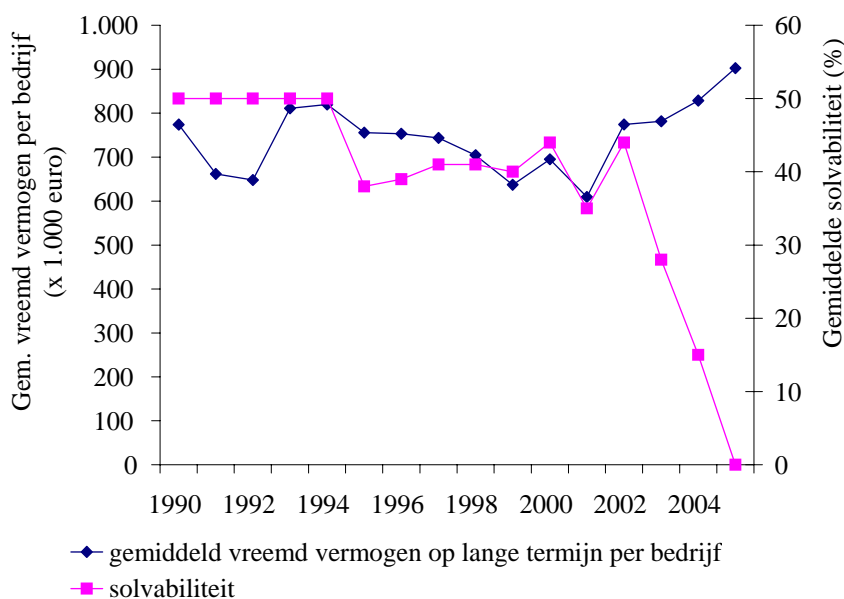
Figuur 4.1 Aantal bedrijven in de kottervisserij (per 31 december)

Bron: LNV.

## 4.2 Financiële positie van de sector

De financiële positie van de sector is sterk verslechterd sinds 1990. Het gemiddeld vreemde vermogen op lange termijn schommelt per bedrijf tussen de 650.000 en de 800.000 euro zonder een duidelijke trend (figuur 4.2). Na perioden met goede resultaten was die het laagst (1999 tot 2001) en na perioden met slechte resultaten het hoogst (1994-1995, 2003-2005). Sinds 2003 is het gemiddeld vreemd vermogen per bedrijf sterk aan het stijgen (bijna 900.000 in 2005).

De solvabiliteit (aandeel gemiddeld eigen vermogen ten opzichte van totaal vermogen per bedrijf) laat ook flinke schommelingen zien, maar ook hier zit een duidelijke trend die verslechtert (figuur 4.2). In de eerste vijf jaar van de gepresenteerde periode was de solvabiliteit gemiddeld nog 50%, terwijl deze in 2005 naar 0% is gekelderd. In perioden met goede jaren 1998-2001 zijn de investeringen over het algemeen laag omdat in de jaren daarvoor weinig is verdiend. Als gevolg van de goede verdiensten in 1998-2001 werd er in de periode 2001-2003 flink geïnvesteerd. Omdat als gevolg daarvan jaren met flinke investeringen en tegenvallende verdiensten elkaar overlappen (2002 en 2003) nam dan de solvabiliteit fors af. In 2005 was de gemiddelde solvabiliteit gelijk aan nihil. Hoewel de investeringen nog lager waren dan in de voorafgaande jaren, waren veel bedrijven gedwongen extra krediet op te nemen als gevolg van tegenvallende verdiensten. Hierdoor steeg het gemiddeld vreemd vermogen in 2005 fors.



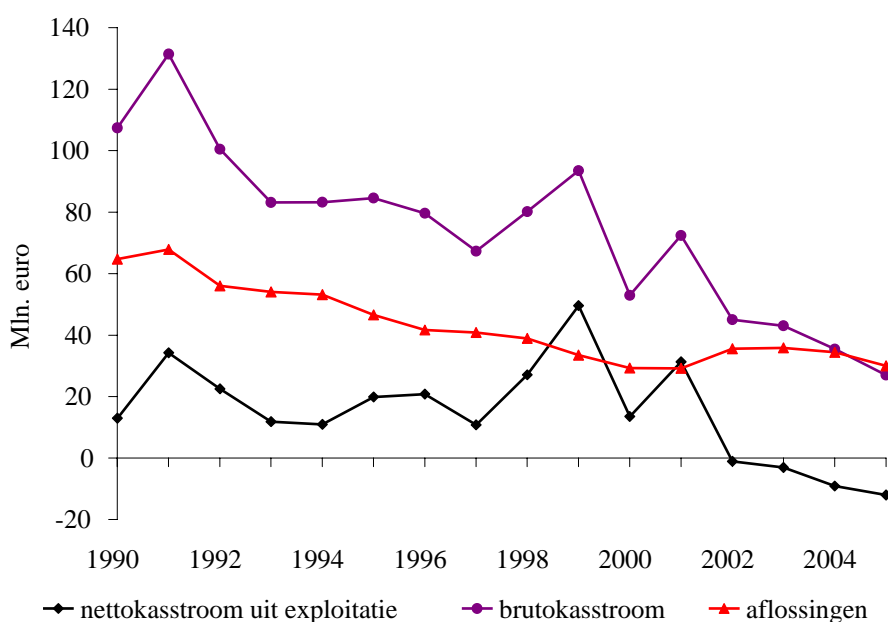
Figuur 4.2 Vreemd vermogen en solvabiliteit (gebaseerd op cijfers op 1 januari van het desbetreffende jaar)

Bron: Informatienet.

De liquiditeitspositie van de kottervisserij is in de periode na 1990 nog nooit zo slecht geweest als de afgelopen twee jaar (figuur 4.2). De nettokasstroom uit exploitatie

van de sector als geheel is al vier jaar achtereen negatief. Een negatieve nettokasstroom heeft in de gehele voorafgaande periode (1990-2001) nog niet plaatsgevonden.

De brutokasstroom van de kottervisserij is in perioden met goede jaren (1991-1992 en 1998-2001) flink hoger dan in de tussenliggende jaren (figuur 4.3). Ook de totale aflossingen daalden gestaag (gemiddeld 38 mln. euro in 2005 tegen gemiddeld 61 mln. euro begin jaren negentig). In de periode 1998/2001 waren de aflossingen ondanks de goede verdiensten op het laagste niveau van de gehele periode. Een van de redenen daarvan is dat de vloot verouderd en er daardoor minder afgelost hoeft te worden. Dat de aflossingen in de laatste paar jaren (2002-2004) weer zijn toegenomen komt doordat een deel van de bedrijven heeft geïnvesteerd in nieuwe schepen (figuur 4.3).



Figuur 4.3 Nettokasstroom, brutokasstroom en aflossingen voor de kottervisserij (x miljoen euro)  
Bron: Informatienet.

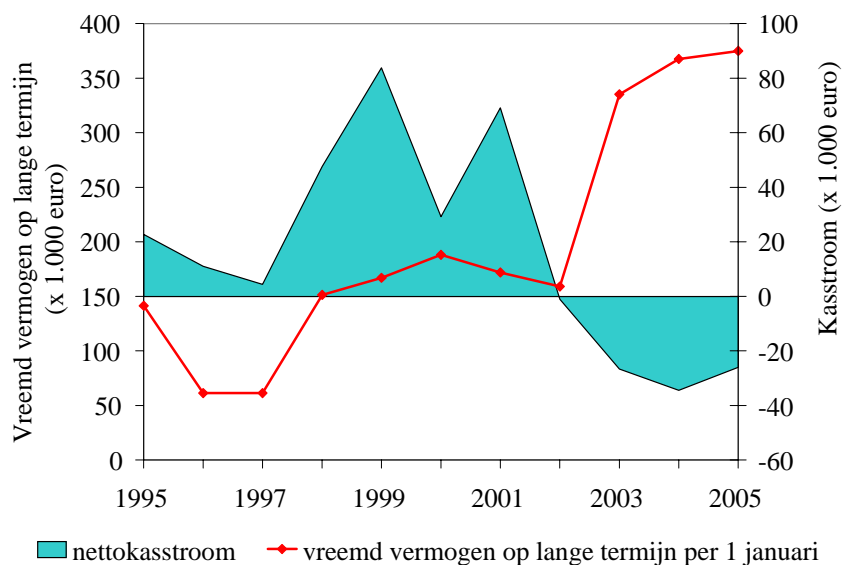
### 4.3 Financiële gegevens per pk-groep

In figuur 4.4 tot en met figuur 4.7 is de financiële positie weergegeven van verschillende groepen bedrijven: bedrijven met 1 schip tot 300 pk (figuur 4.4), bedrijven met 1 schip van 300 tot 1.500 pk (figuur 4.5), bedrijven met 1 schip van meer dan 1.500 pk (figuur 4.6) en bedrijven met meerdere schepen (figuur 4.7). Daaruit is te zien dat bedrijven met 1 schip van 300 tot 1.500 pk de slechtste financiële positie hebben. In slechts drie van de tien jaren is de nettokasstroom namelijk positief. Vooral in de periode 2000-2003 is die flink negatief. De hoeveelheid vreemd vermogen is vanaf 2000 opgelopen tot ruim 750.000 euro in 2003; een verdubbeling ten opzichte van de hoeveelheid vreemd vermogen in de periode 1995/2000. Vanaf 2004 is het aantal schepen in deze groep te klein om over te kunnen publiceren.

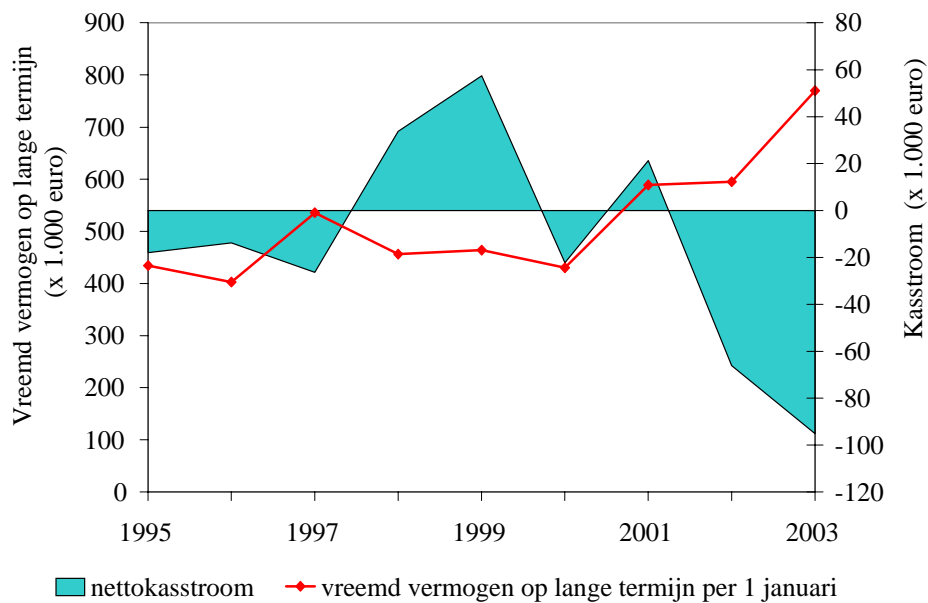
Ook bedrijven met 1 schip tot 300 pk hebben de laatste vier jaar (2002 tot 2005) een negatief nettokasstroom. Dat komt omdat aflossingen en rente de laatste paar jaar vrijwel zijn verdubbeld ten opzichte van de voorgaande jaren. Dit zijn ook de bedrijven die het afgelopen jaar fors hebben geïnvesteerd want het vreemd vermogen is in een jaar tijd meer dan verdubbeld tot boven de 300.000 euro.

De categorie 'bedrijven met 1 schip van meer dan 1.500 pk' is de enige groep die gedurende de gehele periode een positief nettoresultaat heeft. Het vreemd vermogen op lange termijn steeg bij deze bedrijven langzaam van 850.000 euro in 1995-1996 naar 1,1 miljoen in 2005. Na een jaar met goede financiële resultaten was het vreemd vermogen tijdelijk ongeveer 100.000 tot 150.000 euro lager dan de trend. De aflossingen zijn de laatste twee jaar flink hoger dan de voorgaande jaren.

Bedrijven met meer dan 1 schip wijken ten aanzien van de kasstroom in de laatste jaren behoorlijk af van de groep met 1 schip boven de 1.500 pk, in tegenstelling tot eerdere jaren. In 2003 is de nettokasstroom ook bij deze groep negatief terwijl die bij de groep met 1 schip boven de 1.500 pk positief blijft. In 2004 en 2005 is de kasstroom voor bedrijven met meerdere schepen juist flink positief terwijl bedrijven met 1 schip boven de 1.500 pk een kasstroom van bijna nul hebben. De ontwikkeling van het vreemd vermogen wijkt ook flink af. De groep bedrijven met meer dan 1 schip is de enige groep waarbij er een dalende trend waar te nemen is in de hoeveelheid vreemd vermogen (in de periode 1995-2002). Dit duidt erop dat de vloot flink aan het verouderen is. De dalende trend lijkt de laatste vier jaar (2002 tot 2005) te zijn omgebogen.

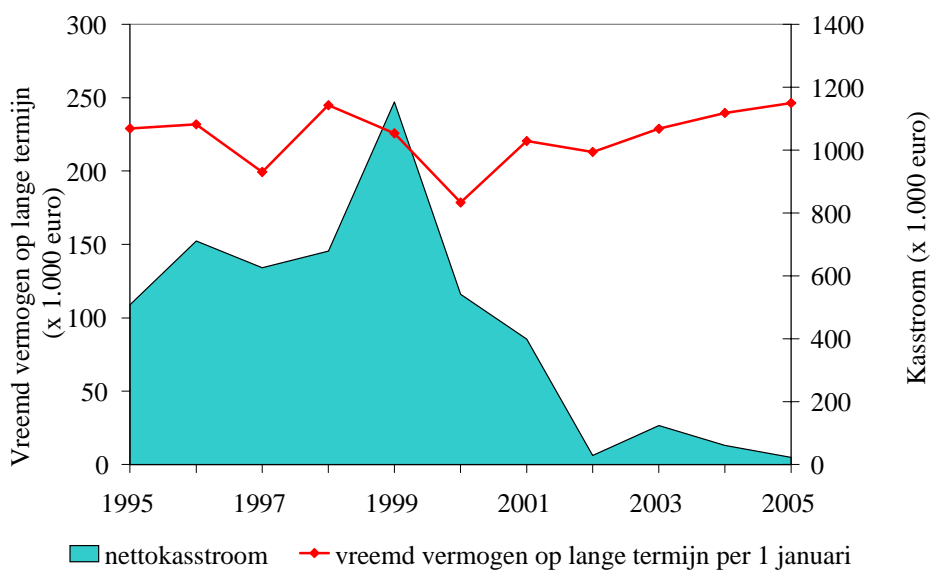


Figuur 4.4 Gemiddeld vreemd vermogen en kasstroom per bedrijf voor bedrijven met 1 schip tot 300 pk  
Bron: Informatienet.



Figuur 4.5 Gemiddeld vreemd vermogen en kasstroom per bedrijf voor bedrijven met 1 schip 300 - 1.500 pk (Vanaf 2004 is het aantal bedrijven in deze groep te klein om over te rapporteren)

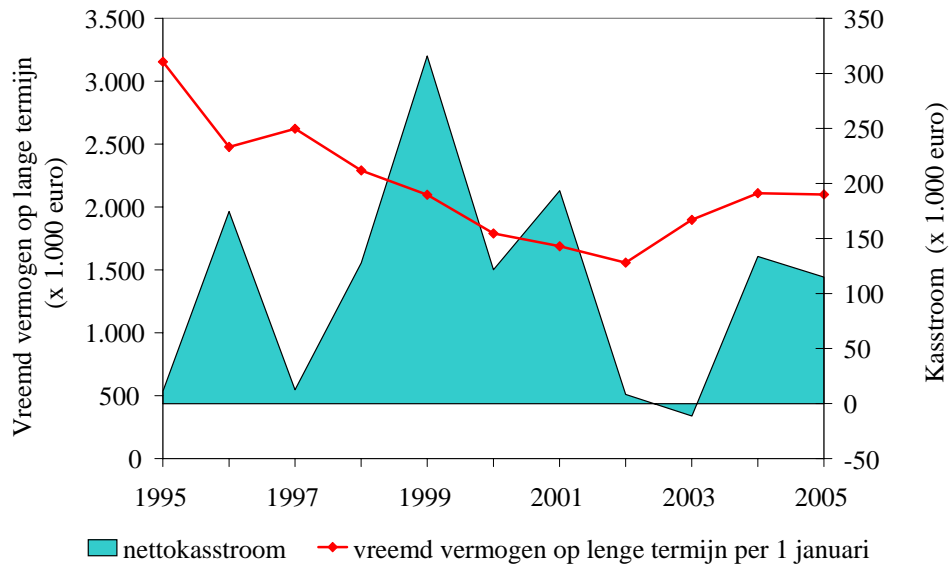
Bron: Informatienet.



Figuur 4.6 Gemiddeld vreemd vermogen en kasstroom per bedrijf voor bedrijven met 1 schip meer dan 1.500 pk

Bron: Informatienet.





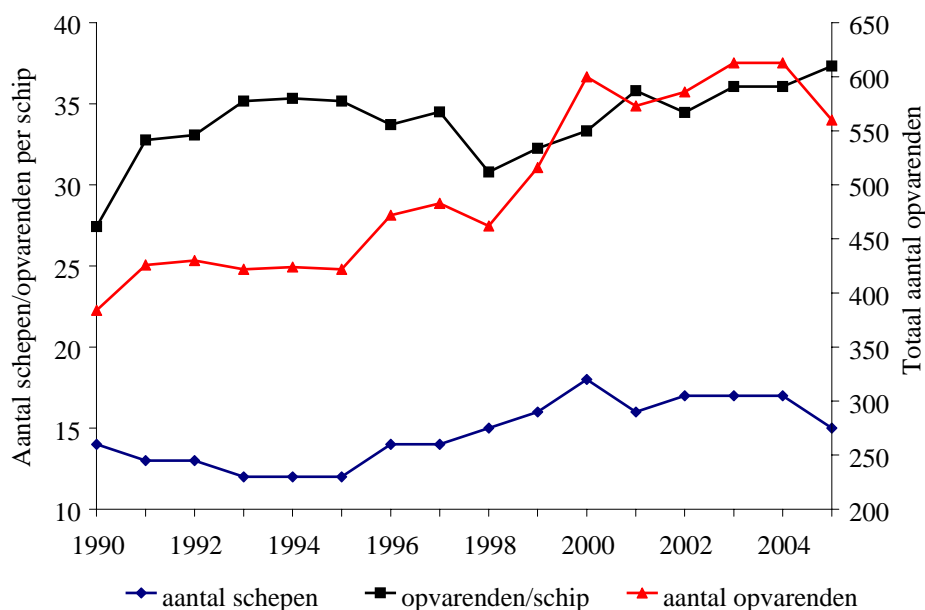
Figuur 4.7 Gemiddeld vreemd vermogen en kasstroom per bedrijf voor bedrijven met meer dan 1 schip  
Bron: Informatienet.

## 5. Grote zeevisserij

### 5.1 Schepen en bemanning

In de periode 1990-2005 is het aantal schepen in de grote zeevisserij licht gestegen (zie figuur 5.1). In het jaar 2000 was de vloot het grootst (18 stuks) en in de periode 1993-1995 het kleinst (12 stuks). Vooral door gebruikmaking van nog ongebruikte licenties heeft de vloot kunnen groeien. In 2005 is de vloot weer gekrompen doordat een drietal schepen naar het buitenland zijn verkocht en 1 schip uit de vaart is genomen.

De totale werkgelegenheid in de grote zeevisserij is toegenomen. In de periode 2003-2005 (in totaal 595 opvarenden) was er gemiddeld 43% meer bemanning werkzaam dan in de periode 1990-1993 (416 opvarenden). Het aantal opvarenden per schip is in de periode 1990-2005 redelijk constant gebleven (gemiddeld 34 personen). Er zijn dan ook met name schepen en arbeidsplaatsen bij gekomen. In 2005 is het totaal aantal opvarenden afgenomen doordat er minder schepen in de vaart zijn.

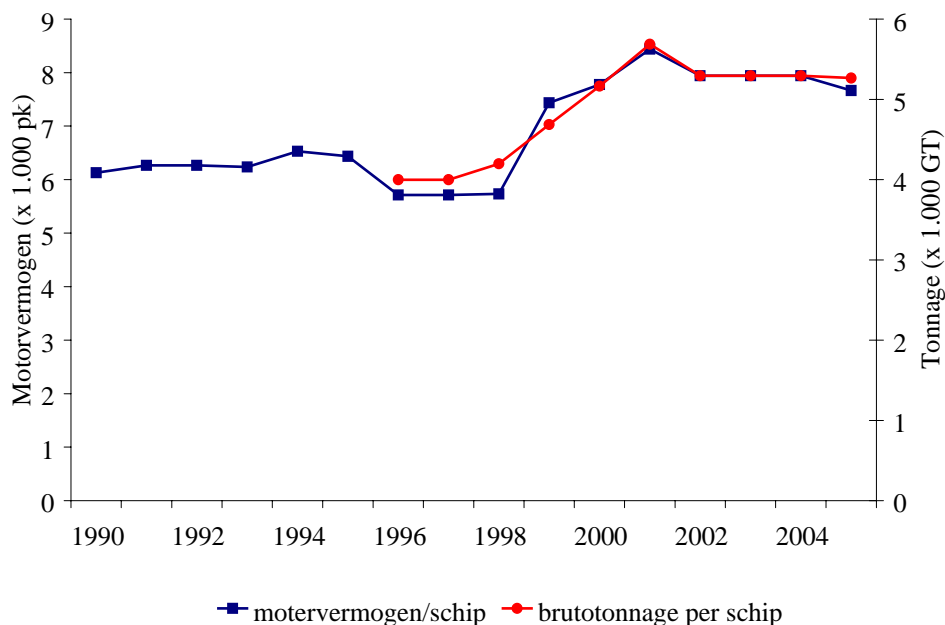


*Figuur 5.1 Aantal schepen, opvarenden en opvarende per schip grote zeevisserij in de periode 1990-2005*  
Bron: LEI in samenwerking met Redersvereniging.

## 5.2 Motorvermogen en inhoud schepen grote zeevisserij

Het totale motorvermogen bedroeg in 1990 86.000 pk en in 2005 was dat gestegen naar 115.000 pk. Een stijging van 34% in 15 jaar tijd. Gemiddeld had een schip 6.000 pk aan motorvermogen in de periode 1990-1998 en 8.000 pk aan motorvermogen in de periode 1999-2005 (zie figuur 5.2). De gesignaleerde sterke stijging van het totale motorvermogen in 1999 en 2000 is vrijwel geheel toe te schrijven aan de aanschaf van vier grotere schepen (gemiddeld circa 11.000 pk ieder).

Het tonnage van de schepen (beschikbaar vanaf 1996) laat een vergelijkbare ontwikkeling zien als het totale motorvermogen. In 1996: 56.000 GT en in 2005: 79.000 GT of te wel een stijging van 41% (figuur 5.2).



Figuur 5.2 Gemiddeld motorvermogen en gemiddeld tonnage per schip in de grote zeevisserij in de periode 1990 - 2005

Bron: LEI in samenwerking met Redersvereniging.

## 5.3 Aanvoer, besomming en investeringen

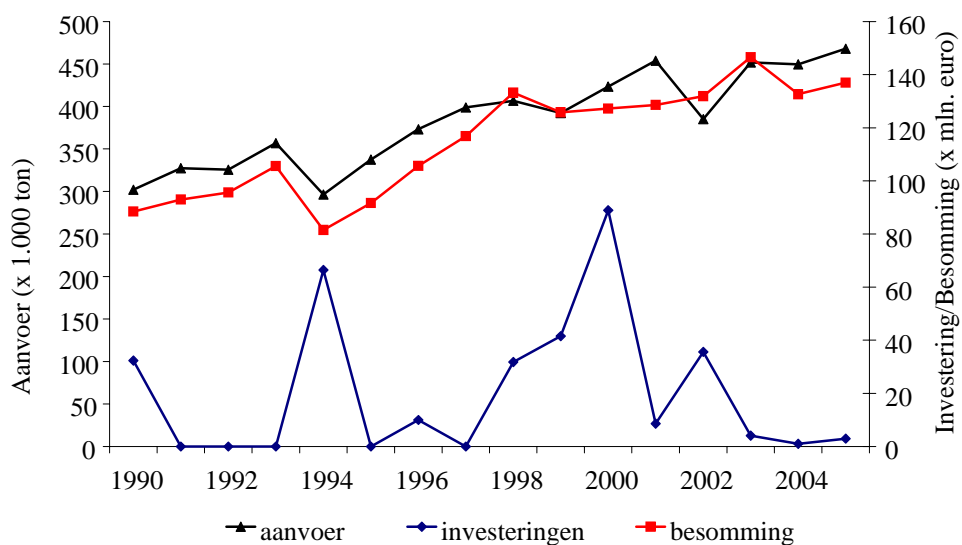
De totale aanvoer van vis is in de periode 1990-2005 gestaag omhoog gegaan van 212.000 ton in 1990 tot 468.000 ton in 2005 (zie figuur 5.3). Dit komt neer op meer dan een verdubbeling in 15 jaar tijd. In de genoemde periode is ieder jaar gemiddeld 18.000 ton extra gevangen ten opzichte van jaar ervoor.

De productiviteit van arbeid en van motorvermogen zijn beide toegenomen. De aanvoer van vis is relatief sterker gestegen dan het totaal aantal schepen, het totaal

motorvermogen en het aantal opvarenden. Dit is met name toe te schrijven aan een vergroting van de laadcapaciteit van de schepen. Ten opzichte van 1990 zijn de schepen een stuk groter geworden wat de productiviteit heeft verhoogd.

Zowel in 1994 als in 1999 en 2002 was de totale aanvoer lager dan het jaar ervoor. Oorzaken hiervan zijn lagere quota en groot onderhoud, renovaties en investeringen in bestaande schepen.

De ontwikkeling van de besomming in de periode 1990-1997 is vergelijkbaar met de ontwikkeling in de aanvoer, wat resulteerde in een gemiddeld over alle vissoorten constante prijs voor vis. In 1998 steeg de aanvoer 2% ten opzichte van het jaar ervoor maar steeg de besomming met 14%. Vanaf dat jaar fluctueerde de totale aanvoer binnen een range van 375-445 duizend ton per jaar, echter de besomming neemt geleidelijk toe tot 137 mln. euro in 2005. Een stijging van gemiddeld 2,2% per jaar over de laatste vijf jaar.



Figuur 5.3 Gemiddelde aanvoer per schip (1.000 ton) en gemiddelde besomming per schip (mln. euro, gedefleerde prijzen 2005) van de grote zeevisserij in de periode 1990 - 2005.

Bron: LEI in samenwerking met Redersvereniging.

De investeringen in de vloot vertoonden een grillig beeld in de periode 1990-2005. Gemiddeld werd over 14 jaar ruim 22 mln. euro per jaar geïnvesteerd. Uitschieters waren 1994 en 1998-2000, waarin voor gemiddeld 65 mln. euro werd geïnvesteerd. In 1994 is met name in nieuwe schepen geïnvesteerd. De drie voorafgaande jaren werd niet geïnvesteerd in de vloot. De investeringen in 1998-2000 hebben geleid tot een grotere vloot met meer vermogen en een grotere opslag. De investeringen in 2002 zijn vooral gepleegd in enkele kleine nieuwe trawlers. Deze investeringen hebben steeds geleid tot hogere aanvoer in het opvolgende jaar.

## 6. Buitenlandse handel

### 6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de invoer en uitvoer van vis en visproducten beschreven. Nederland is een van de grootste Europese vis importeur/exporteur. Netto wordt er meer vis geëxporteerd dan geïmporteerd. In 2005 werd er bijvoorbeeld circa 2,1 miljard euro aan vis geëxporteerd en circa 1,5 miljard euro geïmporteerd. Circa een kwart van de geëxporteerde vis is door de Nederlandse vloot gevangen, de rest is geïmporteerd.

De data in dit hoofdstuk zijn afkomstig van het Centraal Bureau voor Statistiek (CBS). De dataverzameling is in de periode 1990-2005 twee keer veranderd. Tot en met 1992 vond voor alle aanvoer douanecontrole plaats bij de binnengrenzen aan de hand van documenten. De aanvoergegevens voor de periode 1990-1992 is dan ook gebaseerd op deze documenten. Vanaf 1993 werd het Schengen-akkoord toegepast en werden de cijfers van import en export stromen achteraf verkregen via een enquête bij bedrijven. Vanaf 1996 werden de enquêtegegevens naast BTW-administraties gelegd en conform opgehoogd. Deze verschillen in registratie kunnen trendbreuken tussen 1992/1993 en 1995/1996 teweeg hebben gebracht.

### 6.2 Invoer

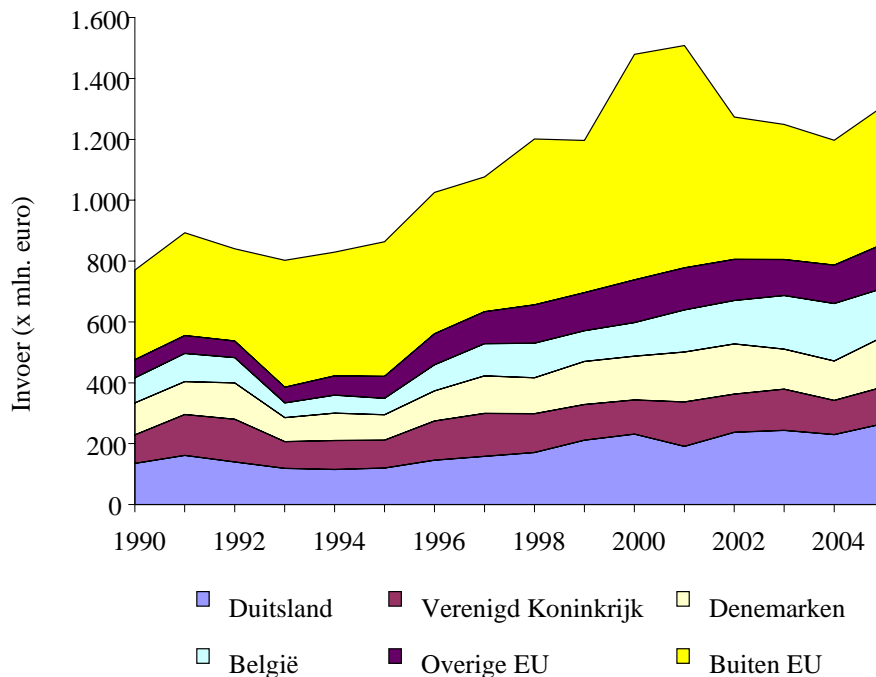
De importwaarde van vis en visproducten is in de periode 1990-2001 gestegen van 771 mln. euro naar 1.509 mln. euro. In de laatste vier beschikbare jaren daalde de invoerwaarde naar een niveau van 1.311 mln. euro in 2005. Ten opzichte van 1990 is de invoerwaarde in 2005 gestegen met 70% (zie figuur 6.1).

De importwaarde uit de Europese Unie (EU) vertoont in de periode 1990-2005 een stijgende lijn. Dit behoudens de jaren 1992, 1993 en 2004 waarin de import beduidend lager was dan het jaar ervoor. De reële importwaarde uit EU-landen in 2005 is ten opzichte van 1990 met 80% gestegen.

De totale importwaarde vanuit de EU-landen bedroeg in 2005 857 mln. euro. Met name uit Duitsland (286 mln. euro), Verenigd Koninkrijk (121 mln. euro), Denemarken (166 mln. euro) en België (159 mln. euro) is de laatste decennia vis en visproducten geïmporteerd (zie figuur 6.1). Een belangrijk gegeven hierbij is wel dat ook schepen die onder de vlag van Duitsland, België en het Verenigd Koninkrijk varen van vissers van Nederlandse afkomst kunnen zijn. Vangsten van deze schippers vallen ook onder import. De reële importwaarde uit de overige EU-landen is evenals de belangrijkste vier landen, gestegen in de periode 1990-2005, met records in de jaren 2000 en 2001.

In de periode 1990-2001 is de import van vis uit landen buiten de EU sterk gestegen, met topjaren in 2000 en 2001. In 2002 is de waarde van de import uit niet-EU-landen echter weer sterk gedaald en in op volgende jaren vrijwel constant gebleven. Over de

gehele linie ligt de import van buiten de EU de laatste vijf jaren op een hoger niveau dan in het begin van de jaren negentig (+33% in 2005 ten opzichte van 1990). De invoerwaarde uit niet-EU-landen is minder sterk gestegen dan uit de EU-landen.

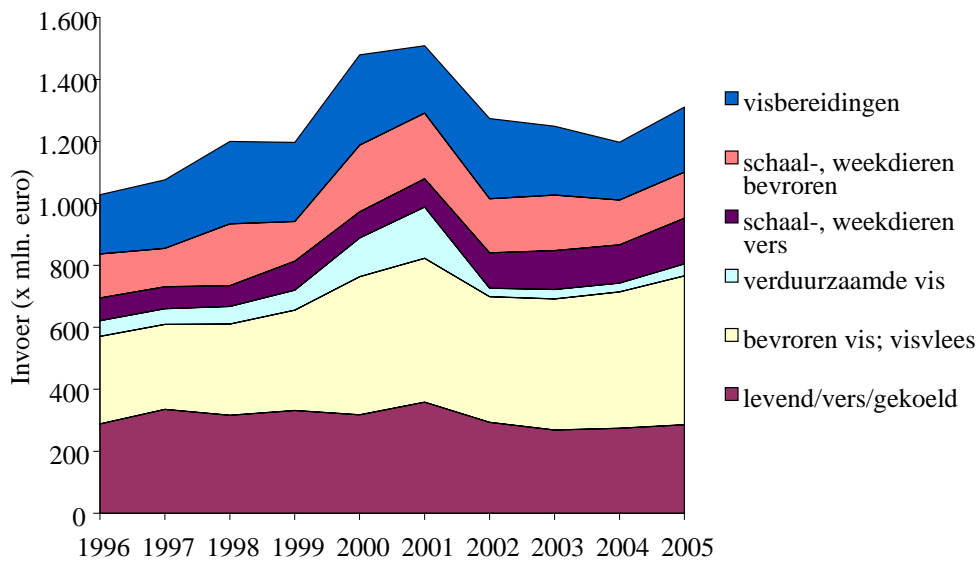


*Figuur 6.1 Invoer van vis totaal en per herkomst regio (mln. euro, gedefleerde prijzen 2005)*  
Bron: CBS.

De stijging van de importwaarde in de laatste jaren is vooral terug te vinden in de productvormen bevroren vis en visfilet en verse schaal- en weekdieren (zie figuur 6.2). De importwaarde van levende, verse en gekoelde vis, visbereidingen, verduurzaamde vis en bevroren schaal- en weekdieren steeg aanvankelijk tot het jaar 2001 maar daalde daarna flink. De importwaarde van bevroren vis en visfilet (aandeel van 37% van totaal import in 2005) is in 2005 gestegen met 70% ten opzichte van 1996. Levende, verse en gekoelde vis welke totaal 22% van de import uitmaken, bleef constant in de periode 1996-2005. Visbereidingen (aandeel in import in 2005 16%) steeg aanvankelijk naar een record in het jaar 2000 maar daalde weer sterk in 2001. Het aandeel van visbereidingen schommelde flink in de periode 2002-2005, maar was in 2005 nog altijd 10% hoger dan in 1996. De importwaarde van verduurzaamde vis vertoonde een sterke stijging in 2000 en 2001 en een forse daling in 2002 tot onder het niveau van 1996. In de periode 2002-2005 is de importwaarde van verduurzaamde vis constant gebleven.

De importwaarde van vissoorten als garnalen en de overige vissoorten steeg in de periode 1990-2005. De importwaarde van kabeljauw steeg aanvankelijk naar een record in het jaar 2001 maar daalde in 2002 naar het niveau van begin jaren negentig. In de periode 2003-2005 is de importwaarde voor kabeljauw redelijk constant gebleven. De

importwaarde van tong is ook redelijk constant geweest in de periode 1990-2005. De import van makreel is bijna geheel verdwenen sinds 2000, daarentegen wordt er wel meer horsmakreel geïmporteerd.



Figuur 6.2 Invoer van vis naar productvorm in de periode 1996-2005 (mln. euro, gedefleerde prijzen 2005)

Bron: CBS.

De overige vissoorten zoals zalm, Alaska koolvis en zoetwatervis zijn als groep de belangrijkste in het totaal van de import. In vergelijking met 1990 is de importwaarde bijna verdrievoudigd in 2005 tot 867 mln. euro.

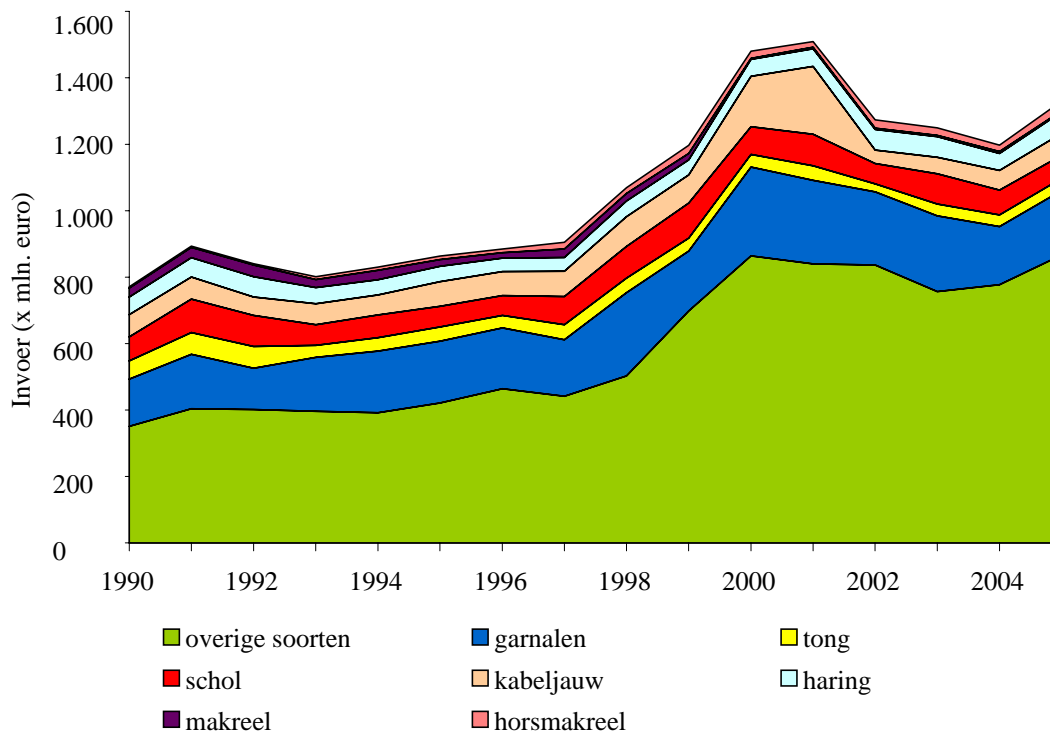
De importwaarde van garnalen vertoonde een stijging van 36% ten opzichte van 1990. De trend in de importwaarde van garnalen is te karakteriseren als stijgend maar met enkele uitschieters naar beneden in de jaren 1992 en 1999 en enkele uitschieters naar boven in 1998 en 2000.

De import van schol betreft met name de aanvoer van verse schol door omgevlagde schepen. De gemiddelde importwaarde in de periode 1990-2005 is redelijk constant maar de fluctuaties tussen jaren zijn groot. Ten opzichte van 1990 is de importwaarde in 2005 (69 mln. euro) met 4% gedaald.

### 6.3 Uitvoer

De uitvoer van vis en visproducten steeg in de periode 1990-2005. Na een periode van een dalende exportwaardes (1990-1995) steeg in 1996 de waarde met 33%. Daarna bleef de jaarlijkse stijging aanhouden tot 2000 maar met een geringer percentage (gemiddeld 4,5% per jaar). In de periode 2002-2003 was de waarde van de export redelijk constant. Na 2003 is de uitvoer weer gaan stijgen tot een niveau van 2.176 mln. euro in 2005. Over de gehele beschouwde periode is de exportwaarde gestegen met 46% (zie figuur 6.4).

De Europese Unie is de belangrijkste afzetregio. Ongeveer 80% van de export gaat naar EU-landen en 20% naar buiten de EU, een verhouding die in de periode 1990-2005 redelijk constant is gebleven.



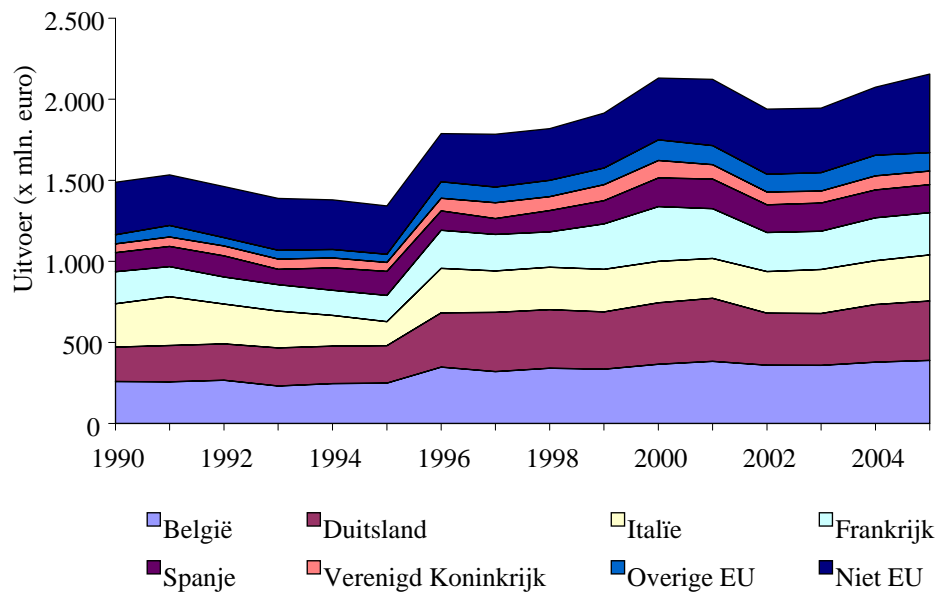
Figuur 6.3 Invoer van vis naar soort in de periode 1990-2005 (miljoen euro, gedefleerde prijzen 2005)  
Bron: CBS.

De totale export naar EU-landen bedroeg in 2005 1.691 mln. euro tegen 1.164 mln. euro in 1990. België (389 mln. euro) en Duitsland (367 mln. euro) zijn de grootste afnemers, gevolgd door Italië (285 mln. euro), Frankrijk (259 mln. euro), Spanje (173 mln. euro) en het Verenigd Koninkrijk (85 mln. euro). Afzet naar de overige EU-landen bedroeg in 2005 113 mln. euro. In alle genoemde landen, afgezien van Italië, is de exportwaarde toegenomen in de periode 1990-2005. De exportwaarde naar landen buiten de EU nam toe van 316 mln. euro in 1990 naar 485 mln. euro in 2005, een stijging van 53%.

De categorie 'bevroren vis en visvlees' is veruit de belangrijkste productvorm die wordt geëxporteerd. In 2005 was het aandeel bevroren vis en visfilet 45% van het totaal (1996: 38%). Levende, vers en gekoeld vis (aandeel 16%) en visbereidingen (aandeel 15%) hebben relatief veel ingeboet ten opzichte van 1996 en zijn ook in absolute zin in waarde gedaald (2005 ten opzichte van 1996). Zowel de export van verduurzaamde vis als de levende, verse en gekoelde vis kwamen tot een recordhoogte in het jaar 2000. Daarna nam de export af en lag het niveau een stuk lager. Sinds 2002 neemt de export van deze vissoorten weer langzaam toe. De andere visbewerkingsvormen vertoonden een stijging in



de exportwaarde in de periode 1996-2005, met wisselende jaren voor pieken en dalen (zie figuur 6.5).



Figuur 6.4 Uitvoer totaal en per afzetregio (mln. euro, gedefleerde prijzen 2005)  
Bron: CBS.

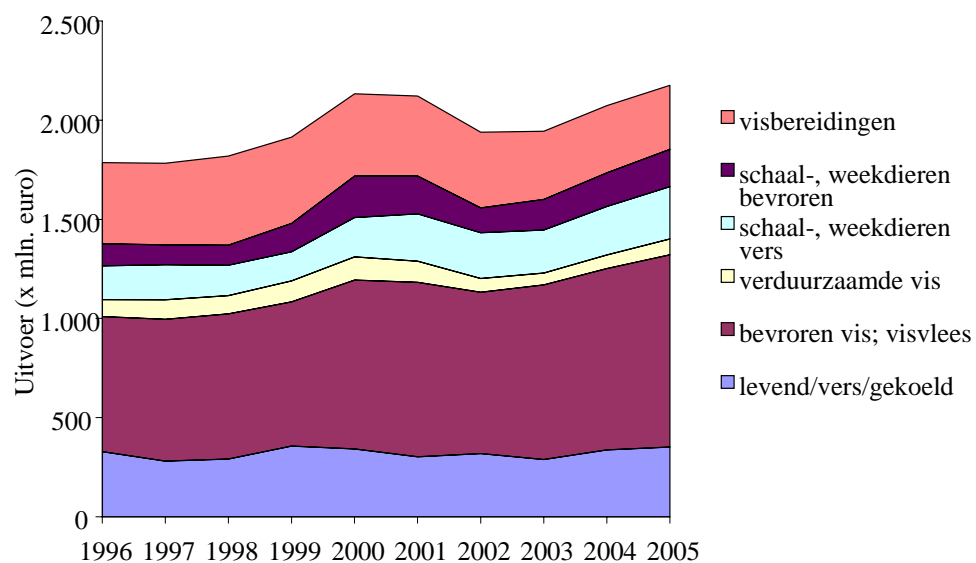
De exportwaarde van vissoorten als garnalen en de overige vissoorten steeg in de periode 1990-2005. Tong en schol werden minder geëxporteerd. De exportwaarde van kabeljauw was lange tijd constant, steeg het in de periode 1997-2000 en daalde daarna fors, met name in 2002. Ook de export van haring en horsmakreel geeft in een tijdsbestek van 14 jaar een wisselend beeld te zien. De export van makreel is in 2000 volledig ingestort. In de periode 2000-2005 wordt er nauwelijks meer makreel geëxporteerd.

De overige soorten zoals schelpdieren, tarbot en doorgevoerde zoetwatervis vormen een groot aandeel in het totaal van de exportwaarde. De export daarvan verdrievoudigde in de genoemde jaren. In 2005 is de exportwaarde gestegen naar een recordwaarde van 2.199 mln. euro.

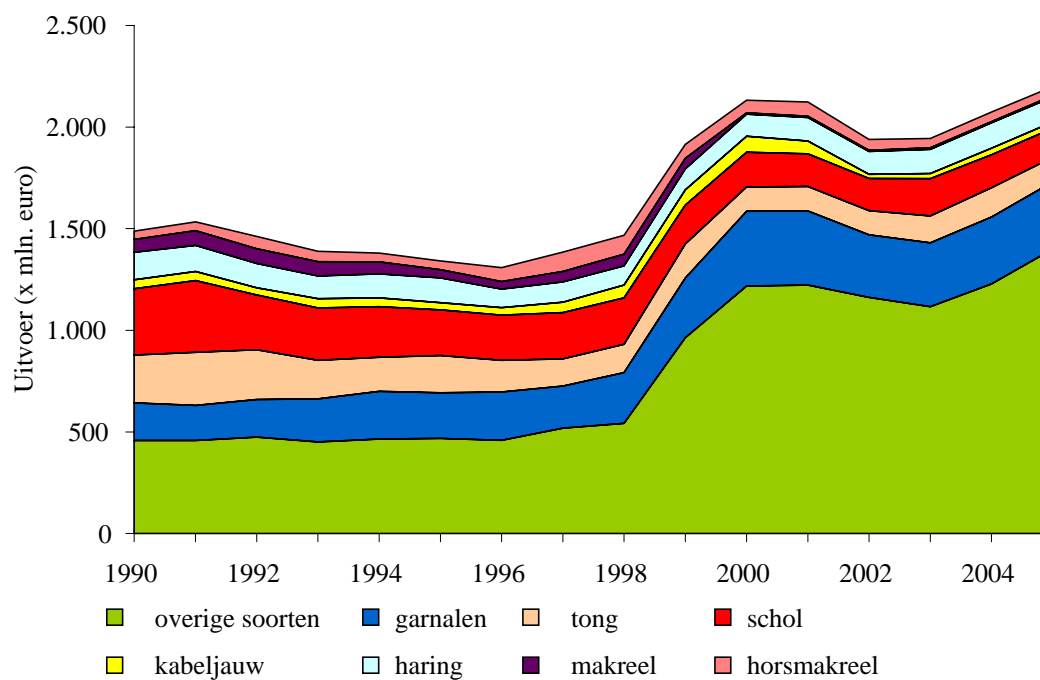
Garnalen hebben een exportwaarde van 331 mln. euro in 2005. Ten opzichte van 1990 is dit een stijging van bijna 80%. Na de recordjaren 2000 en 2001 ligt de exportwaarde de laatste 4 jaar op ongeveer 320 mln. euro.

De export van tong en schol was het hoogst in 1991 en daalde voor beide vissoorten in de gehele periode 1991-2005 met een paar pieken en dalen. In 2005 lag de exportwaarde voor tong op het niveau van 121 mln. euro en die voor schol op 143 mln. euro.

De export van haring daalde in de eerste helft van de jaren negentig, met een dieptepunt in 1996. Daarna is de exportwaarde weer gaan stijgen tot een niveau van 123 mln. euro in 2005. Dit niveau ligt vlak onder de exportwaarde in 1990, 135 mln. euro.



Figuur 6.5 Uitvoer naar productvorm in de periode 1996-2005 (mln. euro, gedefleerde prijzen 2005)  
 Bron: CBS.



Figuur 6.6 Uitvoer van vis naar soort in de periode 1990-2005 (mln. euro, gedefleerde prijzen 2005)  
 Bron: CBS.

## Literatuurlijst

Taal C., H. Bartelings, A. Klok, J.A.E. van Oostenbrugge en B. de Vos, *Visserij in Cijfers 2006*. Rapport PR.06.04. LEI, Den Haag, 2006.