

Drs. R. Rijnveld

Publ. No. 5.76

Ir. J.W. de Wilde

NEDERLANDSE KOTTERVISSERIJ IN ONTWIKKELING

GRENZEN AAN DE GROEI



SIGN: L 26 - 5.76
EX. NO: B
MLV:

April 1987

Landbouw-Economisch Instituut

Afdeling Visserij

486016

REFERAAT

NEDERLANDSE KOTTERVISSERIJ IN ONTWIKKELING; Grenzen aan de groei
Rijneveld, R. en J.W. de Wilde
Den Haag, Landbouw-Economisch Instituut, 1987
67 p., 10 tab., 7 fig.

Deze derde economische sectoranalyse van de Nederlandse kottervisserij geeft een overzicht van de ontwikkeling in de periode 1970-1985. In het bijzonder wordt aandacht geschonken aan de effecten van de olieprijs crises, investeringsgolven en quoterings.

De discussie over schaalvergroting in de sector wordt beknopt beschreven. De economische overwegingen bij het investeren in grotere of kleinere kotters zijn in een omvangrijk schema samengevat.

De groep kotters tot en met 300 pk is snel gegroeid. Regelingen voor de garnalenvisserij en de visserij op platvis in de 12-mijlszone legden daarvoor de basis, EOGFL-subsidies vormden een stimulans. De vangstcapaciteit van deze veelzijdige schepen wordt beschouwd, naast een overzicht van de bedrijfsresultaten in de laatste vijf jaar.

De groep haringkotters is klein gebleven, ondanks de hoge verwachtingen van de hervatting van de haringvisserij.

Tenslotte komen de factoren en overwegingen aan de orde die bedrijven ertoe brengen zwaar te investeren in capaciteitsvergroting. Aanbevelingen worden gegeven om de capaciteit aan te passen aan de grenzen die voortkomen uit de eindigheid van de visbestanden.

Visserij/Kottervisserij/Investerings/Vangstcapaciteit/Bedrijfsresultaten/Kustvisserij/Twaalfmijlszone/Haringvisserij/Quoterings

Overname van de inhoud toegestaan, mits met duidelijke bronvermelding.

Inhoud

Blz.

WOORD VOORAF	5
SAMENVATTING	7
1. INLEIDING	10
2. ONTWIKKELINGEN IN DE KOTTERVISSERIJ 1970-1985	13
2.1 Vloot en bemanning	13
2.2 Bedrijfsresultaten	17
2.3 Investeringsgolven	21
3. KLEINERE EN GROTERE KOTTERS	23
3.1 Schaalvergroting in discussie	23
3.2 Economische overwegingen	25
4. EUROKOTTERS	31
4.1 Opkomst van een kottertype	31
4.2 Veelzijdige schepen	32
4.3 Vangstcapaciteit	34
4.4 Bedrijfsresultaten	36
5. HARINGVISSERIJ	40
5.1 De visserij op maatjesharing	40
5.2 De najaars- en wintervisserij	42
5.3 Bedrijfsresultaten	44
6. SLOTBESCHOUWING: Grenzen aan de groei	47
LITERATUUR	58
BIJLAGEN	61

Woord vooraf

De sterke expansiedrang in de Nederlandse zeevisserij is in feite nog steeds gebaseerd op een volledige vrijheid van ondernemen in de visserij. De vrijheidsgraden bij de bedrijfsuitoefening worden echter al sinds lang in toenemende mate ingeperkt. Dat begon al in de jaren vijftig met de totstandkoming van de Noordoost-Atlantische Visserij Conventie.

De invoering van een beheersbeleid in de Westeuropese visserij vindt zijn oorzaak in de eindigheid van de natuurlijke visrijdommen in de Noordzee en de internationale verdeling van de visrechten. Ook in dit derde economische sectoronderzoek van de kottervisserij vloeit de analyse van een aantal onderwerpen rechtstreeks voort uit deze confrontatie van vrijheid en gebondenheid.

Het onderzoek is op de afdeling Visserij en Bosbouw uitgevoerd door Drs. R. Rijnveld en Ir. J.W. de Wilde.

De Directeur,



J. de Veer

Den Haag, april 1987

Samenvatting

In deze publikatie zijn de resultaten vastgelegd van de derde economische sectoranalyse van de Nederlandse kottervisserij. De expansiedrang van de ondernemers in deze bedrijfstak is groot. Die drang komt steeds vaker in botsing met het beheersbeleid ten aanzien van de visrijdommen. De meeste hoofdstukken zijn gewijd aan onderwerpen, die nauw verband houden met deze confrontatie van de vrijheid in bedrijfsuitoefening en de regulering van de visserij.

Voor een goed begrip van de huidige situatie is het noodzakelijk de ontwikkeling van de kottersector in de voorgaande vijftien jaar te kennen. Van een groot aantal kengetallen is het verloop in tabellen neergelegd, die in een bijlage zijn bijeengebracht; de tekst behandelt slechts de hoofdpunten in de ontwikkeling.

Via twee investeringsgolven en een saneringsronde groeide de kottervloot - bij een praktisch gelijkgebleven aantal - in motorvermogen tot meer dan het dubbele van de capaciteit aan het begin van de jaren zeventig. Het aantal arbeidsplaatsen nam daarbij slechts in geringe mate toe. De opbouw van de vloot veranderde van een betrekkelijk normale verdeling over de pk-groepen naar een duidelijke tweedeling in schepen van minder dan 300 pk en van meer dan 1100 pk. De groei van de vloot deed zich voornamelijk in Noord en Zuid voor, terwijl de positie van de traditionele Hollandse thuishavens verder verzwakte. De totale besomming is na de sanering sterk gestegen, ook in reële waarde, vooral door toename van de aanvoer. De technische kosten hielden daarmee echter gelijke tred, waarbij de stijgende oliecosten de voornaamste factor waren. De arbeidsopbrengst fluctueerde vrij sterk, zowel in totaal als per opvarende. Deze fluctuaties blijken een duidelijke samenhang te hebben met de veranderingen in het motorvermogen van de vloot. Het optreden van investeringsgolven kan daarmee ten dele worden verklaard.

De onstuimige groei van de kottervloot heeft het bedrijfsleven meer dan eens aan de overheid doen vragen, het motorvermogen per schip aan grenzen te onderwerpen, waarop tot voor kort afwijzend werd gereageerd. De overwegingen die bij de keuze voor grotere of kleinere kotters een rol spelen zijn in een overzicht bijeengebracht, verdeeld over technische aspecten, micro-economische aspecten, fiscale aspecten en macro-economische overwegingen. Geconcludeerd wordt dat de voordelen van grote kotters door investerende kottereigenaars zijn overschat en dat de vrijheid bij nieuwbouw te lang is gecontinueerd.

De omvang van de groep kotters van (bijna) 300 pk, ook wel Eurokotters genoemd, is sinds 1978 verviervoudigd. De belangstelling voor dit scheepstype komt voort uit de regelingen ten aan-

zien van de garnalenvisserij en van de platvisvisserij binnen de kustzone van 12 mijl (die slechts een motorvermogen van maximaal 300 pk toestaan) en is gestimuleerd door subsidies in het kader van de structuurmaatregelen van de EG. Nieuwbouw en verbouwing van bestaande schepen leverden een veelzijdig en flexibel kottertype op, goed uitgerust voor het bedrijven van uiteenlopende visserijen, met garnalenvisserij, boomkorvisserij op platvis en spanvisserij op rondvis als hoofdactiviteiten. De opkomst van deze klasse schepen heeft een discussie uitgelokt over de individuele en gezamenlijke vangstcapaciteit. Er bestaat wantrouwen ten aanzien van het afstellen van motoren. Daarnaast wordt gevreesd dat de visserijdruk op de kustzone, die mede als kinderkamer fungeert, te groot is geworden. De gemiddelde bedrijfsresultaten van de 300 pk kotters zijn over het algemeen redelijk tot goed, al is om de Zuid een dalende tendens merkbaar.

Na de sluiting in 1977 werd in 1981 de najaarsvisserij op haring in de Zuidelijke Noordzee weer toegestaan en in 1983 de maatjesharingvisserij in de Centrale en Noordelijke Noordzee. Van de laatste, niet zozeer traditionele activiteit voor de kottervisserij, bestonden hoge verwachtingen. Tegenvallende vangsten en prijzen -ondanks veelgeprezen kwaliteit-, met daarnaast organisatorische problemen maakten dat deze niet werden bewaarheid. Naast enkele nieuwe "spanvrieskotters" nemen nog maar enkele oudere kotterspannen deel aan deze visserij. Bij de verdeling van de haringquota tussen de trawlersector en de kottersector is geen forse uitbreiding van de maatjesproductie door kotters voorzien. Van de najaars- en wintervisserij in de Zuidelijke Noordzee en Het Kanaal nemen de kotters wel het leeuwedeel voor hun rekening. De meest verse haring wordt voornamelijk door fileerbedrijven gekocht, waarbij het prijsniveau in sterke mate wordt bepaald door de EG-minimprijs. Steurharing wordt steeds minder aangevoerd; de prijsvorming is slechts in een beperkt seizoen aantrekkelijk. De bedrijfsresultaten in de haringvisserij wisselden van jaar tot jaar, waarbij 1983 en '85 goede jaren waren. De verschillen tussen de resultaten van schip tot schip zijn groot, waarbij de verschillen in opbrengsten een vrij sterke samenhang vertonen met de verschillen in brandstofverbruik. De dagopbrengsten in de maatjesvisserij waren over het algemeen niet lonend, in de verse haringvisserij worden echter regelmatig goede tot zeer goede resultaten behaald.

De slotbeschouwing staat in het teken van het motto van dit rapport: Grenzen aan de groei. Aanvankelijk werd de expansie van de kottervisserij mogelijk gemaakt en begunstigd door ontwikkelingen op economisch en technisch gebied. Het eindige produktievermogen van de visrijdommen in zee maakte na verloop van tijd het handhaven van zijn positie voor de individuele ondernemer tot de belangrijkste overweging bij investeringsbeslissingen, waarmee hij in het "prisoner's dilemma" verzeilde. Het dwangmatig investeren uit zich in golven, die met enig tijdsverschil het verloop van de bedrijfsresultaten volgen. Krachtige structuurveranderingen

gen gingen met de expansie van de sector samen. Opmerkelijk is daarbij ook de geografische expansie, niet alleen wat thuishavens betreft, maar ook naar visgebieden. De bedrijfsuitkomsten kunnen overigens voor het gevoel van de visser en in fiscale zin sterk afwijken van de bedrijfseconomisch berekende, vooral door verschillen in waardering van de produktiemiddelen. De ingrijpende quoterings hebben van meet af aan kritiek blootgestaan ten aanzien van noodzaak, mate en verdeling, waarbij op het laatste punt Nederland er bij de platvis bekaaïd lijkt te zijn afgekomen. Bij de beschikbare vangstmogelijkheden bestaat nu een onmiskenbare technische overcapaciteit, maar door tijdelijk gunstige economische omstandigheden is daarmee toch een sluitende exploitatie voorstelbaar. Daardoor kan zonder veel economische pijn met korte-termijn-maatregelen de vangstcapaciteit tijdelijk aan de mogelijkheden worden aangepast. Op den duur zijn structurele maatregelen echter onvermijdelijk, maar die stuiten in de huidige omstandigheden op grote weerstanden. In technische en politieke zin zijn de grenzen aan de groei voor de kottervisserij (opnieuw) bereikt; het is zaak zich op die realiteit in te stellen, voor de schaar van kosten en opbrengsten zich weer gaat sluiten.

1. Inleiding

Met het afkondigen van een licentie-regeling voor de Nederlandse visserij op 28 december 1984 is in beginsel een eind gekomen aan het tijdperk van vrije ontwikkeling van de vissersvloot. Voor de kottervloot verliep die ontwikkeling in de laatste vijftien jaar van dit tijdperk nogal heftig. Ook in voorgaande decennia deden zich krachtige structurele veranderingen voor in de kottervisserij, zodat dit wellicht als een eigenschap moet worden beschouwd van deze dynamische bedrijfstak van zelfstandige ondernemers. In eerdere publikaties is aan ontwikkelingen in die tijd ruime aandacht geschonken. (Rijneveld, Smit en De Wilde, 1973; Boddeke, Houwing, Smit en De Wilde, 1977; Smit en De Wilde, 1980; Davidse, De Jager, Rijneveld, Smit en de Wilde, 1984).

In het kader van dit rapport over de structuur van de kottervisserij willen we in een eerste hoofdstuk de aandacht in grote trekken bepalen tot de ontwikkelingen in de jaren zeventig en de eerste helft van de jaren tachtig. Deze periode wordt gekenmerkt door het optreden van twee krachtige investeringsgolven, waarvan de eerste onmiddellijk werd gevolgd door een forse sanering en daarna enkele jaren van rust. De gebeurtenissen in de visserij werden verder verhevigd door het optreden van twee olie-(prijs)crises - beide samenvallend met het begin van de investeringsgolven - en het van kracht worden van quoteringsregelingen sinds 1975 en een Gemeenschappelijk Visserijbeleid sinds begin 1983. Met name het laatste heeft het einde betekend aan de van oudsher bestaande vrijheid van bedrijfsvoering die in de visserij heerste.

Aan de vooravond van investeringsrondes laaide herhaalde malen een discussie op over de wenselijkheid van de schaalvergroting die met die investeringen bijna automatisch gepaard ging. Uit bezorgdheid dat negatieve effecten voor de sector als geheel zouden overheersen, werd door het bedrijfsleven meerdere keren voorgesteld, dat de overheid een grens zou stellen aan het motorvermogen per schip. Deze discussie is weer actueel nu de overheid het voornemen heeft te komen tot een begrenzing van het motorvermogen van nieuw te bouwen kotters tot 2000 pk. Daarom is een hoofdstuk van dit rapport aan deze problematiek gewijd, waarin economische overwegingen voor en tegen het investeren in grotere of kleinere kotters nog eens in kort bestek zijn uiteengezet.

Een interessante ontwikkeling tegen de achtergrond van voornoemde discussie is de opbloei van een klasse kotters van 300 pk. Het ontstaan van een dergelijke klasse was te voorzien, toen in het midden van de jaren zeventig de garnalenvisserij en de sleepnetvisserij op platvis in de twaalfmijlszone beperkt werden tot schepen van ten hoogste 300 pk. Subsidies in het ka-

der van de structuurmaatregelen van de Europese Gemeenschap vormen een belangrijke stimulans voor nieuwbouw en verbetering van dit type kotters, die daardoor ook de naam Eurokotters kregen. Het zijn over het algemeen veelzijdige schepen, waarmee een breed scala aan visserijen wordt beoefend. Sinds enige tijd gaan er echter stemmen op dat als gevolg van de groei van deze groep de druk op de visstand in de kustzone te groot wordt. De overheid heeft in verband daarmee de subsidievoorwaarden verscherpt en de toegang tot de kustvisserijvloot bemoeilijkt. Bovendien zijn onlangs in EG-verband voorstellen gedaan de boomkorvisserij in de twaalfmijlszone drastisch te beperken 1). Het lijkt derhalve een goed moment voor een evaluatie van dit kottertype.

Om een bijna tegengestelde reden is er aanleiding de haringvisserij door kotters nader te beschouwen. Dit is de enige tak van visserij waar in de toekomst nog een zekere expansie mogelijk mag worden geacht. Toen de visserij op maatjesharing in 1983 weer werd toegestaan, waren de verwachtingen van de mogelijkheden die hier voor de kottersector lagen hooggespannen. Door structuurveranderingen in de trawlervloot leken de kotters een belangrijke rol te kunnen gaan spelen in de produktie van maatjesharing. Deze verwachtingen zijn voorshands niet uitgekomen, enerzijds door onmacht de bijbehorende organisatorische problemen op te lossen, anderzijds door gebrek aan vermogen bij kotters en bemanningen maatjes te produceren. Op dit laatste punt is het in de najaars- en wintervisserij op verse haring beter gesteld, zodat dit voor een aantal schepen een lucratieve activiteit is. Ook dan zijn de marktomstandigheden niet bepaald gunstig, al voorziet de kotterharing in een onmiskenbare vraag van de verwerkende industrie. In deze visserij komen echter de grenzen van wat de visstand - de Zuidelijke haringpopulatie van de Noordzee - kan verdragen alweer in zicht. Vergunningen voor deelname eraan zijn dan ook niet meer voor elke belangstellende vrijelijk beschikbaar. Het hoofdstuk dat deze activiteiten van de kottersector beschrijft is een uittreksel van een uitgebreider studie van de haringvisserij door kotters, die elders zal worden gepubliceerd.

In het begin van deze Inleiding wordt gesteld, dat er een eind is gekomen aan de vrije ontwikkeling van de vissersvloot. Het licentiestelsel betekent een feitelijke grens aan de groei van de kottervloot als geheel en tot op zekere hoogte ook van de afzonderlijke eenheden. Het laatste hoofdstuk van dit rapport, de Slotbeschouwing, is aan die tot nog toe ongebreidelde

- 1) Deze voorstellen zijn inmiddels aanvaard (ondanks fel weer van Nederlandse zijde) en behelzen met name een maximum totale boomkorlengte per schip van 8 m (ofwel 2x4 m), terwijl daarnaast het motorvermogen nauwer wordt omschreven.

groei gewijd en aan de natuurlijke grenzen die hieraan zijn gesteld. Uitgebreid wordt ingegaan op de achterliggende motieven en mechanismen die de praktisch onbedwingbare investerings- en expansiedrift in de visserij veroorzaken. De grenzen hieraan worden in hoofdzaak bepaald door het eindige produktievermogen van de visbestanden in zee. Sociaal-economische overwegingen kunnen en moeten een bijdrage leveren aan het bepalen van het niveau en de wijze waarop de vangstcapaciteit wordt begrensd.

2. Ontwikkelingen in de kottervisserij 1970-1985

In dit hoofdstuk zal nader worden ingegaan op een aantal ontwikkelingen in vloot en bedrijfsresultaten van de kottervisserij van de afgelopen vijftien jaar. Een groot aantal gegevens dat hierop betrekking heeft is weergegeven in de bijlagen 1 t/m 5 achterin dit rapport. In de navolgende beschouwingen wordt daarop teruggesproken, waarbij een enkele maal ter verduidelijking een overzicht in de vorm van een grafiek zal worden gegeven.

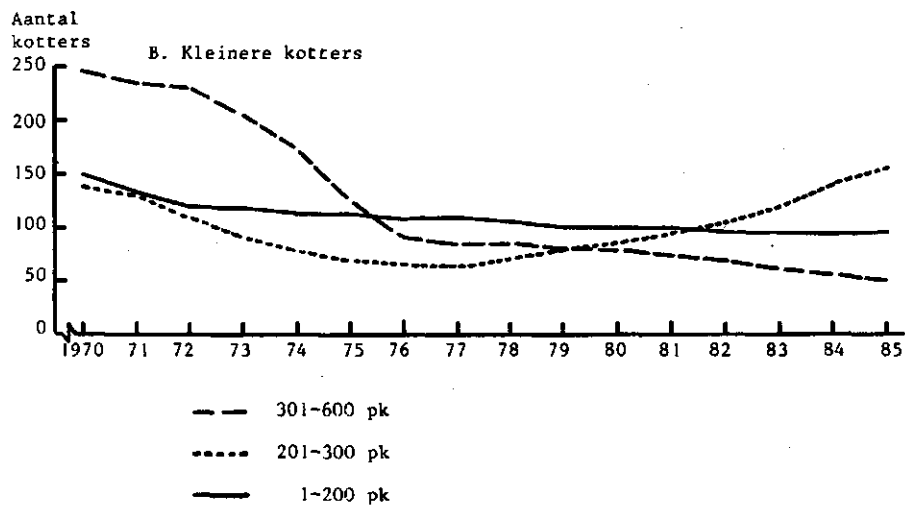
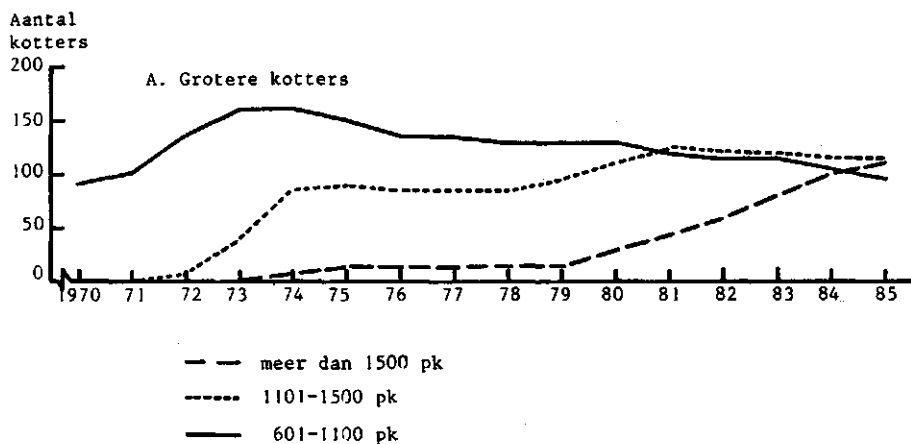
2.1 Vloot en bemanning

De investeringsgolf van het begin van de jaren zeventig bracht geen sterke toename van het aantal kotters met zich mee. Dit hing ook samen met een inkrimping van de garnalenvisserij in die tijd. In de saneringsjaren 1975 en '76 liep het aantal kotters snel terug, zodat er eind 1977 120 kotters (bijna 20%) minder waren dan in het topjaar 1973. De investeringsgolf die in 1980 merkbaar werd, leidde wél tot uitbreiding van de kottervloot, zodat in 1985 het aantal van voor de sanering weer was bereikt.

De eerste investeringsgolf liet het motorvermogen, een belangrijke maat voor de vangstcapaciteit van de vloot, snel groeien en wel met bijna 60% in vier jaar tijd tot 368.000 pk eind 1974. De sanering bracht dit terug met 12% tot 325.000 pk. De tweede investeringsgolf deed opnieuw de vangstcapaciteit toenemen, nu met ruim 60% en over een periode van 6 jaar. Eind 1985 was daarmee 545.000 pk in de vaart, bijna de helft meer dan bij de top van eind 1974, toen overcapaciteit één van de argumenten voor sanering was.

Het aantal opvarenden van de vloot vertoont in grote trekken hetzelfde verloop als het aantal schepen. In de saneringsjaren gingen circa 600 arbeidsplaatsen (22%) verloren. Daarna nam de werkgelegenheid op de kottervloot weer met bijna de helft toe tot circa 3.000 in 1985. De gemiddelde bemanning per kotter nam in de beschouwde periode slechts toe van 4,3 tot 4,9, terwijl het gemiddelde motorvermogen steeg van 374 pk tot 883 pk. De schaalvergroting in de kottersector, waarbij het geïnstalleerde vermogen per opvarende meer dan verdubbelde, heeft dus minder invloed op de werkgelegenheid (gehad), dan het verloop van het aantal vaartuigen. Overigens lijkt het aantal opvarenden in lichte mate te variëren met de bedrijfsresultaten.

Figuur 2.1 Ontwikkeling aantal kotters per pk-klasse

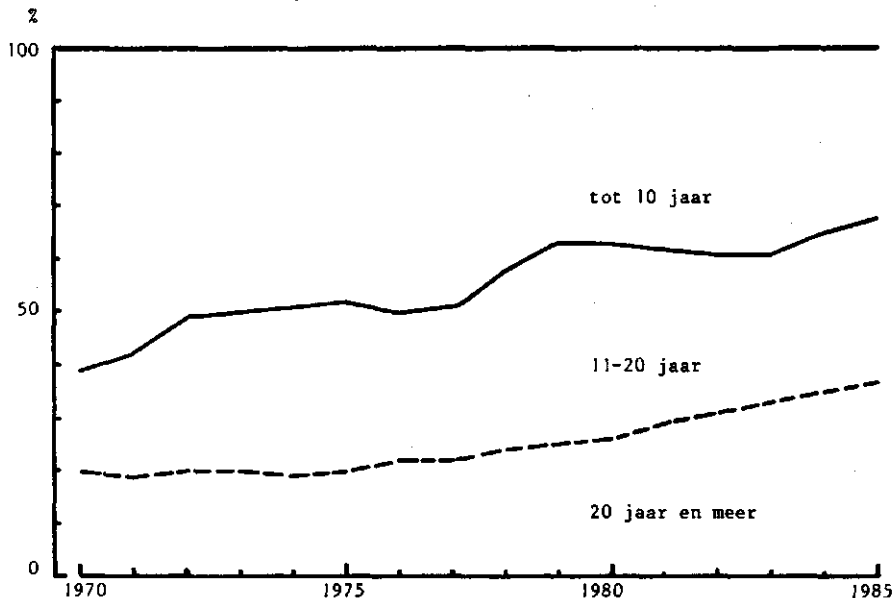


Van het verloop van de samenstelling van de kottervloot naar pk-klasse geeft figuur 2.1 een goed beeld. Enkele ontwikkelingen vallen hierin op:

- de groep kleinste kotters, met garnalenvisserij als hoofd-bedrijf, is na de teruggang in de eerste jaren zeventig maar weinig verder verkleind;
- de groep van 201 - 300 pk liep tot en met de saneringsjaren geleidelijk terug tot minder dan de helft, maar groeide daarna tot meer dan de omvang in 1970. Die groei betrof met name schepen tegen de bovengrens van deze pk-klasse, een ontwikkeling waaraan Hoofdstuk 4 van dit rapport is gewijd;
- de aanvankelijk grootste groep, die van 301 - 600 pk met 245 kotters in 1970, begon al in '72, ruim voor de sanering, snel kleiner te worden. Vooral deze schepen werden in de eerste investeringsgolf vervangen door grotere kotters. Ook leverde deze groep het grootste aandeel in de sanering van 1975 en '76. Sindsdien is de groep nog verder afgebrokkeld, zodat de pk-klasse die eens de ruggegraat was van de kottervisserij nu geen 10% van de kottervloot meer uitmaakt;
- de groep waarlijk grote kotters van meer dan 1500 pk is pas na '79 echt tot ontwikkeling gekomen en in zes jaar uitgegroeid tot eenzelfde omvang (in aantal) als die van 601 - 1100 pk en van 1101 - 1500 pk.

Ondanks investeringsgolven en sanering is de gemiddelde leeftijd van de kottervloot in de beschouwde periode geleidelijk toegenomen (zie figuur 2.2). In 1970 kon van een zeer jonge

Figuur 2.2 Procentuele verdeling van de kottervloot naar leeftijdsgroep 1970 - 1985



vloot gesproken worden: 60% van de schepen was jonger dan 11 jaar en slechts 20% was ouder dan 20 jaar. Het aandeel van de oude schepen bleef nog tot en met 1975 zo laag maar is daarna gestaag toegenomen. Het aandeel van de jonge kotters nam af met een drietal forse stappen, die voor een deel een reflectie zijn van vroegere investeringsgolven met tussenruimten van ruwweg 5 jaar. Thans zijn de leeftijden van de kotters bijna gelijk over de klassen verdeeld.

Uit hiervoor gemaakte opmerkingen is duidelijk dat de leeftijdsopbouw naar pk-klasse sterk uiteenloopt. Van de 300 kotters tot en met 600 pk is ongeveer twee derde ouder dan 20 jaar, maar ook bijna een kwart hoogstens 10 jaar oud. Dat laatste is vooral te danken aan nieuwbouw in de 300 pk-klasse ("Eurokotters"). De ruim 200 kotters van 601 - 1500 pk zijn voor twee derde al van "middelbare" leeftijd en nog geen 20% is 10 jaar of jonger. De meeste van deze schepen werden al voor de saneringsjaren in de vaart gebracht.

Het is gebruikelijk de kottersector onder te verdelen in Maatschap Noord, -Zuid en Arbeidsovereenkomst. De bedrijven met bemanning op (Collectieve) Arbeidsovereenkomst zijn geconcentreerd in Katwijk en IJmuiden. Over het algemeen vertoont de gang van zaken bij de Maatschapskotters in Scheveningen en IJmuiden meer overeenkomst met die bij de CAO-groep dan met de Maatschap in Noord en Zuid. Om die reden leek het aardig voor dit hoofdstuk (en zijn bijlagen) een regionale indeling te maken in Noord, Zuid en Midden, waarbij tot Midden de traditionele Hollandse vissersplaatsen Scheveningen, Katwijk en IJmuiden worden gerekend.

De groei van de kottervloot na de sanering is door de "Midden"vloot maar ten dele meegemaakt. Het aantal schepen is thans nauwelijks groter dan eind 1977, terwijl het motorvermogen op de piekjaren 1973 en '74 na over de gehele periode tussen 40 en 50.000 pk schommelde. Deze regio leverde ook relatief de grootste bijdrage aan de sanering: een derde van het motorvermogen en 40% van het aantal schepen werd ingeleverd. In het Noorden was dat 12% respectievelijk 19% en om de Zuid 7% respectievelijk 9%.

De Noordvloot is na de sanering weer met ruim een kwart van het aantal schepen toegenomen en is thans iets groter dan in de eerste helft van de jaren zeventig. Het totale motorvermogen groeide echter met circa driekwart en was eind 1985 meer dan tweeënehalf maal zo groot als eind 1970. Om de Zuid was de groei van de vloot het krachtigst: sinds de sanering kwam er bijna een derde van het aantal schepen bij, terwijl het motorvermogen met bijna 80% toenam. Thans zijn er 15% meer Zuidkotters dan begin jaren zeventig en is het motorvermogen tot het driedubbele toegenomen.

Opmerkelijk is dat zowel bij het aantal schepen als bij het totaal motorvermogen de Noordvloot telkens vooroploopt met het uitbreiden van zijn aandeel. De Zuidvloot volgt later en gaat langer door, daarmee weer iets van het aandeel van de Noord af-

snoepend. Dit beeld wordt bevestigd door de verdeling van de schepen per regio over de pk-klassen: het in de vaart brengen van grotere kotters begint telkens om de Noord, dan volgt het Zuiden en het Midden sluit meestal de rij. Alleen bij de groep 1501 - 2000 pk verwierf de Zuid zich in de eerste investeringsgolf een lichte voorsprong.

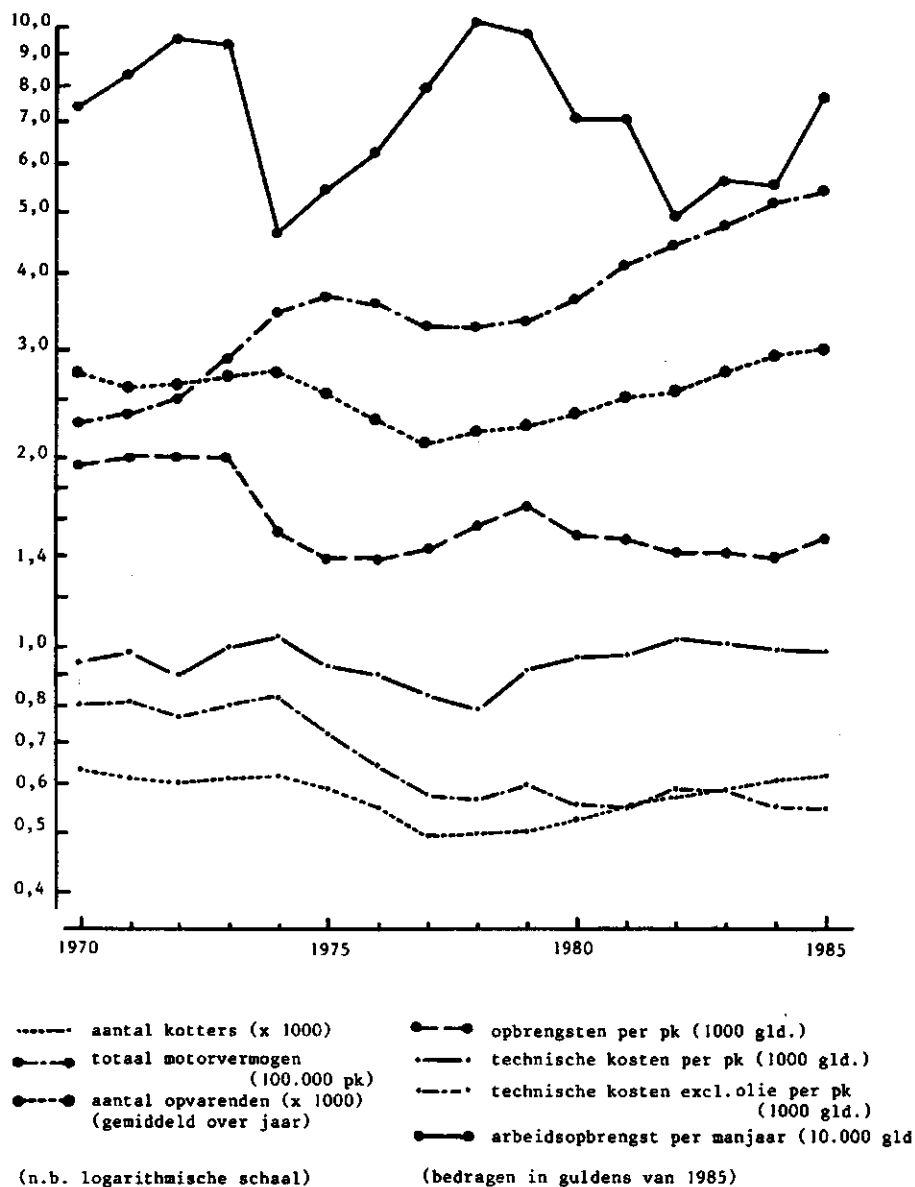
2.2 Bedrijfsresultaten

De totale opbrengsten van de kottervisserij namen van 1970 tot 1985 in nominale bedragen vrijwel zonder onderbreking toe en nog aanzienlijk sneller dan de vangstcapaciteit van de vloot (in pk's gemeten). In de beschouwde periode heerste er echter een forse inflatie, die pas de laatste jaren sterk is afgenomen. Een bepaald bedrag was in 1970 bijna tweeëneenhalf maal zoveel waard als in 1985. Wordt er voor de inflatie gecorrigeerd, dan blijkt dat de reële waarde van de opbrengsten niet evenredig met de vangstcapaciteit is toegenomen. De gedefleerde opbrengsten per pk waren in de eerste jaren zeventig vrijwel constant, maar verminderten sterk (met circa 30%) in 1974 en '75, toen de eerste oliecrisis samenviel met een investeringsgolf. Na de sanering trad enig herstel op, maar met de nieuwe investeringsgolf, waarvan het begin opnieuw samenviel met een sterke stijging van de olieprijs, gleden de reële opbrengsten per pk weer af naar het niveau van 1975/'76. Pas in 1985 tekende zich weer een licht herstel af (zie figuur 2.3).

Opbrengsten zijn het produkt van aanvoer en prijzen. De ontwikkeling van de aanvoer is sterk achtergebleven bij die van de vangstcapaciteit. Dit is in de visserij geen ongewoon verschijnsel, eerder kan men het beschouwen als specifiek eigen aan de visserij. Stevig geëxploiteerde visstanden laten geen ongebreidelde produktiegroei toe. In de eerste helft van de jaren zeventig, toen het motorvermogen van de kottervloot met meer dan de helft toenam, steeg de totale aanvoer niet noemenswaard. Aan het begin van de jaren tachtig namen de aanvoeren wel toe met het groeien van het motorvermogen. Helaas ontbreken over de laatste jaren betrouwbare gegevens, zodat niet vast staat of die tendens zich heeft voortgezet. In elk geval geeft dit de indruk dat met de nieuwe generatie grote kotters nieuwe visgronden konden worden aangeboord, die een wezenlijke vergroting van de vangsten toelieten.

Het aanvoerpakket van de kottervisserij is in de loop der jaren voortdurend aan verandering onderhevig geweest. In het algemeen zoekt de visserij compensatie bij een andere soort als het met de ene niet goed lukt. Over de gehele beschouwde periode was platvis de belangrijkste produktgroep, maar binnen die groep was er een verschuiving van de dure tong naar de goedkopere schol. Rondvis, haring en makreel hadden door de jaren heen een aandeel

Figuur 2.3 Ontwikkelingen in de kottervisserij 1970 - 1985



in de totale aanvoer dat schommelde tussen een derde en 45%. Toen de haring door de vangststop op een dieptepunt was, klom het aandeel van de rondvis tot 40% en meer.

Over het algemeen hebben de aanvoerprijzen per soort de inflatie goed bijgehouden. De verschuivingen in het aanvoerpakket, met een geleidelijke overgang van relatief dure op relatief goedkope soorten - van tong op schol en van kabeljauw weer op haring - maakten echter dat de gemiddelde aanvoerprijzen in grote trekken daalden. Opvallend is de val van de gemiddelde aanvoerprijzen die zich bij beide oliecrises voordeed. In 1974 hing deze duidelijk samen met de algemene economische stagnatie die met name effect had op de tongprijs; in 1980 moet eerder een pakketverschuiving (van tong naar kabeljauw) als oorzaak worden aangewezen. Wel daalden in de volgende jaren de tongprijzen sterk, waarschijnlijk mede onder invloed van de economische crises.

De ontwikkeling van de totale voor inflatie gecorrigeerde technische kosten - dat zijn alle kosten behalve de beloning van de bemanning - liep nagenoeg parallel met de ontwikkeling van het motorvermogen van de kottervloot. Tijdens de sanering en in de twee jaar daarna daalden de kosten sneller dan het motorvermogen. In de jaren daarvoor en daarna stegen ze sneller onder invloed van de oliecrises. Dit is ook goed te zien in figuur 2.3, waarin de technische kosten per pk zijn uitgezet.

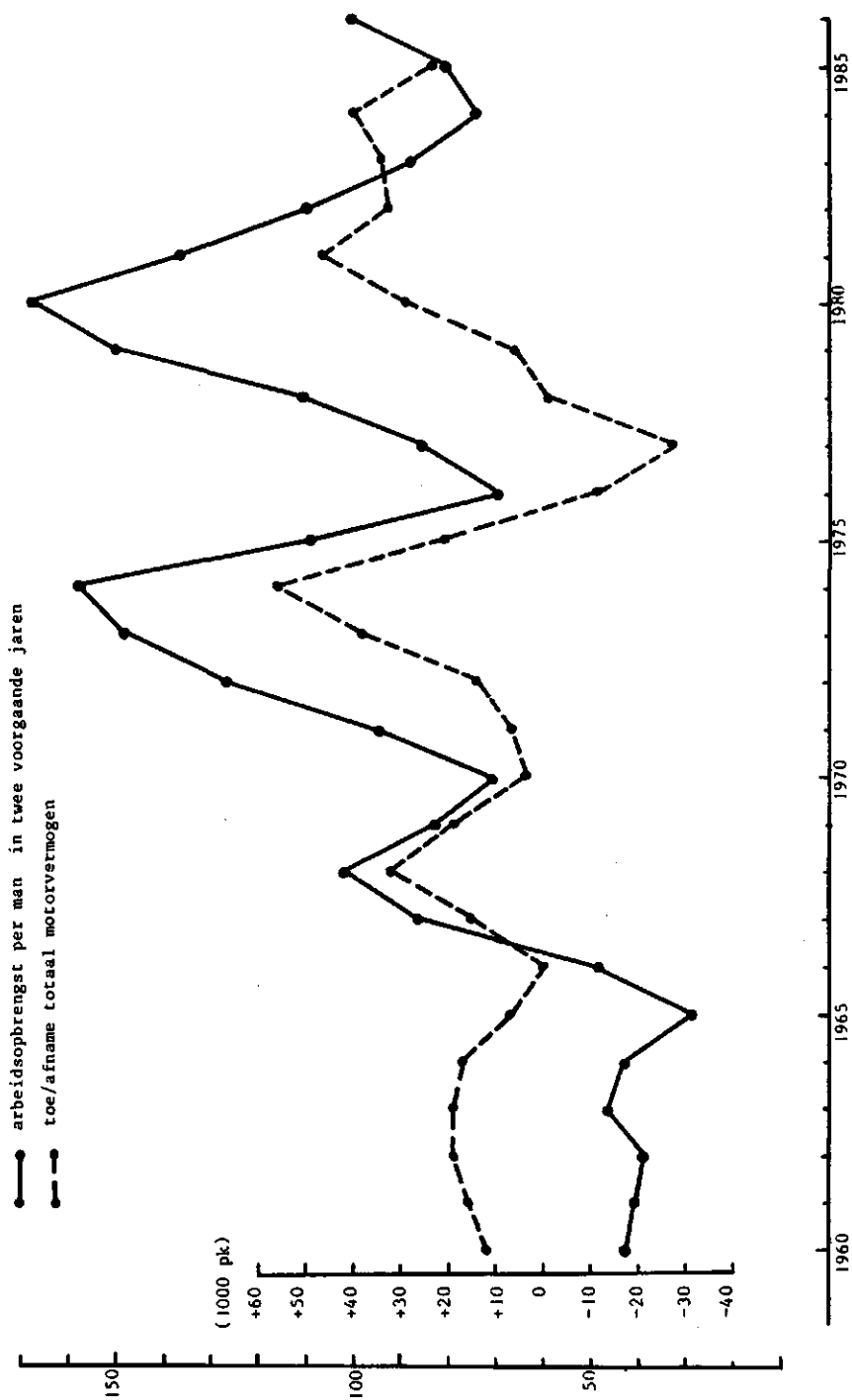
Dat de invloed van de oliekosten op het geheel sterk is toegenomen blijkt eveneens uit figuur 2.3. Het aandeel in de technische kosten groeide van omstreeks 13% in het begin van de jaren zeventig tot circa 40% in de laatste jaren.

De technische kosten verminderd met de oliekosten per pk vertonen een opmerkelijk verloop. Van een vrijwel constant niveau van circa 800 gld./pk verminderden de overige technische kosten in de saneringsjaren tot een vrijwel constant niveau van 550 à 600 gld./pk. De daling bij de sanering is op zich geen verrassing: het verdwijnen van minder efficiënte schepen en het verminderen van de onderlinge concurrentie vormen een verklaring. Wel is de mate van vermindering vrij groot, wellicht ook doordat de kostenfactoren in de visserij minder snel in prijs stegen dan de algemene inflatie. Van een daling in de kosten per eenheid, die in het algemeen met schaalvergroting samengaat, is bij de laatste investeringsgolf niet duidelijk sprake. Enerzijds kan dit effect teniet gedaan zijn door het kostenverhogende effect van toegenomen concurrentie; anderzijds kan een relatief sterke stijging van de bouwkosten van kotters, te zamen met hoge bedrijfseconomische afschrijvingen op nieuwe schepen hierop van invloed zijn geweest.

Het verschil tussen opbrengsten en technische kosten is de arbeidsopbrengst. Dat is een goede maat voor het inkomen dat met de visserij wordt verworven: het is de som van de beloning van de bemanning en het netto-resultaat. Door het niet gelijktijdig optreden van toppen en dalen in opbrengsten en technische kosten

Figuur 2.4 Ontwikkeling van het motorvermogen van de kottervloot per jaar en de arbeidsopbrengst per man in de beide daaraan voorgaande jaren (in glds 1985)

(1000 gld.)



had de arbeidsopbrengst in de afgelopen vijftien jaren een vrij grillig verloop (figuur 2.3). Topjaren waren 1972 en '73, met een totale arbeidsopbrengst (in guldens van 1985) van circa 250 miljoen gulden, 1978 en '79 met circa 220 miljoen gulden en 1985 met bijna 230 miljoen gulden. Zeer slechte jaren waren 1974 en '82, beide met een gedefleerde arbeidsopbrengst van 127 miljoen gulden. Deze slechte jaren gingen samen met pieken in de oliecosten zowel als de overige technische kosten per pk, terwijl de opbrengsten per pk relatief laag waren (figuur 2.3).

Het totale arbeidsinkomen is op zich al een belangwekkend gegeven, maar om een juiste indruk te krijgen van de gang van zaken in de bedrijfstak dient het te worden betrokken op het aantal mensen waaronder dit inkomen moet worden verdeeld: de opvarenden. De arbeidsopbrengst per opvarende fluctueerde minstens zo sterk als de totale arbeidsopbrengst, maar pieken en dalen vielen wel in overeenkomstige jaren (zie figuur 2.3). Het hoogtepunt was niet 1972 of '73, maar 1978, toen de arbeidsopbrengst in guldens van '85 gemiddeld per opvarende opliep tot ruim 100.000 gld. Het dieptepunt viel in 1974, toen de reële arbeidsopbrengst per opvarende terugviel tot 46.000 gld., nog niet de helft van het voorgaande jaar. Iets minder rampzalig was 1982 met 49.000 gld. per opvarende; de 40% extra pk's die toen ten opzichte van '74 per opvarende ter beschikking stonden leverden dus niet veel meer inkomen op.

Het hiervoor als goed genoemde en ook algemeen zo ervaren jaar 1985 ligt naar arbeidsopbrengst per opvarende beschouwd met 76.000 gld. maar weinig boven de middelmaat. Steeds sterker lijken schijnwinsten op basis van lagere fiscale afschrijvingen het beeld van de praktijk en de bedrijfseconomische uitkomsten uit elkaar te doen lopen. In dit verband zal daar niet verder op worden ingegaan; in het kader van het financieringsonderzoek wordt hierover gepubliceerd.

2.3 Investeringsgolven

De heftige terugslagen in arbeidsopbrengst per man worden veelal toegeschreven aan de oliecrises met hun felle prijsstijgingen van olie en andere kostenfactoren en bovendien dalende visprijzen. Als we onze tijdshorizon wat verder naar het verleden verschuiven blijkt er echter meer aan de hand te zijn. Ook in de jaren zestig deden zich enkele malen forse teruggangen in de arbeidsopbrengst per man voor. Toppen en dalen lijken een zekere samenhang te vertonen met de ontwikkeling van de vangstcapaciteit. Steeds als het motorvermogen stijgt neemt de arbeidsopbrengst per man af en andersom, als het motorvermogen weinig of niet toeneemt verbeteren de resultaten. Beide oliecrises kwamen ongelukkigerwijze op een moment dat de bestellingen die de laatste investeringsgolven zouden vormen al groten-deels of geheel waren gedaan. Het van nature bestaande mechanisme

werd daardoor versterkt, zodat de te incasseren terugslagen heftiger waren dan voorheen.

Dat de ontwikkeling van de vangstcapaciteit samenhangt met die van de inkomens wordt duidelijker zichtbaar als de jaarlijkse toe-(of af)name van het motorvermogen samen met het gemiddelde arbeidsinkomen van de twee jaar daarvoor wordt uitgezet, zoals in figuur 2.4. Vooral de toppen volgen elkaar daarin verrassend zuiver, een teken dat het tijdsverloop tussen oorzaak - verbetering inkomens - en gevolg - het effectief worden van investeringen - zo redelijk is geschat. Alleen bij de laatste golf is de fase iets verschoven en komt de groei van het motorvermogen een jaar achterop. Dit kan een nawerking zijn van de zware slag van de eerste oliecrisis, die een langduriger herstelperiode nodig maakte en met de sanering wellicht tot groter voorzichtigheid aanzette. Ook is de laatste golf gespreid over meerdere jaren en vertoont zelfs een tweede top in 1984, die op grond van het inkomensverloop niet te verwachten viel. Hier speelt wellicht het hiervoor gesignaleerde verschil in waarneming van de bedrijfsuitkomsten tussen de praktijk en het economisch onderzoek een rol (Davidse, 1985). Ook zou dit een neveneffect kunnen zijn van het tot stand komen van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid, als individuele bedrijven hun "uitgangspositie" voor het effectief worden daarvan hebben trachten te verbeteren. (Door Deense onderzoekers is dit gesuggereerd (Jorgensen, 1986)).

Dat er ook een oorzakelijk verband andersom bestaat, waarbij de ontwikkeling van de vloot die van de inkomens beïnvloedt, ligt meer op biologisch terrein en is bij een voorgaande gelegenheid al eens door De Veen aannemelijk gemaakt aan de hand van de samenhang tussen het verloop van de stand van prooidieren en die van hun praedatoren (De Veen, 1979). De uitkomsten van het economisch onderzoek zijn daarmee bepaald niet strijdig, hooguit vindt enige afzwakking plaats via het marktmechanisme.

In beginsel is met de invoering van het licentiestelsel voor de Nederlandse visserij het hiervoor geschetste mechanisme doorbroken. Het bloed kruipt echter waar het niet gaan kan (zeker in de visserij) en het zal dan ook de grootste moeite kosten de bedrijfstak te laten afwijken van wat kennelijk al vele jaren de "natuurlijke gang van zaken" is. Het lopende jaar 1986 lijkt, door de sterk gedaalde olieprijs en de vooralsnog niet ongunstige aanvoerpijzen, ondanks alle beperkingen opnieuw een goed jaar te worden. Samen met de goede uitkomsten van 1985 levert dat een zware druk om opnieuw te gaan investeren in capaciteitsvergroting. Reserveringen voor nieuwbouw van eind 1984 - toen de toegang tot de kottervisserij gesloten werd - zullen, voor zover niet al in de loop van 1986 1) zeker daarna nog worden gerealiseerd. De animo tot sanering zal tot een minimum teruglopen (zie Hoofdstuk 6).

- 1) Begin 1986 was een 35-tal kotters in aanbouw of besteld voor aflevering in dat jaar, met een gezamenlijk motorvermogen van naar schatting 55.000 pk.

3. Kleinere en grotere kotters

De discussie over begrenzing van de vangstcapaciteit van individuele schepen in de kottervisserij is tenminste twintig jaar gaande. Deze discussie, met vaak grote verschillen van opvattingen tussen vissers onderling en tussen bedrijven en overheid, kan niet los gezien worden van de zeer expansieve ontwikkelingen in de kottervisserij sinds de vijftiger jaren. Het gemiddelde motorvermogen per schip nam in de dertig jaar tussen 1955 en 1985 toe van 101 tot 883, de totale besomming steeg in guldens van 1985 van 124 miljoen tot 801 miljoen, terwijl het deelloon per opvarende in reële guldens toenam van f 26000 tot f 75000. Door deze onstuimige groei werd de kottervisserij veruit de grootste tak van zeevisserij in Nederland. Er zullen slechts weinig andere bedrijfstakken in Nederland zijn met een dergelijk hoog groeitempo. Een groei, die zich voltrok ondanks periodieke stagnaties van kleinere of grotere omvang. Een groei ook tegen de verdrukking - de quoterings - in, waardoor de bedrijfstak anno 1986 met grote problemen worstelt, waarvan de te grote vangstcapaciteit in verhouding tot de toegestane quota het belangrijkste is.

3.1 Schaalvergroting in discussie

- Bedrijfsleven

De snelle expansie van de Nederlandse kottervisserij werd mogelijk door gunstige economische omstandigheden (groei reële welvaart, gunstige exportmogelijkheden voor platvis) en als geheel gunstige ontwikkeling van de betreffende visbestanden. Schol is in deze periode niet of nauwelijks te intensief bevist geweest; de tongpopulatie vertoonde grotere schommelingen. Door-slaggevend voor de snelle groei was toch de gedrevenheid van de kottervissers. De drang tot expansie kreeg een extra-stimulus door de sterke onderlinge concurrentie tussen de vissers als gevolg van het bevissen van dezelfde visgronden. Vergroting van de vangstcapaciteit door de één betekende bij een gegeven visbestand een bedreiging voor de ander. Door het uitwijken naar nieuwe vangstgebieden, zoals tot 1970 nog mogelijk was kon de vergrote visserijdruk weer verminderd worden. De betekenis van dit zogenaamde Gordon-axioma als stuwende kracht voor de pk-race is tot heden in Nederland meestal onderschat (Davidse, de Jager, Rijnveld, Smit en de Wilde, 1975).

De snelle expansie was een groot deel van de vissers overigens een voortdurende bron van zorg. Motieven hiervoor waren onder meer: de steeds toenemende investeringen per schip, de sterke stijging van het vreemde vermogen en van de financieringslasten,

de vrees voor aantasting van de volwassen tong- en scholpopulatie, e.d. Vrij regelmatig deden de visserij-organisaties een dringend beroep op de overheid om het motorvermogen per schip wettelijk tot een maximum te beperken 1). In diverse jaren werd een maximum aantal pk's per schip voorgesteld, dat steeds werd aangepast aan de feitelijke ontwikkelingen: 1971 800 pk, 1972 1000 pk, 1978 1250 pk en 1984 2000 pk.

Voor een bedrijfstak waarin de ondernemers nogal individueel zijn ingesteld en de visserij eeuwenlang met een grote mate van vrijheid kon worden uitgeoefend zijn dergelijke initiatieven tot zelfbeperking opmerkelijk. Overigens wenste een deel van de vissers geen aantasting van de individuele bedrijfsvrijheid in dit opzicht. In 1984 zou dit aantal maximaal 10% hebben bedragen 2).

- Het overheidsbeleid

Het beleid van de overheid was bij het begin van de jaren zeventig gericht op een zo groot mogelijke bedrijfsvrijheid. Beperking van het aantal pk's per schip was geen overheidstaak om de volgende redenen:

- grotere schepen gaven economisch de beste resultaten;
- ingrijpen zou snel leiden tot verstarring van de technische ontwikkeling;
- eenzijdige beperking door Nederland zou te veel ruimte laten voor buitenlandse concurrentie;
- de vigerende Visserijwet liet beperking van het motorvermogen niet toe.

De gemengde Cie "Capaciteitsbeheersing in de kottervisserij" kwam in 1979 op grond van deels dezelfde en enkele andere overwegingen eveneens tot de conclusie, dat er geen beperking diende te worden opgelegd aan het aantal pk's per schip (Anon, 1979). Wel leek het wenselijk te streven naar een beheersing van de totale visserij-capaciteit, waartoe echter geen specifieke maatregelen werden aanbevolen.

In de jaren 1984-1986 werd opnieuw door het bedrijfsleven gepleit voor het instellen van een pk-grens. De overheid vaardigde in december 1984 een licentie-regeling uit, waardoor in beginsel de totale capaciteit kon worden beheerst. Ook werden toezeggingen gedaan over het instellen van een 2000 pk grens, die echter volgens een nadere toelichting niet de hoogste urgentie had 3).

- 1) Jaarvergaderingen Nederlandse Vissersbond 1972 en 1974.
- 2) Persoonlijke mededeling B.Daalder, voorzitter van het Visserij-schap.
- 3) Drs. G. van der Lely op de Jaarvergadering van de Nederlandse Vissersbond 1985.

Uit het voorgaande kan blijken, dat de overheid op het gebied van de beperking van de visserij-inzet geen taak voor zich zag weggelegd met uitzondering van het invoeren van saneringspremies in onder andere 1975/'76 en 1985. Voor een dergelijk beleid waren ook geen internationale verplichtingen aanwezig, hetgeen bijvoorbeeld wel het geval was bij de omvang van de vangsten.

3.2 Economische overwegingen

Uit het economisch onderzoek zijn in een vroeg stadium (1973 en 1975) reeds makro-economische overwegingen naar voren gebracht om de totale visserij-inspanning in de Nederlandse kottervisserij niet ongebreidelde te laten groeien. Anderzijds is uit mikro-economische analyses gebleken, dat de schaalvergroting in de kottervisserij vanuit vele optieken kan worden gezien met sterk verschillende resultaten. In figuur 3.1 wordt zeer gecomprimeerd het effect weergegeven van een aantal overwegingen dat van invloed is bij de beslissing tot aanschaf van nieuwe kotters.

Uit figuur 3.1 zal duidelijk worden, dat er geen éénduidige conclusie kan worden onttrokken voor alle gevallen, waarbij de bouw van een nieuwe kotter wordt overwogen. Daartoe zijn de randvoorwaarden voor ieder geval te verschillend wat betreft ervaring, uit te oefenen visserijen, plaats van vestiging, financiële positie, e.d.

Het overzicht van overwegingen laat echter onzes inziens twee conclusies zeer duidelijk toe:

- Als geheel is de economische betekenis van steeds grotere kotters door de investerende kottereigenaren aanzienlijk overschat in de laatste 5 á 10 jaren. Onder de huidige omstandigheden zou investering in een kotter kleiner dan 1500-2000 pk in de meeste gevallen een economisch beter effect hebben gesorteerd. Te lang hebben de gunstige schaalvergrotingseffecten van voor 1974 doorgewerkt en te veel is nadien gekeken naar de gunstige uitzonderingen van de pioniers. De vaak gemaakte keuze van steeds grotere kotters is vooral beïnvloed door strategische overwegingen (veilig stellen positie), door inflatie en fiscale overwegingen alsmede door drijfveren als status. Voor de naaste toekomst zullen deze overwegingen steeds meer aan realiteitswaarde inboeten, mede door de quotering en het licentie-systeem van 1984 en het gewijzigde fiscale stelsel.
- Op het niveau van het georganiseerde bedrijfsleven en de overheid moet worden geconcludeerd, dat de bestaande vrijheid bij de bouw van nieuwe schepen te lang is gecontinueerd. Dit heeft mede geleid tot de thans bestaande overcapaciteit, die niet dan met grote moeite en hoge kosten weer zal moeten worden afgebouwd. Hoewel het grootste kwaad al is geschied lijkt het wenselijk op korte termijn tot een waterdichte regeling te komen ter zake van de pk-begrenzing van de individuele schepen en de beheersing van de totale visserijcapaciteit.

Figuur 3.1 Overzicht van technische, makro- en mikro-economische overwegingen t.a.v. kleinere en grotere kotters

Gezichtspunten		Effecten	Nadere opmerkingen
A. Technische aspecten			
1. Olieverbruik		Per gevangen kilo vis en per gulden besomming verbruiken grote kotters meer olie dan kleinere, ook als men alleen de boomkorvisserij beschouwt.	Zie ook 4 en 5. Mogelijk is minder goede schroefdiameter/pk-verhouding hier van invloed. Grotere kotters zijn door energie-intensiteit gevoelig voor prijspeil van olie.
2. Technische kosten		Grotere kotters behalen een duidelijk schaalvoordeel in de (scheeps)exploitatiekosten. De vistuigkosten zijn meer evenredig met het motorvermogen (althans in de boomkorvisserij).	Zie ook 6 en 8. Deel van kosten is min of meer onafhankelijk van afmetingen van schip.
3. Vrijvarende snelheid		Neemt op grotere kotters toe, maar niet evenredig. Wel enige tijdwinst, maar duur betaald.	Op grond van zijn lengte kan een 1200 pk-kotter 12,5 kn. stomen; een van 2400 pk ca. 14 kn.
4. Vissende snelheid		Neemt toe op grotere kotters, maar niet evenredig. Max. grens i.v.m. kwaliteit vis (zandstralen)	Volgens RIVO optimale vissende snelheid voor 700 pk 4 kn., 1300 pk 5 kn. en 2300 pk 6 kn. (Blom, 1982)
5. Beviste oppervlakte		Door combinatie van hogere vissende snelheid en langere bommen, dus groter vistuig kunnen grotere kotters een groter oppervlak bevissen; neemt niet evenredig toe. Zwaardere vistuigen niet extra visnamig.	700 pk-kotter met 9 m bommen en 4 kn. een opp. van 13,3 ha per uur. 2400 pk-kotter met 16 m bommen en 6 kn. ca. 35,5 ha per uur.
6. Bedrijfsuitrusting en inrichting schepen		Op kleinere en grotere kotters kan in beginsel dezelfde apparatuur worden geïnstalleerd. In aantal gevallen kostenvoordelen voor grotere kotters.	Toepassing nieuwe apparatuur ten onrechte als argument genoemd voor continu nieuwbouw; nieuwe vindingen kunnen ook op in de vaart zijnde schepen worden geïnstalleerd.

Figuur 3.1 (le vervolg)

7. Veiligheid en zee-waardigheid	- Geen reden te veronderstellen dat kleinere kotters minder veilig zijn dan grotere. - Grotere kotters kunnen meer zeedagen maken dan kleinere i.v.m. weersomstandigheden	- Menselijke factor speelt bij veiligheid grootste rol. - Grotere kotters moeten ook voor rendabele exploitatie een zo groot mogelijk aantal dagen op zee doorbrengen.
B. Mikro-economische aspecten		
8. Investerings en financiering	- Investerings per pk bij grotere kotters beduidend lager dan bij Eurokotters en maar weinig lager dan bij kotters van 1100-1500 pk. - Bij gelijke solvabiliteit van eigenaars is financiering meestal neutraal.	- Lagere capaciteitskosten gaan (meestal) gepaard met afnemende meeropbrengsten. - Banken zijn vaak geneigd eigenaars van grotere kotters krediet op gemakkelijker voorwaarden te verlenen i.v.m. verondersteld voorloper-effect. Hetzelfde geldt voor kottederijen.
9. Inflatie	- Bij een door inflatie toenemende brutooverschot wordt de last van hoge financieringsverplichtingen sneller te dragen - Heeft onder normale omstandigheden een waardevermindering van de activa tot gevolg Door de toename van het eigen vermogen kan dit de aanschaf van grotere schepen stimuleren.	- De prijzen van de meeste vissoorten stijgen gemiddeld tenminste even snel als inflatie. Bij vervanging van schip wordt hierop vaak geanticipeerd. - Fiscus draagt zorg voor (krachtige) extra stimulans door de fiscale boekwinst niet te belasten bij gebruik hiervan als eerste afschrijving op nieuw schip. Zie ook 11 en 13.
10. Bedrijfseconomische rentabiliteit en inkomen	- Bruto-resultaat (vóór afschr. en rente).	- Bedrijfseconomisch wordt afgeschreven op de jaarlijks bijgestelde vervangingswaarde en rente berekend over het totale vermogen; afschrijving en rente op deze basis vaak aanzienlijk hoger dan fiscale

Figuur 3.1 (3e vervolg)

13. Belastingen

De belastingen op inkomsten en vermogens nemen progressief toe met de hoogte ervan.

Tot medio 1976 hebben de fiscale regelingen bij een investering een krachtige en periodiek terugkerende stimulans gevormd om te investeren in grote kotters. De nadien ingevoerde WIR werkt in beginsel neutraal, afgezien van het psychologisch effect van de te incasseren premie.

- In jaren met gunstige bedrijfsresultaten stimuleert de hoge belastingdruk tot het gebruik maken van fiscale regelingen die de druk verminderen.

- De fiscale regelingen tot medio 1976 werkten vooral gunstig voor goed lopende bedrijven. De WIR-premie had voor alle bedrijven een even groot effect. Met het afschaffen van de negatieve WIR-aanslag is dat niet langer het geval.

D. Macro-economische overwegingen

14. Nationaal-economisch rendement

Nationaal-economisch gezien wordt het grootste rendement verkregen indien de te vangen hoeveelheid vis (output) binnen de bestaande beperkingen gemaximaliseerd wordt en de kosten (input) geminimaliseerd. Overcapaciteit is een verspilling, waardoor de bijdrage van de kottervisserij aan het nationaal inkomen kleiner wordt.

Privaat-economische en nationaal-economische doeleinden kunnen strijdig met elkaar zijn. Individuele ondernemers kunnen hun bedrijfsresultaten nog vergroten voorbij het traject van de optimale omvang van de kottervloot

15. Investerings- en infrastructuurele voorzieningen

In de laatste 20 jaar zijn in kleinere en grotere havens aanzienlijke bedragen geïnvesteerd in moderne haven- en wal-faciliteiten, ook in de vissershavens buiten de Randstad. Hierdoor is een efficiënte bevissing aan de Noordelijke, Centrale en Zuidelijke Noordzee mogelijk, alsmede een efficiënte lossing en verwerking van de vangsten en adequaat onderhoud van de schepen.

Concentratie van de kottervloot in een beperkt aantal havens kan tot een verminderde doelmatigheid van het vissen leiden en tot kapitaalvernietiging.

Figuur 3.1 (4e vervolg)

16. Werkgelegenheid

- aan boord

Een kottervloot opgebouwd uit een wat groter aantal kleinere schepen leidt tot een wat grotere werkgelegenheid dan een vloot met overwegend grotere schepen.

Het aantal arbeidsplaatsen neemt niet evenredig toe met het groter worden van de schepen:

300 - 600 pk.	4,9
1100 - 1500 pk.	6,4
groter dan 2000 pk.	7,2

- aan de wal

In beginsel wordt de werkgelegenheid in de afnemende bedrijven niet beïnvloed door de structuur van de vloot. Voor de toeleverende bedrijven biedt een grotere vloot kleinere kotters meer werkgelegenheid.

De zeer gedifferentieerde werkgelegenheid aan de wal is 3 à 4 maal zo groot als die aan boord.

De arbeidsvoorziening van de omvangrijke werkgelegenheid aan de wal in toeleverende en afnemende bedrijven wordt vergemakkelijkt door spreiding van de kottervloot over een groter aantal visserijhavens.

4. Eurokotters

4.2 Opkomst van een kottertype

Onder de kleinere kotters neemt de "Eurokotter" een bijzondere plaats in. In het kader van de garnalenvisserij is dit type schip de grote onder de kleinen. Onder Eurokotters valt in brede zin de groep kotters van 261-300 pk uit het LEI-onderzoek te verstaan. Daarbinnen worden over het algemeen als echte Eurokotters beschouwd: de schepen van 300 pk en een lengte over alles van meer dan 20 m die sinds 1978 al dan niet met EEG-subsidie nieuw in de vaart zijn gekomen.

Aan het eind van 1985 bestond de groep Eurokotters in brede zin uit 111 schepen, dat is 18% van de totale kottervloot. De vangstcapaciteit, gemeten in pk, van de groep is echter slechts 6% van de totale capaciteit en de bijdrage aan de totale visserij-inspanning is nog geen 5%. Deze schepen bieden werkgelegenheid aan ca. 435 opvarenden, ongeveer eenzevende van het totaal aantal arbeidsplaatsen op de kottervloot.

De betekenis van de Eurokotters in het geheel is om de Zuid - met 46 bijna één op de drie kotters - beduidend groter dan bij de Noordvloot - met 65 ongeveer één op zeven. Dat blijkt nog sterker uit de verdeling van het veertigtal echte Eurokotters dat tot eind 1985 in de vaart was gebracht: 25 behoren tot de Zuidvloot en slechts 15 tot de Noordvloot. Het tiental Eurokotters dat begin 1986 in aanbouw of bestelling was brengt in die verhouding geen verandering.

Sinds eind 1978 is de groep kotters van 261-300 pk praktisch verviervoudigd. Dit in tegenstelling tot de kleinere kotters (van 0 - 260 pk) die in aantal bijna gelijkbleven (van 150 naar 140) en de middenklasse kotters tot 1100 pk die met bijna eenderde in aantal verminderden (van 218 naar 147). De groei van de Eurokottergroep is niet alleen uit nieuwbouw voortgekomen. Van minstens een twintigtal kotters in de groep is het motorvermogen teruggebracht tot 300 pk door vervanging of afstellen van een krachtiger motor. Anderzijds kwam ook een (kleiner) aantal kotters in deze groep door vervanging of opvoeren van een minder sterke motor.

De aantrekkelijkheid van de Eurokotters berust op een complex van factoren. De belangrijkste daarvan komen voort uit beleidsmaatregelen, deels van de Nederlandse overheid, deels van de Europese Gemeenschap 1). In de eerste plaats is er de nationale beperking van de garnalenvisserij - binnen een vergunning-

- 1) Na afronding van dit hoofdstuk zijn door de Europese Gemeenschap nadere beperkingen gesteld aan de boomkorvisserij op tong en schol binnen de twaalfmijlszone (maximum totale boomlengte 8 m), terwijl de 300 pk grens nader is omschreven.

stelsel - tot schepen van maximaal 300 pk. Een begrenzing ingevoerd in samenhang met de quoterings van platvis, ter afscherming van de garnalenvisserij tegen overloop uit de platvissector ("een ring om de garnalenvisserij", Boelmans Kranenburg, 1975).

Eveneens in samenhang met de quoterings van platvis werd een twaalfmijlszone ingesteld, waarbinnen sleepnetvisserij op platvis verboden was voor schepen van meer dan 300 pk en 50 brt. Dit ter bescherming enerzijds van paaigronden en kinderkamers tegen te grote visserijdruk, anderzijds van de kustvisserij tegen "roofbouw" door grote kotters. Evenals de quoterings is deze regel uit de periode van de NO-Atlantische Visserij Conventie door de EG overgenomen. Mede op aandringen van Nederland - n.b. in samenhang met de opkomst van de Eurokotters - is de tonnagegrens later verhoogd tot 70 brt. (De waarde van deze grens is nog steeds onderwerp van discussie; zie ook 4.3).

Veel kotters tot 600 pk of meer (met name om de Zuid), die juist in de kustzone nog met enig succes de visserij op platvis konden bedrijven, werd met deze maatregel de toegang tot hun traditionele visgronden in belangrijke mate onttrokken. De 300 pk (Euro)-kotters zijn sindsdien de grootste schepen waarmee de boomkorvisserij op platvis binnen de twaalfmijlszone en de garnalenvisserij mag worden bedreven.

Een zeer belangrijke factor voor de opkomst van de Eurokotters, waaraan de naam feitelijk te danken is, is het structuurbeleid van de EG. In het kader van opeenvolgende structuurmaatregelen sinds 1978 zijn subsidies ter beschikking gesteld voor nieuwbouw van (onder meer) dit type kotters ("... in garnalen- en (kust)rondvisvisserij"; Anon, 1978) en voor de verbetering van de uitrusting van vissersvaartuigen. De subsidie beliep 25% van de investering, uit te keren door het Europese Oriënterings- en Garantie-Fonds voor de Landbouw, aangevuld met 5% uit de staatskas, in casu het O & S-fonds.

Samen met de eveneens sinds 1978 vigerende WIR werd zo 40 á 45% van de investeringen gedekt door subsidie en premies. Daarmee kwam ook voor garnalenvissers nieuwbouw binnen bereik. Overigens waren de laatste jaren lang niet alle nieuwe Eurokotters gesubsidieerd, veelal omdat niet aan de voorwaarde van het inleveren - "aan de Gemeenschappelijke visserij onttrekken" - van een voorgaand schip werd voldaan. Het type had echter inmiddels bewezen schipper-eigenaar en bemanning van een goed inkomen te kunnen voorzien tegen, in vergelijking met de grote kotters, aanzienlijk lagere investeringen (zie ook 4.4).

4.2 Veelzijdige schepen

De Eurokotters vormen de meest veelzijdige groep schepen in de Nederlandse kottervisserij. Maar weinig houden zich het jaar rond bij één tak van visserij. De meeste bedrijven oefenen ten minste twee visserijen uit en er zijn er verscheidene die zich in

de loop van een jaar met vier, soms zelfs vijf bezighouden. De belangrijkste takken van visserij zijn om de Zuid de garnalenvisserij en de boomkorvisserij op platvis. Daarnaast wordt er vrij veel op rondvis "gekabeld" (bordentrawl met vislijnen over de nok van de gieken). De spanvisserij is er niet erg in zwang. Dit in tegenstelling tot om de Noord, waar de spanvisserij op rondvis minstens zoveel wordt bedreven als de boomkorvisserij. De garnalenvisserij is hier duidelijk een nevenactiviteit (in 1985 werd hieraan gemiddeld slechts 3% van de zeedagen besteed), terwijl het staandwant hier populairder is dan de bordentrawl. Enkele Noordelijke Eurokotters houden zich bovendien nog met de najaars- en wintervisserij op haring bezig. Tenslotte wint het palingkuilen met name om de Zuid aan populariteit.

De geschetste veelzijdigheid vloeit in hoge mate voort uit het seizoenmatig karakter van de visserij op platvis en garnalen en (minder uitgesproken) op rondvis. Ook de wisselvalligheid van jaar op jaar van de visserijen die binnen het bereik van deze schepen liggen, maakt flexibiliteit in de bedrijfsuitoefening tot noodzaak. De subsidievoorwaarden van het O & S-fonds en de bijbehorende door het RIVO gestelde eisen aan inrichting- en uitrusting hebben daarnaast het tot stand komen van een veelzijdig scheepstype onmiskenbaar gestimuleerd.

De generatie 300 pk-kotters die vanaf 1979 is gebouwd, bestaat over het algemeen uit flink uit de kluiten gewassen vaartuigen. Slechts een zestal van de ruim 45 (per eind 1985) heeft een lengte over alles van minder dan 20 m. Een beknopt overzicht van de gemiddelde hoofdafmetingen en de spreiding daarin geeft tabel 4.1.

Tabel 4.1 Gemiddelde en spreiding van hoofdafmetingen van sinds 1979 nieuw gebouwde kotters van 300 pk

		gemiddelde	grootste	kleinste
lengte o.a.	(m)	23,40	25,09	17,60
breedte	(m)	5,99	6,50	5,40
holte	(m)	2,80	3,20	2,40
bruto-inhoud (GT) 1)		87	115	54

1) Alleen na 1982 in de vaart gekomen kotters (32).

Eurokotters zijn over het algemeen zeer goed uitgerust en behoeven in dat opzicht niet onder te doen voor grotere. Nagenoeg alles wat op grote kotters aan technische verworvenheden wordt geïnstalleerd is ook op Eurokotters te vinden, zij het vaak aangepast aan de kleinere schaal. Gekoelde ruimen, ijsmachines, vangstverwerkers, van de brug af bediende zestrommellieren, straalbuizen, e.d. zijn meestal gemeengoed op de Eurokotters. Met

een garnalensorteer-, kook- en koelinstallatie of een rondvisstripmachine is de Eurokotter vaak ruimer voorzien van verwerkings-apparatuur dan menige grote kotter. Op het gebied van de electronica zijn grote kotters dikwijls wat royaler uitgerust dan de schepen voor de kustvisserij, doordat er van alles wat meer of iets groters is. Maar bijvoorbeeld de kleuren-echoloden trof men eerder op de Eurokotters dan op de grote boomkorkotters aan.

De nettenrol waarmee in het midden van de jaren zeventig vele grotere kotters werden getooid, maar die zelden serieus werd gebruikt, is bijna kenmerkend voor de 300 pk-kotters. Naast dit onmisbare hulpmiddel bij de span- en de kabelvisserij - sommigen hebben zelfs twee rollen - zijn de meeste getuigd als boomkorkotters voor garnalen en platvis. De wijze van uitrusting maakt het mogelijk op eenvoudige wijze op zee van de ene vistechiek op de andere over te schakelen. Vooral in de Zuid wordt hiervan regelmatig gebruik gemaakt door van de boomkor op de kabels over te gaan of andersom.

Terwijl de subsidievoorwaarden voor nieuwe kotters Vaargebied II (50 mijl uit de kust) als minimum eis stelden, is voor een groot aantal "echte" Eurokotters een Certificaat van Deugdelijkheid voor Vaargebied IV, soms zelfs V 1), afgegeven. Daarmee voldoen deze schepen aan dezelfde eisen van veiligheid en zeewaardigheid als de grote kotters. In theorie is dus voor hun het gehele door de Nederlandse kottervloot bestreken visgebied bevisbaar. Maar dit houdt natuurlijk niet in dat met deze schepen ook bij Bf 8 of 9 doorgevist kan worden. Aan te nemen valt dat daaraan ook weinig behoefte bestaat.

In de praktijk beperken de Eurokotters hun activiteiten in hoofdzaak tot de twaalfmijlszone. Alleen de spanvisserij voert ze daar regelmatig buiten. Dat maakt het ook mogelijk om afhankelijk van het verloop van de visserij, de weersomstandigheden en de marktverwachtingen meerdere malen per week of zelfs dagelijks aan te voeren. Op dit punt bestaan uiteenlopende voorkeuren: sommige bedrijven maken, zoals de grote kotters, liefst alleen weekreizen, anderen zijn vooral dagvissers. Het aantal zeedagen ligt gemiddeld tussen 140 en 150. "Echte" Eurokotters maken er al gauw wat meer, vooral om de Noord. Visweken van meer dan vier dagen zijn in deze klasse echter zeldzaam, zodat men in een goedgevuld jaar met 45 visweken niet gemakkelijk boven de 180 zeedagen zal uitkomen.

4.3 Vangstcapaciteit

De ontwikkeling van de Eurokottervloot ging met een zeker onbehagen gepaard, vergelijkbaar met dat ten aanzien van de grote

- 1) Vaargebied IV: Noordzee ten Zuiden van Peterhead - Ekersund; Het Kanaal tot Somme- Beachy Head.
- Vaargebied V: Noordzee tot 64° NB; Het Kanaal, Ierse Zee en tussen Z-kust Ierland en Cornwall.

boomkorkotters. Enerzijds betreft dit de individuele vangstcapaciteit van de in de vaart gebrachte schepen, anderzijds de totale visserijdruk in de twaalfmijlszone.

Bij de Eurokottervloot is op ruime schaal gebruik gemaakt van de mogelijkheden relatief grote schepen binnen de 70 brt-grens te laten vallen. Dit gebeurde zowel bij oudere kotters, die na inwendige aanpassingen werden hermeten, als bij nieuwbouw. Zo was er onder de eerste nieuwe Eurokotters een serie die 83,5 brt mat. Men ging er toen vanuit dat de tonnage-grens zou vervallen. Latere, qua afmetingen identieke schepen maten iets minder dan 70 brt. Daarna zijn nog grotere kotters in de vaart gebracht die onder de 70 brt grens blijven.

Op zichzelf is deze situatie geen reden tot zorg. De scheepsafmetingen hebben weinig of geen invloed op de vangstcapaciteit. Hoogstens kan men met een groter schip wat langer op zee blijven als het weer verslechtert. Een voordeel is ongetwijfeld ook de in alle opzichten grotere ruimte. De indruk bestaat echter dat deze argumenten niet de enige of zelfs maar de belangrijkste zijn voor de kloeke afmetingen van veel Eurokotters.

Fr zijn aanwijzingen dat de 300 pk-grens op soortgelijke wijze wordt geïnterpreteerd als de 70 brt-grens. Ook dit is geen nieuws in de visserij, maar hier is de capaciteit wel degelijk in het geding. Van meet af aan zijn in Eurokotters motoren geïnstalleerd die van een groter nominaal vermogen op 300 pk werden afgesteld. Door andere kustvisserij werd al vroeg het vermoeden geuit dat die afstelling niet zo hard was als mocht worden geëist. Uit het onderzoek komt inderdaad soms een onwaarschijnlijk hoog brandstofverbruik naar voren.

Het onbehagen op dit punt leidde er toe, dat met ingang van 1983 het O & S-fonds voor subsidiëring als eis stelde, dat het onafgestelde vermogen maximaal 300 pk mocht zijn. De vermindering van het aantal gesubsidieerde kotters zal ook hiermee te maken hebben, want de meeste sindsdien in de vaart gekomen Eurokotters hebben nog steeds afgestelde motoren. (Van enkele is het nominale vermogen thans met het oog op de licentie ook in de Gids van Visserijvaartuigen vermeld).

Het beschikbaar motorvermogen is in beginsel op basis van bij de Scheepvaart Inspectie berustende gegevens met enige moeite goed te controleren. Gebrek aan capaciteit en een andere prioriteitsstelling hebben tot nog toe een intensieve controle in de weg gestaan.

Naast de argwaan ten aanzien van de individuele vangstcapaciteit van een deel van de 300 pk-kotters is in de visserij langzamerhand ook verontrusting ontstaan over de totale capaciteit die de twaalfmijlszone - de kinderkamer voor veel commercieel belangrijke soorten - bevat. Ook visserijbiologen hebben al tegen te zware druk op de kustzone gewaarschuwd. Dit heeft de overheid ertoe gebracht om, naast een maximering van het motorvermogen tot 2000 pk, ook de toegang tot de groep van maximaal 300 pk te sluiten. In de subsidievoorwaarden voor de tweede tranche van 1985 was hiermee al rekening gehouden.

De potentiële visserijdruk die de kustvisserstvloot tot 300 pk op de twaalfmijlszone kan uitoefenen lijkt inderdaad aanzienlijk. Een indruk hiervan is te verkrijgen door te schatten welke oppervlakte in een jaar kan worden bevestigd - onder de veronderstelling dat het gehele jaar met de boomkor wordt gevestigd - en deze met de totale oppervlakte van de twaalfmijlszone te vergelijken. De kuststrook die voor de Nederlandse visserij van belang is strekt zich ruwweg uit over een lengte van 300 mijl, van de Franse grens tot de Wesermond. De groep kotters van 261-300 pk zou met de boomkor vissend in een jaar tijd ca. 5200 vierkante mijl kunnen afvissen. Elke vierkante meter van de twaalfmijlszone zou door deze groep dus ca. anderhalf keer per jaar met de boomkor bevestigd kunnen worden.

Op grond van gegevens uit 1975 is al eens vastgesteld dat van sommige statistische kwadranten in de Noordzee (met een oppervlakte van ruim 1000 vierkante mijl) elke vierkante meter in dat jaar 3 jaar tot 5 maal met de boomkor bevestigd was, als die bevestiging gelijkmatig over het gebied verspreid had plaatsgevonden (Rauck, 1985). Het ging in dat jaar al om door de bank genomen zwaardere vistuigen dan die van de huidige kustvisseren. Men kan, gezien de ontwikkeling van de Nederlandse boomkorfloot, veilig aannemen dat de druk op die kwadranten inmiddels niet is vermindert. In dat licht bezien zou het met de visserijdruk op de kustzone nog wel mee kunnen vallen.

Echter niet alleen de bevestigingsgraad telt, ook de kwetsbaarheid van de bestanden in de bevestigde gebieden. Wat dat betreft is de kustzone, met veel jonge vis, gevoeliger dan verder in zee gelegen visgronden. Nog steeds is ook een discussie gaande of de boomkor - vooral de zware, maar ook de lichte garnalenkor - als schadelijk moet worden beschouwd, enerzijds wegens gebrek aan selectiviteit, anderzijds wegens beschadiging van het bodemleven.

Tenslotte kan men zich afvragen of een effectieve vermindering van de visserij binnen de twaalfmijlszone door kotters met een te groot motorvermogen niet meer zoden aan de dijk zet dan nadere beperkingen aan de groep die wel toegang heeft.

4.4 Bedrijfsresultaten

De animo een kotter in de groep van 261-300 pk te exploiteren wordt niet in de laatste plaats bevorderd doordat men er goede bedrijfsresultaten van verwacht. Om te zien of die verwachting gerechtvaardigd is, zijn de gemiddelde resultaten van de groep over de laatste vijf jaar in tabel 4.2 samengevat. Over 1984 zijn naast de gemiddelden van de 261-300 pk-kotters (A) ook de gemiddelde uitkomsten van de "echte" Eurokotters binnen die groep gegeven (B). Daardoor kan een indruk worden verkregen hoe de "echte" Eurokotters zich ten opzichte van de oudere schepen in de groep verhouden.

Tabel 4.2 Overzicht van gemiddelde bedrijfsresultaten van kotters van 261-300 pk (in 1000 gld.)

	1981	1982	1983	1984		1985
				(A)	(B)	
Noord:						
aantal zeedagen	127	131	140	150	170	142
gemiddelde bemanning	3,7	3,4	3,6	3,6	4,0	3,9
bruto-besomming	589,5	567,3	609,4	689,0	963,6	830,2
oliekosten	99,1	111,7	119,1	139,2	210,2	141,5
overige exploitatiekosten (excl. arbeid)	181,1	184,4	188,2	221,8	259,9	260,7
bruto-overschot	95,7	88,6	83,7	91,2	186,4	138,4
netto-resultaat	17,7	-0,2	-35,3	-33,0	-43,2	6,1
deel (+ soc.-lasten)						
per opvarende	57,7	56,3	60,7	65,8	76,8	74,2
Zuid:						
aantal zeedagen	149	164	146	139	147	147
gemiddelde bemanning	3,2	3,6	3,8	3,6	3,8	3,8
bruto-besomming	652,2	671,8	677,8	691,9	792,9	753,3
oliekosten	117,0	124,4	113,5	142,5	168,0	166,9
overige exploitatiekosten (excl. arbeid)	163,5	175,6	188,7	201,2	220,5	230,9
bruto-overschot	140,1	133,4	127,3	117,2	144,7	117,1
netto-resultaat	-5,6	-9,9	-25,4	-41,6	-62,6	-57,6
deel (+ soc.-lasten)						
per opvarende	72,3	66,2	65,4	64,2	68,3	62,7

Om de Noord stagneerde de ontwikkeling van de gemiddelde besommingen in de eerste jaren van de beschouwde periode. In 1984 was er een duidelijke toename en in 1985 sprong de opbrengst met ruim 20% omhoog. Dit leverde, na het herstel in 1984 van de slechter wordende resultaten daarvoor, in 1985 goede bedrijfsresultaten op. De deellonen per opvarende volgden in grote trekken het verloop van de opbrengsten en lagen, zeker in verhouding tot de in zeedagen geleverde inspanning, op een redelijk aantrekkelijk niveau.

Aanvankelijk ging het met de Zuidelijke kotters in deze groep beter dan in het Noorden. Besomming, bruto-overschot en deel per opvarende lagen hier gemiddeld op een hoger niveau. Hier deed zich echter in de vijf beschouwde jaren een dalende tendens voor, doordat de kosten sneller stegen dan de geleidelijk toenemende besommingen. Daardoor lagen in 1984 de uitkomsten in Noord

en Zuid op ongeveer gelijk niveau, maar waren de rollen in 1985 omgedraaid. Hierin zou wellicht een aanwijzing gezien kunnen worden van een zekere overcapaciteit om de Zuid. Maar toevalligheden in het verloop van de verschillende visserijen kunnen als oorzaak niet worden uitgesloten.

Kosten en opbrengsten van echte Eurokotters liggen over het algemeen op een hoger niveau dan van de groep 261-300 pk kotters als geheel. Over 1984 waren met name in het Noorden de verschillen groot: de bruto-besomming was 40% hoger, terwijl de olie-rekening zelfs 50% hoger uitviel. Doordat de overige exploitatiekosten van de echte Eurokotters nog geen 20% hoger waren dan gemiddeld over de hele groep kon het bruto-overschot meer dan het dubbele worden. Dat was echter nog niet voldoende voor de bij nieuwe schepen nogal hoge bedrijfs-economische afschrijvingen en rente, zodat zelfs een wat groter verlies werd geleden dan het groepsgemiddelde. Overigens is met een dergelijk bruto-overschot de last te dragen van een lening van 60% van de bouwkosten van een nieuwe Eurokotter (omstreeks 2 mln. gld. vóór WIR).

In het Zuiden staken in 1984 de gemiddelde resultaten van de echte Eurokotters minder sterk af bij die van de groep als om de Noord. De besomming lag "slechts" 100.000 gld. of 15% hoger. Ook hier was het procentuele verschil in de olielasten wat hoger (18%) in de overige exploitatiekosten wat lager (10%). Het bruto-overschot was bijna 25% hoger dan het groepsgemiddelde, maar beduidend lager dan om de Noord, terwijl het groepsgemiddelde juist hoger was. Met dit bruto-overschot is, afhankelijk van de rentestand, maar net een lening van 1 miljoen gulden af te betalen.

De olielasten leggen bij de Eurokotters (in brede zin) beslag op omstreeks 20% van de opbrengsten (1985 was om de Noord relatief gunstig met 17%). Het totaal van de deellonen (inclusief dat van de opvarende eigenaren en de sociale lasten) ligt gemiddeld rond eenderde van de bruto-besommingen. Dat zijn ten opzichte van de grote boomkorkkotters gunstige verhoudingen. Daarbij slokte de olie de laatste jaren ca. 1/3 van de besommingen op, terwijl de bemanningen ongeveer 1/3 kregen toebedeeld.

Beziet men de arbeidsopbrengst als maatstaf voor het totale te verdelen inkomen in visserij, dan ziet het er om de Zuid de laatste jaren niet erg gunstig uit. In guldens van 1985 is de arbeidsopbrengst per opvarende daar in vijf jaar gemiddeld gedaald van 81.000 gulden naar 48.000 gulden. Bij de echte Eurokotters was de gemiddelde arbeidsopbrengst per opvarende in 1984 iets lager dan voor de gehele groep van 261-300 pk. De Noord toont wel een redelijk florissant verloop: van 72.000 gulden in 1981 kwam via een dieptepunt van 54.000 gulden in 1983 de arbeidsopbrengst per opvarende in 1985 op 76.000 gulden (alles in guldens van 1985). De echte Eurokotters deden het daar in 1984 ook in dit opzicht beter dan de gehele groep.

Al met al valt te stellen dat de Eurokotter een verrijking is van de Nederlandse kottervloot. Het is een relatief goedkoop scheepstype dat door zijn flexibiliteit de vissers in staat stelt

optimaal in te spelen op de wisselvalligheid van visserij, markt en beperkende maatregelen. Daarbij is de bemanning door een gunstige kosten-opbrengstenverhouding verzekerd van een redelijk tot goed belegde boterham. Aan de kritiek, die vanuit andere delen van de kottervisserij op deze groep wordt geuit, lijkt dan ook enige jaloezie niet vreemd. Maar zij is terecht voor zover men ook hier de neiging regels en voorschriften met enige rek te interpreteren niet heeft kunnen onderdrukken. Gezien de gebruikelijke verhoudingen tussen verschillende technische gegevens bij kotters is het aannemelijk dat het succes van de Eurokotters in zekere mate met deze rekkelijkheid samenhangt.

5. Haringvisserij

In de jaren van het haringvangstverbod is door vele ondernemers uit de kottersector druk gespeculeerd over de perspectieven, die opheffing van dit verbod weer zou gaan bieden. Na de algehele afsluiting van de haringvisserij in 1977 werd in beperkte mate in 1981 de vangst op najaarsharing in de Zuidelijke Noordzee weer toegestaan en in 1983 de vangst van maatjesharing in de Centrale en Noordelijke Noordzee. De toegestane quota voor haring werden in vrij snel tempo vergroot. In dit hoofdstuk worden de ontwikkelingen in de periode 1983 t/m 1985 geanalyseerd. Over het jaar 1986 waren nog vrijwel geen gegevens beschikbaar.

5.1 De visserij op maatjesharing

De kottersector heeft zich voorheen niet of slechts in zeer beperkte mate met het produceren van maatjesharing bezig gehouden. Deze tak van visserij werd nagenoeg geheel beheerst door de goed voor de haringvangst uitgeruste trawlers. Door het tekort aan andere visserijmogelijkheden en de grote publiciteit rondom maatjesharing werd in 1983 door ca. 28 kotters deelgenomen aan deze visserij. In 1984 bedroeg dit aantal 14, in 1985: 4 en in 1986: 6 (exclusief de nieuwe "vrieskotters"). Voor deze visserij moesten de kotters, met name de gewoonlijk op platvis vissende, speciaal worden uitgerust: haring-spannetten, netsondes; zout en tonnen en extra ijs. In enkele gevallen werd een kostbare kaakmachine aangeschaft.

De op de Centrale en Noordelijke Noordzee gevangen maatjesharing wordt op zee geakaat en licht gezouten gepakt in vaten van 100 liter, die na enige tijd worden nagevuld en gesloten, waarna ze in ijs worden gestuwd. De haring wordt bij verwerking in enkele groottes gesorteerd, hetgeen fijnsortering aan de wal noodzakelijk maakt, waar de aangevoerde haring ook wordt diepgevroren. De licht gezouten haring moet uiterlijk ca. 4 à 5 dagen na de vangst worden aangevoerd om achteruitgang van de kwaliteit te voorkomen. Bij zwaarder zouten zou de vette maatjesharing langere tijd op zee in het gekoelde ruim kunnen verblijven. De handel (en de consument) stelt tegenwoordig echter prijs op een lichter gezouten produkt. Op een middelgrote kotter kunnen op deze wijze ongeveer 50 kantjes per dag worden verwerkt. Bij vangst van haring van voldoende kwaliteit (o.a. wat betreft vetgehalte) kunnen de aangevoerde "kottermaatjes" een uitstekend produkt opleveren, dat volledig vergelijkbaar is met de op zee gehaakte haring van de vroegere trawlers.

Uit de snelle daling van het aantal schepen, dat in 1983 - 1985 aan de visserij deelnam blijkt duidelijk de teruglopende

belangstelling hiervoor. De oorzaken zijn onder andere:

- De teleurstellende rentabiliteit, door een combinatie van geringe vangsten en de matige prijs voor het produkt, waaraan het wegebben van de primeurprijs door de Deense aanvoer mede debet is.
- De relatieve aantrekkelijkheid van de andere visserijen.
- De soms geringe animo of vakbekwaamheid voor deze tak van visserij, die voor een deel van de schepen nieuw was.
- Organisatorische problemen bij het vormen van hechte combinaties, die voor een aantal weken dezelfde doeleinden wensten na te streven.
- Moeilijkheden bij de verwerking en opslag aan boord bij een aantal kotters, alsmede bij de geregelde afvoer van de zeegekaakte haring naar Nederland.
- De afhankelijkheid wat de prijsvorming betreft van de haringverwerkende industrie, dit in tegenstelling tot de haring aanvoerende rederijen.

Het is niet mogelijk de invloed van iedere factor afzonderlijk aan te geven. Wel staat vast, dat de tegenvallende prijzen per kantje het aanvankelijk optimisme aanzienlijk hebben getemperd. Uit LEI-cijfers blijkt weliswaar, dat de gemiddelde prijs per kilo nog wat is gestegen, maar kennelijk is dit niet voldoende geweest: 1983 f 2,00, 1984 f 2,25 en 1985 f 2,80.

In 1986 werd door een zestal traditionele haringkotters opnieuw een combinatie gevormd voor deelname aan het maatjesseizoen. Ruim 4000 kantjes werden aangevoerd, waarbij de prijzen opnieuw wat hoger waren dan in het voorgaande seizoen.

Nieuw was het deelnemen aan de visserij op maatjesharing van twee kotters met een lengte van 36,5 m, een hoofdmotor van 1200 pk, een visruim van 160 m³, een koel- of vriesruim van 200 m³ en een horizontale platenvriezer. Het span als geheel komt wat betreft laadvermogen en bemanning ongeveer overeen met de oorspronkelijke 2000 pk vrieshektrawlers. De schepen zijn goed geschikt voor de haringvisserij gedurende het gehele seizoen. Dit type schepen, waarvan er nog meer in de vaart gebracht zullen worden, kunnen zeegekaakte en -gevroren maatjesharing als eindprodukt in emmertjes aanvoeren.

Afgezien van hiervoor vermelde handicaps van de kotters om succesvol de visserij op maatjesharing te beoefenen is begin 1986 in onderling overleg de verdeling van de Nederlandse haringquota tussen de kotter- en trawlersector voor langere tijd vastgesteld. Van het quotum in de Centrale en Noordelijke Noordzee werd 5000 ton (7,5%) aan de kotters toegewezen. Voor het lopende jaar (1986) is hieraan nog 2000 ton toegevoegd. Deze verdeling biedt op langere termijn weinig perspectief voor uitbreiding van de maatjesharingvisserij door kotters. Dat geldt ook voor de zomerharingvisserij (verse en steurharingvisserij in de Centrale Noordzee onder de Engelse kust). In de Zuidelijke Noordzee valt twee derde van het haringquotum aan de kottervisserij ten deel.

5.2 De najaars- en wintervisserij

5.2.1 Algemene aspecten

Van ouds hebben kotters in najaar en winter in de Zuidelijke Noordzee en Het Kanaal volle en ijle haring gevangen en vers of zwaar gezouten aangevoerd. De kottervisserij volgen hierbij de trek van de haring Zuidwaarts tot deze voor een belangrijk deel weer terugkeert naar de Noordelijk gelegen voedselgebieden.

Ook voor de Zuidelijke Noordzee en Het Kanaal is officieel vanaf 1977 een vangstverbod voor haring van kracht geweest. Vanaf 1981 was weer een beperkte haringvisserij in dat gebied mogelijk. De haringstand ontwikkelde zich daar tot omstreeks 1985 aanzienlijk gunstiger dan in andere delen van de Noordzee. Daarna verliep de ontwikkeling wat minder florissant, hetgeen in 1986 leidde tot een verlaging van het totale quotum van 90.000 ton tot 70.000 ton. De oorzaak hiervan moet vooral liggen in een vermindering van de Kanaalpopulatie van haring. Er is geen reden te veronderstellen, dat de jaarlijks tijdelijk uit de Centrale Noordzee afkomstige haring in omvang verminderd zou zijn, tenzij het trekgedrag is veranderd.

Aan de najaarsvisserij op haring namen in 1983 maximaal 60 kotters deel. Door de teleurstellende resultaten liep dit aantal snel terug. Eind 1985 beschikten 42 kotters over een vergunning van het PVV om haring aan te voeren, het zogenaamde haringdocument. De "harde kern" hiervan bestaat grotendeels uit bedrijven, die zich ook al voor de haringstop met de (span)visserij op haring bezighielden. De visserij is door het spannen nogal weergevoelig en bovendien ook enigermate vangstgevoelig door de noodzaak de zich verplaatsende scholen haring op te zoeken. Bij cumulatie van ongunstige omstandigheden (met name storm) valt de aanvoer weg om bij gunstige omstandigheden grote pieken te veroorzaken.

5.2.2 Verse haring

De meeste haring wordt vers aangevoerd, opgeijsd in kisten. Gebruik van kisten is uit kwaliteits-oogpunt verplicht, waarvan nogal eens wordt afgeweken. Bulkaanvoer heeft plaats bij grote vangsten, een zogenaamd tekort aan kisten op de afslag en bij kleine prijsverschillen tussen kisten- en bulkaanvoer. De Producenten Organisatie heeft geen mogelijkheden om aanvoer in kisten af te dwingen behoudens het eventueel uitoefenen van druk via de overbruggingsregeling. Bij een met verse haring overvoerde markt kunnen kwaliteitsverschillen de doorslag geven of de haring wordt gekocht of niet. Opvoeren van de kwaliteit moet echter niet alleen bij de aanvoer worden nagestreefd, maar ook bij de haringverwerkende bedrijven om tot een kwalitatief goed produkt te komen.

Na de vangst wordt de in de last gestorte haring middels dekpotten in het koelruim gebracht en vervolgens geijsd in kisten van ca. 40 kilo gestuwd. Met een ploeg van vijf man kunnen volledig in handwerk zo'n 500 kisten in 90 minuten worden verwerkt, hetgeen zware lichamelijke arbeid met zich brengt. In nazomer en najaar wordt de haring vaak machinaal gesorteerd. Het te realiseren prijsvoordeel moet worden afgewogen tegen eventueel verlies aan kwaliteit bij de sorteergang en de hiermee gemoeide tijd en inspanning. Op grotere kotters is deze afweging op voorhand naar niet-sorteren doorgeslagen.

Het lossen van grote aantallen kisten verse haring is op een doorsneekotter nog steeds een tijdrovende zaak. Met eenvoudig takelgerei worden 3 à 5 kisten tegelijk uit het ruim naar de wal of een losplank overgezwaaid. Het lossen kost op deze wijze evenveel tijd als het stuwen. Enkele grotere kotters hebben het losproces vereenvoudigd door gebruik van hydraulische kranen, waarmee 18 à 20 kisten ineens aan wal worden gezet. Dit betekent een halvering van de lostijd.

Verse haring wordt in hoofdzaak na filering in fileerbedrijven als grondstof gebruikt door verwerkingsbedrijven in binnen- en buitenland en tot een groot aantal uiteenlopende eindprodukten verwerkt. Verse haring bevindt zich als ruwe grondstof vooraan in de verwerkinggang, hetgeen in het algemeen wisselvallige prijzen met zich brengt. De prijsvorming staat onder druk door de overvloedige aanvoer van verse haring en van de daaruit afgeleide halfprodukten in andere landen en de concurrentie van diepgevroren haring van de Nederlandse trawlers.

De markt voor verse haring vertoont in Nederland als gevolg van een en ander alle kenmerken van een kopersmarkt, dat wil zeggen de kopers stellen de prijs vast. In deze situatie is de EG-minimprijs voor verse haring bepalend voor het algemeen prijsniveau van haring. Slechts bij tijdelijke regionale tekorten zal de prijs noemenswaard boven het minimum stijgen. Steeds hangt de niet aan de minimum-prijs gebonden voorraad diepgevroren haring boven de markt, terwijl bij langdurige tekorten vervangende importen zullen worden gezocht. Kwaliteitsverschillen in de aangevoerde verse haring komen maar in beperkte mate in de prijs tot uitdrukking. Een ander effect is dat bij een te grote aanvoer de slechtste partijen het eerst doordraaien, terwijl de beste bijna altijd worden verkocht. Desondanks is het streven naar een goede kwaliteit een harde noodzaak.

Belangrijk in verband met de internationale concurrentiepositie is een efficiënte en kwalitatief hoogwaardige verwerking van verse haring. Een aantal fileerderijen, rederijen en verwerkende bedrijven zijn na jaren van stilstand uitgerust met moderne fileermachines. De fileercapaciteit is ten opzichte van 1984 met ongeveer de helft toegenomen. Bij een aantal verwerkende bedrijven zijn moderniseringsplannen gerealiseerd of in overweging, hetgeen een harde noodzaak was. Ook nu zijn verdere moderniseringsplannen in de procesgang en de bereidingswijze wenselijk.

De nogal onregelmatige aanvoer van verse haring levert zowel voor de vloot als voor de fileer- en verwerkende bedrijven aan de wal onderbezettingsproblemen op, die op de wal slechts ten dele door het gebruik van diepvriesharing kunnen worden gecompenseerd in verband met de beperkte gebruiksmogelijkheden. Ook het samenvallen van de visweek met de werkweek leidt tot onderbezetting in verband met de beperkte houdbaarheid van verse haring.

5.2.3 Steurharing

In de nazomer bij de visserij op volle haring onder de Engelse kust en in wat mindere mate in het najaar bij die in de Zuidelijke Noordzee het Het Kanaal wordt (een deel van) de haring gesteurd door deze ongekaakt en met een kwart tot een vijfde zout vermengd in tonnen op te slaan. Het netto-gewicht van deze kantjes bedraagt na enkele malen navullen wegens slink ca. 90 kilo haring. Door het hoge zoutgehalte en de minder hoge omgevingstemperatuur is gekoelde opslag van steurharing niet nodig; vaak wordt deze als deklust aangevoerd. Het merendeel van de in Nederland aangevoerde steurharing is afkomstig van de kottervloot. De steurharing vindt een bestemming in rokerijen en inleggerijen.

Steurharing kan worden vervangen door diepgevroren haring: de bestaande kwaliteitsverschillen kunnen tijdens het verwerkingsproces vervlakken. Alleen als de kwaliteit van de steurharing (of ook wel: de soort) zodanig is, dat deze met verse of diepvries niet is na te bootsen, is de handel bereid een soms beïndrukkend hogere prijs te betalen. Dit doet zich met name voor in de nazomer en in het vroege najaar. In die periode wordt "steurvolle" aangevoerd die bij uitstek geschikt is voor de rokerij. De prijzen kunnen dan zo aantrekkelijk zijn, dat sommige bedrijven juist dan beginnen de haringvisserij te beoefenen. De lage prijzen buiten die periode hebben er daarentegen toe geleid, dat de animo om steurharing aan te voeren over het geheel genomen is gedaald.

5.3 Bedrijfsresultaten

In het drietal jaren dat de haringvisserij in de Centrale en Noordelijke Noordzee weer was toegestaan, waren de bedrijfsuitkomsten van de op haring vissende kotters wisselvallig. Afgaande op de resultaten van aan het LEI-onderzoek deelnemende bedrijven was 1983 een goed jaar, 1984 vrij slecht en 1985 weer goed. (Zie ook bijlage 6). De wisseling in resultaten is vooral een gevolg van schommelingen in de (netto)-opbrengsten. Het kostenverloop is door de jaren heen tamelijk stabiel, al kan daaraan wel worden gezien dat de tering enigszins naar de nering wordt gezet.

De economische resultaten lopen van schip tot schip uiteen. Enkele oudere kotters konden ook in 1985 de lopende uitgaven niet verdienen. Voor sommige nieuwe schepen was 1984 nog zodanig lo-nend dat de zware bedrijfseconomische afschrijvings- en rentelast met haringvissen volledig kon worden opgebracht. Ook hier vallen de verschillen in uitkomsten in de eerste plaats terug te voeren op verschillen in opbrengsten. In verband met het uiteenlopende aantal dagen dat aan de haringvisserij wordt deelgenomen is het zinvol de uitkomsten per dag te beschouwen. In 1985 bijvoorbeeld was de verhouding tussen de laagste en de hoogste netto-besomming per dag 1:4,5, terwijl die tussen de laagste en hoogste exploitatie-uitgaven per dag (zonder de van de besomming afhankelijke loonkosten) 1:2,9 was.

De exploitatie-uitgaven nemen - zoals bij andere takken van visserij - toe met de afmetingen van de kotters. Dat geldt echter praktisch alleen de "toerekenbare kosten", de kosten dus die direct aan de haringvisserij kunnen worden toegerekend: olie, conservering en vistuig. De scheeps- en algemene kosten, die over alle uitgeoefende takken van visserij moeten worden verdeeld, nemen maar weinig toe met de scheepsgrootte. Bij de toegerekende kosten houden de conserveringskosten (zout, tonnen) direct verband met de omvang van de aanvoer van gezouten haring, die van nihil tot duizenden kantjes kan uiteenlopen.

Opmerkelijk is dat - evenals bij de boomkorvisserij - de opbrengsten vrij sterk samenhangen met het brandstofverbruik. Zo kan van de verschillen in netto-opbrengsten per dag in 1985 bij de deelnemers aan het onderzoek 80% worden toegeschreven aan verschillen in per dag verbruikte liters gasolie. De laatste liepen uiteen van ruim 1100 l/dag tot meer dan 4000 l/dag. Ook in deze visserij is het brandstofverbruik kennelijk een goede maat voor de vangstcapaciteit, al ligt het niveau slechts op iets meer dan de helft van dat in boomkorvisserij: ca. 2 l per pk per dag tegenover ca. 3,8 l/pkdag. Het is aannemelijk dat in het verbruik per dag de omvang van de gebruikte netten tot uitdrukking komt.

Een nadere beschouwing van de verdeling van de visserij-inspanning over de seizoenen (bijlage 7) laat zien dat de belangstelling voor de najaars- en wintervisserij fluctueerde, in het seizoen '83/'84 met gemiddeld 68 dagen (ca. 17 visweken) vrij groot was en in het seizoen '84/'85 met gemiddeld 45 dagen (ca. 11 visweken) relatief klein. De zomervisserij heeft in het geheel een toenemend aandeel, maar de belangstelling voor de maatjesvisserij is tanend: een teruggang van gemiddeld 18 dagen tot 9 dagen bij de onderzochte bedrijven. Bestond in 1983 de zomervisserij nog alleen uit de maatjesperiode (begin juni tot half juli, in overeenstemming met de aanvoervoorschriften van het Produkt-schap), in 1985 besloeg het maatjesseizoen maar 1/3 van de zomer-visserij. Voor het eerst sinds de heropening van de haringvisserij kon in dat jaar een beperkt aantal schepen zonder te stoppen overgaan van de zomervisserij op de najaarsvisserij.

Het afnemend belang van maatjesharing voor de kotters komt ook naar voren uit het overzicht van de bruto-opbrengsten (bijlage 7). Het aandeel van maatjes in de besomming was in 1985 teruggevallen tot 1/3 van dat in 1983, terwijl de waarde niet veel meer dan 40% beliep. De opbrengst en het aandeel van de steurharing verminderde vooral in 1984. In 1985 herstelde de opbrengst zich gedeeltelijk, maar het aandeel in de totale besomming liep nog iets verder terug. Het aandeel van de verse haring in de totale opbrengst steeg door dit alles van minder dan 60% tot bijna 80%.

De bruto-opbrengsten per dag (in bijlage 7) geven een verklaring voor de tanende belangstelling voor de maatjesvisserij: de gemiddelde opbrengsten ervan zijn slechts ca. 60% van die van de overige haringvisserij. Voor de meeste bedrijven is dit besommingsniveau niet lonend, zeker niet als men de extra inspanning in aanmerking neemt, die de verwerking van de maatjes aan boord van de bemanning vergt. Hoewel men de neiging heeft de lage opbrengsten van de maatjes aan het prijsniveau toe te schrijven moet het vooral aan de (te) geringe vangsten worden geweten. Werd in 1983 door de Katwijker en de Texelse combinaties gemiddeld per schip nog zo'n 3800 kilo per dag gevangen, in de volgende seizoenen kwam de gemiddelde vangst aan maatjesharing nauwelijks de 2500 kilo per schip per dag te boven.

Bij de overige haringvisserij gaat het om een andere orde van grootte van de vangsten per dag. Rekenend met een gemiddelde prijs van zo'n 70 ct/kg, dan zou in 1983 en 1985 per schip per dag gemiddeld meer dan 14 ton haring zijn gevangen. Overigens kan gesteld worden dat een gemiddelde besomming van 10.000 gulden per dag voor kotters van gemiddeld 1000 pk niet slecht is. Dit doet nauwelijks onder voor de boomkorvisserij in 1985, terwijl de kosten in de haringvisserij, met name die van brandstof, beduidend lager zijn.

6. Slotbeschouwing: Grenzen aan de groei

- Dynamiek van een bedrijfstak

Na 1950 waren de omstandigheden voor expansie van de kottervisserij zeer gunstig: de afzetprijzen toonden een stijgende tendens bij toenemende afzetmogelijkheden in het buitenland, terwijl technische ontwikkelingen zorgden voor produktiviteitsverbeteringen zonder sterke kostenstijgingen. In dit klimaat werd het investeren in nieuwe schepen bijna een automatisme. Enkele malen werd deze hoogconjunctuur onderbroken door tijdelijk (en soms gelijktijdig) tegenvallende vangsten, prijzen en kosten. Een zekere samenhang met de (te) snelle expansie mag daarbij overigens niet worden uitgesloten (zie par. 2.3).

Na 1973 deed zich onder invloed van de eerste oliecrisis tussen kosten en opbrengsten een krachtige schaarbeweging in de negatieve zin voor. Dit leidde in 1975 en '76 tot een met saneringsmaatregelen ondersteunde inkrumping van de vloot. Eveneens in 1975 luidde de instelling van vangstquota voor de commercieel belangrijkste soorten de overgang in van een vrije naar een gebonden visserij. Aanvankelijk was dit slechts een papieren maatregel, waarbij een hernieuwde expansie van de kottervloot nog mogelijk bleek. Sinds de lidstaten van de Europese Gemeenschap begin 1983 overeenstemming bereikten over de onderlinge verdeling van de toelaatbare vangsten in de Gemeenschappelijke wateren zijn de beperkingen die uit de vangstregulering voortkomen voor de kottervisserij steeds sterker voelbaar.

- Overwegingen bij investeringsbeslissingen

Binnen een algemeen gunstig klimaat voor investeringen in de visserij worden de individuele investeringsbeslissingen genomen onder invloed van krachten van verschillende aard: economische, fiscale en technische factoren, concurrentiepositie, opvolgings-situatie, status. In dit complex is de beperktheid van de visstand ook een steeds belangrijker rol gaan spelen. De visserij verzeilde daarmee in het "prisoner's dilemma": om vangsten en inkomens op peil te houden en verworven posities en aandelen in de produktie niet prijs te geven ziet men zich als individu gedwongen steeds opnieuw te investeren in telkens grotere schepen. Gelijktijdig is men zich bewust, dat de sector hierdoor steeds dieper in de problemen geraakt. De vroegere investeringsdrang is omgeslagen in investeringsdwang.

- Investeringsgolven

Investeringsgolven in de kottervloot zijn niet gelijkmatig in de tijd verspreid, maar vertonen een uitgesproken golfbeweging. Er is daarbij een duidelijke samenhang met de bedrijfsresultaten. Door het nalijven van het in de vaart komen van nieuwe schepen op het nemen van de investeringsbeslissing lijkt de golfbeweging op de in de landbouw bekende "varkenscyclus". De minder goede resultaten na uitbreiding van de produktiecapaciteit zijn in de visserij echter niet zozeer een gevolg van de (afzet)marktomstandigheden, maar vooral van de eindigheid van de visrijkdommen in zee. Overigens is bij herhaling gebleken dat de biologische draagkracht groter is dan door biologen wordt getaxeerd (Daan, 1978).

Een belangrijke factor bij het ontstaan van investeringsgolven is ook de hiervoor geschetste noodzaak tot handhaven van de concurrentiepositie. Bij het begrensde produktievermogen van de visstand doet vergroting van de vangstcapaciteit van de één de vangsten van de anderen verminderen. Daarnaast is er het directe verdringingseffect op de visgronden, waardoor kleinere letterlijk achter het net van grotere krachten vissen. Deze toestand van verscherpte concurrentie leidt tot omvangrijke kettingreacties als er eenmaal onrust op het investeringsfront is ontstaan. Teruglopende bedrijfsresultaten, doordat de delen van de koek voor ieder te klein gaan worden, remmen na enige tijd de investeringslust weer af.

Fiscale en financiële stimulansen hebben in de laatste decennia de geschetste natuurlijke periodiciteit versterkt.

- Veranderde structuur van de kottervloot

De expansie van de kottervloot ging gepaard met grote veranderingen in de samenstelling en de uitrusting ervan. Technische vernieuwingen die een efficiënte bedrijfsvoering en een beter bedrijfsresultaat beloven vinden in de visserij gretig toepassing. Met name op het gebied van de elektronische navigatie- en visopsporingsapparatuur is de ontwikkeling opmerkelijk. Daarnaast worden ook op het gebied van vistuig, lieren, koelinstallaties, voortstuwing e.d. de nieuwste snuffjes geïnstalleerd. Nieuwbouw biedt daartoe natuurlijk een goede gelegenheid maar is voor toepassing van vernieuwingen in de uitrusting niet strikt noodzakelijk.

Samen met de opkomst in de jaren zestig van de boomkor als belangrijkste visserijtechniek ten koste van de bordentrawl trad er een verschuiving op in het beloningssysteem van de bemanningen van de Collectieve Arbeidsovereenkomst naar het Maatschapscontract. Dit hield tevens een verplaatsing in van het zwaartepunt van de vloot van de traditionele Hollandse thuishavens naar de buitengewesten.

Lange tijd was de opbouw van de vloot vrij gelijkmatig. Sinds de sanering medio zeventig tekent zich echter een tweede-
ling af:

- na het verkwijnen van de garnalensector in de jaren zeventig is de groep kotters tot 300 pk de laatste jaren fors uitgebreid;
- de groep middenslagkotters, met name tot 1100 pk, is sterk ingekrompen, ondanks de soms uitstekende resultaten die er mee werden bereikt;
- de groep grote kotters, met motorvermogens van meer dan 1500 pk en tegenwoordig meer dan 2000 pk, is bijna explosief gegroeid.

- Visgebieden

Het traditionele visgebied voor de kottervloot is de Zuidelijke Noordzee tot en met de Duitse Bocht. Alleen de grotere CAO-kotters visten ook wel eens in het Westelijk deel van de Centrale Noordzee. Met het uitbreiden van de vloot en het uitgeput raken van de sterke tongjaarklasse van 1963 werden nieuwe visgronden gezocht. In de loop der jaren werden visserijen ontwikkeld in de Ierse Zee (tong), het Skagerrak (schol), de Golf van Biskaje en het Westelijk Kanaal (tong) en sinds kort ook het Noorse deel van de Noordzee (schol).

Het ging hierbij over het algemeen om kleine aantallen schepen die gedurende vrij korte seizoenen relatief kleine hoeveelheden opvisten. Maar elke mogelijkheid om de druk op de Noordzee te verminderen was en is welkom, vooral sinds de instelling van de quota. De laatste jaren kan van deze overloophmogelijkheden niet meer volledig gebruik gemaakt worden: enerzijds worden de beschikbare quota (al dan niet door ze vol te schrijven) vroegtijdig uitgeput, anderzijds zijn vangstrechten elders ingeruild, voor extra quota in de Noordzee. Daarmee is de Nederlandse kottervloot in feite weer tot een kleiner visgebied beperkt, hetgeen als een negatieve ontwikkeling moet worden beschouwd.

Overigens bevissen de grotere kotters thans een groter areaal binnen de Noordzee dan voorheen gebruikelijk was.

- Infrastructurele haven- en walvoorzieningen

Goede infrastructurele voorzieningen zijn voor de exploitatie en ontwikkeling van een vissersvloot van wezenlijk belang. Ook in dit opzicht had de expansieve kottervisserij het tij mee. Grote waterstaatkundige werken in het kader van het Deltaplan maakten de aanleg van een aantal nieuwe vissershavens mogelijk en in sommige gevallen noodzakelijk (Colijnsplaat, Goedereede, Lauwersoog), terwijl andere konden worden verbeterd. Gemeentebesturen - en in het geval van Lauwersoog provinciale - waren be-

Figuur 6.1 Kenschets van enkele kottertypen

Kenmerk	Eurokotters	1101 - 1500 pk	2000 pk en meer
- Investeringen totaal per pk	ca. 2 mln gld	ca. 4 mln gld	ca. 6 mln gld
- Visserijtechnieken	6 à 7000 gld/pk vrijwel alle; i.h.a. tenminste twee, soms 4 à 5 twaalfmijlszone	ca. 3000 gld/pk voornamelijk boomkor, enkele rondvis- en haringspanners Centrale en Zuidelijke Noordzee, Ierse Zee, Skagetrak, Golf van Biskaje en Kanaal	ca. 2500 gld/pk vrijwel uitsluitend boomkor
- Visgebieden			als 1101 - 1500 pk, tevens Noorse Zône
- Vissoorten	garnalen, platvis, rondvis, haring, paling	platvis, rondvis, haring	platvis, met rondvis als bijvangst
- Brandstofverbruik	200 m ³	1100 m ³	1700 m ³
- Zeedagen	145	190	200
- Exploitatierekening (1985)			
- bruto besomming (1000 gld)	800	2200	3700
- technische kosten in % besomming	66%	72%	78%
- waarvan afschrijvingen	ca. 12%	ca. 10%	ca. 17%
- bruto overschot (1000 gld)	130	325	850
- netto resultaat (1000 gld)	-20	30	-80
- deel per opvarende (1000 gld)	66	88	123

reid te investeren in moderne, ruim opgezette en goed geoutilleerde afslagen. Dit ter ondersteuning van de plaatselijke of regionale visserij, waarbij overigens de revenuen die hieruit in de meeste gevallen voortkwamen bepaalde niet werden versmaad.

Zo ontstonden in Noord en Zuid krachtige kernen van visserijbedrijvigheid, waarvan het belang voor de regionale economie vaak relatief groot is. Zowel de aanvoersector als handel en verwerking lijken door deze spreiding van krachten eerder gebaat dan geschaad te zijn.

- Variatie in kottertypen

De Nederlandse vloot heeft zich in de jaren na de Tweede Wereldoorlog door het dynamische investeringsgedrag van de vissers krachtig ontwikkeld. Het gemiddelde motorvermogen is hiervan een indicatie:

1955: 100 pk, 1965: 211 pk, 1975: 619 pk, 1980: 691 pk, 1985: 876 pk.

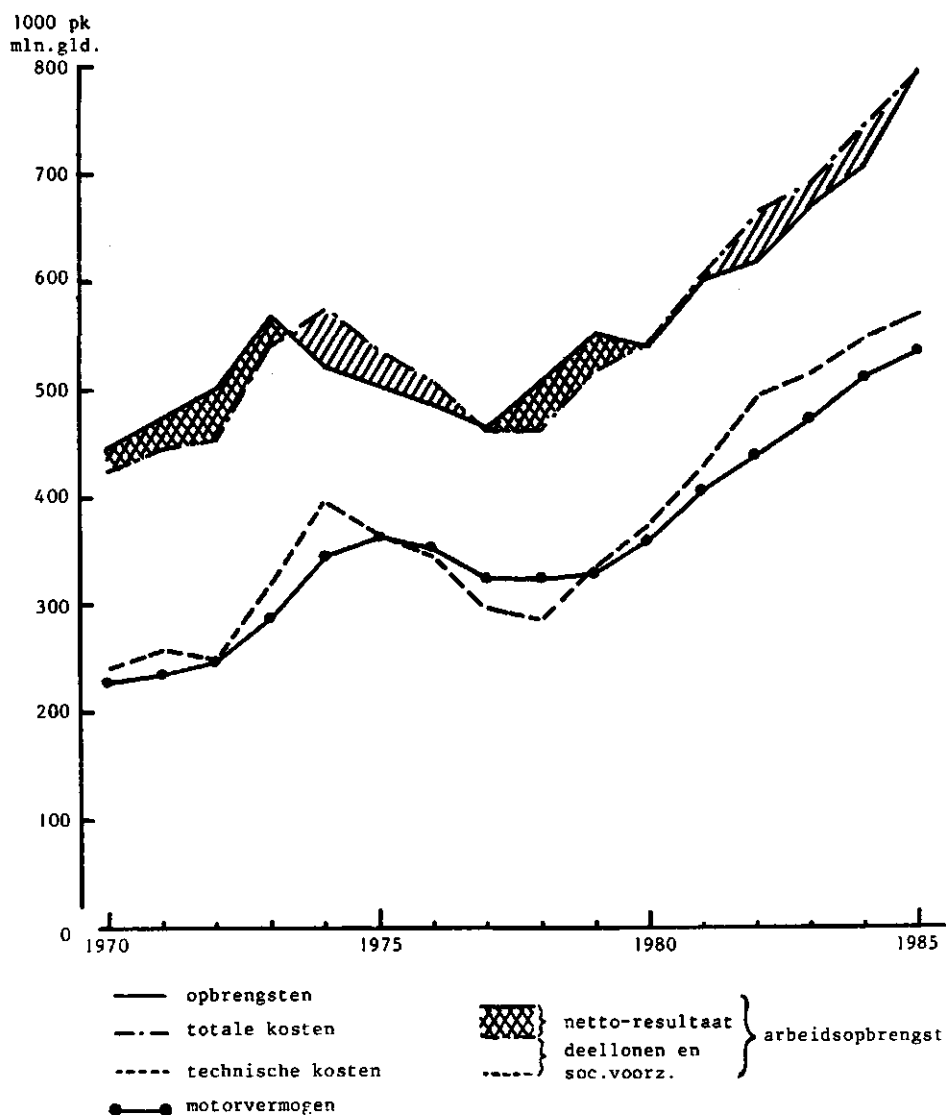
Deze gemiddelden kunnen een grote eenvormigheid suggereren, hetgeen onjuist is. Hoewel een neiging tot een zekere tweedeling van de vloot in kleinere en grotere kotters door het afnemen van het aantal middenslagkotters aanwezig is, blijkt de vlootopbouw nog zeer gevarieerd te zijn. Een indruk hiervan geeft een aantal kengetallen van een drietal kotters van zeer uiteenlopende grootte, zoals weergegeven in figuur 6.1.

- Rentabiliteit

De geaggregeerde bedrijfsresultaten van de kottervisserij tonen in de loop der jaren een wisselend beeld (zie fig. 6.2). Zwaar verliesgevende jaren kunnen volgen op zeer winstgevende. Op lager aggregatieniveau - totalen per regio of per tak van visserij - is dat nog sterker het geval, door de wisselvalligheid die dit sterk van de natuur afhankelijke bedrijf kenmerkt. (Overigens hebben economische mechanismen daarop over het algemeen een dempend effect). Grote verschillen doen zich voor binnen een jaar tussen de resultaten van individuele bedrijven. Van jaar op jaar veranderen de relatieve posities van de bedrijven echter over het algemeen maar weinig.

De bedrijfsresultaten worden door het LEI op strikt economische basis berekend. Deze berekeningswijze levert in de meeste gevallen sterk van de fiscale resultaten afwijkende uitkomsten, met name door de verschillen in berekeningsbasis voor afschrijvingen en rente. De verschillen met de ervaringswereld van de visser zijn dikwijls nog groter, aangezien die veelal geneigd is op kasbasis te rekenen. Zo kan een bedrijfseconomisch als matig of uitgesproken slecht te beschouwen jaar door de visserij als goed respectievelijk magertjes ervaren zijn.

Figuur 6.2 Ontwikkeling van de totale opbrengsten en kosten van de kottervisserij (in guldens van 1985)



Het bedrijfsleven heeft uit ervaring twee redenen om de resultaten zo simpel en lichtvoetig te beschouwen:

- het voordeel dat financieren met (veel) vreemd vermogen in tijden met (hoge) inflatie oplevert;
- de hoge prijzen die te vervangen schepen plachten op te brengen, waarbij zowel de inflatie als het effect van de vervangings-hausse een rol speelden.

In de praktijk blijken individuele bedrijven dikwijls over meer ruimte om te investeren te beschikken men op grond van de bedrijfseconomische uitkomsten zou verwachten.

Enkele kanttekeningen zijn hierbij op hun plaats:

- hoge tweedehandsprijzen zadelen volgende eigenaars op met een onevenredig hoge afschrijvingslast, die met de prestaties van de betreffende vaartuigen dikwijls niet in overeenstemming zijn;
- inflatie is, zoals we sinds kort weer beseffen, geen eeuwigdurend verschijnsel;
- voor investeringshausses, lijkt in de afzienbare toekomst geen ruimte meer te zijn.

- Quotering

De vangstbeperkingen of quoteringen die sinds 1975 voor de commercieel belangrijkste vissoorten gelden, zijn tot nog toe de meest gevoelige ingreep in de vrijheid die de visserij in zijn bedrijfsuitoefening genoot. Het bekrachtigen ervan ging met grote beroering gepaard en voor veel vissers zijn de quota nog steeds moeilijk te aanvaarden.

Van meet af aan zijn twijfels geuit over de noodzaak tot en de mate van beperking van de vangsten van sommige soorten, waarvan de stand geen enkel teken van uitputting vertoonde (b.v. schol). Achteraf lijken deze twijfels op z'n minst enige rechtvaardiging te vinden in het verloop van stand en vangsten gedurende de tien jaar waarin de beperkende maatregelen weliswaar afgekondigd waren, maar slechts bij uitzondering (haring) effectief werden. Bij de ontwikkeling van de platvisbestanden zijn factoren van invloed geweest, die niet tevoren in de biologische modellen ingecalculeerd konden worden, zoals de invloed van multispecies-relaties, wijzigingen in de waterkwaliteit en achtereenvolgende sterke jaarklassen. Het effect hiervan blijkt uit de stijging van de toegestane vangsten voor platvis.

Een minstens zo sterk punt van kritiek was de onderlinge verdeling over de belanghebbende landen van de totaal toelaatbare vangsten. Dit vergde na het tot stand komen van de Gemeenschap-pelijke visserijzone in 1977 nog jaren van onderhandelen binnen de EG. Toen begin 1983 een akkoord bereikt werd bleek de Nederlandse visserij niet bepaald gunstig bedeed, zelfs niet in de voor Nederland als belangrijkste aangemerkte platvissector (zie tabel 6.1). Het oordeel over de mate van rechtvaardigheid van de

Tabel 6.1 Historische vangsten en quota van enkele belangrijke vissoorten

		Vangsten 1)				Quota	
		gemiddelde 1970 - '74	1974	1975	1980 2)	1986	
Tong	totaal Noordzee vv. Nederland in %	20329 16738 82,3	17898 15343 85,7	12500 9200 73,6	15000 12270 81,8	20000 15050 75,25	
Schol	totaal Noordzee vv. Nederland in %	122035 51003 41,8	112545 54438 48,4	126000 47000 37,3	115180 3) 54040 46,9	177400 3) 68230 + 7000 42,4	
Kabeljauw	totaal Noordzee vv. Nederland in %	267491 33849 12,7	210869 24029 11,4	236000 26000 11,0	179200 3) 20540 11,5	161300 18670 11,6	
Wijting	totaal Noordzee vv. Nederland in %	146751 8984 6,1	188297 12057 6,4	189000 14000 7,4	98450 3) 6720 6,8	101480 3) 7760 7,6	

1) ICES Bulletin Statistique.

2) 1980 alleen voorstellen.

3) EG-deel van TAC's.

verdeling hangt mede af van de referentie-periode die is gehanteerd ter vaststelling van de historische rechten. Landen met een zich dynamisch ontwikkelende visserij hadden belang bij een zo recent mogelijke periode.

Men kan zich voorstellen dat voor de Nederlandse kotters - met in de meeste gevallen grotere nieuwe, pas tweedehands gekochte of nog in aanbouw zijnde schepen - de teruggang in platvisvangsten die de quotering in 1975 betekende, niet acceptabel was. Het is tevens teleurstellend te zien, dat de Nederlandse platvissector sinds de voorstellen voor 1980 opnieuw enkele veren heeft moeten laten.

- Verhouding beschikbare quota en vangstcapaciteit

Onder invloed van de hiervoor geschetste mechanismen - die in vorige publikaties wel zijn samengevat met de term "Gordon axioma" - bleef de kottervisserij in vergroting van de vangstcapaciteit investeren, ook toen vaststond dat de vangstmogelijkheden voor de belangrijkste soorten niet binnen afzienbare tijd zouden verruimen. Een laatste impuls ging samen met de introductie van het licentiestelsel, eind 1984, toen bestellingen ter grootte van een kwart van de bestaande capaciteit in pk bleken te zijn geplaatst.

Thans is sprake van overcapaciteit van de kottervloot. Die vaststelling dient van enkele kanttekeningen te worden voorzien. De term "overcapaciteit" kan op verschillende manieren worden opgevat. De meest gangbare is, dat de vloot bij normale bedrijfsuitoefening in staat is meer te vangen dan de toegeschreven quota. Dit kan als "technische overcapaciteit" worden aangeduid. Deze situatie bestaat onmiskenbaar bij de kottervloot. Het is echter niet eenvoudig vast te stellen in welke mate er technische overcapaciteit is. Enerzijds speelt daarbij de flexibiliteit van de vloot een rol en de mate waarin men kans ziet in "vrije" visserijen aanvullende emplot te vinden. Anderzijds dienen elders onbenutte delen van de Gemeenschappelijk toegestane vangsten in de beschouwing te worden betrokken. (Doel van de quoteringen is immers het beheer van de visstand en niet een herverdeling van economische bedrijvigheid). Wisselingen in (plaatselijke) vangbaarheid die niet in de quota zijn voorzien laten we dan nog buiten beschouwing.

Vanuit economisch gezichtspunt valt van overcapaciteit te spreken, als voor de bestaande vloot geen kostendekkende exploitatie mogelijk is met het opvissen van de quota en daarnaast uit te oefenen vrije visserijen. Het vaststellen van de economisch haalbaar vlootomvang is niet minder moeilijk dan het bepalen van de technisch haalbare capaciteit. Een extra complicerende factor zijn hierbij de onvoorzienbare veranderingen in de ruilvloot. Zo lijkt er in de huidige situatie met hoge aanvoerprizen en lage olieprizen niet of nauwelijks sprake te zijn van een economische

overcapaciteit in de hiervoor gegeven opvatting. Volgens de klassieke visserij-economische theorie moet - naar analogie van "overbevissing" door biologen - van overcapaciteit gesproken worden, zodra de visserijinspanning het economisch optimum te boven gaat. Economisch optimaal is dan die inspanning, bijvoorbeeld gemeten in kosten, waarbij de winst of de toegevoegde waarde maximaal is. Maatschappelijke overwegingen - onder meer: vermijden van privileges, vrije mededinging, werkgelegenheid - maken dat aan verspillen van het "economisch overschot" de voorkeur wordt gegeven boven het nastreven van het theoretisch optimum. Overigens stuit ook het bepalen van dit optimum in een gemengde visserij als die in de Noordzee op praktisch onoverkomelijke problemen.

- Vermindering van de vangstcapaciteit

Met het instellen van een aan het motorvermogen der schepen gekoppeld vergunningstelsel, waarin geen uitbreiding meer wordt toegestaan, heeft de overheid een zekere greep gekregen op de vangstcapaciteit van de vissersvloot. Door de input in de visserij te beheersen is in beginsel ook de output te beheersen, althans in globale zin. Erkend moet worden dat de individuele contingertering (om welke redenen dan ook) als instrument voor het reguleren van de vangsten heeft gefaald.

Met de komst van de pk-vergunningen is de bestaande technische overcapaciteit nog niet verdwenen. De speling die bestaat tussen technische en economische overcapaciteit biedt enige ruimte om op korte termijn maatregelen te nemen waarmee de vangsten tot het toegestane niveau kunnen worden teruggebracht, zonder dat hier onaanvaardbare economische gevolgen uit voortvloeien. In aanmerking komen enerzijds beperkingen van de inzet, bijvoorbeeld door stilligregelingen, begrenzing van het aantal zeedagen per periode, gesloten seizoenen en/of gebieden; anderzijds beperkingen van de efficiency van het vistuig, bijvoorbeeld door de begrenzing van de korboomlengte, maaswijdtevergroting, beperking van het aantal wekkerkettingen.

Op langere termijn echter lijkt een ingreep in de capaciteit zelf onvermijdelijk. Anders blijft er een voortdurende spanning tussen wat kan en wat mag, omdat de aard van de visser zich niet met een permanente ondoelmatigheid laat verenigen. Bij structurele maatregelen valt te denken aan een begrenzing van het motorvermogen per schip, saneringspremies, verplichting tot het inleveren van pk's bij nieuwbouw. Dergelijke maatregelen zijn gemakkelijker verzonnen dan uitgewerkt, om niet te spreken van de uitvoering. De neiging tot bedrijfsbeëindiging of vermindering van de omvang van het bedrijf is in de huidige gunstige economische omstandigheden zeer gering. Een snelle verkleining van de kottervloot valt daarom niet te verwachten. Eerder zijn thans wat de kottereigenaars betreft nieuwe investeringen aan de orde, en

dat houdt bijna automatisch in: verdere uitbreiding. Tegen die achtergrond valt tenminste van de eerst- en laatstgenoemde maatregel nog enig positief effect te verwachten.

- Grenzen aan de groei

Tien jaar na de sanering die volgde op de eerste oliecrisis ziet de kottersector zich opnieuw voor grenzen aan haar groei gesteld. In die tien jaar is de capaciteit van de vloot in pk's met meer dan tweederde toegenomen. Speelden indertijd naast problemen met de visstand (haring, tong) ook economische factoren een belangrijke rol, nu worden de grenzen in eerste instantie bepaald door het visstandbeheer en de daarmee samenhangende verdeling van de toegestane vangsten zoals die zijn overeengekomen in het Gemeenschappelijk Visserijbeleid.

Na een periode waarin de visstand zich, vaak boven verwachting, redelijk tot goed ontwikkelde, uiten de visserijbiologen de laatste jaren daarover weer een toenemende bezorgdheid. De kabeljauwstand is sterk achteruitgegaan, zonder uitzicht op versterkende goede jaarklassen; de tong staat er na enkele strenge winters ook weinig florissant voor, al moet het gewoonlijk gunstige effect op de jaarklassesterkte nog worden afgewacht; en zelfs over de vrijwel onaantastbaar geachte scholstand wordt tamelijk somber bericht. Hoewel de samenhang nog steeds niet onomstotelijk is aangetoond, is het opmerkelijk dat deze ongunstige gang van zaken samenvalt met een krachtig herstel van de haringstand. Indien dit verband werkelijk bestaat, ziet de toekomst er voor de plat- en rondvisvisseren wat de te verwachten vangsten betreft niet erg gunstig uit.

Het economisch gezichtspunt is thans door hoge prijzen op afslagniveau en gedaalde olieprijsen aanmerkelijk gunstiger dan het biologische. De hoge aanvoerprijsen zijn waarschijnlijk naast werkelijke schaarste een gevolg van door de handel verwachte schaarste. Het staat helaas niet vast dat dit hoge prijsniveau zich ook op de langere termijn zal handhaven, als het volume van de Nederlandse aanvoer definitief is ingekrompen en het buitenland (Denemarken, Engeland) een deel van de markt kan overnemen. Aan de kostenkant zijn de olieprijsen tot het niveau van na de eerste oliecrisis teruggevallen. Ook hier valt niet aan te nemen dat dit op den duur zo zal blijven.

Als de schaar van kosten en opbrengsten weer toe gaat knijpen, zullen in combinatie met de vangstbeperkingen, al snel vele bedrijven in de knel geraken. Daarom is het zaak van de huidige economische luwte gebruik te maken zich als sector zo goed mogelijk op de grenzen aan de groei in te stellen.

Literatuur

Anon.

"Subsidie-mogelijkheden structuurverbetering in garnalen- en (kust)rondvisvisserij", de Visserijwereld 1978, nr. 44, (2 november)

Anon.

"Capaciteitsbeheersing in de kottervisserij"
Den Haag; Ministerie van Landbouw en Visserij (1979)

W.C. Blom

"Weerstand van boomkortuigen"
IJmuiden; RIVO-T0 rapport 82-03 (1982)

R. Boddeke, H. Houwing, W. Smit, J.W. de Wilde

"De Nederlandse garnalenvisserij; economische perspectieven van een bedrijfstak in de knel"
Den Haag; LEI rapport 5.48 (1977)

H.A.H. Boelmans Kranenburg

"Regulering van de garnalenvisserij in verband met de quotering"
de Visserijwereld 1975, nr. 9 (28 februari)

N. Daan

"Verschuivingen in de Noordzee-vispopulaties en consequenties voor het beheer"
Visserij 1978, nr. 1

W.P. Davidse

"De financiële positie van bedrijven in de kottervisserij"
Den Haag; LEI Periodieke Rapportage 27-82/83 (1985)

W.P. Davidse, J. de Jager, R. Rijneveld, W. Smit, J.W. de Wilde

"De Nederlandse zeevisserij op de drempel van een nieuw tijdvak"
Den Haag; LEI Jaarverslag 1974 (1975)

W.P. Davidse, J. de Jager, R. Rijneveld, J.G.P. Smit,
J.W. de Wilde

"Economische ontwikkelingen in de visserij; de les van twintig jaren"
Visserij 1984, nr. 1

H.P. Jorgensen

"De flyvende hollaendere; en rapport om hollandsk bomtrawl-fiskeri"
Esbjerg; Dansk Fiskeri-Økonomisk Institut (1986)

LITERATUUR (vervolg)

G. Rauck

"Wie schädlich ist die Seezungenbaumkurre für Bodentiere?"

Informationen für die Fischwirtschaft 1985, Heft 4

W. Smit en J.W. de Wilde

"Veranderingen in de rentabiliteit en de structuur van de zee- en kustvisserij" in "Het Visserschap; Speerpunt voor de visserij"

Haarlem (1980)

J.F. de Veen

"De vangstcapaciteit van boomkorschepen"

Visserij 1979, nr. 2

Bijlagen

Bijlage 1 Ontwikkeling van de kottervloot 1970-1985 (per 31 december)

Jaar	Totaal		Noord		Zuid		Midden 1)	
	aan- tal	motorverm. (1000 pk)	aan- tal	motorverm. (1000 pk)	aan- tal	motorverm. (1000 pk)	aan- tal	motorverm. (1000 pk)
1970	620	231,9	408	142,7	119	45,2	93	44,0
1971	601	237,4	403	149,8	116	48,3	82	39,3
1972	600	259,5	396	161,0	117	53,9	87	44,6
1973	615	315,8	411	204,0	114	57,2	90	54,7
1974	614	368,4	410	235,1	119	71,2	85	62,2
1975	560	359,0	383	229,5	116	80,9	61	48,5
1976	500	325,8	341	206,7	104	75,2	55	43,9
1977	495	325,3	334	208,3	108	75,2	53	41,8
1978	498	326,1	335	207,5	110	77,0	53	41,5
1979	501	336,6	342	218,0	106	77,3	53	41,3
1980	535	383,8	370	254,0	106	85,7	59	44,1
1981	563	430,6	392	287,9	109	98,6	62	44,1
1982	567	450,2	405	308,1	109	102,3	53	39,8
1983	595	497,9	412	331,8	128	121,3	55	44,8
1984	625	525,1	437	349,9	135	128,6	53	46,5
1985 2)	617	544,5	425	361,0	137	134,2	55	49,3

1) IJmuiden, Katwijk, Scheveningen.

2) Voorlopige cijfers.

Jaar	Totaal			1 - 200			201 - 300			301 - 600			601 - 1100			1101 - 1500			1501 - 2000			2001 pk en meer		
	$\frac{1}{10}$	$\frac{11}{20}$	$\frac{21}{20}$	$\frac{1}{10}$	$\frac{11}{20}$	$\frac{21}{20}$	$\frac{1}{10}$	$\frac{11}{20}$	$\frac{21}{20}$	$\frac{1}{10}$	$\frac{11}{20}$	$\frac{21}{20}$	$\frac{1}{10}$	$\frac{11}{20}$	$\frac{21}{20}$	$\frac{1}{10}$	$\frac{11}{20}$	$\frac{21}{20}$	$\frac{1}{10}$	$\frac{11}{20}$	$\frac{21}{20}$	$\frac{1}{10}$	$\frac{11}{20}$	$\frac{21}{20}$
1970	381	117	122	44	18	87	88	30	20	169	62	14	80	7	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1971	350	137	114	32	26	77	71	39	19	157	62	16	90	10	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1972	306	172	122	16	26	80	50	45	17	126	80	22	110	21	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1973	307	185	123	9	28	82	35	37	18	105	81	20	118	37	3	40	2	-	-	-	-	-	-	-
1974	299	198	117	6	25	82	19	45	15	69	88	16	122	33	4	76	7	-	7	-	-	-	-	-
1975	271	177	112	5	23	85	9	48	12	48	67	10	110	35	5	84	4	-	15	-	-	-	-	-
1976	250	141	109	7	18	86	10	45	11	34	47	8	103	27	4	81	4	-	15	-	-	-	-	-
1977	243	143	109	6	21	82	9	44	13	31	45	10	99	30	4	83	3	-	15	-	-	-	-	-
1978	210	170	118	4	21	81	6	49	17	15	56	16	87	40	4	83	4	-	15	-	-	-	-	-
1979	187	188	126	4	20	76	6	48	26	5	59	16	64	58	7	91	3	1	17	-	-	-	-	-
1980	197	199	139	4	18	79	5	50	29	6	54	20	46	75	9	106	2	2	28	-	-	2	-	-
1981	214	184	165	4	10	88	9	45	40	6	43	27	34	80	8	115	6	2	37	-	-	9	-	-
1982	223	169	175	6	4	87	16	42	48	5	37	26	25	78	11	111	8	3	42	-	-	17	-	-
1983	232	168	195	8	-	91	20	41	59	6	31	24	17	78	18	102	17	3	52	1	-	28	-	-
1984	219	179	227	11	4	101	37	30	77	4	20	25	9	68	23	62	52	3	56	3	-	40	-	-
1985	199	192	226	11	-	83	52	21	84	4	17	28	7	60	27	33	76	4	47	16	-	45	2	-

1) Voorlopige cijfers.

Bijlage 3 Regionale opbouw van de kottervloot naar pk-groep 1970-1985 (per 31 december)

Jaar	Totaal			1 - 200			201 - 300			301 - 600			601 - 1100			1101 - 1500			1501 - 2000			2001 pk en meer		
	N	Z	M	N	Z	M	N	Z	M	N	Z	M	N	Z	M	N	Z	M	N	Z	M	N	Z	M
1970	408	119	93	118	22	3	93	37	12	147	40	59	50	20	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1971	403	116	82	107	18	4	89	32	12	147	42	47	60	24	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1972	396	117	87	102	15	3	76	27	11	141	40	47	73	35	26	4	-	-	-	-	-	-	-	-
1973	411	114	90	103	13	1	61	23	8	126	39	41	84	36	39	37	3	1	-	-	-	-	-	-
1974	410	119	85	98	13	0	51	25	5	108	30	35	91	38	30	58	10	15	4	3	-	-	-	-
1975	383	116	61	100	12	1	45	22	2	83	22	20	86	39	25	62	13	13	7	8	-	-	-	-
1976	341	104	55	97	12	0	42	23	3	59	13	17	76	35	23	60	13	12	7	8	-	-	-	-
1977	334	108	53	89	17	0	42	23	4	58	13	15	77	33	23	61	14	11	7	8	-	-	-	-
1978	335	110	53	89	17	0	44	23	5	58	14	15	76	34	21	61	14	12	7	8	-	-	-	-
1979	342	106	53	84	15	0	52	24	5	55	10	15	74	33	22	68	16	11	9	8	-	-	-	-
1980	370	106	59	87	13	1	55	22	7	54	9	17	77	30	23	79	21	10	16	11	1	2	-	-
1981	392	109	62	88	12	2	59	25	10	55	5	16	71	28	23	91	22	10	24	12	1	4	5	-
1982	405	109	53	84	13	0	72	26	8	51	4	14	68	24	22	92	23	7	30	11	1	8	8	1
1983	412	128	55	82	16	1	79	31	10	42	4	14	69	26	18	86	29	7	38	12	3	16	10	2
1984	437	135	53	96	18	2	92	41	11	38	0	11	66	18	16	80	32	5	43	12	4	22	14	4
1985 1)	425	137	55	77	13	4	98	48	11	39	0	10	63	16	14	76	32	6	44	13	6	28	15	4

1) Voorlopige cijfers.

Bijlage 4 Ontwikkeling van de totale bedrijfsresultaten 1970-1985 (in geldswaarde van 1985; mln. gld.)

Jaar	Inflatie index	Gemiddelde vlootonvang		Opbreng- sten	Olie- kosten	Overige technische kosten	Arbeids- opbrengst	Waarvan deellonen en soc. voorz.
		aantal schepen	motorverm. (1000 pk)	bemannings- leden				
1970	40,2	637	228	2732	444,0	210,2	203,4	183,7
1971	43,2	611	235	2597	473,2	219,6	216,0	186,6
1972	46,6	601	249	2613	500,6	222,0	247,7	199,4
1973	50,2	608	287	2701	568,7	263,9	250,8	222,4
1974	55,1	615	343	2747	521,9	313,8	126,9	180,8
1975	60,9	588	364	2541	504,3	292,3	138,1	172,2
1976	66,3	547	353	2294	486,4	255,3	141,6	163,8
1977	70,5	492	326	2101	464,0	216,2	166,2	166,0
1978	73,4	497	325	2197	506,9	214,4	221,0	178,5
1979	76,5	500	331	2243	551,9	229,9	218,0	183,1
1980	81,5	521	360	2359	540,2	232,3	164,6	167,0
1981	87,0	549	407	2499	601,6	258,3	173,9	178,3
1982	92,1	565	440	2562	620,9	296,0	126,6	171,4
1983	94,8	582	474	2747	670,2	317,3	154,0	175,4
1984	97,6	610	512	2919	709,9	324,8	160,1	195,1
1985 1)	100	614	538	2997	801,0	341,9	229,0	224,9

1) Voorlopige cijfers.

Bijlage 5 Regionale verdeling gemiddelde vloot en opbrengsten 1972-1985 (in geldswaarde van 1985)

Jaar	Noord				Zuid				Midden			
	gem. vloot	op- brengst- (mln. gld)	gem. vloot	op- brengst (mln. gld)	gem. vloot	op- brengst (mln. gld)	gem. vloot	op- brengst (mln. gld)	gem. vloot	op- brengst (mln. gld)	gem. vloot	op- brengst (mln. gld)
	schepen	bem.	schepen	bem.	schepen	bem.	schepen	bem.	schepen	bem.	schepen	bem.
1972	401	1651	116	490	84	472	84	472	84	472	84	472
1973	404	1703	115	513	89	485	89	485	89	485	89	485
1974	410	1762	117	517	88	468	88	468	88	468	88	468
1975	397	1636	118	506	73	399	73	399	73	399	73	399
1976	372	1463	115	493	60	338	60	338	60	338	60	338
1977	332	1338	106	458	54	305	54	305	54	305	54	305
1978	335	1428	109	476	53	293	53	293	53	293	53	293
1979	339	1470	108	477	53	296	53	296	53	296	53	296
1980	359	1579	106	476	56	304	56	304	56	304	56	304
1981	381	1683	108	504	60	312	60	312	60	312	60	312
1982	398	1747	109	524	58	291	58	291	58	291	58	291
1983	408	1856	120	596	54	295	54	295	54	295	54	295
1984	424	1990	131	652	54	277	54	277	54	277	54	277
1985 1)	424	2055	136	667	54	275	54	275	54	275	54	275

1) Voorlopige cijfers.

Bijlage 6 Gemiddelde bedrijfsresultaten haringvisserij 1983, 1984 en 1985
(voorlopig)

Jaar	1983		1984		1985	
(aantal schepen in onderzoek)	(16)		(15)		(13)	
Technische gegevens:						
motorvermogen (pk)	944		957		1072	
leeftijd motor (jr)	8		8		8	
bruto inhoud casco (brt)	176		179		185	
leeftijd casco (jr)	11		12		12	
aantal zeedagen totaal	187		192		193	
wv. haringvisserij	76		73		86	
gemiddelde bemanning	6,1		5,8		6,2	
brandstofverbruik (m3)	148,9		135,4		181,0	
idem l. per dag	1964		1866		2109	
Economische gegevens:						
	totaal	per dag	totaal	per dag	totaal	per dag
Opbrengsten bruto	628397	8289	481100	6627	806349	9393
saldo opvangfondsen	16823	222	29416	405	32032	373
afleveringskosten	43769	577	39312	541	68085	793
netto opbrengsten	601450	7933	471205	6490	770296	8973
Kosten:						
brandstof en smeerolie	101294	1336	97705	1346	132326	1541
conservering vangst	39890	526	20409	281	29705	346
vistuig	35191	464	29688	409	42224	492
subtotaal toerekenbaar	176375	2326	147803	2036	204255	2379
scheepskosten	67604	892	61573	848	76989	897
algemene kosten	21021	277	17755	244	25619	298
subtotaal techn.expl.uitg.	265000	3495	227131	3128	306863	3574
deellonen en soc. voorz.	213601	2818	165357	2278	288432	3360
totaal exploitatieuitgaven	478601	6313	392488	5406	595295	6934
Bruto-overschot	122849	1620	78717	1084	175001	2039
afschrijving casco en motor	61322	809	64857	893	98408	1146
rente	36795	485	34604	477	52411	611
Netto-overschot	24732	326	-20744	-286	24182	282
Deel en soc.voorz. per man	34961	461	28707	395	46861	546
Arbeidsopbrengst per man	39009	515	24931	346	50790	592

Bijlage 7 Nadere uitsplitsing van seizoenen en opbrengsten van de haringvisserij in 1983, 1984 en 1985 (voorlopig); gemiddelden per schip

	1983		1984		1985	
	(%)		(%)		(%)	
Aantal dagen haringvisserij						
in: winter	16	(21)	26	(35)	19	(22)
zomer	18	(24)	21	(29)	26	(31)
(vv. maatjesperiode)	(18)	(24)	(16)	(22)	(9)	(10)
najaar	42	(55)	26	(36)	41	(47)
	----		----		----	
totaal	76	(100)	73	(100)	86	(100)
Opbrengst (incl. saldo opvangfonds)						
maatjesharing	115154	(18)	69449	(14)	50474	(6)
steurharing	161239	(25)	80429	(16)	121977	(15)
	-----		-----		-----	
subtotaal gezouten	276393	(43)	149878	(30)	172451	(21)
verse haring	368827	(57)	360638	(70)	665930	(79)
	-----		-----		-----	
totaal	645220	(100)	510516	(100)	838381	(100)
Opbrengst per dag						
maatjesharing	6267		4414		5705	
overige haringvisserij	10915		7756		10233	
haringvisserij totaal	8511		7032		9766	