

# Visserij in Cijfers 2006

C. Taal  
H. Bartelings  
A. Klok  
J.A.E. van Oostenbrugge  
B. de Vos

Projectcode 30701

December 2006

Periodiek rapport 06-04

LEI, Den Haag

Visserij in Cijfers 2006

Taal C., H. Bartelings, A. Klok, J.A.E. van Oostenbrugge, B. de Vos

Den Haag; LEI, 2006

Periodiek rapport 06-04; ISBN-10: 90-8615-115-9; ISBN-13: 978-90-8615-115-8

Prijs €17,50 (inclusief 6% BTW)

115 p., fig., tab., bijl.

Deze jaarlijkse rapportage over de Nederlandse visserij bevat gegevens over de bedrijfsresultaten en financiële positie van de kottervisserij in 2005 met ramingen voor 2006, met vergelijkende cijfers van voorgaande jaren. Naast de bedrijfseconomische gegevens van de kottervisserij, wordt ook ingegaan op resultaten van de grote zeevisserij en de mosselcultuur. Daarnaast zijn uitkomsten van een enquête van de visteeltsector opgenomen en worden ontwikkelingen in de buitenlandse handel weergegeven.

This annual report on Dutch fisheries contains data on the business results and the financial position of cutter fishing in 2005 and an outlook for 2006, with comparative figures from previous years. Alongside the economic data of cutter fishing, results of large-scale high sea fishing and mollusc culture are also examined. Furthermore, results of enquiries in the aqua culture are given as well as developments in foreign trade.

Bestellingen:

Telefoon: 070-3358330

Telefax: 070-3615624

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

Informatie:

Telefoon: 070-3358330

Telefax: 070-3615624

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

© LEI, 2006

Vermenigvuldiging of overname van gegevens:

- toegestaan mits met duidelijke bronvermelding
- niet toegestaan



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

# Inhoud

	Blz.
<b>Woord vooraf</b>	5
<b>Samenvatting</b>	7
<b>Summary</b>	11
<b>1. Inleiding</b>	15
<b>2. Algemeen overzicht</b>	17
2.1 Ontwikkelingen van de vloot, werkgelegenheid en investeringen	17
2.2 Nederlandse zee- en kustvisserij en visteelt: besomming	20
2.3 Visafslagen: omzet, aanvoer en prijzen	21
2.4 Nederlandse visproductie in internationaal perspectief	23
<b>3. Kottervisserij: bedrijfsresultaten</b>	25
3.1 Algemeen	25
3.2 De vloot	25
3.3 Resultaten van de kottector	27
3.4 Resultaten per pk-groep	34
3.5 Resultaten per tak van visserij	37
3.6 Vangsten en aanvoer	42
3.7 Ramingen kottervisserij en visafslagen 2006	47
<b>4. Kottervisserij: financiële positie</b>	51
4.1 Aantal bedrijven	51
4.2 Financiële positie van de sector	52
4.3 Financiële positie per pk-groep	53
<b>5. Grote zeevisserij</b>	55
5.1 Algemeen en recente ontwikkelingen	55
5.2 Vloot en investeringen	57
5.3 Inzet, aanvoer en kosten	58
5.4 Besomming, kosten en resultaat	59

	Blz.
<b>6. Mosselcultuur</b>	61
6.1 Algemeen	61
6.2 Streven naar duurzame sector	61
6.3 Omvang van de sector	62
6.4 Aanvoer en opbrengst	63
6.5 Resultaten mosselsector	65
6.6 Financiële positie	66
<b>7. Visteelt</b>	67
7.1 Inleiding	67
7.2 Achtergrond en respons enquête	67
7.3 Productie in Nederland	69
7.4 Structuur van de Nederlandse visteeltsector in 2005	73
7.5 Vermogen en investeringen	82
7.6 Economische situatie in de sector	83
7.7 Knelpunten in de sector en het eigen bedrijf	85
<b>8. Buitenlandse handel</b>	87
8.1 Algemeen	87
8.2 Invoer	87
8.3 Uitvoer	90
<b>Literatuur</b>	93
<b>Bijlagen</b>	
1. Overzicht van de Nederlandse vangstrechten binnen de EU-wateren	95
2. Invoer van vis en visproducten naar productvorm	98
3. Uitvoer van vis en visproducten naar productvorm	99
4. Gemiddelde aanvoerprijzen van enkele vissoorten op Nederlandse visafslagen	100
5. Toelichting op de gebruikte begrippen	102
6. Betrouwbaarheid steekproef kottervisserij	109
<b>LEI-onderzoek visserij, 2005 en 2006</b>	111

## Woord vooraf

De periodieke rapportage *Visserij in Cijfers* geeft voor een aantal visserijsectoren een beknopt overzicht van de bedrijfsresultaten, aangevuld met gegevens over de buitenlandse handel. Deze rapportage met de titel *Visserij in Cijfers 2006* volgt op het laatst uitgegeven rapport van 2004 waarmee de reeks in benaming wordt onderbroken. Reden voor aanpassing van het jaartal in de titel is aansluiting en uniformiteit met andere (internationale) rapportages zowel binnen als buiten het LEI en het opnemen van ramingen voor de kottervisserij over het lopende boekjaar 2006. Dit naast de gebruikelijke voorlopige cijfers over het afgelopen boekjaar 2005.

Voor het eerst sinds enkele jaren zijn ook weer cijfers over de mosselcultuur verzameld en is een eerste verkenning en inventarisatie gedaan van de visteeltsector. Uitkomsten van deze twee deelsectoren zijn in aparte hoofdstukken weergegeven.

De gegevens voor de publicatie worden verzameld in het Bedrijven-Informatienet van het LEI (het Informatienet), die ook de basis is voor het voldoen aan de verplichting om economische gegevens over de zeevisserij te verzamelen zoals die door de EU in Verordening 1639/2001 is neergelegd. Voor meer achtergrond over het vernieuwde informatienet wordt verwezen naar de publicatie *Het Bedrijven-Informatienet van A tot Z*. Op de website ([www.lei.nl](http://www.lei.nl)) van het LEI vindt u onze openbare rapportages (zoals ook dit rapport) in elektronische vorm, en onder het kopje statistieken staan de meest recente gegevens uit het Informatienet Visserij.

Aan deze aflevering van *Visserij in Cijfers* hebben verschillende medewerkers van de sectie Visserij een bijdrage geleverd: dr.ir. J.A.E. van Oostenbrugge aan gegevens over de bedrijfsresultaten, de aanvoer en de betrouwbaarheid van de steekproef; drs. B. de Vos aan het hoofdstuk over de viskweeksector; dr.ir. H. Bartelings aan de spreiding van brandstofverbruik en seizoenspatronen in de visserij; en C. Taal aan de hoofdstukken over de bedrijfsresultaten van de kottervisserij, de grote zeevisserij, de mosselcultuur, de financiële positie van de kottervisserij, de buitenlandse handel en de gegevens over aanvoerprijzen en investeringen. De bedrijfseconomische gegevens van de kottervloot werden daarvoor verzameld en bewerkt door de medewerkers Visserij-documentatie A. Klok, G. van der Bent en Th. de Mol. De heren J. op de Weegh en H. Wijsman waren behulpzaam bij de data handling. De eindverantwoordelijkheid lag in handen van C. Taal.

Tot slot bedank ik de vele schippereigenaren, kotterveders, de reders van de grote zeevisserij, de mossel- en viskwekers, die op basis van vrijwilligheid gegevens beschikbaar hebben gesteld voor de berekening van bedrijfsresultaten en financiële positie. Daarbij moet tevens de zeer prettige samenwerking met een aantal administra-

tie- en accountantskantoren en met de visafslagen in Nederland (elektronische gegevensverzameling) worden vermeld.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'B' followed by a vertical line and a few horizontal strokes.

Dr. J.C. Blom  
Algemeen Directeur LEI

# Samenvatting

## *Algemeen*

De opbrengst van de totale Nederlandse zee- en kustvisserij steeg in 2005 met bijna 2% tot 444 miljoen euro. Inclusief de visteeltsector (39 miljoen) kwam de omzet op 483 miljoen euro uit. In de kottervloot steeg de opbrengst licht (2%) naar 245 miljoen. De grote zeevisserijvloot haalde een besomming van 137 miljoen euro, een stijging van bijna 5% ten opzichte van 2004. In de mosselcultuur kwam de opbrengst 4 miljoen lager uit (-7%). De omvang van de zee- en kustvisserijvloot kwam met 441 schepen 7% lager uit dan voorgaand jaar. De werkgelegenheid liep met 10% terug, terwijl de investeringen halveerden tot 11 miljoen euro.

De omzet van de Nederlandse visafslagen steeg met ruim 2% maar het aanvoervolume daalde met 6%. Er werd vooral minder tong en schol aangevoerd, voor enkele andere vissoorten lag het volume hoger. De omzet kwam uit op 334 miljoen euro. De gemiddelde aanvoerprijs op de afslagen steeg met 9% tot 3,32 euro per kg. Voor garnalen werd ondanks een licht toegenomen aanvoer (2%) een 9% hogere prijs betaald.

## *Kottervisserij*

Net als in de drie voorgaande jaren sloot de kottersector ook in 2005 het boekjaar af met een negatief nettoresultaat. Het bedrijfseconomisch verlies bedroeg in 2005 elf miljoen euro, bijna twee maal zo groot als in het voorgaande jaar.

De besomming steeg met bijna 2% naar een niveau van 245 miljoen euro. De inzet lag 8% lager maar de kosten stegen met 4%. De belangrijkste kostenpost - gasolieprijs - steeg in 2005 met 40% naar gemiddeld 35 eurocent per liter. De opbrengst van tong daalde met 6 miljoen euro. De prijs steeg weliswaar met 18% maar de aanvoer kwam 23% lager uit. De opbrengst van schol daalde met 2 miljoen: de prijs lag 8% hoger terwijl er 11% minder werd aangevoerd. De aanvoerwaarde van garnalen nam toe tot 39 miljoen euro, voornamelijk door een 16% hoger aanvoervolume. De totale arbeidsopbrengst van de kottervisserij (besomming minus technische kosten) daalde met 16% naar 53 miljoen euro. Gecorrigeerd voor inflatie is de arbeidsopbrengst in zeven jaar tijd teruggelopen naar iets meer dan eenderde.

De omvang van de kottervloot daalde met 4% tot 355 kotters, terwijl het totale motorvermogen afnam met 8% tot 332.000 pk. Ook het aantal opvarenden nam verder af, met bijna 6%, vooral bij de grote boomkorkotters. Het oliegebruik daalde met 7%.

In de afgelopen zeven jaar is de kottervloot met 12% gekrompen; het motorvermogen nam 23% af en het brandstofverbruik 28%.

De kotters in de groep 261-300 pk (voornamelijk Eurokotters) behaalden in 2005 een bijna 12% hogere besomming. De variatie in kosten en besommingen is in deze groep erg groot. Per saldo werd er gemiddeld weer een verlies gemaakt. De verdiensten van de bemanning lagen op 44.000 euro, 5% hoger dan voorgaand jaar. De belangrijkste groep boomkorkotters (tot 2.000 pk) is goed voor meer dan 50% van het motorvermogen. In 2005 lag de besomming weliswaar 8% hoger maar door sterk gestegen kosten (brandstof) kwam het nettoresultaat dit jaar fors negatief uit.

In de garnalenvisserij nam de inzet af met 6%. De besomming kwam in 2005 uit op 39 miljoen euro, ruim 20% hoger dan voorgaand jaar. Hogere operationele kosten en lage prijzen voor garnalen waren de belangrijkste oorzaken van het negatieve nettoresultaat.

Voor de kottervisserij als geheel kwam het eigen vermogen begin 2004 uit op ongeveer 0% van het totale balansvermogen. Dat is een verdere verslechtering ten opzichte van het voorgaande jaar toen de solvabiliteit ook al fors was afgenomen tot 15%. Investeringsnamen verder af en bedrijven werden door de slechte resultaten gedwongen weer meer te lenen. Het lang vreemd vermogen bedraagt nu 260 miljoen, ruim 900.000 euro per bedrijf. De nettokasstroom was in het verslagjaar sterk negatief (- 11 miljoen euro). Bedrijven met een grote kotter realiseerden gemiddeld nog wel een positieve nettokasstroom.

De eerste ramingen voor 2006 voor de kottervisserij laten geen betere resultaten zien dan die van 2005. De totale inzet zal naar schatting met 10% dalen tot rond 50 miljoen pk dagen terwijl de opbrengsten, ondanks de lagere vangsthoeveelheden, iets zullen toenemen tot 250 miljoen euro. Dat komt vooral door een stijging van de prijzen voor de belangrijkste vissoorten. Die van tong en schol zullen naar verwachting respectievelijk 20% en 5% hoger uitvallen maar die voor andere vis en garnalen blijven achter. Voor 2006 kan voor nagenoeg alle kottergroepen eenzelfde of nog iets lager resultaat als in 2005 (overwegend verliesgevend) worden verwacht. Verwacht wordt dat de arbeidsopbrengst terugloopt met meer dan 10% tot rond 45 miljoen euro.

Voor het grootste deel van de vloot (boomkorkotters) speelt de afhankelijkheid van de in 2006 nog duurder geworden brandstof een belangrijke rol. De gemiddelde prijs voor gasolie komt in 2006 op ongeveer 40 eurocent uit (+14%). De technische kosten nemen vooral daardoor naar schatting met 7% toe. Experimenten met alternatieve visserijmethoden hebben (nog) niet geleid tot nieuwe of fors kostenbesparende visserijmogelijkheden.

Naast de boomkorvisserij verkeert ook de garnalenvisserij al langere tijd in een malaise en het eind daarvan lijkt nog niet in zicht. Prijzen voor garnalen blijven achter om de kosten te dekken die de vloot maakt.



### *Grote zeevisserij*

De omvang en samenstelling van de grote zeevisserijvloot veranderde in 2005 doordat 2 schepen naar het buitenland werden verkocht. De vloot kwam uit op 15 diepvries-trawlers. Op een beperkte renovatie van een schip na werd in de vloot nagenoeg verder niet geïnvesteerd. De totale inzet in zeedagen kwam vooral door de verminderde vlootomvang 10% lager uit. In Afrikaanse wateren werd minder gevestigd, en in Europese juist iets meer. De aanvoer nam ten opzichte van het jaar ervoor toe tot 468 duizend ton vis. Vooral van de soorten blauwe wijting en sardinella werd fors meer aangevoerd. De aanvoer van makreel en horsmakreel lag beduidend lager.

De kosten kwamen slechts 5% lager uit, wat vooral kwam door de sterk gestegen prijzen van brandstof (stookolie). De gemiddelde prijs kwam uit op ruim 25 euro-cent per liter.

De aanvoerbesomming steeg met een kleine 5% naar bijna 137 miljoen euro, een toename van bijna 6 miljoen euro. De vloot sloot het jaar af met een nettowinst van iets meer dan 1 miljoen euro.

### *Mosselcultuur*

De actieve mosselvloot stabiliseerde in 2005 en kwam uit op 64 schepen. De vloot werd niet vernieuwd, investeringen lagen op een laag niveau.

De aanvoer van mosselen verminderde met 15% en kwam uit op 58 miljoen kilogram. Mede daardoor nam de veilingomzet af met 7% tot bijna 56 miljoen euro. De technische kosten namen met 12% toe waardoor het nettoresultaat met een kwart verminderde tot 21 miljoen euro. Pacht van percelen, kosten van zaad en halfwasmosse-len en loonkosten waren goed voor ruim 50% van de totale kosten. Brandstofkosten lagen op rond 8% van de totale kosten.

Het eigen vermogen van de sector nam naar schatting met 10% af tot tussen de 30 en 40 miljoen euro. De sector kon ruimschoots aan de aflossingsverplichtingen voldoen.

### *Visteelt*

Commerciële viskweek in Nederland is een activiteit van de laatste 30 jaar en door een groeiende vraag naar vis en stagnerende vangsten in de visserij is de schaarste toegenomen waardoor de interesse voor viskweek de laatste jaren toeneemt. Technologische doorbraken in productiemethoden hebben de mogelijkheden voor viskweek versneld en de productie neemt in Nederland langzaam toe.

Paling en meerval zijn daarbij de belangrijkste gekweekte soorten maar tong, tarbot, tilapia, zeebaars en baramundi zijn in opkomst. Het totaal volume wordt geschat op minimaal 13.000 ton en de productiewaarde op meer dan 39 miljoen euro. In

de nog relatief kleine kweeksector zijn de opererende bedrijven zeer jong. De economische vooruitzichten voor palingkweek lijken niet goed, vooral vanwege dure grondstof (broed), die voor andere vissoorten lijken algemeen redelijk.

#### *Buitenlandse handel*

De uitvoer van vis en visproducten steeg in 2005 met 6% tot een bedrag van bijna 2,2 miljard euro. Het volume kwam uit boven 1 miljoen ton. Bevroren vis vormde met 72% de hoofdmoot van het volume. De exportwaarde daarvan kwam uit op 45% van het totaal terwijl verse en gekoelde vis goed was voor 16%. België, Duitsland, Italië, Spanje en Frankrijk waren samen goed voor 68% van de totale exportwaarde. Zowel de waarde als het volume van visimporten stegen met bijna 11%. Er werd 675 duizend ton vis geïmporteerd voor een bedrag van 1,3 miljard euro.

## Summary

### Fisheries in figures 2006

#### *General*

The revenue from the total Dutch high sea and coastal fisheries rose by almost 2% in 2005 to €444 million. Including the aquaculture sector (€39 million), the turnover amounted to €483 million. Revenues in the cutter fleet increased slightly (by 2%) to €245 million. The large high sea fishing fleet achieved a total gross revenue of €137 million, an increase of almost 5% compared with 2004. In mussel farming, revenues fell by €4 million (-7%). The scale of the high sea and coastal fishing fleet was 7% smaller than the previous year (441 vessels). Employment declined by 10%, whereas investments halved, falling to €1 million.

The turnover of the Dutch fish auctions increased by more than 2%, but the volume of landings fell by 6%. In particular, landings of sole and plaice declined; the volume of landings for a number of other species of fish was greater. The turnover amounted to €334 million. The average landing price at the auctions rose by 9% to €3.32 per kg. A 9% higher price was paid for shrimp, despite a slight increase in landings (2%).

#### *Cutter fisheries*

As in the three preceding years, the cutter sector ended the 2005 financial year once again with a negative net result. The economic loss amounted to €1 million in 2005, almost twice as much as in the previous year.

The total gross revenue rose by almost 2% to a level of €245 million. Fishing effort was 8% lower, but costs rose by 4%. The most important cost item - the gas oil price - rose by 40% in 2005 to an average of €0.35 per litre. The revenue from sole declined by €6 million. The price did increase by 18%, but landings fell by 23%. The revenue from plaice declined by €2 million: the price was 8% higher, but landings were 11% smaller. The landing value of shrimp increased to €39 million, primarily due to a 16% greater volume of landings. The total labour revenue from cutter fishing (total gross revenue minus technical costs) fell by 16% to €53 million. After correction for inflation, the labour revenue has fallen to just over a third over a period of seven years.

The cutter fleet shrank by 4% to 355 cutters, whereas the total engine power declined by 8% to 332,000 horse power. The number of people on board also declined further - by almost 6% - particularly on the large beam-trawling cutters. Oil consumption fell by 7%. Over the past seven years, the cutter fleet has shrunk by 12%; the engine power has declined by 23%, and fuel consumption has fallen by 28%.

The cutters in the group 261-300 horse power (primarily Euro cutters) achieved a total gross revenue in 2005 that was almost 12% higher. The variation in costs and total gross revenues is very large in this group. On balance, the average end result was once again a loss. The earnings of the crew amounted to €44,000, 5% higher than the previous year. The most important group of beam-trawling cutters (up to 2,000 horse power) accounts for more than 50% of the engine power. While it is true that the total gross revenue was 8% higher in 2005, sharp increases in costs (fuel) meant that the net result for that year was heavily negative.

In shrimp fishing, fishing effort declined by 6%. The total gross revenue amounted to €39 million in 2005, more than 20% more than the preceding year. Higher operational costs and low prices for shrimp were the primary causes of the negative net result.

For the cutter fishery sector as a whole, the equity capital at the start of 2004 amounted to approximately 0% of the total balance capital. This is a further deterioration in relation to the previous year when solvency had already fallen sharply to 15%. Investments declined even further, and businesses were forced to borrow even more due to the poor results. The long-term liabilities now amount to €260 million, over €900,000 per business. The net cash flow was very negative in the year under review (minus €1 million). On average, businesses with a large cutter did achieve a positive net cash flow.

The initial estimates for cutter fisheries for 2006 show results that are no better than those for 2005. The total fishing effort is expected to fall by an estimated 10% to around 50 million horse power days, whereas the revenues will increase slightly, despite the lower catch quantities. This is primarily due to an increase in the prices for the most important species of fish. Those of sole and plaice are expected to work out 20% and 5% higher respectively, but those for other species of fish and shrimp will lag behind. For 2006, the same or a slightly lower result than in 2005 can be expected for virtually all cutter groups (mainly losses). The expectation is that the labour revenue will decline by more than 10% to around €45 million.

The dependence on fuel, which has become even more expensive in 2006, plays an important role for the majority of the fleet (beam-trawling cutters). The average price for gas oil in 2006 amounts to approximately €0.40 (+14%), resulting in technical costs increasing by an estimated 7%. Experiments with alternative fishing methods have not (yet) led to new or significantly more cost effective fishing opportunities.

Alongside beam-trawler fishing, shrimp fishing has also been suffering a slump for quite some time, and the light at the end of the tunnel is not yet in view. Prices for shrimp remain low, merely to cover the costs incurred by the fleet.

#### *Large-scale high sea fishing*

The scale and composition of the large high sea fishing fleet changed in 2005 when two ships were sold abroad. The fleet then comprised 15 freezer trawlers. Besides limited renovations on one vessel, virtually no further investments have been made in the fleet. The total fishing effort in days at sea was 10% less, primarily due to the reduced size of the fleet. Fishing declined in African waters and increased slightly in European waters. Landings increased compared with the previous year to 468,000 tonnes of fish. In particular, landings of the species blue whiting and sardinella were much larger. Landings of mackerel and Atlantic horse mackerel were significantly lower.

Costs ended up only 5% lower, mainly due to the sharply increased fuel prices (fuel oil). The average price was just over €0.25 per litre.

The total gross revenue from landings increased by just under 5% to almost €137 million, an increase of almost €6 million. The fleet ended the year with a net profit of just over €1 million.

#### *Mussel farming*

The active mussel fleet stabilised in 2005, with 64 ships. The fleet was not renewed, and investments were low.

Landings of mussels fell by 15%, totalling 58 million kilograms. Partly as a result of this, the auction turnover declined by 7% to a little under €6 million. The technical costs increased by 12%, whereby the net result was reduced by a quarter to €21 million. The lease of plots, costs of seed mussels and half-grown mussels, and wage costs accounted for more than 50% of the total costs. Fuel costs accounted for around 8% of the total costs.

The equity capital of the sector is estimated to have fallen by 10% to €30-40 million. The sector was amply able to fulfil its repayment obligations.

#### *Aquaculture*

Commercial aquaculture in the Netherlands is an activity of the last thirty years. Due to a growing demand for fish and stagnating catches within the fisheries sector, there is increased scarcity resulting in increased interest in aquaculture in recent years. Technological breakthroughs in production methods have accelerated the opportunities for aquaculture, and production in the Netherlands is gradually increasing.

Eel and catfish are the primary species bred, but sole, turbot, tilapia, sea bass and barramundi are also becoming more popular aquaculture species. The total volume is estimated at a minimum of 13,000 tonnes, and the production value is estimated at more than €9 million. The businesses operating within this still relatively small production sector are very new. The economic prospects for eel production do not appear to be favourable, particularly due to expensive raw materials (spawn), the prices of which generally appear to be reasonable for other fish species.

#### *Foreign trade*

Exports of fish and fish products increased by 6% in 2005 up to almost €2.2 billion. The volume amounted to over a million tonnes. Frozen fish formed the principle part of the volume at 72%. The export value of this amounted to 45% of the total, whereas fresh and chilled fish accounted for 16%. Belgium, Germany, Italy, Spain and France combined accounted for 68% of the total export value. Both the value and the volume of fish imports rose by almost 11%. 675,000 tonnes of fish were imported, costing €1.3 billion.

# 1. Inleiding

## *Doel*

Deze jaarlijkse rapportage over de Nederlandse visserij heeft tot doel gegevens te verstrekken over de structuur, de bedrijfsresultaten en financiële positie van de kottervisserij in 2005 met vergelijkende cijfers van voorgaande jaren. Van de grote zeevisserij wordt een beeld van de bedrijfsresultaten en kernindicatoren geschetst en voor het eerst sinds enkele jaren ook weer van de mosselkweek sector. Voor de allereerste keer is ook een inventarisatie in de viskweek sector gedaan en in deze rapportage meegenomen. Van andere sectoren in de Nederlandse visserij zoals de kokkel- en oestervisserij, IJsselmeer- en binnervisserij zijn weinig of geen gegevens beschikbaar waardoor kernindicatoren niet kunnen worden gepresenteerd. Hetzelfde geldt voor de visserij onder buitenlandse vlag met Nederlandse belangen daarin. De verantwoording daarvoor ligt in handen van andere (EU) landen. De buitenlandse handel wordt kort samengevat in het laatste hoofdstuk.

Met dit overzicht wordt voorzien in een behoefte van belanghebbenden in de visserijsector zoals het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Productschap Vis en individuele ondernemers in de visserij. De publicatie wordt gefinancierd door het ministerie van LNV. Ten behoeve van deze publicatie verzamelde gegevens worden ook gebruikt bij andere onderzoeken naar de achtergronden van de bedrijfsresultaten en de ontwikkeling van kosten en opbrengsten. Deze onderzoeken worden afzonderlijk gepubliceerd.

## *Methode*

De opbrengst- en kostengegevens van de kottervisserij, grote zeevisserij en mosselkweek sector zijn verzameld in het kader van het Bedrijven-Informatienet van het LEI (het Informatienet). Van de viskweek sector wordt getracht met ingang van volgend jaar meer financiële gegevens beschikbaar te krijgen.

Van de grote zeevisserij hebben de rederijen over het jaar 2005 kosten en opbrengsten gegevens verstrekt over alle door hen geëxploiteerde, onder Nederlandse vlag varende, visserij schepen. Daardoor is voor het derde achtereenvolgende jaar weer een globaal beeld verkregen van de financieel economische situatie in de grote zeevisserij. De informatie over opbrengsten is gebaseerd op prijsgegevens van de vis zoals deze bij de rederijen worden gehanteerd ter bepaling van de lonen voor de bemanning. Wat betreft de afschrijvingen op de diepvriestrawlers is ook voor het jaar 2005 om

praktische redenen uitgegaan van de door de rederijen toegepaste fiscale afschrijvingen; dit in tegenstelling tot de gebruikelijk door het LEI gehanteerde bedrijfseconomische afschrijvingsmethode zoals die bij de kottersector wordt toegepast. Voor de kostenpost rente geldt dat met de werkelijk betaalde rente op hypotheek en leningen is gecalculeerd. De rente over het gemiddeld geïnvesteerd eigen vermogen is hier buiten beschouwing gelaten.

Van de mosselkweeksector hebben bedrijven vrijwillig fiscale jaarrekeningen beschikbaar gesteld over de jaren 2004 en 2005. Aan de hand daarvan en met behulp van andere bronnen zijn voor de sector totaalcijfers berekend waardoor inzicht in kosten en opbrengsten en de financieel-economische positie is verkregen. Afschrijvingen en rente zijn om praktische redenen op dezelfde wijze (fiscale cijfers) als voor de grote zeevisserij in de berekeningen meegenomen.

Van de kottersector bestaat de populatie uit kotters die zich op een professionele manier bezighouden met de visserij op hoofdzakelijk de Noordzee en de Waddenzee. Over het algemeen gaat het hierbij om kotters met een lengte van meer dan tien meter die in het bezit zijn van de benodigde licenties, vergunningen en vangstrechten. Daarnaast moeten zij in het verslagjaar in voldoende mate actief zijn geweest. Dit wordt vastgesteld aan de hand van individuele logboekgegevens (VIRIS) van de kotters die het LEI ter beschikking worden gesteld door het ministerie van LNV. Criteria hierbij zijn: minimumaantal dagen op zee en met de schepen moet een besomming van €50.000 of meer zijn behaald. Visserij in het kader van recreatieve bezigheden blijft buiten beschouwing. De bedrijfsresultaten van de kotters worden geschat op basis van een vaste steekproef van deelnemers aan het Informatienet, het zogenaamde panel. Dit panel bestaat uit vissers die vrijwillig inzicht willen geven in hun boekhouding aan medewerkers van het LEI. Gemiddeld eens in de drie maanden worden deze bedrijfsboekhoudingen overgenomen door een LEI-medewerker.

Het LEI neemt van de paneldelnemers alleen de gegevens over voorzover die betrekking hebben op de uitoefening van het visserijbedrijf. Privé-inkomsten en uitgaven worden niet gedocumenteerd. In bijlage 6 is de verantwoording van de steekproef opgenomen.



## 2. Algemeen overzicht

### 2.1 Ontwikkelingen van de vloot, werkgelegenheid en investeringen

De zee- en kustvisserijvloot kromp in 2005 met 7% en kwam uit op 441<sup>1</sup> schepen (tabel 2.1). Het totale motorvermogen liep terug met 14% en kwam uit op 481.000 pk. De werkgelegenheid liep terug met 10%, met name in de kotter- en grote zeevisserij. De investeringen halveerden tot een bedrag van 11 miljoen euro, het laagste niveau sinds jaren.

In de kottervloot nam het aantal schepen fors af. De teruggang werd vooral veroorzaakt door een in het laatste kwartaal van 2005 doorgevoerde saneringsregeling voor de kottervisserij. De actieve kottervloot kromp per saldo met 25 schepen (-7%) en kwam uit op 342 vaartuigen. Het totale motorvermogen daalde met 62.000 pk (-17%) naar 302.000 pk. In de grote zeevisserijvloot werden 2 schepen verkocht naar het buitenland waardoor de vloot kromp naar 15 eenheden. Daarmee verdween 19.000 pk (-14%) aan motorvermogen uit dit deel van de vloot. Het totaal daalde naar 116.000 pk. De actieve mosselvloot nam met enkele schepen af en de mechanische kokkelvloot werd het jaar ervoor al gereduceerd tot nul vanwege een verbod op deze visserij op de Waddenzee. Naast handkokkelvisserij op het Wad nemen nog slechts enkele schepen een beperkt deel van het jaar deel aan de visserij op de Westerschelde. In 5 jaar tijd is het totale motorvermogen van de zee- en kustvisserijvloot met een kwart afgenomen.

De werkgelegenheid in de zee- en kustvisserij liep per saldo verder terug. In de kottervisserij waren ongeveer 100 opvarenden minder actief en ook de werkgelegenheid voor ongeveer 53 opvarenden in de grote zeevisserij verdween in 2005. In de mosselcultuur kwam de werkgelegenheid 12 arbeidsplaatsen lager uit.

Investeringen in nieuwe en tweede handsschepen, schepen uit het buitenland, verlengingen, grote verbouwingen en nieuwe motoren daalden in de zee- en kustvisserij van 23 naar 11 miljoen euro (tabel 2.2).

---

<sup>1</sup> Het ministerie van LNV hanteert een vlootcijfer van 898. Alle officieel in het NRV (Nederlands Register van Vissersvaartuigen) vermelde vaartuigen zijn in dit getal opgenomen. Een groot aantal van de vaartuigen wordt door het LEI niet als professionele vissersvaartuigen beschouwd.

Tabel 2.1 Actieve vloot van de zeevisserij en de kustvisserij (per 31 december)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005 a)
<b>AANTAL VAARTUIGEN</b>							
Kottervisserij	399	402	401	393	374	367	342
Grote zeevisserij	16	18	16	17	17	17	15
Totaal zeevisserij	415	420	417	410	391	384	357
Mosselcultuur	77	73	71	69	69	69	64
Kokkelvisserij b)	27	15	16	12	4	0	0
Overige kustvisserij c)	21	20	20	20	20	20	20
Totaal	540	528	524	511	484	473	441
<b>MOTORVERMOGEN (1.000 pk) f)</b>							
Kottervisserij	425	428	416	393	367	364	302
Grote zeevisserij b)	119	140	135	135	135	135	116
Totaal zeevisserij	544	568	551	528	502	499	418
Mosselcultuur	49	52	51	53	53	53	57
Kokkelvisserij b) d)	17	10	10	8	2	0	0
Overige kustvisserij c)	7	6	6	6	6	6	6
Totaal	617	636	618	595	563	558	481
<b>LEEFTIJD SCHEPEN</b>							
0-10 jaar	116	120	110	118	120	105	89
11-20 jaar	212	212	207	186	175	180	142
meer dan 20 jaar	212	196	207	207	189	188	210
Totaal	540	528	524	511	484	473	441
<b>AANTAL OPVARENDEN</b>							
Kottervisserij	1.825	1.831	1.775	1.746	1.656	1.568	1.470
Grote zeevisserij	516	600	573	586	613	613	560
Totaal zeevisserij	2.341	2.431	2.348	2.332	2.269	2.181	2.030
Mosselcultuur	229	220	214	208	208	208	194
Kokkelvisserij b)	66	64	64	60	20	0	0
Overige kustvisserij c)	52	50	50	50	50	50	50
Totaal	2.688	2.765	2.674	2.650	2.547	2.439	2.274

a) voorlopige cijfers; vanaf 1996 inclusief Wiron-schepen; b) betreft alleen de mechanische visserij op kokkels. Aantal schepen actief in visserij op spisula's/mesheften en dergelijke niet bekend. In totaal hebben 37 schepen een visserijvergunning waarvan naar schatting 33 operationeel inzetbaar zijn; c) betreft alleen oestervisserij. Aantal actieve schepen in kreeftvisserij en dergelijke niet bekend; d) uitgegaan is van het geregistreerde motorvermogen, motoren staan in de praktijk echter afgesteld en verzegeld op 400 pk; e) 1 pk = 0,736 kW.

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

Tabel 2.2 *Investerings in de zee- en kustvisserij b)*

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005a)
<b>KOTTERVISSERIJ</b>							
Miljoen euro b)	18	23	31	32	32	21	6
Aantallen:							
-nieuwe schepen	5	9	15	12	12	4	-
-andere schepen c)	2	2	-	2	2	1	3
-verlengingen en renovaties e.d.2	2	2	1	4	6	3	7
-nieuwe motoren	23	25	21	11	20	12	7
<b>GROTE ZEEVISSERIJ</b>							
Miljoen euro b)	36	79	8	34	4	1	3
Aantallen:							
-nieuwe schepen	1	2	-	2	-	-	-
-andere schepen c)	1	-	-	-	-	-	-
-verlengingen en renovaties e.d. -	2	2	1	2	2	1	1
-nieuwe motoren	-	-	-	-	-	-	-
<b>MOSSELCULTUUR</b>							
Miljoen euro b)	3	7	3	3	2	1	1
Aantallen:							
-nieuwe schepen	1	3	1	1	-	1	1
-andere schepen c)	-	-	-	-	-	-	-
-verlengingen en renovaties e.d. -	1	1	1	-	2	1	-
-nieuwe motoren	4	1	4	1	8	4	-
<b>OVERIGE SECTOREN d)</b>							
Miljoen euro b)	0,5	1	0,5	0,5	2,4	0,8	1
Aantallen:							
-nieuwe schepen	-	3	3	1	4	4	2
-andere schepen c)	-	1	-	-	-	-	1
-verlengingen en renovaties e.d.1	2	2	-	-	-	-	-
-nieuwe motoren	2	1	1	-	2	1	3
<b>TOTALE VLOOT</b>							
Miljoen euro b)	58	111	42	69	40	23	11
Aantallen:							
-nieuwe schepen	7	17	19	16	16	9	3
-andere schepen c)	3	3	-	2	2	1	4
-verlengingen e.d.	3	7	3	6	10	5	8
-nieuwe motoren	29	27	26	12	30	17	10

a) voorlopige cijfers; b) bruto-investeringen, exclusief elektronische apparatuur en dekwerktuigen. Peildatum: tijdstip van in de vaart brengen; c) tweedehandsschepen uit buitenland of andere bedrijfstakken; d) oestercultuur, mechanische kokkelvisserij en overige kustvisserij.

Investerings in vangstrechten zijn in deze rapportage verder buiten beschouwing gelaten. De daling kwam voor rekening van alle onderdelen van de visserijvloot. Het aantal nieuw in de vaart gebrachte schepen lag met slechts drie vaartuigen op een zeer laag peil. In de kottervisserij kwam geen enkel nieuw schip in de vaart en het aantal nieuw ingebouwde motoren kwam op slechts 7 uit. Ook in de grote zeevisserij vond geen vernieuwing van de vloot plaats en werd alleen geïnvesteerd in relatief kleinschalige renovatie van een trawler. In de mosselvloot vernieuwde slechts één enkel klein vaartuig.

## 2.2 Nederlandse zee- en kustvisserij en visteelt: besomming

De opbrengst van de Nederlandse zee- en kustvisserij nam in 2005 met 2% licht toe tot 444 miljoen euro. In de kottervisserij lag de opbrengst 4 miljoen (+2%) en die in de grote zeevisserij 6 miljoen euro (+5%) hoger. In de mosselcultuur daalde de opbrengst met 7% en in de overige sectoren steeg deze licht (tabel 2.3). Van de (hand)kokkelvisserij zijn sinds 2004 geen gegevens (meer) beschikbaar.

Tabel 2.3 Opbrengst van de Nederlandse zee- en kustvisserij (x miljoen euro) b)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005a)
Kottervisserij	303	290	307	257	262	241	245
Grote zeevisserij	109	113	119	126	143	131	137
Totaal zeevisserij	412	403	426	383	405	372	382
Mosselcultuur c)	54	73	72	68	66	60	56
Kokkelvisserij d)	23	7	11	10	10	-	-
Overige kustvisserij e)	4	5	5	5	5	5	6
Totaal zee- en kustvisserij	493	488	514	466	486	437	444
Visteelt	n.b	n.b	n.b.	n.b	n.b	n.b	39
Totaal	493	488	514	466	486	437	483

a) voorlopige cijfers; b) inclusief overige opbrengsten en aanvoer in buitenlandse havens; c) exclusief de door het Mosselonds opgenomen mosselen, seizoenscijfers; d) inclusief spisula-visserij; e) oestervisserij/kreeftvisserij.

Bron: LNV-Directie Visserij, Productschap Vis, Informatienet.

### 2.3 Visafslagen: omzet, aanvoer en prijzen

De omzet van de Nederlandse visafslagen kwam in 2005 uit op 334 miljoen euro. Een stijging van bijna 2,5% ten opzichte van het jaar ervoor (tabel 2.4). IJmuiden, Den Helder, Harlingen en Colijnsplaat boekten een lagere omzet in 2005.

De omzet van de visafslag van Urk, de grootste van Nederland, nam met 8% toe tot 109 miljoen euro en het verhoogde daarmee het marktaandeel met 5% tot bijna 32,6%. Samen met de visafslag van Scheveningen en Colijnsplaat vormt de afslag van Goedereede sinds 2002 het samenwerkingsverband UFA (United Fish Auctions) en deze op één na grootste visafslagorganisatie van Nederland kwam met 45 miljoen euro (+4,7%) op een marktaandeel van 13,5%, licht lager dan in 2004. De omzet van de afslag van Goedereede nam met 2 miljoen euro toe (+8%). De omzet van IJmuiden liep met 5 miljoen euro terug (-11%) waardoor het marktaandeel van deze visafslag terugviel naar bijna 11,7%. De afslagomzetten van Harlingen en Den Helder kwamen respectievelijk 7% en 3% lager uit dan het jaar ervoor, terwijl die van Den Oever en Lauwersoog respectievelijk 20% en 10% hoger uitkwamen dan het jaar ervoor.

Tabel 2.4 Omzet van de afslagen (x miljoen euro)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Urk	128	121	122	109	100	101	109
IJmuiden	51	48	46	40	36	44	39
Den Helder	50	51	49	40	36	35	34
Goedereede	34	34	34	31	31	25	27
Harlingen	44	41	48	37	40	40	37
Lauwersoog	36	34	35	29	25	21	23
Vlissingen	31	34	34	31	29	25	28
Scheveningen	20	21	20	16	14	13	14
Breskens	10	10	15	13	11	7	7
Den Oever	15	11	17	12	14	10	12
Colijnsplaat	9	8	9	7	6	5	4
Totaal	429	415	428	365	350	326	334

Bron: Productschap Vis.

De omzet van tong en schol op alle afslagen samen kwam in 2005 iets hoger uit op 221 miljoen euro (66% van de omzet). Inclusief de vissoorten tarbot, griet, schar, tongschar en bot lag de omzet van platvis op 86% van de totale omzet. Platvis is daarmee verreweg de belangrijkste vis voor de visafslagen en binnen Europa spelen de Nederlandse afslagen op dit gebied een hoofdrol.

In volume lag de aanvoer op Nederlandse visafslagen op een bijna 6% lager niveau dan vorig jaar. De aanvoer kwam uit op ruim 101.000 ton vis en garnalen waarvan meer dan de helft (55%) uit tong en schol bestond en bijna 10% uit garnalen. De aanvoer van tong viel met 14% fors terug en die van schol met 9%. Van bijna alle andere vissoorten werd minder aangevoerd, behalve van langoestines (+22%), schar (+13%), tongschar (+10%) en tarbot (+4%).

De gemiddelde prijs voor alle aangevoerde vis en garnalen samen steeg met 9% tot 3,32 euro. De op de afslag betaalde gemiddelde prijs voor garnalen steeg met ruim 9% en de aanvoer steeg licht (+2%) waardoor de afslagomzet van dit schaaldier 11% hoger uitwam (+2,7 miljoen euro) dan het jaar ervoor. Door Nederlandse kotters aangevoerde garnalen worden deels in het buitenland (rechtstreeks aan de handel) verkocht en niet via de Nederlandse visafslagen. Door de Nederlandse kottervloot aangevoerde verse haring wordt traditioneel niet via de visafslagen verhandeld maar rechtstreeks geleverd aan de vishandel. In bijlage 4 is een overzicht opgenomen van gemiddelde aanvoerprijzen van enkele belangrijke vissoorten en garnalen die op de Nederlandse visafslagen zijn aangevoerd.

Ook in 2005 namen onder buitenlandse vlag geregistreerde vissersvaartuigen een aanzienlijk deel (ruim 28%) van de afslagomzet voor hun rekening (tabel 2.5). De omzet van via de visafslagen verkochte vis van buitenlandse schepen daalde wel met 2% terwijl die van de Nederlandse kotters juist steeg met 4%. Het aanvoervolume van door buitenlandse kotters aangevoerde vis kwam op bijna 37% van de totale aanvoer. De gemiddelde visprijs van deze kotters lag op 2,55 euro (+6%) per kilogram. De vangst van Nederlandse kotters (andere samenstelling, aanzienlijk meer tong met een hoge prijs en minder schol waarvoor een lagere prijs geldt) werd gemiddeld voor 3,74 euro (+9%) per kilogram verhandeld.

Tabel 2.5 *Nederlandse en buitenlandse aanvoer op Nederlandse afslagen (x miljoen euro)*

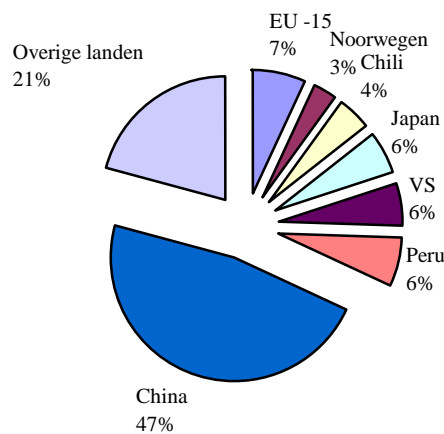
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Nederlandse kotters a)	305	294	301	258	248	229	239
Buitenlandse schepen b)	124	121	127	107	102	97	95
Totaal	429	415	428	365	350	326	334

a) opbrengsten exclusief huuropbrengsten en -uitgaven inzake visrechten en overige opbrengsten; b) raming.

Bron: Productschap Vis, Informatienet.

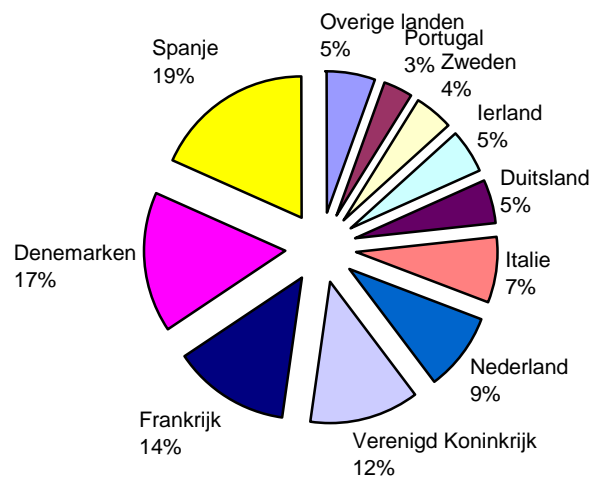
## 2.4 Nederlandse visproductie in internationaal perspectief

De Nederlandse visserijsector speelt, op het gebied van visproductie, op wereldschaal een zeer bescheiden rol. De belangrijkste visproducerende landen zijn China, Peru, Verenigde Staten, Japan, Chili en Noorwegen die samen goed zijn voor 72% van de totale wereldproductie (inclusief kweekvis) van naar schatting rond 100 miljoen ton (zie figuur 2.1). De Nederlandse zee- en kustvisserij en de visteeltsector samen waren in 2005 met een totaalvolume van naar schatting bijna 620 duizend ton vis goed voor 0,6% van de wereld visproductie.



Figuur 2.1 Aandeel in wereldproductie (inclusief kweek) vis, schaal- en schelpdieren  
Bron: FAO 2003.

Binnen de EU speelt Nederland als visproducerend land wel een rol van betekenis. Met een aandeel in het totaal van ongeveer 9% (figuur 2.2) blijft het grotere landen als Italië en Duitsland voor. Spanje, Denemarken, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk zijn de grootste visserijnaties binnen de EU.



*Figuur 2.2 Aandeel in Europese productie (inclusief kweek) vis, schaal- en schelpdieren*  
 Bron: FAO 2003.



## 3. Kottervisserij: bedrijfsresultaten

### 3.1 Algemeen

In 2005 werd een verlies geleden van bijna elf miljoen euro, bijna tweemaal zo hoog als het jaar ervoor. Het was het vierde achtereenvolgende jaar dat de Nederlandse kottervloot met een negatief nettoresultaat afsloot. Alle voor de Nederlandse kottervloot belangrijke visquota waren ongeveer even hoog als het jaar ervoor maar het totale aanvoervolume liep met bijna 7% terug. De vloot nam in omvang eveneens met 7% af. De totale opbrengsten namen wel iets toe (+bijna 2%) tot een bedrag van 245 miljoen euro maar de totale kosten stegen sterker (+4%). De stijging van, met name, de brandstofkosten hebben de resultaten negatief beïnvloed.

### 3.2 De vloot

De daling van het aantal schepen in de kottervloot heeft zich ook in 2005 verder voortgezet. De omvang van de vloot nam met 7% af en daalde van 367 tot 342 kotters (tabel 3.1).

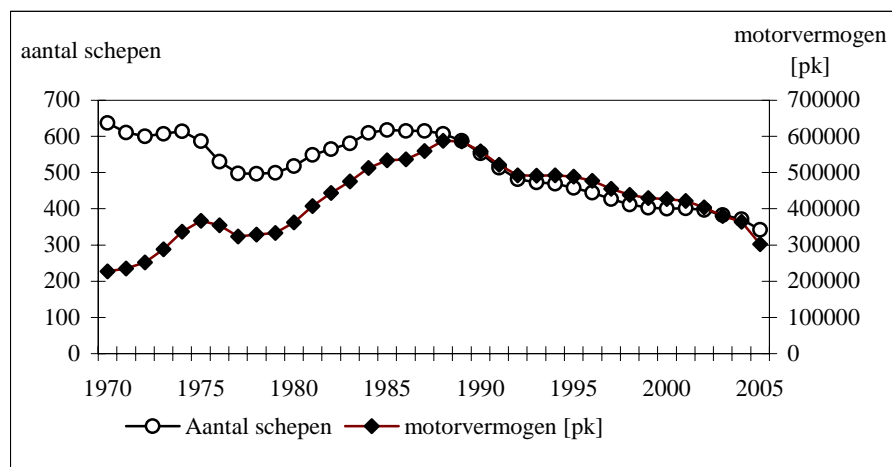
Het aantal grote boomkorkotters (>2.000 pk) daalde met 38% tot 21 schepen terwijl het aantal in de groep kotters 1.501-2.000 pk met 12% daalde. Met name eigenaren van kotters in deze twee groepen hebben gebruik gemaakt van een saneringsregeling die in november 2005 door het ministerie van LNV was uitgezet. Het aantal kotters met een motorvermogen tussen 261 en 300 pk (voornamelijk Eurokotters) daalde in 2005 met 3% en kwam uit op 163 kotters. Het totale motorvermogen van de kottervloot daalde met 17% tot 301.000 pk. De gemiddelde leeftijd van een kotter lag eind 2005 op 27 jaar en het gemiddeld geïnstalleerd motorvermogen kwam ruim 100 pk lager uit op 881 pk. In figuur 3.1 is het verloop in het aantal schepen en totaal motorvermogen in de vloot over de afgelopen 35 jaar zichtbaar gemaakt. Het totaal motorvermogen is teruggelopen tot het niveau van begin jaren zeventig.

Tabel 3.1 Aantal actieve vaartuigen in de kottervisserij naar leeftijd en motorvermogen (per 31 december)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005a)
Totaal kottervloot	399	402	401	393	374	367	342
Leeftijd							
-0 - 10 jaar	79	86	80	85	78	70	66
-11 - 20 jaar	163	166	160	147	140	136	99
-meer dan 20 jaar	157	150	161	161	156	161	177
Totaal	399	402	401	393	374	367	342
Motorvermogen (pk)							
1-150	10	9	7	8	4	3	8
151-200	22	16	16	17	16	18	17
201-260	47	41	41	37	34	32	32
261-300	145	158	168	173	173	168	163
301-600	9	12	10	9	8	7	8
601-800	3	3	2	2	2	2	3
801-1.100	6	6	7	6	6	5	5
1.101-1.500	8	8	9	8	5	6	4
1.501-2.000	88	90	84	82	87	92	81
2.001 en meer	61	59	57	51	39	34	21
Totaal	399	402	401	393	374	367	342
Gemiddeld motorvermogen (pk)	1.065	1.066	1.037	1.000	981	986	881

a) Voorlopige cijfers.

Bron: LNV-Directie Visserij; Scheepvaart-Inspectie; Informatienet.



Figuur 3.1 Kottervloot en capaciteit 1970-2005

### 3.3 Resultaten van de kottersector

De totale opbrengst van de kottervloot lag met bijna 245 miljoen euro op een bijna 2% hoger niveau dan het jaar ervoor (tabel 3.2). De opbrengst van de belangrijke vissoorten tong en schol nam af met 6% en kwam met 148 miljoen euro uit op iets meer dan 60% van de totale besomming.

De aanvoer van tong nam af met ongeveer 23% terwijl de gemiddelde prijs ervan 18 % hoger lag dan in 2004. De opbrengst van tong kwam daardoor per saldo ongeveer 6 miljoen euro lager uit. De aanvoer van schol daalde met 11% terwijl de prijs voor deze vis met 8% steeg. De opbrengst van schol kwam daarmee 2 miljoen lager uit dan in het voorgaande jaar. De aanvoer van garnalen (deels buiten de afslagen om omdat er geen veilplicht is) nam met ruim 20% toe en met een gemiddelde prijs die 8% hoger lag kwam de totale aanvoerwaarde uit op ongeveer 39 miljoen euro. Dat was ongeveer 7 miljoen meer dan het jaar ervoor. Alle overige vis bracht, mede vanwege de toegenomen gemiddelde prijs, per saldo enkele miljoenen meer op dan in 2004.

Ondanks een lagere inzet van ruim 8% stegen de technische kosten (alle kosten exclusief loonbestanddelen) met 13 miljoen euro (+ 7%). De brandstofkosten waren in 2005 goed voor ongeveer 42% van de technische kosten. Doordat de besomming slechts licht steeg en de brandstofkosten juist fors, kwamen de loonkosten (deellonen, sociale lasten en dergelijke) 6% lager uit op 64 miljoen euro. Deelloon van de opvarenden is sterk afhankelijk van de besomming, gecorrigeerd voor brandstof- en enkele andere kostenposten

Tabel 3.2 Sectorresultaten kottervisserij (x miljoen euro)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005a)
Besomming b)	303	291	307	254	262	241	245
Af: technische kosten c)	172	208	200	184	189	179	192
Arbeidsopbrengst	131	83	107	70	73	62	53
waarvan:							
- deel/sociale lasten	96	79	88	74	77	68	64
- nettoresultaat	35	4	19	-4	-4	-6	-11
In euro van 2005:							
Besomming b)	350	328	331	266	269	244	245
Af: technische kosten c)	199	235	216	193	194	181	192
Arbeidsopbrengst	151	93	115	73	75	63	53
waarvan:							
- deel/sociale lasten	111	89	95	77	79	69	64
- nettoresultaat	40	4	20	-4	-4	-6	-11

a) Voorlopige cijfers; b) Inclusief diverse opbrengsten; c) Alle kosten, exclusief deelloon, sociale lasten, proviand, graailoon en vakantiegeld.

De aanvoer van tong nam af met ongeveer 23% terwijl de gemiddelde prijs ervan 18% hoger lag dan in 2004. De opbrengst van tong kwam daardoor per saldo ongeveer 6 miljoen euro lager uit. De aanvoer van schol daalde met 11% terwijl de prijs voor deze vis met 8% steeg. De opbrengst van schol kwam daarmee 2 miljoen lager uit dan in het voorgaande jaar. De aanvoer van garnalen (deels buiten de afslagen om omdat er geen veilplicht is) nam met ruim 20% toe en met een gemiddelde prijs die 8% hoger lag kwam de totale aanvoerwaarde uit op ongeveer 39 miljoen euro. Dat was ongeveer 7 miljoen meer dan het jaar ervoor. Alle overige vis bracht, mede vanwege de toegenomen gemiddelde prijs, per saldo enkele miljoenen meer op dan in 2004.

Ondanks een lagere inzet van ruim 8% stegen de technische kosten (alle kosten exclusief loonbestanddelen) met 13 miljoen euro (+ 7%). De brandstofkosten waren in 2005 goed voor ongeveer 42% van de technische kosten. Doordat de besomming slechts licht steeg en de brandstofkosten juist fors, kwamen de loonkosten (deellonen, sociale lasten en dergelijke) 6% lager uit op 64 miljoen euro. Deelloon van de opvarenden is sterk afhankelijk van de besomming, gecorrigeerd voor brandstof- en enkele andere kostenposten.

De kottersector belandde in 2005 voor het vierde achtereenvolgende jaar in de rode cijfers met een geschat verlies van bijna 11 miljoen euro. De totale arbeidsopbrengst van de kottervisserij (besomming minus technische kosten) daalde met 16% tot 53 miljoen euro. Gecorrigeerd voor inflatie, is de arbeidsopbrengst in zeven jaar tijd teruggelopen naar iets meer dan een derde.

#### *Sector krimpt verder*

Het gemiddelde aantal ingezette schepen in de kottervloot nam in 2005 af met ruim 4% tot 355 kotters (tabel 3.3), terwijl het totaal ingezette motorvermogen afnam met 8% tot 332.000 pk. Ook het aantal opvarenden nam verder af, met bijna 8%, vooral bij de grootste boomkorkotters. Het olieverbbruik daalde met 7%, onder andere als gevolg van minder inzet, veranderingen in de structuur van de vloot (minder grote kotters na saneringsronde) en omschakeling op relatief energiezuiniger visserijen. In de afgelopen zeven jaar is de totale kottervloot in aantal schepen met 12% en in motorvermogen met 23% gekrompen. Het totale brandstofverbruik in is die periode met 28% gedaald.

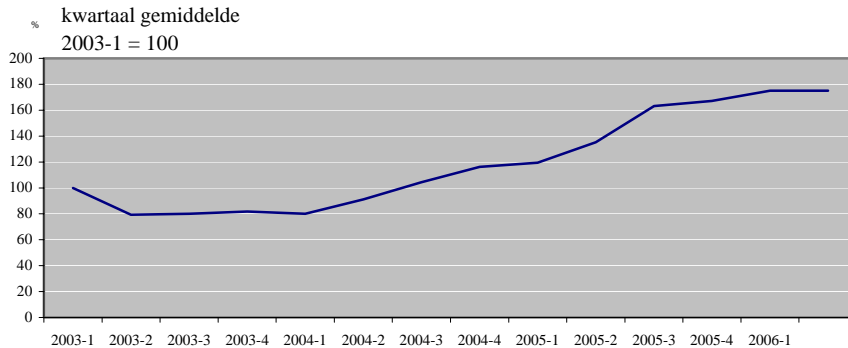
*Tabel 3.3 Kottervisserij - enkele kengetallen (jaargemiddelden respectievelijk jaartotalen)*

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005 a)
Aantal schepen	403	401	401	397	383	371	355
Motorvermogen (1.000 pk)	430	427	422	404	380	364	332
Aantal opvarenden	1.842	1.828	1.804	1.765	1.656	1.564	1.470
Olieverbruik (mln. liters)	319	321	306	283	272	247	230

a) Voorlopige cijfers.

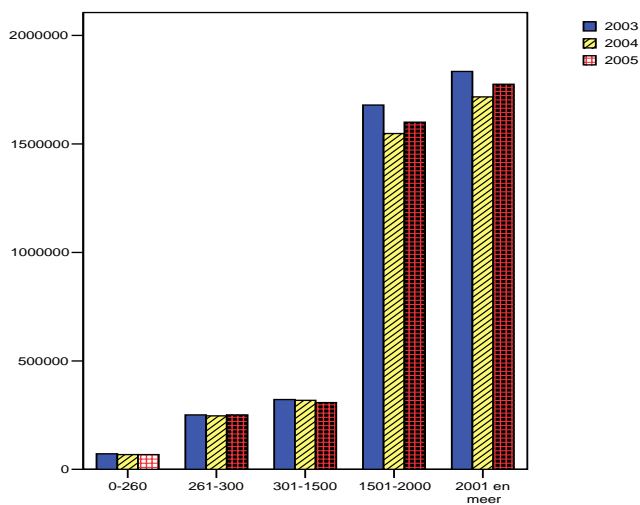
### Brandstofverbruik in de vloot

In figuur 3.2 is de ontwikkeling van de brandstofprijs in de afgelopen 3 jaar voor de kottervloot in beeld gebracht. De gemiddelde prijs per liter brandstof (gasolie) lag in 2005 op 35 eurocent tegenover 21 eurocent in 2003. Een stijging van 66%.



Figuur 3.2 Gasolieprijzen kottervisserij Nederland

Door een lagere inzet van de vloot werd weliswaar ongeveer 7% minder brandstof verbruikt maar de toegenomen prijs deed de totale brandstofkosten voor de vloot stijgen tot bijna 81 miljoen euro. Ongeveer 33% van de totale opbrengst in de kottervisserij ging rechtstreeks naar de olieleverancier.



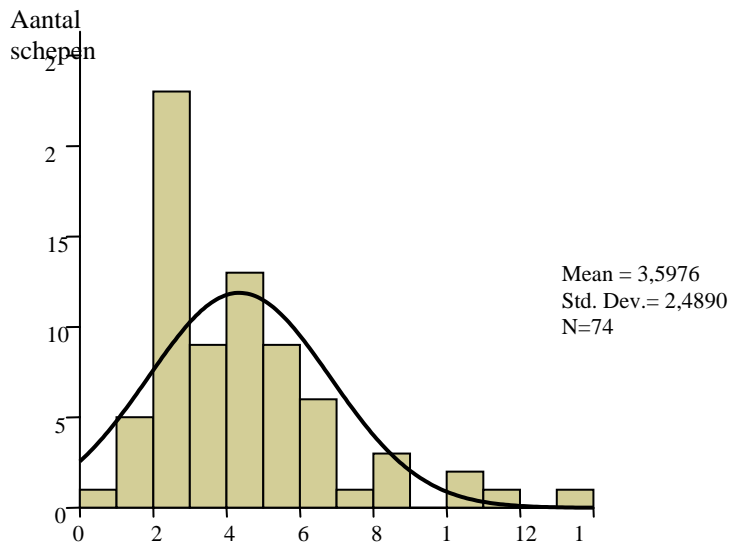
Figuur 3.3 Brandstofverbruik in liters per jaar en naar pk-klasse

De ongekend hoge prijs van brandstof brengt de visserij momenteel in grote problemen. Een schip met een verbruik van twee miljoen liter op jaarbasis, is niet helemaal een uitzondering onder de grootste kotters. Anderhalf miljoen liter is het gemiddelde voor de schepen in de pk-klassen boven 1.501 pk (zie figuur 3.3).

Aangezien het niet in de verwachting ligt dat de brandstofprijs in de toekomst weer gaat dalen is het van belang dat schepen efficiënt met hun brandstof om gaan. Als maatstaf voor het efficiënte gebruik van brandstof is de volgende variabele geconstrueerd:

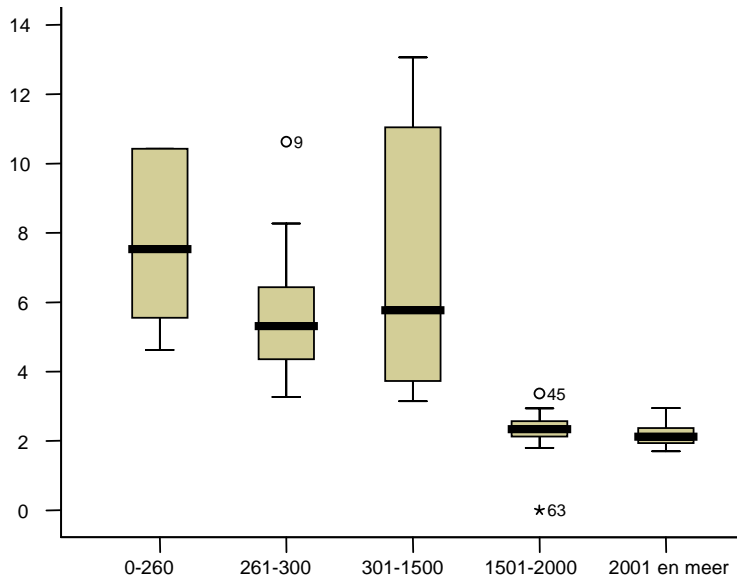
Brandstofefficiëntie = waarde vangst (in euro's)/kosten diesel (in euro's).

Figuur 3.4 laat de frequentieverdeling zien van de efficiëntiemaatstaf voor brandstofverbruik van de LEI-panel deelnemers in 2005. Gemiddeld leverde in 2005 de inzet van €1.000 aan brandstof ongeveer €3.600 visopbrengst op. Opvallend is de grote spreiding. Relatief veel schepen hebben een lage mate van efficiëntie in hun brandstofverbruik. Voor deze schepen zijn de kosten voor gasolie relatief hoog ten opzichte van de waarde van de visvangst. Deze schepen zullen dan ook harder worden getroffen door de stijging van de brandstofprijzen dan andere schepen in de vloot.



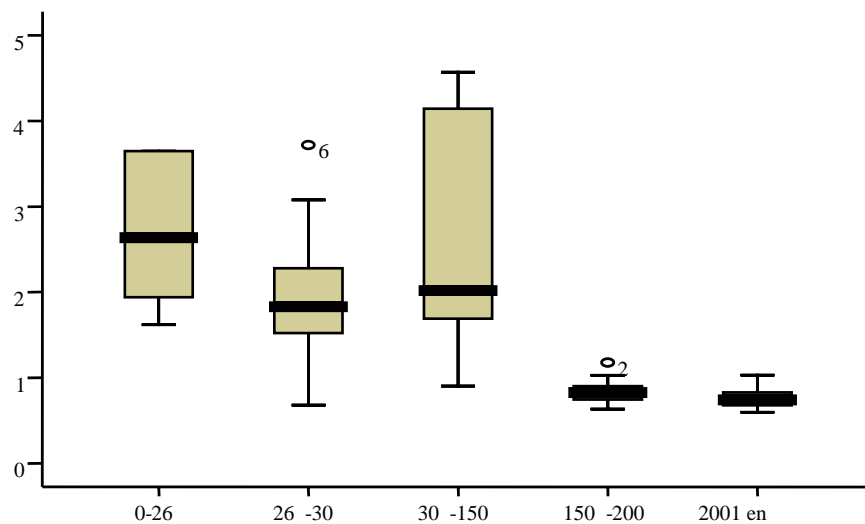
Figuur 3.4 Spreiding van de maatstaf voor efficiënt brandstofgebruik in het panel, 2005 (Gemiddelde gewogen met waarde gevangen vis)

Er is een sterke correlatie tussen brandstofverbruik en het motorvermogen. Figuur 3.5 laat zien dat met name de schepen met een hoog motorvermogen inefficiënt gebruik maken van hun brandstof. Deze schepen besommen relatief veel per arbeidskracht maar dat gaat ten koste van veel brandstof. Bij hoge brandstofprijzen is dit financieel minder aantrekkelijk dan bij lage prijzen. De schepen met een motorvermogen tussen de 0-261 pk scoren het best met betrekking tot de maatstaf voor efficiënt brandstofverbruik. De spreiding in brandstofverbruik binnen een pk-klasse is betrekkelijk groot, met uitzondering van de hoge pk-klassen. Opvallend is wel dat bijna alle schepen in de lagere pk-klassen (tot 1.500 pk) efficiënter gebruik maken van brandstof dan de schepen met een groter motorvermogen (1.501 en meer pk).



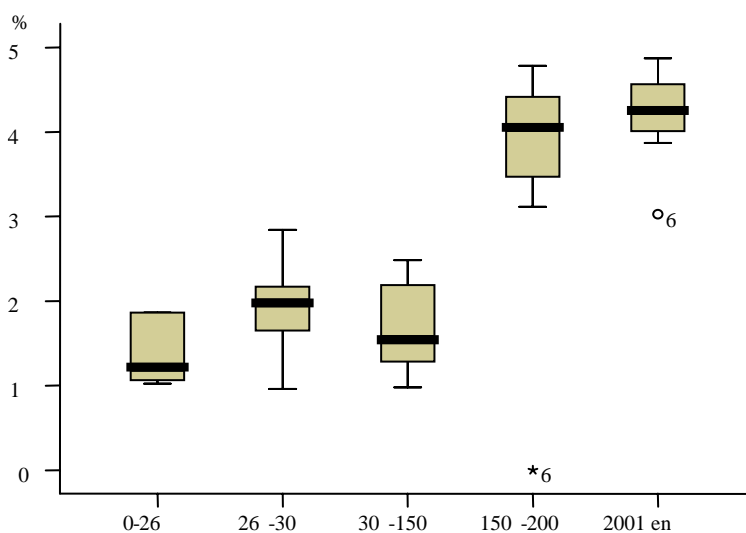
Figuur 3.5 Efficiëncy brandstofverbruik naar pk-klasse, 2005

Gemiddeld is de waarde van de vangst voor de kotters met een motorvermogen tussen de 0-260 pk 7,5 keer zo hoog als de kosten voor brandstof. Voor de schepen met de grootste motorvermogens is de waarde van de vangst slechts 2 keer zo groot als de kosten voor de verbruikte brandstof. Een verdubbeling van brandstofkosten (van € 0,35 euro naar €0,70) zou voor veel schepen betekenen dat met uitvaren de variabele brandstofkosten niet meer goed gemaakt zouden worden. De verhouding tussen de break-even prijs (brandstofkosten gelijk aan opbrengst vis) wordt weergegeven in figuur 3.6 Duidelijk is dat voor de grote kotters de break-even prijs gevaarlijk dicht tegen de gemiddelde dieselprijs in 2005 ligt.



Figuur 3.6 Break-even prijs voor brandstof ten opzichte van de gemiddelde prijs in 2005, naar pk-klasse

Figuur 3.7 geeft weer wat het percentage is van de brandstofkosten in de totale kosten van een vissersschip. De schepen met een groot motorvermogen maken weinig efficiënt gebruik van hun brandstof.

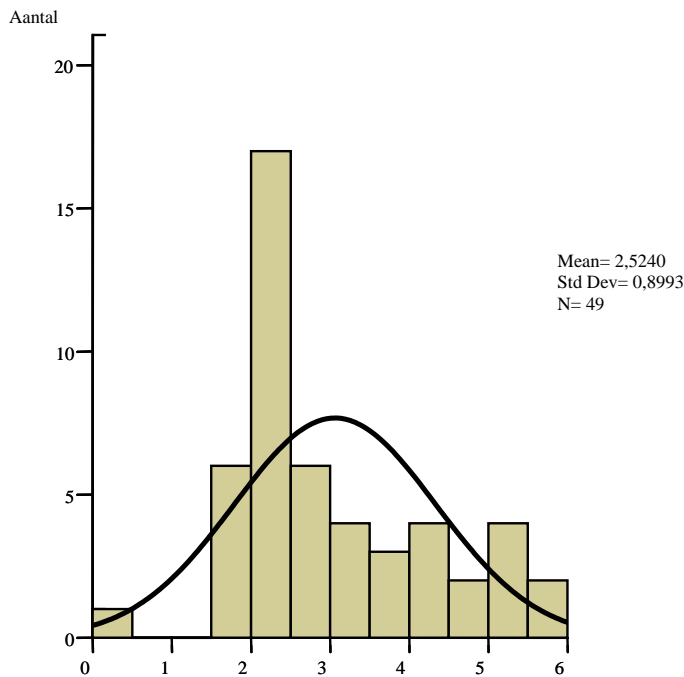


Figuur 3.7 Aandeel brandstofkosten in totale kosten naar pk-klasse, 2005



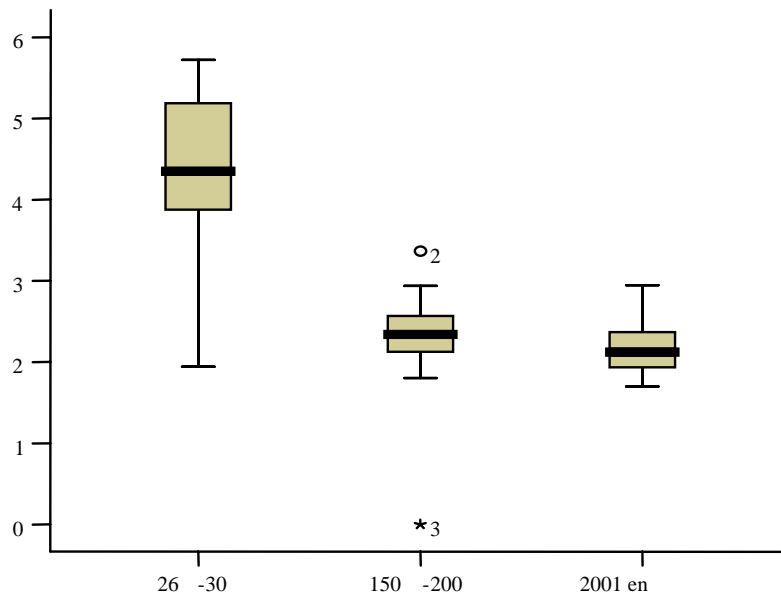
Het aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten is voor dit type schepen ook veel hoger dan voor de schepen met een kleiner motorvermogen. Bij schepen met een motorvermogen van meer dan 2.000 pk maken de brandstofkosten gemiddeld 40% uit van de totale kosten. Voor schepen met een motorvermogen van minder dan 260 pk is dat slechts 12%. Kleinere schepen zijn daarmee veel minder afhankelijk van de brandstofprijs dan grotere schepen.

De boomkorvisserij is bijzonder brandstof intensief. Daarom zijn voor deze tak van visserij de resultaten nader uitgesplitst. Figuur 3.8 laat de spreiding van de efficiëntiemaatstaf van brandstofverbruik zien voor de schepen in het LEI-panel. Ook hier zijn er relatief veel schepen met een lage efficiëntie in brandstofverbruik.



*Figuur 3.8 Spreiding maatstaf efficiënt brandstofverbruik voor de boomkorvisserij, 2005 (gewogen met brutobesomming)*

De kleinere kotters die de boomkorvisserij uitoefenen gaan duidelijk efficiënter met brandstof om, alhoewel de spreiding in deze groep groot is. Bij de grotere kotters zijn de verschillen in het brandstofverbruik kleiner. Gemiddeld is de waarde van de vangst voor deze groep ongeveer twee keer zo groot als de kosten voor brandstof. Voor kleinere kotters geldt dat de waarde van de vangst gemiddeld 4,5 keer zo groot is als de kosten voor de brandstof (figuur 3.9).



Figuur 3.9 Efficiëncy brandstofverbruik uitgesplitst naar pk-klasse voor de boomkorvisserij, 2005  
 Noot: o en \* geven uiterste waarnemingen weer.

### 3.4 Resultaten per pk-groep

De gemiddelde besomming van garnalenkotters met een motorvermogen tot 261 pk kwam in 2005 ongeveer 31% hoger uit dan in het jaar ervoor. Het gemiddeld nettoresultaat (verlies) bedroeg ongeveer 7.000 euro terwijl dat verlies in 2004 nog 14.000 euro per schip bedroeg. De loonkosten per opvarende namen met 26% toe tot 29.000 euro (tabel 3.4).

De kotters in de groep 261-300 pk (voornamelijk Eurokotters) behaalden een bijna 12% hogere besomming in vergelijking met het jaar 2004. De variatie in besommingen en kosten is in deze pk-klasse erg groot. Vooral door hogere kosten (ondanks een wat lagere inzet) werd ook dit jaar toch weer verlies gemaakt. Het verlies bedroeg 9.000 euro gemiddeld per schip. De gemiddelde loonkosten namen 10% toe en kwamen op ongeveer 44.000 euro per volwassen opvarende.

Kotters uit de middengroepen (301-1.500 pk) noteerden gemiddeld een fors hogere besomming in vergelijking met het jaar ervoor. Met een toename van 20% van de opbrengst verbeterde ook het nettoresultaat, vooral omdat de kosten laag konden wor-

den gehouden. De verdiensten voor de bemanning namen met 15% toe tot rond de 52.000 euro.

Tabel 3.4 Gemiddelde bedrijfsresultaten per vaartuig in de kottervisserij naar pk-klasse (x 1.000 euro)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005 a)
0-260 pk (0-191 kW)							
brutobesomming	221	170	257	132	123	121	159
nettoresultaat	44	8	49	-28	-21	-14	-7
loonkosten volw. opvarende	43	32	49	25	23	23	29
261-300 pk (192-221 kW)							
brutobesomming	460	404	452	357	388	380	425
nettoresultaat	60	3	48	-3	-11	-19	-9
loonkosten volw. opvarende	52	42	52	38	41	40	44
301-1.500 pk (222-1.103 kW)							
brutobesomming	610	582	752	594	665	656	790
nettoresultaat	50	-2	132	17	4	-8	76
loonkosten volw. opvarende	45	39	56	44	45	45	52
1.501-2.000 pk (1.104-1.471 kW)							
brutobesomming	1.400	1.402	1.416	1.304	1.292	1.200	1.297
nettoresultaat	144	37	60	-6	-11	-19	-77
loonkosten volw. opvarende	60	49	52	53	54	49	44
2.001 pk en meer (1.472 kW en meer)							
brutobesomming	1.520	1.535	1.518	1.366	1.413	1.336	1.324
nettoresultaat	168	-1	18	-28	-7	-16	-159
loonkosten volw. opvarende	60	50	53	50	55	50	40

a) Voorlopige cijfers.

De grotere boomkorkotters (vanaf 1.501 pk) boekten een hogere besomming die uitkwam op rond 1,3 miljoen euro. De schepen noteerden al met al echter voor het 4e achtereenvolgende jaar een negatief nettoresultaat, vooral door fors gestegen kosten. Het gemiddelde verlies kwam uit op 77.000 euro per schip en de gemiddelde loonkosten van deze kotters gingen verder omlaag met 10% en kwamen uit op 44.000 euro.

De grootste boomkorkotters met meer dan 2.000 pk kwamen in 2005 op ongeveer eenzelfde besomming (-1%) uit als vorig jaar maar het nettoresultaat was fors negatief. Door erg hoge kosten werd per schip een verlies gemaakt van 159.000 euro. De verdiensten voor opvarenden op deze kotters lagen met 40.000 euro op een 20% lager niveau in vergelijking met het jaar ervoor.

Tabel 3.5 geeft een indruk van het relatieve belang van de verschillende pk-groepen waarbij direct opvalt dat de groep kotters van 261-300 pk sinds 2005 steeds belangrijker wordt. De kotters in deze pk-klasse waren goed voor 44% van de totale

arbeidsopbrengst in de kottervisserij terwijl de twee grootste pk-groepen samen terugvielen van 59 naar 38%. De klasse 301-800 pk is sterk in belang afgenomen maar is nog wel de enige winstmakende kottergroep.

Tabel 3.5 Procentuele verdeling van enkele kengetallen in 1995, 2004 en 2005 a) naar pk-groepen

Pk-groep	Vaartuigen			Motorvermogen			Mensjaren		
	1995	2004	2005	1995	2004	2005	1995	2004	2005
1 - 260	25	15	16	5	3	3	11	7	8
261 - 300	28	46	47	8	14	15	21	36	37
301 - 1.500	10	6	5	9	5	5	11	6	7
1.501 - 2.000	22	24	24	38	49	52	33	35	36
2.001 en meer	15	10	8	40	29	25	24	16	12
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Pk-groep	Besomming			Technische kosten			Arbeidsopbrengst		
	1995	2004	2005	1995	2004	2005	1995	2004	2005
1 - 260	5	3	4	4	3	3	6	3	6
261 - 300	16	27	29	14	25	25	20	31	44
301 - 1500	9	6	6	9	5	5	11	7	13
1.501 - 2.000	39	44	46	41	46	50	34	40	32
2.001 en meer	31	20	15	32	21	17	29	19	6
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100

a) Voorlopige cijfers.

### 3.5 Resultaten per tak van visserij

De inzet van de kottervloot is met meer dan 8% gedaald in het afgelopen jaar. Deze inzet wordt gemeten in pk-dagen, dat is hetzelfde als: aantal zeedagen vermenigvuldigd met het aantal pk's. Het gemiddeld aantal dagen op zee bleef nagenoeg gelijk en kwam uit op 171 dagen. Alle takken van visserij waren in 2005 per saldo verlieslatend, behalve de haringvisserij (op verse haring) en enkele overige visserijen zoals de twinrig en snorrevaadvisserij. Deze visserijen werden door een beperkt deel van de vloot (seizoensmatig) uitgevoerd.

In de boomkorvisserij was sprake van een inzetdaling van 8%. Vooral de grote boomkorkotters (2.001 pk en meer) maakten fors minder zeedagen (-21%). Sinds 1999 is de totale inzet in de boomkorvisserij met 32% verminderd. Het blijft wel de belangrijkste tak van visserij voor de Nederlandse kottervloot. Bijna 84% van de totale visserijinspanning wordt gerealiseerd door de boomkorvisserij. De besomming daalde met 12 miljoen euro naar 174 miljoen euro, maar 71% van de totale opbrengsten in de kottervisserij kwam voor rekening van deze visserijmethode. Door lagere aanvoer van platvis, en hogere operationele kosten was de boomkorvisserij per saldo niet winstgevend. In de groep kotters van 1.501-2.000 pk werd 5 miljoen euro meer besomd als vorig jaar (+5 %) terwijl de groep schepen met meer dan 2000 pk 12 miljoen euro (-25%) minder besomde, vooral door een afgenomen vloot. De Eurokottervloot behaalde met 26 miljoen euro een iets lagere opbrengst (-4%) met deze tak van visserij.

Het aantal kotters dat de garnalenvisserij uitoefende liep iets terug en het aantal zeedagen nam per saldo iets af. In de garnalenvisserij nam de inzet met 6% af. De inzet in de groep kotters met een motorvermogen tot 260 pk (allen garnalenkotters) bleef nagenoeg gelijk. In 2005 maakten de kleinste kotters gemiddeld per schip 125 zeedagen. De inzet van de Eurokotters liep iets terug. De garnalenvisserij beleefde voor het derde achtereenvolgende jaar een mindere periode maar behaalde wel een 20% hogere besomming van 39 miljoen euro. Tegenvallende prijzen door een niet op de handel afgestemd aanvoervolume en hoge operationele kosten waren echter de belangrijkste oorzaken van negatieve nettoresultaten in deze visserij.

De inzet in en opbrengsten van de bordentrawl-, rondvisspan- en haringvisserij maakten ook in 2005 slechts een klein deel (hoogstens 3%) uit van de totale inzet en opbrengsten. In de overige visserijen (twinrig-, staand want-, langoestine-, snorrevaadvisserij en dergelijke) bleef de inzet ongeveer gelijk maar de besommingen namen toe met bijna 59%. De nettoresultaten kwamen per saldo zeer positief uit.

De gemiddelde arbeidsopbrengst per mensjaar in de totale kottervisserij daalde met 12% tot 35.000 euro. Een opvarende verdiende gemiddeld bruto ongeveer 43.000 euro, iets minder dan in 2004.

Tabel 3.6 Inzet van de kottervisserij naar pk-groep en tak van visserij (x 100.000 pk-dagen)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005a)
1 - 260 pk							
-bordentrawl	0	1	0	0	-	-	-
-garnalen	16	16	13	13	12	13	13
-diversen	0	0	-	0	1	0	0
-totaal	16	17	13	13	14	13	13
261 - 300 pk							
-boomkor	23	25	22	19	27	25	26
-bordentrawl	5	4	3	4	1	2	1
-rondvisspan	1	1	1	0	-	0	0
-garnalen	31	32	39	40	31	36	34
-diversen	1	3	3	6	17	14	13
-totaal	61	65	68	69	76	77	74
301 - 1.500 pk							
-boomkor	9	9	13	9	8	7	0
-bordentrawl	21	15	10	8	6	7	8
-rondvisspan	7	9	3	6	4	3	3
-haringspan	2	3	1	1	2	1	2
-diversen	2	3	12	10	12	11	15
-totaal	40	39	39	34	32	29	28
1.501 - 2.000 pk							
-boomkor	325	330	316	291	294	292	292
-haringspan	-	-	1	3	0	2	0
-totaal	325	330	317	295	294	294	292
2.001 pk en meer							
-boomkor	315	311	295	263	210	171	138
-haringspan	3	1	1	1	6	1	0
-diversen	-	-	-	-	7	2	0
-totaal	318	312	296	264	223	174	138
Alle schepen							
-boomkor	671	675	646	583	538	495	456
-bordentrawl	25	19	14	13	7	8	10
-rondvisspan	8	9	4	6	4	4	3
-haringspan	5	4	3	5	8	3	2
-garnalen	47	49	53	52	43	49	46
-diversen	3	6	15	16	38	27	27
-totaal	760	762	734	675	638	586	544

- = In betreffende groep niet waargenomen; 0 = Minder dan 50.000 pk-dagen

a) Voorlopige cijfers.

Tabel 3.7 *Besomming kottervisserij naar pk-groep en tak van visserij (x miljoen euro)*

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005a)
1 - 260 pk							
-bordentrawl	0	1	0	0	-	-	-
-garnalen	17	11	16	8	7	7	9
-diversen	0	0	0	0	-	-	-
-totaal	17	12	16	8	7	7	9
261 - 300 pk							
-boomkor	27	27	26	19	26	27	26
-bordentrawl	4	3	2	3	1	1	1
-rondvisspan	1	1	1	1	0	0	0
-garnalen	30	25	38	30	25	25	30
-diversen	1	2	3	5	15	12	13
-totaal	63	58	70	58	67	65	70
301 - 1.500 pk							
-boomkor	4	4	5	4	4	2	0
-bordentrawl	7	4	3	3	2	2	2
-rondvisspan	4	4	2	3	2	2	1
-haringspan	1	1	1	0	0	1	1
-diversen	1	2	9	5	7	7	12
-totaal	17	15	20	15	15	14	16
1.501 - 2.000 pk							
-boomkor	117	119	117	102	109	107	112
-haringspan	-	-	1	2	0	0	0
-totaal	117	119	118	104	109	107	112
2.001 pk en meer							
-boomkor	89	87	83	68	60	48	36
-haringspan	1	0	1	1	2	1	0
-diversen	-	-	-	0	1	-	-
-totaal	90	87	84	69	63	49	36
Alle schepen							
-boomkor	236	236	230	193	199	186	174
-bordentrawl	10	7	6	6	3	3	3
rondvisspan	4	5	3	4	2	2	1
-haringspan	2	2	2	3	3	1	1
-garnalen	47	37	53	38	32	32	39
-diversen	4	4	11	12	23	17	27
-totaal	303	291	307	254	262	241	245

- = In desbetreffende groep niet waargenomen; 0 = Minder dan 450.000 euro.

a) Voorlopige cijfers.

Tabel 3.8 Gemiddelde arbeidsopbrengst per mensjaar in de kottervisserij naar tak van visserij (x 1.000 euro) b)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005 a)
1 - 260 pk							
-bordentrawl	0	0	0	0	-	-	-
-garnalen	62	34	69	10	17	18	25
-diversen	0	0	-	0	0	0	-
-totaal	62	34	69	10	17	18	25
261 - 300 pk							
-boomkor	61	43	57	37	44	51	37
-bordentrawl	39	23	23	37	10	19	35
-rondvisspan	36	50	48	35	0	0	0
-garnalen	75	42	71	38	37	27	44
-diversen	78	27	63	22	29	25	44
-totaal	66	41	63	35	37	34	41
301 - 1.500 pk							
-boomkor	53	32	42	43	42	21	0
-bordentrawl	41	11	25	16	19	0	0
-rondvisspan	44	40	72	37	52	31	11
-haringspan	125	88	157	194	77	81	85
-diversen	101	77	103	52	95	123	176
-totaal	53	38	68	40	46	44	67
1.501 - 2.000 pk							
-boomkor	77	51	58	49	62	47	32
-haringspan	-	-	0	0	0	0	0
-totaal	77	51	58	50	62	46	32
2.001 pk en meer							
-boomkor	79	48	53	42	64	48	16
-haringspan	0	0	0	0	0	0	0
-totaal	83	48	53	42	64	48	16
Alle schepen							
-boomkor	74	48	55	45	58	47	30
-bordentrawl	40	17	24	27	15	0	0
-rondvisspan	43	41	61	37	52	33	0
-haringspan	106	91	242	205	142	87	85
-garnalen	69	39	70	29	31	24	38
-diversen	90	47	89	32	32	50	60
Totaal	71	45	60	40	44	40	35

0 = minder dan 5% van het totale aantal mensjaren in de betrokken pk-groep; - = tak van visserij is niet waargenomen.

a) Voorlopige cijfers; b) Arbeidsopbrengst = nettoresultaat + deel (inclusief proviand) + sociale voorzieningen + graailoon/vakantiegeld.



Tabel 3.9 Kengetallen per mensjaar in de kottervisserij over 1975-2005 (euro van 2005, x 1.000)

Jaar	Mens- jaren	Pk	Besom- ming	Afschr./ rente	Over. kosten	Arbeidsopbrengst		
						totaal	deel/ soc.l.	netto- resultaat
1975	2.511	146	132	35	61	35	45	-9
1976	2.290	155	139	33	65	41	47	-6
1977	2.106	153	144	29	65	50	49	1
1978	2.133	154	156	25	63	68	55	13
1979	2.186	153	165	26	73	65	55	10
1980	2.314	157	153	25	82	46	48	-2
1981	2.522	162	156	27	85	44	47	-3
1982	2.544	74	160	32	96	32	44	-12
1983	2.780	171	158	31	90	37	45	-8
1984	2.929	175	158	31	92	36	44	-8
1985	2.990	179	174	30	95	49	49	0
1986	2.970	181	168	36	69	62	56	6
1987	3.036	184	161	39	69	53	54	-1
1988	2.825	208	150	40	69	41	50	-9
1989	2.641	222	162	45	75	41	51	-10
1990	2.486	225	175	44	78	54	56	-2
1991	2.292	227	197	43	79	76	63	13
1992	2.195	224	176	37	77	62	55	8
1993	2.184	225	163	37	78	48	49	0
1994	2.159	229	163	38	77	48	49	0
1995	2.108	232	165	39	76	51	50	1
1996	2.037	234	162	35	75	51	49	2
1997	1.923	237	158	34	78	46	46	0
1998	1.858	236	170	31	75	64	53	11
1999	1.826	235	187	29	78	81	59	22
2000	1.829	233	175	28	97	50	47	2
2001	1.775	234	182	27	92	64	53	11
2002	1.746	223	148	26	81	43	44	-1
2003	1.656	230	158	28	87	44	47	-3
2004	1.564	233	154	25	89	40	44	-4
2005 a)	1.470	226	166	24	107	35	43	-8

a) Voorlopige cijfers.

In tabel 3.9 wordt de ontwikkeling van enkele kengetallen geschetst in voor inflatie gecorrigeerde euro's. Hieruit blijkt bijvoorbeeld dat sinds 1975 de gemiddelde loonkosten per mensjaar ruwweg tussen de 40.000 en 50.000 euro schommelt en dat in al deze jaren het bedrag van 43.000 euro in 2005 het laagst is geweest.

### 3.6 Vangsten en aanvoer

In 2005 voerde de Nederlandse kottervloot 3.000 ton (-4%) minder vis aan dan in het jaar ervoor. De aanvoer van tong nam af met 22% en die van schol met 11%. In 2005 werden de quota voor deze platvissoorten, niet volledig benut. Behalve in de twee jaren ervoor was dat in de daaraan voorafgaande jaren ook altijd het geval. De aanvoer van kabeljauw en wijting lag weer op een zeer laag niveau. Door lage quota voor deze gekrompen rondvisbestanden bedroeg de aanvoer van kabeljauw nog maar iets meer dan 1.100 ton en die van wijting nog maar 820 ton. De garnalenaanvoer kwam met ruim 14.000 ton 20% hoger uit dan in het jaar ervoor. De vangsten van alle overige (veelal ongequoteerde) vissoorten, met vangstmethoden zoals twinrig, snorrevaad enzovoort, lagen ongeveer op hetzelfde niveau.

Tabel 3.10 Aanvoer Nederlandse kotters per vissoort (x duizend ton)

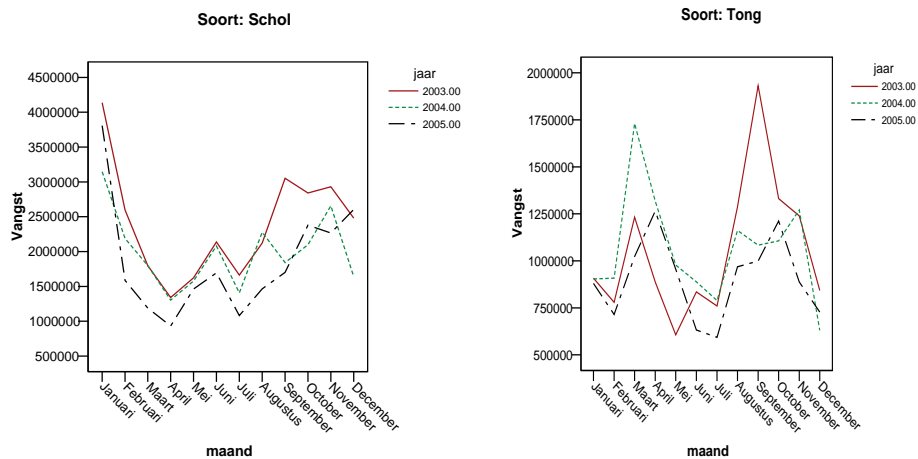
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005 a)
Tong	16	15	14	12	13	13	11
Schol	39	34	33	27	27	23	21
Overige platvis	13	9	8	7	11	11	11
Kabeljauw	7	5	3	4	2	2	1
Wijting	1	2	2	2	1	1	1
Garnalen	12	10	13	10	14	12	14
Overige vis (incl. haring etc.)	18	17	14	19	12	18	18
Totaal	106	92	87	81	80	80	77

a) Voorlopige cijfers.

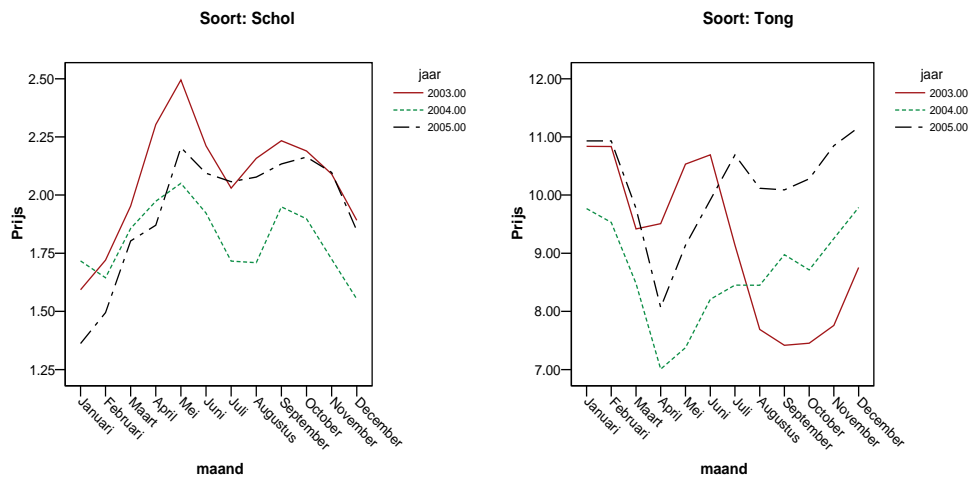
Bron: Informatienet.

#### *Seizoenspatronen boomkorvisserij*

De boomkorvisserij is in grote mate afhankelijk van de soorten tong en schol. Figuur 3.10 laat zien hoeveel er op schol en tong wordt gevestigd in de maanden januari tot en met december. Gemiddeld wordt er in de tweede helft van een jaar (juli tot januari) relatief veel op schol gevestigd. In de periode februari tot juni veel minder. Gemiddeld genomen wordt er relatief veel tong gevestigd in de periode juli tot en met oktober en maart tot en met mei. Met name de maanden maart, april en september tot november zijn maanden met topvangsten voor de tongvisserij. Het seizoenspatroon is voor beide vissoorten redelijk constant geweest in de periode 2003-2005.



Figuur 3.10 Gemiddelde vangst van tong en schol per maand, boomkorvisserij (2003-2005)

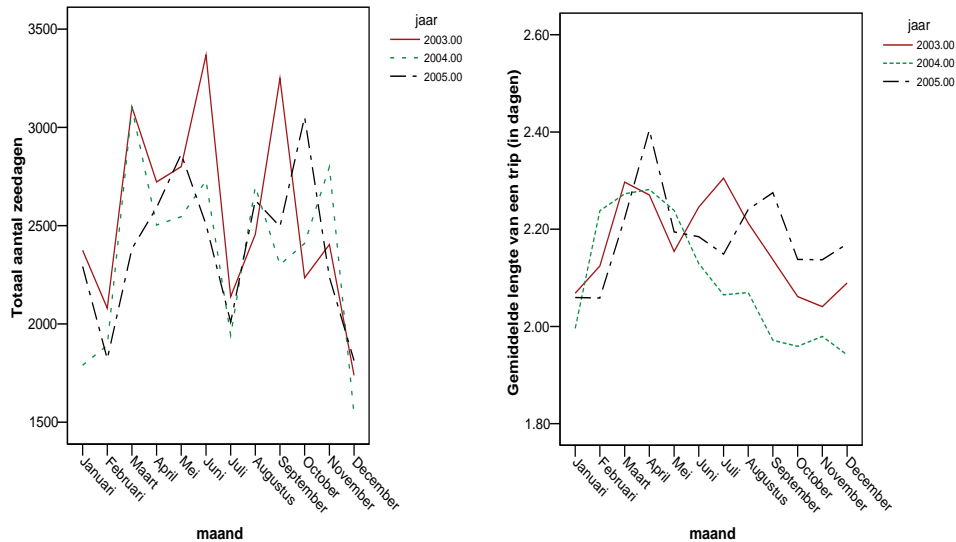


Figuur 3.11 Gemiddelde prijs voor tong en schol boomkorvisserij (2003-2005)

Figuur 3.11 geeft het seizoenspatroon weer voor de prijzen van verschillende vissoorten. Met name de prijs voor tong maar ook de prijs van schol is sterk seizoensgebonden. In perioden dat er relatief veel tong gevangen wordt keldert de prijs sterk. In perioden dat er weinig tong gevangen wordt, bijvoorbeeld in de winter (oktober-januari), stijgt de prijs in het algemeen weer. In 2003 werd in de maanden september

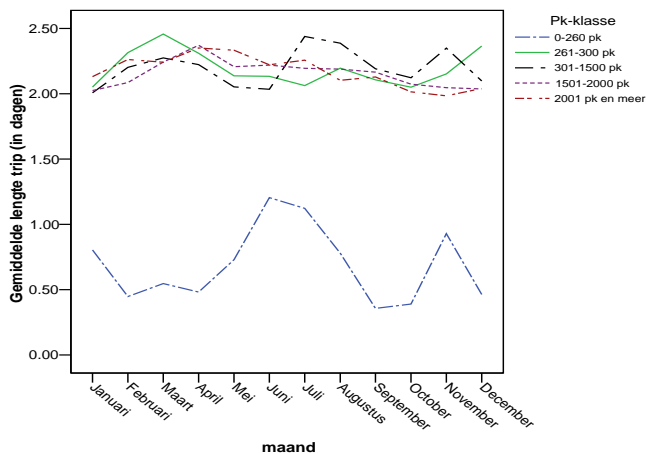
en oktober relatief veel tong gevangen. De prijs van tong was in deze periode uitzonderlijk laag.

In de wintermaanden (november tot februari) wordt algemeen relatief weinig gevist in de boomkorvisserij, net als in de maanden juni en juli (zie figuur 3.12). Het seizoenspatroon in het aantal zeedagen dat gevist wordt per maand is redelijk constant in de periode 2003-2005.



Figuur 3.12 Totaal aantal zeedagen en de gemiddelde duur van een trip (in dagen) per maand voor de gehele boomkottervloot

De gemiddelde lengte van een reis in de zomer is algemeen langer dan in de wintermaanden (oktober-februari). De kleinere kotters met een motorvermogen minder dan 261 pk maken maar korte trips (zie figuur 3.13). Voor deze kotters is een sterk seizoenspatroon zichtbaar.



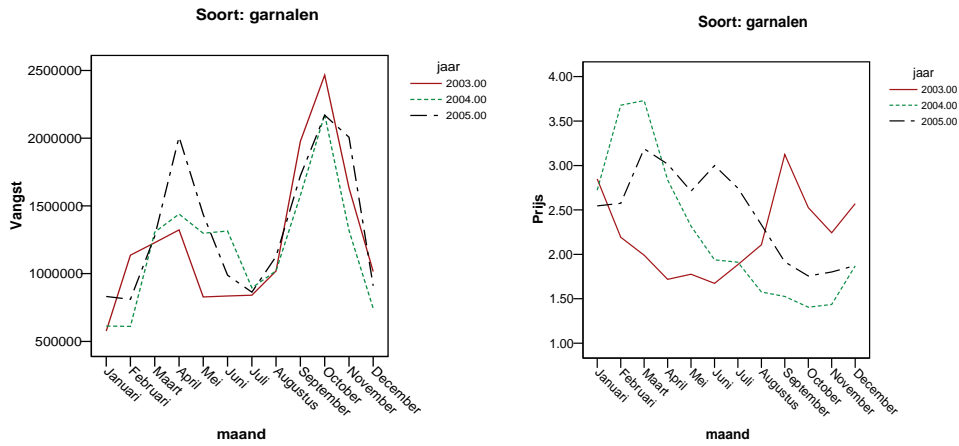
Figuur 3.13 Gemiddelde duur van een trip boomkorvisserij uitgesplitst naar pk-klasse voor 2004

In 2004 was de gemiddelde lengte van een trip in de zomermaanden meer dan het dubbele van die in de wintermaanden (1,2 dagen in plaats van 0,5). Ook in november werd er langer gevist. Voor de grotere schepen met meer motorvermogen is de lengte van een tip veel minder afhankelijk van het seizoen. Er is wel wat variatie maar deze is veel kleiner (tussen 2 en 2,5 dagen).

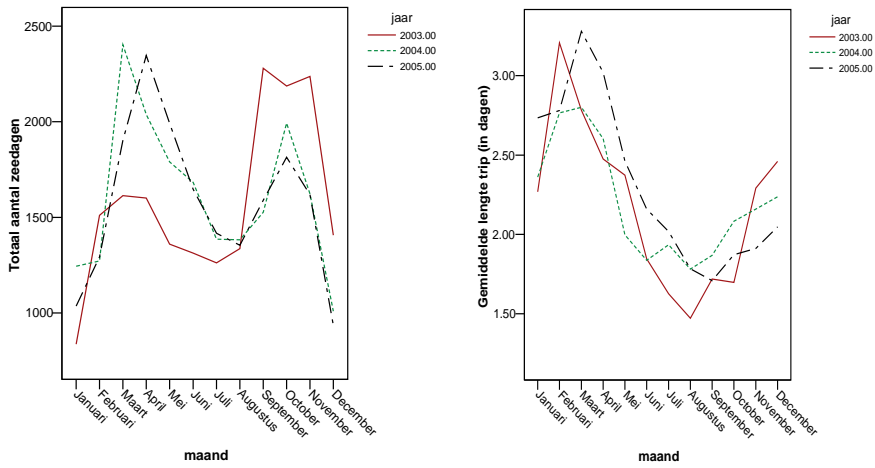
#### Seizoenspatroon garnalenvisserij

Figuur 3.14 laat zien dat er gedurende het jaar met name in de perioden maart tot juni en september tot november op garnalen wordt gevist. De prijs voor garnalen is begin 2003 zeer laag geweest maar eind 2003 was deze weer hersteld. Na een top prijs begin 2004 is deze fors weggezakt eind 2004 en in 2005 was de prijs gemiddeld relatief hoger dan de twee voorgaande jaren.

De meeste zeedagen worden ook in de maanden maart tot juni en in de periode september tot november gemaakt. In 2003 is er met name veel gevist in de periode september tot november, veel meer dan in de andere jaren. De trips duren het langst in de eerste periode van het jaar (februari tot april). In de zomer en het najaar duurt een trip veel korter. Dit patroon is in alle jaren terug te vinden (zie figuur 3.15).

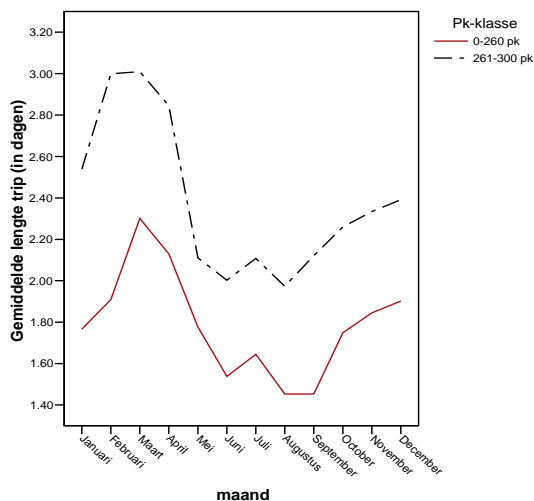


Figuur 3.14 Gemiddelde vangst en prijs per maand voor garnalen (2003-2005)



Figuur 3.15 Totaal aantal zeedagen en duur van een trip voor de garnalenvisserij (2003-2005)

De schepen met een kleinere motor (0-260 pk) bleven minder lang op zee. De seizoenspatronen zijn voor de twee typen schepen echter vergelijkbaar (zie figuur 3.16).



Figuur 3.16 Gemiddelde duur van een trip garnalenvisserij uitgesplitst naar pk-klasse voor 2004

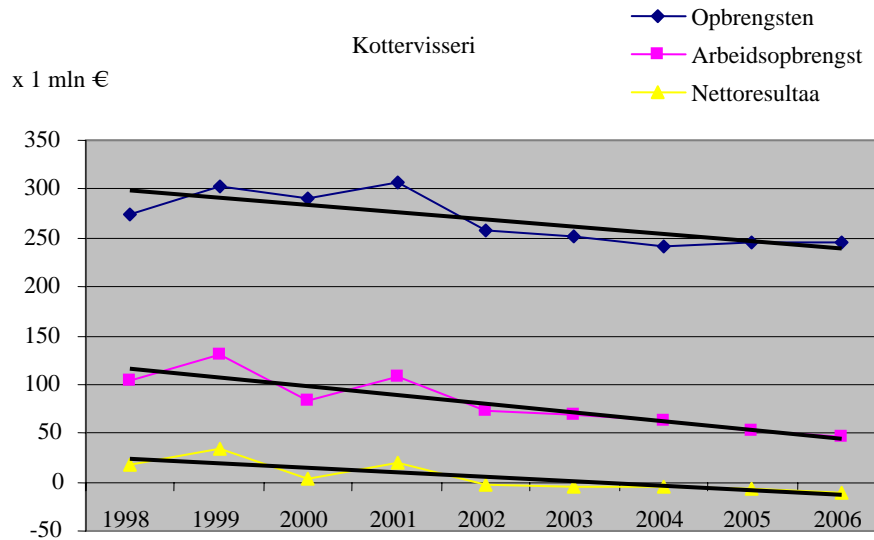
### 3.7 Ramingen kottervisserij en visafslagen 2006

#### *Vloot en inzet*

De vloot per eind 2006 zal iets kleiner uitvallen dan het aantal van 342 schepen in 2005. De totale inzet van de kottervloot zal naar schatting wel 10% lager liggen in vergelijking met het jaar ervoor, en uitkomen op rond 50 miljoen pk-dagen. Dat komt vooral doordat de vloot in 2006 gemiddeld kleiner is geweest dan in 2005 waarin aan het eind van het jaar een saneringsronde heeft plaatsgevonden.

#### *Resultaten*

De kottervisserij zal in 2006, ondanks enigszins stijgende besommingen, geen betere resultaten laten zien dan over het jaar 2005. De aanvoer van vis komt waarschijnlijk op een iets lager niveau uit. Vooral van tong zal fors minder worden aangevoerd. De totale opbrengsten zullen met 5 miljoen euro iets toenemen tot ongeveer 250 miljoen euro, vooral door hogere opbrengsten in het 4e kwartaal van 2006 door aantrekkende visserij en hoge visprijzen voor tong en schol. Over het jaar 2006 kan voor nagenoeg alle kottergroepen eenzelfde of iets lager nettoresultaat als in 2005 (overwegend verliesgevend) worden verwacht. De algemene trend vooral voor wat betreft de arbeidsopbrengst en het nettoresultaat is de laatste jaren voor de kottervisserij negatief (figuur 3.17).



Figuur 3.17 Trends in resultaten kottervisserij

De totale arbeidsopbrengst wordt geraamd op rond 45 miljoen euro, een terugval met meer dan 15%. Naast de boomkottervisserij verkeert ook de garnalenvisserij al een aantal jaren in een malaise en het eind daarvan lijkt nog niet in zicht. Prijzen voor garnalen blijven achter om de kosten die de vloot maakt te dekken.

#### Kosten

Voor het grootste deel van de vloot (boomkorkotters) speelt de afhankelijkheid van de in 2006 nog duurder geworden brandstof een erg belangrijke rol. De gemiddelde prijs voor gasolie komt in 2006 op een kleine 40 eurocent uit (+14%). Elke verandering van de brandstofprijs met 1 eurocent zal, bij het huidige verbruik van gasolie, voor de kottervloot een effect hebben van ruim 2 miljoen euro in de kosten. De brandstofkosten zullen in 2006 voor de gehele vloot 35 à 40% van de opbrengsten bedragen. De technische kosten nemen naar schatting met 7% tot 205 miljoen euro toe. Experimenten met alternatieve visserijmethoden hebben (nog) niet geleid tot nieuwe of fors kosten besparende visserijmogelijkheden.



### *Ontwikkelingen*

De kottersector heeft, in samenwerking met de overheid, recent enkele experimenten uitgevoerd met alternatieve visserijmethoden. Een praktijkproef met de pulskor is daarvan de meest opvallende en naar het zich laat aanzien ook de meest perspectiefvolle visserijmethode voor een deel van de (tong)vloot. Op het gebied van kostenbesparingen ziet het er goed uit (het brandstofverbruik met deze methode kan in vergelijking met de boomkorvisserij 40-50% lager uitvallen) maar de vangsten en mede daardoor de opbrengsten lijken nog niet te zijn geoptimaliseerd. De uitontwikkeling lijkt nog niet voldoende voltooid en is nog in een dusdanige fase waarbij het niet waarschijnlijk kan worden geacht dat brede introductie op zeer korte termijn kan plaatsvinden. Daarvoor zullen nog de nodige acties moeten worden ondernomen door zowel overheid als visserijsector zelf. Inzet van meerdere schepen kan ontwikkeling versnellen en aantrekkelijker maken voor een deel van de vloot.

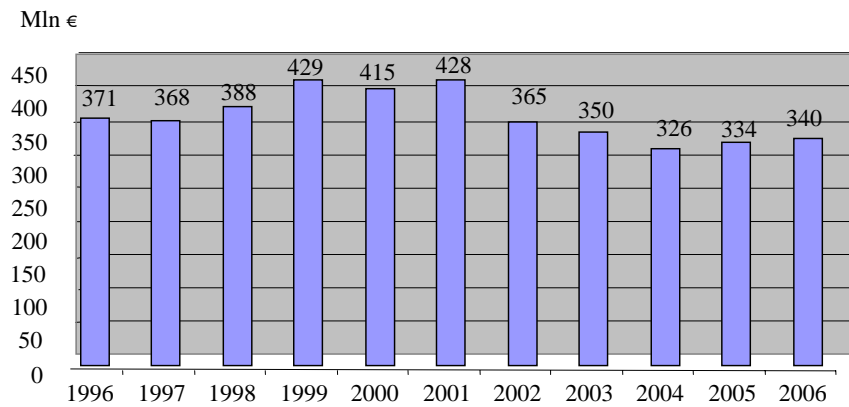
Op de grootste (boomkor)schepen van de kottervloot worden momenteel maatregelen genomen om het brandstofverbruik terug te dringen door te investeren in (tegen relatief lage kosten) brandstofverbruikmeters en cruise controle apparatuur. In combinatie met een additief voor brandstoffen betaalt de investering zich terug in besparingen van gemiddeld 8% van het gasolieverbruik. De besparing kan oplopen tot maximaal ongeveer 15% van het verbruik.

### *Aanvoer en prijzen*

De door de Nederlandse vloot aangevoerde vis, waarvan tong en schol verreweg de belangrijkste zijn, loopt per saldo verder terug. De tongaanvoer lijkt te stagneren op een niveau van minder dan 9.000 ton, dat is maximaal 65 à 70% van het quotum. Die van schol stabiliseert waarschijnlijk op het niveau van het quotum voor 2006, 22.000 ton. Van alle andere quota (plat- en rondvis) worden er slechts enkele volledig benut waardoor de vloot een deel van de potentiële opbrengst niet zal kunnen realiseren. Deze gemiste opbrengsten worden geraamd op maximaal 50 miljoen euro, waar het bedrag in de voorgaande jaren 2005 en 2004 nog op respectievelijk 25 en 4 miljoen euro werd geraamd. De prijzen voor de belangrijkste vissoorten tong en schol zullen naar verwachting respectievelijk 20% en 5% hoger uitvallen maar die voor andere vis en garnalen lijken wel achter te blijven. Per saldo zal de gemiddelde visprijs enkele procenten hoger uitkomen dan in 2005. De vraag naar vis is groot en de verwachting is dat die verder zal toenemen. Vis heeft het imago van een gezond product (vooral vette soorten) omdat het onder andere Omega 3 vetten bevat waarvan bewezen is dat die helpen hart- en vaatziekten te voorkomen. Ook vormen deze vetten belangrijke bouwstenen voor de hersenen.

## Visafslagen

Op de Nederlandse visafslagen zal waarschijnlijk eenzelfde totaalvolume vis worden verhandeld als in 2005 maar de omzet wordt 2% hoger geraamd. Door hogere visprijzen (vooral voor tong en schol) zal de omzet uit kunnen komen op ongeveer 340 miljoen euro (figuur 3.18). Het totaal volume vis zal op rond 100.000 ton uitkomen. De gemiddelde prijs voor alle vis samen wordt geraamd op rond €3,40 per kilogram, dat is 8 cent (+2%) hoger dan in 2005.



Figuur 3.18 Omzet visafslagen Nederland

## 4. Kottervisserij: financiële positie

### 4.1 Aantal bedrijven

Het totaal aantal bedrijven in de kottervisserij is ook in 2005 verder afgenomen. Het merendeel van de kotterbedrijven exploiteert één kotter. Ongeveer 14% van de bedrijven exploiteert meerdere schepen. In totaal ongeveer 30 bedrijven exploiteerden twee kotters en minder dan tien bedrijven waren actief met drie kotters of meer. Vooral de saneringsronde eind 2005 heeft de vloot verder verkleind. In totaal 29 kotters zijn daarbij uit de vaart genomen. Vooral bedrijven (25) met grote schepen met motorvermogens tot 2.000 pk en meer uit Urk, Goedereede/Stellendam, Den Helder, Texel en Katwijk hebben van deze regeling gebruik gemaakt, maar ook vier bedrijven met kleinere schepen uit Tholen, Usquert, IJmuiden en Oostdongeradeel. De cijfers in tabel 4.1 hebben alleen betrekking op de Nederlandse kottervloot. Onder buitenlandse vlag varende schepen (mede) eigendom van Nederlandse rederijen zijn buiten beschouwing gelaten. Vooral bedrijven op Urk en in mindere mate in andere vissersplaatsen zoals Den Helder, Katwijk, Wieringen en Goedereede bezitten zowel onder Nederlandse als onder buitenlandse vlag varende kotters. Het betreft hier vooral Engels, Duits en Belgisch gevlagde visserij schepen.

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

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005 a)
Totaal a)	317	324	328	323	308	303	288
Waarvan:							
-met meer schepen	55	53	51	49	47	45	40
-met 1 schip t/m 300 pk	180	179	188	187	185	183	180
-met 1 schip 301-1.500 pk	14	17	15	13	12	11	9
-met 1 schip boven 1.500 pk	68	75	74	74	64	64	59

## 4.2 Financiële positie van de sector

Voor de kottervisserij als geheel kwam het eigen vermogen begin 2005<sup>1</sup> uit op ongeveer 0% van het totaal balansvermogen. Dat is een aanzienlijke verdere achteruitgang ten opzichte van begin 2004 toen de solvabiliteit nog 15% bedroeg. Hoewel de investeringen nog lager waren dan in voorgaande jaren waren veel bedrijven gedwongen meer krediet op te nemen als gevolg van tegenvallende verdiensten. Het totale lange termijn vreemd vermogen was in 2004 al iets toegenomen en in 2005 zal dat naar verwachting weer verder zijn toegenomen tot 260 miljoen euro als gevolg van de slechte resultaten.

Tabel 4.2 *Investeringen en vreemd vermogen in de kottervisserij (x miljoen euro)*

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005a)
Investeringen b)	18	23	31	32	32	21	6
Totaal lang-vreemd vermogen	175	200	185	239	235	248	260
Idem, per bedrijf	0,53	0,62	0,56	0,74	0,76	0,82	0,90

a) Voorlopige cijfers; b) Bruto-investeringen in schepen, exclusief elektronische apparatuur en dekwerktuigen; peildatum: jaar van in de vaart brengen; exclusief investeringen in vangstrechten.

De liquiditeitspositie van de kottervisserij is de laatste jaren sterk verslechterd ten opzichte van de daaraan voorafgaande jaren. De brutokasstroom nam in 2005 weer verder af tot 27 miljoen euro en ondanks dat de financieringslasten (aflossingen en betaalde rente) op een iets lager niveau lagen, verslechterde de nettokasstroom van 9 naar 12 miljoen negatief. De nettokasstroom uit exploitatie, van de sector als geheel, is daarmee voor het vierde achtereenvolgende jaar negatief.

Door het LEI is al eerder melding gemaakt van de slechte financiële positie in de kottervisserij. Deze informatie is in april 2005 verwerkt in het rapport *Vissen met tegenwind*<sup>2</sup> van de Task Force Duurzame Noordzeevervisserij. Daarin is onder andere aangegeven dat de kottersector transitie zou moeten ondergaan door middel van gerichte investeringen om te komen tot een andere visserijvloot die in de toekomst tegen lagere kosten, bedrijfseconomisch winstgevend en duurzaam kan produceren. Ook

1 Gegevens over de financiële positie zijn beschikbaar tot aan 1 januari 2005. Uitkomsten over het jaar 2005 kunnen, om verzameltechnische redenen, pas in de publicatie van volgend jaar worden vermeld.

2 *Vissen met tegenwind*, advies Task Force Duurzame Noordzeevervisserij, April 2006, ministerie LNV.

heeft het LEI in maart 2005 een notitie<sup>1</sup> geschreven voor het ministerie van LNV met betrekking tot het instellen van een borgstellingsfonds voor de visserij (geschoeid op de regeling voor de landbouw). Dit ter ondersteuning van noodzakelijke investeringen die voor transitie moeten worden gepleegd.

Tabel 4.3 *Nettoresultaat, bruto- en nettokasstroom voor de kottervisserij (x miljoen euro)*

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005a)
Nettoresultaat	35	4	20	-2	-4	-6	-11
+ Afschrijving	36	36	39	37	38	36	34
+ Berekende rente tot. verm.	10	11	8	8	8	5	4
Brutokasstroom	81	47	67	43	42	35	27
- Aflossingen	29	26	27	34	35	34	30
- Betaalde rente b)	10	10	11	10	10	10	9
Nettokasstroom uit exploitatie	43	12	29	-1	-3	-9	-12

a) Voorlopige cijfers; b) Rentepercentage in de betreffende jaren respectievelijk, 5,1, 5,9, 5,8, 5,3, 4,5, 3,8 en 3,7.

### 4.3 Financiële positie per pk-groep

Bedrijven met één schip tot en met 300 pk zagen het lang vreemd vermogen toenemen. In 2005 zal de vermogenspositie verder verslechteren als gevolg van de daling van de gemiddelde nettokasstroom naar 40.000 euro negatief.

1 Borgstellingsfonds Visserij, februari 2006, Harold van der Meulen, Kees Taal, Krijn Poppe.

Tabel 4.4 Gemiddeld vreemd vermogen en nettokasstroom per bedrijf in 2005 a) en 2004 (x 1.000 euro)

	Bedrijven met één schip b)		Bedrijven met meer			
			t/m		boven	
			300 pk		1.500 pk	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005
Vreemd vermogen op Lange termijn per 1 januari	375	363	1.150	1.104	2.100	2.084
Brutokasstroom	43	40	220	234	400	441
- aflossing	55	59	165	220	200	220
- rente c)	14	15	50	52	85	89
Nettokasstroom	-26	-34	5	13	115	132

a) Voorlopige cijfers; b) door afname van het aantal schepen in de groep 300-1500 pk zijn voor deze groep geen betrouwbare gegevens meer beschikbaar. Over 2004 was de nettokasstroom van deze groep gemiddeld positief. c) Rentepercentage (gemiddelde rente voor hypotheek onroerend goed) 3,8% en 3,7%.

Ook bij de bedrijven met één schip groter dan 1.500 pk verminderde de vermogenspositie. Het gemiddelde vreemd vermogen van deze bedrijven steeg rond 50.000 euro. In 2005 zal de nettokasstroom naar verwachting rond 0 of negatief uitkomen.

Bij de bedrijven met meer dan één schip steeg het gemiddelde vreemd vermogen op lange termijn naar 2,1 miljoen euro. In 2004 namen bij deze bedrijven de aflossingen af doordat oude langlopende leningen zijn afgelost en omgezet in nieuwe leningen met een behoorlijk langere looptijd (tegen een lager rentepercentage).

## 5. Grote zeevisserij

### 5.1 Algemeen en recente ontwikkelingen

Het in 2002 begonnen onderzoek naar de bedrijfsresultaten van de grote zeevisserijvloot werd ook in 2005 weer uitgevoerd. De rederijen leverden gegevens aan over de trawlervloot waardoor weer een goed inzicht is verkregen in de resultaten van dit segment van de zeevisserij. Aan de hand van de verzamelde bedrijfseconomische data, zoals inzet, aanvoer-, opbrengsten-, kosten- en investeringsgegevens, is een totaaloverzicht met voorlopige cijfers van de, onder Nederlandse vlag varende, grote zeevisserijvloot samengesteld.

In het jaar 2005 heeft de vloot een bescheiden winst behaald. De meeste quota waren toereikend en de visserij verliep goed, zowel die binnen EU-wateren als daarbuiten. De prijzen van diverse diepgevroren vissoorten lagen ongeveer op hetzelfde niveau als het jaar ervoor maar er werd meer gevangen. De kosten per schip namen wel toe.

Naast visserij in EU-wateren en Afrikaanse wateren (Mauritanië en Marokko) is een enkel schip ook een deel van het jaar actief geweest in internationale wateren in de buurt van Chili (Stille Zuidzee).

De gemiddelde bemanning op een vrieshektrawler bleef ook in 2005 met 36 opvarenden stabiel. De werkgelegenheid op de vloot nam wel met bijna 9% af.

De onder Nederlandse vlag varende pelagische visserijvloot is het afgelopen jaar in omvang afgenomen. Rond de jaarwisseling van 2004 en 2005 werd al een schip naar het buitenland verkocht, eind december 2005 werden nog eens 2 schepen naar het buitenland verkocht, één werd omgevlagd naar Litouwen en één verkocht naar IJsland. Begin 2006 is nog eens een trawler uit de vaart genomen waardoor de vloot momenteel nog uit 13 eenheden bestaat. Mede daardoor nam de totale inzet van de vloot af. Er zijn geen plannen bekend van eventuele vervanging van verkochte schepen. In de loop der jaren zijn diverse schepen van de Nederlandse pelagische vloot ook omgevlagd naar met name Duitsland, Engeland en Frankrijk. Bedrijfseconomische gegevens daarover ontbreken waardoor opbrengsten, kosten en resultaten van niet Nederlands gevlagde schepen niet bekend zijn. De Nederlandse reders hebben daarnaast ook buiten Europa belangen in andere visserijbedrijven en -schepen.

De quota voor met name haring en blauwe wijting waren, net als in de 2 voorgaande jaren gunstig maar de quota van horsmakreel en makreel waren verlaagd. (zie bijlage 1). Alle door de grote zeevisserij aangelande pelagische vis werd diepgevroren aangevoerd. Enkele schepen hebben gedurende het jaar, om uiteenlopende redenen,

minder zeedagen gemaakt dan de jaren ervoor. Aan het eind van het jaar 2005 zijn 2 schepen aan de vloot onttrokken. De EU-quota zijn in 2006 fors lager uitgevallen ten opzichte van die van het jaar ervoor. Onderhandelingen met Noorwegen (onder andere) hebben voor de Nederlandse pelagische vloot ongunstige uitkomsten met zich meegebracht.

De quota voor de belangrijkste soorten werden per 1 januari 2006 gesteld op:

- haring 93.000 ton (-11%);
- horsmakreel 51.000 ton (gelijk);
- makreel 21.000 ton (gelijk);
- blauwe wijting 65.000 ton (-47%);
- zilversmelt 7.000 ton (-36%).

Naast visrechten bij Mauritanië heeft de EU (na lang onderhandelen) met Marokko uiteindelijk een akkoord kunnen afsluiten om Europese schepen visrechten te verlenen voor de visserij aldaar. Met ingang van 1 maart 2006 mochten EU-schepen (20 licenties) maximaal 60.000 ton vis vangen in Marokkaanse wateren. Naast de EU zelf betalen ook reders voor de licenties. In totaal werden 55 aanvragen door reders uit EU landen gedaan. Slechts 5 licenties waren geschikt voor de Nederlandse trawlers (groter dan 3000 GT). Sardinella en sardine zijn verreweg de belangrijkste doelsoorten en de mogelijkheden voor visserij bij Marokko vergroten de efficiency van de inzet van Nederlandse schepen. Combinaties met visserij bij Mauritanië kunnen voordelig(er) uitpakken voor de reders.

Op 5 september 2005 is de eerste bijeenkomst van het RAC Pelagische Visserij Europa (Regionale Advies Commissie) van start gegaan. De Nederlandse rederijen zijn goed vertegenwoordigd in deze commissie en de ingestelde werkgroepen behandelen belangrijke punten zoals duurzaamheid, quota en brandstofproblematiek.

In 2005 heeft de pelagische sector van MSC (Marine Stewardship Council) certificering verkregen voor duurzaam door de sector gevangen haring. MSC is een gezamenlijk initiatief van het Wereld Natuurfonds en Unilever dat grote waarde hecht aan duurzaam bestandsbeheer van vis zodat voldoende in zee voorradig blijft voor de toekomst. MSC-certificering is alleen mogelijk als er voldoende bekend is over de bestandsgrootte en de biologie van de haring en als er binnen de visserij afspraken zijn gemaakt over de wijze van vissen waarbij ongewenste bijvangst tot een minimum worden beperkt en het zeemilieu niet wordt geschaad. Van overbevissing kan en mag daarbij geen sprake zijn.

In 2005 hebben zich twee belangrijke overnames voorgedaan in de pelagische rederijwereld. Eén van de Nederlandse rederijen heeft begin 2005 een rederij in Litouwen overgenomen. Daarmee zijn visserijrechten op roodbaars verkregen. Een andere rederij heeft in de loop van het jaar 2005 binnen Nederland één van de andere



rederijen overgenomen. De twee bedrijven zullen voorlopig wel apart blijven opereren maar de onderlinge samenwerking zal wel verder toenemen.

## 5.2 Vloot en investeringen

Gemiddeld over het jaar 2005 zijn 16 diepvriestrawlers actief geweest. De omvang van de pelagische visserijvloot bestond eind 2005 echter uit 15 schepen, 2 vaartuigen minder dan in het jaar ervoor (tabel 5.1). Aan het eind van het jaar 2004 werd al een trawler aan een rederij in het buitenland verkocht, eind 2005 werd nog eens 1 schip verkocht aan Litouwen. Eind december 2005 werd bekend dat nog eens een ander schip met ingang van 2006 onder IJslandse vlag zou gaan varen. Mede door voorge-noemde gebeurtenissen nam de totale inzet van de vloot af. Er werden geen nieuwe schepen aan de vloot toegevoegd. Bij uitvoering van periodieke onderhoud surveys werden wel motoren overhaald en enkele, relatief kleine, vernieuwingen en aanpassin-gen aan de schepen gedaan maar de investeringen lagen op een zeer laag niveau.

Het totaal aan motorvermogen en bruto-inhoud van de vloot nam af en kwam uit op respectievelijk 115.000 pk en 79.000 GT. Het gemiddelde motorvermogen be-droeg daardoor 7.700 pk per schip en de gemiddelde GT-maat kwam uit op 5.650 ton. De schepen hadden een gemiddelde lengte van 108 meter en ongeveer twee derde van het aantal schepen heeft een lengte van meer dan 100 meter. De gemiddelde leeftijd van de trawlers kwam uit op 12 jaar.

Het totaalbedrag aan investeringen lag in 2005 met slechts 3 miljoen euro op ongeveer hetzelfde lage niveau als het jaar ervoor. Modernisering en vernieuwing van werkdekken, sorteer- en vriesinstallaties vormden de hoofdmoot. In voorgaande jaren zijn alle trawlers ingrijpend gerenoveerd waardoor de vloot behoorlijk up to date is.

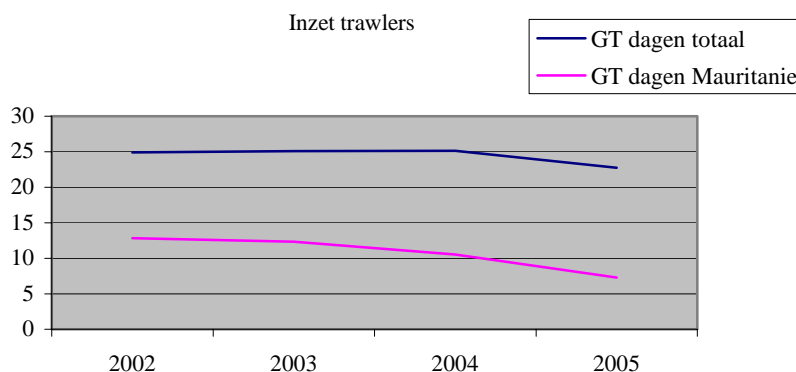
Tabel 5.1 Enkele kengetallen van de grote zeevisserij

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005 a)
Aantal schepen (per ultimo)	16	18	16	17	17	17	15
Motorvermogen (x 1.000 pk)	119	140	135	135	135	135	115
Brutoinhoud (x 1.000 GT)	75	93	91	90	90	90	79
Investeringen (x mln. euro)	36	79	8	34	4	1	3
Aantal opvarenden	516	600	573	586	613	613	560
Besomming (x mln. euro)	109	113	119	126	143	131	137
Aanvoer (x 1.000 ton)	340	376	420	368	441	444	468

Bron: Informatienet, in samenwerking met Redersvereniging.

### 5.3 Inzet, aanvoer en kosten

De totale visserij inzet in zeedagen in 2005 kwam 10% lager uit dan in het jaar ervoor. Deze afname is geheel toe te schrijven aan de afgenomen inzet (-33%) in Afrikaanse wateren. De inzet in Europese wateren bleef juist nagenoeg gelijk. Het aantal zeedagen per schip varieerde van 208 tot 297 en gemiddeld maakte een diepvrieshektrawler in 2005 264 zeedagen. Gemeten in GT-dagen werd de vloot in 2005 nog maar voor 32% ingezet in Afrikaanse wateren, een kwart minder dan in het jaar ervoor. In 2005 hebben zeven trawlers in deze wateren gevist (tegenover negen in 2004). Slechts één schip is daar het gehele jaar actief geweest. Door de afgenomen inzet namen ook de kosten af maar deze afname bleef beperkt tot 5%, vooral omdat de brandstofkosten in 2005 fors zijn gestegen. De kosten voor brandstof bedroegen ongeveer 25 miljoen euro. Dat is 25% van de totale technische kosten ofwel 18% van de totale opbrengsten.

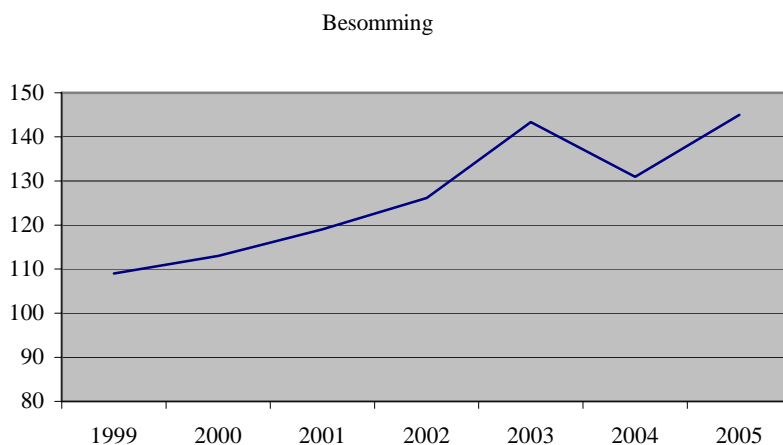


Figuur 5.1 Ontwikkeling van de inzet (mln. GT dagen) in de grote zeevisserij

De totale aanvoer van diepgevroren vis nam in 2005 met 5% toe tot ruim 468 duizend ton. De toename werd gerealiseerd door betere vangsten in praktisch alle wateren. De aanvoer van haring (inclusief *Atlantic Scandian* 'sloeharing') bleef met 125.000 ton ongeveer gelijk aan die van het voorgaande jaar. Die van blauwe wijting en sardijnella's steeg naar respectievelijk bijna 130.000 ton (+66%) en 71.000 ton (+33%) terwijl de aanvoer van makreel en horsmakreel afnam tot respectievelijk 28.000 ton (-20%) en 73.000 ton (-18%). Die van zilversmelt halveerde. Enkele (kleinere) schepen van de grote zeevisserijvloot hebben ook in 2005 weer de traditionele maatjesharing visserij uitgeoefend in de maanden mei en juni. De inzet op en de aanvoer van deze haring is echter zeer beperkt van omvang.

## 5.4 Besomming, kosten en resultaat

In 2005 werd een totale aanvoerbesomming van bijna 137 miljoen euro behaald, een toename van bijna 6 miljoen euro (+5%) ten opzichte van 2004 (tabel 5.2). De omzet lag daarmee hoger dan gemiddeld in de daaraan voorgaande vier jaren waarin zich grote schommelingen in de hoogte van de besomming voordeden (figuur 5.2).



Figuur 5.2 Ontwikkeling van de besomming (mln. euro) in de grote zeevisserij

Na aftrek van alle exploitatiekosten kwam de vloot in 2005 uit op een bruto-overschot van bijna 26 miljoen euro, 10 miljoen euro hoger dan het jaar ervoor. Na aftrek van de (fiscale) afschrijvingen en de betaalde rente op hypotheek en leningen resteerde een bescheiden positief resultaat van ruim 1 miljoen euro.

Door de toegenomen aanvoer en de relatief stabiele prijs kwam de totale opbrengst per saldo bijna 5% hoger uit. Door de geslonken vloot en mede daardoor ook lagere inzet van de schepen, namen de totale kosten iets af ten opzichte van voorgaand jaar. Het verlies kon daardoor worden omgezet in een bescheiden resultaat net boven nul (+1,2 miljoen euro).

Per schip stegen de kosten echter wel. Vooral de brandstofkosten (stookolie). Deze kosten stegen halverwege 2005 met ongeveer 75% waardoor de kosten op jaarbasis fors hoger uitvielen. De gemiddelde prijs voor stookolie lag in 2005 op ruim 25 eurocent per liter. Door deze kostenstijging werd het voordeel van de toename van de besomming zo goed als tenietgedaan waardoor de winst in feite vervloog. De resultaten van de vrieshektrawlers die in EU-wateren visten waren positief, terwijl de reizen

van schepen die in Afrikaanse wateren actief waren ook dit jaar weer met verlies werden afsloten. De visserij was daar wel beter dan in 2004 maar gemiddeld toch niet rendabel. Het ontbreken van gegevens over de jaren vóór 2002 maakt beoordeling van de lange termijn ontwikkeling van het resultaat niet mogelijk.

Tabel 5.2 Sectorresultaat grote zeevisserij (x miljoen euro)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005a)
Besomming	109,0	113,0	119,0	126,1	143,3	130,9	136,6
Af: technische kosten				104,5	105,5	105,3	99,9
Arbeidsopbrengst				21,6	37,8	25,6	36,7
waarvan:							
- lonen en sociale lasten				32,3	36,9	35,3	35,5
- nettoresultaat				-10,7	0,9	-9,7	1,2

Bron: Informatienet, in samenwerking met Redersvereniging.

## 6. Mosselcultuur

### 6.1 Algemeen

Goede bedrijfseconomische datasets van Nederlandse mosselcultuurbedrijven ontbraken tot voor kort zodat economische effecten van beleid moeilijk of niet in te schatten of te evalueren waren. De Nederlandse overheid moet wel regelmatig beslissingen rond de mosselvisserij nemen en heeft daartoe recente informatie nodig. De laatste datasets dateerden van het jaar 2002. LNV heeft het LEI gevraagd weer te starten met gegevensverzameling op micro-economische schaal met ingang van het kalenderjaar 2005. Jaarrekeningen van ongeveer een kwart van het aantal mosselcultuurbedrijven, aangevuld met onder andere aanvoergegevens van het Mosselkantoor in Yerseke, hebben als basis gediend voor de uitkomsten en analyses in deze rapportage.

### 6.2 Streven naar duurzame sector

De Nederlandse mosselvloot heeft voor de productie een tekort aan mosselzaad en is erg afhankelijk van mosselzaad uit de Waddenzee. Het voortbestaan van de vloot staat op het spel als de voorziening van mosselzaad uit de Waddenzee bij voortdurend niet toereikend blijkt te zijn. De door de Nederlandse overheid toegepaste Europese regelgeving 'Vogel- en Habitatrichtlijn' wordt door de mosselsector gezien als een grote bedreiging voor het verkrijgen van voldoende zaad van het Wad. Ecologen verwijten mosselkwekers te weinig kleine mosselen te laten liggen voor vogels en de sector is verplicht om met passende beoordelingen aan te tonen dat zij geen negatieve impact veroorzaakt op het milieu. Door de sector wordt gestreefd naar een jaarlijkse productie van 100 miljoen kilo mosselen waarvoor ongeveer 65 miljoen kilo zaad opgevist zou moeten worden. Dit wordt bij lange na niet gehaald, in 2005 werd bijna 19 miljoen kilo mosselzaad aangevoerd waar het in 2004 nog 33 miljoen en in 2003 bijna 42 miljoen kilo was. Een fors mindere hoeveelheid dan de behoefte van de sector.

Tekort aan mosselzaad zou (tijdelijk) kunnen worden verminderd door importen uit andere Noordzee landen zoals het Verenigd Koninkrijk en Ierland. Dat stuit echter ook op problemen. Ecologen argumenteren dat bij import organismen mee kunnen komen die vreemd zijn aan de fauna en flora van het mariene milieu van Nederland. De mosselsector wordt gevraagd om zelf wetenschappelijk aan te tonen dat import van zaad geen nadelige gevolgen heeft.

De mosselsector heeft van het ministerie van LNV nu vijftien jaar de tijd gekregen om aan te tonen dat de sector duurzaam kan werken en dat het mosselzaad op andere manieren verworven kan worden dan door het op te vissen in de natuur. De afhankelijkheid van zaad van de Waddenzee moet drastisch worden verkleind. Recent zijn daartoe initiatieven genomen. Onderzoek naar mogelijkheden om meer rendement uit het beschikbare mosselzaad te halen en experimenten met drijvende mosselzaadconstructies die het mosselzaad opvangen zijn de belangrijkste en daarnaast loopt ook een experiment met een mosselzaad hatchery (broederij) aan wal. Innovaties zijn voor de sector voorwaarde om te kunnen voortbestaan.

De Zeeuwse mossel staat bekend als een goed en smakelijk product en de vraag naar mosselen is groot. Verreweg het grootste deel van de aangevoerde mosselen wordt uiteindelijk geëxporteerd naar vooral België en Frankrijk. Het imago van de sector is algemeen minder goed en om dat naar een hoger plan te brengen is vorig jaar een campagne 'De Vrienden van de Mossel' gestart. Daarmee wil de mosselsector de problematiek waar het mee te maken heeft meer onder de aandacht van burgers brengen, informatie over productiemethoden verschaffen en sympathie vragen voor de werkwijze van de sector.

De Nederlandse mosselsector heeft in de afgelopen jaren een deel van de bedrijvigheid verlegd naar het buitenland. Een aantal bedrijven heeft (met name) belangen in onder Engelse en Ierse vlag opererende kweekbedrijven.

### **6.3 Omvang van de sector**

Na jaren van daling van het aantal mosselkweekbedrijven is de omvang van de sector in 2005 gestabiliseerd. Enkele kweekbedrijven zijn gaan samenwerken en schepen worden voor gezamenlijke rekening ingezet. De sector bestond per 31 december 2005 uit ongeveer 50 bedrijven die gezamenlijk 64 schepen exploiteerden. De grootste kweekbedrijven houden er ook handelsactiviteiten op na.

Vernieuwing van de vloot stond op een laag pitje, meer dan 42% van het aantal schepen is ouder dan 20 jaar terwijl dat in 2002 nog 30% was. Slechts één zesde van de vloot was jonger dan 10 jaar. Het geregistreerde gemiddelde motorvermogen van een mosselvaartuig kwam in 2005 uit op 886 pk, Gross Tonnage per schip op 202 en de vaartuigen hadden een gemiddelde lengte van 36,6 meter. De investeringen lagen op een zeer laag niveau, nieuwe vaartuigen en motoren werden niet aangeschaft. Op de mosselvloot waren in 2005 naar schatting 194 mensen werkzaam, inclusief meevarende eigenaren. Dat aantal lag ongeveer 12% lager dan in het jaar 2001. De meeste opvarenden waren min of meer op full time basis werkzaam.

Tabel 6.1 Aantal schepen in de mosselcultuur naar leeftijd en motorvermogen (per 31 december)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<i>Ouderdom:</i>										
0-10 jaar	28	28	30	27	25	24	25	NB	NB	16
11-20 jaar	15	15	18	19	24	24	23	NB	NB	21
Meer dan 20 jaar	31	32	28	31	24	23	21	NB	NB	27
Totaal:	74	75	76	77	73	71	69	NB	NB	64
<i>Motorvermogen:</i>										
0-500 pk	34	31	27	28	21	18	13	NB	NB	4
501-800	29	30	32	29	25	24	26	NB	NB	23
801 pk en meer	11	14	17	20	27	29	30	NB	NB	37
Totaal:	74	75	76	77	73	71	69	NB	NB	64
Totaal motorvermogen (x1.000 pk):	41,0	43,4	46,9	49,0	52,3	51,4	53,2	NB	NB	56,7
Gemiddeld motorvermogen per schip (pk)	554	579	617	637	716	724	771	NB	NB	886

Bron: LNV Directie Visserij; Informatienet.

#### 6.4 Aanvoer en opbrengst

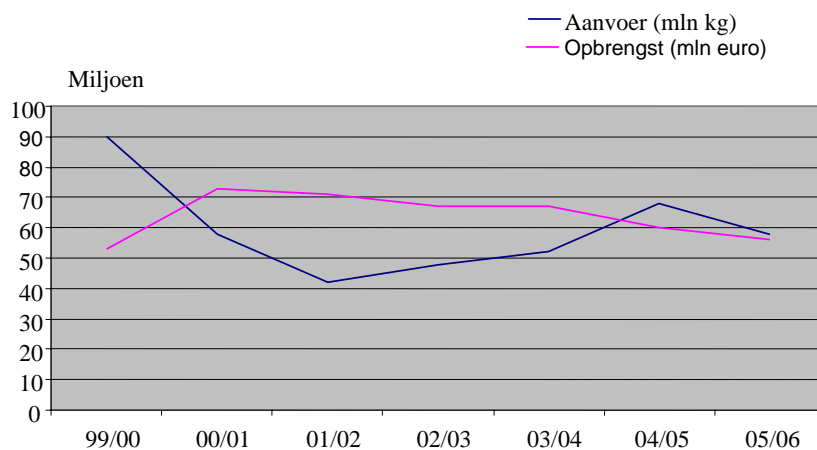
De aanvoer van mosselen kwam het afgelopen seizoen mei 2005 april 2006 uit op ruim 58 miljoen kilogram. Een daling van 15% ten opzichte van het seizoen ervoor. De laatste twee seizoenen kwam iets meer dan de helft van het totaal uit Zeeland terwijl in de jaren daaraan voorafgaand het grootste deel van de aanvoer voor rekening van de Waddenzeepercelen kwam. De totale veilingomzet daalde met 7% naar een bedrag van 55,5 miljoen euro. Ondanks de schaarste aan mosselen kwam de gemiddelde mosselprijs uit op niet meer dan 95 euro per 100 kg, een stijging van 9%.

Tabel 6.2 Aanvoer, opbrengst en prijs van consumptiemosselen op de mosselveiling van Yerseke a)

	99/00	00/01	01/02	02/03	03/04	04/05	05/06
<i>Aanvoer (mn kg)</i>							
Zeeland	44	30	31	15	20	38	32
Waddenzee	46	28	11	33	32	30	26
Totaal:	90	58	42	48	52	68	58
<i>Opbrengst (mln euro)</i>							
Zeeland	21	33	47	29	17	26	26
Waddenzee	32	40	24	38	50	34	30
Totaal:	53	73	71	67	67	60	56
<i>Gemiddelde prijs (euro/100kg)</i>							
Zeeland	48	109	149	190	85	69	82
Waddenzee	70	142	225	114	159	110	111
Totaal:	59	125	168	138	130	87	95

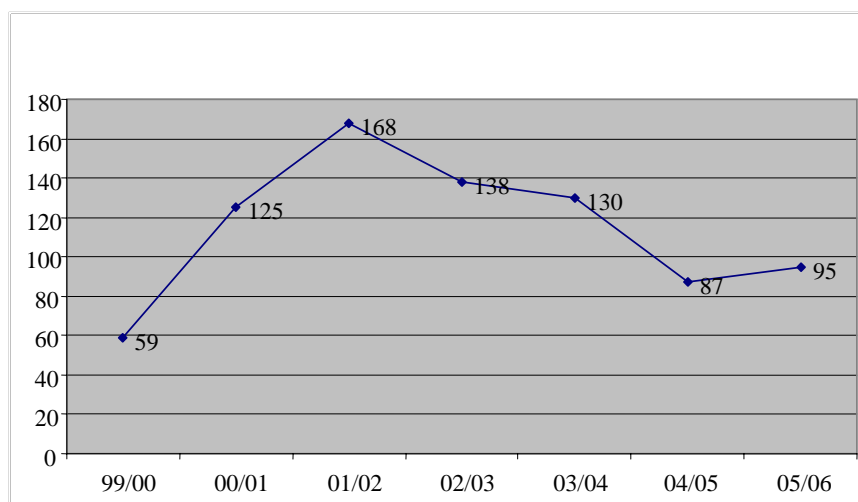
a) Hierin niet begrepen de door het Mosselonds opgenomen aanvoer en de aanvoer van Duitse mosselkwekers.

Bron: Productschap Vis.



Figuur 6.1 Aanvoer en opbrengst mosselsector





Figuur 6.2 Gemiddelde aanvoerprijs mosselen in €/kg

## 6.5 Resultaten mosselsector

Een lagere besomming (-7%) in combinatie met toegenomen technische kosten (+12%) deed het nettoresultaat, in vergelijking met het voorgaande seizoen, met een kwart dalen tot 21 miljoen euro (tabel 6.3). Na een viertal erg goede jaren (2000 tot en met 2003) kwam het nettoresultaat daarmee weer in de buurt van dat van vóór het jaar 2000. De totale kosten (technische kosten plus arbeidskosten) schommelen al jarenlang rond 30 á 35 miljoen euro maar voor het seizoen 2005/2006 is dat bedrag geraamd op 36 miljoen euro.

Tabel 6.3 Mosselcultuur-ramingen resultaten (x miljoen euro)

	96/97	97/98	98/99	99/00	00/01	01/02	02/03	03/04	04/05	05/06
Besomming a)	49	54	47	54	73	72	68	68	61	57
Af: technische kosten b)	22	25	24	25	26	25	23	24	25	28
<i>Arbeidsopbrengst</i>	27	29	23	29	47	47	45	44	36	29
Waarvan:										
- loon/sociale lasten	8	8	8	9	9	9	9	9	8	8
- nettoresultaat	20	21	15	20	39	38	35	35	28	21

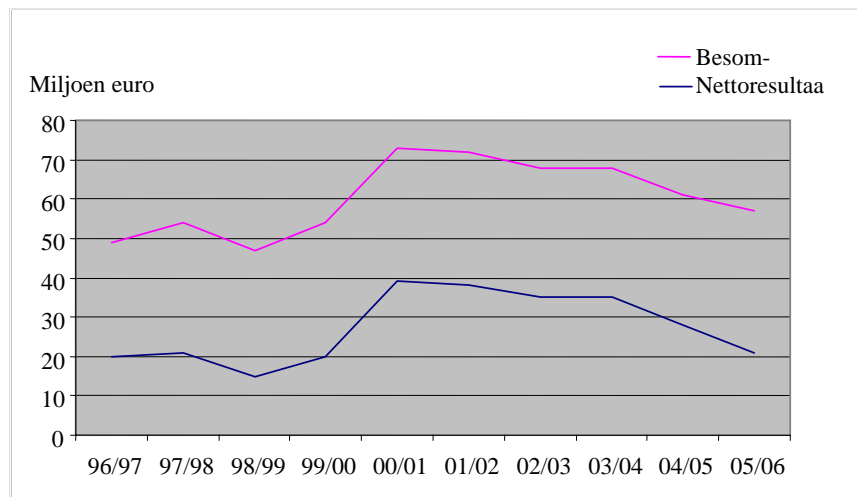
a) Inclusief overige opbrengsten; b) Alle kosten, exclusief loon en sociale lasten.

Bron: Informatienet.

Afschrijvingen en rente waren goed voor rond 16% van de totale kosten, pachtkosten voor percelen voor 10% en onderhoudskosten vaartuig voor ongeveer 12%. Overige vaste kosten kwamen uit op 12% en lonen en sociale lasten namen 22% voor hun rekening. De loonkosten zijn geraamd op basis van normatieve lonen per werknemer. Voor alle opvarenden, zowel eigenaren als niet-eigenaren, is hetzelfde bedrag berekend. Kosten voor zaad en halfwas mosselen kwamen op 20% en brandstofkosten op een kleine 8% (3 miljoen euro) van de totale kosten.

## 6.6 Financiële positie

Ongeveer 25% van de Nederlandse mosselcultuur bedrijven heeft fiscale jaarrekeningen beschikbaar gesteld om een (beperkte) financiële analyse van de sector mogelijk te maken. Op basis van deze jaarstukken is een raming gemaakt van de financiële positie van de sector. De bedrijven waren algemeen winstgevend en konden ruimschoots aan de aflossingsverplichtingen voldoen. Voor de mosselsector als geheel nam het eigen vermogen met 10% af. Geschat wordt dat dit ligt tussen de 30 à 40 miljoen euro. Het totaal vreemd vermogen bedroeg bij benadering ongeveer 15 miljoen euro. Deelnames in buitenlandse bedrijven zijn buiten beschouwing gelaten.



Figuur 6.3 Resultaten mosselsector

## 7. Visteelt

### 7.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de bedrijfseconomische situatie in de Nederlandse visteeltsector. Deze beschrijving is onderbouwd met gegevens die zijn verzameld door middel van een enquête. De enquête is uitgezet onder eigenaren van Nederlandse visteeltbedrijven waarbij informatie is opgedaan over omzet, productievolume, vissoort, arbeid, investeringen en afzet. De enquête zal voortaan jaarlijks worden uitgezet om trends te kunnen onderscheiden.

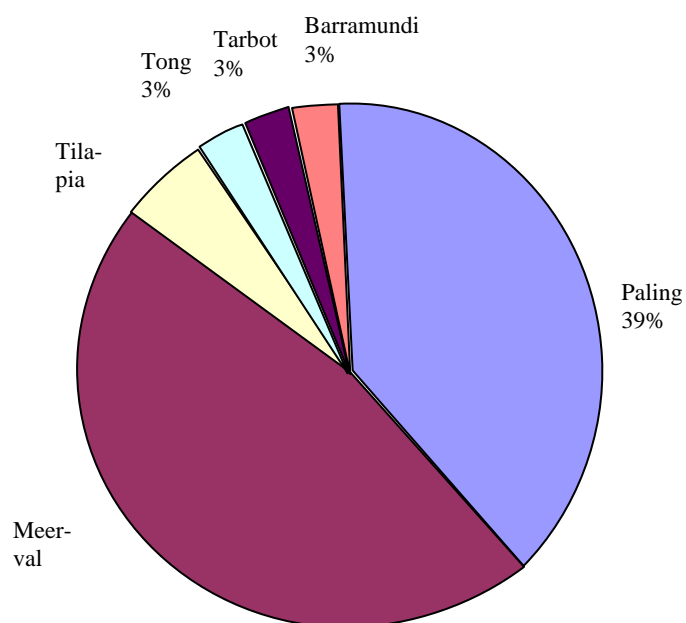
### 7.2 Achtergrond en respons enquête

De enquête is met hulp van het Productschap vis bij 135 bedrijven uitgezet. Het aantal bedrijven dat vis kweekt in Nederland is niet officieel bekend. Bovendien blijkt het aantal bedrijven aanzienlijk te fluctueren. Er komen steeds nieuwe bedrijven bij, maar er stoppen jaarlijks ook veel bedrijven vanwege een slechte bedrijfseconomische situatie. Het adressenbestand dat beschikbaar was bleek enigszins vervuild te zijn, want verschillende bedrijven gaven aan al jaren geleden te zijn gestopt. Bovendien bleek dat er ook adressen tussen zaten van bedrijven die eigenlijk niet tot de doelgroep behoorden; forel en koi bedrijven. Deze bedrijven begeven zich meer op sportvisgebied (forel) of het kweken van siervissen (koi). Op basis van de respons op de enquête en met hulp van verschillende bronnen (Productschap vis, Trouw Nutrition en LEI) is getracht het beeld van het totale aantal bedrijven in Nederland achteraf compleet te maken. In onderstaande tabel is weergegeven hoeveel bedrijven er in 2005 waren, welke soorten werden gekweekt en wat de respons was op de enquête. Eén bedrijf kweekte zowel paling als meerval. De bedrijven blijken representatief voor de gehele sector, echter voor de palingteelt bestaat de mogelijkheid dat de bedrijven die hebben gereageerd een lager productievolume hebben dan gemiddeld.

Tabel 7.1 Aantal benaderde bedrijven in enquête, respons en schatting aantal bedrijven in de populatie

Vissoort	Verstuurde enquêtes	Ingevulde enquêtes	Waarvan gestopt	Respons in %	Totaal aantal bedrijven	Enquêtes ingevuld buiten doelgroep
Paling	70	20	6	29	57	
Meerval	45	18	1	40	37	
Tilapia	3	2		66	4	
Tong	1	1		100	1	
Tarbot	2	1		50	2	
Barramundi	1	1		100	1	
Forel	8					3
Koi	5					1
Totaal	135	43	7		102	4

In onderstaande figuur is de respons naar vissoort weergegeven.

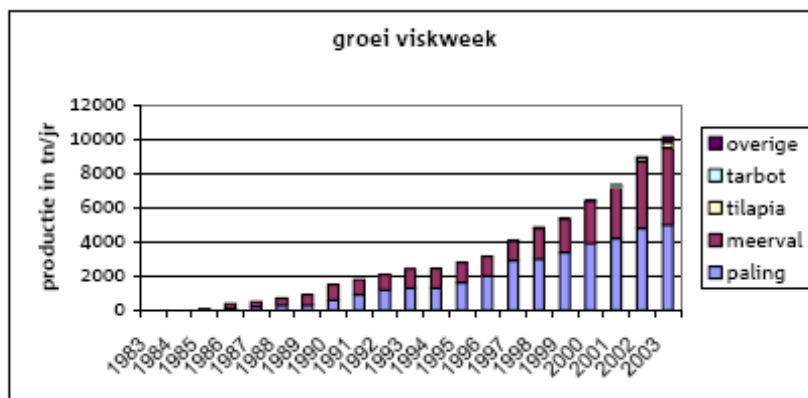


Figuur 7.1 Verdeling van de respondent naar gekweekte vissoort

De kwekers van meerval en paling te samen vormen meer dan 80% van het totaal van de respondenten. Bij de verwerking van de enquêtegegevens is uitgegaan van de ingevulde enquêtes zonder een weging toe te passen.

### 7.3 Productie in Nederland

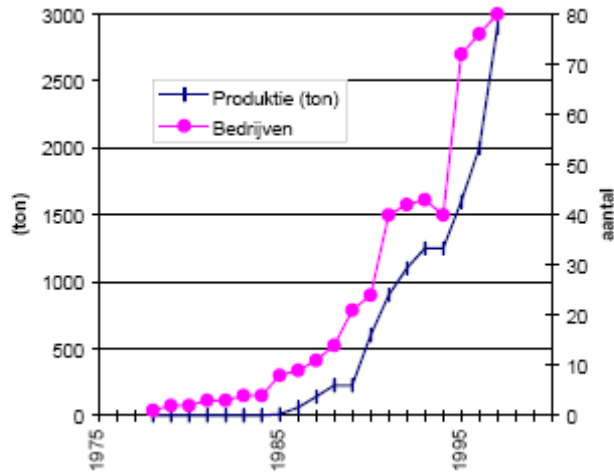
Hoewel viskweek al eeuwen door vooral kleine boeren in Aziatische landen wordt uitgeoefend, is grootschalige commerciële viskweek pas zo'n 30 jaar oud. Stagnerende opbrengsten vanuit de visserij en een toenemende vraag naar vis, samen met technologische doorbraken, zijn er de oorzaken van dat de productie van gekweekte vis wereldwijd sterk groeit. Sinds 1990 neemt de productie met zo'n 11% per jaar toe (Ministerie van LNV, 2004). In Nederland wordt vooral paling en meerval gekweekt maar andere vissoorten als tong, tarbot, zeebaars, tilapia en barramundi zijn al enige tijd in opkomst.



Figuur 7.2 Groei van de viskweek in Nederland (in tonnen per jaar)  
Bron: ministerie van LNV, 2004.

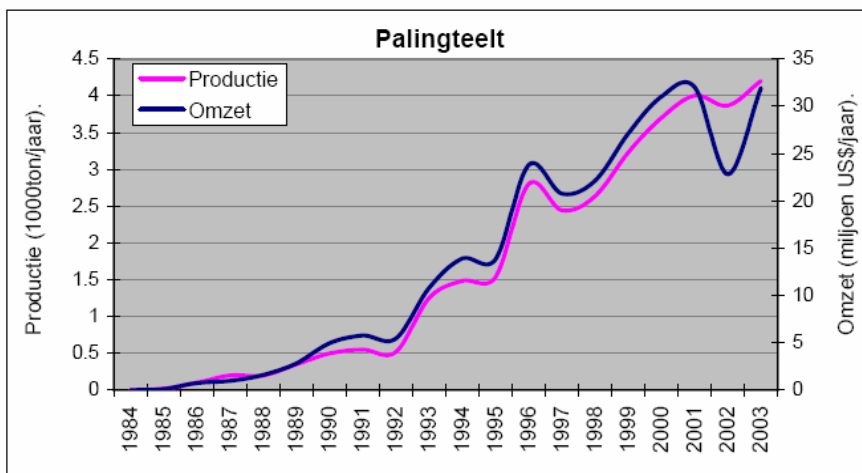
#### 7.3.1 Paling

In 1979 ging het eerste paling teeltbedrijf van start. Midden jaren tachtig van de vorige eeuw kwam palingkweek in een stroomversnelling. In korte tijd zijn daarna zo'n 25 bedrijven gestart, waaronder een aantal grote (>200 ton per jaar) (Van Zwieten, 1998). In 2005 zijn er naar schatting 57 bedrijven (tabel 7.1). Een probleem bij het kweken van paling is de grondstofvoorziening (beschikbaarheid broed) en de hoge prijzen van glasaal.



Figuur 7.3 Veranderingen in de palingproductie- en bedrijvigheid in Nederland (Van Zwieten, 1998)

De omzet en het productievolume in de palingteelt laten de volgende ontwikkeling zien (zie figuur 7.4). De dip in 2002 kan zijn veroorzaakt door het tekort en daardoor ook de hoge prijs van glasaal.

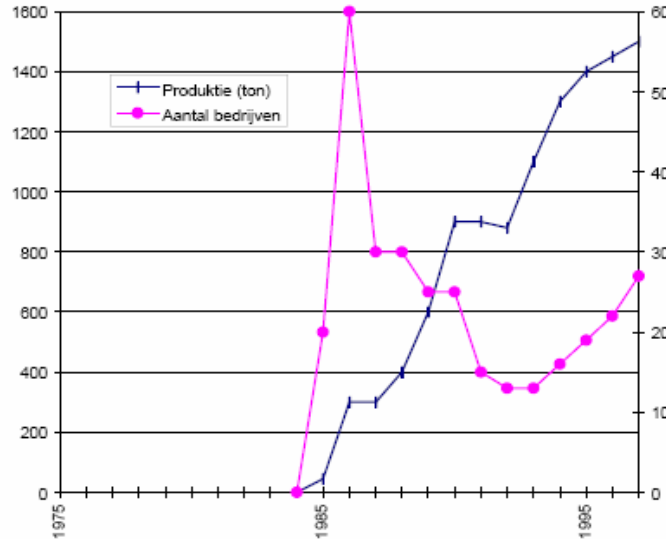


Figuur 7.4 Omzet en volume in de palingteelt van 1984 tot 2003

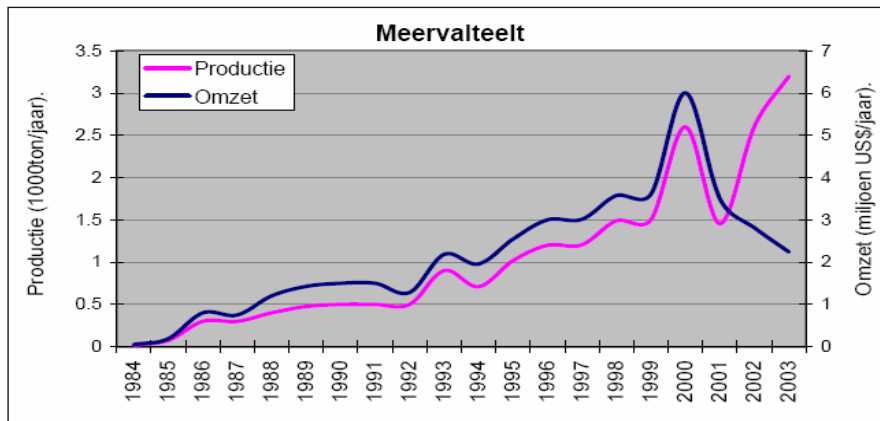
Bron: [www.aquacultuur.nl](http://www.aquacultuur.nl).

### 7.3.2 Afrikaanse meerval

Rond 1985 kwamen de eerste meerval teeltbedrijven in Nederland van de grond. Binnen een jaar bleken de prijzen zo hoog te zijn dat de publiciteit daaromheen zorgde voor een ware meervalrage bij producenten (Van Zwieten, 1998). Toen vervolgens de markt instortte (zie figuur 7.5), verdwenen veel bedrijven weer. In 2005 waren er naar schatting 37 meerval kweekbedrijven.



Figuur 7.5 Veranderingen in meerval productie en bedrijvigheid in Nederland (van Zwieten, 1998)



Figuur 7.6 Omzet en productievolume in de meervalteelt van 1984 tot 2003

Bron: [www.aquacultuur.nl](http://www.aquacultuur.nl).

Na het jaar 2000 is de omzet in de sector sterk teruggelopen (figuur 7.6).

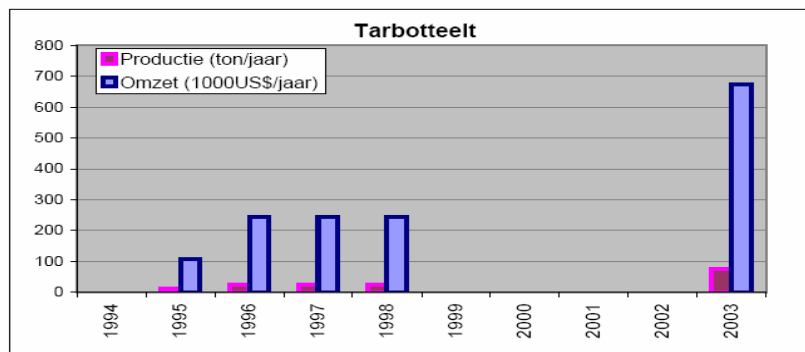
### 7.3.3 Overige zoetwatervissen (tilapia, barramundi)

Barramundi is een zeer populaire vis in Australië, maar ook in Europa is deze vis sterk in opkomst. In 2006 is in Nederland het eerste bedrijf gestart met het kweken van barramundi. Het is een zoetwatervis maar wordt ook wel in zoutwater aangetroffen. De soort wordt vaak vergeleken met een andere vissoort: de nijlbaars. Barramundi komt van nature voor in de Indische Oceaan, Pacifische Oceaan en in de rivieren van Australië ([www.janvanas.nl](http://www.janvanas.nl)).

Tilapia wordt door vier bedrijven in Nederland gekweekt. Het voordeel van tilapia (komt oorspronkelijk afkomstig uit Afrika) is dat het een herbivoor is; er hoeft dus geen wilde vis gevangen te worden om vismeel van te produceren dat als voer kan dienen. Inmiddels hebben Brabantse kwekers een Milieukeur ontvangen voor het kweken van tilapia ([www.goedevis.nl](http://www.goedevis.nl)).

### 7.3.4 Zeevis

In Nederland wordt sinds een aantal jaren ook geëxperimenteerd met het kweken van diverse zeevissoorten zoals tarbot, tong en zeebaars. In 1995 startte het eerste tarbotbedrijf in Nederland gevestigd op Neeltje Jans. Inmiddels zijn er twee bedrijven die tarbot kweken (zie figuur 7.7 voor omzet en volume)



*Figuur 7.7 Omzet en productievolumen van de tarbotteelt*  
Bron: [www.aquacultuur.nl](http://www.aquacultuur.nl).

Naast tarbot is er één bedrijf (Solea Solea) dat tong kweekt in Zeeland. Er zijn momenteel wel initiatieven om dit uit te breiden. Door één bedrijf wordt zeebaars geteeld.



Het kweken van zeevis in Nederland brengt de nodige moeilijkheden met zich mee, vooral als het gaat om het klimaat. Nederland lijkt eigenlijk te koud voor de kweek van zeebaars en tarbot en te warm voor de kweek van zalm en kabeljauw. Hierdoor moet de temperatuur van het water altijd worden aangepast (J. van Rijssingen, NRC webpagina 2001).

## **7.4 Structuur van de Nederlandse visteeltsector in 2005**

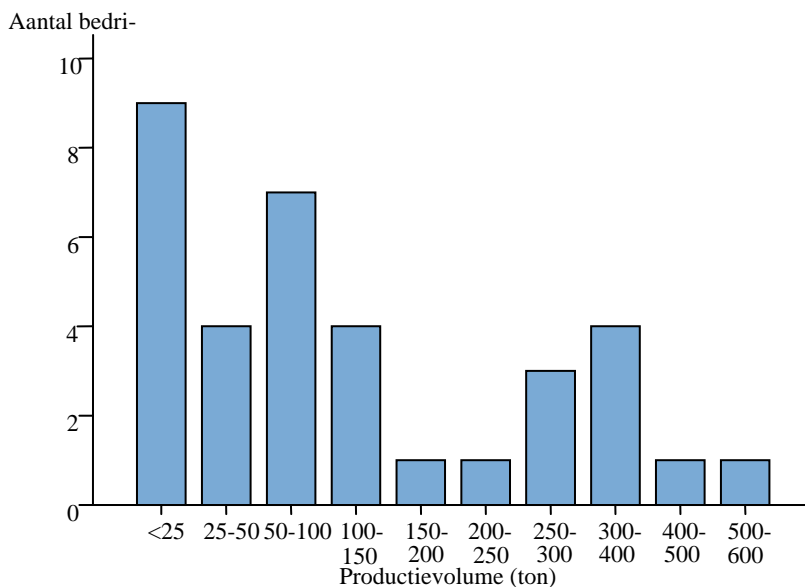
Op basis van de enquête wordt hier een schets van de structuur van de Nederlandse visteeltsector in 2005 gegeven. Hierbij gaat het om: productievolume, omzet, het startjaar van de bedrijven, arbeid, opleiding en cursus op het gebied van aqua cultuur en het lidmaatschap van de Nederlandse Vereniging van Viskwekers (Nevevi). Met behulp van cijfers naar vissoort zijn aggregaties gemaakt voor zowel de deelsectoren (paling, meerval en overig (tilapia, barramundi, forel, tong en tarbot) als voor de gehele sector. Sommige van de overige soorten worden slechts door één bedrijf gekweekt zodat door samenvoeging van soorten de anonimiteit toch gewaarborgd is gebleven.

### **7.4.1 Productievolume respondenten en totale sector**

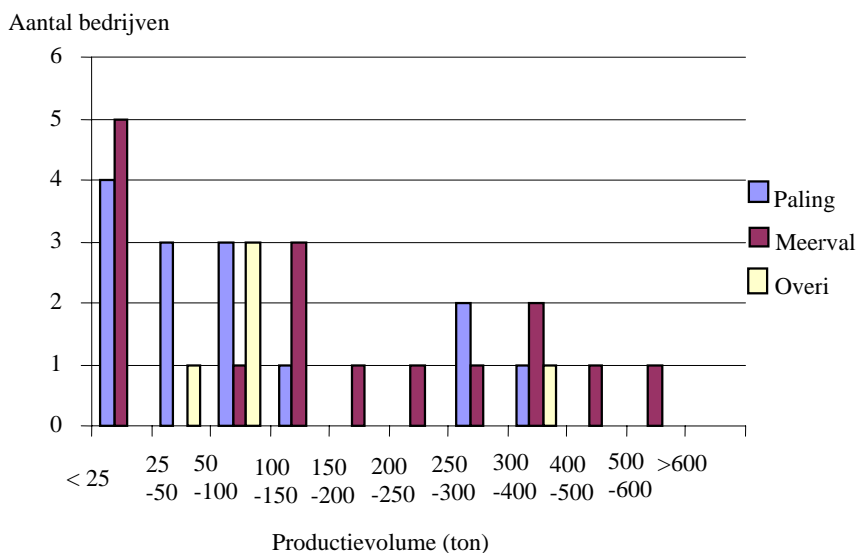
In figuur 7.8 is het totale productievolume per bedrijf in 2005 weergegeven (in tonnen).

Een groot aantal bedrijven bleek een beperkte productie (minder dan 100 ton) te hebben. Iets meer dan de helft van de bedrijven produceerde meer dan 100 ton, met uitschieters tot 500 ton en meer.

Een indeling naar vissoort (figuur 7.9) laat zien dat palingbedrijven qua productievolume veelal wat kleiner zijn dan meervalbedrijven.



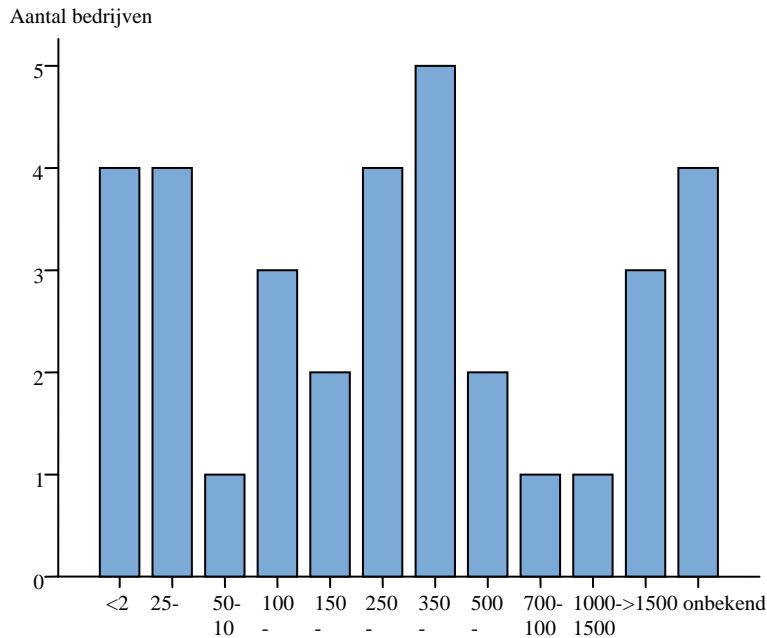
Figuur 7.8 Bedrijven (N=43) ingedeeld naar productievolume, 2005



Figuur 7.9 Bedrijven (N=43) ingedeeld naar vissoort en productievolume, 2005

Geaggregeerd naar de sector als geheel, kan gesteld worden dat het productievolume per vissoort er ongeveer als volgt uitziet:

- 5.400 ton voor paling <sup>1</sup>);
- 6.300 ton voor meerval; en
- 1.000 ton voor de overige vissoorten (tilapia, tong, tarbot en barramundi).

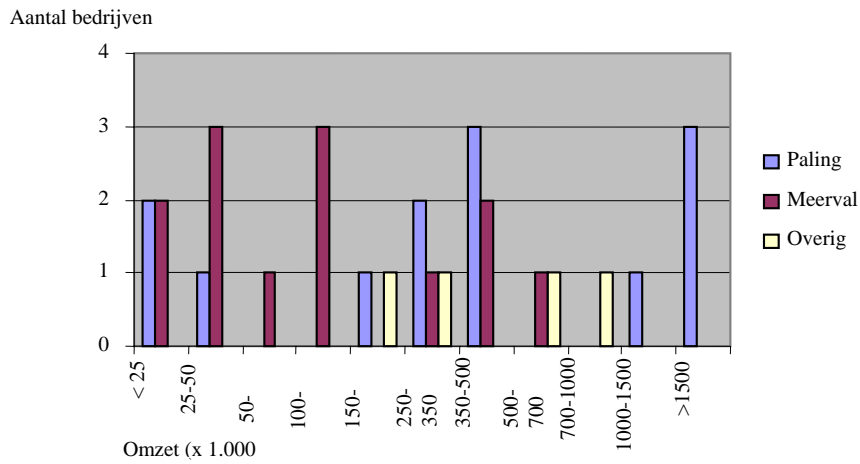


Figuur 7.10 Bedrijven (N=43) ingedeeld naar omzetklasse (in € 1.000), 2005

Een 'gemiddeld' visteeltbedrijf realiseerde in 2005 een omzet van €415.000. Er is een behoorlijke spreiding rond dit gemiddelde, uiteenlopend van minder dan €25.000 tot meer dan 1,5 miljoen (figuur 7.10). Palingbedrijven halen gemiddeld een hogere omzet dan meervalbedrijven (figuur 7.11).

Eén en ander betekent dat de visteeltsector in Nederland economisch gezien gedomineerd wordt door de palingteelt, die in 2005 minstens een omzet van 30 miljoen realiseerde (exclusief 1 groot bedrijf buiten de steekproefpopulatie). De meervalteelt was goed voor 5,5 miljoen en de overige soorten voor minder dan 3 miljoen.

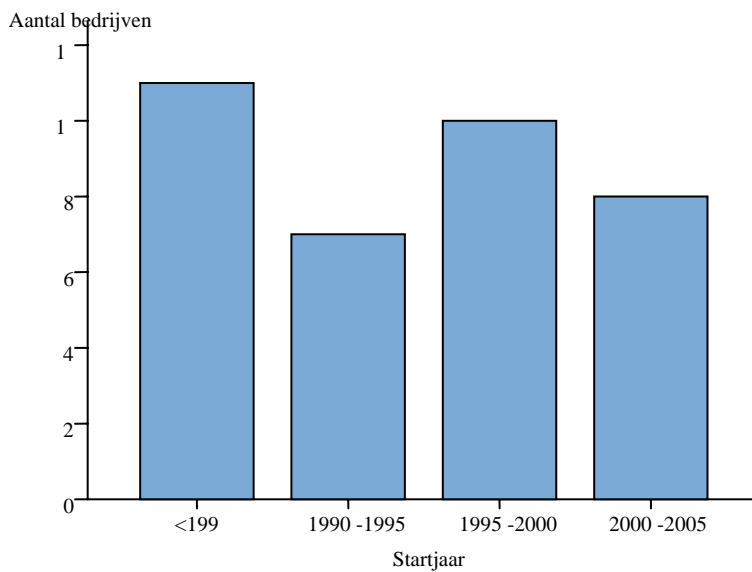
<sup>1</sup> Een kanttekening voor paling is dat bedrijven boven de 600 ton niet hebben deelgenomen



Figuur 7.11 Bedrijven (N=43) ingedeeld naar vissoort en omzet, 2005

### Leeftijd bedrijven

Ín de periode 2000-2005 lag het aantal starters op het niveau van 1990-1995 (figuur 7.12).



Figuur 7.12 Periode waarin bedrijven zijn gestart met het kweken van vis

Zo'n 8 bedrijven per jaar begonnen met het kweken van vis terwijl het de jaren ervoor nog varieerde van 10 tot 12 startende viskweekbedrijven per jaar.

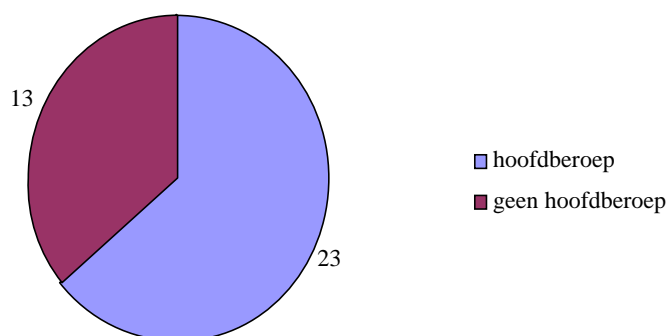
In tabel 7.2 is te zien met welke vissoort de startende bedrijven zijn begonnen. De laatste jaren starten bedrijven eerder met andere vissoorten dan met paling en meerval. De risico's, maar ook kansen voor deze soorten zijn groter (teelt en markttechnisch). Bij meerval en paling is een duidelijke piek zichtbaar voor het jaar 1990 en in de periode 1995-2000.

Tabel 7.2 Periode waarin bedrijven zijn begonnen met het kweken van vis, verdeeld naar vissoort

	<1990	1990-1995	1995-2000	2000-2002	2003-2005	Totaal
Soort:						
- paling	5	2	5	1	1	14
- meerval	6	4	4	2	1	17
- overig	0	1	1	2	1	5
Totaal	11	7	10	5	3	36

### Werkgelegenheid

De meerderheid (63%) van de respondenten (eigenaren/bedrijfshoofden) heeft aangegeven, dat werken in het visteeltbedrijf hun hoofdberoep is (figuur 7.13 en tabel 7.3).



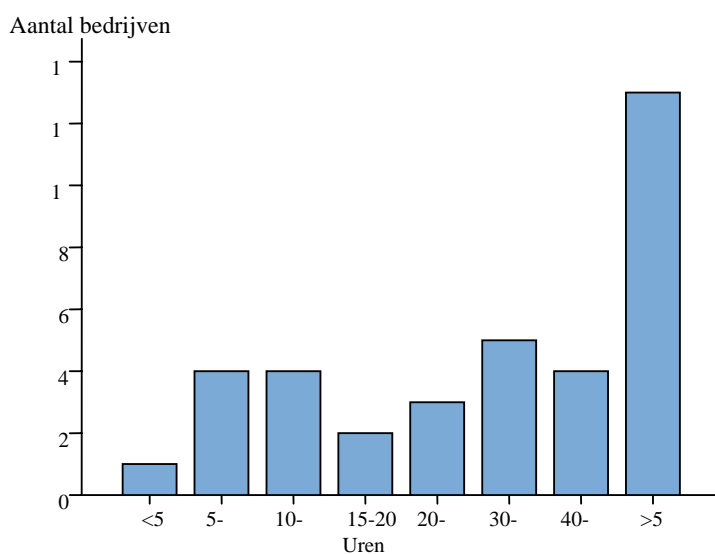
Figuur 7.13 Verdeling van het aantal respondenten naar fulltime/parttime bezigheid

Tabel 7.3 *Bedrijven ingedeeld naar hoofd-/nevenberoep en bedrijfstype (vissoort)*

Type bedrijf	Hoofdberoep		Totaal
	ja	nee	
Paling	9	5	14
Meerval	9	8	17
Overig	5	0	5
Totaal	23	13	36

Meerval is een vissoort die in relatief korte tijd gekweekt kan worden waardoor de afzet vrij snel plaats kan vinden. Palingkweek en het telen van alle overige vissoorten vragen meer tijd. Meervalkwekers oefenen vaak naast het viskweek beroep nog een ander beroep uit, bijvoorbeeld dat van melkveehouder.

Kwekers die niet fulltime viskweken, hebben in enkele gevallen een land -of tuinbouwbedrijf. Het aantal uren dat de respondenten besteden aan de werkzaamheden die gerelateerd zijn aan het visteeltbedrijf is weergegeven in figuur 7.14.



Figuur 7.14 *Tijdbesteding bedrijfshoofd aan het visteeltbedrijf*

Met betrekking tot de arbeidsvoorziening wordt door veel bedrijven gebruik gemaakt van inzet door familie- en of gezinsleden. Soms ook van vrijwilligers of stagiaires en dergelijke. Fulltimers en parttimers houden elkaar daarbij in evenwicht.

## Opleiding

Het opleidingsniveau onder de vistelers ligt gemiddeld op MBO-niveau (tabel 7.4). Paling en de overige vissoorten worden in verhouding door iets hoger opgeleide mensen gekweekt. Het kweken van paling wordt als een ingewikkelder proces beschouwd dan het kweken van meerval, er zijn meer factoren die een rol spelen om succesvol te kunnen kweken. Palingkweek vraagt meer aandacht. Het kweken van vissoorten als barramundi en ook tilapia is tamelijk nieuw in Nederland. Er is nog weinig over bekend en in feite is er sprake van experimenten. Daarvoor is ook meer kennis vereist en naar het zich laat aanzien ook van een hoger niveau. De meeste telers hebben een cursus gevolgd op het gebied van de aquacultuur (tabel 7.5), met name de meerval- en andere vissoortenkwekers hebben dit gedaan. Palingkwekers hebben veelal hun kennis elders opgedaan, zo zijn er bijvoorbeeld kwekers die stage hebben gelopen bij de Nijvis-groep (zie De Vos et al., 2005).

Tabel 7.4 Opleidingsniveau van de ondernemers per bedrijfstype

Soort	LBO	MBO	HBO	WO	Totaal
Paling	0	10	3	1	14
Meerval	2	11	1	3	17
Overig	1	2	0	2	5
Totaal	3	23	4	6	36

Tabel 7.5 Mate waarin ondernemers een cursus aquacultuur hebben gevolgd

Soort	Ja	Nee	Totaal
Paling	8	6	14
Meerval	11	6	17
Overig	3	2	5
Totaal	22	14	36

## Lidmaatschap Nederlandse Vereniging van Vistelers

Het merendeel (60%) van de respondenten bleek lid te zijn van de Nederlandse Vereniging van Vistelers (tabel 7.6). Voor de meervaltelers ligt dat percentage lager (50%). Uit vorig onderzoek (De Vos et al., 2005) blijkt dat meervaltelers iets minder binding met de sector hebben, omdat zij iets individueler lijken te zijn ingesteld, ook omdat het telen veelal als parttime bezigheid wordt gezien. Deze kwekers zeggen bovendien het idee te hebben dat de Nevevi de palingtelers meer ondersteunt dan de meervaltelers (ibid).

Tabel 7.6 *Ondernemers ingedeeld naar lidmaatschap Nevevi*

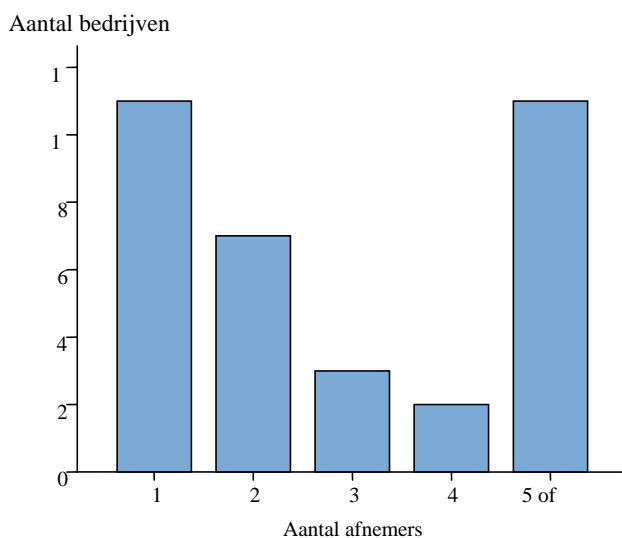
Soort	ja	nee	Totaal
Paling	9	4	13
Meerval	9	8	17
Overig	4	1	5
Totaal	22	13	35

#### 7.4.2 Afzet

Om een indruk van de keten te krijgen is een inventarisatie van het aantal klanten dat bedrijven hebben gemaakt. Deze zijn gerangschikt naar bedrijfsgrootte en naar vissoort van de kweekbedrijven. Naast het kweken van vis hebben veel kwekers ook andere activiteiten in de keten. Het gaat dan om het verwerken van de vis of het kweken van pootgoed (voor eigen gebruik of voor verkoop). Naast deze activiteiten die direct met de productie te maken hebben, zijn er ook kwekers die de vis aan huis verkopen of die toeristische activiteiten ontplooiën. Het gaat hier bijvoorbeeld om het organiseren van opendagen of fietstochten (zie De Vos et al., 2005).

#### *Aantal afnemers*

Het aantal afnemers dat bedrijven hebben, verschilt. Het meest voorkomende is 1 afnemer of als ze meerdere afnemers hebben zijn het er veelal vijf (zie figuur 7.15). Een groot deel van de vistelers heeft vijf of meer klanten. Daarnaast komt één klant ook vaak voor.



Figuur 7.15 *Aantal afnemers per bedrijf*



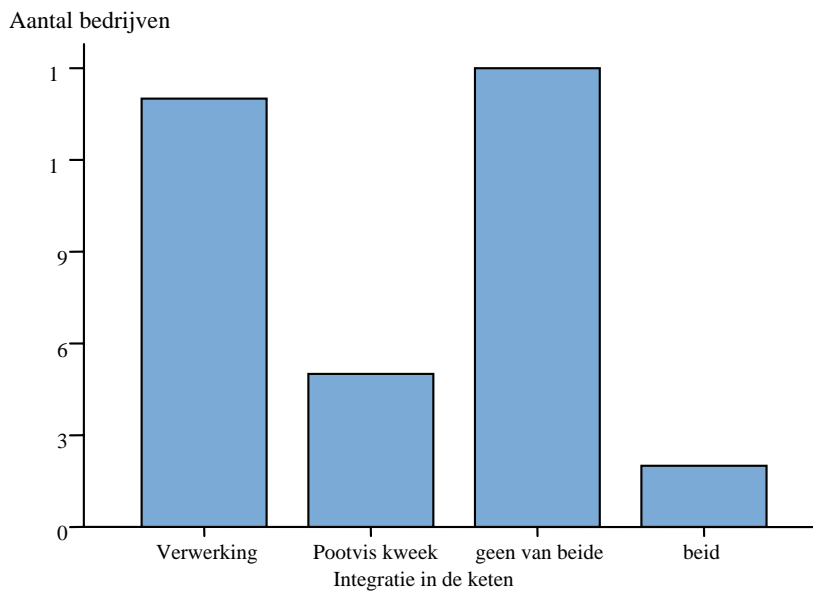
Voor meervaltelers geldt dat zij vaker 1 afnemer hebben (zie tabel 7.7). Dit kan komen doordat ze vaker met een afzetcontract werken. De telers van overige vissoorten blijken voornamelijk 5 of meer klanten te hebben.

Tabel 7.7 Aantal afnemers per bedrijf, ingedeeld naar vissoort

Soort	1	2	3	4	5 of meer	Totaal
Paling	2	5	1	2	4	14
Meerval	8	2	2	0	5	17
Overig	1	0	0	0	2	3
Totaal	11	7	3	2	11	34

#### Andere activiteiten in de keten

Een groot aantal bedrijven heeft andere activiteiten naast het kweken van vis; het kweken van pootvis of verwerken van de vis zelf maakt daar onderdeel van uit. Eén bedrijf heeft zelfs beide activiteiten binnen het bedrijf. Vooral de meerval- en palingtelers verwerken zelf hun producten. Uit ander onderzoek blijkt dat kwaliteitsaspecten (betere kwaliteit vis) en een daarmee samenhangende hogere prijs een grote rol hierbij speelt. Vermindering van afhankelijkheid van een leverancier en/of verwerker spelen ook een rol hierin (zie de Vos, 2005).



Figuur 7.16 Bedrijfsactiviteiten naast het kweken van vis

Tabel 7.8 *Bedrijven ingedeeld naar bedrijfstype en naar voor -en achterwaartse activiteiten in de keten*

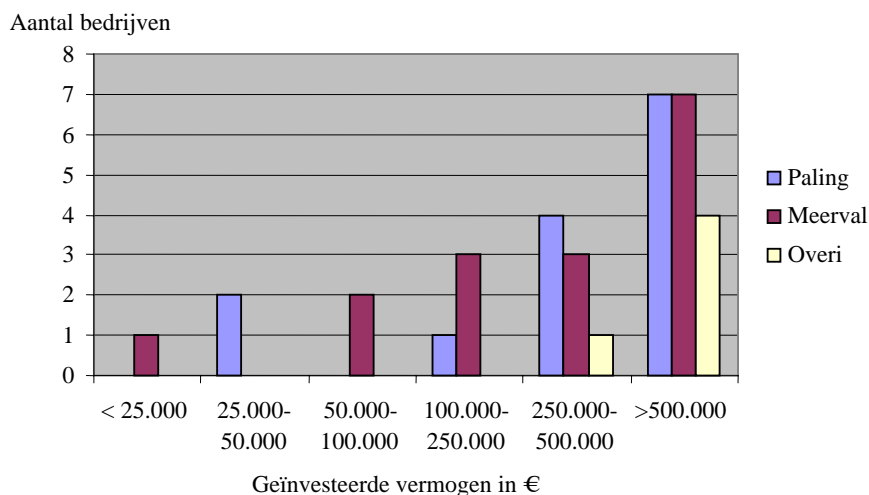
Soort	Verwerking	Pootvis kweek	geen van beide	beide	Totaal
Paling	5	1	7	0	13
Meerval	8	3	5	1	17
Overig	1	1	3	0	5
Totaal	14	5	15	2	36

### Overige activiteiten

Naast het kweken van vis, pootvis en het verwerken van vis, zijn er 22 kwekers die vis aan huis verkopen of toeristische activiteiten ontplooiën. Enkele daarvan houden ook open dagen voor de afnemer/consument.

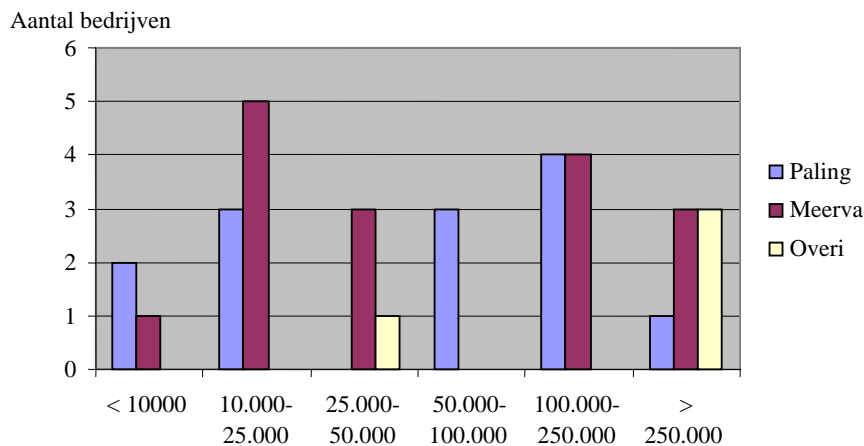
## 7.5 Vermogen en investeringen

Het totale geïnvesteerde vermogen van de respondenten in het kweekbedrijf (zowel eigen als vreemd vermogen) is weergegeven in figuur 7.17. In veel bedrijven is een kwart miljoen euro of meer geïnvesteerd. De kweek van overige vissoorten lijkt per definitie een investering van dergelijke omvang te vragen.



Figuur 7.17 *Bedrijven ingedeeld naar totaal geïnvesteerd vermogen en naar vissoort*

De in de laatste drie jaar gepleegde investeringen zijn weergegeven in figuur 7.18.



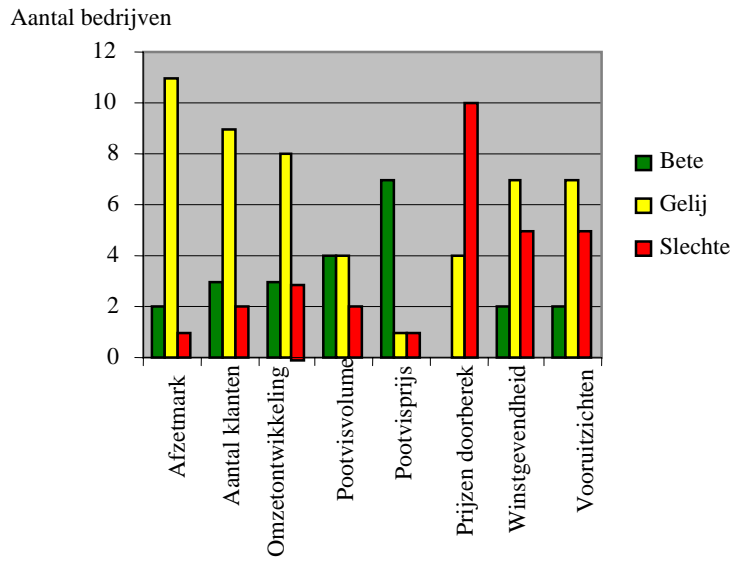
*Figuur 7.18 Bedrijven ingedeeld naar omvang van investeringen in euro in de laatste drie jaar en naar vissoort*

Veel bedrijven lijken de toekomst met vertrouwen tegemoet te zien en hebben de afgelopen 3 jaar behoorlijk geïnvesteerd in het kweekbedrijf. Dat geldt voor alle bedrijfstypen voor alle vissoorten. Ongeveer een kwart van de bedrijven investeerde minder dan €25.000.

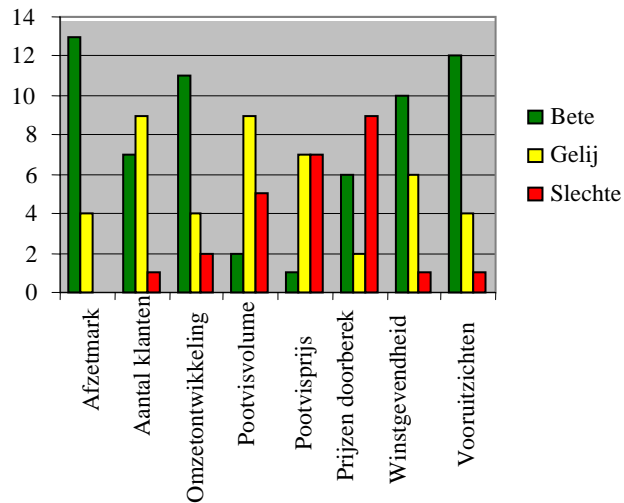
## 7.6 Economische situatie in de sector

Om een trend te kunnen vaststellen, is de respondenten gevraagd aan te geven hoe de (economische) situatie zich heeft ontwikkeld in 2005 ten opzichte van het jaar ervoor. De keuze uit antwoorden bestond uit; beter geworden, gelijk gebleven of verslechterd ten opzichte van vorig jaar.

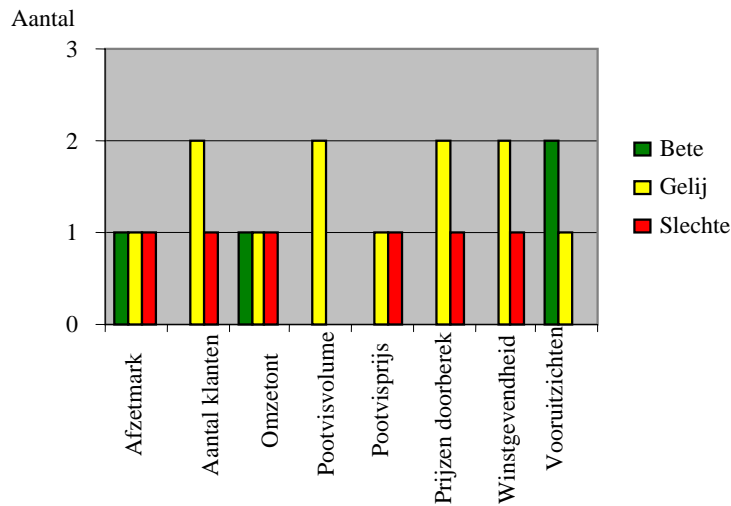
In de figuren 7.19 tot en met 7.21 is per vissoort aangegeven hoe men de situatie beoordeelde met betrekking tot de afzetmarkt, aantal klanten, omzetontwikkeling, pootvisvolume, prijzen van pootvisjes, doorberekenen van de prijzen, winstgevendheid en de vooruitzichten voor de toekomst.



Figuur 7.19 Economische situatie in de palingteelt in vergelijking met het jaar ervoor



Figuur 7.20 Economische situatie in de meervalteelt in vergelijking met het jaar ervoor



Figuur 7.21 Economische situatie in de overige teelt in vergelijking met het jaar ervoor

Respondenten gaven aan dat zij moeite hebben om de kostprijs door te berekenen. Voor paling zijn de kosten voor glasaal erg hoog geworden die zwaar meetellen in de uiteindelijke kostprijs. De winstgevendheid en de vooruitzichten worden negatief ingeschat. In de meervalteelt is meer winst gemaakt dan vorig jaar en de vooruitzichten zijn positief. In de overige teelt is men redelijk positief. De lage respons bij deze vraag ligt aan het feit dat sommige bedrijven net zijn begonnen en dus nog geen vergelijking met voorgaande jaren hebben kunnen maken.

## 7.7 Knelpunten in de sector en het eigen bedrijf

De respondenten hebben aangegeven wat volgens hen de grootste knelpunten zijn in de ontwikkeling van de sector en in de ontwikkeling van hun eigen bedrijf. Per vissoort zijn de volgende knelpunten genoemd:

Meerval

Sector

- Beleid- en regelgeving (vergunningen, tegenstrijdigheden, visziekten protocollen);
- Keten/afzet problematiek (logistieke problemen, weinig marketing, vraag en aanbod niet in balans, beschikbaarheid voor de consument, prijs van levende vis is te laag, hogere kostprijs dan in het buitenland);

- Kenmerken van de sector (monopoly positie verwerkers waardoor kwekers zich laten uitspelen door verwerkers (wurgcontracten), onderlinge verdeeldheid en weinig samenwerking kwekers, te kleine sector, amateurisme, viskweek is vaak nevenactiviteit).

*Eigen bedrijf*

- Kosten (afvalwater, energie, voer);
- Beleid- en regelgeving (verkrijgen van bouwvergunning, lozing afvalwater, ruimtelijke ordening, verkrijgen van bouwblokken);
- Financiering/investeringsmogelijkheden (onzekerheid over de toekomst).

**Paling**

*Sector:*

- Beleid- en regelgeving (Europese wetgeving, ruimtelijke ordening, geneesmiddelen);
- Glasaal (beperkt, hoge prijs);
- Imago probleem paling, negatieve publiciteit kweekvis in het algemeen;
- Kosten (energie, voer);
- Afzet (niet continu);
- Huisverkoop wordt moeilijker.

*Eigen bedrijf:*

- Beleid- en regelgeving (geen uitkeringsmogelijkheden door erfpacht/omgeving, regelgeving omtrent kadavers, waterschap, grondwater);
- Kosten (kleine omzet, groot risico ten opzichte van rendement, moeilijkheden ten aanzien van financiering eigen bedrijf, onzekerheid ontwikkeling sector).

**Overige vissoorten; tilapia, barramundi, tong en tarbot)**

*Sector*

- Beleid- en regelgeving (samenwerking overheid, problematiek medicijngebruik, afvalwater, markt, BTW over voer);
- Technisch (vinden van technische oplossingen voor trage groei, visziektes, kennis);
- Keten (geen planning in de keten (van eitje tot consument), waardoor moeilijk vraag naar pootvis is in te schatten).

*Eigen bedrijf*

- Investerings (snelle groei - probleem met investeringen, weinig subsidiemogelijkheden. Hierdoor moeilijk te concurreren met andere bedrijven

## 8. Buitenlandse handel

### 8.1 Algemeen

De markt voor visserij- en aquacultuurproducten is de afgelopen dertig jaar sterk veranderd. De mondiale vraag naar vis is groot en neemt ook steeds verder toe terwijl de visproductie binnen de EU bij lange na niet voldoende is om aan de interne vraag te voldoen. Nederland heeft binnen Europa op het gebied van import en export van visproducten een draaischijf functie. De zeehaven van Rotterdam en de luchthaven van Schiphol spelen een belangrijke logistieke rol. De Europese markt voor visserijproducten is in toenemende mate afhankelijk van invoer die ongeveer 60% van de totale consumptie van visproducten in de EU uitmaakt. Globale cijfers laten zien dat de 25 lidstaten van de Unie het afgelopen jaar gezamenlijk meer dan 10 miljoen ton visproducten importeerden met een waarde van meer dan 24 miljard euro. De uitvoer van vis kwam uit op ruim 6 miljoen ton met een waarde van rond 14 miljard euro.

Sinds het operationeel worden van 'Schengen' worden de cijfers van de handel tussen EU lidstaten niet meer aan de grenzen geregistreerd maar achteraf bij de bedrijven opgevraagd. Rapportage van de intra-handel is mede daardoor mogelijk niet altijd volledig en gegevens van de buitenlandse handel moeten dus met voorzichtigheid worden geïnterpreteerd. De registratie van de handel met derde landen wordt nog wel geregistreerd via de douane in de lidstaat waar de goederen worden aangeboden. Zorgvuldige registratie van het land van herkomst en bestemming in Europa (waar het gaat om de kwaliteit van nationale handelscijfers) is van cruciaal belang voor Nederland met zijn internationale zeehavens en omvangrijke doorvoer. Als gevolg van de gewijzigde procedures kunnen vooral op detailniveau over- of onderschattingen ontstaan.

### 8.2 Invoer

Na een daling van de invoer in 2004 steeg vorig jaar de invoerwaarde van vis en visproducten in Nederland. In 2005 lag de invoerwaarde bijna 11% hoger en bedroeg deze ruim 1,3 miljard euro (tabel 8.1).

De importwaarde uit EU-landen steeg even hard als die uit landen van buiten de EU tot respectievelijk 857 en 454 miljoen euro. De import uit Duitsland nam met 17% toe en die uit Denemarken met bijna 30%, terwijl de invoer uit België juist 15% lager

uitkwam. Uit de 'nieuwe' EU-landen werd voor een waarde van slechts 8 miljoen euro ingevoerd waarbij Polen het enige betrokken land was. In 2005 lag de importwaarde uit niet EU landen nog altijd meer dan 30% lager dan in het topjaar 2001.

De importwaarde van bevroren vis steeg met 11% tot 480 miljoen euro en nam bijna 37% van het totaal voor zijn rekening. De importwaarde van verse en gekoelde vis steeg met 6% tot een bedrag van 286 miljoen euro. De totale hoeveelheid geïmporteerde vis lag, net als de waarde, ook 11% hoger dan in 2004 en kwam uit op 675 duizend ton waarbij bevroren vis met 384 duizend ton bijna 57% van de hoeveelheid uitmaakte.

De importwaarde van tong (zie bijlage 2) nam toe met 6% (+2 miljoen euro) maar die van schol daalde met 7% (- 5 miljoen euro) tot een totale waarde van respectievelijk 37 en 69 miljoen euro. Een groot deel van deze vis wordt aangevoerd op Nederlandse afslagen door buitenlandse schepen die de Engelse, Belgische, Duitse en Deense vlag voeren.

De importwaarde van kabeljauw steeg met 14% (+8 miljoen euro) tot een bedrag van 66 miljoen euro. Het grootste deel wordt geïmporteerd uit Noord-Europese landen, vooral uit Denemarken.

De importwaarde van pelagische vissoorten als haring, makreel en horsmakreel tezamen nam met bijna 50% toe tot een bedrag van 97 miljoen euro. Deze vissoorten worden hoofdzakelijk geïmporteerd uit Duitsland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Denemarken en Noorwegen. Een deel ervan wordt aangevoerd door buitenlandse schepen (diepvriestrawlers) die Duits, Frans en Engels gevlagd zijn, maar waar (in een aantal gevallen) Nederlandse bedrijven een belang in hebben.

De importwaarde van garnalen nam in 2005 (na de sterke terugval in 2004) met ruim 12% toe. In relatie tot de totale importwaarde van vis en visproducten was de garnalenimport goed voor ongeveer 15%. De import steeg met 21 miljoen euro tot 194 miljoen euro. Het bedrag is nog altijd 18% lager dan in de topjaren 2000 en 2001 toen gemiddeld voor 235 miljoen euro werd geïmporteerd. De re-import van garnalen uit Marokko is, net als in voorgaande jaren, in deze importcijfers verwerkt. De import van tropische garnalen uit vooral Aziatische landen neemt een groot deel van het geheel voor zijn rekening.

De importwaarde van zalm bleef stabiel in 2005 en kwam uit op een bedrag van 73 miljoen euro. De import uit Noorwegen viel nagenoeg geheel weg terwijl de import uit België met 134% (+14 miljoen euro) toenam tot ruim 23 miljoen euro.

De importwaarde van mosselen daalde met 13% tot 27 miljoen euro. Mosselen werden vooral uit Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Ierland geïmporteerd.

De invoer van overige vissoorten nam in 2005 met 13% toe tot een waarde van 727 miljoen euro. Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Tanzania nemen hiervan een belangrijk deel voor hun rekening.



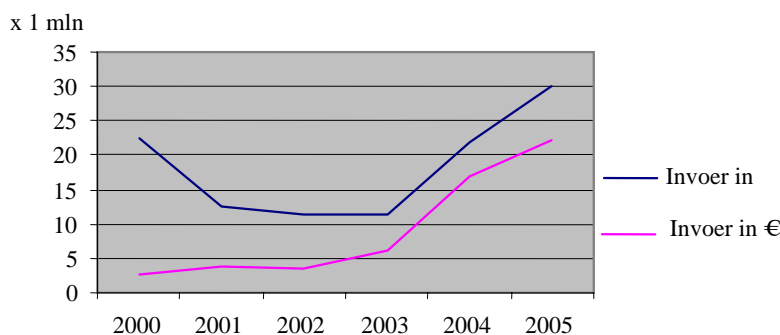
Tabel 8.1 Nederlandse invoer naar herkomst en naar bewerkingsvorm (x miljoen euro) b)

Herkomst	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005a)
Duitsland	183	205	177	227	238	227	266
Verenigd Koninkrijk	102	100	135	120	132	111	121
Denemarken	122	128	152	157	128	128	166
België/Luxemburg	88	98	128	137	172	186	159
Overige EU c)	109	125	128	129	116	125	145
<i>Totaal EU c)</i>	604	656	720	770	786	777	857
Buiten EU	433	658	676	447	433	405	454
<i>Totaal</i>	1.037	1.314	1.396	1.217	1.219	1.182	1.311
Waarvan:							
- vis, levend/vers/gekoeld	287	282	332	280	262	271	286
- bevroren vis; visvlees	281	396	429	388	413	434	480
- verduurzaamde vis	56	111	153	26	30	29	39
- schaal-, weekdieren vers	81	75	85	109	122	121	147
- schaal-, weekdieren bevroren	111	191	196	167	175	143	149
- visbereidingen	221	259	201	247	217	184	210

a) Voorlopige cijfers; b) Zie ook bijlage 2; c) Vanaf 2005 EU-25 (inclusief de nieuwe EU-landen).

Bron: CBS.

Een visproduct dat de laatste jaren steeds meer in Nederland geïmporteerd wordt is de zoetwatervis pangasius. Vietnam is leverancier van deze vis (figuur 8.1) en de import van deze soort nam in 2005 toe tot 20.000 ton. De waarde ervan nam met 5 miljoen euro toe tot 22 miljoen euro. De verwachting is dat de eerstkomende jaren de import van deze soort verder zal groeien.



Figuur 8.1 Import zoetwatervis uit Vietnam

### 8.3 Uitvoer

De uitvoer van vis en visproducten steeg in 2005 met 6%. De waarde van de geëxporteerde vis bedroeg bijna 2,2 miljard euro (tabel 8.2). De uitgevoerde hoeveelheid nam toe met 3% en bereikte een mijlpaal van ruim 1 miljoen ton. Bevroren vis nam in hoeveelheid 72% van de export voor zijn rekening tot een totaal van 729.000 ton. De exportwaarde kwam uit op 969 miljoen euro, 45% van de totale exportwaarde. Verse en gekoelde vis was goed voor nog geen 5% van de totale hoeveelheid maar in waarde nam het 16% voor zijn rekening.

Tabel 8.2 Nederlandse uitvoer naar bestemming en naar bewerkingsvorm (x miljoen euro) b)

Bestemming	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005a)
Frankrijk	243	299	284	231	231	262	259
België	290	324	355	344	350	374	389
Duitsland	306	337	360	306	312	351	367
Italië	228	228	227	245	264	266	285
Verenigd Koninkrijk	84	96	83	75	71	85	85
Ierland	11	6	8	6	4	4	4
Denemarken	15	23	18	24	23	29	23
Griekenland	10	17	12	11	13	13	16
Portugal	17	26	25	20	25	29	18
Spanje	125	157	169	163	170	170	173
Zweden	24	24	24	29	30	29	31
Finland	1	1	2	2	2	3	3

De export naar EU-landen nam 3% toe tot bijna 1,7 miljard euro. De uitvoer naar de belangrijkste EU-landen België, Duitsland, Italië en Spanje nam toe, terwijl die naar Frankrijk iets af nam. Deze 5 belangrijkste EU landen waren samen goed voor 87% van de exportwaarde naar de EU en voor 68% van de totale exportwaarde. De uitvoer naar het Verenigd Koninkrijk bleef gelijk. de waarde van de export naar dat land bleef steken op 85 miljoen euro. De export naar landen buiten de EU nam ten opzichte van 2004 toe met 17% tot een bedrag van 485 miljoen euro. Zwitserland, Nigeria, China, Japan en de Verenigde Staten waren samen goed voor 57% van de exportwaarde naar niet EU-landen.

Tabel 8.3 Nederlandse uitvoer naar bestemming en naar bewerkingsvorm (x miljoen euro) b)

Bestemming	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005a)
Oostenrijk	12	16	19	13	15	19	18
Polen	nb	nb	nb	nb	nb	nb	20
Overige EU landen	nb	nb	nb	nb	nb	nb	0
<i>Totaal EU c)</i>	1.366	1.554	1.586	1.469	1.510	1.634	1.691
Buiten EU	293	338	378	384	388	414	485
<i>Totaal</i>	1.659	1.896	1.964	1.853	1.898	2.048	2.176
Waarvan:							
- vis, levend/vers/gekoeld	309	304	280	304	282	333	352
- bevroren vis; visvlees	630	758	814	778	860	903	969
- verduurzaamde vis	92	104	98	66	57	68	80
- schaal-, weekdieren vers	127	176	221	221	212	241	264
- schaal-, weekdieren bevroren	124	186	177	119	150	168	188
- visbereidingen	377	368	374	365	337	335	323

a) Voorlopige cijfers; b) Zie ook bijlage 3; c) Vanaf 2005 EU-25 (inclusief de nieuwe EU-landen).  
Bron: CBS.

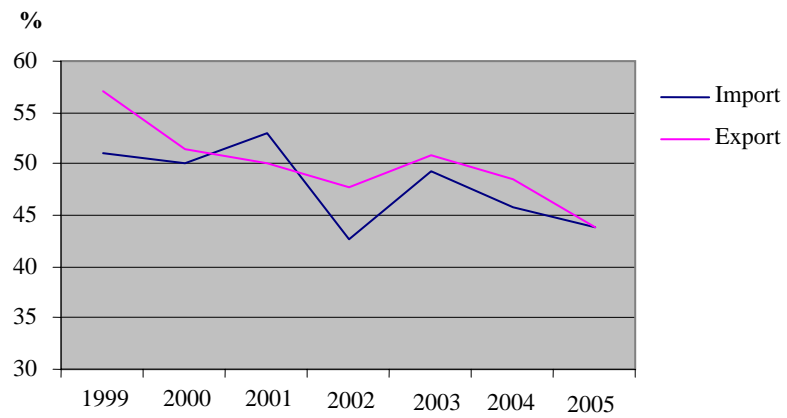
De exportwaarde van platvis daalde sterk met 13%. Voor tong kwam de waarde 22 miljoen euro lager uit dan in 2004. Italië, Spanje en Duitsland waren de grootste afnemers van tong. De exportwaarde van schol daalde voor het tweede achtereenvolgende jaar met ruim 17 miljoen euro.

De export van kabeljauw en paling lag op ongeveer hetzelfde niveau als in 2004, respectievelijk 31 en 21 miljoen euro.

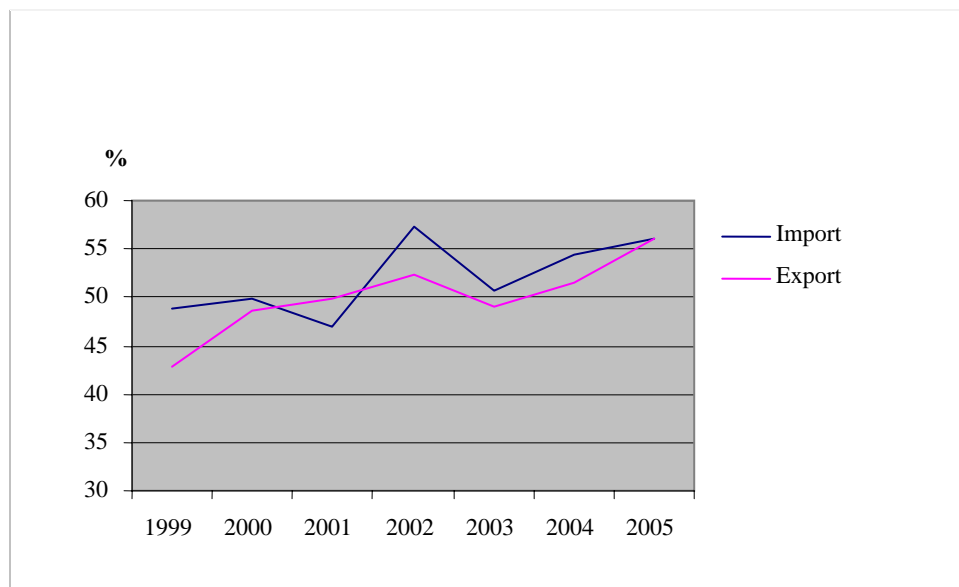
Ook bij de pelagische vis (haring, makreel en horsmakreel) lag de exportwaarde op eenzelfde niveau als het jaar ervoor, in totaal bedroeg de export van deze bevroren vis 174 miljoen euro. Nigeria en Duitsland zijn belangrijke afnemers.

De exportwaarde van garnalen nam met 2% toe tot 331 miljoen euro en kwam daarmee weer bijna op het niveau van het jaar 2001.

De import- en exportwaarde van Noordzeevis daalt de laatste jaren sterk (figuur 8.2). De handel in exotische vissoorten neemt juist fors toe. In figuur 8.3 is deze ontwikkeling weergegeven.



Figuur 8.2 Aandeel in waarde van Noordzeevis in im- en export



Figuur 8.3 Aandeel in waarde van overige soorten in im- en export

## Literatuur

Ministerie van LNV, *Viskweek in Nederland*. Een aanzet voor een nationale agenda ten behoeve van verdere duurzame ontwikkeling van de viskweek. Den Haag, 2004.

Steketee, M, *Opvoedkunde voor vis*, NRC Webpagina, 29 maart 2001.

Vos, B. de, S. Vellema, C. van der Heijden. C. de Lauwere. E. Schram en D. Stijnen, *Ondernemerschap in kweekvis; Het samenspel van strategie, innovatie en samenwerking*. Rapport 2.05.08, LEI, Den Haag.

Zwieten, P.A.M. van, *Kansen en bedreigingen voor aquacultuur in Nederland*. In Opdracht van de Nationale Raad voor Landbouwkundig Onderzoek. Rapport nr. 98/8, Den Haag, 1998.

### Internetbronnen:

[www.goedevis.nl](http://www.goedevis.nl)

[www.janvanas.nl](http://www.janvanas.nl)

[www.aquacultuur.nl](http://www.aquacultuur.nl)



# Bijlage 1 Overzicht van de Nederlandse vangstrechten binnen de EU-wateren

Tabel B.1.1 Gegevens over de Nederlandse vangstrechten (inclusief ruil) in tonnen, 2000-2006

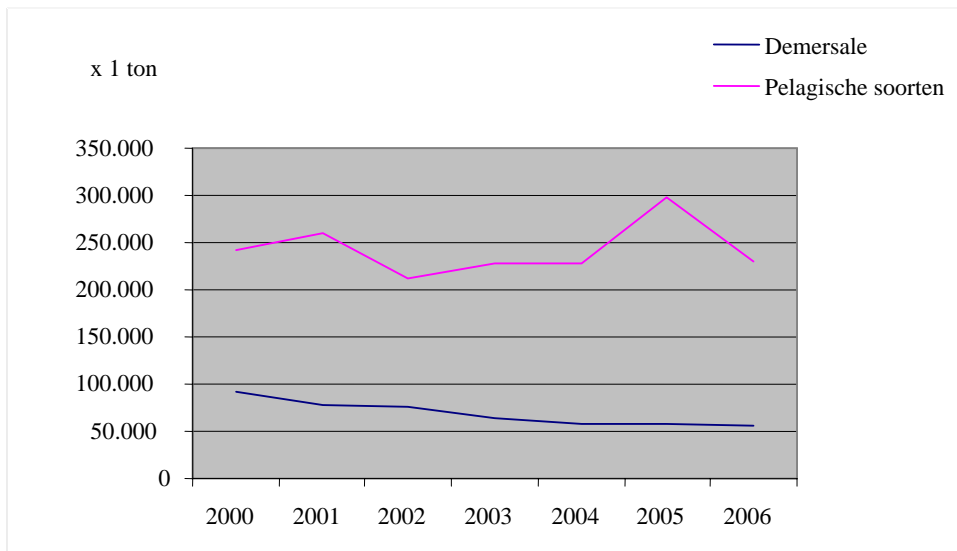
Vissoort/gebied	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 b)
<b>TONG</b>							
- Noordzee, enz.	16.325	14.812	13.340	13.115	13.248	13.578	13.143
- overige EU-wateren	175	205	38	0	0	30	589
- totaal	16.500	15.017	13.378	13.115	13.248	13.608	13.732
<b>SCHOL</b>							
- Noordzee, enz.	38.170	33.815	30.781	27.368	23.584	23.215	21.470
- overige EU-wateren	400	0	88	4	0	1.183	1.262
- totaal	38.570	33.815	30.869	27.374	23.584	24.398	22.732
<b>KABELJAUW</b>							
- Noordzee, enz.	8.689	4.725	5.172	2.619	2.098	2.319	2.226
- overige EU-wateren	120	40	11	14	0	49	57
- totaal	8.809	4.765	5.183	2.633	2.098	2.368	2.283
<b>WIJTING</b>							
- Noordzee, enz.	2.135	2.376	3.247	1.691	1.540	1.513	1.425
- overige EU-wateren	125	100	155	255	0	208	3
- totaal	2.160	2.476	3.402	1.946	1.540	1.721	1.428
<b>SCHELVIS</b>							
- Noordzee, enz.	270	350	619	189	521	228	357
<b>HARING</b>							
- Noordzee, enz.	54.306	50.112	53.097	77.933	80.689	88.824	79.936
- overige EU-wateren a)	21.240	16.689	14.981	13.509	14.282	40.847	13.411
- totaal	75.546	66.801	68.078	91.442	94.971	129.671	93.347

Tabel B.1.1 Gegevens over de Nederlandse vangstrechten (incl. ruil) in tonnen, 2000-2006 (vervolg)

Vissoort/gebied 2006 b)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	
<b>MAKREEL</b>							
- Noordzee, enz.	1.670	1.700	12.010	8.665	1.437	1.041	487
- overige EU-wateren	30.990	31.960	32.398	26.726	27.656	20.061	20.954
- totaal	32.660	33.660	44.408	35.391	29.093	21.102	21.441
<b>ZEEDUIVEL</b>							
- Noordzee en overige EU-wateren	512	435	111	450	547	206	755
<b>SCHAR EN BOT</b>							
- Noordzee, enz.	18.630	16.760	16.664	14.251	12.112	10.951	10.594
<b>ROGGEN</b>							
- Noordzee, enz.	870	700	714	714	653	462	393
<b>TARBOT EN GRIET</b>							
- Noordzee, enz.	5.000	3.990	3.750	3.188	2.700	2.497	2.401
<b>TONGSCHAR</b>							
- Noordzee, enz.	1.400	1.260	1.107	1.026	802	662	767
<b>LANGOESTINE</b>							
- Noordzee, enz.	813	940	1.053	1.023	961	1.035	758
<b>HORSMAKREEL</b>							
- Noordzee, enz.	5.450	4.750	7.850	17.472	5.161	25.866	4.507
- overige EU-wateren	83.620	92.032	55.958	53.369	45.631	47.853	46.801
- totaal	89.070	96.782	63.808	70.841	50.792	73.719	51.308
<b>BLAUWE WIJTING</b>							
- Noordzee, enz.	160	160	96	81	159	359	672
- overige EU-wateren	43.740	63.320	34.663	30.263	52.693	144.426	64.053
- totaal	43.900	63.480	34.759	30.344	52.852	144.785	64.725

a) Inclusief Atlanto-Scandian; b) Voorlopige cijfers, exclusief ruil.  
Bron: LNV-Directie Visserij.





Figuur B 1.1 Ontwikkeling belangrijkste quota Nederland (in tonnen)

## Bijlage 2      Invoer van vis en visproducten naar productvorm (x miljoen euro)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005a)
TONG							
- totaal	34	34	40	24	34	35	37
SCHOL							
- heel, vers	55	51	60	33	54	45	49
- heel, diepvries	6	2	6	1	1	1	1
- filets e.d.	29	21	22	24	34	28	19
- totaal	91	74	88	58	89	74	69
KABELJAUW							
- heel, vers	34	34	31	13	19	20	23
- heel, diepvries	1	1	2	0	0	2	8
- filets e.d.	15	32	41	16	25	33	26
- gezouten/gedroogd	24	68	115	10	5	3	9
- totaal	74	135	189	39	49	58	66
HARING							
- totaal	39	45	49	59	60	51	64
MAKREEL							
- totaal	17	3	4	4	4	5	4
HORSMAKREEL							
- totaal	21	19	16	24	22	19	29
GARNALEN							
- totaal	156	237	233	210	223	173	194
ZALM							
- totaal	71	86	82	60	65	72	73
PALING							
- totaal	16	16	20	16	17	22	21
MOSSELEN							
- totaal	11	10	18	26	38	31	27
TOTAAL DEZE SOORTEN	530	659	739	520	601	540	584
OVERIGE SOORTEN	507	655	657	697	618	642	746
TOTALE INVOER	1.037	1.314	1.396	1.217	1.219	1.182	1.330

a) Voorlopige cijfers.

Bron: CBS.

### Bijlage 3      Uitvoer van vis en visproducten naar productvorm (x miljoen euro)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005a)
TONG							
- totaal	146	106	112	114	129	143	121
SCHOL							
- heel, vers	9	9	9	9	10	8	5
- heel, diepvries	4	5	4	2	3	3	3
- filets e.d.	153	138	136	140	166	149	135
- totaal	166	152	149	151	179	160	143
KABELJAUW							
- heel, vers	15	12	9	7	7	8	8
- filets e.d.	27	29	20	11	15	14	17
- gezouten/gedroogd	23	29	29	2	3	10	6
- totaal	65	70	58	20	25	32	31
HARING							
- totaal	89	96	107	107	116	124	123
MAKREEL							
- totaal	45	6	6	6	7	5	7
HORSMAKREEL							
- totaal	59	56	64	51	45	47	44
GARNALEN							
- totaal	254	327	337	294	306	324	331
ZALM							
- totaal	29	42	28	23	20	23	28
PALING							
- totaal	17	18	17	13	13	20	21
MOSSELEN							
- totaal	78	102	107	104	126	117	116
TOTAAL DEZE SOORTEN	948	975	985	883	966	995	965
OVERIGE SOORTEN	711	919	979	970	931	1.053	1.234
TOTALE UITVOER	1.659	1.894	1.964	1.853	1.897	2.048	2.199

a) Voorlopige cijfers.

Bron: CBS.

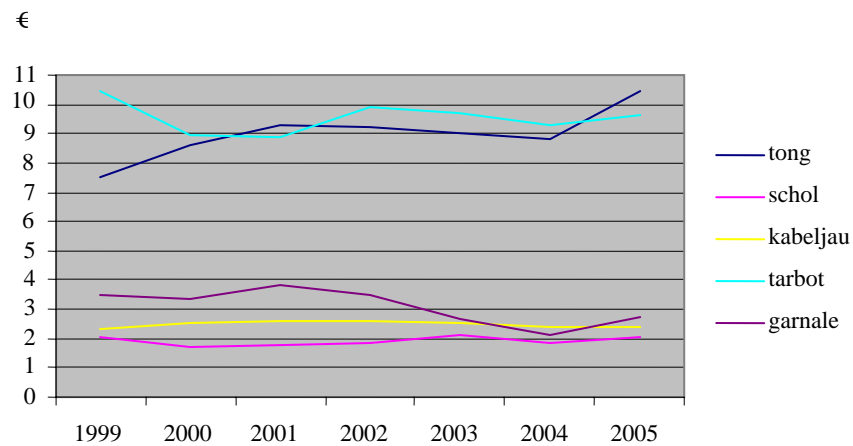
Bijlage 4      Gemiddelde aanvoerprijzen (euro/kg) van enkele vissoorten op Nederlandse visafslagen

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Tong	7,51	8,62	9,26	9,23	9,00	8,83	10,43
Tarbot	10,46	8,93	8,91	9,92	9,72	9,29	9,61
Schol	2,02	1,74	1,80	1,86	2,09	1,87	2,02
Schar	1,33	1,62	1,47	1,12	0,95	1,01	0,90
Kabeljauw	2,29	2,54	2,58	2,63	2,54	2,37	2,39
Wijting	0,96	1,00	0,93	0,92	0,91	1,13	1,10
Garnalen	3,49	3,37	3,81	3,51	2,67	2,47	2,70
Naar sortering:							
Tong g	13,96	13,24	13,63	12,45	11,87	14,22	14,42
Tong gm	12,99	11,05	13,32	12,92	13,13	14,83	13,15
Tong km	8,40	9,38	11,52	10,48	12,22	10,65	11,19
Tong k1	6,83	8,11	8,32	8,18	8,06	7,62	9,95
Tong k2	5,53	6,77	6,52	6,86	6,16	6,07	8,23
Tarbot 1	17,00	16,89	16,49	17,37	19,10	19,33	21,01
Tarbot 2	14,17	13,84	14,14	14,72	15,64	15,98	17,37
Tarbot 3	12,18	11,13	12,27	11,42	13,37	13,22	13,04
Tarbot 4	9,44	8,60	8,72	8,87	10,06	9,06	9,91
Tarbot 5	7,90	6,19	6,02	7,59	6,04	6,40	6,57
Schol 1	2,52	2,80	2,64	2,78	2,48	2,75	2,80
Schol 2	2,50	2,49	1,97	1,94	2,22	2,31	2,15
Schol 3	2,29	1,85	1,76	1,78	2,11	1,86	1,92
Schol 4	1,66	1,35	1,67	1,77	1,99	1,66	1,95
Schar 1	1,54	1,63	1,37	1,73	1,63	1,66	1,59
Schar 2	1,33	1,62	1,48	1,12	0,94	1,01	0,90

Bijlage 4 (vervolg)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Kabeljauw 1	2,70	3,31	3,57	3,59	3,51	3,13	3,43
Kabeljauw 2	2,89	3,33	3,62	3,68	3,60	3,44	3,44
Kabeljauw 3	2,61	3,22	3,27	3,43	3,46	3,14	3,30
Kabeljauw 4	2,34	2,64	2,68	2,74	2,78	2,42	2,55
Kabeljauw 5	1,76	1,92	1,96	1,98	1,81	1,65	1,82
Wijting 1	2,18	2,42	1,59	1,52	1,55	2,13	0,93
Wijting 2	1,60	1,78	1,52	1,56	1,62	1,95	1,91
Wijting 3	1,39	1,31	1,25	1,25	1,44	1,41	1,56
Wijting 4	0,89	0,94	0,88	0,86	0,83	1,06	1,04
Garnalen flauw	3,48	3,38	3,83	3,51	2,67	2,47	2,70
Garnalen zout	4,71	3,19	3,92	3,81	2,15	2,47	2,91

Bron: Productschap Vis; Informatienet.



Figuur B 4.1 Ontwikkeling visprijzen belangrijkste soorten Nederlandse visafslagen

## Bijlage 5 Toelichting op de gebruikte begrippen

De Nederlandse zee- en kustvisserij betreffen de (professionele) visserij op commerciële vissoorten voor menselijke consumptie. Daarbinnen kunnen twee sectoren worden onderscheiden:

- kottervisserij;
- grote zeevisserij met trawlers.

### *Visserijsector begrippen*

#### *Kottervisserij*

De kottervisserij is de visserij op verse vis, over het algemeen met schepen die eigendom zijn van gezinnen of families, waarvan leden zelf ter visserij gaan (als schipper-eigenaar of als opvarende).

Deze visserij heeft als visgebieden voornamelijk de Noordzee en de kustwateren. De vangst bestaat hoofdzakelijk uit platvis (met name tong en schol), garnalen, kreeftjes, rondvis (met name kabeljauw en wijting) en haring. De visserij op schelpdieren (kokkels, mosselen, spisula's) valt hier niet onder.

De opvarenden op een kotter varen in maatschap verband. Kortweg komt dit erop neer dat de schipper-eigenaar de middelen (het vaartuig en quotum) inbrengt en de opvarenden (maten) hun arbeid. Op basis van een afgesloten maatschapsovereenkomst wordt bepaald hoe het winstaandeel onder de bemanning en de schippereigenaar wordt verdeeld.

In de LEI-administratie (Bedrijven-Informatienet) wordt van elke reis(week) van een paneldeelnemer door de technisch administratief medewerker (TAM) vastgesteld welke vistak (hoofdzakelijk) is uitgeoefend. Alle opbrengsten en kosten van die reis worden vervolgens aan die vistak toebedeeld. Binnen de kottervisserij worden de volgende visserijtakken onderscheiden.

#### *Demersale vis*

Vissoorten die zich algemeen ophouden vlak boven, in of op de bodem van de zee, zoals de platvissoorten tong, schol, schar, tarbot, griet en bot en de rondvissoorten kabeljauw en wijting.

### *Pelagische vis*

Vissoorten die zich algemeen ophouden in de bovenste lagen van de waterkolom zoals haring, makreel, horsmakreel etc.

### *Boomkorvisserij*

Visserijtechniek waarbij twee, door middel van een 'boom' in de breedte opgehouden, netten aan weerszijden van het schip over de zeebodem worden gesleept. Daarbij worden wekkerkettingen gebruikt om de vis van en uit de bodem op te jagen. Er wordt vooral platvis en garnalen gevangen. De visserij op platvis is de belangrijkste vistak binnen de kottervisserij.

### *Pulskorvisserij*

Visserijtechniek in ontwikkeling die geënt is op de boomkorvisserij maar waarbij de wekkerkettingen zijn vervangen door elektroden dragers. Deze geven pulsen af op de bodem waardoor een wekvelde ontstaat. De vis wordt daarmee op een milieuvriendelijke (duurzamere) manier van en uit de bodem gejaagd waarbij sprake is van minder discards en bodemberoering. Er wordt vooral tong mee gevangen en (want nog niet uitontwikkeld) tot nu toe in mindere mate schol en andere platvissoorten.

### *Garnalervisserij*

Een visserij in hoofdzakelijk de kustwateren, waarbij met lichte, fijnmazige boomkornetten over de bodem wordt gesleept. Behalve in Nederlandse kustwateren zoals de Waddenzee wordt ook in Duitse, Belgische en Deense wateren gevist. Het betreft hier schepen met een motorvermogen van maximaal 300 pk (221 kW).

### *Bordentrawl*

Er zijn nog maar weinig schepen in de Nederlandse visserijvloot actief die deze visserijtak, die zich voornamelijk op rondvis richt, uitoefenen. Het trawl-net, met de vorm van een puntzak, wordt tegenwoordig meestal vanaf het achterdek, het 'hek', te water gelaten. Het wordt opgehouden door middel van (scheer)borden die tussen het net en de twee kabels waarmee het wordt voortgesleept zijn bevestigd. De punt van het net waar de vis bij elkaar komt, heet de kuil.

### *Rondvisspan*

Visserij op rondvis beoefend door een paar schepen, een 'span', die gezamenlijk een net uitzetten en voortslepen. Belangrijkste vangstsoorten zijn kabeljauw, wijting en andere rondvissoorten.

### *Haringspan*

Visserij op haring en andere pelagische vis, beoefend door een 'span' kotters.

### *Diversen*

Aanduiding voor overige visserijtechnieken zoals twinriggen, snurrevaad en staand want. Belangrijkste doelsoorten van deze visserijen zijn langoestines, rode poon, mul, schol, schar en tong (staand want).

### *Twinrigvisserij*

Visserij waarbij twee trawlnetten tijdens het vissen aan elkaar verbonden zijn. Aan de buitenzijde van de dubbele netconstructie zijn scheerborden bevestigd die de netten open houden. Tussen de twee netten in is een centrumgewicht bevestigd

Met een relatief lage snelheid worden de netten voortgesleept waarbij de vier kabels er voor zorgen dat de vis naar de positie toe zwemt waar even later de grondpees van één van de beide trawlnetten overheen rolt. Met deze methode kan zowel platvis, rondvis, andere soorten zoals poon en mul maar ook langoestine worden gevangen.

### *Snurrevaadvisserij*

Een visserijmethode waarbij het net met kabels op een dusdanige wijze wordt voortgetrokken dat met name bodemvis zoals schol en schar gevangen wordt.

### *Staadwantsvisserij*

Visserij waarbij netten rechtop staand op de bodem worden verankerd, hoofdzakelijk geschikt voor de vangst van tong en kabeljauw.

### *Grote zeevisserij*

Naast de kottervisserij kennen we de grote zeevisserij. Het betreft hier de visserij met vrieshektrawlers op pelagische vis zoals (hors)makreel, blauwe wijting en haring. De laatste jaren is ook sardinella en sardien, gevangen bij Afrika, een belangrijke vissoort geworden voor de vloot. De visserij wordt uitgeoefend met een pelagisch trawlnet. Het trawlnet wordt vanaf het achterdek, het 'hek', te water gelaten. Het wordt opengehouden door middel van (scheer)borden die tussen het net en de twee kabels waarmee het wordt voortgesleept zijn bevestigd. De punt van het net waar de vis bij elkaar komt, heet de kuil.

De belangrijkste visgebieden liggen buiten de Noordzee, onder andere het Engelse Kanaal en Keltische zee, Noordoost-Atlantische wateren en voor de kust van West-Afrika. De trawlers beschikken over vriescapaciteit om de gevangen vis direct te kunnen invriezen.



## *Economische begrippen*

### *Opbrengsten*

Deze bestaat uit de brutobesomming en uit diverse opbrengsten. De gerealiseerde besomming is de opbrengst van door het schip aangevoerde vis. Het betreft hier de brutobesomming, zonder aftrek van afslagrechten, heffingen, loskosten enzovoort. Uitkeringen

uit opvangfondsen zijn in deze besomming begrepen.

Diverse opbrengsten zijn de overige opbrengsten, voorkomende uit de uitoefening van het visserijbedrijf. Het betreft hier bijvoorbeeld subsidies, vergoedingen voor sleepwerkzaamheden en dergelijke. Hieronder valt tevens het saldo van opbrengsten van het verhuren van eigen vangstrechten, en kosten van huren van vangstrechten van anderen. Opbrengsten inzake beleggingen en spaartegoeden blijven buiten beschouwing.

### *Technische kosten*

Alle kosten behalve de loonkosten. Het betreft hier alleen de kosten die verband houden met de uitoefening van het visserijbedrijf.

### *Berekende afschrijvings- en rentekosten op schip (casco) en motor*

Als basis dient de vervangingswaarde van het schip. Deze wordt elk jaar normatief berekend op basis van de technische kenmerken van het schip en de ontwikkeling van de scheepsnieuwbouwkosten. Op deze vervangingswaarde wordt degressief afgeschreven. Uit de vervangingswaarde en leeftijd volgt de boekwaarde van het schip en de motor.

Rentekosten worden ook normatief berekend op basis van de op bovenstaande wijze berekende boekwaarde van schip en motor in het betreffende jaar. Daarnaast wordt rente berekend over het omlopend vermogen/de vlottende activa, geraamd op de helft van de niet-consumptieve kosten. Het rentepercentage is gelijk aan de rente op de vijf langstlopende staatsleningen), voor inflatie gecorrigeerd (bron CBS).

### *Overige kosten*

Het betreft over het algemeen uitgaven die verband houden met in dat jaar plaatsgevonden vaardagen (reizen). Daarnaast wordt lineair afgeschreven op andere duurzame productiemiddelen dan het schip en de motor. Uitgaven met een privé-karakter blijven buiten beschouwing. Bij sommige kostencategorieën met een gemengd karakter (bijvoorbeeld autokosten) wordt op basis van expertschattingen en vuistregels een schatting gemaakt van de verhouding tussen privé en zakelijk.

### *Arbeidsopbrengst*

Opbrengsten minus technische kosten; in feite het totale arbeidsinkomen dat met de visserij is verdiend. De verdeling hiervan over bemanning en eigenaar is (in de meeste gevallen) in een maatschapsovereenkomst vastgelegd.

### *Deel/sociale lasten*

Deze bestaan uit het aan de opvarenden uitbetaalde deelloon (afrekening over de besomming), betaalde sociale lasten, proviandkosten, graailoon (vergoeding voor andere werkzaamheden door bemanning uitgevoerd zoals onderhoud van schip en dergelijke) en vakantiegeld. Meevarende eigenaren ontvangen weliswaar (meestal) geen deelloon maar krijgen in het Bedrijven-Informatienet van het LEI een normatief loon toebedeeld. Dit bedrag is gelijk aan het hoogste verdiende bedrag van een gewone opvarende (niet-eigenaar). Niet betaalde werkzaamheden van familieleden blijven verder buiten beschouwing.

### *Nettoresultaat*

Arbeidsopbrengst minus deel/sociale lasten.

### *Loonkosten volwassen opvarende*

Het totaal aan deelloon, sociale lasten, proviandkosten, graailoon en vakantiegeld dat een volwassen opvarende die het hele jaar deel uitmaakte van de bemanning heeft, of zou hebben, gekost.

### *Solvabiliteit*

Het aandeel van het eigen vermogen in het totale vermogen van het bedrijf. Hoe hoger het solvabiliteitspercentage, hoe kansrijker het bedrijf is op de lange termijn de continuïteit te waarborgen.

### *Liquiditeitspositie*

Geeft een beeld van de cashflow-positie van het bedrijf, het saldo van de lopende uitgaven en opbrengsten. Aan de brutokasstroom uit operationele activiteiten moet het bedrijf voldoende overhouden om aan financiële verplichtingen in de vorm van aflossingen en rentelasten te voldoen. Belastingverplichtingen blijven buiten beschouwing. De liquiditeitspositie geeft een indicatie of het bedrijf op de korte en middellange termijn in staat is aan zijn financiële verplichtingen te voldoen.

### *Vreemd vermogen*

Geldmiddelen geleend door externe partijen. Over het algemeen zijn dat hypotheekverplichtingen, rekening-courant-kredieten en doorlopend krediet.

Onder lange termijn vreemd vermogen wordt verstaan alle schulden aan banken en andere professionele vermogensverschaffers. Korte termijn vreemd vermogen betreft de balanspost crediteuren en dergelijke.

#### *Financieringslasten*

Het betreft hier een raming van de daadwerkelijke door de onderneming te betalen aflossingen en rente. Als bron hiervoor dient de jaarrekening. Rentelasten van het bedrijf worden geraamd op basis van het lange termijn vreemd vermogen vermenigvuldigd met het CBS-rentepercentage op de onderhandse kapitaalmarkt voor nieuw ingeschreven hypotheek op onroerende goederen. Jaarlijkse aflossingen worden berekend op basis van het lange termijn vreemd vermogen en de gemiddelde looptijd van de leningen.

#### *Bedrijf*

Onderneming die het afgelopen jaar minimaal één actieve kotter in bedrijf had.

#### *Rederij*

Onderneming die het afgelopen jaar minimaal twee actieve kotters in bedrijf had.

Om te bepalen of twee of meer kotters één bedrijf vormen, wordt uitgegaan van informatie van (lokale) deskundigen, het Nationaal Visserij Register (NVR) en openbare informatie in jaarrekeningen en dergelijke.

#### ***Overige begrippen***

##### *Actieve vloot*

Er wordt uitgegaan van schepen die op bedrijfsmatige basis de visserij uitoefenen.

Daartoe moet het schip over de benodigde vergunningen en licenties en in voldoende mate over vangstrechten beschikken. Als stelregel geldt tevens, dat de totale besomming gegenereerd uit de visserij ten minste 50.000 euro moet zijn om als zodanig beschouwd te kunnen worden. Over het algemeen blijven schepen met een lengte van minder dan 10 meter en schepen die voornamelijk actief zijn in de recreatieve (sport)visserij buiten beschouwing.

##### *Aantal opvarenden*

Voor elke reis wordt het aantal bemanningsleden geteld (inclusief eigenaar en inclusief dagen gewerkt aan de wal van gebruikelijke opvarenden). Hieruit volgt op jaarbasis de gemiddelde bemanning per schip. Aggregatie naar vlootniveau volgens de gebruikelijke methode levert vervolgens het aantal opvarenden op. Omdat wordt uitgegaan van de actieve vloot kan dit aantal worden gelijkgesteld met het aantal mensjaren.

### *Eurokotter*

Noordzeekotters die over een vergunning beschikken om in de 12-mijlszone te mogen vissen. Het betreft hier kotters met een motorvermogen van maximaal 300 pk die over het algemeen gebouwd zijn na 1981 en een bruto-inhoud hebben van meer dan 65 GT (Gross Tonnage).

### *Motorvermogen*

Uitgegaan wordt van het geregistreerde motorvermogen bij het NVR.

### *Inzet/Pk-dagen/GT-dagen/Zeedagen*

Ter bepaling van het aantal dagen op zee wordt uitgegaan van gegevens uit de LNV-databank VIRIS die gebaseerd is op de logboeken van schepen. In sommige gevallen wordt hiervan afgeweken, met name als LEI-medewerkers discrepanties constateren met hun eigen registratie (het Informatienet) of kennis van het bedrijf.

Het aantal zeedagen vermenigvuldigd met het motorvermogen (in pk's) levert het aantal pk-dagen op. Het aantal zeedagen vermenigvuldigd met de bruto inhoud (in GT's) levert het aantal GT-dagen op.

### *Noord/Zuid*

Registratienummers van visserij-schepen worden gevormd door een combinatie van letters en cijfers. De letters geven de haven van afkomst aan (middels een afkorting) en één of meerdere getallen het volgnummer. Noordelijke havens zijn alle plaatsen ten noorden van Scheveningen. Met ingang van het jaar 2003 wordt in de publicatie van de cijfers geen onderscheid meer gemaakt tussen kotters uit noordelijke en zuidelijke havens.

## Bijlage 6      Betrouwbaarheid steekproef kottervisserij

Tabel B6.1      Gemiddelde en standaardfout (gestratificeerd) voor hele populatie 2003 a)

Variabele	Gemiddelde	Standaardfout	% van gemiddelde
Aantal pk	967	14	1
Brutotonnen (BT)	185	4	2
Aantal zeedagen	159	2	1
Bruto besomming	691.616	12.692	2
Totale inkomsten	680.867	13.099	2
Gasolie	171.516	2.996	2
Smeerolie	4.323	170	4
Onderhoud dekbehoeften	3.921	648	5
Onderhoud navigatiemiddelen	10.926	1.722	6
Onderhoud casco	31.644	1.722	5
Onderhoud motor	24.075	1.359	6
Vistuigkosten	30.639	1.362	4
Verzekeringen	26.655	684	3
Verwerkingskosten garnalen	3.606	336	9
IJs en koelkosten	6.693	661	10
Zout en plastic zakken	299	36	12
<i>Reisgeld</i>	4.981	222	4
<i>Proviand</i>	6.257	138	2
Opvangregeling	1.696	198	12
Contributie productschap	3.101	67	2
Loskosten	22.060	559	3
Afslagkosten	20.328	517	3
Vrachtkosten	1.975	165	8
Kosten zaakwaarneming	517	9	13
Sociale premies	24.240	714	3
Graailonen	4.051	400	10
Deelloon	161.792	3.670	2
Totale afschrijvingen	100.992	4.211	4
<i>Rente</i>	12.615	894	7
Totale kosten	701.302	11.097	2

a) Een aantal variabelen (variabele naam *cursief* weergegeven in tabel) wordt (gedeeltelijk) normatief bepaald. Voor deze variabelen hangt de onbetrouwbaarheid meer af van de gehanteerde regels dan van de onbetrouwbaarheid als gevolg van het gebruik van een steekproef.

Op basis van het gemiddelde en de standaardfout in de steekproef kan een uitspraak worden gedaan over de waarde van de doelvariabele in de populatie. Uitgaande van een willekeurig gekozen steekproef geldt dat met 95% zekerheid kan worden gesteld

dat het gemiddelde in de populatie zal liggen tussen het gemiddelde in de steekproef minus 1,96 keer de standaardfout en het gemiddelde plus 1,96 keer de standaardfout. In onderstaande tabel wordt hiervan voor een aantal belangrijke indicatoren een beeld gegeven.

Voor de totale kosten is de standaardfout 11.097 en zal de waarde in de populatie liggen tussen €679.552 (gemiddelde – standaardfout \* 1,96) en €723.052 (gemiddelde + standaardfout \* 1,96). De standaardfout is 2% van het geschatte gemiddelde. Uit de tabel blijkt dus dat de schattingen uit de steekproef een zeer betrouwbaar beeld geven van de economische toestand van de hele kottervloot. Alleen voor een klein aantal relatief onbelangrijke kosten en inkomsten zijn de standaardfouten groter dan 10% van het gemiddelde. Voor de meeste kosten en inkomsten is de standaardfout echter kleiner dan 5% van het gemiddelde.

Het is niet eenvoudig aan te geven welke omvang van een standaardfout acceptabel is en welke niet. Het hangt van het onderzoek en de wensen van de opdrachtgever af hoe betrouwbaar uitkomsten dienen te zijn. Om deze resultaten in perspectief te plaatsen is het echter goed te weten dat bij de levering van data aan de EU een standaardfout tot 12% van het gemiddeld acceptabel wordt geacht.

## LEI-onderzoek 2005 en 2006

De bijdrage van ons onderzoek aan de ontwikkeling van de visserij en daarmee samenhangende problemen komt vaak in internationaal verband tot stand, en richt zich met name op de volgende onderwerpen:

### *Ontwikkeling naar duurzame visserij*

Veelal in samenwerking met het RIVO en ondernemers analyseren we de economische aspecten van nieuwe, duurzame visserijmethoden. Zo steken we nu veel energie in de evaluatie van de pulskor. Ook de viskweek heeft onze belangstelling.

### *Ex-ante en ex-post evaluatie van beleidsalternatieven*

We toetsen beleidsvoorstellen van de EU, het ministerie van LNV of anderen zeer regelmatig op hun economische effecten. Onze gegevens uit het Bedrijven-Informatienet en onze bio-economische modellen zijn daarvoor geschikt.

### *Ruimtegebruik en kustzonebeheer*

Op zeer verschillende wijzen houden wij ons bezig met de ontwikkeling van de visserijgemeenschappen in de kustzone en de transitie daarvan. Dit type onderzoek loopt uiteen van onderzoek naar de drijfveren van vissers en hun opvattingen over duurzaamheid, tot de toekomst van havengebieden.

### *Ketenontwikkeling*

Vis is in de eerste plaats een exportproduct, waarbij de positie van de visketen niet sterk is. De vissector is nog altijd kleinschalig en vis neemt in het assortiment van de supermarkt een marginale positie in.

### *Modellen en flexibele dataverzameling*

Voor genoemd onderzoek beschikken wij over een aantal modellen en cijfers die we o.a. van vissers verkrijgen in ons Bedrijven-Informatienet. Enkele van onze publicaties gaan specifiek over onze methoden en technieken, of maken data inzichtelijk.

### *Aandachtsgebieden*

In toenemende mate besteden we bij bovengenoemde onderwerpen aandacht aan:

1. institutionele analyse van de effectiviteit en efficiëntie van beleid;
2. milieuvriendelijke vistechnieken;
3. reactie van vissers op beleid en ondernemerschap;

4. concurrentie met andere gebruiksfuncties;
5. interdisciplinariteit en bio-economische analyse;
6. internationale allianties in onderzoeksland;
7. afstemming in economische methodiek met land- en tuinbouw.

Een actueel overzicht van ons werk vindt u op de website van het LEI: [www.lei.nl](http://www.lei.nl). Daar kunt u ook onze rapporten gratis downloaden. Verder is er een database beschikbaar met gegevens uit het Bedrijven Informatienet.

## **Enkele recente publicaties en rapporten**

### **Ontwikkeling naar duurzame visserij/visteelt**

Hoof, L. van, *Sustainability, triple P and Fisheries Management*. Key Note presented to the XXVII EAFE conference, Thessaloniki, Greece, 2005.

Smit, J., E. Buisman en L. van Hoof. *Duurzame ontwikkeling van het Nederlandse Noordzee viscluster*. Rapport aan Directie Visserij Ministerie van LNV, 2005.

Smit, J.G.P. en F.C. Buisman, *Economisch krachtenveld in de transitie naar duurzame kottervisserij*, Rapport 2.06.14, LEI, Den Haag, 2006.

Taal, C. en J.G.P. Smit, *Vissen met Tegenwind, Advies Task Force Duurzame Noordzeevisserij*. Bijdrage aan rapport voor Ministerie van LNV en Productschap Vis, Den Haag, 2006.

Taal, C., K.J. Poppe en H. van der Meulen, *Borgstellingsfonds visserij*. Notitie voor Directie Visserij, Ministerie van LNV, Den Haag, 2006.

Vos, B.I. de, E. Hoefnagel, *Politiek en maatschappelijk krachtenveld in de transitie naar duurzame kottervisserij*, Rapport 2.06.15, LEI, Den Haag, 2006.

Vos, B. de en E. Hoefnagel, *Ondernemerschap in de platvissector; Ondernemersstijlen, duurzaamheid en toekomstvisie*. LEI, Den Haag, 2006.

Vos, B.I. de, et al., *Ondernemerschap in kweekvis; Het samenspel van strategie, innovatie en samenwerking*. Rapport 2.05.08, LEI, Den Haag, 2005.

Vos, B.I. de en E. Hoefnagel, *Ondernemerschap in de platvissector. Ondernemersstijlen, duurzaamheid en toekomstvisie*. Rapport 2.06.04, LEI, Den Haag, 2006.



Vos, B.I de, 'The views of Dutch fishermen with respect to gear selectivity'. In: *B. van Marlen, EU Project RECOVERY Contract Q5RS-2002-00935 - Periodic Report No 3 Appendix 3: Report No 2 on the views of Dutch fishermen*. LEI, Den Haag, 2005.

Vos, B.I. de, *Inventarisatie duurzame visinitiatieven tbv de retail*. Presentatie voor project 'Duurzaam in retail', coördinator F. Hubeek, LEI, Den Haag, 2006.

Vos, B.I. de en E. Hoefnagel, *Een analyse van actoren en hun rol in de transitie naar een duurzame platvisserij - Een kort verslag*. Projectcode 30580, LEI, Den Haag, 2006.

Wilde, J.W. de en C. Taal, *Pulskorvisserij*. Rapport aan Directie Visserij. Ministerie van LNV, Den Haag, 2005.

### **Ex-ante en ex-post evaluatie van beleidsalternatieven**

Bartelings H., H. van Oostenbrugge, *Economic importance of the Dutch non-commercial small-scale fleet*. Rapport 8.06.04, LEI, Den Haag, 2006.

Bavinck, M. en E. Hoefnagel, 'Capitulate, dodge, protest'. In; *Samudra 41*, International collective of fishworkers, India, 2005.

Oostenbrugge, H. van, *Economische Effecten van sluiting van het beoogde zeereservaat in de Voordelta voor het viscluster*. Rapport 1.06.02, LEI, Den Haag, 2006.

Hoefnagel, E. et al., 'The knowledge base of co management' Ch. 3 en 4. In: *The Knowledge Base for Fisheries Management*. Elsevier 2006 (forthcoming)

Hoefnagel, E. en W. Dekker: *Gevolgen van vangstbeperkingen in de Schieraalvisserij; Bedrijfseconomische consequenties*, LEI, Den Haag, 2005, Rapport 6.05.08.

Hoefnagel, E., *Nulmeting Motorvermogen Beheersbaar - Opvattingen van vissers over het private en publieke handhavingarrangement*, (in bewerking). LEI, Den Haag, 2006.

Hoof, L. van et al., *Sharing Responsibilities in Fisheries Management*, final report LEI, Den Haag, 2005.

Hoof, L. van, *Sharing Responsibilities In Fisheries Management; Can increased participation augment the outcome of fisheries management systems?* Paper presented at the MARE conference People and the Sea III, Amsterdam, The Netherlands, 2005.

Hoof, L. van, *Sharing Responsibilities in Fisheries Management; Will a more decentralised system of fisheries management increase performance?* Paper presented to the XXVII EAFE conference, Thessaloniki, Greece, 2005.

Oostenbrugge, J.A.E. van et al., *Economische effecten van sluiting van het beoogde zeereservaat in de Voordelta voor het viscluster*. LEI, Den Haag, 2006.

Oostenbrugge, H. van, J. Smit en K. Taal: *Economisch effect vlootsanering*. Rapport aan Directie Visserij Ministerie van LNV, 2005.

Oostenbrugge, H. van, J. Smit en K. Taal: *Second opinion bij het ketenproject Nederlandse Platvis (Rost & Co)*. Rapport aan Productschap vis en Directie Visserij Ministerie van LNV, 2005.

Poppe, K.J., H. van Oostenbrugge en K. Taal, *The economic performance of European fishing fleets*. Eurochoices 5(3) 2006.

Reinhard, S. et al., *Additionele kosten en sociaal-economische gevolgen van natura 2000; een quickscan*. LEI, Den Haag, 2006.

Rheenen, T. van et al., *Putting nature on the EU political agenda; A review of four policy dossiers*. Rapport 6.05.05, LEI, Den Haag, 2005.

Salz, P., F.C. Buisman et al., *Calculation of labour including FTE (full-time equivalents) in fisheries*. Report to European Commission, december 2006.

Salz, P., F.C. Buisman, J. Smit, B. de Vos, *Employment in the fisheries sector, current situation*. Report to European Commission, april 2006.

Smit, J., H. van Oostenbrugge en K. Taal: *Effect van de verhuurtermijn van contingents op het bedrijfsresultaat van de kottervloot*. Rapport aan Directie Visserij Ministerie van LNV, 2005.

Smit, J., H. van Oostenbrugge, *Economische gevolgen van verschillende scenario's bij het ACFM advies van 200.*, Rapport aan Directie Visserij Ministerie van LNV, 2005.

Smit, J.G.P., J.A.E. van Oostenbrugge, *Economische gevolgen van verschillende sce-*

nario's bij het ACFM advies van 2006. Rapport aan MinLNV, Den Haag, 2006.

Smit, J.G.P., *Administratieve lasten bij invoer van levende vis van aquacultuur, weekdieren en producten daarvan*. Rapport aan Directie Visserij Ministerie van LNV, 2005.

### **Ketenontwikkeling**

Salz P. (Framian), J.G.P. Smit, *The impact of the increase of the oil price in European fisheries*. Rapport Europees Parlement, 2006.

Smit, J. en P. Salz (Framian): *Analyse van de context van de prijsontwikkeling van schol*. Rapport aan Productschap vis, 2005.

Smit, J.G.P., *Nederlandse visverwerkende industrie en visgroothandel*. Rapport 2.06.13, LEI, Den Haag, 2006.

Smit, J.G.P., *Ontwikkelingen in de Nederlandse visverwerking en –groothandel*. Kwartaalrapportage aan Productschap, 2005.

### **Modellen en flexibele dataverzameling**

Hoof, L van, en J.W. de Wilde, 'Capacity Assessment of the Dutch Beam-trawler Fleet using Data Envelopment Analysis (DEA)'. in: *Marine Resource Economics* 20 (2005), pp. 327-346.