



Economische ontwikkelingen kottervisserij 2025

Marc Robert en Hans van Oostenbrugge

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

In het kader van de Europese Datacollectie Verordening verzamelt Wageningen Social & Economic Research economische data over de Nederlandse visserij. Deze worden jaarlijks in EU-verband gepubliceerd in het Annual Economic Report¹ en nationaal via de website van Visserij in Cijfers.² Deze notitie is de derde in een reeks van drie notities (over 2023,³ 2024,⁴ en de eerste helft van 2025) waarin een inschatting van de meest actuele effecten van trends in prijzen en visserijinspanning op de economische prestaties van de kottervisserij wordt gemaakt en bevat de ontwikkelingen tot en met eind juni 2025. Doordat er schattingen per maand worden gegeven, is er meer inzicht in veranderingen in prijzen en gedrag door het jaar heen, waarmee ook de seizoenspatronen in de verschillende visserijen beter inzichtelijk zijn.

Voor deze schattingen zijn gegevens over aanlandingen, visprijzen en inspanning van de vloot (van RVO ontvangen) en de economische gegevens van kotters uit het Bedrijveninformatienet gebruikt, volgens de methodiek zoals beschreven in Van Oostenbrugge et al. (2022).⁵ De gasolie- en visprijzen worden tweemaal per jaar op weekbasis verzameld en verwerkt vanuit de Informatienet-data. Voor de schatting van het gasolieverbruik wordt gebruikgemaakt van de informatie over de visserijinspanning per type visserij. Behalve de inzetgegevens zijn alle gegevens over 2024 en 2025 nog voorlopige cijfers.

¹ https://stecf.ec.europa.eu/reports/economic-and-social-analyses_en

² <http://visserijincijfers.nl>

³ Robert, M., Deetman, B., Oostenbrugge, H. van en Taal, K. (2024). Monitoring kottervisserij 2023. Wageningen Social & Research. <https://edepot.wur.nl/689575>

⁴ Robert, M., Deetman, B., & van Oostenbrugge, H. (2025). *Economische ontwikkelingen kottervisserij 2024*. Wageningen Social & Research. <https://edepot.wur.nl/700932>

⁵ Oostenbrugge, J.A.E. van, Hoekstra, F.F., Mol, A., Klok, A.J. en Roskam, J.L. (2022). Methodological report for the Dutch economic data collection programme on fisheries and aquaculture: Evaluation of the 2020 collection programme. Wageningen Economic Research. <https://edepot.wur.nl/661261>

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 staan de belangrijkste economische data van de kottervisserij over de eerste helft van de jaren 2023, 2024 en 2025, met in paragraaf 2.1 een eerste uitsplitsing naar visserijmethode (garnalen-, boomkor-, flyshoot- en bordentrawlvisserij) en in paragraaf 2.2 naar pk-klasse (1-260 pk, 261-300 pk, 301-800 pk, 801-1.500 pk en 1.501-2.000 pk). In paragraaf 2.3 en 2.4 staan voor de verschillende combinaties van pk-klassen en visserijmethoden het aantal actieve kotters en de aanlandhoeveelheden. Een kotter wordt als actief gedefinieerd bij een minimale jaarlijkse aanlandwaarde van € 50.000 (visserijcijfers.nl). Om privacyredenen is ervoor gekozen om geen andere economische gegevens te presenteren van deze combinaties van pk-klassen en visserijmethoden. Dit levert in sommige gevallen te kleine groepen kotters op (bijvoorbeeld: in de eerste helft van 2025 hebben slechts drie kotters van 801-1.500 pk met de boomkor gevist), waardoor gegevens mogelijk te herleiden zouden kunnen worden naar individuele kotters.

In hoofdstuk 3 worden per visserijmethode de belangrijkste gegevens op maandbasis gepresenteerd.

De hoofdstukken 4-7 gaan dieper in op de gegevens per visserijmethode en bevatten data per afzonderlijke visserijmethode. Er wordt onderscheid gemaakt naar de verschillende pk-klassen. Om te voorkomen dat gegevens te herleiden zijn naar individuele kotters, zijn in deze hoofdstukken de pk-klassen boven de 300 pk samengevoegd.

De hoofdstukken 8-12 gaan dieper in op de gegevens per pk-klasse. Om te voorkomen dat gegevens te herleiden zijn naar individuele kotters, is voor de economische gegevens in deze hoofdstukken geen onderscheid gemaakt naar visserijmethode.

In bijlage 1 worden de jaarresultaten van 2023 en 2024 gepresenteerd, ter aanvulling op de in de hoofdstukken 4-7 getoonde resultaten voor het eerste halfjaar. Hiermee wordt inzicht geboden in hoe de rest van het jaar zich in voorgaande jaren heeft ontwikkeld. In bijlage 2 zijn de gemiddelde maandelijkse prijzen van de aangelande vis per visserijmethode en pk-klasse weergegeven, ter ondersteuning van de interpretatie van de prijsontwikkelingen.

2 Jaaroverzicht kottervisserij

2.1 Resultaten per visserijmethode

In tabel 2.1 zijn de economische resultaten van de eerste helft van 2023, 2024 en 2025 weergegeven voor de verschillende visserijmethoden in de kottervisserij. In bijlage 1 zijn van de jaarresultaten van 2023 en 2024 te vinden.

Voor de inzet in de kottervisserij zijn drie verschillende indicatoren van belang: zeedagen, pk-dagen en mandagen:

- Een zeedag is gedefinieerd als 24 uren op zee. In het geval dat een kotter in 1 week tijd 3 maal 8 uren op zee is geweest, dan wordt dit gezien als 24 uren, zijnde één zeedag.
- Om tot pk-dagen te komen, wordt rekening gehouden met het motorvermogen van het schip, door de zeedagen te vermenigvuldigen met het geadmistreerde vermogen van het schip.
- De mandagen zijn een maat voor de inzet van de bemanning en worden berekend als het aantal bemanningsleden vermenigvuldigd met de zeedagen. Hierbij worden mandagen aan de wal opgeteld, zodat bijvoorbeeld ook werkdagen aan de wal en vrije dagen van de bemanning worden meegenomen.

In de eerste helft van 2025 waren er in totaal 204 kotters actief (zie tabel 2.3), wederom minder dan in het jaar ervoor (2023: 224, 2024: 212). De inzet in zeedagen was in 2025 opnieuw het hoogst in de garnalenvisserij, met 6,1 duizend zeedagen, gevolgd door de boomkorvisserij met 4,0 duizend zeedagen. Daarmee lag de inzet in de garnalenvisserij lager dan in 2023 en 2024; in de boomkorvisserij steeg de inzet 10% ten opzichte van 2024, maar was lager dan in 2023. In de bordentrawl- en flyshootvisserij was de inzet in de eerste helft van 2025 met respectievelijk 2,3 en 1,7 duizend zeedagen hoger dan in voorgaande jaren. In pk-dagen kwam de boomkorvisserij het hoogst uit van de verschillende visserijmethode, met in de eerste helft van 2025 6,8 mln. pk-dagen tegenover bijvoorbeeld 1,8 mln. pk-dagen in de garnalenvisserij. Ook in mandagen had de

boomkorvisserij in 2025 een aanzienlijk groter aandeel in het totaal: 27,1 duizend mandagen, tegen 16,6 duizend in de garnalenvisserij, wat komt doordat boomkorkotters gemiddeld groter zijn en met meer bemanning varen dan garnalenkotters.

De aanlandhoeveelheid in de eerste helft van 2025 was het hoogst in de boomkorvisserij met 6,2 mln. kilo, gevolgd door de flyshootvisserij met 3,7 mln. kilo, in beide visserijen een toename ten opzichte van dezelfde periode in 2024. In de garnalenvisserij was de aanlandhoeveelheid met 2,0 mln. kg juist fors lager dan in 2024 (4,1 mln. kg). De bordentrawlvisserij kwam met 2,0 mln. kg op ongeveer hetzelfde niveau uit als in voorgaande jaren. De aanlandwaarde was in de eerste helft van 2025 het hoogst in de boomkorvisserij, met € 34,9 mln., gevolgd door de garnalenvisserij (€ 17,4 mln.) en de flyshootvisserij (€ 15,1 mln.). De bordentrawlvisserij had opnieuw de laagste aanlandwaarde met € 9,0 mln. In totaal kwam de aanlandwaarde van de kottervloot in de eerste helft van 2025 uit op € 76,4 mln., een daling ten opzichte van dezelfde periode in 2024 (€ 91 mln.) en 2023 (€ 82,3 mln.).

Het gasolieverbruik kwam in de eerste helft van 2025 uit op 36,1 mln. liter, en was daarmee iets lager dan in 2023 (42 mln. liter) en 2024 (37,8 mln. liter). Dit was niet enkel het gevolg van lagere inzet, want ook per zeedag en per pk-dag kwam het verbruik lager uit. Per zeedag kwam het gasolieverbruik uit op 1,6 duizend liter, lager dan in 2024 (1,8 duizend liter) en met name 2023 (2,2 duizend liter). Per pk-dag daalde het verbruik van 2,6 liter in 2023, naar 2,4 liter in 2024 en 2,0 liter in 2025. In combinatie met de lagere gemiddelde gasolieprijs in 2025 van € 0,61 per liter (2024: € 0,77 per liter, 2023: € 0,73 per liter), vielen de gasoliekosten met in totaal € 22,0 mln. fors lager uit (2023: € 32,3 mln., 2024: € 27,6 mln.). De gasoliekosten waren in 2025, zowel in absolute termen als relatief, het hoogst in de boomkorvisserij, waar € 13,5 mln. aan gasolie werd besteed: meer dan de helft van de totale operationele kosten. In de bordentrawl-, flyshoot- en garnalenvisserij lag het aandeel gasoliekosten aanzienlijk lager, namelijk rond de 30% van de totale operationele kosten.

De bemanningskosten bedroegen in 2025 voor de gehele vloot € 27,1 mln., iets lager dan in 2024 (€ 27,7 mln.). De boomkorvisserij had met € 9,6 mln. opnieuw het grootste aandeel, gevolgd door de garnalenvisserij (€ 8,6 mln.) en de flyshootvisserij (€ 5,2 mln.). Vergeleken met de andere operationele kosten zijn de bemanningskosten de afgelopen jaren echter duidelijk toegenomen. In de eerste helft van 2023 maakten de bemanningskosten nog circa 37% van de operationele kosten uit; in 2025 was dit opgelopen tot 50%. Ook in verhouding tot de inzet zijn de bemanningskosten gestegen: van gemiddeld € 1,5 duizend per zeedag in 2023 naar € 1,9 duizend per zeedag in 2025, en van € 1,8 per pk-dag naar € 2,4 per pk-dag.

In deze factsheet wordt over de eerste helft van de jaren de nettomarge getoond; niet het nettoresultaat. Hiervoor is gekozen omdat het nettoresultaat (de hoeveelheid winst of verlies die over een jaar gemaakt wordt) lastig per maand te bepalen is aangezien veel niet-operationele kosten, zoals afschrijvingen en verzekeringen, jaarlijks worden geboekt en niet nauwkeurig per maand en per visserijmethode te verdelen zijn. De nettomarge geeft het verschil weer tussen de totale aanlandwaarde en de operationele kosten (gasoliekosten, bemanningskosten en overige operationele kosten zoals de veilingkosten, sorteerkosten en de vrachtkosten). De totale nettomarge is daarmee het deel van de aanlandwaarde dat gebruikt kan worden om de niet-operationele kosten te dekken. De nettomarge was in 2025 het hoogst in de boomkorvisserij met € 9,1 mln., gevolgd door de flyshootvisserij (€ 5,9 mln.) en de garnalenvisserij (€ 4,8 mln.). De bordentrawlvisserij had wederom de laagste nettomarge (€ 2,6 mln.). Alleen in de flyshootvisserij was de nettomarge in 2025 hoger dan in 2024. De nettomarge van de gehele kottervloot was daarmee € 22,4 mln., fors lager dan in 2024 (€ 30,7 mln.) en nog iets hoger dan in 2023 (€ 21,8 mln.). De nettomarge nam ten opzichte van 2024 het sterkst af in de garnalenvisserij, van € 12,7 mln. naar € 4,8 mln. en was daarmee nog maar iets hoger dan in het jaar 2023 (€ 4,1 mln.). Het jaar 2023 werd uiteindelijk echter afgesloten met een verlies van € 10,7 mln. in de garnalenvisserij. Dat de nettomarge in de eerste helft van 2025 maar een fractie voorloopt op 2023, laat zien dat de prestaties in de tweede helft van het jaar flink moeten verbeteren om het jaar goed af te sluiten.

Tabel 2.1 Belangrijkste economische gegevens per visserijmethode in de eerste helft van 2023, 2024 en 2025

	Boomkor			Bordentrawl			Flyshoot			Garnalen			Totaal		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Zeedagen (* duizend)	4,7	3,6	4,0	1,8	2,0	2,3	1,5	1,6	1,7	7,0	8,3	6,1	15,0	15,5	14,1
Pk-dagen (* mln.)	8,3	6,5	6,8	1,1	1,2	1,1	1,2	1,3	1,4	2,0	2,4	1,8	12,6	11,4	11,1
Mandagen (* duizend)	33,9	25,2	27,1	8,4	9,5	10,2	8,4	8,9	9,3	20,2	23,4	16,6	70,9	67,0	63,2
Aanlandhoeveelheid (* mln. kg)	7,1	5,4	6,2	2,1	2,1	2,0	3,3	3,5	3,7	3,5	4,1	2,0	16,0	15,1	13,9
Aanlandwaarde (* mln. €)	42,0	35,1	34,9	9,5	9,7	9,0	14,5	14,1	15,1	16,3	32,1	17,4	82,3	91,0	76,4
Gasolieverbruik (* mln. liter)	27,2	21,6	22,5	3,7	3,9	3,6	3,8	4	4,2	7,3	8,3	5,8	42	37,8	36,1
Totale Operationele Kosten (* mln. €)	33,2	25,8	25,9	6,5	6,6	6,4	8,6	8,6	9,2	12,2	19,4	12,6	60,5	60,4	54,1
Gasoliekosten (* mln. €)	20,7	15,4	13,5	2,9	2,7	2,1	2,9	3,1	2,7	5,8	6,4	3,7	32,3	27,6	22,0
Bemanningskosten (* mln. €)	9,2	7,8	9,6	3,0	3,2	3,7	4,4	4,3	5,2	6,0	12,4	8,6	22,6	27,7	27,1
Overige Operationele Kosten (* mln. €)	3,3	2,6	2,8	0,6	0,7	0,6	1,3	1,2	1,3	0,4	0,6	0,3	5,6	5,1	5,0
Nettomarge (* mln. €)	8,9	9,3	9,1	2,9	3,2	2,6	5,9	5,5	5,9	4,1	12,7	4,8	21,8	30,7	22,4

Tabel 2.2 Belangrijkste economische gegevens per pk-klasse in de eerste helft van 2023, 2024 en 2025

	1-260 pk			261-300 pk			301-800 pk			801-1.500 pk			1.501-2.000 pk			Totaal		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Zeedagen (* duizend)	0,8	1,2	0,9	7,5	8,3	7,1	1,6	1,6	1,6	1,1	1,0	1,2	4,2	3,3	3,3	15,2	15,4	14,1
Pk-dagen (* mln.)	0,2	0,3	0,2	2,2	2,5	2,1	1,0	1,0	1,0	1,2	1,1	1,3	8,2	6,5	6,4	12,8	11,4	11,0
Mandagen (* duizend)	1,7	2,7	2,0	23,4	25,6	22,0	8,3	8,7	8,7	5,9	5,8	6,5	31,7	24,2	23,9	71,0	67,0	63,1
Aanlandhoeveelheid (* mln. kg)	0,3	0,5	0,3	4,1	4,5	3,0	2,8	2,9	2,8	2,0	1,9	2,0	6,9	5,3	5,6	16,1	15,1	13,8
Aanlandwaarde (* mln. €)	1,3	3,9	2,6	19,8	33,3	21,4	12,3	11,9	11,9	8,6	8,0	9,4	40,2	33,8	31,0	82,2	90,9	76,3
Gasolieverbruik (* mln. €)	0,5	0,6	0,5	8,6	9	7,3	3,5	3,6	3,6	3,2	3,1	3,6	26,3	21,4	21,1	42,1	37,7	36,1
Totale operationele kosten (* mln. €)	0,9	2,1	1,5	14,4	20,5	15,5	7,5	7,3	7,5	5,7	5,3	6,0	31,9	25,1	23,3	60,4	60,3	53,8
Gasoliekosten (* mln. €)	0,3	0,5	0,3	6,6	6,8	4,5	2,7	2,6	2,2	2,5	2,3	2,2	20,1	15,3	12,6	32,2	27,5	21,8
Bemanningskosten (* mln. €)	0,6	1,5	1,2	7,2	13,0	10,4	3,8	3,7	4,3	2,5	2,3	3,1	8,6	7,2	8,1	22,7	27,7	27,1
Overige operationele kosten (* mln. €)	0,0	0,1	0,0	0,6	0,7	0,6	1,0	1,0	1,0	0,7	0,7	0,7	3,2	2,6	2,6	5,5	5,1	4,9
Nettomarge (* mln. €)	0,3	1,8	1,0	5,4	12,8	5,9	4,8	4,5	4,4	3,0	2,8	3,4	8,3	8,7	7,7	21,8	30,6	22,4

2.2 Resultaten per pk-klasse

In tabel 2.2 staan de belangrijkste economische resultaten voor de pk-klassen in de eerste helft van 2023, 2024 en 2025 weergegeven. De inzet hangt sterk samen met de omvang van de pk-klassen. De 261-300 pk-klasse telde in 2025 met 116 kotters opnieuw de meeste schepen (zie tabel 2.3) en maakte ook de meeste zeedagen (7,1 duizend), lager dan in 2023 (7,5 duizend) en lager dan in 2024 (8,3 duizend). De pk-klasse met de grootste schepen, 1.501-2.000 pk, bestond uit 33 kotters en kwam door de hogere motorvermogens uit op het hoogste aantal pk-dagen (6,4 mln.), deze hoeveelheid is vergelijkbaar met 2024 (6,5 mln.) en duidelijk minder dan 2023 (8,2 mln.).

In de eerste helft van 2025 werd de hoogste aanlandhoeveelheid gerealiseerd in de 1.501-2.000 pk-klasse (5,6 mln. kg), hoger dan de 5,3 mln. kg in 2024 maar lager dan de 6,9 mln. kg in 2023. De 261-300 pk-klasse volgde met 3,0 mln. kg, meer dan 30% lager dan in 2024 (4,5 mln. kg) en 2023 (4,1 mln. kg). De aanlandwaarde was in 2025 eveneens het hoogst in de 1.501-2.000 pk-klasse (€ 31 mln.), na € 33,8 mln. in 2024 en € 40,2 mln. in 2023. Alleen de 801-1.501 pk-klasse behaalde in de eerste helft van 2025 een hogere totale aanlandwaarde dan in voorgaande jaren.

De totale operationele kosten waren in 2025 het hoogst in de 1.501-2.000 pk-klasse (€ 23,3 mln.) en daarna in de 261-300 pk-klasse (€ 15,5 mln.). In beide klassen lagen de kosten lager dan in 2024, wat vooral komt door lagere gasolieprijzen. In de 301-800 pk- en de 801-1.501 pk-klassen bleven de operationele kosten in 2025 dicht bij de niveaus van 2023 en 2024; in de 1-260 pk-klasse waren de operationele kosten fors lager.

De nettomarge verschilt sterk tussen de pk-klassen. In de eerste helft van 2025 kwam de nettomarge het hoogst uit in de 1.501-2.000 pk-klasse (€ 7,7 mln.), na € 8,7 mln. in 2024 en € 8,3 mln. in 2023. De 261-300 pk-klasse behaalde een nettomarge van € 5,9 mln., minder dan de helft van de nettomarge in 2024 (€ 12,8 mln.) maar hoger dan in 2023 (€ 5,4 mln.). In de 301-800 pk-klasse daalde de nettomarge licht van 2023 tot 2025, terwijl de kleinste pk-klasse (1-260 pk) terugviel van € 1,8 mln. in 2024 naar € 1,0 mln. in 2025 (2023: € 0,3 mln.). Deze grote afnames van de netto marge voor de twee kleinste pk-klassen komen vooral door een grote achteruitgang van de garnalenaanlandingen in de eerste helft van 2025.

2.3 Aantal actieve kotters per visserijmethode en pk-klasse

In tabel 2.3 is weergegeven hoeveel kotters in de eerste helft van 2023, 2024 en 2025 per pk-klasse actief zijn geweest en welke visserijmethoden zijn toegepast. De vloot kromp in deze periode van 224 kotters in 2023 naar 212 in 2024 en 204 in 2025, vooral door afnames in de pk-klassen 261-300 pk (-12 schepen) en 1.501-2.000 pk (-12 schepen).

Van de kleinste klasse (1-260 pk) waren in de eerste helft van 2025 net als in 2024 24 kotters actief. Deze kotters waren uitsluitend actief in de garnalenvisserij.

De pk-klasse 261-300 pk was met 116 actieve kotters in 2025 opnieuw de grootste groep. Het merendeel viste uitsluitend op garnalen (80 kotters, tegen 93 in 2024 en 89 in 2023). Daarnaast waren 9 kotters actief in de bordentrawlvisserij en één in de boomkor. Het aantal kotters dat meerdere vismethoden combineerde — zoals boomkor en garnalen, bordentrawl en garnalen of combinaties met boomkor en bordentrawl — kwam in 2025 uit op 26, iets meer dan in 2024 (22) maar minder dan in 2024 (31). In de pk-klasse 301-800 pk (17 kotters in 2025) bestond het grootste deel uit flyshootkotters (12 schepen), aangevuld met 5 bordentrawlkotters. De omvang en samenstelling van deze klasse veranderden slechts beperkt ten opzichte van 2023 en 2024.

De 801-1.500 pk-klasse (14 kotters in 2025) bestaat voor het grootste deel uit flyshootkotters (7 schepen) en enkele kotters die met de boomkor en/of de bordentrawl visten.

In de hoogste pk-klasse met kotters met motorvermogen van tussen de 1.501 en 2.000 pk daalde het aantal kotters van 45 in 2023 naar 36 in 2024 en 33 in 2025. Het overgrote deel viste ook in 2025 uitsluitend met de boomkor (31 kotters). Daarnaast visten twee kotters een deel van het jaar met de bordentrawl.

2.4 Aanlandhoeveelheid per visserijmethode en pk-klasse

In tabel 2.4 is de totale aanlandhoeveelheid weergegeven per pk-klasse en per visserijmethode voor de eerste helft van 2023, 2024 en 2025. De totale aanlandhoeveelheid van de Nederlandse kottervloot daalde verder van 16,0 mln. kg in 2023 naar 15,0 mln. kg in 2024 en 13,8 mln. kg in 2025.

In 2025 kwam de grootste bijdrage uit de boomkorvisserij, met 6,2 mln. kg, meer dan in 2024 (5,4 mln. kg) maar duidelijk lager dan in 2023 (7,1 mln. kg). De flyshootvisserij landde 3,7 mln. kg aan, iets meer dan in 2024 (3,5 mln. kg) en hoger dan in 2023 (3,3 mln. kg). De bordentrawlvisserij kwam uit op 2,0 mln. kg, hetzelfde niveau als in 2023 en 2024. De garnalenvisserij kende een sterke daling: van 4,1 mln. kg in 2024 naar 2,0 mln. kg in 2025, na 3,5 mln. kg in 2023.

Kijkend naar motorvermogen werd in 2025 de meeste vis aangeland door kotters in de 1.501-2.000 pk-klasse (5,6 mln. kg), gevolgd door de 261-300 pk-klasse (3,0 mln. kg). De grote kotters landden meer vis aan dan in 2024 (5,3 mln. kg) terwijl de kotters de 261-300 pk-klasse minder vis aanlandden dan in 2024 (4,5 mln. kg). Voor beide pk-klassen waren de aanlandingen lager dan in 2023 (respectievelijk 6,9 mln. kg en 4,1 mln. kg). De pk-klassen 301-800 pk en 801-1.500 pk bleven met respectievelijk 2,8 mln. kg en 2,0 mln. kg dicht bij de niveaus van voorgaande jaren. De kleinste pk-klasse (1-260 pk) leverde in alle drie de jaren een beperkt aandeel, met 0,3 mln. kg in 2025.

Tabel 2.3 Overzicht van de actieve kotters per pk-klasse en hun inzet met verschillende visserijmethoden in de eerste helft van 2023, 2024 en 2025

	1-260 pk			261-300 pk			301-800 pk			801-1.500 pk			1.501-2.000 pk			Totaal		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Aantal kotters binnen pk-klasse	20	24	24	128	122	116	18	18	17	13	12	14	45	36	33	224	212	204
Uitsluitend boomkor	0	0	0	1	1	1	0	0	0	2	2	1	42	33	31	45	36	33
Uitsluitend bordentrawl	0	0	0	7	6	9	6	6	5	3	2	3	1	1	0	17	15	17
Uitsluitend flyshoot	0	0	0	0	0	0	11	12	12	5	5	7	0	0	0	16	17	19
Uitsluitend garnalen	20	24	24	89	93	80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	109	117	104
Boomkor en bordentrawl	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2	2	2	2	2	3	5
Boomkor en bordentrawl en garnalen	0	0	0	2	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	5
Boomkor en garnalen	0	0	0	20	8	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	8	11
Bordentrawl en flyshoot	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	2	1	0	0	0	4	2	1
Bordentrawl en garnalen	0	0	0	9	11	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	11	9

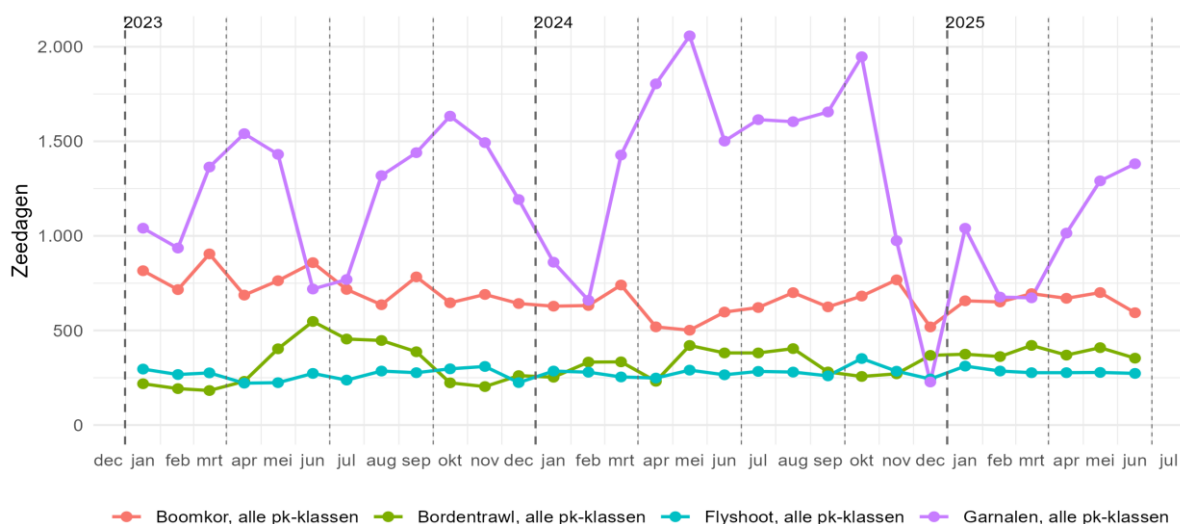
Tabel 2.4 Totale aanlandhoeveelheid per visserijmethode, pk-klasse en jaar (mln. kg)

	1-260 pk			261-300 pk			301-800 pk			801-1.500 pk			1.501-2.000 pk			Totaal		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Totaal	0,3	0,5	0,3	4,1	4,5	3,0	2,8	2,9	2,8	2,0	1,9	2,0	6,9	5,3	5,6	16,0	15,0	13,8
Boomkor	0,0	0,0	0,0	0,3	0,2	0,4	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,3	6,6	4,9	5,4	7,1	5,4	6,2
Bordentrawl	0,0	0,0	0,0	0,6	0,7	0,9	0,6	0,5	0,5	0,6	0,5	0,4	0,3	0,4	0,2	2,1	2,1	2,0
Flyshoot	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,2	2,4	2,4	1,1	1,1	1,3	0,0	0,0	0,0	3,3	3,5	3,7
Garnalen	0,3	0,5	0,3	3,2	3,6	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,5	4,1	2,0

3 Maandresultaten per visserijmethode

3.1 Inzet

In figuur 3.1 is de maandelijkse inzet in zeedagen van de Nederlandse kottervloot weergegeven, uitgesplitst per visserijmethode. Het aantal schepen en daarmee de inzet is in de garnalenvisserij het grootst. In de jaren 2023 en 2024 piekte de inzet in het voor- en najaar. In de eerste helft van 2025 bleef de voorjaarspiek uit. Dat hing samen met de lagere aanvoer per zeedag in deze maanden (zie figuur 3.2). De inzet in de boomkor-, bordentrawl- en flyshootvisserij lag in de eerste helft van 2025 op een vergelijkbaar niveau als in 2023 en 2024, waarbij de bordentrawlvisserij een stabiel patroon vertoonde vergeleken met eerdere jaren.



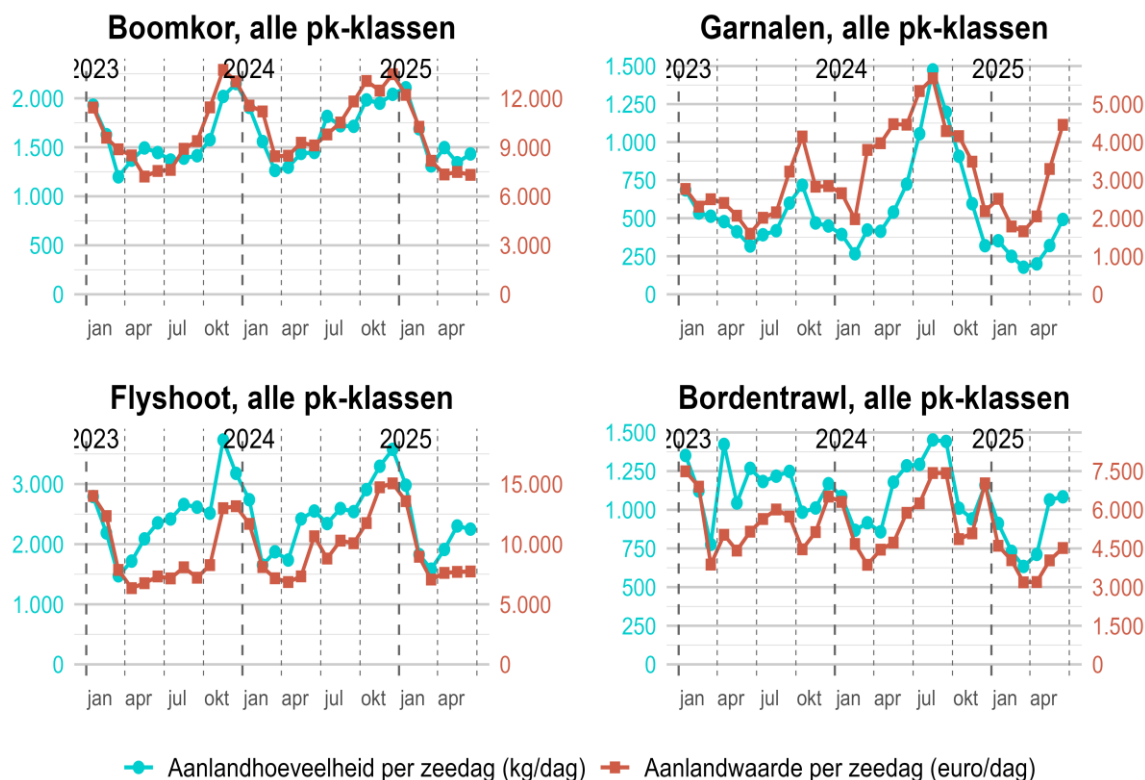
Figuur 3.1 Inzet van kotters in zeedagen, per maand, per visserijmethode, 2023-2025

3.2 Aanlandhoeveelheid- en waarde per zeedag

In figuur 3.2 zijn de aanlandhoeveelheid en aanlandwaarde per zeedag weergegeven voor de verschillende visserijmethoden. De boomkor- en flyshootvisserij behalen gemiddeld de hoogste aanlandhoeveelheden- en waarden per zeedag, met name in de wintermaanden. In de eerste helft van 2025 zijn grotendeels vergelijkbare patronen te zien als in 2023 en 2024, behalve dat de aanlandwaarden per zeedag in de boomkorvisserij een fractie lager waren in het tweede kwartaal.

In de bordentrawlvisserij was de aanlandhoeveelheid in de eerste helft van 2025 met gemiddeld 856 kilo per zeedag beduidend lager dan in de jaren ervoor, (1.032 en 1.164 kilo per zeedag in 2024 en 2023, respectievelijk). Het is hierbij niet precies vast te stellen in hoeverre deze daling komt door lagere vangbaarheid van vissoorten of doordat in 2025 in andere gebieden of op andere soorten is gevestigd. Op verspreidingskaarten is wel te zien dat de inzet zich deels heeft verplaatst, met minder activiteit in Deense en Noorse wateren en relatief meer in Duitse kustwateren en het noordelijke Kanaal.

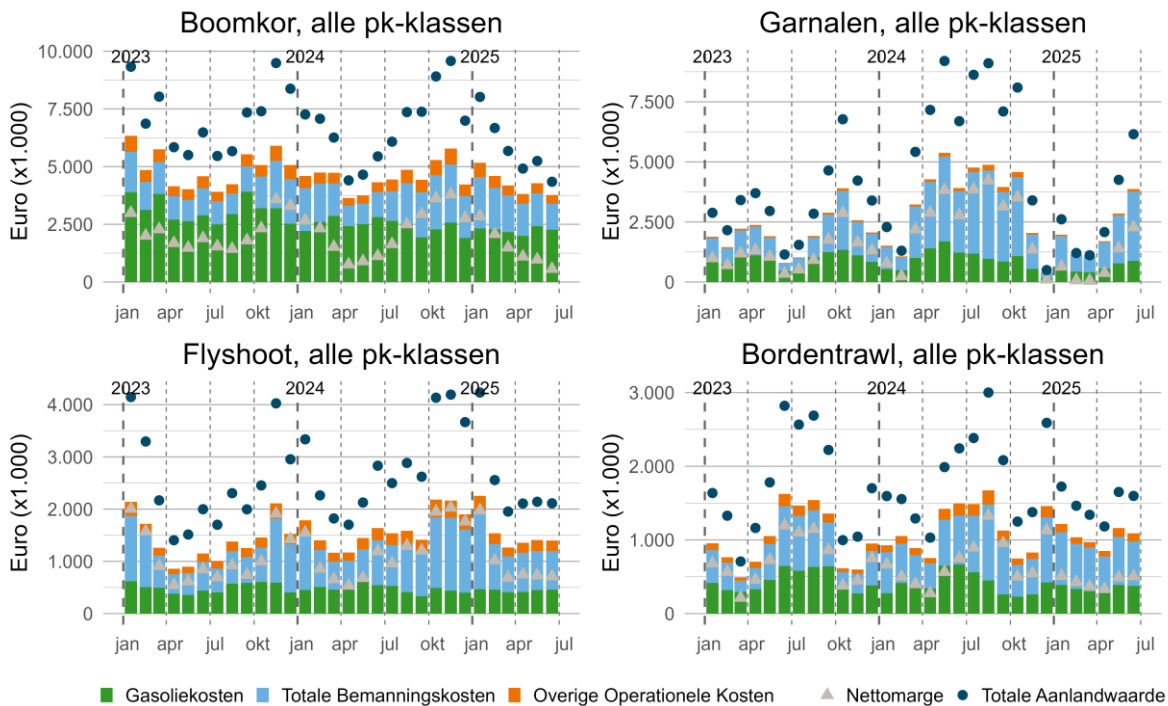
Van de verschillende visserijen fluctueren de aanlandhoeveelheden door het jaar heen doorgaans het sterkst in de garnalenvisserij. In 2024 begon het jaar matig, met lage aanvoer. Na maart en met name in de tweede helft van het jaar trokken de aanlandingen aan met een piek in augustus. In de eerste helft van 2025 waren de aanlandingen met 299 kilo per zeedag echter nog ruim lager dan in 2024, toen dit nog 460 kilo per zeedag was.



Figuur 3.2 Aanlandhoeveelheid- en waarde per zeedag, 2023-2025

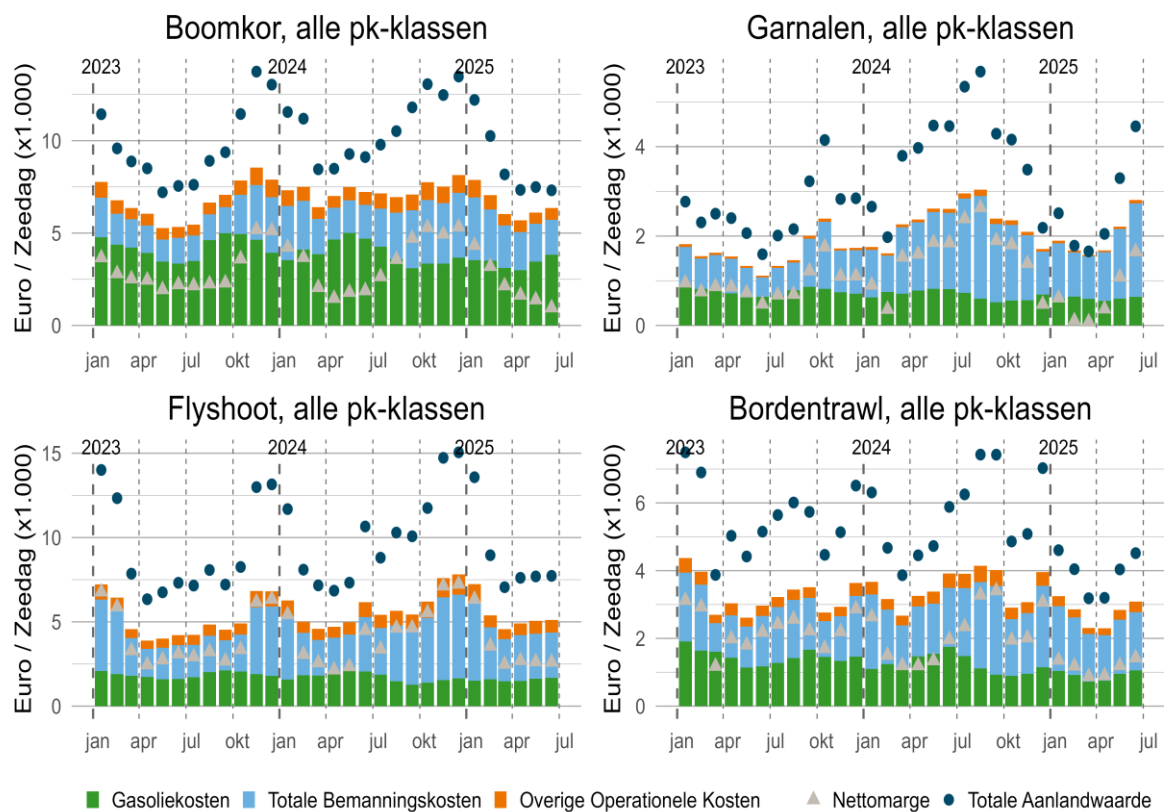
3.3 Economische resultaten

In figuur 3.3 zijn per maand de aanlandwaarde, de operationele kosten (gasolie en overige operationele kosten zoals de veilingkosten, sorteerkosten en de vrachtkosten) en de nettomarge weergegeven voor de vier verschillende onderdelen van de kottervisserij. De start van 2025 was in de boomkorvisserij vergelijkbaar met 2023 en 2024. De nettomarge kwam uit op € 9,1 mln., iets lager dan in 2024 (€ 9,3 mln.) en iets hoger dan in 2023 (€ 8,9 mln. euro). De bemanningskosten waren in 2025 fors hoger, en de gasoliekosten fors lager (zie tabel 2.1). Doorgaans is de tweede helft van het jaar de periode waarin de boomkorvloot grotere nettomarges weet te realiseren. Kijkend naar de nettomarges is de flyshootvisserij het jaar 2025 beter gestart dan in 2024, maar minder dan in 2023. De nettomarge nam in de eerste helft van 2025 toe naar € 5,9 mln. (€ 5,5 mln. in 2024 en € 6,5 mln. in 2023). Ook de flyshootvisserij behaalt doorgaans in de tweede helft van het jaar betere nettomarges, met name in het laatste kwartaal. Het eerste kwartaal van 2025 liet in de garnalenvisserij uitzonderlijk lage nettomarges zien; zulke lage niveaus werden in de voorgaande jaren slechts in enkele maanden bereikt. Dit kwam vooral door de lage aanvoer. De totale nettomarge bedroeg in het eerste kwartaal bijna € 0,8 mln., waar dit in 2023 en 2024 nog € 2,9 en € 3,2 mln. was, respectievelijk. Ook het tweede kwartaal was ten opzichte van 2024 matig, met een nettomarge van € 4,1 mln. vergeleken bij € 9,5 mln. Ten opzichte van 2023 verbeterde de nettomarge in het tweede kwartaal wel (toen € 2,7 mln.). Ter illustratie: over het gehele jaar 2023 was het nettoresultaat in de garnalenvisserij een verlies van ruim € 10 mln. Aangezien 2025 slechter gestart is dan dat jaar, is er in de tweede helft veel nodig om het jaar goed te maken. Ook de bordentrawlvisserij is het jaar slechter gestart dan in voorgaande jaren. De nettomarge over de eerste helft van het jaar daalde van € 3,8 mln. in 2023, naar € 3,2 in 2024, naar € 2,6 mln. in 2025. Dit kwam door een combinatie van lagere aanlandwaardes en hogere bemanningskosten.



Figuur 3.3 Economische resultaten per visserijmethode, 2023-2025

In figuur 3.4 zijn per maand en per visserijmethode de nettomarge, de totale aanlandwaarde en belangrijkste kosten per zeedag weergegeven voor de verschillende visserijmethoden. Het algemene beeld is vergelijkbaar met figuur 3.3 met de totalen per visserij. Alleen de flyshootvisserij realiseerde in de eerste helft van 2025 een gemiddeld hogere nettomarge per zeedag dan in diezelfde periode in 2024. Vergeleken bij 2023 was echter de nettomarge in alle visserijen lager in 2025. Met name in de garnalenvisserij waren er enkele maanden met zeer lage nettomarges, met een dieptepunt van € 80 per zeedag in februari. Ter vergelijking: de gemiddelde nettomarge per zeedag bedroeg € 586 in 2023, € 1.530 in 2024 en € 787 in 2025. Ter vergelijking: de gemiddelde nettomarge per zeedag bedroeg € 586 in 2023, € 1.530 in 2024 en € 787 in 2025. Ter vergelijking: de gemiddelde nettomarge per zeedag bedroeg € 586 in 2023, € 1.530 in 2024 en € 787 in 2025.

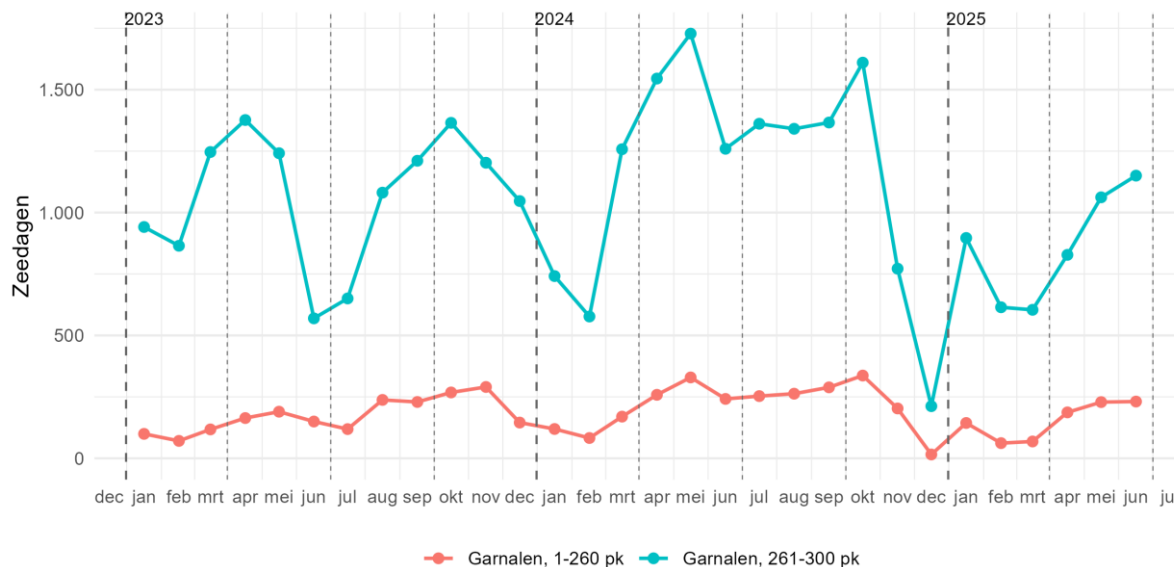


Figuur 3.4 Economische resultaten per zeedag per visserijmethode, 2023-2025

4 Garnalenvisserij

4.1 Inzet garnalenvisserij

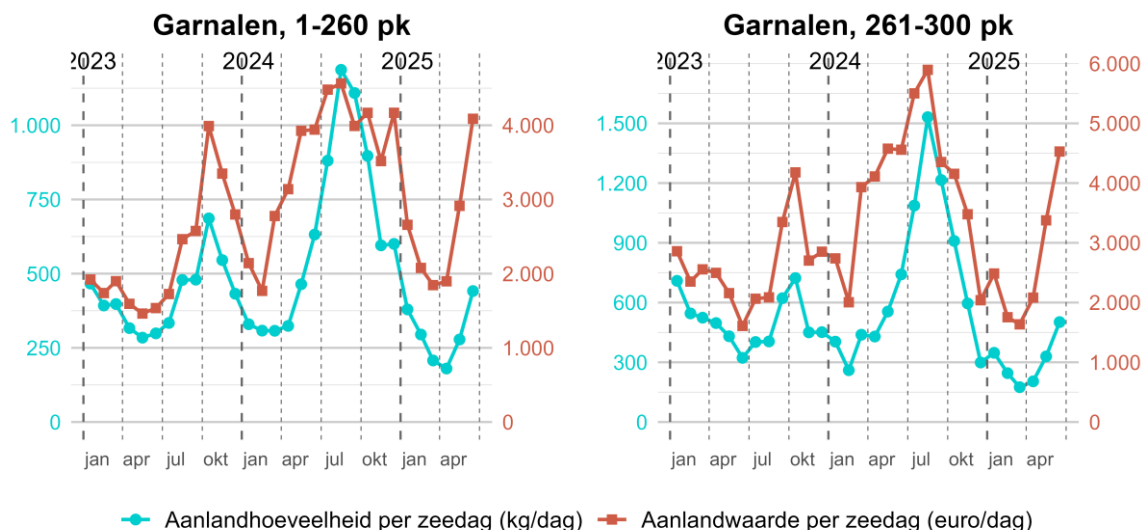
In figuur 4.1 is voor de garnalenvisserij per pk-klasse de maandelijkse inzet in zeedagen weergegeven. De inzet in de eerste helft van 2025 loopt vooralsnog achter op de voorgaande jaren. In totaal werden er in deze periode 6.076 zeedagen gemaakt, waar dit er in 2024 8.310 waren en in 2023 7.031. Het grootste deel van de inzet (85%) kwam van de grotere schepen (261-300 pk).



Figuur 4.1 Inzet in zeedagen in de garnalenvisserij, 2023-2025

4.2 Aanlandhoeveelheid- en waarde per zeedag

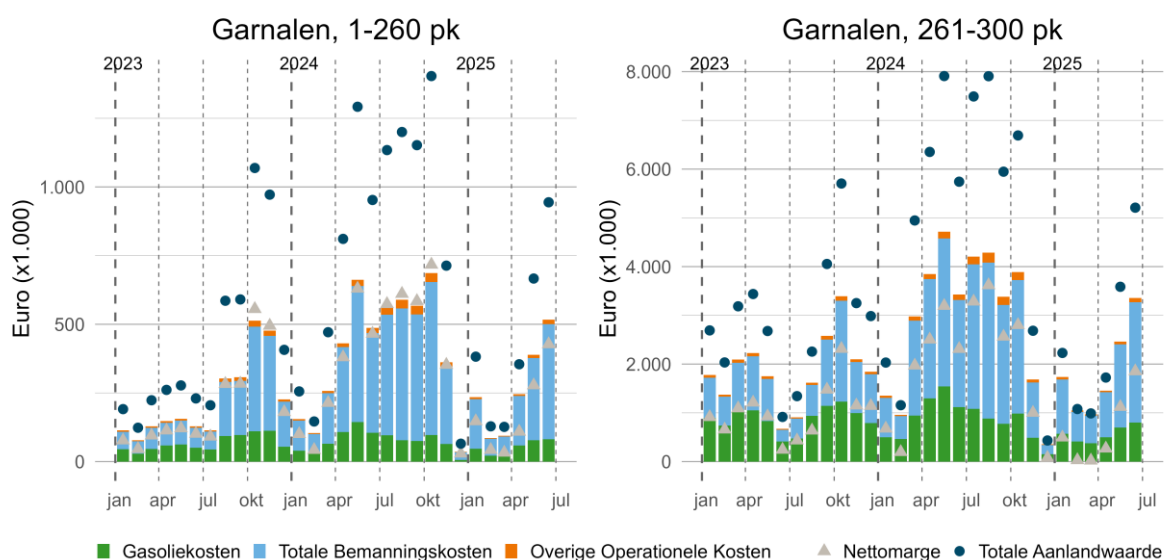
In figuur 4.2 zijn voor de garnalenvisserij per pk-klasse de aanlandhoeveelheden en aanlandwaarden per zeedag weergegeven. In deze figuur is duidelijk te zien hoe sterk de aanvoer van de garnalenvisserij varieert tussen maanden en jaren. Het jaar 2023 was over het algemeen een matig jaar, waarin de aanlandhoeveelheid per zeedag in geen enkele maand boven het tienjarige gemiddelde (2015-2024) van 818 kg per zeedag uitkwam. In 2024 begon het jaar ook matig, maar werd het jaar in de tweede helft goed gemaakt. De eerste helft van 2025 is vooralsnog nog slechter begonnen dan 2023, met een gemiddelde aanlandhoeveelheid van 321 kilo per zeedag. De grotere garnalenkotters vingen maar iets meer dan de kleinere (323 kilo tegenover 311 kilo). Door de lage aanvoer is de prijs gestegen naar gemiddeld 8,93 €/kg in de eerste helft van 2025 (zie bijlage 2). In dezelfde periode in 2023 en 2024 was dit nog 4,69 en 7,89 €/kg, respectievelijk. De hogere prijs compenseert deels de lagere aanvoer, waardoor de aanlandwaarde per zeedag in 2025 met € 2.866 per zeedag hoger uitkomt dan in 2023 (2.311), maar lager dan in 2024 (3.859). Vanaf april stijgen de aanlandingen van zowel de kleine als de grotere garnalenkotters flink.



Figuur 4.2 Aanlandhoeveelheid- en waarde per zeedag, 2023-2025

4.3 Economische resultaten garnalenvisserij

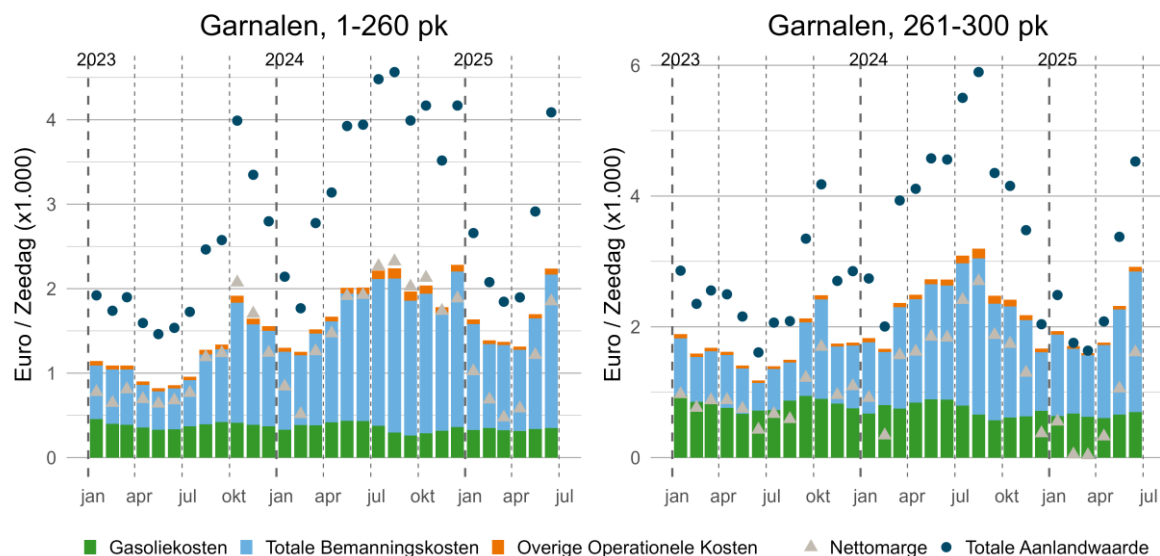
In figuur 4.3 zijn voor de garnalenvisserij per pk-klasse de nettomarge, de totale aanlandwaarde en de belangrijkste kosten weergegeven. Door de tegenvallende aanvoer zijn de nettomarges voor beide pk-klassen in de eerste helft van 2025 relatief laag. Vergeleken bij eerdere jaren was in de eerste helft van 2025 (€ 1,0 mln.) de nettomarge van de kleinere garnalenkotters iets beter dan in dezelfde periode in 2023 (€ 0,6 mln.), maar minder dan in 2024 (€ 1,8 mln.). De nettomarge van grotere garnalenkotters was in 2025 lager (€ 3,8 mln.) dan in zowel 2023 (€ 5,0 mln.) als 2024 (€ 10,9 mln.). Met name in de maanden februari, maart en april werd bijna geen marge gemaakt. Voor beide pk-klassen is de belangrijkste oorzaak van de lagere nettomarge de lage aanvoer. Bij de kleinere kotters maakten de personeelskosten (lonen) een groter deel uit van de kosten dan bij de grotere kotters. De grotere schepen verbruiken daarentegen meer brandstof, waardoor de totale kosten hoger liggen.



Figuur 4.3 Economische resultaten garnalenvisserij, 2023-2025

In figuur 4.4 zijn de economische resultaten weergegeven per zeedag. De nettomarge per zeedag van de kleinere garnalenkotters was in de eerste helft van 2025 met € 1.126 hoger dan in 2023 (€ 701),

maar lager dan in 2024 (€ 1.275). De grotere garnalenkotters behaalden in 2025 met een nettomarge van € 735 per zeedag minder marge dan in dezelfde periode in 2023 (€ 809) en 2024 (€ 1.527). Ondanks dat de grotere garnalenkotters over het algemeen ook hogere niet-operationele kosten hebben en dus een hogere nettomarge nodig hebben om de niet-operationele kosten te dekken, was de nettomarge per zeedag in de eerste helft van 2025 lager dan die van de kleinere garnalenkotters.

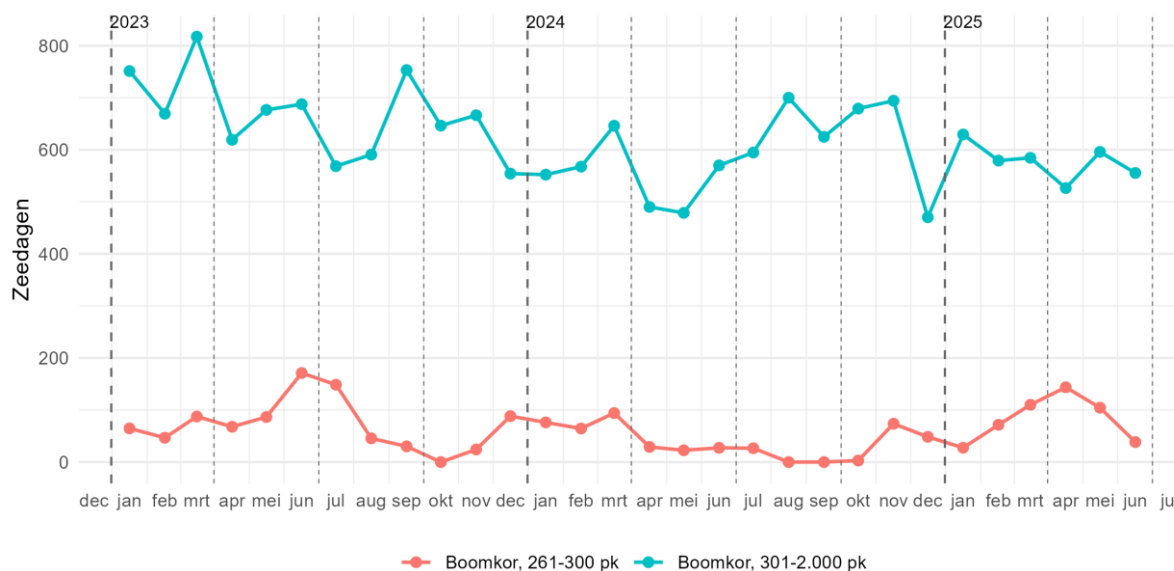


Figuur 4.4 Economische resultaten per zeedag garnalenvisserij, 2023-2025

5 Boomkorvisserij

5.1 Inzet boomkorvisserij

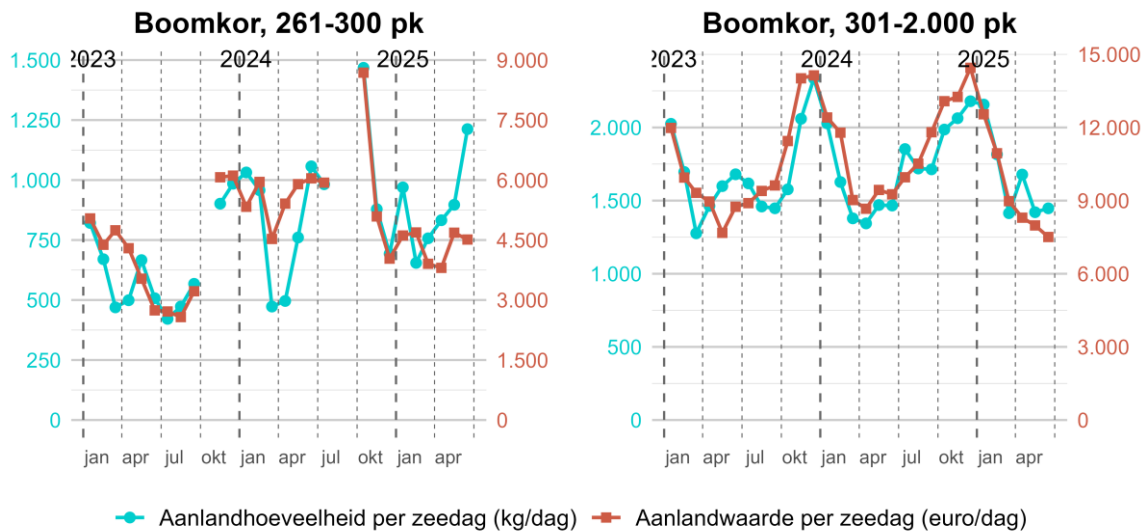
In figuur 5.1 is voor de boomkorvisserij per pk-klasse de maandelijkse inzet in zeedagen weergegeven. De inzet van de kleine boomkorkotters (<300 pk) was begin 2025 laag, maar nam toe richting april, mede door de lage aanvoer van garnalen, waardoor kotters die beide visserijen kunnen uitvoeren overgeschakelden naar de boomkorvisserij. In de eerste helft van 2025 werden door deze kotters 496 zeedagen gemaakt in de boomkorvisserij. Iets minder dan in 2023 (524), maar een stuk meer dan in 2024 (314). De inzet van de grote boomkorkotters fluctueerde per maand, en lag in 2025 lager (3.471 zeedagen) dan in 2023 (4.221 zeedagen), maar een fractie hoger dan in 2024 (3.305 zeedagen). Vooral in april en mei was de inzet van deze groep hoger dan in 2024.



Figuur 5.1 Inzet in zeedagen in de boomkorvisserij, 2023-2025

5.2 Aanlandhoeveelheid- en waarde per zeedag

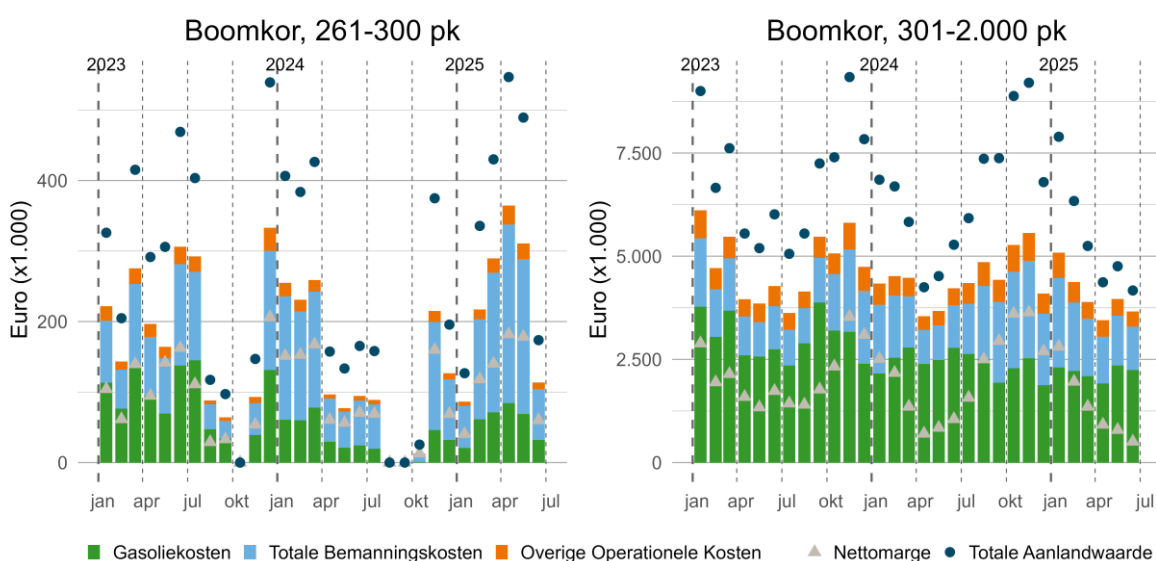
In figuur 5.2 zijn voor de boomkorvisserij per pk-klasse de aanlandhoeveelheden en aanlandwaarden per zeedag weergegeven. In de eerste helft van 2025 lag de aanlandhoeveelheid per zeedag van de kleine boomkorkotters met 841 kilo beduidend hoger dan in 2023 (579 kilo) en 2024 (782 kilo). De gemiddelde prijs van de aangelande vis lag echter lager (zie bijlage 2). Dit kwam zowel doordat de prijzen van belangrijke soorten zoals tong (van € 16,90 in de eerste helft van 2024 naar € 15,60 per kilo in 2025) en schol (van € 2,50 naar € 1,60) daalden, als doordat er relatief meer laaggeprijsde soorten werden aangevoerd. Zo nam de aanvoer van bijvoorbeeld bot toe van 34 ton in de eerste helft van 2024 naar 154 ton in 2025, bij een gemiddelde prijs van € 1,20 per kilo in 2024 en € 0,50 in 2025. Bij de grote boomkorkotters trad een vergelijkbaar patroon op: hogere aanvoer per zeedag, maar een lagere gemiddelde prijs. De aanlandhoeveelheid per zeedag lag in 2025 met 1.662 kilo hoger dan in 2023 (1.621) en 2024 (1.553), terwijl de gemiddelde prijs daalde van € 6,40 naar € 5,60 per kilo. Die lagere prijs kwam zowel doordat belangrijke soorten zoals schol en inktvis in 2025 tegen lagere prijzen werden verkocht, als doordat een groter deel van de aanvoer bestond uit relatief goedkope soorten zoals schol en bot, waarvan de prijzen eveneens lager lagen. Hierdoor kwam de aanlandwaarde per zeedag in 2025 (€ 9.443) lager uit dan in 2023 (€ 9.484) en 2024 (€ 10.112).



Figuur 5.2 Aanlandhoeveelheid- en waarde per zeedag, 2023-2025. In oktober 2023 en in augustus-september 2024 was er geen inzet in de boomkorvisserij door schepen van 261-300 pk

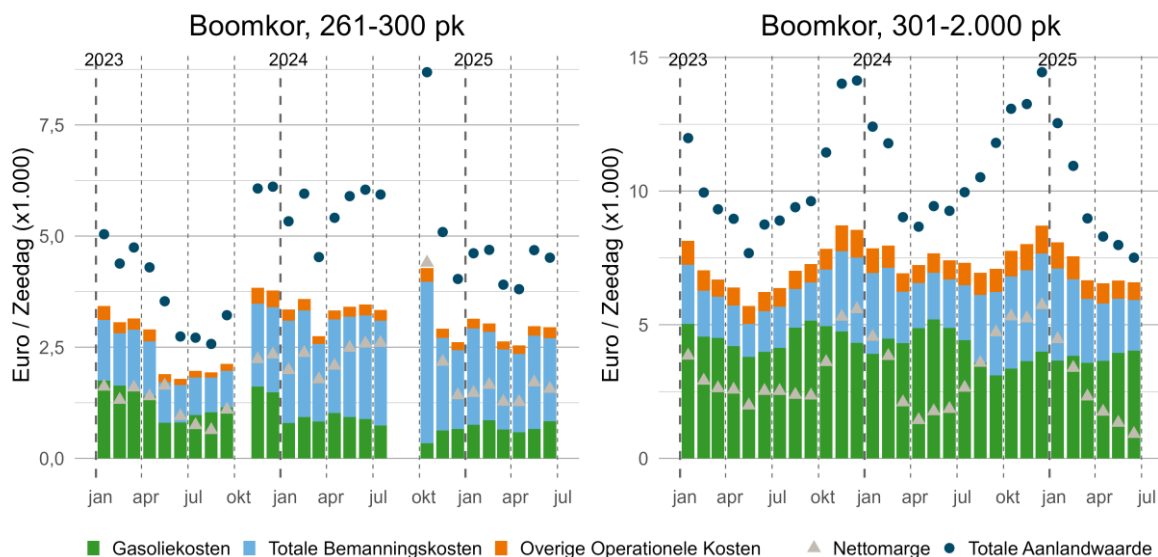
5.3 Economische resultaten boomkorvisserij

In figuur 5.3 zijn voor de boomkorvisserij per pk-klasse de nettomarge, de totale aanlandwaarde en de belangrijkste kosten weergegeven. De nettomarge van de kleine boomkorschepen kwam in de eerste helft van 2025 net als in 2023 en 2024 uit op ongeveer € 0,7 mln., ondanks dat alle operationele kosten zijn toegenomen ten opzichte van 2024. De grotere boomkorschepen realiseerden in de eerste helft van 2025 een lagere nettomarge dan in dezelfde periode in 2023 en 2024. In 2025 was dit € 8,3 mln., waar dit in 2023 en 2024 nog € 11,7 en 8,6 mln. was. Ondanks de lagere totale aanlandwaarde namen de bemanningskosten toe, terwijl de gasoliekosten afnamen. In de kottervisserij wordt het deelloon van opvarenden berekend door van de bruto opbrengst van een visreis eerst kostenposten, zoals gasoliekosten, af te trekken. Het resterende bedrag wordt vervolgens volgens vaste percentages verdeeld tussen bemanning en eigenaar. Door de daling van de gasoliekosten bleef een groter restant over, waardoor de bemanningskosten konden toenemen, ondanks de lagere aanlandwaarde.



Figuur 5.3 Economische resultaten boomkorvisserij, 2023-2025. In oktober 2023 en in augustus-september 2024 was er geen inzet in de boomkorvisserij van schepen van 261-300 pk

In figuur 5.4 zijn de economische resultaten weergegeven per zeedag. De nettomarge per zeedag van de kleine boomkorkotters kwam in het eerste half jaar van 2025 uit op € 1.452, iets hoger dan in 2023 (toen € 1.344), maar fors lager dan in 2024 (toen € 2.100). De sterke afname ten opzichte van 2024 was voor het grootste deel te wijten aan de lagere aanlandwaardes. De grotere boomkorkotters begonnen het jaar goed, met hogere nettomarges per zeedag dan in 2023, maar het tweede kwartaal liepen de nettomarges achteruit (net als in 2024). Over het eerste halfjaar was de nettomarge gemiddeld € 2.404 per zeedag, waar dit in 2023 en 2024 nog € 2.759 en € 2.615 was. Dit kwam door een combinatie van hogere bemanningskosten en lagere aanlandwaardes.

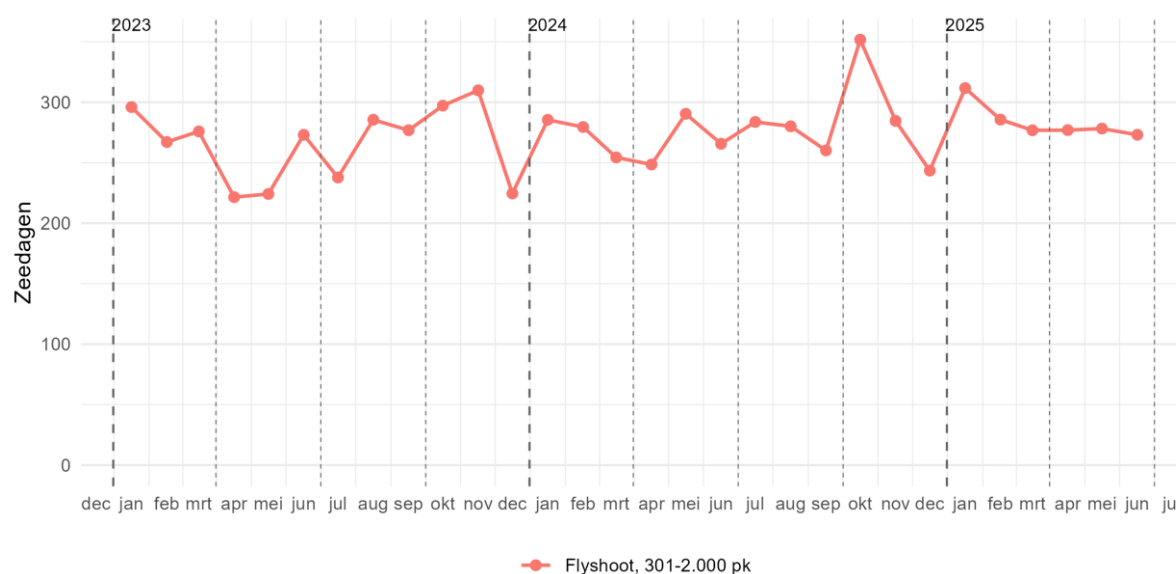


Figuur 5.4 Economische resultaten per zeedag boomkorvisserij, 2023-2025. In oktober 2023 en in augustus-september 2024 was er geen inzet in de boomkorvisserij van schepen van 261-300 pk

6 Flyshootvisserij

6.1 Inzet flyshootvisserij

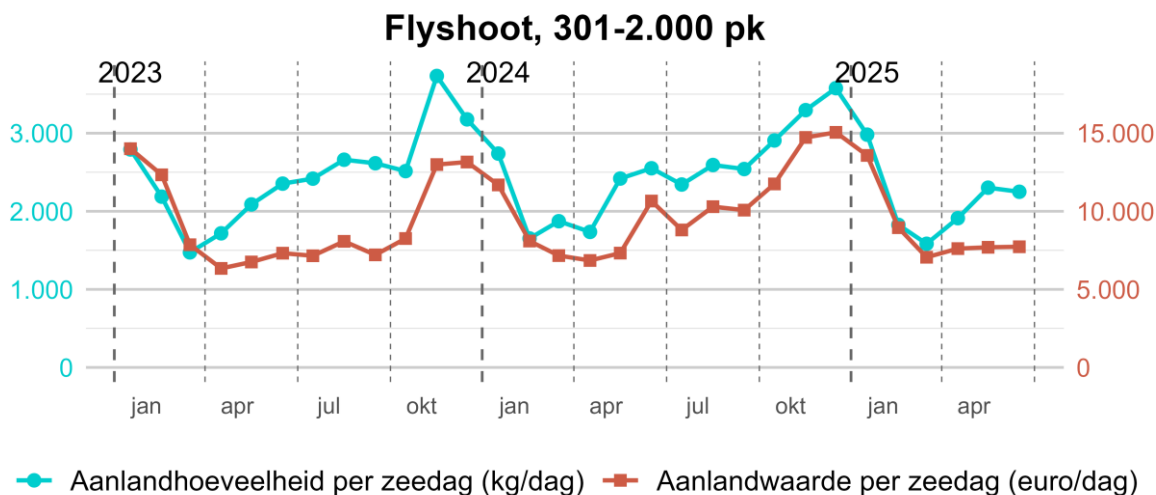
In figuur 6.1 is voor de flyshootvisserij, waarvan alle kotters binnen de 301-2.000 pk-klasse vallen, de maandelijkse inzet in zeedagen weergegeven. Ondanks enkele forse fluctuaties van maand tot maand, is er geen duidelijk seizoenspatroon zichtbaar in de inzet. De gebieden waar de flyshoot actief is verschilt echter wel per seizoen. In de winter zijn de vaartuigen vooral actief in het kanaal en in mindere mate op de zuidelijke Noordzee. In de zomer neemt de inzet in het Kanaal wat af, en neemt deze op de Noordzee en in de Noorse zone toe. De totale inzet was in de eerste helft van 2025 iets hoger dan in voorgaande jaren, en kwam uit op 1.703 zeedagen. In diezelfde periode werden in 2023 en 2024 respectievelijk 1.558 en 1.624 zeedagen gemaakt.



Figuur 6.1 Inzet in zeedagen in de flyshootvisserij, 2023-2025

6.2 Aanlandhoeveelheid- en waarde per zeedag

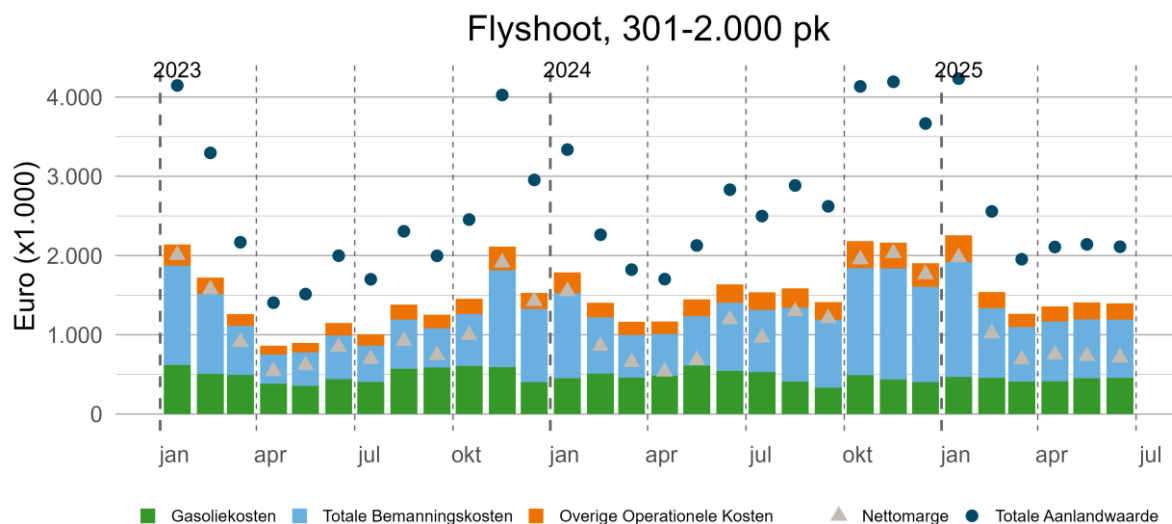
In figuur 6.2 zijn voor de flyshootvisserij de aanlandhoeveelheden en aanlandwaarden per zeedag weergegeven. In de eerste helft van 2025 lagen de aanlandhoeveelheden met gemiddeld 2.158 kilo per zeedag op een vergelijkbaar niveau als in 2023 (2.124 kilo) en 2024 (2.175 kilo). Net zoals in de andere jaren, daalden de aanvoerhoeveelheden tot maart, waarna ze in de opvolgende maanden weer toenamen. Waar de aanlandwaarde per zeedag in 2024 na april weer steeg, bleef dit in 2025 (net als in 2023) op een lager niveau hangen. Doordat de waarde in januari hoger was, kwam de gemiddelde aanlandwaarde per zeedag in 2025 uit op € 8.870, iets hoger dan in 2024 (€ 8.760) maar lager dan in 2023 (€ 9.324). De gemiddelde prijs per kilo lag in 2025 licht hoger dan in 2024 (€ 4,13 tegenover € 3,98). Dit kwam vooral doordat enkele belangrijke soorten, zoals inktvis en mul, in 2025 tegen hogere prijzen werden verkocht. Daar stond tegenover dat de samenstelling van aangelande soorten iets verschoof naar soorten met lagere prijzen, met name door een toename in de aanvoer van wijting.



Figuur 6.2 Aanlandhoeveelheid- en waarde per zeedag, 2023-2025

6.3 Economische resultaten

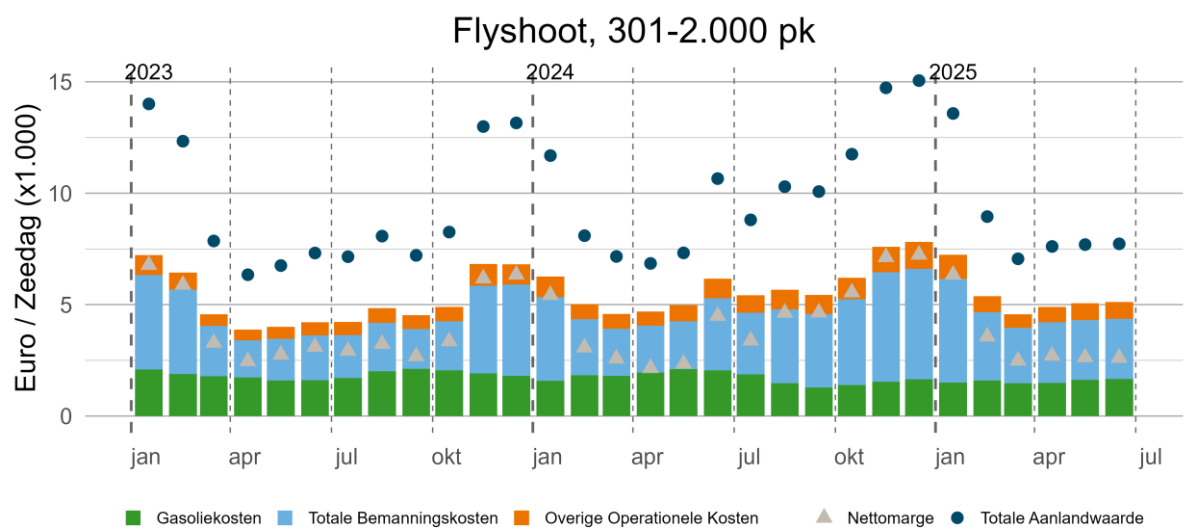
In figuur 6.3 zijn voor de flyshootvisserij de nettomarge, de totale aanlandwaarde en de belangrijkste kosten weergegeven. De totale nettomarge in de eerste helft van 2025 kwam uit op € 5,9 mln.: iets hoger dan in 2024 (€ 5,5 mln.) maar lager dan in 2023 (€ 6,5 mln.). De totale aanlandwaarde was in de eerste helft van 2025 met € 15,1 mln. hoger dan in beide voorgaande jaren. Deze hogere opbrengsten gingen echter samen met vooral stijgende bemanningskosten (respectievelijk € 4,2 mln., € 4,3 mln. en € 5,3 mln. in 2023, 2024 en 2025), waardoor de nettomarge in 2025 alsnog lager uitviel dan in 2023.



Figuur 6.3 Economische resultaten flyshootvisserij, 2023-2025

In figuur 6.4 zijn de economische resultaten weergegeven per zeedag. De nettomarge kwam in de eerste helft van 2025 uit op € 3.453 per zeedag, beduidend lager dan in 2023 (€ 4.171) en iets hoger dan in 2024 (€ 3.372). Hiermee behaalde de flyshootkotters gemiddeld de hoogste nettomarge per zeedag van alle visserijmethoden. Aangezien in de flyshootvisserij de overige niet-operationele kosten gemiddeld ook hoger zijn dan in andere kottervisserijen (onder meer door hogere afschrijvingen door nieuwere vaartuigen), zijn deze nettomarges ook nodig om aan het eind van het jaar een goed nettoresultaat te behalen. De bemanningskosten per zeedag namen fors toe (€ 2.709, € 2.664 en € 3.083 in 2023, 2024 en 2025, respectievelijk), terwijl de gemiddelde aanlandwaarde per zeedag

afnam ten opzichte van 2023, maar toenam ten opzichte van 2024 (€ 9.324, € 8.670 en € 8.870 in 2023, 2024 en 2025, respectievelijk).



Figuur 6.4 Economische resultaten per zeedag flyshootvisserij, 2023-2025

7 Bordentrawlvisserij

7.1 Inzet bordentrawlvisserij

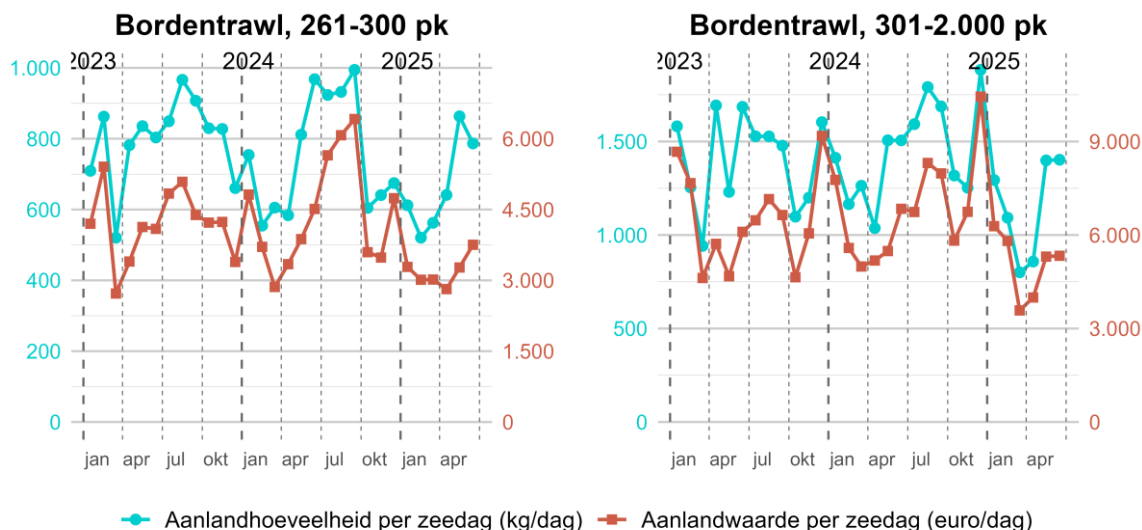
In figuur 7.1 is voor de bordentrawlvisserij per pk-klasse de maandelijkse inzet in zeedagen weergegeven. Met name door de kotters met een motorvermogen 261-300 pk is in de eerste helft van 2025 meer met de bordentrawl gevist dan in voorgaande jaren. In 2025 maakte deze groep kotters 1.422 zeedagen, waar dit in 2023 nog 713 en in 2024 910 zeedagen waren. De grotere kotters visten juist relatief minder met de bordentrawl: 1.063 zeedagen in de eerste helft van 2023, 1.042 in 2024 en 868 zeedagen in 2025.



Figuur 7.1 Inzet in zeedagen in de bordentrawlvisserij, 2023-2025

7.2 Aanlandhoeveelheid- en waarde per zeedag

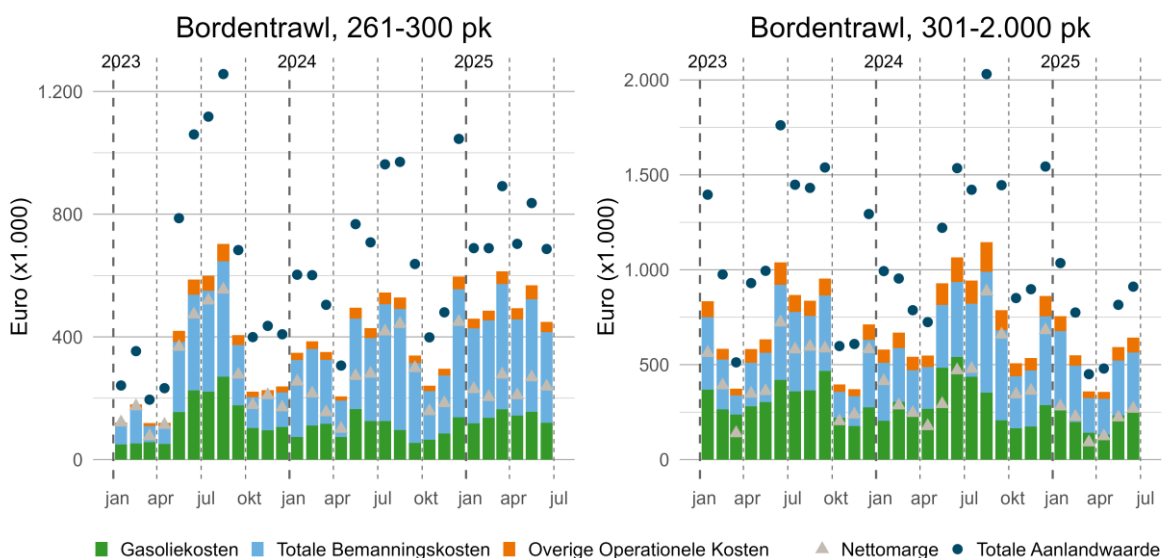
In figuur 7.2 zijn voor de bordentrawlvisserij per pk-klasse de aanlandhoeveelheden en aanlandwaarden per zeedag weergegeven. Voor beide groepen kotters zijn zowel de gemiddelde aanlandhoeveelheid als de aanlandwaarde per zeedag de afgelopen jaren afgenomen. Door het jaar heen zijn er wel grote verschillen te zien. De aanlandhoeveelheden waren de afgelopen jaren vooral in de zomer hoog, terwijl in het voorjaar de aanlandhoeveelheden laag zijn. De kleinere kotters landden met de bordentrawl in de eerste helft van 2023 nog gemiddeld 779 kilo per zeedag aan; in 2024 was dit 722 kilo en in 2025 660 kilo. De gemiddelde aanlandwaarde per zeedag daalde van € 4.026 in 2023 naar € 3.834 in 2024 en verder naar € 3.161 in 2025. De grotere kotters behaalden een gemiddelde aanlandhoeveelheid van 1.451 kilo per zeedag in 2023, 1.339 kilo in 2024 en 1.171 kilo in 2025.



Figuur 7.2 Aanlandhoeveelheid- en waarde per zeedag, 2023-2025

7.3 Economische resultaten

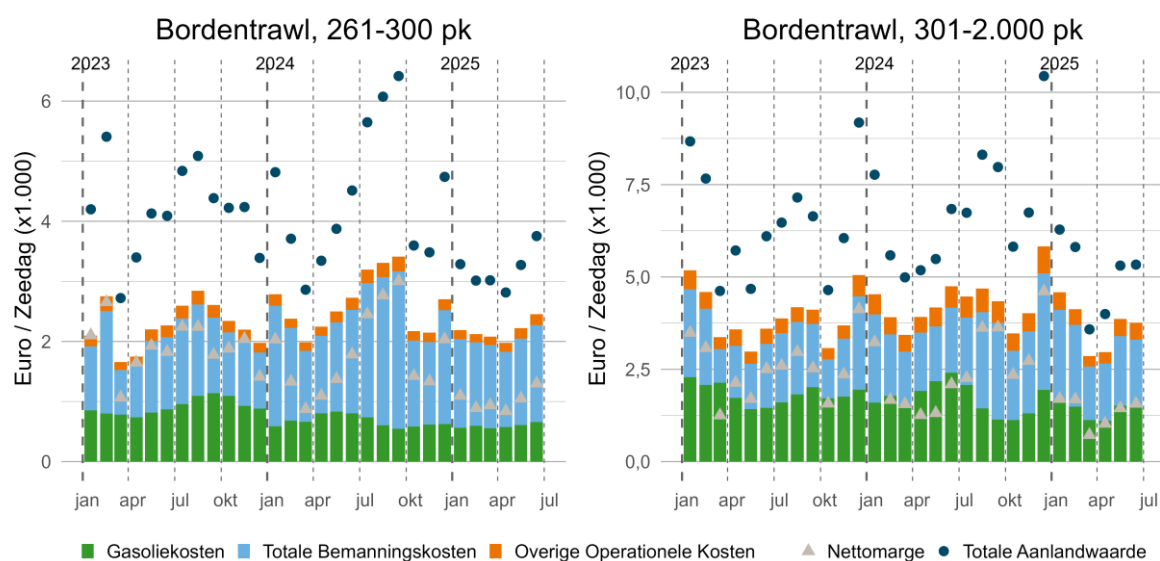
In figuur 7.3 zijn voor de bordentrawlvisserij per pk-klasse de nettomarge, de totale aanlandwaarde en de belangrijkste kosten weergegeven. De nettomarge van de pk-klasse 261-300 kwam in de eerste helft van 2025 met € 1,4 mln. iets hoger uit dan in 2023 en 2024 (beide jaren € 1,3 mln.). Dit was met name te danken aan de hogere totale aanlandwaarde en de maar licht gestegen gasoliekosten (die licht waren gestegen door de toegenomen inspanning, zie 7.1). De nettomarge van de grotere kotters nam daarentegen fors af, tot € 1,2 mln. in 2025 (2023: € 2,5 mln.; 2024: € 1,9 mln.). Deze daling werd voornamelijk veroorzaakt door de sterk afgenomen aanlandwaarde (€ 6,6 mln. in 2023 naar € 4,5 mln. in 2025), terwijl de kostenposten weliswaar ook afnamen, maar in veel mindere mate.



Figuur 7.3 Economische resultaten bordentrawlvisserij, 2023-2025

In figuur 7.4 zijn de economische resultaten weergegeven per zeedag. Voor de 261-300 pk-klasse liep de nettomarge terug van € 1.858 in 2023 naar € 1.403 in 2024 en € 1.003 in 2025. Dit kwam vooral door lagere aanlandwaardes per zeedag (€ 4.026, € 3.834 en € 3.161), terwijl de kosten minder sterk daalden. Bij de grotere pk-klasse (300-2.000 pk) was de daling in nettomarge eveneens duidelijk: van

€ 2.373 in 2023 naar € 1.806 in 2024 en € 1.392 in 2025. Ook hier kwam dit vooral door een lagere aanlandwaarde per zeedag (€ 6.179, € 5.957 en € 5.143), terwijl de kosten in mindere mate afnamen.

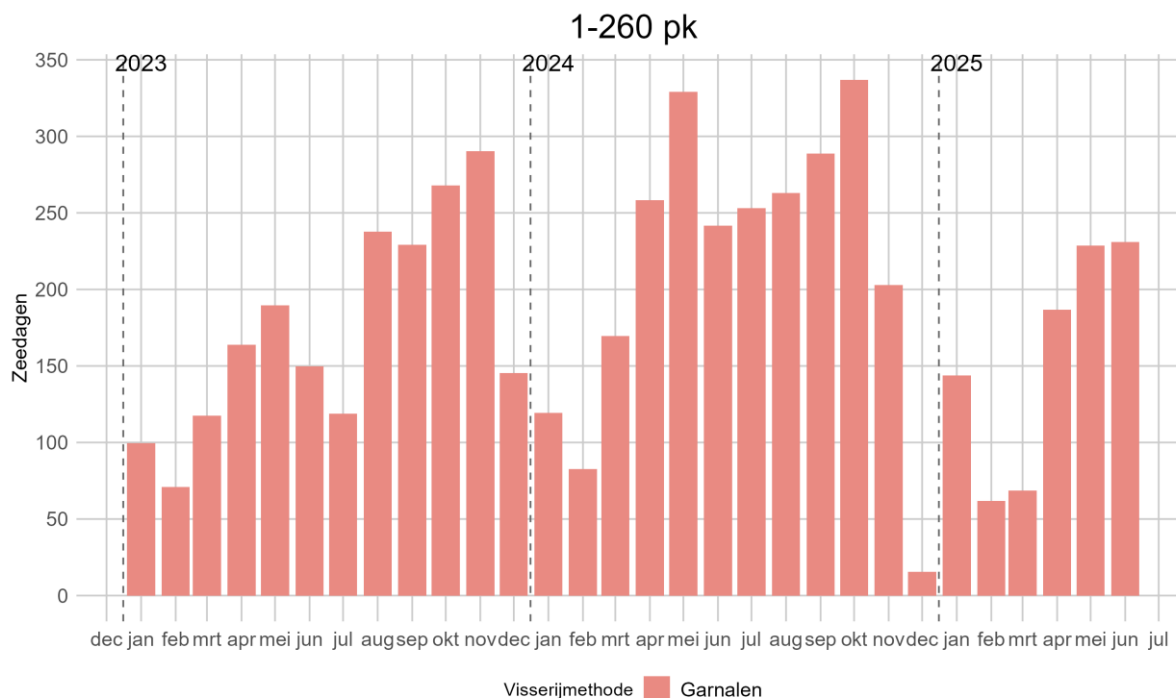


Figuur 7.4 Economische resultaten per zeedag bordentrawlvisserij, 2023-2025

8 Kotters 1-260 pk

8.1 Inzet

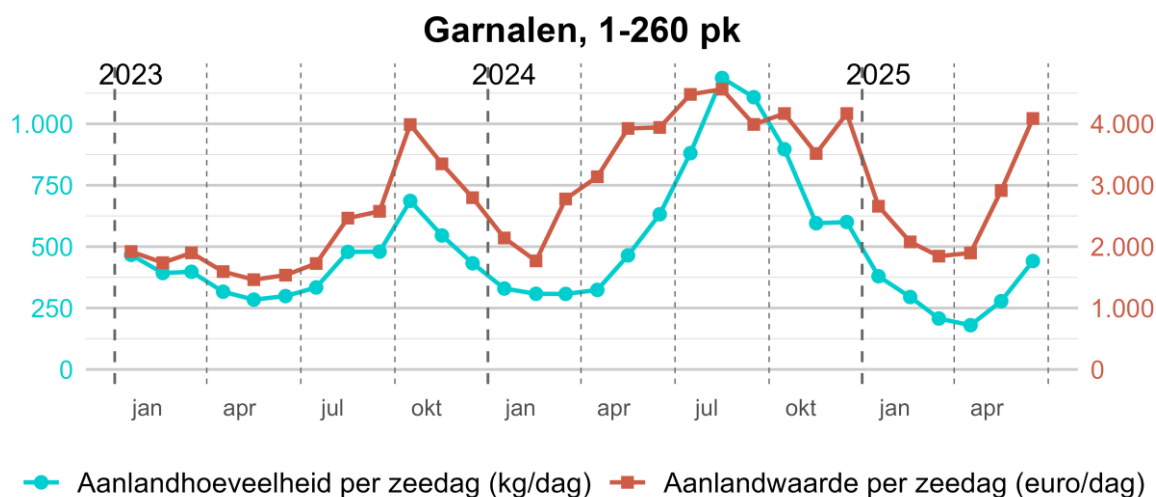
In figuur 8.1 is voor de kotters met een motorvermogen van 1-260 pk het aantal zeedagen weergegeven. Deze 24 kotters (zie tabel 2.3) hebben uitsluitend op garnalen gevist. In de eerste helft van 2025 zijn er 921 zeedagen gemaakt, iets meer dan in 2023 (791 zeedagen) maar minder dan in 2024 (1.201 zeedagen).



Figuur 8.1 Inzet in zeedagen van kotters met een motorvermogen van 1-260 pk, 2023-2025

8.2 Aanlandhoeveelheid- en waarde per zeedag

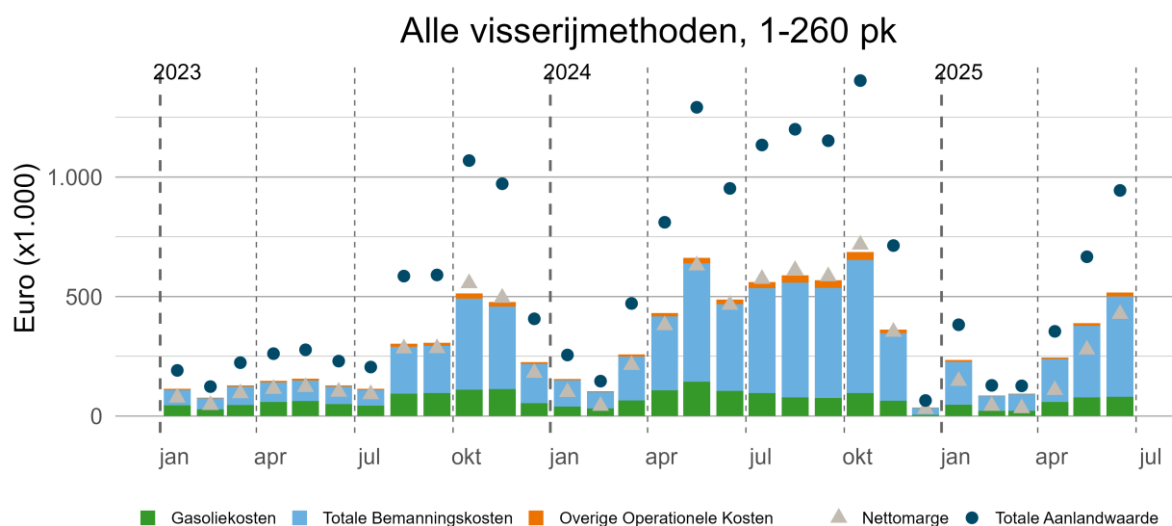
In figuur 8.2 is voor de kotters met een motorvermogen van 1-260 pk de aanlandhoeveelheden en aanlandwaarden per zeedag weergegeven. De aanlandhoeveelheid per zeedag lag in de eerste helft van 2025 met 311 kilo lager dan in 2024 (421 kilo) en 2023 (343 kilo). De aanlandwaarde per zeedag lag met € 2.826 ook lager dan in 2024 (€ 3.271), maar hoger dan in 2023 (€1.651). Dat de aanlandwaarde in 2025 hoger uitkwam dan in 2023 terwijl de aanlandhoeveelheid lager lag, komt door een hogere gemiddelde garnalenprijs in 2025 (zie bijlage 2).



Figuur 8.2 Aanlandhoeveelheid- en waarde per zeedag, 2023-2025

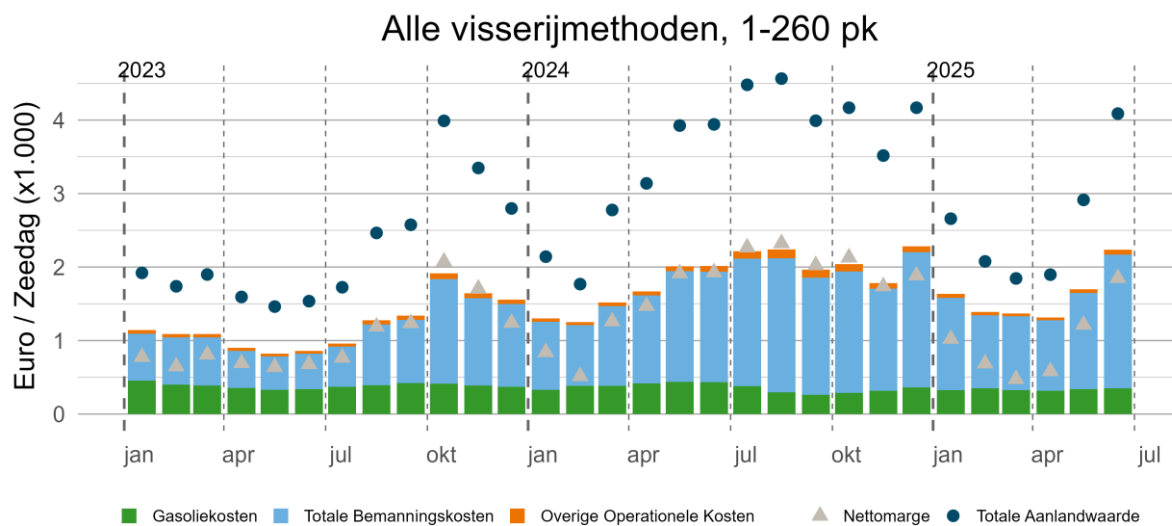
8.3 Economische resultaten

In figuur 8.3 zijn voor de kotters met een motorvermogen van 1-260 pk de nettomarge, de totale aanlandwaarde en de belangrijkste kosten weergegeven. De nettomarge kwam in de eerste helft van 2025 uit op € 1,0 mln., hoger dan in 2023 (€ 0,6 mln.) maar lager dan in 2024 (€ 1,8 mln.). Deze ontwikkeling wordt voornamelijk bepaald door de aanlandwaarde: in 2025 bedroeg deze € 2,6 mln., meer dan in 2023 (€ 1,3 mln.) maar minder dan in 2024 (€ 3,9 mln.). De totale bemanningskosten bleven in 2025 met € 1,2 mln. dicht bij het niveau van 2024 (€ 1,5 mln.), maar lagen duidelijk hoger dan in 2023 (€ 0,4 mln.). De gasoliekosten daalden naar € 0,3 mln., na € 0,5 mln. in 2024, mede door een lager totaalverbruik. De kosten droegen dus niet in dezelfde mate bij aan de daling van de nettomarge tussen 2024 en 2025; deze daling kwam vooral door de lagere opbrengsten.



Figuur 8.3 Economische resultaten van kotters met een motorvermogen van 1-260 pk, 2023-2025

In figuur 8.4 zijn voor de garnalenvisserij in de pk-klasse 1-260 pk de nettomarge per zeedag, de totale aanlandwaarde en de belangrijkste kosten weergegeven. De nettomarge per zeedag kwam in de eerste helft van 2025 uit op € 1.126, hoger dan in 2023 (€ 701) maar lager dan in 2024 (€ 1.526). Het verschil met 2024 werd vooral bepaald door de aanlandwaarde per zeedag: die was € 3.271 in 2024 en daalde vervolgens naar € 2.826 in 2025. Verder namen aan de kostenkant met name de bemanningskosten sterk toe, van € 540 per zeedag in 2023 naar € 1.275 in 2024 en € 1.314 in 2025.

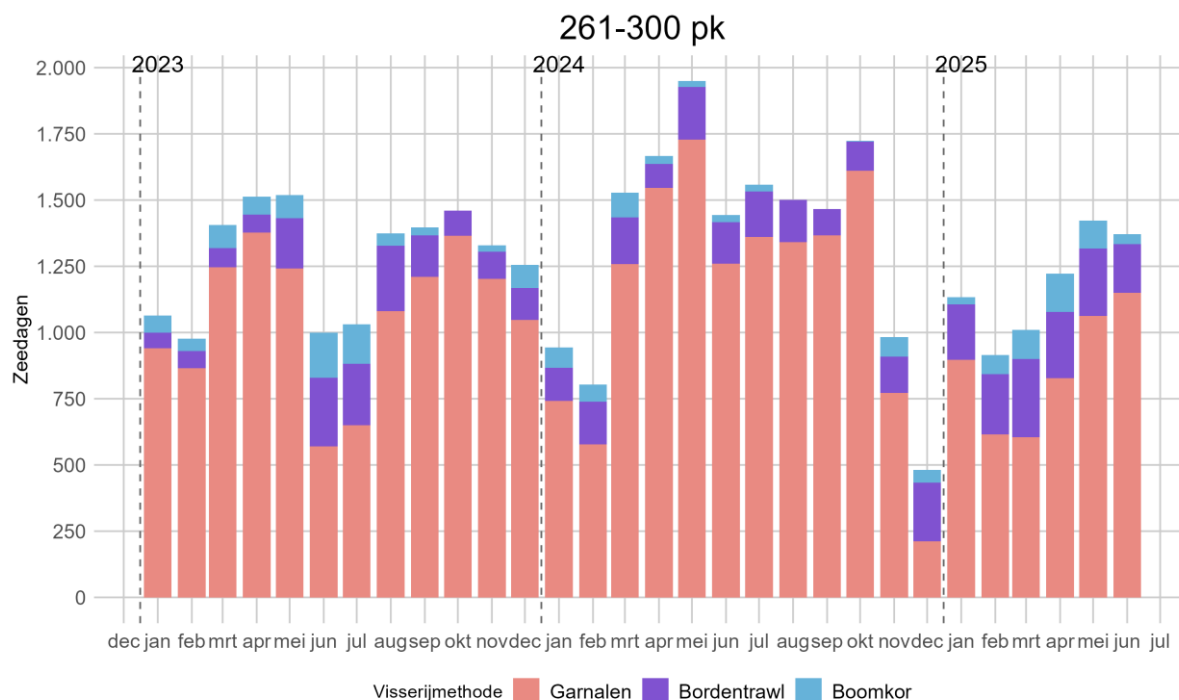


Figuur 8.4 Economische resultaten per zeedag van kotters met een motorvermogen van 1-260 pk, 2023-2025

9 Kotters 261-300 pk

9.1 Inzet

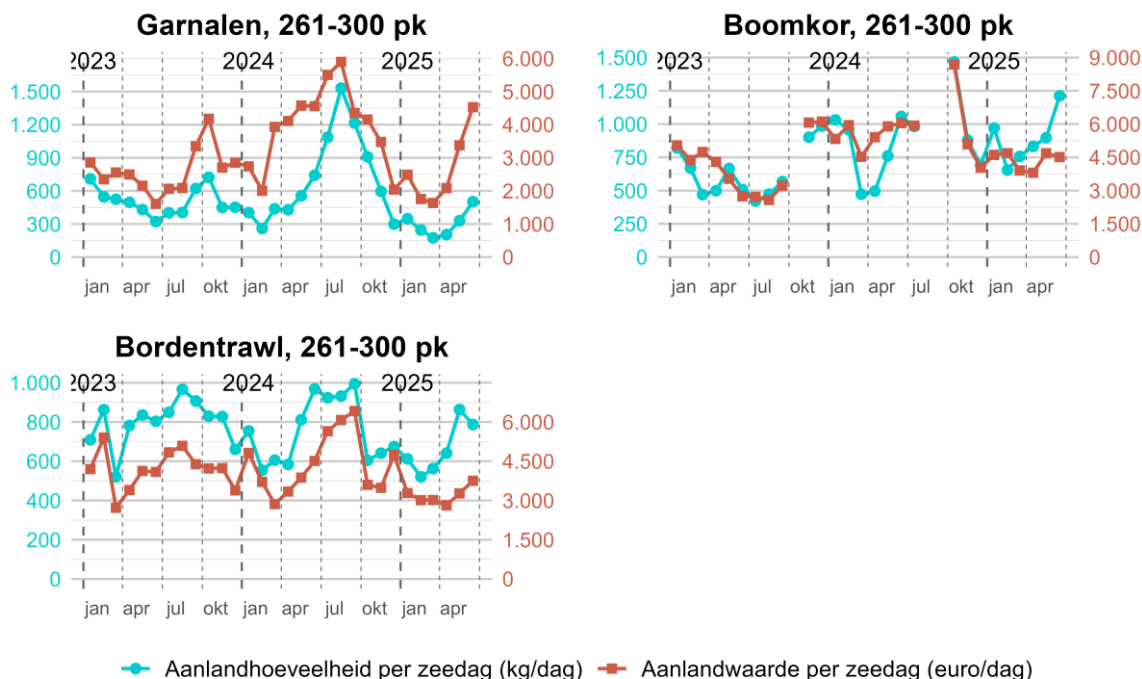
In figuur 9.1 is voor de kotters met een motorvermogen van 261-300 pk het aantal zeedagen per maand weergegeven, uitgesplitst naar visserijmethode. In de eerste helft van 2025 was de totale inzet aanzienlijk lager dan in 2023 en 2024. Verreweg het grootste deel van de inzet door deze groep kotters was in de garnalenvisserij: 5.156 zeedagen in de eerste helft van 2025. In dezelfde periode in 2023 was dit 6.240 zeedagen en in 2024 7.110 zeedagen. De inzet in de bordentrawl nam juist toe, van 713 zeedagen in 2023 en 910 in 2024 naar 1.422 in 2025. De inzet in de boomkorvisserij was met 496 zeedagen hoger dan in 2024 (314 zeedagen) en vergelijkbaar met 2023 (524 zeedagen). De lagere totale inzet in de eerste helft van 2025 kwam dus vooral door een terugval in de garnalenvisserij, die slechts deels werd opgevangen door een hogere inzet in de bordentrawl.



Figuur 9.1 Inzet in zeedagen van de kotters met een motorvermogen van 261-300 pk, 2023-2025

9.2 Aanlandhoeveelheid- en waarde per zeedag

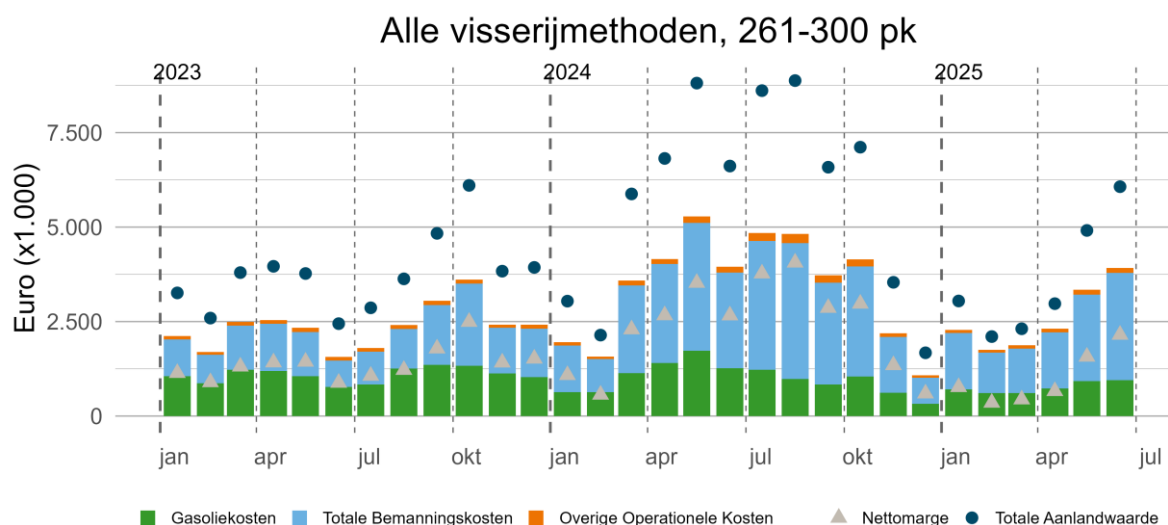
Voor de garnalenvisserij lag de aanlandhoeveelheid per zeedag in de eerste helft van 2025 met 323 kilo duidelijk lager dan in 2023 (512 kilo) en 2024 (500 kilo). De aanlandwaarde per zeedag kwam in 2025 uit op € 2.873, lager dan in 2024 (€ 3.958) maar hoger dan in 2023 (€ 2.395). Dat de waarde in 2025 hoger lag dan in 2023 terwijl de aanlandhoeveelheid lager was, komt door een hogere gemiddelde garnalenprijs in 2025 (zie bijlage 2). In de bordentrawlvisserij namen zowel de aanlandhoeveelheid als de aanlandwaarde per zeedag geleidelijk af met grote verschillen door het jaar heen. De hoeveelheid daalde van 779 kilo in 2023 naar 722 kilo in 2024 en 660 kilo in 2025. De aanlandwaarde per zeedag liep in dezelfde periode terug van € 4.026 naar € 3.834 en vervolgens € 3.161. Voor de boomkorvisserij steeg de aanlandhoeveelheid per zeedag juist, van 579 kilo in 2023 naar 782 kilo in 2024 naar 841 kilo in 2025. De aanlandwaarde per zeedag bedroeg in de eerste helft van 2023 gemiddeld € 3.837, nam in 2024 toe naar € 5.328 en daalde vervolgens weer naar € 4.240 in 2025.



Figuur 9.2 Aanlandhoeveelheid- en waarde per zeedag, 2023-2025. In oktober 2023 en augustus-september 2024 werd niet met de boomkor gevist

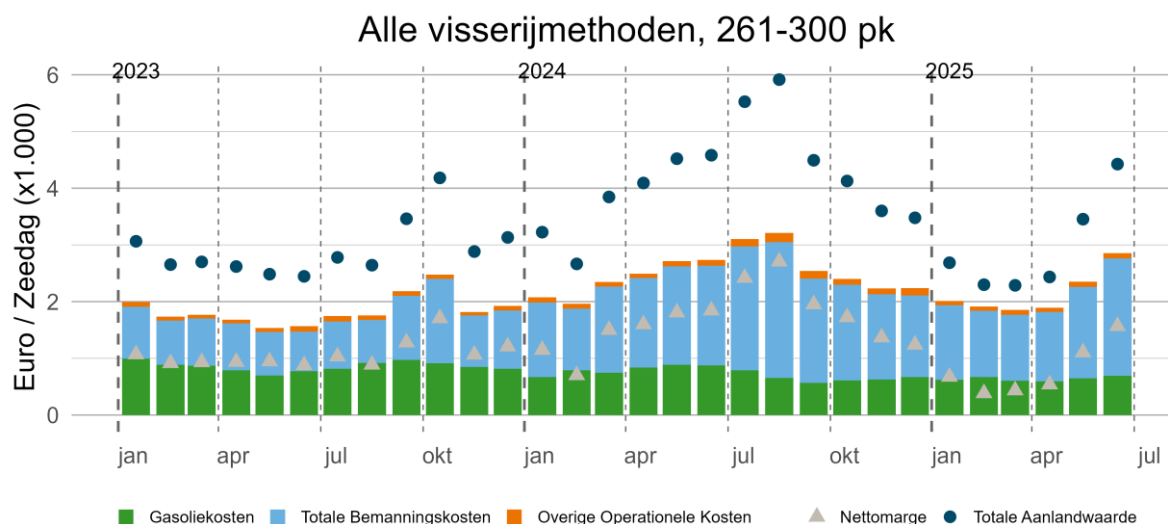
9.3 Economische resultaten

In figuur 9.3 zijn voor de kotters met een motorvermogen van 261-300 pk de totale economische resultaten per maand weergegeven. De nettomarge in de eerste helft van 2025 bedroeg € 5,9 mln., duidelijk lager dan in 2024 (€ 12,8 mln.) en dan in 2023 (€ 7,1 mln.). De totale aanlandwaarde kwam in 2025 uit op € 21,4 mln., wat lager is dan in 2024 (€ 33,3 mln.), maar nog iets hoger dan in 2023 (€ 19,8 mln.). Aan de kostenkant lagen de bemanningskosten in 2025 met € 10,4 mln. lager dan in 2024 (€ 13,0 mln.), maar nog altijd duidelijk hoger dan in 2023 (€ 6,0 mln.). De gasoliekosten daalden eveneens, van € 6,8 mln. in 2024 naar € 4,5 mln. in 2025. Deze dalingen waren echter onvoldoende om de lagere opbrengsten en het nog altijd hoge niveau van de bemanningskosten te compenseren, waardoor de nettomarge in 2025 het laagst uitviel.



Figuur 9.3 Economische resultaten van kotters met een motorvermogen van 261-300 pk, 2023-2025

In figuur 9.4 zijn de economische resultaten weergegeven per zeedag. De nettomarge per zeedag kwam in de eerste helft van 2025 uit op € 839, lager dan in diezelfde periode in 2023 (€ 946) en met name 2024 (€ 1.535). De aanlandhoeveelheid per zeedag daalde in 2025 naar 427 kilo, na 535 kilo in 2024 en 542 kilo in 2023. De aanlandwaarde per zeedag bedroeg in 2025 € 3.027 en was daarmee boven het niveau van 2023 (€ 2.651) maar duidelijk onder 2024 (€ 3.996). De gasoliekosten per zeedag namen af (van € 825 in 2023 naar € 816 in 2024 en € 641 in 2025), met name door de lagere gasolieprijs. De bemanningskosten per zeedag waren in 2025 met € 1.244 lager dan in 2024 (€ 1.557), maar nog ruim boven 2023 (€ 600). De combinatie van lagere aanlandhoeveelheden per zeedag, een lagere gemiddelde visprijs dan in 2024 en relatief hoge bemanningskosten zorgde er uiteindelijk voor dat de nettomarge per zeedag in 2025 het laagst was van de drie jaren.

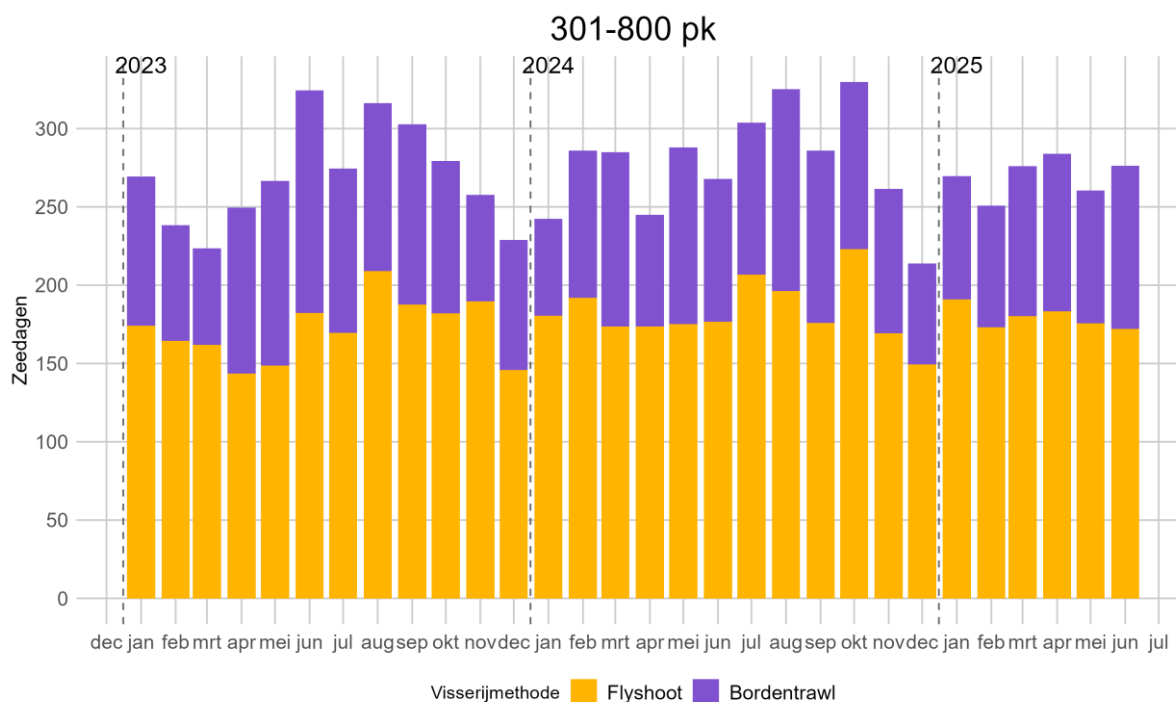


Figuur 9.4 Economische resultaten per zeedag van kotters met een motorvermogen van 261-300 pk, 2023-2025

10 Kotters 301-800 pk

10.1 Inzet

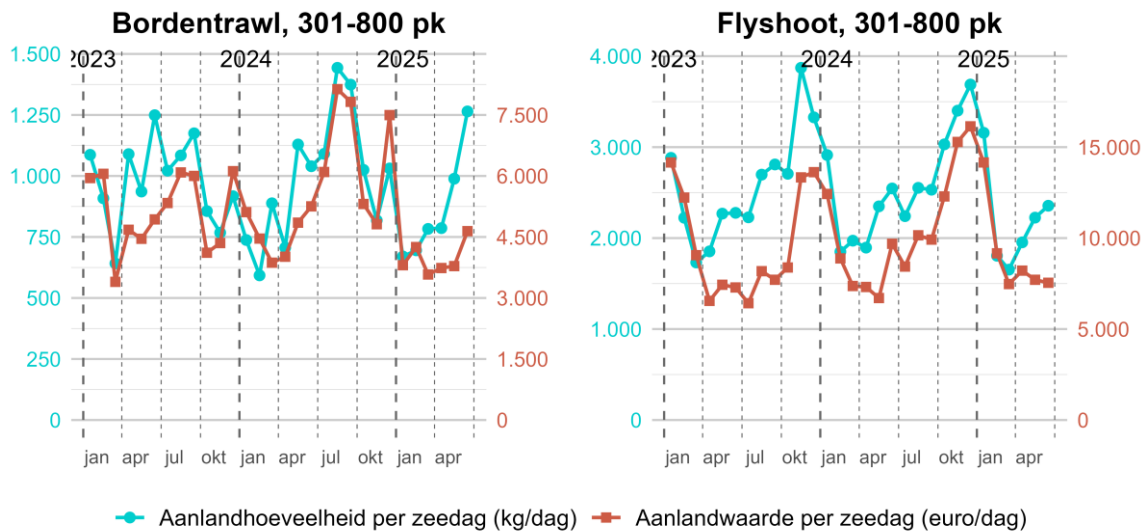
In figuur 10.1 is voor de kotters met een motorvermogen van 301-800 pk het aantal zeedagen per maand weergegeven, uitgesplitst naar visserijmethode. Deze pk-klasse bestaat uit schepen die uitsluitend actief zijn in de bordentrawl- en flyshootvisserij. De totale inzet in de eerste helft van 2025 lag met 1.617 zeedagen vrijwel gelijk aan 2024 (1.614 zeedagen) en iets hoger dan in 2023 (1.572 zeedagen). De flyshootvisserij had het grootste aandeel, met 1.075 zeedagen in de eerste helft van 2025, vergelijkbaar met 2024 (1.071) en hoger dan in 2023 (975). De inzet in de bordentrawlvisserij daalde licht: 542 zeedagen in 2025, tegenover 543 in 2024 en 597 in 2023. De totale inzet in deze pk-klasse bleef daarmee in 2025 stabiel.



Figuur 10.1 Inzet in zeedagen van de kotters met een motorvermogen van 301-800 pk, 2023-2025

10.2 Aanlandhoeveelheid- en waarde per zeedag

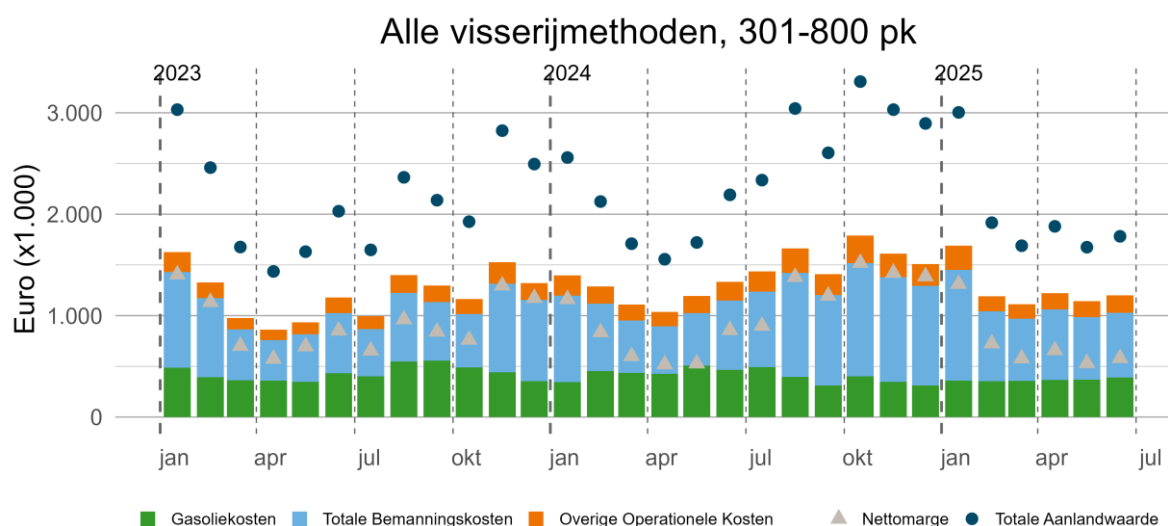
Voor de flyshootvisserij bleven de aanlandhoeveelheden per zeedag in de eerste helft van 2025 met 2.202 kilo vrijwel gelijk aan voorgaande jaren (2.222 kilo in 2023 en 2.252 kilo in 2024). De aanlandwaarde per zeedag liep wel iets op ten opzichte van 2024: € 9.109 in 2025 tegen € 8.757 in 2024. Vergeleken met 2023 (€ 9.556) lag de waarde echter iets lager. In de bordentrawlvisserij daalden zowel de aanlandhoeveelheid als de aanlandwaarde per zeedag. De hoeveelheid liep terug van 1.028 kilo in 2023 naar 872 kilo in 2024 en 879 kilo in 2025. De aanlandwaarde per zeedag zakte van € 4.935 in 2023 naar € 4.569 in 2024 en verder naar € 3.974 in 2025. Deze daling werd dus veroorzaakt door zowel lagere aanvoer als lagere gemiddelde prijzen (met name van 2024 tot 2025).



Figuur 10.2 Aanlandhoeveelheid- en waarde per zeedag, 2023-2025

10.3 Economische resultaten

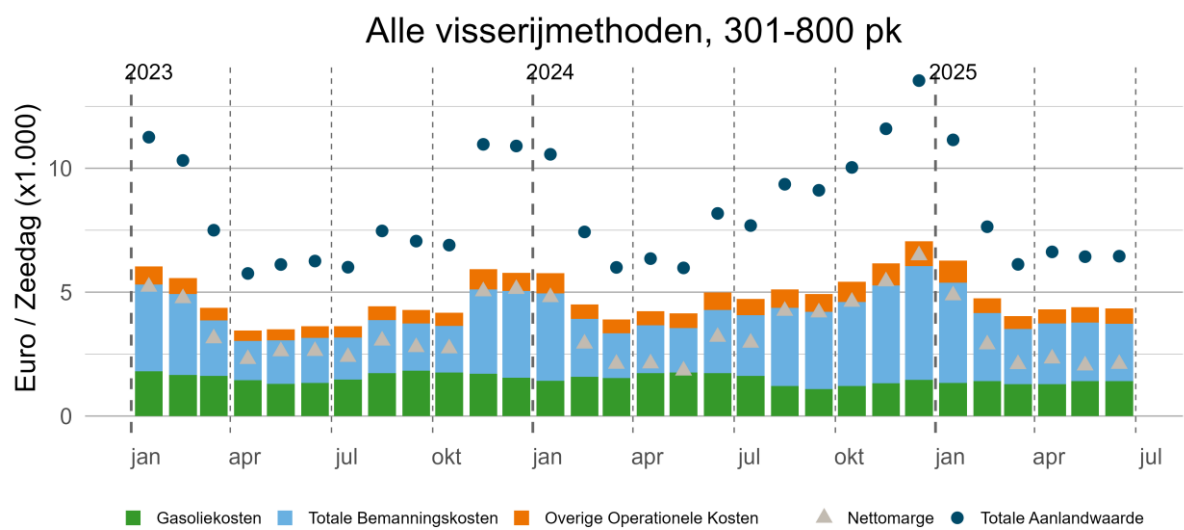
In figuur 10.3 zijn voor de kotters met een motorvermogen van 301-800 pk de nettomarge, de totale aanlandwaarde en de belangrijkste kosten weergegeven. De nettomarge kwam in de eerste helft van 2025 uit op € 4,4 mln., iets lager dan in 2024 (€ 4,5 mln.) en met name 2023 (€ 4,8 mln.). De totale aanlandwaarde bleef in 2025 met € 11,9 mln. gelijk aan 2024, maar lag net onder het niveau van 2023 (€ 12,3 mln.). Aan de kostenkant daalden de gasoliekosten naar € 2,2 mln. (na € 2,6 mln. in 2024 en € 2,7 mln. in 2023). De bemanningskosten stegen in 2025 naar € 4,3 mln., (na € 3,7 mln. in 2024 en € 3,8 mln. in 2023).



Figuur 10.3 Economische resultaten van kotters met een motorvermogen van 301-800 pk, 2023-2025

In figuur 10.4 zijn de economische resultaten weergegeven per zeedag. De nettomarge per zeedag kwam in de eerste helft van 2025 uit op € 2.713, iets lager dan in 2024 (€ 2.789) en ook onder het niveau van 2023 (€ 3.065). De aanlandwaarde per zeedag bedroeg € 7.389, vrijwel gelijk aan 2024 (€ 7.349) maar onder 2023 (€ 7.820). De totale aanlandhoeveelheid per zeedag daalde licht naar 1.759 kg, na 1.788 kg in 2024 en 1.773 kg in 2023. Gasoliekosten per zeedag daalden sterk naar € 1.356, na € 1.631 in 2024 en € 1.696 in 2023, vooral door lagere prijzen. De bemanningskosten per

zeedag namen juist toe tot € 2.688, aanzienlijk meer dan in 2023 (€ 2.418) en met name 2024 (€ 2.295).

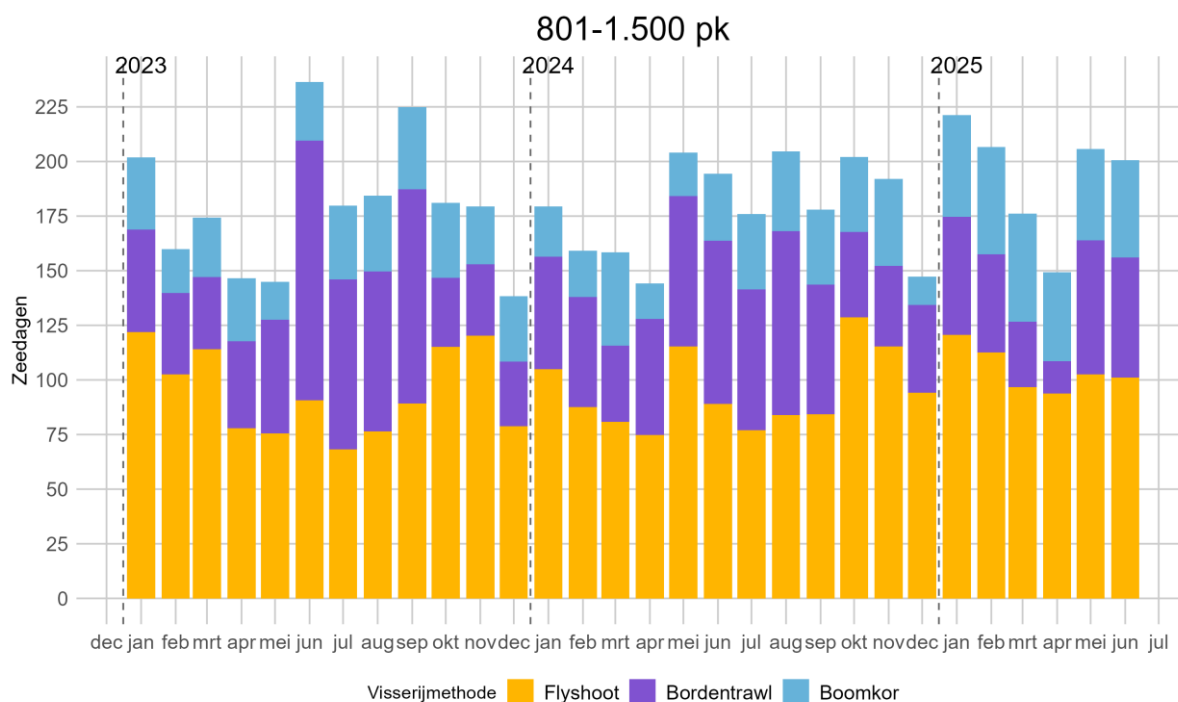


Figuur 10.4 Economische resultaten per zeedag van kotters met een motorvermogen van 301-800 pk, 2023-2025

11 Kotters 801-1.500 pk

11.1 Inzet

In figuur 11.1 is voor de kotters met een motorvermogen van 801-1500 pk het aantal gemaakte zeedagen per maand weergegeven, uitgesplitst naar visserijmethode. Deze schepen zijn actief geweest in de flyshoot-, bordentrawl- en boomkorvisserij. De totale inzet in de eerste helft van 2025 lag met 1.160 zeedagen iets hoger dan in 2023 (1.064 zeedagen) en 2024 (1.040 zeedagen). Het grootste deel hiervan werd gemaakt in de flyshootvisserij: 627 zeedagen in 2025, meer dan in 2024 (553) en 2023 (583). De inzet in de boomkorvisserij nam eveneens toe, van 153 zeedagen in 2023 en 154 in 2024 naar 273 in 2025. In de bordentrawlvisserij was de inzet in 2025 het laagst met 260 zeedagen (328 in 2023 en 333 in 2024).

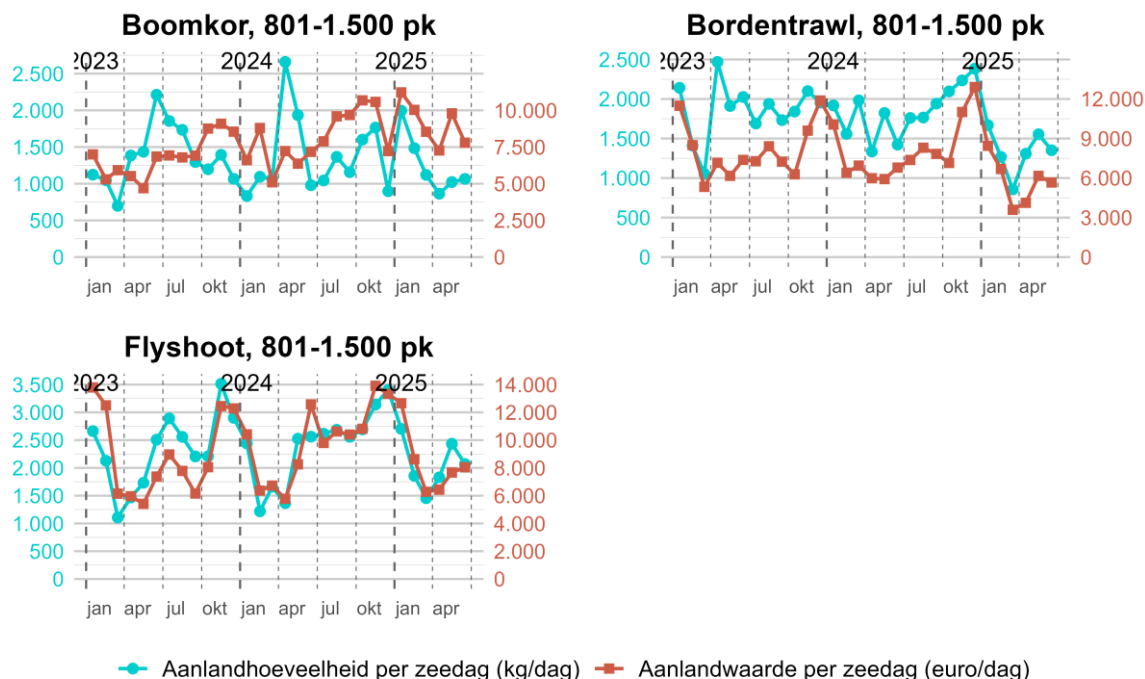


Figuur 11.1 Inzet in zeedagen van kotters met een motorvermogen van 801-1.500 pk, 2023-2025

11.2 Aanlandhoeveelheid- en waarde per zeedag

In figuur 11.2 zijn voor de kotters met een motorvermogen van 801-1.500 pk de aanlandhoeveelheden en aanlandwaarden per zeedag weergegeven.

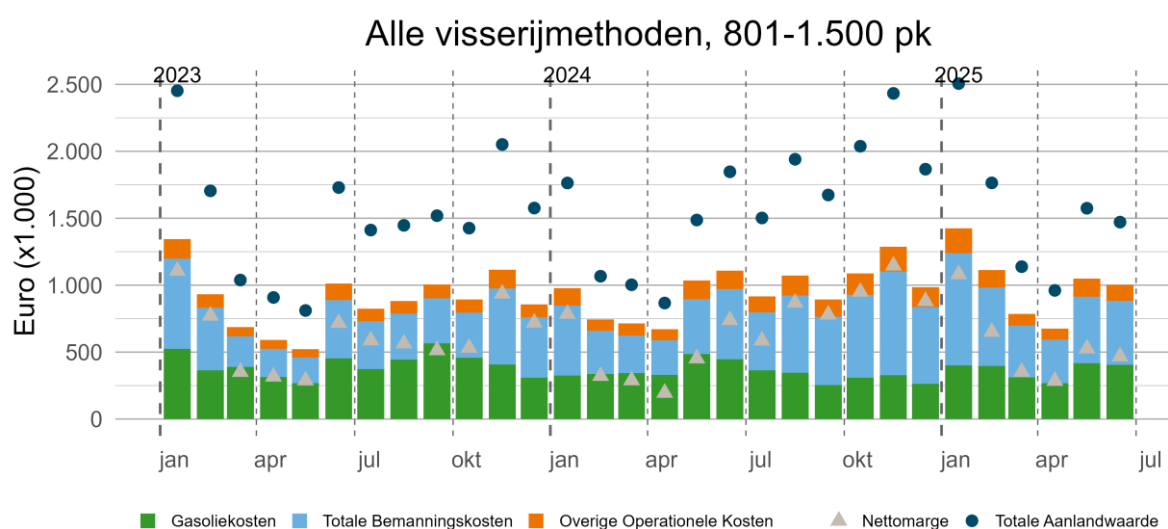
In de flyshootvisserij lagen de aanlandhoeveelheden per zeedag in de eerste helft van 2025 met 2.082 kilo lager dan in 2023 (1.959 kilo) en ongeveer op hetzelfde niveau als in 2024 (2.025 kilo). De aanlandwaarde per zeedag kwam in 2025 uit op € 8.460, ongeveer hetzelfde niveau als in 2024 (€ 8.502) en lager dan in 2023 (€ 8.936). De lichte daling in 2025 ten opzichte van de voorgaande jaren kwam dus vooral door een lagere gemiddelde prijs. In de bordentrawlvisserij namen zowel de aanlandhoeveelheden als de aanlandwaarden per zeedag de afgelopen jaren af. De hoeveelheid daalde van 1.910 kilo in 2023 naar 1.647 kilo in 2024 en vervolgens naar 1.391 kilo in 2025. De aanlandwaarde per zeedag volgde hetzelfde patroon: van € 7.668 in 2023 naar € 6.946 in 2024 en verder naar € 6.211 in de eerste helft van 2025. In de boomkorvisserij namen de aanlandhoeveelheden per zeedag in alle drie de jaren licht af: van 1.312 kilo in 2023 naar 1.297 kilo in 2024 en vervolgens naar 1.273 kilo in 2025. De aanlandwaarde per zeedag liet juist een duidelijke stijging zien, van € 6.023 in 2023 naar € 6.636 in 2024 en vervolgens naar € 9.147 in 2025. Dit hogere niveau in 2025 kwam met name doordat een groter deel van de aanvoer bestond uit waardevolle soorten zoals tong, tarbot en griet.



Figuur 11.2 Aanlandhoeveelheid- en waarde per zeedag, 2023-2025

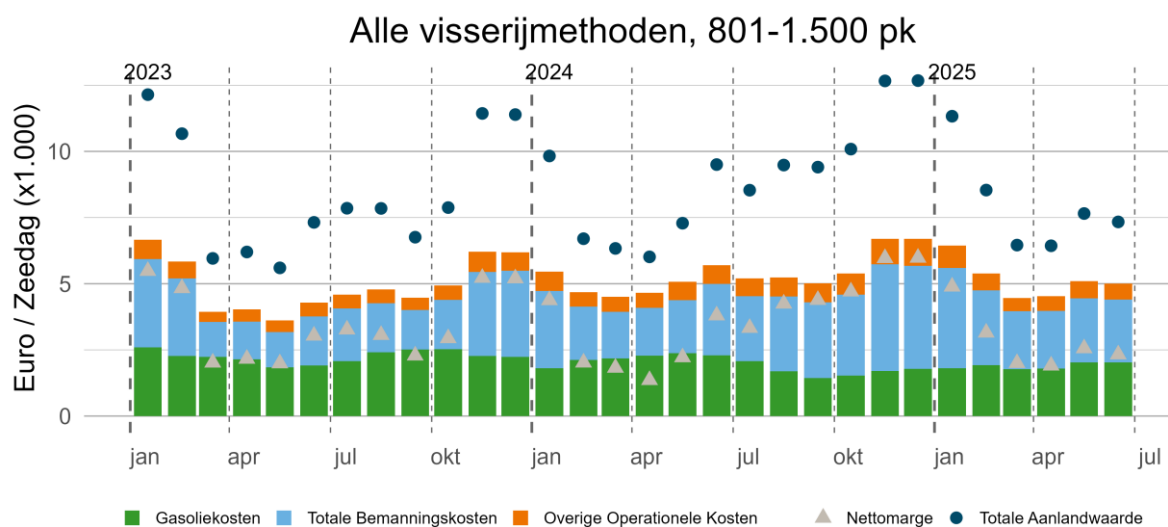
11.3 Economische resultaten

In figuur 11.3 zijn voor de kotters met een motorvermogen van 801-1.500 pk de nettomarge, de totale aanlandwaarde en de belangrijkste kosten weergegeven. De nettomarge in de eerste helft van 2025 kwam uit op € 3,4 mln., hoger dan in 2024 (€ 2,8 mln.) en ook boven het niveau van 2023 (€ 3,0 mln.). De totale aanlandwaarde steeg in 2025 duidelijk naar € 9,4 mln., na € 8,0 mln. in 2024 en € 8,6 mln. in 2023. Daarmee waren de opbrengsten in 2025 de hoogste van de drie jaren. Aan de kostenkant vielen twee ontwikkelingen op. De gasoliekosten daalden verder naar € 2,2 mln., na € 2,3 mln. in 2024 en € 2,5 mln. in 2023, terwijl de bemanningskosten juist sterk toenamen naar € 3,1 mln. (tegen € 2,3 mln. in 2024 en € 2,5 mln. in 2023).



Figuur 11.3 Economische resultaten van kotters met een motorvermogen van 801-1.500 pk, 2023-2025

In figuur 11.4 zijn de economische resultaten weergegeven per zeedag. De nettomarge per zeedag kwam in de eerste helft van 2025 uit op € 2.900, hoger dan in 2024 (€ 2.677) en ook boven het niveau van 2023 (€ 2.809). De aanlandhoeveelheid per zeedag lag in 2025 met 1.737 kilo iets lager dan in 2024 (1.796 kilo) en 2023 (1.851 kilo). De aanlandwaarde per zeedag bedroeg in 2025 € 8.118, ongeveer gelijk aan 2023 (€ 8.126) en duidelijk hoger dan in 2024 (€ 7.728). De gasoliekosten per zeedag daalden in 2025 naar € 1.896, na € 2.179 in 2024 en € 2.309 in 2023. De bemanningskosten per zeedag stegen juist naar € 2.682, tegen € 2.232 in 2024 en € 2.322 in 2023. Per saldo zorgde de combinatie van hogere aanlandwaarde per zeedag en lagere brandstofkosten ervoor dat de nettomarge per zeedag in 2025 het hoogste was van de drie jaren, ondanks de hogere bemanningskosten.

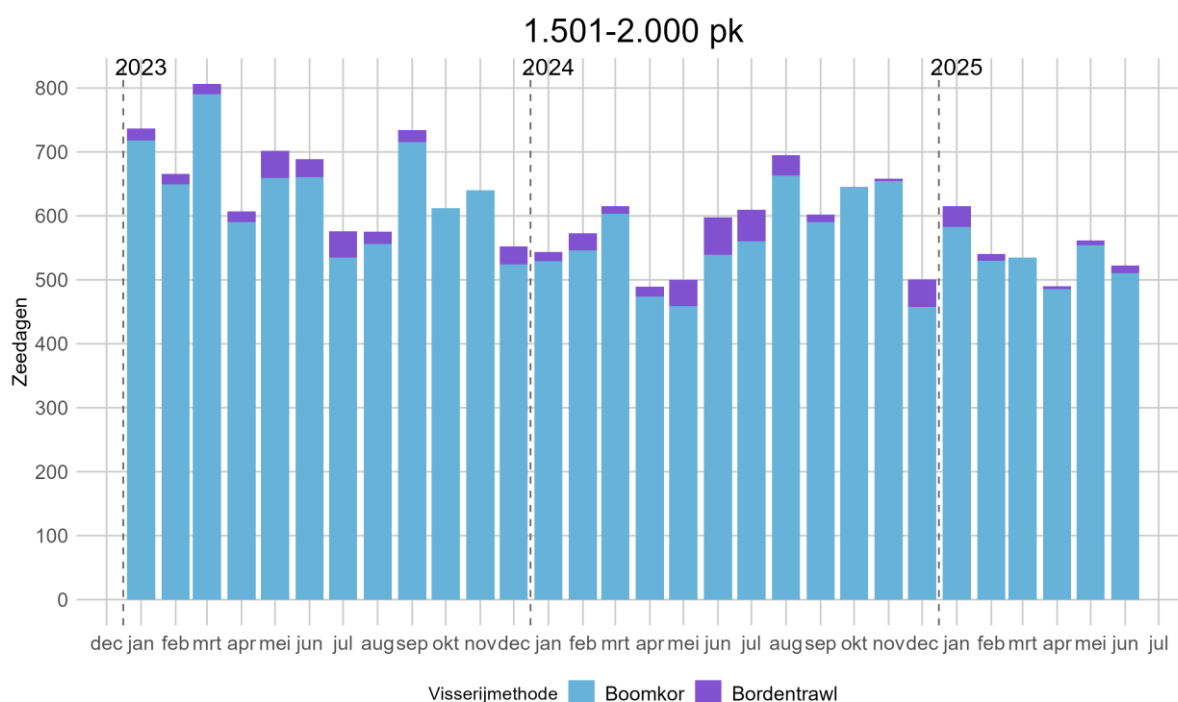


Figuur 11.4 Economische resultaten per zeedag van kotters met een motorvermogen van 801-1.500 pk, 2023-2025

12 Kotters 1.501-2.000 pk

12.1 Inzet

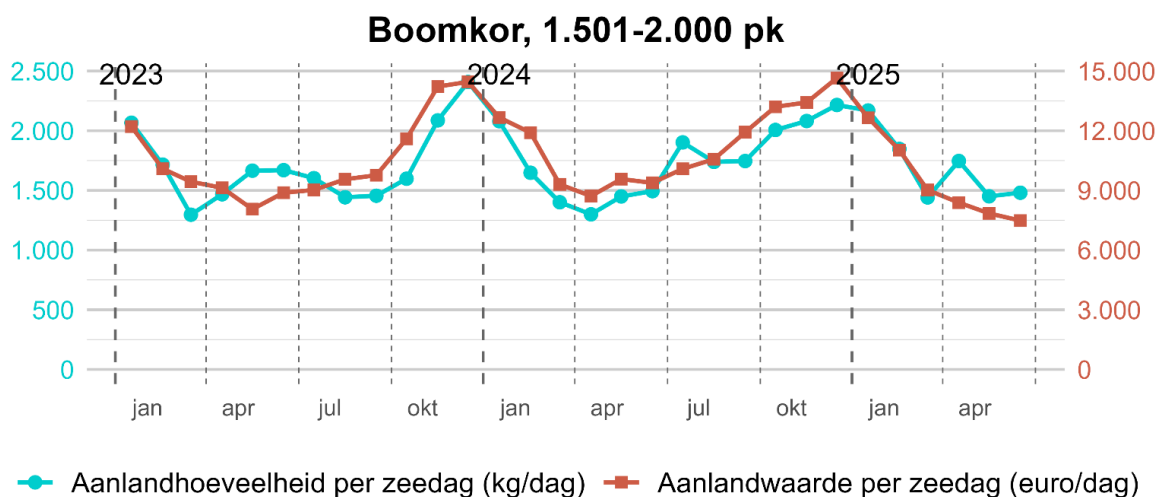
In figuur 12.1 is voor de kotters met een motorvermogen van 1.501-2.000 pk het aantal zeedagen weergegeven. De kotters worden vooral ingezet in de boomkorvisserij. In de eerste helft van 2025 werden 3.198 zeedagen met de boomkor gevist, vergelijkbaar met 2024 (3.151 zeedagen) maar beduidend lager dan in 2023 (4.068 zeedagen). De inzet in de bordentrawlvisserij steeg van 138 zeedagen in de eerste helft van 2023 naar 167 zeedagen in 2024, en daalde vervolgens sterk naar 67 zeedagen in de eerste helft van 2025. De totale inzet in deze pk-klasse lag daarmee in 2025 iets hoger dan in 2024, maar duidelijk onder het niveau van 2023.



Figuur 12.1 Inzet in zeedagen van kotters met een motorvermogen van 1.501-2.000 pk, 2023-2025

12.2 Aanlandhoeveelheid- en waarde per zeedag

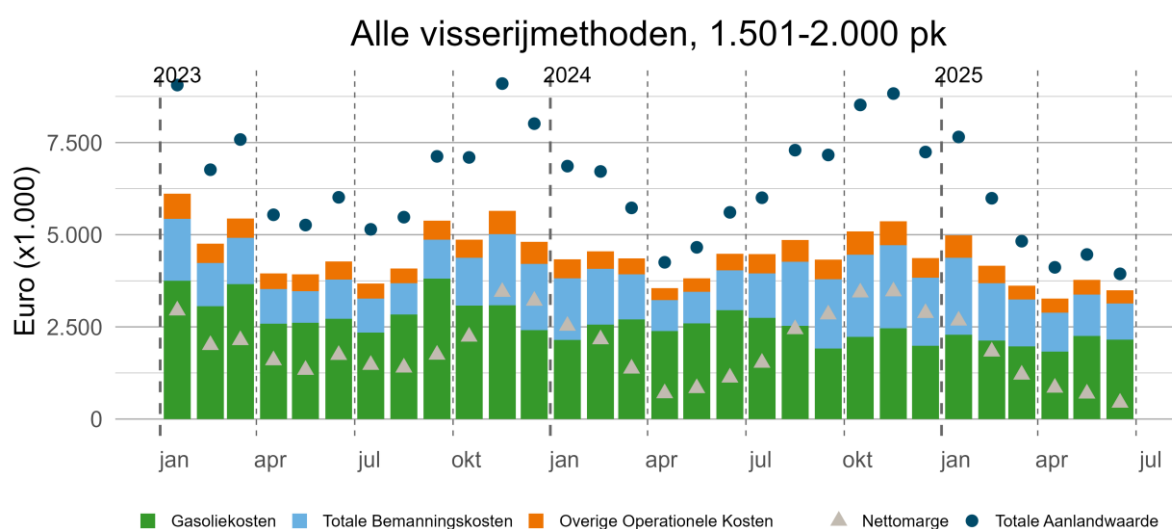
In figuur 12.2 zijn voor de kotters met een motorvermogen van 1.501-2.000 pk de aanlandhoeveelheden en aanlandwaarden per zeedag in 2024 weergegeven. In de boomkorvisserij lagen de aanlandhoeveelheden per zeedag in 2025 met 1.696 kilo iets hoger dan in 2023 (1.633 kilo) en 2024 (1.565 kilo). De aanlandwaarde per zeedag daalde echter naar € 9.468, na een piek van € 10.281 in 2024, maar lag nog altijd iets boven het niveau van 2023 (€ 9.614). De lichte stijging in aanvoer in 2025 ging dus gepaard met een lagere gemiddelde prijs dan in 2024. De resultaten voor de bordentrawlvisserij binnen de pk-klasse 1.501-2.000 zijn niet weergegeven, omdat het aantal actieve kotters in deze categorie in de eerste helft van 2025 te klein was om hierover te kunnen publiceren.



Figuur 12.2 Aanlandhoeveelheid- en waarde per zeedag, 2023-2025

12.3 Economische resultaten

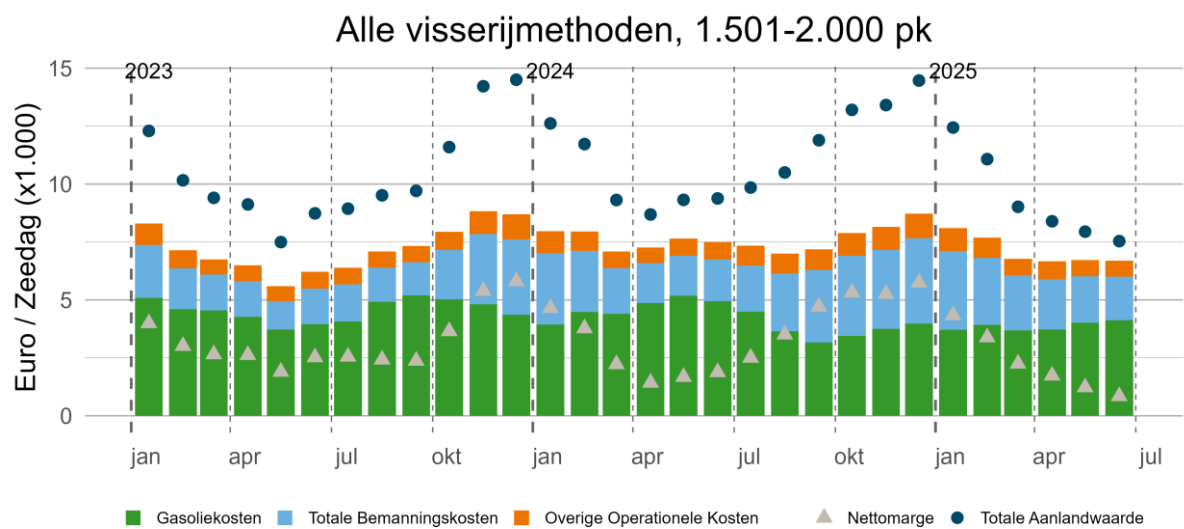
In figuur 12.3 zijn voor de kotters met een motorvermogen van 1.501-2.000 pk de nettomarge, de totale aanlandwaarde en de belangrijkste kosten weergegeven. De nettomarge in de eerste helft van 2025 kwam uit op € 7,7 mln., lager dan in 2024 (€ 8,7 mln.) en ook onder het niveau van 2023 (€ 8,3 mln.). De totale aanlandwaarde daalde in 2025 naar € 31,0 mln., nadat deze in 2024 nog € 33,8 mln. bedroeg en in 2023 € 40,2 mln. Daarmee waren de opbrengsten in 2025 beduidend lager dan in de voorgaande jaren. Aan de kostenkant namen de gasoliekosten verder af, van € 15,3 mln. in 2024 naar € 12,6 mln. in 2025, (2023: € 20,1 mln.). De bemanningskosten namen ten opzichte van 2024 toe naar € 8,1 mln., tegen € 7,2 mln. in 2024 (€ 8,6 mln. in 2023). De overige operationele kosten bleven stabiel op € 2,6 mln. De combinatie van lagere opbrengsten en hogere bemanningskosten zorgde ervoor dat de nettomarge in 2025 onder het niveau van 2024 lag, ondanks de sterke daling van de gasoliekosten.



Figuur 12.3 Economische resultaten van kotters met een motorvermogen van 1.501-2.000 pk, 2023-2025

In figuur 12.4 zijn de economische resultaten weergegeven per zeedag. De nettomarge per zeedag kwam in de eerste helft van 2025 uit op € 2.353, lager dan in 2024 (€ 2.627) maar hoger dan in 2023 (€ 2.005). De aanlandwaarde per zeedag bedroeg in 2025 € 9.488, minder dan in 2024 (€ 10.191),

maar boven het niveau van 2023 (€ 9.682). De aanlandhoeveelheid per zeedag steeg naar 1.716 kilo, ten opzichte van 1.600 kilo in 2024 en 1.672 kilo in 2023. De gasoliekosten per zeedag daalden naar € 3.864, na € 4.622 in 2024 en € 4.838 in 2023. De bemanningskosten per zeedag namen juist toe naar € 2.472, hoger dan in 2024 (€ 2.165) en 2023 (€ 2.065).



Figuur 12.4 Economische resultaten per zeedag van kotters met een motorvermogen van 1.501-2.000 pk, 2023-2025

Bijlagen

Bijlage 1 Jaarresultaten 2023 en 2024

Tabel B1.1 Belangrijkste gegevens over 2023 en 2024 per visserijmethode

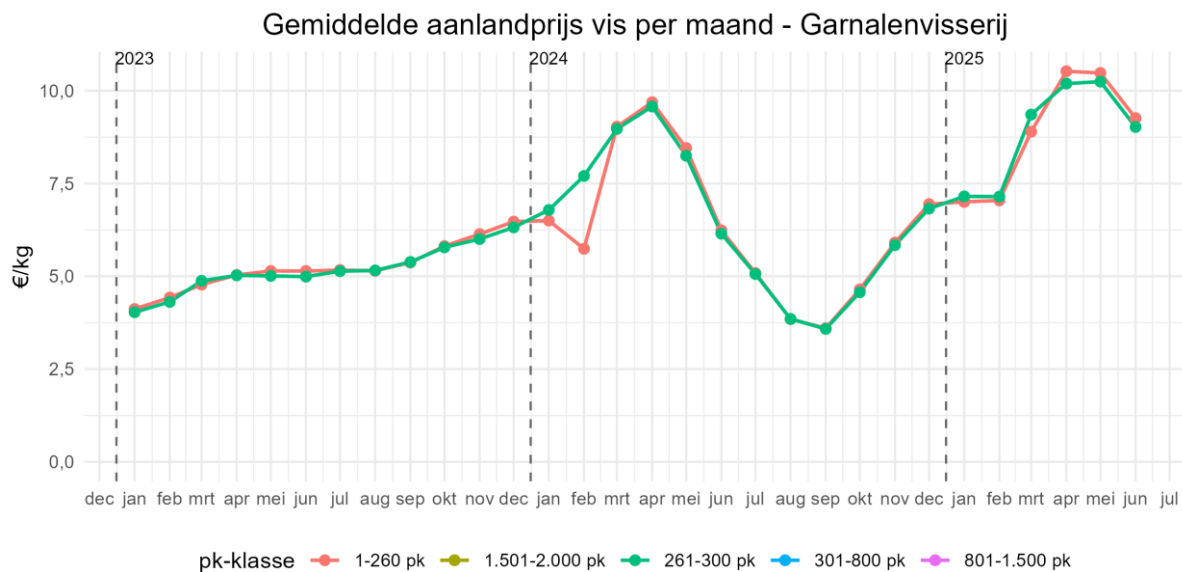
	Boomkor		Bordentrawl		Flyshoot		Garnalen		Kottervisserij totaal	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Zeedagen (* duizend)	8,8	7,5	3,7	3,9	3,2	3,3	14,8	16,3	30,5	31,1
Pk-dagen (* mln.)	15,7	13,8	2,3	2,4	2,5	2,6	4,3	4,7	24,8	23,5
Mandagen (* duizend)	63,8	52,9	17,6	18,9	17,3	18,2	41,7	46,0	140,4	135,9
Totale aanlandhoeveelheid (* mln. kg)	13,9	12,7	4,4	4,5	8	8,4	7,6	12,5	33,9	38,1
Totale opbrengsten (* mln. €)	87	81,2	20,8	22,0	29,4	33,2	40,5	69,4	177,7	205,8
Totale aanlandwaarde (* mln. €)	85,7	81,4	20,8	22,4	29,9	34,1	39,5	68,9	175,9	206,7
Overige opbrengsten (* mln. €)	1,3	-0,1	0	-0,4	-0,5	-0,9	1,0	0,5	1,8	-0,9
Totale Gasolieverbruik (* mln. liter)	51,2	45,4	7,6	7,7	7,7	8,3	15	16,3	81,5	77,7
Totale kosten (* mln. €)	82,5	73,0	22,2	23,4	27,6	32,1	48,6	62,3	180,9	190,8
Gasoliekosten (* mln. €)	37,9	29,3	5,8	4,9	5,7	5,7	11,7	11,1	61,1	51,0
Totale bemanningskosten (* mln. €)	19,8	19,5	6,7	7,5	9,2	10,9	15	27,4	50,7	65,2
Overige operationele kosten (* mln. €)	6,5	6,1	1,3	1,5	2,8	2,9	0,8	1,5	11,4	11,9
Overige niet-operationele kosten (* mln. €)	18,3	18,2	8,4	9,5	10	12,7	21,2	22,4	57,9	62,7
Nettoresultaat (* mln. €)	4,6	8,3	-1,5	-1,4	1,7	1,1	-8,1	7,1	-3,3	15,1
Nettomarge (* mln. €)	21,5	26,6	6,9	8,5	12,2	14,7	12	28,9	52,6	78,7

Tabel B1.2 Belangrijkste gegevens over 2023 en 2024 per pk-klasse

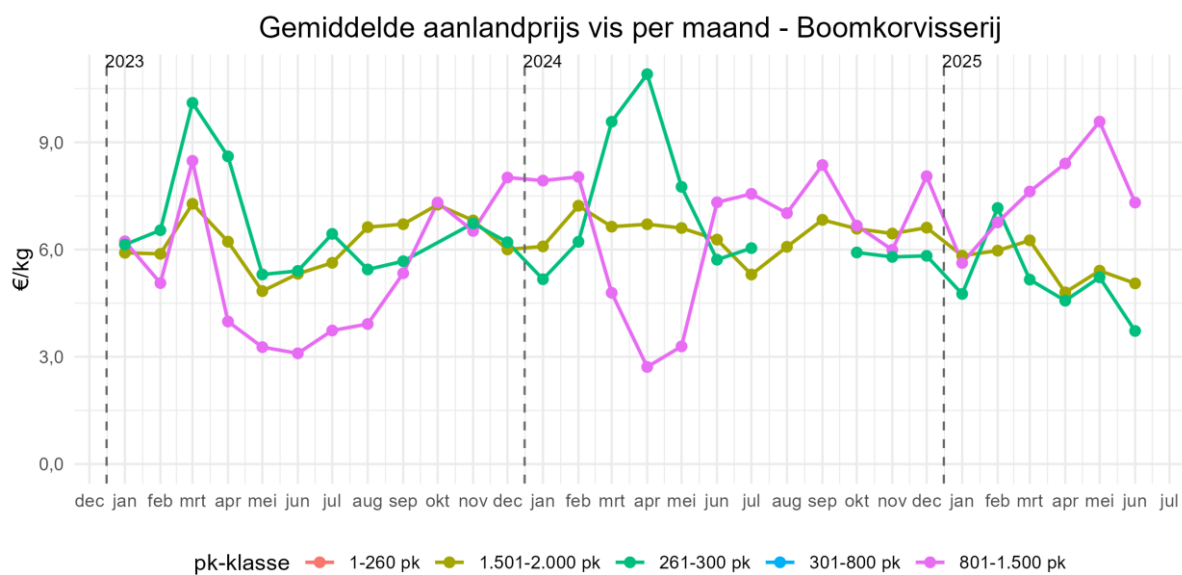
	1-260 pk		261-300 pk		301-800 pk		801-1.500 pk		1.501-2.000 pk		Kottervisserij totaal	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Zeedagen (* duizend)	2,0	2,6	15,3	16,0	3,2	3,3	2,1	2,1	7,8	7,0	30,4	31,1
Pk-dagen (* mln.)	0,4	0,6	4,6	4,8	2,0	2,0	2,4	2,3	15,4	13,8	24,8	23,5
Mandagen (* duizend)	4,3	5,6	47,2	49,5	17,0	17,9	11,9	11,9	60,0	51,1	140,4	135,9
Totale aanlandhoeveelheid (* mln. kg)	0,9	1,8	8,5	12,5	6,5	6,8	4,4	4,4	13,5	12,6	33,8	38,1
Totale opbrengsten (* mln. €)	4,9	9,6	45,0	70,3	25,7	28,4	18,1	18,7	82,2	78,8	175,9	205,8
Totale aanlandwaarde (* mln. €)	5,0	9,6	46,1	69,7	25,2	29,1	17,8	19,5	83,5	78,9	177,6	206,7
Overige opbrengsten (* mln. €)	-0,1	0,0	-1,1	0,6	0,5	-0,6	0,3	-0,8	-1,3	-0,1	-1,7	-0,9
Totale Gasolieverbruik (* mln. liter)	1,1	1,3	17,1	17,4	7,2	7,3	6,5	6,3	49,7	45,3	81,6	77,6
Totale kosten (* mln. €)	5,1	7,0	53,5	65,2	25,8	28,7	17,8	18,9	78,7	71,0	180,9	190,8
Gasoliekosten (* mln. €)	0,9	0,9	13,1	11,8	5,3	4,9	4,8	4,1	36,9	29,2	61,0	51,0
Totale bemanningskosten (* mln. €)	2,1	3,8	16,9	27,8	8,0	9,5	5,2	5,8	18,6	18,3	50,8	65,2
Overige operationele kosten (* mln. €)	0,1	0,2	1,2	1,7	2,2	2,4	1,6	1,6	6,4	6,0	11,5	11,9
Overige niet-operationele kosten (* mln. €)	2,1	2,1	22,4	23,9	10,2	12,0	6,2	7,4	16,8	17,4	57,7	62,7
Nettoresultaat (* mln. €)	-0,1	2,6	-7,5	5,1	-0,6	-0,3	0,1	-0,2	4,8	7,8	-3,3	15,1
Nettomarge (* mln. €)	1,8	4,7	13,9	28,4	10,1	12,3	6,5	8,0	20,3	25,3	52,6	78,7

Bijlage 2 Visprijzen

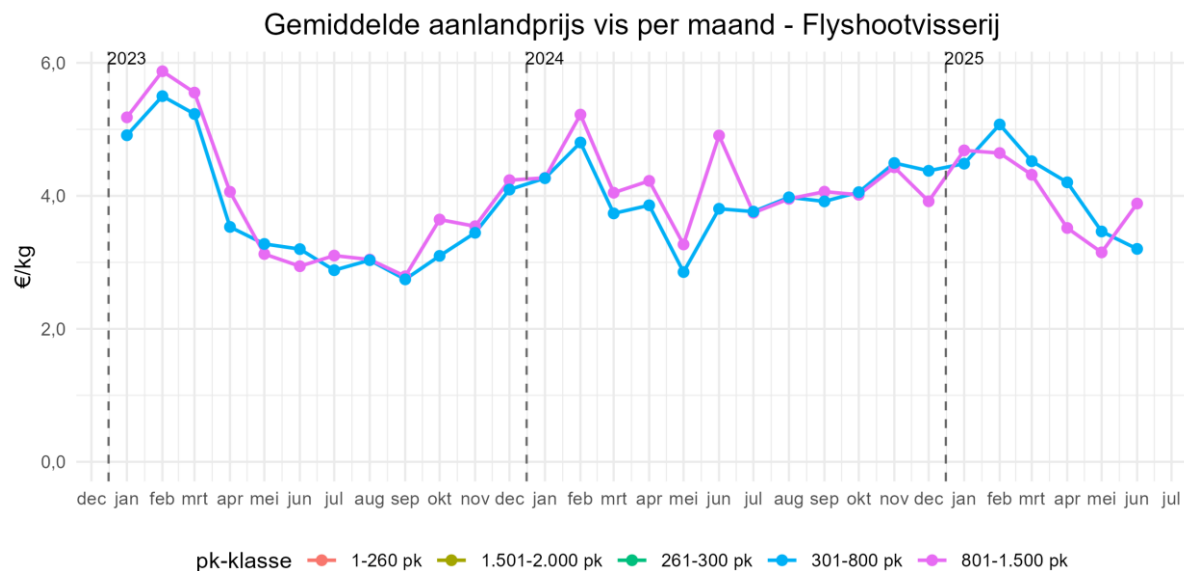
In onderstaande figuren zijn de gemiddelde prijzen van de aangelande vis weergegeven per visserijmethode en pk-klasse.



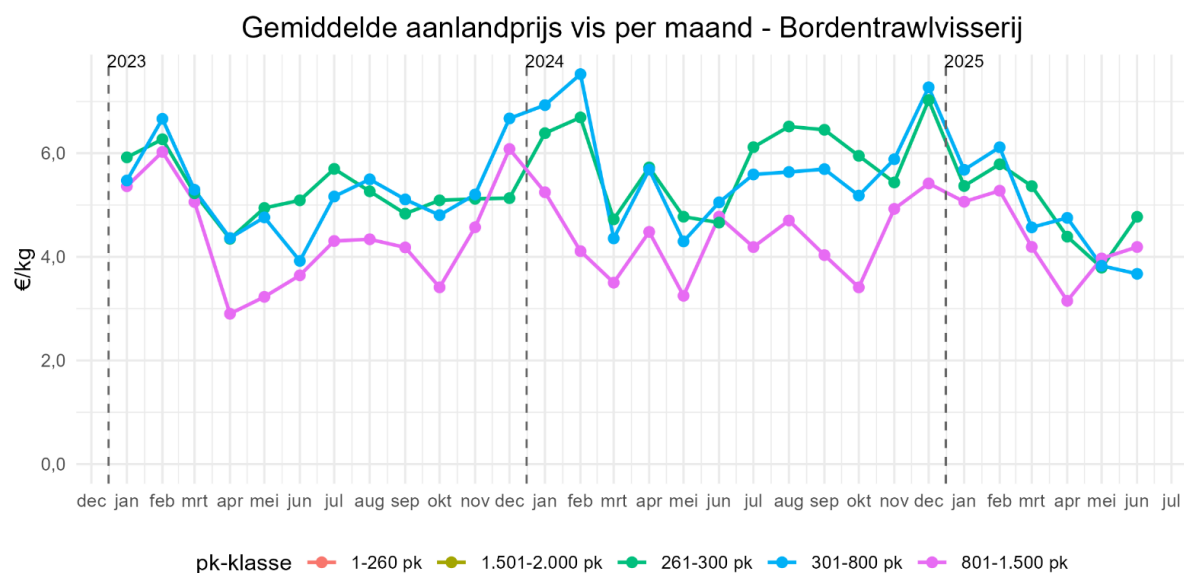
Figuur B2.1 Gemiddelde prijs van de aangelande vis per pk-klasse in de garnalenvisserij, 2023-2025



Figuur B2.2 Gemiddelde prijs van de aangelande vis per pk-klasse in de boomkorvisserij, 2023-2025



Figuur B2.3 Gemiddelde prijs van de aangelande vis per pk-klasse in de flyshootvisserij, 2023-2025



Figuur B2.4 Gemiddelde prijs van de aangelande vis per pk-klasse in de bordentrawlvisserij, 2023-2025. De resultaten voor kotters in de pk-klasse 1.501-2.000 worden niet weergegeven uit privacyoverwegingen, omdat het aantal actieve schepen in (delen van) het jaar te beperkt is

Meer informatie

Marc Robert
T +31 (0)6 81974116
E marc.robert@wur.nl
www.wur.nl/social-and-economic-research

2026-005