



Vlaanderen
is landbouw & zeevisserij

DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ 2024 BEDRIJFSRESULTATEN

Economische resultaten
van de Belgische rederijen

AGENTSCHAP
LANDBOUW
& ZEEVISSERIJ

www.vlaanderen.be/visserij

DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ 2024 - **BEDRIJFSRESULTATEN**

Economische resultaten van de Belgische rederijen

22.12.2025

Colofon

Samenstelling

Agentschap Landbouw en Zeevisserij

ir. Nathalie Scherrens

Lector

Alex Vancoppenolle

Verantwoordelijke uitgever

ir. Patricia De Clercq, administrateur-generaal

Lay-out

Agentschap Landbouw en Zeevisserij

Een digitale versie vindt u terug op

<https://lv.vlaanderen.be/nl/visserij/cijfers-marktoverzichten/publicaties-zeevisserij>

De verwerkte cijfers m.b.t. boekhoudkundige gegevens in deze publicatie en de berekening van winst/verlies zijn gebaseerd op cijfers die ons door de reders of boekhouders werden verschaft. Het Agentschap Landbouw en visserij draagt geen verantwoordelijkheid met betrekking tot de correctheid van deze aangeleverde cijfers.

[illegible]

INHOUD

1	INLEIDING.....	4
2	BEGRIPSBEPALINGEN	5
2.1	AANTAL VAARTDAGEN	5
2.2	BESOMMING	5
2.3	ANDERE INKOMSTEN	5
2.4	GEMIDDELDE	5
2.5	BRUTOBEDRIJFSRESULTAAT	5
2.6	NETTOBEDRIJFSRESULTAAT	6
2.7	NETTOWINST/VERLIES (VÓÓR BELASTING)	6
2.8	KENGETAL WINSTGEVENDHEID	6
2.9	KLEIN VLOOTSEGMENT (KVS)	6
2.9.1	Kustvissersvaartuigen	6
2.9.2	Eurokotters	6
2.9.3	Andere KVS (Klein Vlootsegment 0-221 kW)	6
2.10	GROOT VLOOTSEGMENT (GVS)	7
2.10.1	Bokken ≥ 662 kW	7
2.10.2	Andere GVS (Groot Vlootsegment, > 221 kW)	7
3	ALGEMENE TENDENSEN.....	8
3.1	DE VLOOT	8
3.2	AANVOER EN AANVOERWAARDE	8
4	RESULTATENANALYSE PER VAARSEGMENT	10
4.1	ALGEMENE ANALYSE	10
4.2	ANALYSE PER VAARTDAG	13
5	Detail van de kostenfactoren binnen de segmenten.....	16
6	BRANDSTOFKOSTEN.....	23
7	FINANCIËLE PARAMETERS.....	27
7.1	RENTABILITEIT	27
7.2	SCHULDRATIO	28

////////////////////////////////////

1 INLEIDING

Op het einde van het boekjaar 2024 telde de Belgische commerciële visserij 60 vaartuigen. Een vaartuig is pas opgestart in het vierde kwartaal en is te weinig representatief, één vaartuig fungeert als opleidingsschip en wordt tevens niet opgenomen in deze publicatie, vijf vaartuigen hadden geen vaartdagen en geen verkopen. Ook deze werden niet opgenomen in deze uitgave. Er blijven dus 53 vaartuigen over die mee opgenomen worden in deze uitgave. Hierdoor kan over een representatief aandeel van de Belgische vloot gesproken worden. Hiervan behoorden er 21 vaartuigen tot het klein vlootsegment (KVS) en 32 vaartuigen tot het groot vlootsegment (GVS). Tabel 1 geeft een overzicht van de vaartuigen die mee in rekening gebracht werden in deze uitgave.

Onderverdeeld in de gebruikelijke groepen die wij voor de berekeningen hanteren, hebben wij bedrijfsresultaten in rekening genomen voor volgende segmenten en subgroepen:

- 21 van het KVS:
 - o 9 kustvissersvaartuigen
 - o 11 eurokotters
 - o 1 'andere' KVS (1 passief visser)*
- 32 van het GVS:
 - o 28 boomkorvaartuigen ≥ 662 kW
 - o 4 'andere' GVS (plankenvissers).

* Om redenen van privacy en statische relevante verwerking van alle ingestuurde bedrijfsresultaten wordt het vaartuig behorende tot het segment 'Andere' binnen het kleinvlootsegment mee opgenomen in het segment Kustvissersvaartuigen in het vervolg van deze uitgave. Het vaartuig voldoet namelijk ook aan de definitie van deze groep. Op deze manier blijft de privacy gegarandeerd en kunnen alle beschikbare gegevens statistisch correct verwerkt worden.

Belangrijke externe parameters in 2024 waren:

- De gemiddelde gasolieprijs daalde na een periode van recordhoogtes naar gemiddeld 0,7285 €/liter in 2024. Daarmee lag deze 0,055 €/liter lager lag dan in 2023 (0,78 €/liter). Dat is een daling met 7%.
- De gemiddelde visprijs (in alle havens) daalde met 1,2% tot 5,58 €/kg (5,65€/kg in 2023).
- De tongprijs (in Belgische havens) steeg met 0,67 €/kg van 17,50 €/kg in 2023 tot 18,17 €/kg in 2024 (+3,8%), terwijl de aanvoer van tong in Belgische havens daalde met 17% van 2.168 ton naar 1801 ton (-367 ton), waardoor er voor tong globaal 13,6% minder besomd werd (totale besomming van tong: 32,7 miljoen euro). Dit stemt overeen met 47,3% van de totaal gerealiseerde besomming in Belgische havens. In tegenstelling tot andere belangrijke vissoorten, zoals schol, wordt de opgevangen tong hoofdzakelijk in Belgische havens verkocht.
- De **totale besomming (alle havens)** lag uiteindelijk 6.7% lager (een daling van **6 miljoen euro**) dan in 2023 en kwam op **84 miljoen euro**. Een lagere aanvoer die in 2024 gepaard ging met een lichtjes lagere gemiddelde visprijs, levert uiteindelijk een lagere totale besomming op. Daar tegenover staat de daling met 7% van de gasolieprijs.

////////////////////////////////////

2 BEGRIPSBEPALINGEN

2.1 AANTAL VAARTDAGEN

Een vaartdag is de aanwezigheid op zee van ten minste 4 uur in de loop van een dag. Het uitvaren van een vissersschip voor een duur die 24 uur niet overschrijdt, wordt als één vaartdag beschouwd. Het uitvaren van een vissersschip voor een duur die 24 uur of een veelvoud van 24 uur overschrijdt, levert telkens een nieuwe vaartdag op.

2.2 BESOMMING

Dit is de som van alle inkomsten uit de verkoop van vis, incl. de verkoop buiten de veilingen.

- ▶ verhandelde waarde = verkoopwaarde van de aanvoer.
- ▶ niet-verhandelde waarde = de vergoeding (slechts enkele cent/kg), die de reder krijgt in de veiling voor de opgehouden vis (zie volgend punt) met de bestemming ‘verwerking tot vismeel’.
- ▶ opgehouden vis = de hoeveelheid vis, die door het niet bereiken van een bepaalde minimumprijs (= ophoudprijs), uit de markt wordt genomen. De reder ontvangt hiervoor via de producentenorganisatie een vergoeding. Het jaar 2013 was het laatste jaar waarin deze vergoeding met EU-steun werd toegekend. De in dit kader ontvangen vergoedingen van de Rederscentrale zijn begrepen in de ‘andere inkomsten’ (zie hieronder 2.3).

2.3 ANDERE INKOMSTEN

Dit zijn **andere inkomsten** (excl. subsidies) **uit het gebruik van het vaartuig**, zoals (met in volgorde van belang) bijv. toeristische activiteiten, gebruik als werkboot alsook ontvangen verzekeringspremies voor schade aan of verlies van vaartuig of vistuig, tussenkomsten Zeevissersfonds, Rederscentrale (met inbegrip van niet verhandelde waarde van de opgehouden vis), Fonds voor Scheepjongeren en voordelen van alle aard. Subsidies (en/of) financiële opbrengsten zijn hierin niet begrepen. Deze andere inkomsten worden meegerekend voor de berekening van het bruto- of netto-bedrijfsresultaat.

2.4 GEMIDDELTE

Dit is het rekenkundig gemiddelde. Het werken met gemiddelde waarden, biedt het voordeel dat een beter inzicht in het geheel wordt verkregen en dat de lezer eenvoudiger trendevoluties uit het verleden kan opvolgen. Bij nadere analyse van de resultaten mag echter niet uit het oog worden verloren dat deze werkwijze de beste schepen in een te nadelig en de minder goede in een te voordelig daglicht stelt. Om aan die tekortkoming tegemoet te komen, wordt - daar waar nodig - de spreiding van bepaalde resultaten meegegeven.

2.5 BRUTOBEDRIJFSRESULTAAT

Dit is de besomming plus de andere inkomsten, verminderd met alle bedrijfskosten behalve afschrijvingen en financiële kosten.

2.6 NETTOBEDRIJFSRESULTAAT

Dit is het brutobedrijfsresultaat, verminderd met de afschrijvingen.

2.7 NETTOWINST/VERLIES (VÓÓR BELASTING)

Dit is het netto bedrijfsresultaat, verminderd met de financiële kosten en verhoogd met de eventuele subsidies (en/of) financiële opbrengsten.

2.8 KENGETAL WINSTGEVENDHEID

$$= \frac{\text{nettowinst (vóór belasting)} \times 100}{\text{omzet}}$$

Dit kengetal winstgevendheid, uitgedrukt in %, ligt best zo hoog mogelijk.

Omzet = besomming + overige inkomsten (excl. financiële opbrengsten zoals o.a. subsidies)

2.9 KLEIN VLOOTSEGMENT (KVS)

Deze groep bevat de vaartuigen met een vermogen van maximum 221 kW. De groep kan verder onderverdeeld worden in de volgende subgroepen:

2.9.1 Kustvissersvaartuigen

Dit zijn vaartuigen met een vermogen van max. 221 kW (300 PK), die over het algemeen minder dan 48 uur (maar meestal minder dan 24 uur) per reis op zee vertoeven en meestal aanlanden in een Belgische haven. Als ze altijd aan de hiervoor vernoemde voorwaarden voldoen, kunnen kustvisserstvaartuigen zich vrijwillig inschrijven om officieel tot het kustvissersegment te behoren en worden dan formeel “kustvisser”.

2.9.2 Eurokotters

Dit zijn vaartuigen gebouwd sinds 1981, uitgerust met de boomkor en die specifiek bedoeld zijn om binnen de 12-mijlszones te vissen. Niettegenstaande de huidige criteria om binnen de 12-mijlszone te mogen vissen die sedert 1987 geldig zijn (max. 221 kW (300 PK) en max. 24 m lengte over alles zijn), ongeacht hun brutotonnenmaat.

2.9.3 Andere KVS (Klein Vlootsegment 0-221 kW)

Dit zijn vaartuigen die een vermogen hebben van max. 221 kW (300 PK), maar die niet behoren tot de eurokotters of de kustvissersvaartuigen. Het gaat hier om een heterogene restcategorie van borden of plankenvissers, staande wantvissers of seinevissers ('flyshooters' genaamd).

[illegible]

2.10 GROOT VLOOTSEGMENT (GVS)

Deze groep omvat de vaartuigen met een vermogen van meer dan 221 kW, maar gelijk aan of minder dan 1200 kW. In het kader van deze publicatie kan dit vlootsegment voort onderverdeeld worden in volgende subgroepen:

2.10.1 Bokken ≥ 662 kW

Dit zijn vaartuigen die uitgerust zijn met de boomkor en een vermogen hebben van 662 kW of meer. Dit vormt de grootste subgroep.

2.10.2 Andere GVS (Groot Vlootsegment, > 221 kW)

Het gaat hier om een heterogene restcategorie van borden of plankenvissers, staande wantvissers en seinevissers ('flyshooters' genaamd).

N.B.: Voor het gemiddelde motorvermogen wordt voortaan de som van het reële kW motorvermogen + bijkomend kW motorvermogen gehanteerd, omdat het totaal een grote invloed heeft op de vangstmogelijkheden en dus zo ook op de besomming. Alleen in de tabel 9 (hoofdstuk 6) over het gemiddeld gasolieverbruik wordt met het effectieve motorvermogen gerekend, omdat het brandstofverbruik afhankelijk is van het type vaartuig, de visserijmethode, effectief motorvermogen en de efficiëntie van de motor; het bijkomend vermogen heeft geen invloed op het brandstofverbruik.

////////////////////////////////////

3 ALGEMENE TENDENSEN

3.1 DE VLOOT

Eind 2024 telde het EU-vlootregister 60 Belgische vissersvaartuigen met een totale capaciteit van 44 252 kW en 13.682 GT. Er is een stijging met één vaartuig ten opzichte van eind 2023.

Eind 2024 was het aantal vaartuigen per thuishaven als volgt:

Blankenberge	1
Nieuwpoort	5
Oostende	13
Zeebrugge	41

De Belgische vloot kon eind 2024 opgedeeld worden volgens volgende categorieën en subcategorieën:

- 27 vaartuigen behoren tot het KVS:
 - o 12 kustvissersvaartuigen
 - o 13 eurokotters
 - o 2 'andere' KVS (1 plankenvisser, 1 passief visser)
- 33 vaartuigen behoren tot het GVS:
 - o 29 boomkorvaartuigen ≥ 662 kW
 - o 4 'andere' GVS (plankenvissers).

Van deze in totaal 60 vaartuigen zijn er 53 opgenomen in deze publicatie (zie boven).

3.2 AANVOER EN AANVOERWAARDE

Een uitgebreide bespreking van deze gegevens vindt u in '**Aanvoer en Besomming 2024**', op de publicatiewebsite van de Vlaamse overheid: <https://www.vlaanderen.be/publicaties>

De resultaten van de Belgische commerciële vissersvloot in 2024 kunnen als volgt worden samengevat:

- ▶ De aanvoer in Belgische en buitenlandse havens samen bedroeg 15 921 ton (-6%) met een aanvoerwaarde van 84 miljoen euro (-6,9%);
- ▶ De aanvoer in Belgische havens werd gekenmerkt door een daling tot 12 519 ton (-6,6%, 78,6% van de totale aanvoer) met een aanvoerwaarde van 75 miljoen euro (-6%, 83,4% van de totale aanvoerwaarde);
- ▶ De aanvoer in de **vreemde havens** daalde tot 3 137 ton (-7,8% t.o.v. 2023). De aanvoer in buitenlandse havens had een aanvoerwaarde van 14 769 miljoen euro (-5% t.o.v. 2023),
- ▶ De gemiddelde visprijs in Belgische havens daalde in 2024 tot 5,81 euro/kg (-3%). De gemiddelde visprijs in vreemde havens steeg in 2024 met 7% tot 4,71 €/kg. De totale gemiddelde visprijs (binnenlandse en buitenlandse havens samen) daalde tot 5,58 euro/kg (5,65 in 2023, -1,2%). De daling in aanvoer ging gepaard met een stabilisering tot lichte daling (Belgische havens) van de visprijzen.

////////////////////////////////////

Wat betreft de factoren die de vermelde resultaten hebben beïnvloed in 2024, kan melding gemaakt worden van:

- ▶ Het aantal vaartuigen is gestegen tot 60 eenheden met een totale capaciteit van 44 252 kW en 13 686 GT;
- ▶ Er was in de eerste plaats een verdere daling van het tongquotum: in de Noordzee een daling met 60%, in de Ierse Zee een daling met 77%, en in het Oostelijk deel van het Engels kanaal een daling met 15%. Door vrij late herzieningen verhoogde het totale tongquotum in 2024 uiteindelijk met 10%. Doordat dit vrij laat op het seizoen gebeurde, kon dit niet ten volle benut worden,
- ▶ In de Noordzee was er in 2024 opnieuw een stijging van het quotum voor kabeljauw met 12% in vergelijking met 2023. Deze stijging is minder fors dan in 2023 (toen 60% t.o.v. 2022). Voor schol was er een stijging van het quotum met 23%. Verder was er een verhoging van quota voor wijting met 5%. Voor schelvis was er een forse stijging van het quotum met 65%,
- ▶ De gemiddelde gasolieprijs daalde verder in 2024 (na de recordhoogtes in 2022) tot gemiddeld 0,7285 €/liter (in 2023 was dit 0,78 €/liter).

[illegible]

4 RESULTATENANALYSE PER VAARSEGMENT

4.1 ALGEMENE ANALYSE

De gegevens uit tabellen 1 tot en met 4 tonen aan dat 2024 voor de Belgische zeevisserij wordt gekenmerkt door een duidelijke divergentie tussen het klein vlootsegment (KVS) en het groot vlootsegment (GVS), zowel wat betreft activiteit, inkomsten, kostenstructuur als bedrijfsresultaten.

Uit tabel 1 blijkt dat het activiteitsniveau van de vloot verschillend evolueerde per segment. Het totaal aantal vaartdagen in 2024 daalde binnen het KVS met ongeveer 4%, terwijl het GVS een lichte stijging kende (+3%). Deze daling binnen het KVS wordt volledig verklaard door het subsegment kustvisserij, waar het aantal vaartdagen met bijna 20% terugviel. Daartegenover staat het subsegment eurokotters, dat zijn aantal vaartdagen met ongeveer 5% zag toenemen. Binnen het GVS steeg het aantal vaartdagen in beide subsegmenten licht.

Tabel 1: Aantal verwerkte boekhoudingen en bijhorende typerende gemiddelden per groep in 2023-2024

GROEP	AANTAL BOEK- HOUDINGEN		KW MOTORVERMOGEN						VANGST- RECHT- FACTOR		GT		VAARTDAGEN		
			EFFECTIEF		BIJKOMEND		TOTAAL								
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	%
KVS- Kustvisser (≤221kW)	11+1*	9+1*	215	214	4	5	218	219	1,08	1,1	67	60	188	153	-19
KVS- Eurokotters (≤221kW)	11	11	221	221	0	0	221	221	1,18	1,18	103	104	187	196	+5
TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT (≤221kW)	23	21	218	218	2	2	220	220	1,13	1,14	85	83	183	176	-4
GVS – Bokken (≥662 kW)	28	28	858	858	318	313	1161	1172	1,22	1,2	348	353	248	255	+3
GVS – Andere (>221 kW)	5	4	712	624	362	452	1073	1076	1,08	1,1	286	295	220	229	+4
TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT (>221 kW)	33	32	836	829	325	330	1148	1161	1,20	1,2	338	346	244	252	+3

* 1 vaartuig dat feitelijk binnen segment KVS –'Andere' hoort wordt meegenomen in het segment Kustvisserij, dit vaartuig voldoet tevens aan de definitie van kustvisser en zal om die reden (en statische redenen) in deze uitgave verder opgenomen worden in het Kustvissersegment.

Tabel 2 toont een contrasterende evolutie in de bedrijfsinkomsten. De gemiddelde besomming steeg in 2024 binnen het KVS met 7%, vooral dankzij de eurokotters, waar een stijging van 3% werd genoteerd. De besomming van de kustvisserij bleef daarentegen quasi stabiel. Op segmentniveau staat deze stijging in schril contrast met het GVS, waar de besomming gemiddeld met 6% daalde. Deze daling is zichtbaar in beide GVS-subsegmenten. Opvallend is verder dat de overige inkomsten in alle segmenten sterk terugliepen, met dalingen tussen 21% en 41%. Daartegenover staat een uitgesproken stijging van de financiële opbrengsten en subsidies binnen het KVS (+102%), terwijl deze binnen het GVS juist sterk daalden (–56%).

daalde. Binnen het subsegment “Andere GVS” resulteerde dit zelfs in een gemiddeld verlies. Deze cijfers tonen aan dat het groot vlootsegment in 2024 aanzienlijk gevoeliger bleek voor dalende besommingen en afnemende financiële steun, terwijl het klein vlootsegment zijn resultaten wist te verbeteren, zij het in belangrijke mate dankzij subsidies.

Tabel 4: Gemiddelde bedrijfsresultaten per groep vgl. 2024 t.o.v. 2023

GROEP	BRUTO BEDRIJFSRESULTAAT (EURO)			WINST of VERLIES VOOR BELASTING (EURO)		
	2023	2024	%	2023	2024	%
KVS- Kustvisser (≤221kW)	14 789	22 689	+53	392	14 678	+3 644
KVS- Eurokotters (≤221kW)	84 572	93 983	+11	46 534	90 721	+95
TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT (≤221kW)	48 164	60 033	+25	22 460	54 510	+143
GVS – Bokken (≥662 kW)	342 857	294 152	-14	346 186	100 644	-71
GVS – Andere (>221 kW)	188 736	36 726	-81	268 807	-111 441	-141
TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT (>221 kW)	319 506	261 973	-18	334 462	74 133	-78

4.2 ANALYSE PER VAARTDAG

Tabel 5 geeft de belangrijkste kengetallen op vlak van rendabiliteit weer, uitgedrukt per vaartdag en dit voor de verschillende segmenten. De gemiddelde besomming per vaartdag en het bruto bedrijfsresultaat worden ook nog in grafiekvorm weergegeven, dit voor de afgelopen 10 jaar. Op deze manier zijn eventuele evoluties doorheen de tijd makkelijker te detecteren.

Binnen het klein vlootsegment is in 2024 het aantal vaartdagen gemiddeld toegenomen ten opzichte van 2023. Tegelijkertijd bleef de economische context moeilijk, wat zich vertaalt in een daling of stabilisatie van de besomming per vaartdag. Ondanks deze druk op de inkomsten slaagt het segment er wel in om de rendabiliteit per vaartdag duidelijk te verbeteren.

Voor de kustvissers nam het gemiddeld aantal vaartdagen toe, terwijl de besomming per vaartdag in 2024 lager lag dan in 2023. Dit wijst erop dat de extra activiteit niet gepaard ging met hogere opbrengsten per visdag. Het bruto bedrijfsresultaat per vaartdag steeg echter aanzienlijk. Ook de winst vóór belasting per vaartdag kende een zeer sterke toename en evolueerde van een quasi nulresultaat in 2023 naar een duidelijk positief resultaat in 2024. Dit herstel is hoofdzakelijk toe te schrijven aan een gunstigere kostenstructuur en bijkomende financiële opbrengsten, eerder dan aan een verbetering van de marktinkomsten.

Bij de eurokotters bleef het beeld stabiel. Het aantal vaartdagen steeg licht en de besomming per vaartdag bleef quasi ongewijzigd, met een beperkte daling in 2024. Het bruto bedrijfsresultaat per vaartdag nam toe, wat wijst op een efficiëntere exploitatie. De winst vóór belasting per vaartdag steeg zeer sterk, bijna tot het dubbele van 2023. Daarmee bevestigen de eurokotters hun positie als het meest rendabele subsegment binnen het klein vlootsegment op basis van resultaten per vaartdag.

Wanneer het klein vlootsegment als geheel wordt bekeken, resulteert dit in een lichte stijging van de besomming per vaartdag en een duidelijke verbetering van het bruto bedrijfsresultaat per vaartdag in 2024. De winst vóór belasting per vaartdag nam zeer sterk toe. Het verbeterde resultaat van het KVS is echter in belangrijke mate te danken aan kostenverlagingen en hogere subsidies, en is niet te verklaren door structureel hogere opbrengsten.

Het groot vlootsegment vertoont in 2024 een tegenovergestelde evolutie ten opzichte van het klein vlootsegment. Zowel de opbrengsten als de rendabiliteit per vaartdag staan onder druk, ondanks een lichte daling van de brandstofkosten.

Bij de bokken (≥ 662 kW) daalde het gemiddeld aantal vaartdagen licht. De besomming per vaartdag lag in 2024 merkbaar lager dan in 2023, wat rechtstreeks doorwerkte in het bruto bedrijfsresultaat per vaartdag. Ook de winst vóór belasting per vaartdag kende een zeer sterke terugval. Hoewel het resultaat per vaartdag positief bleef, is de daling uitgesproken en wijst ze op een grotere gevoeligheid van dit subsegment voor schommelingen in prijzen, quota en subsidies.

Het subsegment 'Andere' binnen het groot vlootsegment kende een duidelijke stijging van het aantal vaartdagen, maar deze extra activiteit ging gepaard met een daling van de besomming per vaartdag. Het bruto bedrijfsresultaat per vaartdag zakte zeer sterk en de winst vóór belasting per vaartdag sloeg in 2024 om van een positief naar een negatief resultaat.

////////////////////////////////////

Voor het groot vlootsegment in zijn geheel resulteerde dit in een lichte daling van het aantal vaartdagen en een daling van de besomming per vaartdag. Het bruto bedrijfsresultaat per vaartdag ging duidelijk achteruit en de winst vóór belasting per vaartdag viel sterk terug in vergelijking met 2023. Hoewel het segment als geheel nog steeds winstgevend bleef, is de rendabiliteit per vaartdag aanzienlijk verzwakt.

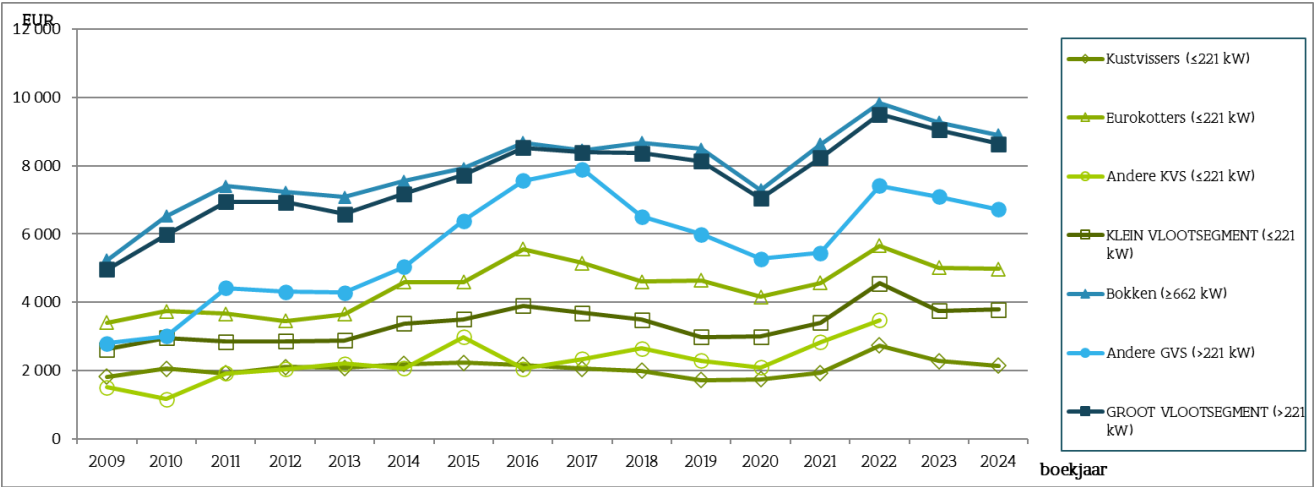
Tabel 5 toont aan dat 2024 een jaar was met lagere opbrengsten per vaartdag in alle segmenten. Het klein vlootsegment wist deze daling te compenseren via kostenbeheersing en subsidies, wat leidde tot een duidelijke verbetering van de winstgevendheid per vaartdag. Het groot vlootsegment daarentegen werd geconfronteerd met een uitgesproken daling van de rendabiliteit per vaartdag, waarbij vooral het subsegment 'Andere GVS' sterk onder druk stond. De resultaten onderstrepen dat de financiële prestaties in 2024 in belangrijke mate afhankelijk waren van externe steun en minder van de marktinkomsten zelf.

Tabel 5: Gemiddelde bedrijfsresultaten per vaartdag per groep vgl. 2024 t.o.v. 2023

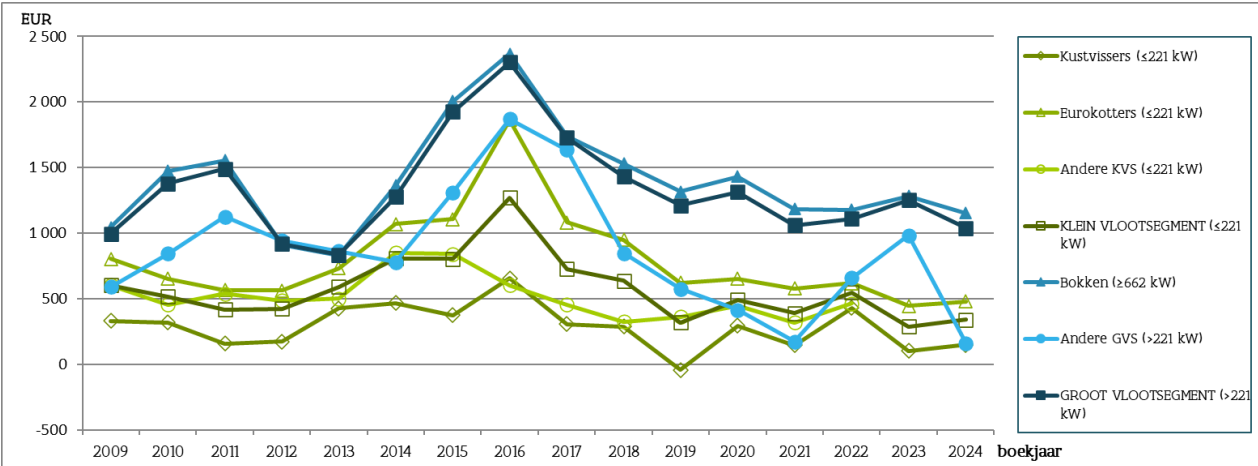
GROEP	VAARTDAGEN			BESOMMING/ VAARTDAG (EURO)			BRUTO-BEDRIJFSRESULTAAT/ VAARTDAG (EURO)			WINST of VERLIES VOOR BELASTING/ VAARTDAG (EURO)		
	2023	2024	%	2023	2024	%	2023	2024	%	2023	2024	%
KVS- Kustvisser (≤221kW)	145	153	+6	2 280	2 144	-6	102	148	+45	2,7	96	+3 456
KVS- Eurokotters (≤221kW)	189	196	+4	5 015	4 972	-1	447	479	+7	246	463	+88
TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT (≤221kW)	167	176	+5	3 747	3 788	+1	288	341	+18	134	310	+131
GVS – Bokken (≥662 kW)	267	255	-4	9 276	8 902	-4	1 284	1 154	-10	1 292	395	-69
GVS – Andere (>221 kW)	192	229	+19	7 093	6 717	-5	983	160	-84	1 400	-487	-135
TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT (>221 kW)	255	252	-1	9 050	8 645	-4	1 253	1040	-17	1 312	294	-78

////////////////////////////////////

Grafiek 1: Gemiddelde besomming (zonder overige inkomsten) per vaartdag



Grafiek 2: Gemiddeld bruto bedrijfsresultaat per vaartdag per groep



5 DETAIL VAN DE KOSTENFACTOREN BINNEN DE SEGMENTEN

De cijfers in tabellen 6 geven per categorie vaartuigen een gedetailleerd overzicht van de kostenstructuur en de daaruit voortvloeiende bedrijfsresultaten in 2024. Uit deze tabellen blijkt dat de totale bedrijfskosten per vaartdag in alle segmenten hoog blijven, en in verschillende subsegmenten zelfs de gerealiseerde besomming per vaartdag benaderen of overschrijden. Tegelijkertijd ligt de besomming per vaartdag in 2024 in alle segmenten lager dan in 2023.

Ondanks deze ongunstige verhouding tussen kosten en opbrengsten realiseren de meeste segmenten in 2024 alsnog een positief resultaat vóór belasting, voornamelijk dankzij financiële opbrengsten en subsidies. Zonder deze bijkomende inkomsten zouden meerdere (sub)segmenten een negatief eindresultaat vertonen. Dit is vooral zichtbaar bij het groot vlootsegment en bij het kustvissersegment binnen het klein vlootsegment, waar het netto bedrijfsresultaat negatief blijft vóór financiële tussenkomsten.

De daling van de brandstofkosten vormt in 2024 opnieuw een belangrijke kostenverlichtende factor. Door de lagere gemiddelde gasolieprijs is het aandeel van de brandstofkosten in de totale bedrijfskosten in alle segmenten verder gedaald. Brandstof blijft weliswaar de tweede grootste kostenpost, maar het relatieve gewicht ervan ligt duidelijk lager dan in de voorgaande jaren. Deze daling biedt echter onvoldoende compensatie voor de lagere besommingen per vaartdag.

De loonkosten blijven de grootste kostencomponent binnen quasi alle segmenten. In verhouding tot de totale kosten en tot de besomming is hun aandeel licht gedaald, maar in absolute termen blijven de loonkosten in 2024 stabiel tot licht stijgend.

Opvallend is verder dat de kosten voor onderhoud en herstelling van vaartuig en vistuig in 2024 een groter aandeel innemen in de totale kosten dan in het voorgaande jaar. Dit duidt op een toenemende druk vanuit veroudering van de vloot en intensiever gebruik, wat een bijkomend structureel risico vormt voor de rendabiliteit op middellange termijn.

In 2024 vertegenwoordigen de totale bedrijfskosten in alle segmenten minstens 92% van de besomming, en in sommige subsegmenten zelfs meer dan 100%. Het bruto bedrijfsresultaat blijft in alle segmenten positief, maar is in verschillende gevallen beperkt. Door de relatief hoge afschrijvingen is het netto bedrijfsresultaat in meerdere (sub)segmenten negatief, wat wijst op een sterke investerings- en kapitaalsdruk.

Samenvattend tonen de tabellen 6 aan dat de financiële resultaten in 2024 sterk afhankelijk blijven van externe financiële ondersteuning. Terwijl de operationele exploitatie in meerdere segmenten onvoldoende marge genereert, zorgen subsidies en financiële opbrengsten ervoor dat de meeste segmenten het boekjaar alsnog met een positief resultaat vóór belasting kunnen afsluiten. De onderliggende rendabiliteit van de commerciële visserij blijft daarmee kwetsbaar.

KVS – Kustvissers (≤221kW)		per vaartdag (EURO)	per kW (EURO)	% t.o.v. totale kosten	% t.o.v. besomming
Gemiddeld aantal vaartdagen	153				
Gemiddelde GT	60				
Gemiddelde kW	219				
BESOMMING	327 999	2 144	1 498		
Overige inkomsten	56 836	371	260		
TOT INKOMSTEN	384 835	2 515	1 757		
Loonkosten	128 356	839	586	35	39
Brandstofkosten	90 480	591	413	25	28
Andere energiekosten	1 328	9	6	0	0
Onderhoud en herstelling vaartuig/vistuig	39 303	257	179	11	12
IJs, gas, zout	687	4	3	0	0
Los- en verkoopkosten	18 882	123	86	5	6
Overige operationele variabele kosten	43 263	283	198	12	13
Huur uitrusting	2 693	18	12	1	1
Verzekering vaartuig	16 097	105	74	4	5
Overige operationele vaste kosten	21 045	138	96	6	6
TOTAAL BEDRIJFSKOSTEN	362 146	2 367	1 654		110
BRUTOBEDRIJFSRESULTAAT	22 689	148	104		
Kapitaalkosten afschrijvingen	54 883				
NETTOBEDRIJFSRESULTAAT	-32 194				
Financiële opbrengsten + subsidies	51 938				
Financiële kosten	5 066				
WINST/VERLIES vóór belasting	14 678	96			

22.12.2025

KVS – Eurokotters (≤221kW)		per vaartdag (EURO)	per kW (EURO)	% t.o.v. totale kosten	% t.o.v. besomming
Gemiddeld aantal vaartdagen	196				
Gemiddelde GT	104				
Gemiddelde kW	221				
BESOMMING	974 491	4 972	4 409		
Overige inkomsten	35 060	179	159		
TOT INKOMSTEN	1 009 551	5 151	4 568		
Loonkosten	352 796	1 800	1 596	39	36
Brandstofkosten	205 987	1 051	932	22	21
Andere energiekosten	2 179	11	10	0	0
Onderhoud en herstelling vaartuig/vistuig	140 515	717	636	15	14
IJs, gas, zout	72	0	0	0	0
Los- en verkoopkosten	61 780	315	280	7	6
Overige operationele variabele kosten	33 323	170	151	4	3
Huur uitrusting	6 753	34	31	1	1
Verzekering vaartuig	31 505	161	143	3	3
Overige operationele vaste kosten	80 652	411	365	9	8
TOTAAL BEDRIJFSKOSTEN	915 568	4 671	4 143		94
BRUTOBEDRIJFSRESULTAAT	93 983	480	425		
Kapitaalkosten afschrijvingen	105 523				
NETTOBEDRIJFSRESULTAAT	-11 541				
Financiële opbrengsten + subsidies	134 042				
Financiële kosten	31 781				
WINST/VERLIES vóór belasting	90 721	463			

////////////////////////////////////

TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT (≤221kW)		per vaartdag (EURO)	per kW (EURO)	% t.o.v. totale kosten	% t.o.v. besomming
Gemiddeld aantal vaartdagen	176				
Gemiddelde GT	83				
Gemiddelde kW	220				
BESOMMING	666 637	3 788	3 030		
Overige inkomsten	45 430	258	206		
TOT INKOMSTEN	712 067	4 046	3 237		
Loonkosten	245 920	1 397	1 118	38	37
Brandstofkosten	150 984	858	686	23	23
Andere energiekosten	1 774	10	8	0	0
Onderhoud en herstelling vaartuig/vistuig	92 319	525	420	14	14
IJs, gas, zout	365	2	2	0	0
Los- en verkoopkosten	41 353	235	188	6	6
Overige operationele variabele kosten	38 056	216	173	6	6
Huur uitrusting	4 820	27	22	1	1
Verzekering vaartuig	24 168	137	110	4	4
Overige operationele vaste kosten	52 268	297	238	8	8
TOTAAL BEDRIJFSKOSTEN	652 034	3 705	2 964		98
BRUTOBEDRIJFSRESULTAAT	60 033	341	273		
Kapitaalkosten afschrijvingen	81 409				
NETTOBEDRIJFSRESULTAAT	-21 376				
Financiële opbrengsten + subsidies	94 945				
Financiële kosten	19 060				
WINST/VERLIES vóór belasting	54 510	310			

GVS – Bokken (≥662 kW)		per vaartdag (EURO)	per kW (EURO)	% t.o.v. totale kosten	% t.o.v. besomming
Gemiddeld aantal vaartdagen	255				
Gemiddelde GT	353				
Gemiddelde kW	1172				
BESOMMING	2 270 003	8 902	6431		
Overige inkomsten	105 700	415	299		
TOT INKOMSTEN	2 375 703	9 316	6730		
Loonkosten	767 629	3 010	2175	37	34
Brandstofkosten	559 443	2 194	1585	27	25
Andere energiekosten	1 620	6	5	0	0
Onderhoud en herstelling vaartuig/vistuig	292 772	1 148	829	14	13
IJs, gas, zout	525	2	1	0	0
Los- en verkoopkosten	194 332	762	551	9	9
Overige operationele variabele kosten	73 373	288	208	4	3
Huur uitrusting	1 068	4	3	0	0
Verzekering vaartuig	64 229	252	182	3	3
Overige operationele vaste kosten	128 222	503	363	6	6
TOTAAL BEDRIJFSKOSTEN	2 081 551	8 163	5897		92
BRUTOBEDRIJFSRESULTAAT	294 152	1 154	833		
Kapitaalkosten afschrijvingen	313 376				
NETTOBEDRIJFSRESULTAAT	-19 224				
Financiële opbrengsten + subsidies	157 981				
Financiële kosten	38 113				
WINST/VERLIES vóór belasting	100 644	395			

////////////////////////////////////

GVS – Andere (>221 kW)		per vaartdag (EURO)	per kW (EURO)	% t.o.v. totale kosten	% t.o.v. besomming
Gemiddeld aantal vaartdagen	229				
Gemiddelde GT	298				
Gemiddelde kW	1076				
BESOMMING	1 538 233	6 717	1 430		
Overige inkomsten	59 646	260	55		
TOT INKOMSTEN	1 597 879	6 978	1 485		
Loonkosten	559 180	2 442	520	36	36
Brandstofkosten	361 251	1 578	336	23	23
Andere energiekosten	1 310	6	1	0	0
Onderhoud en herstelling vaartuig/vistuig	264 030	1 153	245	17	17
IJs, gas, zout	1 435	6	1	0	0
Los- en verkoopkosten	171 451	749	159	11	11
Overige operationele variabele kosten	39 023	170	36	2	3
Huur uitrusting	6 794	30	6	0	0
Verzekering vaartuig	39 922	174	37	3	3
Overige operationele vaste kosten	116 759	510	109	7	8
TOTAAL BEDRIJFSKOSTEN	1 561 154	6 817	1 451		101
BRUTOBEDRIJFSRESULTAAT	36 726	160	34		
Kapitaalkosten afschrijvingen	123 030				
NETTOBEDRIJFSRESULTAAT	-86 305				
Financiële opbrengsten + subsidies	22 037				
Financiële kosten	47 174				
WINST/VERLIES vóór belasting	-111 441	-487			

////////////////////////////////////

TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT (>221 kW)		per vaartdag (EURO)	per kW (EURO)	% t.o.v. totale kosten	% t.o.v. besomming
Gemiddeld aantal vaartdagen	252				
Gemiddelde GT	346				
Gemiddelde kW	1161				
BESOMMING	2 178 532	8 645	1 952		
Overige inkomsten	99 943	397	90		
TOT INKOMSTEN	2 278 475	9 042	2 042		
Loonkosten	741 573	2 943	664	37	34
Brandstofkosten	534 669	2 122	479	27	25
Andere energiekosten	1 581	6	1	0	0
Onderhoud en herstelling vaartuig/vistuig	289 179	1 148	259	14	13
IJs, gas, zout	638	3	1	0	0
Los- en verkoopkosten	191 472	760	172	9	9
Overige operationele variabele kosten	69 080	274	62	3	3
Huur uitrusting	1 783	7	2	0	0
Verzekering vaartuig	61 190	243	55	3	3
Overige operationele vaste kosten	126 789	503	114	6	6
TOTAAL BEDRIJFSKOSTEN	2 016 502	8 002	1 807		93
BRUTOBEDRIJFSRESULTAAT	261 973	1 040	235		
Kapitaalkosten afschrijvingen	289 583				
NETTOBEDRIJFSRESULTAAT	-27 609				
Financiële opbrengsten + subsidies	140 988				
Financiële kosten	39 245				
WINST/VERLIES vóór belasting	74 133	294			

////////////////////////////////////

6 BRANDSTOFKOSTEN

In 2024 zetten de brandstofkosten voor alle vlootsegmenten hun dalende trend verder, na de uitzonderlijk hoge niveaus die in 2022 werden opgetekend. Deze evolutie is rechtstreeks gekoppeld aan de verdere daling van de gemiddelde gasolieprijs. Deze kwam in 2024 uit op 0,73 €/liter, tegenover 0,78 €/liter in 2023 en 0,97 €/liter in 2022 (tabel 10). Daarmee ligt de brandstofprijs duidelijk lager dan tijdens de energiecrisis, al blijft ze nog steeds hoger dan het gemiddelde van vóór 2021.

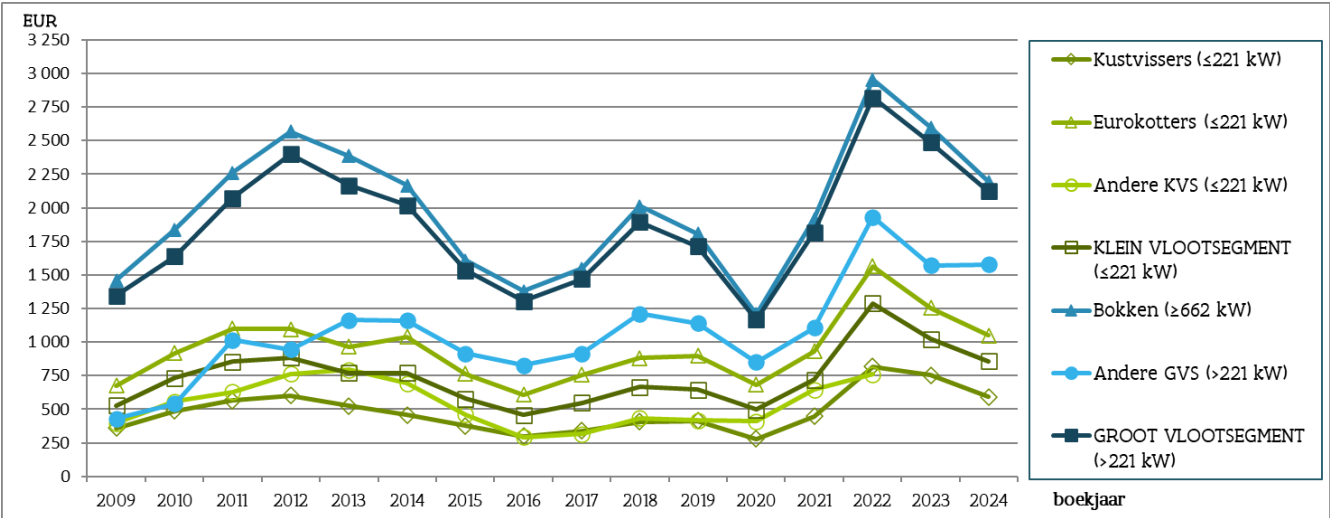
De gemiddelde brandstofkosten per vaartuig daalden in 2024 in bijna alle segmenten ten opzichte van 2023. Ook de brandstofkosten per vaartdag namen verder af. Binnen het klein vlootsegment daalden de brandstofkosten per vaartdag met ongeveer 16%, zowel bij de kustvisserij als bij de eurokotters. Bij het groot vlootsegment daalden de brandstofkosten per vaartdag met circa 15 à 16% voor de bokken. Enkel bij het subsegment 'Andere' binnen het groot vlootsegment bleven de brandstofkosten per vaartdag nagenoeg stabiel, wat samenhangt met een hoger brandstofverbruik per vaartdag. Ondanks deze daling blijven de absolute brandstofkosten per vaartdag in het groot vlootsegment beduidend hoger dan in het klein vlootsegment, wat inherent is aan het hogere motorvermogen en de gebruikte visserijtechnieken.

Tabel 7: De gemiddelde brandstofkosten per groep in 2022-2023-2024

GROEP	GEMIDDELDE BRANDSTOFKOSTEN (EURO)					GEMIDDELDE BRANDSTOFKOSTEN PER VAARTDAG (EURO)				
	2022	2023	%	2024	%	2022	2023	%	2024	%
KVS- Kustvissers (≤221kW)	153 363	109 548	-29	90 480	-17	816	755	-8	592	-22
KVS- Eurokotters (≤221kW)	292 466	237 559	-19	205 987	-13	1 564	1 256	-20	1 051	-16
TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT	236 888	170 771	-28	150 984	-12	1 287	1 022	-21	858	-16
GVS – Bokken (≥662 kW)	732 798	693 533	-5	559 443	-19	2 955	2 597	-12	2 194	-16
GVS – Andere (>221 kW)	426 520	301 804	-29	361 251	+20	1 930	1 572	-19	1 578	0
TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT	687 757	634 180	-8	534 668	-16	2 819	2 487	-12	2 121	-15

////////////////////////////////////

Grafiek 3: Gemiddelde brandstofkosten per vaartdag



Tabel 8: Aandeel van de gemiddelde brandstofkosten t.o.v. de totale bedrijfskosten en t.o.v. de besomming 2022-2023-2024

GROEP	% BRANDSTOFKOSTEN t.o.v. TOTAAL BEDRIJFSKOSTEN			% BRANDSTOFKOSTEN t.o.v. BESOMMING		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
KVS- Kustvissers(≤221kW)	34	28	25	30	33	28
KVS- Eurokotters (≤221kW)	30	26	22	28	25	21
TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT (≤221kW)	31	28	24	28	27	23
GVS – Bokken (≥662 kW)	33	30	27	30	28	25
GVS – Andere (>221 kW)	28	24	23	26	22	23
TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT (>221 kW)	32	29	27	30	27	25

Door de dalende brandstofprijzen is het aandeel van de brandstofkosten in de totale bedrijfskosten en in de besomming verder afgenomen in alle segmenten. In 2024 vertegenwoordigen de brandstofkosten: 22 à 25% van de totale bedrijfskosten in het klein vlootsegment; 23 à 27% van de totale bedrijfskosten in het groot vlootsegment. Ten opzichte van de besomming bedraagt het aandeel van de brandstofkosten in 2024 maximaal 28%, tegenover piekwaarden boven 30% in 2022. Brandstof blijft daarmee een structureel belangrijke kostenpost, maar haar relatieve gewicht is duidelijk verminderd ten opzichte van de crisisjaren. In alle segmenten blijft brandstof de tweede grootste kostenpost na loonkosten.

Tabel 9 illustreert het gasolieverbruik per vaartdag voor de verschillende groepen. Het gemiddeld gasolieverbruik per vaartdag vertoont in 2024 een gemengd beeld: In het klein vlootsegment is het verbruik per vaartdag licht gestegen ten opzichte van 2023, wat deels samenhangt met langere of intensievere vaarten. Bij de bokken binnen het groot vlootsegment bleef het verbruik per vaartdag relatief stabiel, ondanks een lichte daling van het aantal vaartdagen. Bij het subsegment ‘Andere’ binnen het groot vlootsegment is er een

Deze vaststellingen tonen aan dat brandstofkosten niet uitsluitend door de prijs, maar ook door het verbruikspatroon worden bepaald, dat sterk afhankelijk is van visserijmethode, vaartduur en type vaartuig.

GROEP	2022			2023			2024		
	L/VD	kW	GT	L/VD	kW	GT	L/VD	kW	GT
KVS- Kustvissers(≤221kW)	870	217	63	839	215	67	904	217	60
KVS- Eurokotters (≤221kW)	1 768	221	108	1 661	221	103	1 717	221	104
TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT (≤221kW)	1 442	219	94	1 280	218	85	1 376	218	83
GVS - Bokken (≥662 kW)	3 662	852	333	3 613	858	348	3 738	858	353
GVS - Andere (>221 kW)	2 131	632	270	2 192	712	286	2 481	624	294
TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT (>221 kW)	3 459	819	324	3 460	836	338	3 592	829	346

kW = alleen effectief motorvermogen

Samenvattend tonen de tabellen 7 tot en met 10 aan dat de daling van de brandstofprijzen in 2024 een belangrijke kostenverlichtende factor blijft voor alle segmenten van de Belgische vissersvloot. Deze daling vertaalt zich in een lager aandeel van brandstofkosten in de totale kostenstructuur. Tegelijk volstaat deze gunstige evolutie niet om de lagere besommingen per vaartdag volledig te compenseren. Brandstofkosten blijven, ondanks hun dalend gewicht, een cruciale determinant van de economische prestaties van de commerciële visserij.

22.12.2025

7.1 RENTABILITEIT

Voor het groot vlootsegment in zijn geheel daalt de winstgevendheid in 2024 tot 3,3%, tegenover 13,7% in 2023. Hoewel het segment winstgevend blijft, is de terugval uitgesproken en wijst ze op een verzwakking van de structurele rendabiliteit in een context van lagere opbrengsten en afnemende financiële steun.

////////////////////////////////////

Tabel 11: Kengetal winstgevendheid (%)

Groep	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
KVS- Kustvisser(≤221kW)	3,3	-4,9	-1,4	10,0	11,6	7,8	17,9	2,2	0,05	-16,3	2,4	-8,3	5,3	0,1	3,8
KVS- Eurokotters (≤221kW)	5,1	3,5	4,6	7,5	12,5	16,4	29,1	15,5	14,8	3,3	0,2	5,2	4,1	4,6	9,0
KVS- Andere (≤221kW)	6,6	10,8	5,3	3,8	25,9	16,2	15,0	6,6	6,5	4,2	4,8	-3,8	8,8	/	/
TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT (≤221kW)	4,8	2,2	3,3	7,9	13,4	14,4	25,7	12,2	11,7	-0,9	1,1	1,5	4,6	3,2	7,7
GVS - Bokken (≥662 kW)	11,2	12,2	1,2	0,2	6,6	16,0	19,4	9,3	11,0	7,3	12,1	2,3	6,1	13,2	4,2
GVS - Andere (>221 kW)	5,4	8,2	3,4	2,8	5,8	8,3	12,5	11,7	2,3	-1,2	-5,5	-9,3	-3,9	18,7	-7,0
TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT (>221 kW)	10,7	11,8	1,4	0,5	6,5	15,3	18,6	9,6	10,0	6,5	10,7	1,4	0,2	13,7	3,3

7.2 SCHULDRATIO

De financiële gezondheid van de rederijen wordt beoordeeld aan de hand van de schuldratio, die de verhouding weergeeft tussen de schulden en het totale vermogen. Een lagere schuldratio duidt in principe op een sterkere financiële positie, al moet deze indicator steeds in samenhang met investeringscycli worden geïnterpreteerd.

In 2024 vertoont de schuldratio een duidelijke daling in alle beschouwde hoofdsegmenten, wat wijst op een algemene versterking van de balansstructuur van de Belgische vissersvloot. Bij de kustvisser binnen het klein vlootsegment daalt de schuldratio verder tot 58%, tegenover 62% in 2023. Deze evolutie wijst op een geleidelijke afbouw van de schuldenlast en een verbeterde financiële stabiliteit, ondanks de relatief beperkte rentabiliteit van dit segment.

De eurokotters tonen de meest uitgesproken verbetering. Hun schuldratio daalt in 2024 tot 30%, tegenover 55% in 2023. Dit zeer lage niveau wijst op een sterke balanspositie en biedt dit subsegment een aanzienlijk grotere financiële weerbaarheid tegenover toekomstige schokken of investeringsbehoeften.

Bij de bokken binnen het groot vlootsegment is eveneens een duidelijke verbetering zichtbaar. De schuldratio daalt van 71% in 2023 naar 50% in 2024. Deze daling weerspiegelt enerzijds schuldafbouw en anderzijds het effect van de sterke resultaten en subsidies uit de voorgaande jaren.

Over het geheel genomen wijzen de cijfers erop dat de financiële structuur van de Belgische vissersvloot in 2024 gezonder is dan in de voorgaande jaren, ondanks de terugval in rentabiliteit bij sommige segmenten. De lagere schuldratio's verhogen de weerbaarheid van de sector, maar blijven sterk afhankelijk van het behoud van voldoende kasstromen en ondersteunende beleidsmaatregelen.

Tabel 12: Schuldratio (%) voor de 3 hoofdgroepen in de Belgische vloot voor 2015-2024

groep	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
KVS - Kustvisser	93%	69%	53%	52%	66%	70%	61%	66%	62%	58%
KVS - Eurokotters (KVS)	80%	60%	69%	45%	62%	53%	39%	45%	55%	30%
GVS - Bokken ≥662 kW	68%	62%	54%	55%	60%	52%	60%	63%	71%	50%