

KOEDOOD
DIESELSERVICE B.V.

INNOVATIE
OP HOOG NIVEAU

koedood.nl MAKES THE DIFFERENCE

PVV wil minder (strengere) regels voor binnenvaart

Tweede-Kamerlid Roy van Aalst van de PVV wacht de evaluatie van het boetebeleid door IlenT af, maar zodra die in Den Haag behandeld wordt, weet hij zijn standpunt al: "De binnenvaart is een hardwerkende sector. Val die niet lastig en houd je bezig met belangrijker zaken." Hij was gastspreker bij de ASV-najaarsvergadering.

7

VISSCHER
SCHEEPSREPARATIE B.V.

VOLVO PENTA SERVICE

www.visscherscheepsrep.nl
Tel. 0031 (0)184-496363

DCS
international

Kobelt motorbedieningen, schroefasremmen, trek-/duwkabels & MJP waterjets

Tel. 078-6192003 - www.dcsint.nl

Bewezen Kwaliteit

W&O

+31 164 212420
sales@woeurope.com

HEINEN & HOPMAN

T: +31 (0) 78 890 8050
E: binnenvaart@heinenhopman.nl
W: www.heinenhopmanbinnenvaart.nl

Verwarming Airconditioning
Ventilatie Koeling

Alle deuren zitten erin!

5

MCA Brabant kijkt rond bij North Sea Port

17

VO Kaiser GmbH & BING Kaiser

east - west connections

KEERKOPPELING DEFECT?
SCHAKEL DIRECT

Dolderman keerkoppeling service 24 UURS STORINGSDIENST

www.keerkoppeling.com
Bel 078-6138277

MASSON REINTJES TWIN DISC ZF LOHMANN

Samen honderd jaar bij Dolderman

19

EOC
VOORTVAEREND VERKEERD

180 JAAR KENNIS EN ERVARING

24/7 BEREIKBAAR

T. 088 6699500 | eoc.nl

ALUBOUW DE MOOY

(078) 682 12 14
WWW.ALUBOUWDEMOOY.NL

De Gerlien van Tiem
Scheepsreparatie - Nieuwbouw

SCHEEPSREPARATIE NIEUWBOUW

Waalbandijk 129, 6651 KB Druten
T +31 487 51 55 44
E info@gerlienvantiem.com

gerlienvantiem.com

DAMEN
MARINE COMPONENTS

UIT VOORRAAD LEVERBAAR

STRAALBUZEN.NL | +31 (0)184 67 62 62

Wij hebben uw binnenvaartpersoneel!

Bel 085 4840200

Voor de juiste match, www.swetsgroup.nl

24/7 beschikbaar

Marine Power Drechtsteden B.V.

- ONDERHOUD, REPARATIE EN REVISIE MOTOREN
- COMPLETE PRODUCTIE, IN- EN UITBOUW GENERATORSETS
- HERMOTORISEREN

+31 (0) 85-4861360

H&M

MARITIEME SERVICE & REPARATIE

0167-523 721 24/7

BIJ ONS KUNT U ALTIJD TERECHT

Rabobank Shipping

Rabobank

+31 (0)10 400 3700

MITSUBISHI DIESEL ENGINE

OLTHOF
SCHEEPSERVICE
OLTHOF
ENGINE SERVICE

DOOSAN DAEWOO

olthof.eu

Weer nieuwbouw van MDV-schepen

DOOR EVERT BRUINEKOOL

Voor 2019 staan twee nieuwe MDV-visserijschepen op stapel. De afbouw vindt plaats op Urk, bij Hoekman Shipbuilding aan de Klifkade. Uiterlijk zijn ze identiek aan het eerste pilotschip, de MDV 1, van binnen worden ze heel anders. Er zijn een aantal kleine verbeteringen aangebracht en een grote: de machinekamer wordt verplaatst.

Voor de UK-225 is in september de kiel gelegd. Het is de bedoeling dat Padmos, partner van Hoekman Shipbuilding, de schepen bouwt bij CSR in Rotterdam. In januari wordt op Urk gestart met de afbouw van dit eerste casco. Met het tweede casco wordt vervolgens in april begonnen met de afbouw. Dat schip gaat MDV 2 heten. MDV staat voor 'Masterplan Duurzame Visserij'.

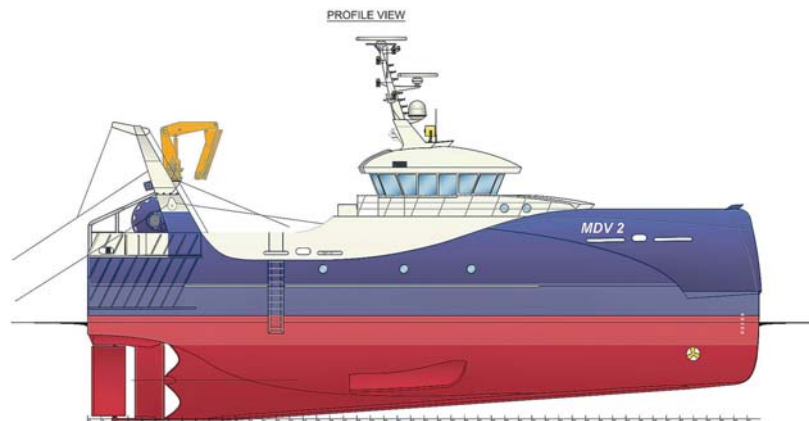


De MDV 1 uit 2016 bevat de eigenaren goed.

"De drie broers Van Slooten hebben opdracht gegeven om de nieuwe UK-225 te bouwen", vertelt Louwe Post. Hij voert al jaren de directie voor twee pulsvisserijschepen, de NG-12 en UK-227 van de broers. De MDV 2 is bestemd voor de families Romkes en Kramer. Zij zijn ook eigenaren van de MDV 1. Dit pilotschip uit 2016 is goed bevallen en wordt dus nu opgevolgd door een nieuw schip.

Schip van het Jaar

Pilotschip MDV 1 Immanuel was een innovatief visserijschip dat gebruikt werd om baanbrekende innovaties in de praktijk te testen. De bijzondere vorm van het schip en de dieselektrische voortstuwing zorgen voor 60 procent brandstof- en CO₂-besparing ten opzichte van vergelijkbare schepen. Daarnaast zorgt de geautomatiseerde visverwerking dat dit proces



Het ontwerp van de MDV 2.

sneller gaat en de vis langer vers blijft. De MDV 1 werd bekroond met de prestigieuze KNVTS Schip van het Jaar-prijs.

Verbeterpunten

Het vissen met de MDV 1 heeft een aantal nieuwe inzichten en verbeterpunten opgeleverd. Dit zorgt nu voor veel teken- en rekenwerk. Het schip zal er aan de buitenkant hetzelfde gaan uitzien maar binnen wordt er veel veranderd. De machinekamer gaat naar het voorschip en de visverwerking en opslag meer naar achteren, mede om het transport van de vis korter te maken.

"Dit is het voordeel van elektrische voortstuwing: de aggregaten voorin en de elektromotor achterin", vertelt Klaas Albert Hoekman, werkvoorbereider van Hoekman

Shipbuilding. "Er komt veel bij kijken als je een schot verplaatst; er verandert dan veel aan het interieur van het schip. Samen met Padmos werken we nauw samen met de ontwerper en de cascobouwer. Als alles goed op de rit zit,

scheelt dat later werk."

Alles wordt tot in de puntjes gepland. Elke doorvoer, elk stapje. Goede voorbereiding is het halve werk.



De tekening van de UK-225.

Kans voor jonge instroom in de visserij

DOOR EVERT BRUINEKOOL

Louwe Post maakt zich hard voor de instroom van jonge mensen in de visserij. Door de hoge kosten van een modern visserijschip is het bijna niet meer mogelijk om als startend ondernemer een aandeel in een visserschip te kopen.

Post kocht zichzelf op 27-jarige leeftijd in op een Noors/Urker kotter, de R450K. Voor de huidige generatie is het niet meer mogelijk om dat te doen, 25 procent van de aandelen kost al snel 1 tot 2 miljoen euro. Als je lid bent van een vissersfamilie is het nog mogelijk, voor andere jongeren is het verwerven van een schip bijna onmogelijk. Dit houdt ook in dat een visser die al zijn middelen in het bedrijf en quotum heeft zitten, meer moeite heeft om opvolging te vinden en zijn geld vrij te maken.

Moderniseren

Toen Post stopte met actief vissen, begon hij een administratiekantoor gericht op scheepvaart en visserij: Post Consultancy. In 2013 startte hij Weforsea, een crowdfundingorganisatie waarmee hij de instap voor mensen naar een eigen

schip gemakkelijker wilde maken. Dit omdat de banken in de crisistijd niet meer financierden. Zijn droom bleef echter de visserijvloot te moderniseren en het voor jongeren mogelijk te maken in de visserij te stappen, met aandelen of een eigen schip. Post combineerde zijn visserijkennis met de administratieve en financiële kennis en bedacht een nieuw plan.

Die droom komt nu weer een stapje dichterbij met Weforsea Shipping. Dit nieuwe bedrijf moet het mogelijk maken dat met name jongeren zich kunnen inkopen in een visserijschip. Het wordt eenvoudiger voor de jeugd om in te stromen. En het helpt de eigenaren om het kapitaal uit hun bedrijf te gelde te maken.

Het eerste schip is in Denemarken aangekocht, evenals een quotum. Hiermee houden de ideeën van Post niet op: "Door bedrijfsprocessen te stroomlijnen is er in de visserij 10 tot 20 procent meer nettowinst te behalen."

Sensoren

Het plan is de schepen rondom uit te rusten met sensoren die zijn verbonden met een computer. Het systeem is vanaf afstand te con-



Louwe Post: Het zou mooi zijn om de kapitein en machinist te laten participeren met aandelen" (foto E.J. Bruinekoel Fotografie)

troleren en zelfs te bedienen. Dit maakt het mogelijk vanaf de wal een schip te controleren en een logboek bij te houden over functies van apparatuur, machines en motoren.

Het grote voordeel van sensoren is dat een storing of uitval van motoren vaak ver van tevoren te zien is. Trillen van assenlagers geeft aan dat er iets fout gaat, net als de toename van oliegebruik. Eventueel

kan je met de mensen aan boord overleggen om de problemen op te lossen en bijvoorbeeld meekijken. Door het verzamelen van die gegevens is er qua onderhoud langer van tevoren te plannen wat moet gebeuren.

Ontzorgen van de bemanning door het plannen van onderhoud en bevoorraden van het schip is ook een taak van Weforsea Shipping. "De visser moet bezig zijn

met zijn *core business* en niet met talloze zaken om het vissen heen", vertelt Post. "Nu moet de schipper nog alles zelf regelen."

Elk schip krijgt zijn eigen BV. Post wil de schepen op meerdere visserijmethoden laten vissen. Op het moment dat meerdere schepen via Weforsea Shipping beheerd worden, wordt het alleen maar aantrekkelijker qua inkoop. Daarnaast is de instroom voor jonge vissers makkelijker.

"Het zou mooi zijn om de kapitein en machinist bijvoorbeeld te laten participeren met aandelen", stelt Post. "Dat verhoogt hun betrokkenheid bij het bedrijf."

"Wij gaan starten met een Deens schip: L654 Glanz, een zes jaar geleden gebouwde kotter. Daarnaast zijn een Belgisch quotum en vangstrechten veiliggesteld."

In maart 2019 gaat het schip vissen. De voormalige eigenaren van de inmiddels ontmantelde GY-57 hebben een deel van de aandelen en ook zijn er andere investeerders gevonden.

Vanuit het kantoor van Weforsea Shipping zal het schip tijdens zijn vistochten ook volledig te volgen zijn door de sensoren en het monitoringsysteem.