

Overdracht revolutionair vissersvaartuig MDV 1 'Immanuel'

Voor de vissers gaat het nu beginnen

URK – Heel stil glijdt de MDV 1 'Immanuel' de haven van Urk uit het IJsselmeer op. Er is geen boeg- en hekgolf zichtbaar. Aan dek hoor je alleen het zoemen van de elektromotor. Op zee moet een vaarsnelheid van 11 knopen mogelijk zijn.



★ De brug. De nautische apparatuur is van De Boer Marine. Timmerwerk is van Utama.

De nieuwbouw is voltooid, fase 4 van de Stichting Masterplan Duurzame Visserij vangt nu aan: de testfase, doorontwikkelen en kennis delen. „We zijn er nog niet met deze mijlpaal in het proces. Als Stichting MDV willen we het hier niet bij laten. Samen zetten we de schouders onder een transitie van de Nederlandse kottervloot. Alle registers op technisch gebied zijn opengetrokken om duurzamer te kunnen vissen. We hebben nu een ultramodern voorbeeld, wat ons betreft een schoolvoorbeeld voor duurzaam ondernemen, en hopen dat het sectorbreed wordt opgepakt”, zegt Auke Hoefnagel, voorzitter van de Stichting MDV.

Aan boord geeft de bemanning tekst en uitleg. Schipper Dirk Romkes in de brug, machinist Henk Kramer in de machinekamer, Hendrik Kramer over het onderzoekswerk en Albert Romkes bij de vangstverwerking. Albert Romkes (20) glundert. Hij is het jongste bemanningslid van de MDV 1 'Immanuel'. Vorig jaar was hij nog loodgieter, maar toen vader Hendrik investeerde in het MDV-schip maakte hij de overstap naar de visserijsschool om versneld het SW5-diploma te halen. Broertje Luc (11) kan haast niet wachten.

Mede-eigenaar Klaas Kramer wijst tijdens een rondleiding aan boord in het bijzonder op de kleine e-motor en grote warmte-accu in de machinekamer en de scholstripmachine „Leba heeft er wat moois van gemaakt”. Aan de buitenkant vraagt Kramer aandacht voor de dubbele sprayrails. „Die moeten het water van de ramen houden. De kromme sprayrail is parabolisch en genereert een voorwaartse druk omdat het water naar achter wordt gedrongen.”

De machinekamer met een

diesel-elektrische voortstuwing en variabele hoofdmotor/generator is voor visserijbegrippen revolutionair. De voortstuwing vindt plaats door een e-motor, een keerkoppeling ontbreekt. De Mitsubishi-hoofdmotor/generator van 680 pk voedt een Leroy-generator/dynamo. Die geeft wisselspanning voor het boordnet. Via een trafokast wordt deze omgezet in gelijkstroom voor de e-motor. Machinist Kramer vertelt over de drie modussen op de hoofdmotor: power (maximaal 1.200 toeren – 500 kW), haven en eco. De eco-stand is variabel, er wordt niet meer vermogen geleverd dan er op dit moment wordt gevraagd.

De MDV 1 is uitgerust met een powermanagementsysteem van Westhove. Dat regelt automatisch dat de generator een optimaal toerental levert, afhankelijk van wat het boordnet en de schroefaandrijving aan energie vragen. Gaan er gebruikers af, dan wordt er minder energie geleverd. En andersom.

Innovatief is de warmte-accu. Deze vijf kuub grote tank in de machinekamer wordt verwarmd door koelwater van de dieselmotor. Dat wordt gebruikt voor warm kraanwater en voor de cv en voor het op temperatuur houden van de motor in het weekend. Het is een gesloten systeem, wat tevens zorgt voor koeling van de motoren.

Het brandstofverbruik wordt geraamd op zo'n 6.500 liter per vier etmaal. Dat zal neerkomen op minder dan een halve liter gasolie per gevangen kilo vis. Toen de Stichting MDV met de plannen begon was gemiddeld op de Nederlandse platvisvloot bijna vier liter nodig om een kilo vis te vangen.

Overdracht

Bij de overdrachtsceremonie



★ Warmte-accu in de machinekamer.



★ Hopper op het achterdek, op de voorgrond de jomperlieren.



★ Machinekamer met e-motor (op de voorgrond), Mitsubishi-dieselmotor/generator en Leroy-generator/dynamo.



★ Vissersbondvoorzitter Johan Nooitgedagt overhandigt een blijvende herinnering aan Klaas Kramer en de gebroeders Piet en Hendrik Romkes. Hendrik is penningmeester van de Nederlandse Vissersbond. Links Auke Hoefnagel, voorzitter van de Stichting Masterplan Duurzame Visserij.



★ Scheepsbouwer Klaas Hoekman zet de dames van de Urker visserijbedrijven in de bloemen.

gaat Hoefnagel – directeur van de Flynth-vestiging in Urk – bijna tien jaar terug in de tijd. Het moet in de visserij over een andere boeg. Anders gaat de platvisvloot kopje onder, concludeerden Urker vissers in 2006. Klaas Jelle Koffeman (Geertruida) noemt in de Kenniskring Slim Ondernemen het idee voor een grootscheepse transitie met Europese steun: honderd kleinschaligere kotters voor 400 miljoen euro. De handschoen werd opgepakt door de Stichting Masterplan Duurzame Visserij. De visserijondernemingen Romkes (Wilma B.V.) en Kramer (ex-UK 202) toonden durf en visie en gingen vorig jaar samen het traject

in. Tweede Kamer, ministerie van EZ (2 miljoen euro subsidie vanuit het EVF), gemeente Urk, provincie Flevoland en Rabobank worden bedankt voor hun vertrouwen en steun.

„Hier ligt de toekomst van Urk”, feliciteert gedeputeerde Jan Nico Appelman. Appelman noemt de overdracht een historisch moment. Minder bijvangst en een goede boterham verdienen, zijn wat de Flevolandse gedeputeerde betreft sleutelwoorden. Voor de laatste fase van het MDV-project heeft de provincie Flevoland samen met de gemeente Urk 760.000 euro subsidie beschikbaar gesteld. Scheepsbouwer Klaas Hoek-

man (Hoekman Shipbuilding) benadrukt de samenwerking en bedankt collega Leon Padmos en diens team uit Stellendam. Het ontwerp van het pilotschip is van Machinefabriek Padmos en KME, verder verfijnd met Spaanse CFD-tekeningen voor het onderwaterschip. Samen waren ze hoofdaannemer. Er is vooraf heel wat gebrainstormd: schepen van 24 meter met 300 pk tot 35 meter met 1.500 pk kwamen op tafel. En altijd de eerste eis van een visserman: een zo groot mogelijk visruim. Bij cascohouwer CSR werd men haast tot wanhoop gedreven door de siliconen-antifouling van Sigma die als behang opgebracht moest worden. „Iedereen bedankt voor de goede samenwerking en het vakmanschap. Er mankeert niets aan”, aldus Hoekman, voordat hij de dames van de Urker visserijbedrijven in de bloemetjes zet.

„Er is iets geweldigs gemaakt, wat in alle opzichten afwijkt van wat we gewend zijn in de visserij. Een schip om trots op te zijn”, steekt Hendrik Romkes namens de opdrachtgevers van wal. „De nood was hoog in de sector. We hebben met dit schip van de nood een deugd willen maken. Iedereen weet wat we als sector al hebben gedaan om rentmeesterschap te tonen. Met dit schip willen we waarmaken dat het economischer en nog ecologischer kan. Ook samen met de ngo's. Wat Greenpeace betreft? Die is gewoon jaloers!”

Voor de families Romkes en Kramer gaat nu het echt op zee beginnen. Maar innovatiemana-

IMMANUEL

De MDV 1 (vanwege het nationale karakter heeft de kotters niet de gebruikelijke havenregistratieletters van Urk) is 'Immanuel' genoemd: God met ons. MDV-voorzitter Auke Hoefnagel zegt dat de partijen daarmee hun dankbaarheid willen bewijzen aan en afhankelijk betonen van onze Schepper. Hoeveel is en wordt er niet gebeden in moeilijke tijden? Hoefnagel zelf heeft leiding gegeven aan een gebedsteam. Initiatiefnemer/ondernemer Hendrik Romkes zegt: „We hebben een visie, maar hoeven het niet alleen te doen: Immanuel.” Collega Klaas Kramer gaat in een volle zaal van Het Achterhuis voor in gebed. Hij vraagt een zegen om als goede rentmeesters op zee te mogen werken, en vraagt eerbiedig om bewaring voor de bemanning. Want het kan zo heel anders, getuige het vergaan van de Z 85 met neef Jan Kramer in januari dit jaar. Gods plan is het echte masterplan, aldus Kramer. Dominee Lub Kramer overhandigde de scheepsbijbel aan zijn broer Klaas, nadat hij de adventsprofetie uit Jesaja 40 had gelezen. De Bijbel geeft ook verrassende inzichten: bij de wonderbare spijziging bleven twaalf korven met broodbrokken over, maar over de vis lees je niets. „Die ging allemaal slijkend op.”

ger Frans Veenstra heeft al ideeën voor een vervolg met MDV 2, zegt Klaas Kramer. Veenstra zat er werkelijk bovenop om ervoor te zorgen dat het schip revolutionair en zo energiezuinig mogelijk zou worden, tot aan het koffiezetapparaat aan toe. „Frans, het is gelukt hoor! De koffiekanen zijn isolerend. En wat de gasoliebesparing betreft kunnen we nu al zeggen dat die aan de stoutste verwachtingen voldoet.”

De Urker visserijwethouder Geert Post valt tenslotte de eer te beurt om met luiden van de scheepsbel de overdracht officieel te bekrachtigen. De scheepshoorn nam het over, waarna de vlaggen werden gewisseld.

LEVERANCIERS

C.C. Jensen (filterseparator), Coenen (schilderwerk), Datema (lifesaving equipment), De Jong Umuiden (2 iron fist kranen), Desmi, Distrimex Pompen & Service (centrifug.pompen), Dromec (verhaallier), Econosto (appendages), Gebr. Sluyter (verzekering), Hi-Safe Systems (brandblusinstallatie), Utama (timmerwerk), Ten Napel (brandblussers+slangen), OEG (hygiëneboiler), Pinta Nieuwburg (isolatie mach.kamer), L. Post en Zn. (verwerkingsruimte + visruim), PPG Coatings (levering coating voor casco) SB Installatietechniek (cv, sanitair), TryDo Steering-Gear (levering stuurmach.), Vabo (composiet deuren en luiken), Van Voorden (scheepsschroef+straalbus), VCU TCD (vangstverwerkingsinstallatie), Westhove (Elektr. installatie+elekt. aandrijving), Van Zonderen Yachtpainting (aanbrengen coating casco), Wortelboer (boegankers+ankerdamketting), KME (ontwerp, bouwtek., berekeningen), CSR Rotterdam (casco), De Boer Maritiem (nautische apparatuur), Snijder Reclame (belettering), Hora (scheepsramen), Hylkema Hydrauliekservice, Padmos (levering gen.sets/schroefas installatie/nettenrollen/vislieren), Hoekman Shipbuilding (mach.kamer installatie), Hoekman en Padmos (gezamenlijke hoofdaannemers)



★ De vangstverwerkingsinstallatie van VCU met op de voorgrond de scholstripmachine van Leba.

April 2006	Rapportage Werkgroep Herstructurering Zeevisserij
Januari 2010	Gibo-memorandum Masterplan Transitie Visserijvloot
Februari 2010	Ondertekening participaties masterplan
Juni 2010	Gibo-draagvlakonderzoek
Februari 2012	1e fase Masterplan Transitie Visserijvloot
	LEI/Flynth-haikbaarheidsonderzoek
	2e fase Masterplan Duurzame Visserij
Maart 2013	Subsidiebeschikking ministerie van Economische Zaken
September 2013	MDV-aanbod aan visserijbedrijven: An offer you can't refuse
Mei 2014	Nieuwbouwopdracht
Augustus 2014	Kiellegging CSR
Januari 2015	Tewaterlating
5 juni 2015	Overdracht (3e fase Masterplan Duurzame Visserij)