

specitiek naar onze klanten.”

Tegelijk duidt Kooiman op de vele 'deelmarkten' waarin de Kooiman Groep actief is. Dankzij diverse overnames van collega's

bijvoorbeeld heeft de achterliggende jaren (met support vanuit de hoofdvestiging) vrijwel alle reparatie- en onderhoudswerkzaamheden op de vissersvloot

den binnengehaald (waarvan er geen een is geannuleerd) zijn nieuwbouwers dit jaar uitgebleven. Wel neemt de vraag naar het ombouwen van bestaande schepen toe.

De hoofdmoot van de nieuwbouwactiviteiten betreft momenteel de bouw van passagiers-, sleep- en duwvaartschepen. Nieuwbouw van schelpdierkotters is sinds de bouw van de YE 161 in 2002 en daarna nog drie mosselkotters voor Ierse rekening niet meer aan de orde geweest.

„We zijn inmiddels ook een sleep- en duwbootwerf geworden”, zegt Kooiman wijzend op de in aanbouw zijnde 40 meter lange en 15 meter brede duwboot 'Veerhaven' voor de gelijknamige rederij in Brielle. Deze duwboot zal voortgestuwd worden door drie MaK-kraftbronnen (6.000

pk) en schroeven met een diameter van 2,05 meter. „Toonaangevende rederijen als Veerhaven, Bouwman uit Zierikzee en Hubrechts uit Scharendijke hebben de weg naar onze werf gevonden. Voor dat soort schepen is een beperkte diepgang ook weer de kunst. Het ijzer moet op de goede plek zitten. Daarbij komt het ongelooflijk aan op details, met speciale aandacht voor dunne sterke materialen en, erg belangrijk, het voorkomen van trillingen. We profiteren hierbij van de kennis die we in het verleden hebben opgedaan bij de bouw van kokel- en mosselschepen.”

Rinus Kooiman (50) ging als kleuter van vijf jaar al met vader Kooiman op pad naar de Zeeuwse vissershavens om verlengingen

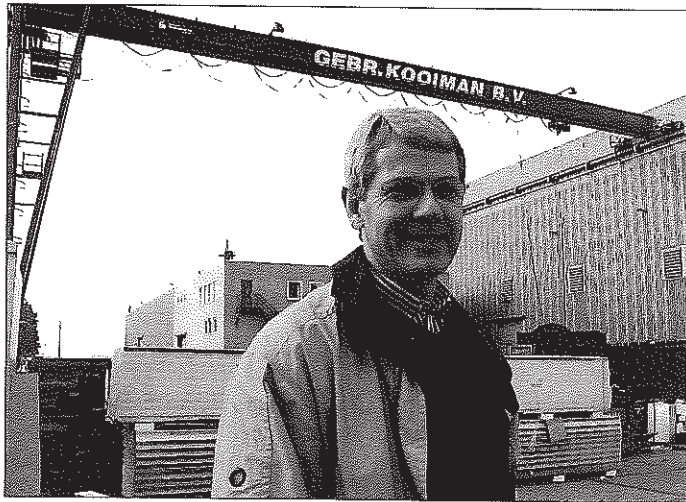
van bijvoorbeeld mosselkotters op te meten. In die tijd werden de mosselvaartuigen veelal in gedeeltes verlengd en vernieuwd en later ook verbreed.

Sinds 1979 is Kooiman zich met de nieuwe mosselkotter YE 134 (de huidige BRU 36) meer en meer gaan specialiseren in nieuwe schepen voor de schelpdiervisserij. Deze markt staat helaas zwaar onder druk. Gelukkig zijn ook veel schippers uit de binnenvaart en baggerwereld de Kooiman Groep trouw gebleven.

Kooiman tot slot: „De toekomst is nu wat onzeker, maar we blijven de mogelijkheden nauwlettend volgen. Van huis uit zijn we er altijd op gebrand geweest om breed op de markt te zitten. Dat deden we, dat doen we en dat willen we graag blijven doen.”

onder de naam Gebroeders Kooiman. In 1945 nam een zoon van Arie, Leen Kooiman (vader van de huidige generatie Kooimannen) de leiding op de werf over. Vier zonen van vader Leen, de twee oudsten en twee jongsten, traden in het voetspoor van hun vader. Inmiddels zijn Nico in 2001 en Arie in 2004 uitgetreden en tot commissarissen aangesteld.

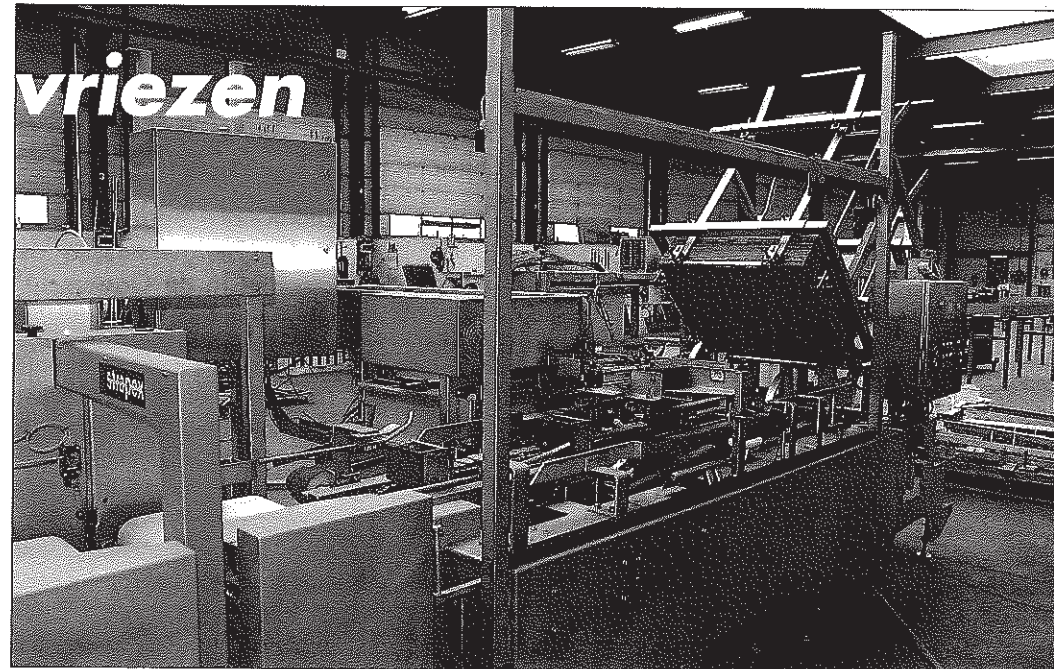
De huidige directie wordt gevormd door Wim en Rinus Kooiman. Wim heeft de dagelijkse leiding bij Scheepswerf Hoebee in Dordrecht en Rinus op de moederverstiging aan de Lindstedijk in Zwijndrecht, waar Scheepswerf Gebroeders Kooiman sinds 1975 is gevestigd.



★ Directeur Rinus Kooiman op de jubilerende moederverstiging aan de Swinhaven in Zwijndrecht.

Nieuwe inpakmachine Afak Techniek voor KW 172 DV 17 sluit aan op sneller vriezen

KATWIJK – Afak Techniek heeft een nieuwe inpakmachine ontwikkeld met een grotere capaciteit, die beter aansluit op de nieuwe generatie vriessystemen op de hektrawlers. De nieuwe DV 17 is bestemd voor de diepvrieshektrawler KW 172 van Parlevliet & Van der Plas, die in Litouwen ligt voor een verbouwing en voor het eind van het jaar terugkomt naar Nederland. Directeur Buis van Velzen van Afak Techniek: „De nieuwe inpakmachine heeft een capaciteit van ongeveer 17 pakken per minuut. De dagproductie van een huidige DV 15 inpakmachine ligt rond de 16.000 tot 17.000 maximaal. Voor de nieuwe DV 17 ligt dat rond de 18.000 – 19.000 maximaal.” De ontwikkeling van de machine, die blokken bevroren vis in de kartonnen verpakking steekt, was nodig omdat de nieuwe generatie (CO²) vriessystemen een hogere invriescapaciteit heeft. De verpakkingssnelheid moet dan ook omhoog gebracht worden, omdat niet elk schip de mogelijkheid heeft om twee machines te plaatsen. „Tevens werken wij met een nieuwe en snellere Starpex-lijn (omsnoeringsmachine, red.) en is er een ander systeem om de pakken te draaien toegepast. Met dit alles sluit de DV 17 precies aan op de nieuwe groene vriezerij.” De DV 17 is qua maatvoering bijna identiek aan de huidige DV 15, wat als voordeel heeft dat er aan de zogenaamde 'droge' ruimte voor het inpakken niets veranderd hoeft te worden; ook geen wijzigingen in de staalconstructie. Op de foto staat de nieuwe machine in de fabriek in Katwijk opgesteld om getest te worden. Inmiddels is de installatie afgebroken en naar Litouwen gestuurd om ingebouwd te worden in de KW 172 'Dirk Diederik'.



Vissers' nieuws van 30-10-09