



MARIN-directeur Arne Hubregtse

‘We zeilen om te winnen’

In onze nieuwe rubriek Aan het roer vertellen topmensen uit de maritieme sector op persoonlijke wijze over de koers van hun bedrijf en die van hun eigen jacht. Deze keer geven we het roer aan **Arne Hubregtse, directeur van het maritiem onderzoeksinstituut MARIN.**

GUIDO VAN
DEN HEUVEL

Arne Hubregtse is vrijwel wekelijks op zijn cruiser-racer ‘Flin’ te vinden. Met zijn team zeilt hij er tal van Nederlandse races mee in de IRC- en ORC-klasse. Zelfs midden in de winter zeilt het vriendenteam elke maand wel een wedstrijdje, in het voorjaar gaat de frequentie omhoog naar eens per twee weken. In de zomervakantie verandert de Flin in een wat

comfortabeler familie-jacht, waarop Hubregtse, zijn vrouw en twee kinderen op hun gemak van de natuur genieten. De thuishaven van de Flin is Zierikzee.

GROTE KUIP

Via open boten als ‘Optimist’, ‘Europe’ en ‘Laser’ belandde Hubregtse in kajuitjachten. Eerst een J/22, later een J/27 en nu de Flin, een jacht van het merk Bashford-Howison. Het in Australië ontworpen en gebouwde zeiljacht meet 12,5 meter en is

met 6 ton vrij licht voor zijn lengte. Hubregtse toont ons het jacht bij een werf in Bruinisse waar juist groot onderhoud aan het schip wordt uitgevoerd. Vooral de grote kuip was een belangrijk keuzeargument voor de Flin. Om de kuip staan acht grote lieren voor het zware werk: het hijsen en het trimmen. De kuip, dat is de motor van het jacht tijdens wedstrijden, daar gebeurt het allemaal.

Op het land communiceert Hubregtse vlot, hij relateert snel en lacht graag.

Eenmaal aan boord tijdens wedstrijden wordt het uitdagend, serieuzer, tikje grimmiger. Binnen een paar uur is het toerjacht veranderd in een Spartaanse racer. Het vriendenclubje is heilig, fanatiek, erop gebrand om snel de boeien te ronden. Hubregtse: “Ik hou van de mooie vloeiende lijnen in het ontwerp, maar alles draait toch vooral om de snelheid: de zware bulb, de stijve en toch lichte stabiele romp. De kuip is er ook wel om op vakantie lekker buiten te zijn, maar tijdens wedstrijden is het de arena om hard te werken. We reageren op elke golf en windvlaag. Iedereen zit dan met zijn benen buiten boord, ‘onder de reling’. Bij Nederlandse regatta’s zitten we regelmatig voorin. Elk overtollig pondje moet van boord. Zeilen is multitasken, managen, kijken naar de wind, corrigeren op het roer, tactiek, techniek, samenwerken. Het samenspel tussen trimmer, stuurman en navigator leer je niet in boekjes, dat leer je in de keiharde en vaak natte praktijk.”

Dit voorjaar ging de Flin het water uit. Het hele team hielp met het gladschuren van de romp. Want met een gladde romp, daar kun je mee opschieten. Hubregtse wijst op de mast en verstaging en zegt: “Voor de wedstrijden wordt de mast ingesteld op de verwachte wind en golven. Zeilen is zo oud als de wereld, maar blijft toch in ontwikkeling; denk maar aan de kantelkiel die voortkomt uit de Volvo Ocean Race en de IMOCA 60, nieuwe materialen als carbon en nieuwe zeilvormen. Ik volg de wedstrijdwereld onder meer door een abonnement op Sailing World en op Seahorse, Frankrijk en Nieuw-Zeeland zijn echt verknocht aan het zeilen. Sportprogramma’s hier zouden zeilen ook meer moeten laten zien. Voor ons zitten wedstrijden in het buitenland er door tijdgebrek steeds niet in. Jammer...”

GRIP KRIJGEN

Na de TU Delft startte Hubregtse rond 1990 bij het MARIN. Hij ontwikkelde er software voor onderzeeërs en werkte aan performancemetingen en verbeteringen van schepen. Samen met collega’s probeert hij al in de ontwerpfase grip te krijgen op het gedrag van de nieuwe ontwerpen. De wetenschappelijke kennis is daarvoor een belangrijke basis, deze wordt sterk gestuurd door de markt. Daartoe onderhoudt MARIN sterke banden met de maritieme industrie, via onder meer netwerken en seminars.

Zo organiseert MARIN tweemaal per

jaar speciale vakbijeenkomsten voor de internationale offshore bedrijven. Daar horen ze waar de klanten mee bezig zijn. Arne Hubregtse: “De meeste werven hebben een gevuld orderboek tot eind 2010. Wij merken de crisis nu duidelijk in een aantal segmenten, omdat we betrokken



zijn bij innovatieve projecten die veel voorbereidingstijd vragen. We kunnen de terugval opvangen omdat we actief zijn in meerdere markten: in de offshore, scheepsbouw, scheepvaart, haven- en vaarwegontwikkeling en in ontwikkelwerk voor Defensie. Het milieu en spaarzaam energieverbruik staan dagelijks op de agenda, we werken aan efficiënte rompen, beter vaargedrag en een hoger rendement. Een nieuwe dienst die we aanbieden is ‘design for service’. We kijken dan gericht naar de gebruiksomstandigheden en beladingcondities van een nieuw schip. Grote containerschepen

‘Het samenspel tussen trimmer, stuurman en navigator leer je niet in boekjes, dat leer je in de keiharde en vaak natte praktijk’

worden vaak gebouwd voor een snelheid van 25 knopen, maar in werkelijkheid varen ze vaak op andere snelheden. Een paar procent brandstofbesparing is er gemakkelijk mee te halen.”

NIEUWE INZICHTEN

Veiligheid blijft een belangrijk issue in de scheepvaart en offshore. Het verlies van containers en het incident met de MSC Napoli heeft geleid tot onderzoek en nieuwe inzichten in ontwerp en operationele maatregelen.

Voor de offshore onderzocht het instituut ook de schades aan offshore platformen tijdens de hurricanes in de Golf van Mexico. Hubregtse: “De kennis die we opdoen over dit soort extreme omstandigheden werken we uit in nieuwe ontwerp- en/of veiligheids-regels voor bijvoorbeeld classificatie-bureaus. Verder doen we veel ontwikkelwerk voor de Nederlandse en buitenlandse marines. Een voorbeeld daarvan is de veranderende taak die marines krijgen om vanaf zee operaties op land, met schepen als de Nederlandse LPD’s, beter te ondersteunen. Een strijd- of defensiemacht kan dan vanuit een schip voor de kust mensen en materieel aan land brengen. Dat vraagt veel studie naar interactie tussen schepen, dynamic positioning, nieuwe operationele richtlijnen en specifieke krachtenberekeningen.

De binnenvaart in Nederland, en overigens ook internationaal, staat voor belangrijke ontwikkelingen. Om meer voor deze markt te doen hebben we het bureau DLD overgenomen, dat vanuit een logistieke functie milieuvriendelijke binnenvaartconcepten ontwikkelt, waaronder de Barge Truck. Om onze kennis verder te ontwikkelen, werken we samen met twee ‘concullega’s’, de onderzoeksinstituten DST in Duisburg en HSVA in Hamburg. Voor de Chinese markt hebben we een joint venture met China opgezet. Een deel van de projecten wordt in Shanghai uitgevoerd, het kennisintensieve deel in Wageningen.

Een nieuw initiatief voor MARIN is *renewable energy*, een complexe materie omdat je energie wilt winnen in omstandigheden waar je met een schip liever niet vaart. Verder staat brandstofbesparing hoog op de agenda, we onderzoeken Energy Saving Devices, operationele maatregelen, maar ook meer fundamenteel: de wrijvingsweerstand, antifouling en bijvoorbeeld luchtsmering. Het is toch een opsteker om te ontdekken dat het loont om een scheepsschroef een paar keer per jaar schoon te maken. Schoonmaken, dat doe ik ook bij mijn eigen jacht voor iedere wedstrijd, je kunt er een paar procent mee winnen. En misschien wel de race..!” |