



Het Portret Piet van Oossanen

In de rubriek Het Portret zetten we een persoon in de spotlights die op dat moment in de actualiteit is. Dit keer: Piet van Oossanen, een ondernemer

U bent al jaren actief in de Nederlandse ISO-normcommissie (momenteel als voorzitter). Wat houdt uw werk daar precies in en waarmee bent u momenteel bezig?

"Al meer dan 30 jaar ben ik actief in de normalisatiewereld. Sinds 2015 als voorzitter van de nieuwe commissie Jachtbouw waarin ook HISWA Vereniging zitting heeft. Die commissie ziet toe op de ontwikkeling van nieuwe normen voor het ontwerp en de bouw van jachten. Het werk is in twee delen te splitsen, te weten de normering voor jachten tot 24 meter. Die vallen in de EU onder het verplichte CE-regime en de normering voor superjachten, boven de 24 meter. In de commissie controleren we de technische inhoud van de nieuwe normen en waken we ervoor dat er geen zaken in komen die voor

De bouwkosten zijn iets hoger maar de brandstofkosten veel lager.

Nederlandse jachtwerpen lastig zijn. Momenteel werken we aan nieuwe normen op het gebied van slingerstabilisatie, een beoordelingssysteem voor gedrag en comfort in golven en dynamische positioneerinstallaties aan boord.

U bent bezig met het schrijven van een boek, waarover?

"Ik heb een boek geschreven over de wetenschap van het zeilen en het ontwerpen van zeiljachten. Omdat het een omvang

Deel 1 van The Science of Sailing is inmiddels beschikbaar en gaat over de snelheid die door wind voortgedreven vaartuigen kunnen behalen en de factoren die daar invloed op hebben. De delen 2 en 3 van het boek verschijnen dit najaar. Uiteindelijk worden het bij elkaar 10 delen."

U maakte ooit een opmerkelijke vergelijking tussen de aloude knikspant motorboot en een rondspant motorboot. Kunt u daar iets meer over vertellen?

"Voor de Nederlandse overheid voerden we een studie uit naar de meest optimale rompvorm uit het oogpunt van brandstofgebruik. Zou er een energievriendelijk alternatief te bedenken zijn voor de bekende Nederlandse knikspant die overal op de Nederlandse wateren te zien is? Wij kwamen uit op een rondspant. Dit ontwerp is inmiddels vele malen toegepast en gebouwd en laat een zeer goed gedrag zien, niet alleen op het gebied van brandstofgebruik. De bouwkosten zijn iets hoger vanwege de rondspantvorm maar na enkele jaren is dit terugverdiend vanwege de circa 30 tot 40% lagere brandstofkosten. Diverse uitvoeringen van dit ontwerp kunnen volstaan met een lager voortstuwingsvermogen en dus een kleinere motor."

Tot slot, hoe ziet het jacht van de toekomst er in uw ogen uit?

"Wij hebben reeds een studie

Biografie

Na zijn studie Scheepsbouwkunde aan de TU Delft (afgerond in 1969), ging Piet Van Oossanen aan de slag bij het Maritiem Research Instituut Nederland (MARIN). Daar werkte hij 20 jaar als expert op het gebied van scheepshydrodynamica. In 1974 promoveerde Van Oossanen op een proefschrift over scheepsvortstuwing. In 1990 begon hij een eigen scheepsbouwkundig ontwerp bureau. In 2012 droeg hij Van Oossanen Naval Architects bv over aan zijn zoon Perry van Oossanen en Niels Moerke. Van Oossanen is verder voorzitter van de Nederlandse Bond van Jachtarchitecten.

traal moeten zijn. Onze oplossing is het energiegebruik reduceren door een nog betere rompvorm, een efficiëntere voortstuwing en het beter positioneren en routeren van de systemen aan boord om de verliezen te kunnen reduceren. Verder namen wij diverse systemen voor het (terug) winnen van energie onder de loep en maakten onderscheid in systemen die wel en die niet in aanmerking komen. Tot slot ontwikkelden we een systeem voor het terugwinnen van de energie die verloren gaat door de door de romp opgewekte golven en stroming. Wij verwachten dat de markt over niet al te lange tijd een eenzijdigere markt zal worden.