

## Oudcomb pioniert met accu's en laadvermogen bij laagwater

11 JUNI 2018

GORINCHEM | 'Dit schip is in alles extreem en anders, er is niets ouds meer aan', zei Oudcomb-directeur Sjaak Oudakker tijdens Maritime Industry in Gorinchem. Sjaak en zijn zoon Yannick Oudakker tekenden er met Veth Propulsion het contract voor de afname van zes Veth Integrated L-drives. Ze zijn bestemd voor twee tankers die Oudcomb en Mercurius in China laten bouwen.



Contractondertekening op de beursstand van Veth Propulsion met vlnr Yannick Oudakker, Wim Boom (Veth), Sjaak Oudakker, Erik Veth en Robert-Jan Zimmerman. (Foto Dirk van der Meulen)

- **Zes L-drives voor twee 'revolutionaire' chemicaliëntankers**

Door [Dirk van der Meulen](#)

Het casco voor het eerste schip, de Oranje Nassau V van 110 bij 14 meter met 4.700 ton / 5.400 kuub laadvermogen, wordt momenteel gebouwd op een grote zeewerf in China. Er is een begin gemaakt met het snijden van de platen, op 16 september wordt de kiel gelegd en de oplevering is op 1 december. De afbouw in opdracht van [Oudcomb](#) en [Concordia Damen](#) vindt vanaf medio februari 2019 plaats op een nog niet genoemde Nederlandse werf. De tanker gaat zware chemicaliën varen voor bevrachter [TankMatch](#).

Grootste uitdaging vormde het ontwerp van het onderwaterschip, dat werd berekend op 700 ton laadvermogen bij een diepgang van slechts 1,45 meter. Het schip moet namelijk ook bij extreem lage waterstanden voldoende vervoerszekerheid bieden, zodat de klant niet hoeft over te schakelen op alternatieve transportmogelijkheden.

### **Revolutionair onderwaterschip**

De oplossing is een nieuw revolutionair ontwerp van het onderwaterschip in combinatie met de toepassing van drie L-drives die zijn voorzien van semi-geïntegreerde elektromotoren. [Veth Propulsion](#) heeft samen met vader en zoon Oudakker maandenlang intensief gezocht naar een vorm waarbij met 1,45 meter diepgang nog steeds kan worden gevaren mét behoud van de voordelen van de L-drives. Bij de ontwikkeling van het schip is ook Robert-Jan Zimmerman van [Mercurius Shipping Group](#) betrokken, die het tweede schip afneemt.

'Dit schip van 14 meter breed heeft net zoveel stuwkracht nodig als een schip van 11,40 meter', vertelt Oudakker enthousiast. De vorm van de thruster met gondel en kap combineert het veilig varen op een kleine ballast diepgang, met een kleine spiegel onderdompeling en minimaal brandstofverbruik in de beladen conditie, meldt Veth. Het ontwerp van de thrusters met gondels en schroefkappen is gemaakt door [SasTech](#) in opdracht van Veth Propulsion. Het geheel is gevalideerd na een uitgebreide numerieke sleeptanktest bij [Van Oossanen](#).

### **Accupakket**

Een van de bijzonderheden aan het schip is de toevoeging van een groot accupakket dat wordt opgeladen door de twee relatief kleine motoren met een totaalvermogen van 1200 pk in het schip. 'Voor het accupakket zijn we te vroeg, maar we zijn altijd al vroeg geweest, ook met dubbelwandige schepen. Als er nooit iemand begint, gaat er ook niets komen', stelt Sjaak Oudakker, die al 31 jaar nieuwe schepen laat bouwen.

'We hebben eerst het schip vormgegeven. Daarna kwamen we in contact met een partij die accupakketten levert. Ze hebben een gewicht van 35.000 kilo met een groot ruimtebeslag. Dat kan bij ons in het schip, we hebben geen grote machinekamer nodig. In een traditioneel schip zou het niet passen. Het is gewoon over met traditioneel. We gaan nu zo efficiënt mogelijk van A naar B varen, dat is mijn verdienmodel.'

De accu fungeert als extra krachtbron en kan de elektromotoren in de L-drives aandrijven indien gewenst. Op deze manier kan urenlang volledig emissieloos door de havens worden gevaren, geladen en gelost. Hiermee voldoet het schip ruimschoots aan de efficiëncy wensen van de familie Oudakker en aan de toekomstige emissie-eisen.

\*\*\*