

Kan dat, duurzaam varen in onze snelle wereld?

In Makkum bezocht Nautique KM Yachtbuilders, bouwers van aluminium wereldomzeilers. De werf produceert in dit Friese dorp aan het IJsselmeer zes nieuwe zeiljachten per jaar. Een even knappe als unieke prestatie.

Het is koud op deze winterochtend. De autoramen zijn bevroren en het ijs moet eraf worden gekrabd.

Onderweg naar Makkum verschijnt een waterig zonnetje aan de hemel die de laatste restjes ijs op de auto doet smelten. Aan Stienplaat 7 heerst rust. Voor de hoofdingang met aluminium kozijnen dwarrelen enkele blaadjes wat doelloos rond. Binnen voel je de focus en concentratie.

Klant komt van rechts

Prachtige nieuwe schepen bouwen ze bij KM Yachtbuilders; je kunt er met een gerust hart alle wereldzeeën mee bevaren. Ook nu staan er weer nieuwe zeiljachten op stapel. In deze tijd is dat vrij uniek, omdat steeds meer werven het moeten hebben van louter restauratie, refit, stalling en onderhoud. Dat gebeurt bij KM Yachtbuilders ook, maar in de hallen snijden, slijpen, schuren en lassen de bouwers vooral splinternieuwe aluminium schepen in elkaar.

“Voordat we beginnen doen we uitgebreid onderzoek naar wat onze potentiële klanten voor schepen willen hebben,” vertelt werfeigenaar Eeuwe Kooi. “Bij ons

komt de klant altijd van rechts en daarmee bedoel ik dat de klant altijd voorrang heeft, het altijd voor het zeggen heeft. We zien wel een verschuiving. Zo’n zeven jaar geleden kwamen onze meeste klanten uit Nederland, nu komt 60 tot 70% uit Duitsland, Engeland of Zwitserland.” “Uit onderzoek blijkt dat potentiële klanten ons associëren met zeewaardige zeiljachten met goede zeileigenschappen voor lange afstanden. Helaas hebben we ook het imago van het bouwen van dure jachten. De meeste mensen die van plan zijn in de toekomst een jacht bij ons te laten bouwen, hebben plannen voor lange zeereizen, een wereldreis of ze willen Noord-Europa gaan verkennen. Vele van onze bestaande klanten hebben met een schip van ons al de koude kusten opgezocht en voor deze koude streken zijn onze schepen uitstekend geschikt, is wat we van hen terug horen.”

Duurzaam

“Wij zijn een stabiele werf die in de afgelopen 20 jaar ruim 80 nieuwe schepen van stapel heeft laten lopen. Dat komt ons heel goed van pas, omdat de markt voor nieuwbouw best smal is. Klanten willen wel in zee met een werf die elk jaar een paar nieuwe schepen bouwt en die

De zeiljachten hebben de naam de wereld aan te kunnen en dat kunnen ze ook. IJzige gebieden vormen geen enkel probleem.



Bestevaer 55 Morning Haze bij Groenland.

financieel gezond is. Klanten worden daarin steeds kritischer, omdat ze zeker willen weten dat er niks misgaat met het bedrijf tijdens de bouw. En ze willen zeker weten dat ze na oplevering nog terecht kunnen bij de werf voor garantie en *after sales*. Ik kan onze klanten geruststellen, omdat we nog steeds nieuwe schepen bouwen. Er is volop bedrijvigheid in de hal en dat wekt vertrouwen. Daarnaast is onze portefeuille goed gevuld.”

De insteek van ons bezoek aan KM Yachtbuilders is meer te weten te komen over de combinatie tussen hun zeiljachten en duurzaamheid. Dat thema vasthouden blijkt lastiger dan gedacht. Het is gewoon veel te leuk om over alle aspecten van bootjes te praten. We dwalen dan ook regelmatig af. “Wat versta je onder duurzaamheid?” vraagt Eeuwe. Ja, duurzaamheid is een containerbegrip waar te pas – en steeds vaker ook te onpas – van alles onder

KMY Tulip (88ft) bij Groenland. Zelfredzaam op expeditie tussen het ijs.

verstaan wordt. “Bedoel je de carbon footprint of aluminium als bouw materiaal of het energiegebruik aan boord?” gaat Eeuwe verder. Een pasklare definitie hebben we niet bij ons, dus we besluiten het begrip duurzaamheid tijdens het gesprek invulling te geven.

Overleven

“Kijk, de opdrachtgever van een 77-voeter wil dat zijn schip hem ruimschoots overleeft. Op een bepaald moment is het interieur op, maar zijn schip moet dan goed genoeg zijn om er nog eens decennia mee te kunnen varen. Dat vind ik ook duurzaamheid. Je moet de boot dan wel goed bouwen en ervoor zorgen dat je verschillende materialen gescheiden houdt. Zet geen ijzer tegen aluminium aan, of lood. Scheidt deze materialen en de levensduur van het schip wordt daardoor enorm verlengd.” Begin 2019 start KM Yachtbuilders met de

bouw van deze 77-voeter. Het is een ontwerp van Tony Castro en het merk zal Pelagic zijn. Dit schip wordt toegevoegd aan de vloot van Skip Novak’s Pelagic Expeditions om als derde schip vanuit Zuid-Chili chartertochten op te organiseren. “De eigenaar van deze Pelagic schenkt het schip aan de zeilvloot. Hij wil jongeren in Chili de kans geven zeilervaring op te doen, hij zal er af en toe zelf mee varen en het schip zal dus ingezet worden om ermee te charteren,” vertelt Eeuwe.

Qilak

Begin november 2018 is het 66 voet expeditiezeiljacht *Qilak* opgeleverd, een ontwerp van Owen Clarke Yacht Design uit Engeland. Het futuristische pilohouse, de hoge vrijboorden, de stompe neus, de brede kont en de ruime gangboorden vallen meteen op. Het is een puur schip in kaal aluminium en daarmee zeer →



onderhoudsarm. Er zijn geen verfsystemen aangebracht en ook dat kunnen we duurzaam noemen. Het is een oerdegelijk schip, dat zeker meer dan een leven lang meegaat. Stroom komt uit accu's die gevoed worden door de motor. Een generator kan voor nog meer stroom zorgen. Stroom wordt aan boord van dit schip dus opgewekt door diesel; de eigenaren willen bewust geen zonnepanelen of windmolens. In de polen schijnt de zon een groot deel van het jaar niet en kou belemmert de werking van een windmolen.

Zelfredzaam is het jacht zeker. Met voldoende voedsel aan boord kun je rustig een paar maanden van de wal blijven. Pas als de 1000 liter diesel op is, ben je genoodzaakt weer aan land te gaan. De motor is niet watergekoeld, want ijsgang kan de inlaat van het koelwater blokkeren.

De klant beslist

Qilak is een prachtig expeditiejacht. In de brede achtersteven is ruimte voor een riant bemeten dinghy die je zo de laadklep op kunt varen. "Zelf zou ik daar niet voor

hebben gekozen," zegt Eeuwe. Een dinghy kan ook gewoon aan dek, waardoor je binnen veel meer ruimte zou hebben overgehouden. Maar, zoals gezegd, de klant beslist."

Het 20 meter lange jacht is geschikt voor expedities naar beide poolgebieden en voor cruisen in *blue water*. Het doel was een *cruising boat* en een *working boat* te combineren. Of zoals de ontwerpers het zelf zeggen: van buiten een Land Rover Defender, van binnen een Range Rover. De eigenaren gaan als familiebedrijf charterreizen organiseren naar avontuurlijke verre, koude oorden. Speciaal daarvoor is de boeg extra versterkt om zware ijsgang aan te kunnen. In het schip zijn vijf waterdichte deuren gemonteerd, zodat elke ruimte goed afgesloten kan worden. De twee ankers van Rocna, elk 70 kilogram, kunnen haar op de plaats houden, ook wanneer het weer op de zuidpool plotseling verslechtert. De omgekeerde ramen in het pilothouse zorgen voor goed zicht. "De ramen zijn ook een voorbeeld van 'de klant beslist'" vult Eeuwe aan. "Ik zou daar spijlen tussen

KMY Qilak heeft een intrekbare kiel, zodat ondiepe wateren ook toegankelijk zijn.

hebben gezet, want het oppervlak van de ramen is nu wel heel erg groot. In het vooronder liggen twee aluminium platen in de juiste vorm, waarmee je de ramen kunt afdekken bij flinke zeeegang. Of dat handig is... Ik vermoed van niet."

Het pilothouse is sober uitgevoerd: twee stuurstoelen met gordels, navigatieapparatuur, en makkelijk te verwijderen kussens om het eenvoudig schoon te houden. Aan dek zijn waterdichte aluminium luiken aangebracht, die vlak met het dek lopen. Geen ramen of lichtkoepels, waardoor het jacht optimaal geschikt is voor koude oorden.

Vanuit het pilothouse kom je door een kleine, waterdicht af te sluiten deur benedendeks. Daar zijn de salon en de keuken. Hier zie je dat de praktijk en het ontwerp elkaar soms bijten. In de zithoek zit een stag die het want bovendeks met de romp verbindt. Die zit daar niet handig – die kost zitplaatsen. In de keuken valt op dat de inductiekookplaat niet cardanisch is: onhandig bij koken onderweg wanneer je onder helling ligt. De grote koelkast aan



Interieur van KMY Qilak

VEILIGHEID EN ZELFREDZAAMHEID ZIJN BELANGRIJKE EISEN

bakboord heeft een manshoge deur. Zeilend over bakboord is er niks aan de hand, maar over stuurboord is het niet verstandig de koelkast te openen. De inhoud zal je dan zeker tegemoet komen. "Achteraf had ik standvastiger moeten zijn," zegt Eeuwe. Die koelkast wilde de eigenaar, maar als werf had ik het moeten weigeren. Dat zal ik de volgende keer ook zeker doen. Ik word er als werfbaas toch op aangekeken dat we zo'n grote koelkast hebben geplaatst die vanuit een nautisch oogpunt niet verstandig is. Telkens heb ik het gevoel me te moeten verdedigen en dat wil ik niet. Volgende keer doen we dit dus niet weer."

Verder naar voren zijn verschillende hutten en aan stuurboord zitten de natte ruimtes. In een aantal hutten kun je het eenpersoonsbed uitschuiven tot een twijfelbaar. Bijna alle hutten bevatten een hoogslaper die via een rail omhoog en naar beneden kan. Dat omhoog schuiven kan eigenlijk alleen als het schip niet onder helling ligt.

Weer langer dan 20 meter

KM Yachtbuilders heeft de afgelopen crisisjaren goed overleefd. Op tijd heeft de werf een 45-voeter geïntroduceerd en daarvan zijn inmiddels zeven stuks gebouwd. De Bestevaer 45ST PURE was een schot in de roos. Als eerste liep *Nescio* van stapel, een demoschip gebouwd voor eigen rekening en risico, dat potentiële klanten over de streep moest trekken. Nu

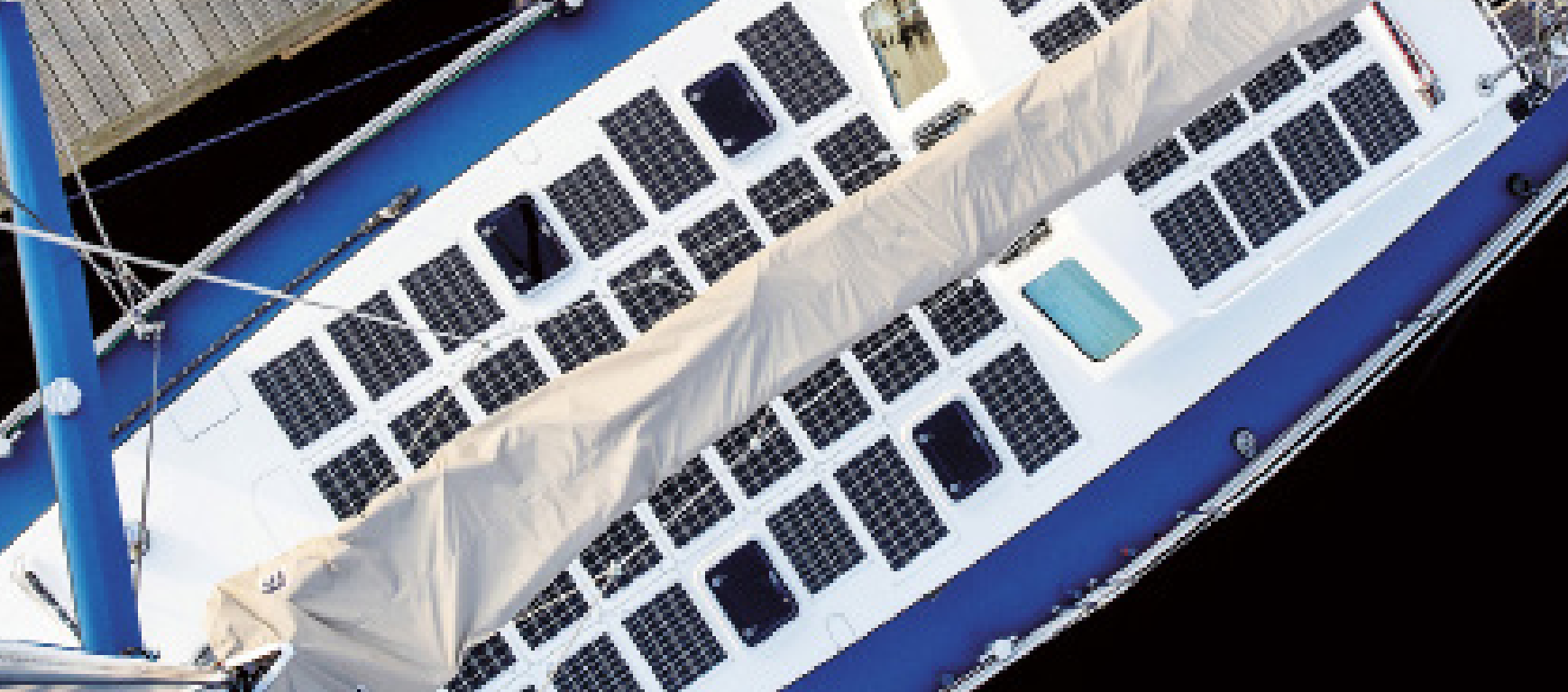


er economisch betere tijden zijn aangebroken mag de werf ook weer grotere zeiljachten bouwen. In een van de loodsens ligt een duurzaam 78-voets polar expeditiejacht. Dit schip heeft ook zonnepanelen op de mast. De 7 kW die kan worden opgewekt, is veel te veel, maar de maan moet het schip voeden met energie in de poolgebieden. Dit schip heeft geen koelkast, geen radio en een zeer beperkte hoeveelheid lampjes.

Begin oktober is de eerste las gezet voor een 72-voets Bestevaer naar een ontwerp van Dykstra Naval Architects, met als projectnaam Symbiose. Deze Bestevaer is ontwikkeld voor een familie met gedeelde interesses. De jongere helft wil graag naar koude en ruigere gebieden zoals Groenland, IJsland en misschien zelfs de Noordwestelijke Doorvaart varen, terwijl de oudere helft liever richting warmere oorden zoals de Caribee en de Middellandse Zee vertrekt. Samen met de architecten is er binnen een half jaar een compleet nieuw ontwerp gemaakt waarin alle wensen zo goed mogelijk samenkomen.

Veiligheid en zelfredzaamheid waren sowieso belangrijke eisen. Vandaar de diepe en beschutte kuip, die is opgedeeld in een vaar- en een relaxgedeelte. In het ruime pilothouse kun je schuilen tijdens slecht weer, terwijl de autopilot het stuurwerk doet. Naast de standaard waterdichte schotten zijn er ook twee waterdichte deuren voor extra veiligheid. Ook de boeg van dit schip heeft dikkere huidplaten dan in de rest van de romp om een eventuele aanvaring met een container, pakijs of iets anders sterks op te kunnen vangen. Het dek ligt vol met zonnepanelen – met een opbrengst van ruim 2.500W – maar er zijn ook een dieselgenerator én hydrogenerator om aan de stroomvraag te voldoen. De carbon tuigage zorgt in combinatie met de ongeschilderde blanke romp voor een stoer uiterlijk.

Qua comfort onderdeks ontbreekt het de opvarenden aan niks. Er zijn drie hutten en een *crew cabin*, twee volwaardige natte cellen en een dagtoilet. De salon heeft een grote zithoek met dinertafel en met de goed uitgeruste keuken daar tegenover. De meubels, kasten en vloer zijn van teak; de witte wanden en plafonds maken het interieur licht en ruim. De verwachte oplevering is in het voorjaar van 2020. →



Nieuw: Bestevaer 53 motorjacht

Tussen droom en daad staan wetten in de weg en praktische bezwaren, zo luidt de bekende uitdrukking, die perfect van toepassing lijkt op de nieuwste ontwikkelingen bij KMY. Gemak en comfort willen bieden is wat KMY voorlopig blijft doen. In dat licht moeten we de uitbreiding van het portfolio met een nieuw aluminium motorjacht zien, aangedreven door een dieselmotor: de Bestevaer 53. Samen met de ontwerpers van Dykstra Naval Architects is de afgelopen jaren gewerkt aan de ontwikkeling hiervan. Een motorjacht met een eigen smool, niet eentje van dertien in een dozijn. Het is overduidelijk een Dykstra en KMY motorjacht geworden. Eeuwe verwacht dat klanten die zijn uitgezeild zullen overstappen op dit karakteristieke jacht. Het aluminium motorjacht leent zich perfect voor 'verkennen', bijvoorbeeld langs de koude en ruige kusten van Noorwegen of de Shetlandeilanden. Veiligheid, comfort en gebruiksgemak zijn de belangrijkste pijlers voor het jacht.

De Bestevaer 53 heeft een groot achterdek dat naar eigen smaak kan worden ingedeeld, heeft brede gangboorden (50 cm) en is onderdeks van alle gemakken voorzien. Nieuwe avonturen beleven met vrienden en familie, dat is wat dit jacht eigenaren gaat bieden. Nieuwe herinneringen maken die je altijd bij zullen blijven, dit keer niet zeilend maar motorend.



Gedagsverandering nodig

Eeuwe keert terug naar duurzaamheid.

“Duurzaam varen kan heel goed. Het dek van de 66 voet Bestevaer *Anabel* ligt ook vol zonnepanelen. Bij dit schip wordt de energie duurzaam opgewekt. Maar we zouden best nog een stap verder kunnen gaan. Ik denk dat zeiljachten volledig duurzaam kunnen zijn, maar dan moeten we ons gedrag drastisch veranderen en dat is vooralsnog teveel gevraagd. Kijk, een zeiljacht gebruikt wind als voortstuwing, maar wind is onzeker. Als je echt duurzaam vaart, dan moet je je afhankelijk maken van wind. Je weet dan nooit op welk moment je ergens aankomt. Als hulpmotor kun je dan toe met een elektromotor. Af en toe zet je die in, maar niet om hele stukken op zee te motoren. Energie kun je opwekken met zonnepanelen, een hydrogenerator of een windmolen, of een combinatie daarvan. Er zijn inmiddels hydrogeneratoren die ook stroom opwekken bij lage snelheden. Het energiegebruik aan boord kun je beheersen door meerdere kleinere koelkasten in te bouwen die je op en af kunt schakelen en door zo weinig mogelijk gebruik te maken van elektrische apparaten. Onze schepen zijn zo goed geïsoleerd, dat ze in warme oorden niet echt opwarmen en in koude oorden niet echt koud worden. Echt duurzaam varen kan dus wel, maar we doen het met zijn allen niet.”

Ik vraag Eeuwe waarom we niet en masse echt duurzaam gaan varen. Technisch kan het, maar de praktijk blijft achter. “De mens is gemakzuchtig en uit op comfort. Zeilen duurt gewoon te lang in onze hectische maatschappij. We willen snel van

A naar B en willen ook controle houden over wanneer we ergens aankomen. We zijn ongeduldig en willen grip hebben op onze tijd. Ik merk het aan mezelf, je maakt een plan voor een vakantie van twee weken en wil dat plan uitvoeren, ook al verlangen de weersomstandigheden soms dat je iets anders doet. Ik zou ook veel meer met de wind mee moeten varen en wel zien waar we uitkomen. De reis is eigenlijk veel mooier dan het doel en toch verklaren we het bereiken van het doel heilig. Daarnaast willen we vooruitgang, willen we steeds meer. We hebben nooit genoeg en die eigenschap komt duurzaamheid niet ten goede. Tijd is onze grootste vijand, want die is beperkt. Zouden we wat sneller tevreden zijn en ons wat meer laten leiden door de mogelijkheden die de weersomstandigheden ons bieden, dan moeten we 'grip willen hebben op onze tijd' loslaten. Ik realiseer me heel goed wat ik hiermee zeg, want mijn hele werf draait wel op gemakzucht, comfort en steeds meer willen hebben. Dus ja, in de praktijk ben ik er ook dubbel in.”

Zeilen is te traag voor de huidige snelle maatschappij. Dus blijft er veel vraag naar een stevige dieselmotor waarmee je even snel naar Vlieland kunt varen met noordenwind. Hetzelfde comfort aan boord willen hebben als thuis, ook dat zal niet van vandaag of morgen veranderen. Toch zet het pleidooi van Eeuwe ons aan het denken. Wat daarvan het gevolg zou zijn voor KM Yachtbuilders, dat weten we niet. Ook Eeuwe heeft daar geen pasklaar antwoord op. Maar uitdagend is zijn verhaal zeker. ┘