

JACHTBOUW NEDERLAND

VAKBLAD VOOR ONDERNEMERS IN DE JACHTBOUWINDUSTRIE

jaargang 12 • nummer 4 • augustus 2016



**Dykstra Naval
Architects zoekt
altijd verbetering**

**Het succes van de
Sturiër 52 Dutchman**

**Opmars glas door
moderne technologie**



4

JACHTWERF VOLHARDING/ STURIËR YACHTS uit

Stavoren heeft met het jongste vlaggenschip Sturiër 52 Dutchman de weg gevonden naar een breder, internationaler publiek. Werfdirecteur Auke van der Werff vertelt over het reilen en zeilen van het familiebedrijf.



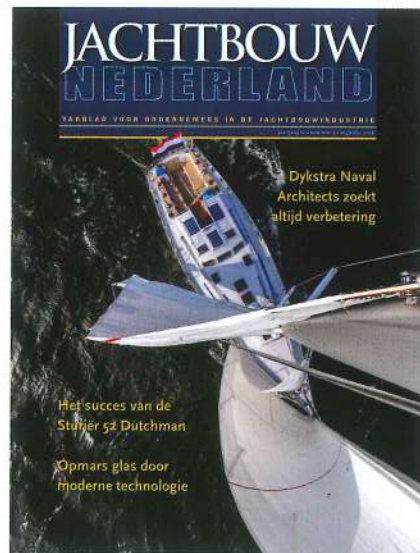
10

Pieter W. de Kleine, directeur **RAFA SHIP WINDOWS & MARINE GLASS**, is een van de experts die in dit nummer de nieuwste ontwikkelingen belicht bij de toepassing van glas op jachten. Technologische ontwikkelingen en 3D inmeten maken steeds mooiere toepassingen mogelijk.



33

Veel nieuws van een reeks Nederlandse jachtwerften, die nieuwe modellen ontwikkelen, prachtige orders boeken en nieuwe schepen presenteren, zoals de afgebeelde **STEELER NG 57 S-LINE** met een 'steilwaaiersteven'.



De Bestevaer Pure 45ST van KM Yachtbuilders is een van de nieuwste ontwerpen van Dykstra Naval Architects. Het is gebaseerd op het oermodel dat Gerard Dijkstra in 1976 voor zichzelf ontwierp. We spraken met Thijs Nikkels, de man die nu aan het roer staat van dit wereldbepaalde ontwerp bureau, over de koers die wordt gevaren. Foto Arthur Smeets

Lees verder op pagina 18

- 9 Topontwerper Philippe Briand over de toepassing van glas
- 13 Franke Hoekstra, DCI: Jachtbouwer moet aan CE-studie
- 14 Pcnautic voorstander open source technologie
- 17 AkzoNobel stapt in Volvo Ocean Race
- 22 METSTRADE Show: Beursvloer loopt vol Synergie tussen beurs en congres over jachthavens Inschrijving open voor awards
- 24 Kort Nieuws
- 28 Pieter Timmers, Forward Management: De rollen zijn omgedraaid
- 29 Jachtbouw Actueel: Hoofdrol voor Exailor
- 37 Mr. F.J. Hommersom, Hommersom Advocatuur: Het leed dat wanbetaling heet
- 38 NJI Verenigingsnieuws: Nieuwe NJI-voorwaarden verhuurpleziervaartuigen. Friese boeier herboren..
- 39 Wim Noordegraaf, NJI column: Maak van De Groene Draeck geen draak
- 40 Colofon en Bedrijvenindex
- 42 HMC studenten bouwen barrel back

Directeur Thijs Nikkels met een 3D print van de Exo:
'We weten nog niet waar dit eindigt.'

Door Laurens van Zijp

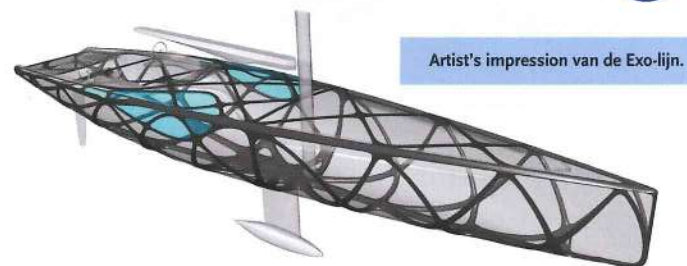


In het Bestevaer-ontwerp is alle zee-ervaring van Gerard Dijkstra verwerkt. De Bestevaer 45 Pure, gebouwd door KM Yachts, is bovendien slim in elkaar gezet, waardoor de bouwtijd kan worden bekort.

Ontwerp en onderzoek gaan hand in hand bij Dykstra Naval Architects

'Altijd op zoek naar verbetering'

Onze reeks over ontwerpers en designbureaus is niet compleet zonder Dykstra Naval Architects. Het Amsterdamse ontwerp bureau geniet wereldwijd faam en heeft exclusieve zeiljachten op zijn naam staan. De ontwerpen variëren van de fraai gelijnde J-klässers en mega-jachten tot windjammers. Maar ook het actieschip Rainbow Warrior III van Greenpeace komt van Dykstra's 'tekentafels'. Het ontwerpproces gaat gepaard met diepgravend onderzoek.



Artist's impression van de Exo-lijn.

Gerard Dijkstra is een icoon in de vaderlandse watersportwereld. En ver daarbuiten. Hij werd bekend als zeezeiler door zijn deelname aan onder andere de OSTAR (transatlantische solorace) en de Whitbread Round the World Race (navigator aan boord van de winnende Flyer). Tevens maakte hij naam als ontwerper, waarbij zijn eigen ervaringen op zee altijd een leidraad voor hem waren. Wereldwijd is de naam Dijkstra een waardevol merk geworden, dat direct wordt geassocieerd met bijzondere schepen. "Daarom staat zijn naam nog steeds op de gevel en niet de mijne", zegt huidige directeur Thys Nikkels, die in 2004 het roer van Dijkstra overnam. Na het voltooien

van zijn studie HTS Scheepsbouwkunde in Haarlem werkte Nikkels onder meer bij Verhoef in Aalsmeer, bekend van de valboten, en Wijsmuller. Hij kwam vervolgens in contact met Dijkstra, die hem vroeg zijn bureau te komen versterken. "Het klikte meteen tussen ons", vertelt Nikkels, "we hebben aan een half woord genoeg om elkaar te begrijpen; belangrijk voor een goede samenwerking. Aanvankelijk heette het bedrijf van Gerard 'Ocean Sailing Development Holland' en dat is nog steeds een rake omschrijving van onze activiteiten. Later veranderde de naam in Gerard Dijkstra & Partners en toen Gerard zich verder terugtrok, in 2011 is het Dykstra Naval Architects geworden."

In het hoofdkwartier in Amsterdam, naast de museumwerf 't Kromhout, werken negen mensen. Allemaal actieve zeilers die met regelmaat schepen bemannen van klanten.

Dromen vormgeven

"We proberen dromen van eigenaren vorm te geven", omschrijft Nikkels de werkzaamheden, "en dat zijn uiteenlopende dromen. De een wil snel rond de boeien, een ander wil oceanen oversteken en weer een ander richt zich helemaal op het interieur. Het gros van onze klanten is actief zeiler. Motorjachten doen wij weinig, hoewel we die niet uit de weg gaan, zoals de recent ontworpen Rapsody R110. Naar

aanleiding van het schip voor Greenpeace hebben we vragen gekregen om een vergelijkbaar schip als motorschip te ontwerpen. Daarvoor hebben we interessante studies gedaan naar het verminderen van het brandstofverbruik en het verbeteren van comfort tijdens het varen. Wij kijken naar het gedrag in zeeegang, het stamp- en rolgedrag en de hellingshoek. Dat alles beïnvloedt immers het comfort aan boord."



Het ontwerp van de sierlijke Hetairios vroeg om veel onderzoek.

Geen vanzelfsprekendheid

Als er vroeger een klant binnenstapte, betekende dat vrijwel zeker een opdracht, stelt Nikkels. Maar die vanzelfsprekendheid bestaat niet meer, want tegenwoordig oriënteren klanten zich veel breder. De weg van wens naar schip kent grofweg drie fases. "Je begint met het in kaart brengen van zijn idee", zegt Nikkels, "wat is hij van plan te gaan doen met zijn schip, wat wil hij en in welke lengte? Als dat duidelijk is, beginnen we met schetsen en een haalbaarheidsstudie. Deze eerste fase is creatief gezien erg uitdagend, maar zakelijk gezien een risico, omdat het kan voorkomen dat je voor niks aan het werk bent.

Wil de klant met ons in zee, dan volgt fase 2: het maken van een haalbaar concept. Twee vragen staan centraal: wat gaat het kosten en waar kan het gebouwd worden? Je definieert het schip zodanig dat een werf er een prijs voor kan maken. Dat kan aan de hand van het cascogewicht, de complexiteit of het totale volume van het schip. Het interieur heeft een groot aandeel in de prijs, dus je moet die specificaties tot in detail vastleggen. Tenslotte volgt de bouw-fase, waarin wij nauw gaan samenwerken met de werf. De klant kiest de werf uit, al of niet in overleg met zijn projectbegeleider; wij geven daarin hooguit advies."

Dynarig

In 2006 baarde de Maltese Falcon opzien. Het 88 meter lang zeiljacht was uitgerust met drie onverstaagde masten van 58 meter met ra-zeilen. Dit tuig, het Dynarig, was ontworpen door Dykstra Naval Architects. Het is een door-ontwikkeling van een principe dat de Duitse ingenieur Wilhelm Prölss in 1960 bedacht om commerciële zeevaart economischer te maken. De ra-zeilen van de Maltese Falcon kunnen met een druk op de knop worden 'gestreken': ze worden dan in de mast gerold. Het principe keert terug in een concept van een 67 meter tweemaster, op een 105 meter jacht dat bij Oceanco is gebouwd en in het ontwerp van een 130 meter Ecoliner, een 'groen' vrachtschip, dat is voorzien van vier masten met ra-zeilen.

Mooie lijn

De totstandkoming van een ontwerp is een complex, arbeidsintensief proces, waarbij naast technische mogelijkheden ook esthetische aspecten een grote rol spelen. Nikkels: "Voor een mooie lijn houden we het vrijboord graag laag, terwijl wij tegelijker-