

WATERKAMPIOEN

20 / 2011 / 20 oktober / www.anwbwatersport.nl / € 4,95



WAT IS
ER MIS MET
BIODIESEL?
FABELS & FEITEN

15^{Snelle happen getest}
x Kant & klaar

RM 1060

**Stoere
vertrekkersboot**

Als altijd eigenzinnig!

50 jaar
koopmans

De mooiste
kusten van Wales



BP 8 710966 756669



01120
391905
56662



Zeewaardigheid

> "Er worden bijna alleen nog 'comfortcontainers' gemaakt voor in de haven." Ontwerper in ruste Dick Koopmans senior haalt het bekende begrip van Hans Vandersmissen nog maar eens aan tijdens ons interview. Grote seriebouwers bouwen volgens Koopmans vooral eenheidsworst en het gaat veel watersporters van nu meer om het gemak van hun schip dan om het varen zelf. Een uitgesproken mening waarmee je het eens of oneens kunt zijn, en dat is prettig. Het lastige is alleen dat je als redacteur niet klakkeloos één kant van de medaille kunt laten zien. Aan de andere kant zou een welles-nietesverhaal met weerwoord weer weinig recht doen aan de bedoeling van ons artikel: een portret van 50 jaar (!) Koopmans, zie pagina 28. De eerste keer dat ik zelf met een Koopmansontwerp in aanraking kwam, was toen ik met een Victoire 22 voor het eerst het IJsselmeer op ging en me verbaasde over de stabiliteit van het kleine scheepje. Vijftig jaar na dat ontwerp heeft het ontwerpbureau, nu vertegenwoordigd door Dick Koopmans junior, nog steeds een solide basis van klanten, die vooral op zoek zijn naar die visie op zeewaardigheid.

Toch ben ik ambivalent. Toen ik laatst met acht vrienden ging zeilen, koos ik onbeschaamd voor zo'n heerlijk ruime en gebruiksvriendelijke 'comfortcontainer'. Misschien niet geschikt voor een reis rond IJsland, maar prima voor dichterbij huis. Wat mij betreft heeft iedere goed bedachte boot vooral een geheel eigen gebruiksdoel. Over het specifieke gebruiksdoel van een Koopmans bestaat wat mij betreft al jaren geen twijfel.

Vincent Zuidema, redacteur



50 jaar zeewaardig

99 Koopmansen lagen onlangs bij elkaar in de haven van Lelystad, voor het vijftigjarig jubileum van het beroemde ontwerp bureau. Het oudste ontwerp was een Victoire 22 uit 1972 van Koopmans senior, de nieuwste een aluminium one-off van Koopmans junior. Zeewaardigheid en de karakteristieke zeeg zijn nog altijd kenmerkend.

TEKST: VINCENT ZUIDEMA // FOTO'S: RICHARD DE JONGE, DICK KOOPMANS JACHTONTWERPERS



De bijna honderd Koopmansen bij elkaar in de haven gaven een mooi beeld van de afgelopen vijftig jaar Koopmans Jachtontwerpers in Lelystad. Dick Koopmans senior was een van de eerste ontwerpers die polyester jachten ging tekenen en met zijn vele ontwerpen voor seriebouw en *one-offs* heeft hij een belangrijk aandeel gehad in hoe de watersport er in Nederland uit ging zien. Het begon bescheiden met de Victoire 22, daarna volgden al snel grotere Victoires, flinke zeegaande motorjachten, motorsailers, houten, composiet en metalen zeilboten en zwaardjachten in alle maten en soorten.

Dick Koopmans junior volgde in het voetspoor van zijn vader en breidde de collectie verder uit met onder andere woodcore jachten, schuim-epoxy, carbon racers en daysailers. Bij elkaar tekenden vader en zoon meer dan 480 boten, vaak gekenmerkt door het lange voordek en de sobere zeewaardige uitstraling. Ondanks de opkomst van grote seriebouwers uit voornamelijk Duitsland en Frankrijk behield Koopmans al die tijd een eigen plek op de markt, vooral onder zeezeilers met grote vaarplannen. Waar vroeger de meeste Koopmansklanten uit Nederland kwamen, is nu tachtig procent van de klanten afkomstig uit het buitenland. Wellicht zijn ze geïnspireerd door de verre tochten van Koopmans sr. zelf en de wereldomzeilingen van andere Koopmansvaarders



Avontuur, een Victoire 22 (1966)

"We hebben deze een half jaar, maar waren eigenlijk op zoek naar een open bootje. Dit was toch net even wat praktischer en op het IJsselmeer kun je er heel rustig en comfortabel mee zeilen. Het leuke is dat de Victoire 22 eigenlijk zeilt als een open boot: je zit lekker dicht bij het water. Mijn vader heeft een werf gehad waar Koopmansen gebouwd werden en mijn man vaart wel eens wedstrijden met Koopmans jr, vandaar dat we een Koopmans wilden. Koopmans is zelf trouwens mee geweest met de proefvaart. De boot is nog steeds goed, maar er zijn hier en daar toch wat dingetjes die we aan willen pakken. We zijn verliefd geworden en dan is het leuk om te bedenken wat beter kan."

Jaap (43) en Sjoukje (40) Russchen



Sirius, een motorsailer (1968)

"We wonen nu al zestien jaar op deze boot. Wat moet je met een huis? We hebben een stuurhuis, dus altijd mooi uitzicht. De boot is nog helemaal origineel op de kombuis na. De opdrachtgever was ene meneer Bakhuis, een slager van twee meter lang. Daardoor is deze motorboot overal veel hoger dan andere Koopmans-ontwerpen. Dit is een bekend schip, dus we varen nooit anoniem. We zijn ermee de Franse kust afgezakt en zelfs in Frankrijk kennen ze hem. De boot heeft lang verwaarloosd gelegen in Elburg en wij proberen haar nog steeds stukje bij beetje op te knappen. Het is een goed schip. Het enige echte probleem is eigenlijk de isolatie, maar dat hebben de meeste schepen van deze leeftijd."

Basti (69) en Jack (71) Kramer

1966

1968

die zich dwars door meest verre zeeën ploegen.

Dick Koopmans (76) groeide op aan het water, was naar eigen zeggen nogal een moeilijk kind en kon zijn draai pas vinden toen hij werd toegelaten op de hts Scheepsbouw. Hij ontmoette zijn vrouw Elly, die een belangrijke rol zou gaan spelen als senior weer eens zeeziek werd tijdens de lange reizen die ze zouden maken. Koopmans bouwde in diensttijd zijn eerste open zeilboot, maar het grote publiek leerde hem kennen toen hij in 1962 de Victoire 22 tekende, waar er uiteindelijk rond de tweeduizend van verkocht werden. Koopmans verdiende er slechts duizend gulden mee, maar: "Dat speelt mij allerm minst, want het ontwerp heeft wel mijn naam op de kaart gezet." De 22-voeter kwam overigens kort nadat Van de Stadt met zijn negen meter lange Pionier een van de eerste in serie gebouwde polyester zeiljachten ter wereld introduceerde.

"In het begin werkte ik veel met plakhout en hechthout. Op een gegeven moment bedacht ik een systeem waarbij je met stroken hechthout werkte, waarbij je vanuit het midden naar de uiteinden toe kon werken. Dat werkte perfect voor rondspant amateurbouw." Zelfbouwers kochten de tekeningen en maakten er hun eigen Koopmans van.

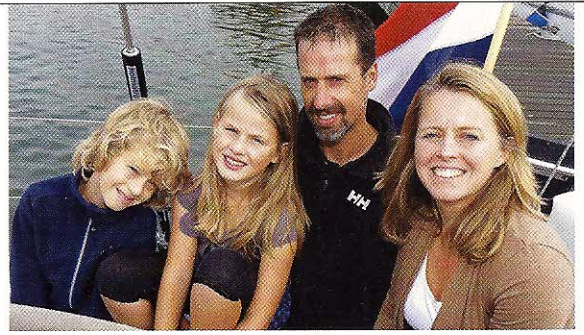
Eind jaren zestig tekende Koopmans de Kustvaarder 1, zijn eerste one-off, waar hij zelf mee ging varen. Die Kustvaarder vormde de basis voor een hele reeks stalen schepen. "Er zijn veel Kustvaarders gebouwd en die zijn alle verschillend. Sommige hebben een houten en andere een stalen opbouw en ze hebben allemaal een andere motorisering." Senior tekende ondertussen voor verschillende seriebouwers, maar ontwierp ook motorjachten. "Met motorboten verdiende je meer. Maar als zeiler had ik er minder gevoel bij. De motorjachten die ik tekende, maakten flinke overtochten en dat was in die tijd best wel bijzonder."

REISVERHALEN

Dick en Elly met in het begin junior maakten met hun eigen one-offs ondertussen steeds verdere tochten en bevoeren vooral de

Van de Victoire 22 werden er 2.000 verkocht





Shaula, een Sentijn 37 iq (2010)

"Onze eerste Koopmans was een Victoire 1024 en daar hebben we vijftien jaar mee gevaren, tot hij te klein werd. De Victoire was aan alle kanten geknepen, zoals alle Koopmansen uit die tijd. We wilden hem eigenlijk aan alle kanten een beetje oprekken en dat is de Sentijn 37 geworden. Met dit schip zijn we afgelopen zomer samen met vijftien andere boten naar de Azoren geweest. Onze kinderen waren alle twee binnen een paar weken na hun geboorte al oceaanzellers. We proberen ze er zoveel mogelijk bij te betrekken en om ze bezig te houden laten we ze wel eens wachtlopen of mogen ze helpen de andere schepen in de gaten te houden van de flottieljes die wij organiseren."

Paul Mathijssen (45), Yvonne Kuypers (45), Sivy en Jules

50 jaar zeewaardig

2010



noordelijke zeeën richting Lofoten en Azoren. Elly publiceerde haar reisverhalen in de Waterkampioen, maar ook de reizen van Koopmans-bezitters haalden regelmatig de pers, waardoor de ontwerper een naam wist op te bouwen op het gebied van robuustheid en zeewaardigheid. In 1986 kwam Koopmans junior (48) bij het kantoor van zijn vader werken en toen zijn ouders op reis gingen kon hij al snel het stokje overnemen. Door diens lange reizen op zee kreeg senior naar eigen zeggen steeds meer moeite met de manier waarop de maatschappij veranderde. Nadat Dick en Elly van 1989 tot 1998 de halve wereld hadden omvaren, was senior 64 en was het vak van ontwerper door de computer radicaal veranderd. Koopmans vond het tijd om te stoppen en zich te richten op zijn eerste liefde: schilderen. In zijn oude werkkamer hangen nu metersgrote schilderijen, gemaakt tijdens de vele verre reizen die Dick en Elly nog steeds ondernemen.

Dick Koopmans junior werd net als zijn vader al op jonge leeftijd gegrepen door het zeilen en doorliep later ook de hts Scheepsbouw. In zijn jonge jaren keek hij al mee over de schouder van zijn vader en tijdens zijn studie kon hij stagelopen bij Royal Huisman, een werf waarmee senior warme banden had. In 1986 begon Koopmans junior bij zijn vader en nog geen twee jaar later vertrokken zijn ouders op wereldreis en kreeg de jonge ontwerper de leiding op zich. Zijn eerste project was meteen een schip van zeventien meter lang, een bijzondere ervaring want jachten van die afmetingen zag je niet zo vaak.

Waar senior begon in een pionierstijd op het gebied van polyesterbouw, startte junior in een periode waarin de manier van ontwerpen radicaal zou veranderen. "Eerst kon je met heel weinig tekeningen toe: een lijnenplan, een basisconstructieplan en een zeilplan. Op basis daarvan konden de meeste jachtbouwers een boot bouwen. Tegenwoordig wordt een bouwer zenuwachtig als hij niet alles uit de computer krijgt."

Terwijl senior het potlood hanteerde, maakte junior dankbaar



Nobody's Fool, een Stringer 915 (1989)

"Zes jaar geleden ging ik bij een makelaar kijken naar polyester boten, maar ik vond ze wat zurig ruiken. Toen ik achterom liep zag ik een Stringer 915 en was meteen verliefd. De klassieke lijn van Koopmans heb ik altijd mooi gevonden, maar ik was vooral op zoek naar een boot met een lang voordek waarop je kunt werken. De Stringer 915 is gebouwd als concurrent voor het Waarschip 900. Hoewel het een volledig houten boot is, is het hechthout epoxy misschien nog wel duurzamer dan polyester. Leuk is dat iedere Stringer weer anders is. De Stringer 915 die naast me ligt, is bijvoorbeeld in plakhout gebouwd. Ik zit zelf in de woningbouw en daarbij gaat het ook om sober en doelmatig bouwen."

Paul (47) en Michiel Sebregts (43)

1989



Drie botjes, een zwaardjacht (2005)

"De Drie Botjes is vernoemd naar onze drie kinderen, maar de derde boot die de naam Bot in zich draagt. Het casco van aluminium heb ik laten bouwen en de rest heb ik allemaal zelf gedaan. Ik kwam bij Koopmans uit omdat ik een boek van senior ging lezen en enthousiast werd over zijn ontwerpen. Het zwaardjacht met karakteristieke lijnen en de mooie zeeg is een typische Koopmans. Ik wilde een stalen schip. Als ik hiermee op een steen vaar is het slechts pijnlijk, met een polyester boot is dat wel even anders. Onze vorige boot was ook een Koopmans, daar hebben we twee jaar de wereld mee rondgevaren. Daarvoor had ik een zelfgebouwde Schel-deschouw, maar daar durfde ik de zee niet mee op."

Wim (73) en Anneke (69) Both

2005

gebruik van de computer. "Het enige strijdpunt dat ik met mijn vader had, was dat hij de pc eigenlijk maar niets vond. Ik weet nog goed dat ik met mijn vader naar Van Waveren ging, toen een van de oudste jachtbouwers van Nederland, en mijn vader bij binnenkomst zei: 'Fantastisch dat oude vakwerk! Daar kan toch geen computer tegenop?' Waarop een medewerker zei: 'Meneer Koopmans, dit is allemaal door uw zoon op de computer getekend en uitgesneden.' Dat was voor het eerst dat ik mijn vader zag stilvallen."

Junior hamerde erop dat bouwers waarmee hij werkte nieuwe productiemethoden gingen gebruiken om sneller in serie te kunnen bouwen. Zo bestelde hij op een gegeven moment een ingekorte Sentijn-romp en ging hij interieurdelen maken in zijn garage. Om te bewijzen hoeveel tijd en mankracht verloren ging bij de intimering plaatste hij de voorgeproduceerde interieurdelen in één weekend in de romp. "In die tijd wisten sommige werven dat ze nog voor drie jaar opdrachten hadden. Het besef dat het efficiënter moest was er nog niet. Maar ook toen gold natuurlijk dat je als klant liever niet wilt betalen voor het teveel aan uren dat de werf in je boot steekt."

HET KAN SNELLER

Ook de jaren negentig waren dynamisch. Koopmans junior was de eerste die software had waarmee niet alleen romp maar ook de romp-dekverbinding met afrondingen en dergelijke konden worden getekend. Hij zat in de 'Speurgroep jachten' bij de TU Delft, waardoor hij toegang had tot resultaten van allerlei proeven. Junior was actief in de wedstrijdzeilerij en tekende in 1993 de V24, zijn eerste wedstrijdboot. "Dat was voor die tijd een bijzonder snelle boot. Het is goed om te laten zien dat je niet alleen weet hoe je een boot zeewaardig maakt, maar ook dat je weet hoe het snel kan."

Carbon doet ook zijn intrede, al was dat volgens Dick Koopmans junior deels een modegril. "Een romp van vinyllester en een dek van carbon is logisch: licht waar het nodig is en zwaar waar het minder belangrijk is. Een carbon mast is ook logisch want die zit



Koopmans Junior:
"Er is nog
steeds een
goede reden
om metalen
zwaardjachten
te bouwen"



Breeze, een Breehorn 37 (1985)

"We hebben dit schip in juli deze zomer gekocht toen Janneke 37 weken zwanger was. We vielen voor de wat klassiekere lijnen. De eerste keer dat ons zontje naar buiten mocht, ging hij meteen mee aan boord. Hiervoor hadden we een Marieholm. Dat vonden we een erg mooi bootje, maar we wilden graag wat verder weg. Bovendien wilden we geen S-spant meer, want die was wat zoekerig op voorde-windse koersen. We kwamen uit op dit Koopmans-ontwerp. We hadden voor hetzelfde geld wel een grotere boot kunnen kopen, maar dan lever je toch in qua zeewaardigheid. Komende zomer willen we ermee naar Engeland en later misschien naar Noorwegen."

Janneke (29) en Rob (32) Peerdeman

50

jaar zeewaardig

2008



"Mensen **dromen** van een lange reis en komen dan een keer een **Koopmans** tegen"

hoog, dus een goede plek om gewicht te besparen. Maar voor de meeste klanten is het ook een kwestie van imago. Die willen ook een carbon romp, wat veel minder logisch is en plaatselijk kwetsbaarder kan zijn."

BOUWEN IN HET BUITENLAND

Tussen 2000 en 2005 stort de botenmarkt in, maar Koopmans heeft nog steeds veel klanten die een schip willen laten ontwerpen. "Bijvoorbeeld mensen die hun bedrijf verkopen en de wereld willen ontdekken. Op dit moment komt zo'n tachtig procent van mijn klanten uit het buitenland. Vaak mensen die ervan dromen een lange reis te maken en een keer een Koopmans zijn tegengekomen. We adverteerden niet voor niets met: 'In iedere oceaan is wel een Koopmans te vinden'."

Niet alleen de klanten komen uit het buitenland, de boten worden ook steeds vaker in het buitenland gebouwd. "In Nederland kunnen we goed bouwen, maar in het buitenland tegenwoordig ook steeds beter en dat voor een veel lager bedrag."

Net als zijn vader maakt junior verschillende boottypes. Waar Koopmans sr. motorsailers, maar bijvoorbeeld ook een aantal sloepen tekende, ontwerpt junior onder andere twee daysailers, de Koopmans 28 en de Foxx, en de VQ32. Ook tekent hij een aantal motorboten en bijvoorbeeld een honingraat carbon boot voor het Solar-team van de Hogeschool Windesheim.

Na vijftig jaar is echter wel duidelijk dat de grotere zeewaardige zeilboten de basis zijn en blijven van ontwerp bureau Koopmans. Junior is dan ook voornamelijk actief met het tekenen van nieuwe one-offs. "Als je in deze tijd een schip wilt bouwen, moet je goed naar de markt kijken. Variabele diepte is in de polyester seriebouw minstens zo duur of minder goed dan metalen one-offs, dus is er nog steeds een goede reden om aluminium zwaardjachten te bouwen. Bovendien is een metalen boot veel beter bestand tegen aanvaringen en ijs. Om gewicht te besparen kun je op een metalen boot altijd nog een polyester dek zetten." ⚓