

'SOMS MAAK IK EEN JACHTBOUWER DIEP ONGELUKKIG'

Jachtarchitect Olivier van Meer wordt doodziek van het gebrek aan fantasie

Puur voor eigen plezier een jacht ontwerpen, is voor jachtarchitect Olivier van Meer nog steeds een van de leukste dingen die hij zich kan indenken. Maar de vreugde wordt de laatste tijd wel getemperd. Zo dreigt de CE-richtlijn vernieuwingen tegen te gaan. En is middelmatigheid in jachtonwerpen vaak roef. 'Kijk eens rond in de Europese jachthavens. Het is allemaal hetzelfde. Ik word doodziek van het gebrek aan fantasie. Soms is alleen het zwemplatform anders.'

'CE-richtlijn zet rem op nieuwe ontwikkelingen'

'Jachtarchitectuur kun je niet leren. Je wordt er mee geboren. Dat gevoel alles los te laten en op papier te zetten wat in je hoofd zit, is uniek. Ik begin met een lijn en de rest gaat echt vanzelf. Puur werken op gevoel is het mooiste wat er is. Zelfs al begrijpt het merendeel van de mensen er niets van.'

Oprichter van Olivier F. van Meer Design BV werd geboren op de schoener van zijn ouders. 'Op mijn veertiende was ik de jongste stuurman/kapitein van Nederland. Toen ik twintig was, startte ik mijn eigen bureau en een jaar later volgde de eerste medewerker.'

Van Meer vergaarde roem met zijn ontwerpen voor de 38-meter schoener Zaca a te Moana, de brigantijn Swan fan Makkum en de 110-meter jippers Star Flyer en Star Clipper, die hij voor White Star Clippers ontwierp. 'Op school dreef ik de leraren al tot wanhoop. In plaats van aantekeningen te maken, tekende ik boots. Uur na uur, dag na dag. Op mijn veertiende kreeg ik mijn eerste betaalde opdracht, het ontwerpen van een zeilplan voor een Deense zeilkot.'

zijn jongste opdracht is het ontwerpen voor een nieuw te bouwen 24 meter langschoneerjacht. 'Daar ben ik mee zodra de tekeningen voor een klassiek vijftig meter lang motorjacht klaar zijn'. Alhoewel Van Meer een voorliefde heeft voor zeiljachten, ontwerpt hij ook af en toe een motorjacht. 'Ik heb er nu acht of negen ontworpen. Voor een deel waren dat vrije producties. Mijn huisontwerpen stem ik ze, zoals bijvoorbeeld de jachtschepen hebben van jongs af aan zijn voorkeur. 'Het formaat maakt niet uit. Ik beleef net zoveel plezier aan een ontwerp voor een tien meter jachtje als aan 110 meter lange cruiseschepen.'

Met de twee White Starklippers maakte Van Meer voorgoed naam als

jachtarchitect. 'Aan die ontwerpen werkte ik drie jaar. Die jaren waren heel goed voor de naamsbekendheid. Daarvan moet je het toch hebben als ontwerper, je moet die naam er werkelijk inpompen. Er is ook niets mooier dan mensen die een jacht herkennen als een echte Olivier van Meer. Ik verkeer nu in de gelukkige situatie dat mensen met bijzondere opdrachten naar mij toekomen zodat ik me echt kan bezighouden met de krenten in de pap.'

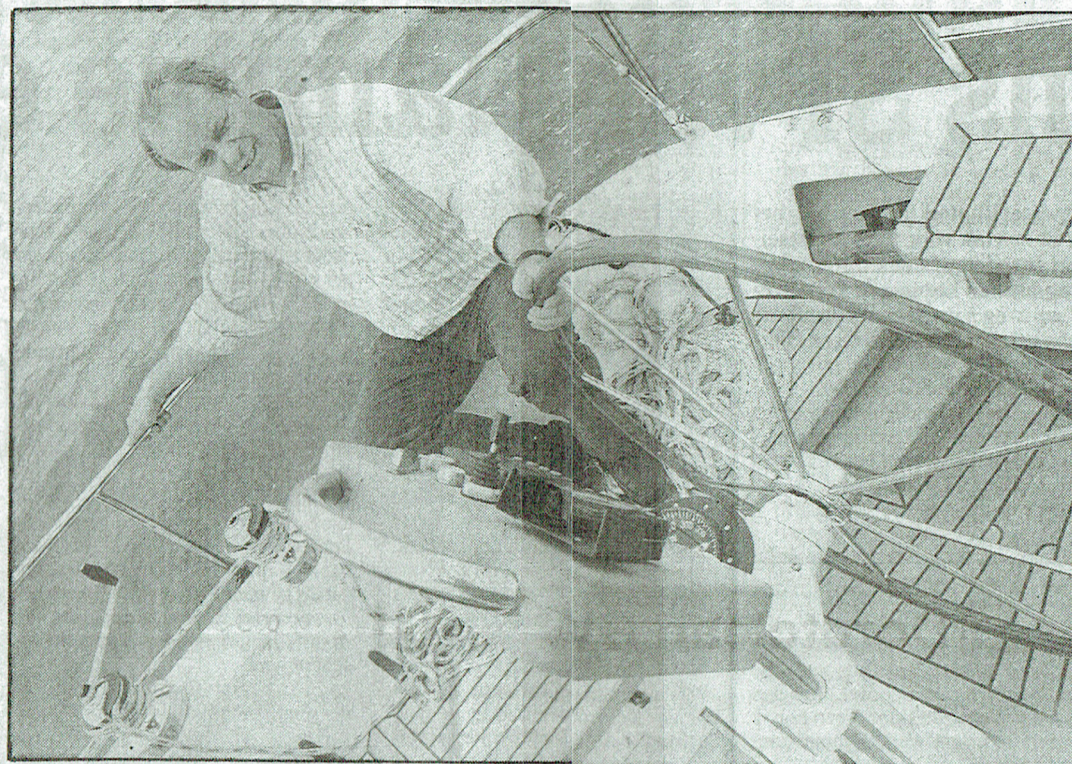
Kieskeurig

Voortborduren op een thema, ook al is dat succesvol, is aan Van Meer niet besteed. 'Zodra ik in herhaling val, word ik rusteloos. Dan gaat die pen vanzelf iets anders tekenen.'

Bij het aannemen van opdrachten, is Van Meer selectief. 'Als je besluit voor iemand een jacht te ontwerpen, begin je eigenlijk een relatie. Het moet absoluut klikken. Zelfs bij kleine jachten heb ik meer dan een jaar vrijwel dagelijks heel intensief contact met de opdrachtgever. Je bespreekt de planning, speciale wensen, de details, budgettering, kleurstelling. Als het niet klikt, is dat een hele zware tijd.'

Van Meer houdt van zijn ontwerpen. 'En die liefde groeit naarmate het project vordert. Zo'n schip heeft een ziel en als een opdrachtgever dat niet net zo voelt, is het soms heel moeilijk om bij de oplevering afscheid te nemen van een jacht'. Ook in zijn keuze van partners is Van Meer kieskeurig. 'Ik zoek bij elk jacht en iedere koper een of meer bedrijven die bij elkaar passen. Zeker de afbouwer moet goed kunnen opschieten met mijn opdrachtgever.'

Naarmate het ontwerp vordert, selecteert Van Meer de uitvoerders. 'Ik heb met een aantal bedrijven goede contacten. Zo kan ik ook inspelen op mogelijke capaciteitsproblemen. Voor de cascobouwer koos ik voor Mekon in Lemmer en Scheepsbouw



• Jachtarchitect Olivier van Meer verkeert in de gelukkige omstandigheid dat mensen met bijzondere opdrachten naar hem toekomen. 'Daarom kan ik me echt bezighouden met de krenten in de pap.' (Foto Evert Bruinekool)

Kroes in Leeuwarden. Binnenkort komt daar Sjoerd Bakker bij, die het oude constructiebedrijf van Van der Meulen in Enkhuizen overnam en verder gaat als cascobouwer. De afbouw besteed ik uit bij Ventis in Enkhuizen, Koornstra in Harlingen of Prins in Workum. De Vries in Lemmer verzorgt de tuigages. Van Meer zegt zijn relaties trouw te zijn. 'Zij voeren mijn ideeën uit. De samenwerking is nu zo goed dat zij aan een half woord genoeg hebben om te begrijpen wat ik wil. Verder geldt: hoe dunner het contract, hoe beter de relatie en het werk. Hoe dikker contracten worden, hoe meer reden aan te nemen dat er iets mis is'. Maar zelden ziet hij zich gedwongen de samenwerking te verbreken. 'Dat gebeurt uitsluitend als mensen mij laten zitten of een wanproduct leveren.'

Wanhoop

Alhoewel de ontwerpen van Van Meer elk een geheel eigen stijl hebben, is hij daar niet naar op zoek. 'Ik forceer me niet om anders dan anderen te zijn. Het hoeft niet per se baanbrekend te zijn. Er zijn conventionele, evenwichtige ontwerpen die over tweehonderd jaar nog steeds steengoed zijn. Je ziet nu ontwerpen uit de

oude doos terugkomen. Bijvoorbeeld de Pilots, wat in feite gewoon oude loodsboten zijn. Het ontwerp is hartstikke leuk en het slaat aan maar vernieuwend is het niet. Dat hoeft ook niet altijd.'

Van Meer kan een bouwer tot wanhoop drijven. 'Dat doe ik niet expres. Het is kolder om als artiest te werken, zonder oog te hebben voor de werkelijkheid. Maar soms vraag ik vreselijke dingen waarmee ik een jachtbouwer diep ongelukkig maak. Gelukkig zijn ze dan zo verstandig me te vertellen wat wel en wat niet haalbaar is. En gaat het om techniek,

dan ben ik wel zo realistisch dat ik terugga tot wat haalbaar is. Als iets wel kan, wil ik ook dat het zo wordt uitgevoerd. Misschien is het casco door die vormgeving anderhalf keer zo duur als een knikspant. Maar dan is het wel precies zo als ik wil.'

Een gruwel

Alhoewel Van Meer het principe van de CE-regelgeving respecteert en steunt, ziet hij reële gevaren voor de ontwikkeling van de jachtbouw. 'De huidige bureaucratische ontwikkelingen zijn een gruwel. Ik vind het

schandelijk bedrijven op te zadelen met een verplichte administratie terwijl zij daarvoor geen enkele capaciteit hebben. Een-, twee- en driemansbedrijfjes worden gedwongen een extra kracht aan te nemen of het werk uit te besteden. Je kunt niet zeggen: "Dit is de regel en zoek maar uit hoe je daaraan voldoet". Ik merk nu al dat kleine ondernemers zware financiële problemen krijgen terwijl ze bouwtechnisch prima werk leveren. Zij worden het slachtoffer.'

Ook het feit dat mensen veel geld verdienen aan CE stoort Van Meer. 'Er komen adviseurs problemen oplossen die tot voor kort niet bestonden. Het zou nog te verkroppen zijn als jachtbouwers zich tot een soort nutsinstelling konden wenden'. De ontwerper is bang dat consumenten het CE-merk gaan zien als een kwaliteitskeur. 'En daar stopt het denken. Het stempel zit erop dus het zal wel goed zijn. En dat terwijl het gaat om minimum eisen, om aan te geven dat een zelflozende kuip in Italië gelijk staat aan een zelflozende kuip in Nederland.'

Opnieuw keuren

Het grootste bezwaar van Van Meer tegen de CE is de rem op nieuwe ontwikkelingen. 'Een bouwer moet streven naar vernieuwing, een ontwerper moet absoluut creatief blijven. Als de CE-eisen zo blijven, bedenken ontwerpers en bouwers zich wel vier keer voordat ze iets veranderen aan een bestaand concept. Dat heeft immers enorme administratieve gevolgen. Je moet zaken opnieuw laten uitrekenen, tests laten uitvoeren en een nieuwe keuring aanvragen. Al met al een kostbare aangelegenheid. Zelfs ik, als voorvechter van creativiteit, bedenk me soms als ik me realiseer dat met een kleine wijziging het stuursysteem weer vijfduizend gulden duurder wordt. De huidige CE-eisen werken afstompnd en suggereren dat ontwerpers zomaar aanrommelen.'

Desondanks zal waar nodig Van Meer zijn opdrachtgevers overtuigen bepaalde vernieuwingen toch door te voeren. 'Ik kan werken met ruime budgetten. Maar de middenmoot, die met krappe budgetten werkt, zal behoudender gaan werken. Al het extra werk komt voor rekening van de klant. Tot nu toe komen er mensen bij mij die hun wensdroom in vervulling zien gaan als ik een klein jachtje voor hen ontwerp. Als die mensen straks niet meer kunnen toegeven aan hun wens doordat de regelgeving het ontwerpen te duur maakt, zijn ze het slachtoffer van de wetgeving.'