



OLIVIER VAN MEER: 'GEBRUIK VAN EEN BOOT IS BEPALEND'

WADDENBOOT MET JONGENS-DROOMGEVOEL

DE IJVER IN AAN-
BOUW BIJ VMG.
MOOIE LIJN MET
GEVEEGDE KONT.

Deze zomer komt een bijzonder schip in de vaart, waddenboot IJver. Jachtarchitect Olivier van Meer voelde feilloos aan wat zijn opdrachtgever voor ogen had en kreeg de vrije hand. "Deze klant kan in een paar zinnen aangeven waarom hij iets wil. Maar dat moet je dan wel horen. Door mijn eigen jeugdervaring snapte ik het volkomen."

"Kijk hier", zegt Van Meer, terwijl hij op de romp wijst, "zie je hoe mooi die lassen zijn gemaakt? Echt vakwerk!" We staan op de VMG werf in Enkhuizen naast een van zijn ontwerpen in aanbouw, IJver genaamd. Van Meer vervolgt: "De opdrachtgever wilde weliswaar een nieuw schip, maar geen glanzende opsmuk. Het moest scheeps blijven en de constructie mocht zichtbaar zijn. Er is in de afwerking geen plamuur gebruikt en de lassen zijn niet geslepen. De basis moest

in een keer strak zijn. Ik heb wel wat overredingskracht moeten gebruiken om de lassers van SDH te overtuigen van deze aanpak. Lassers zijn immers gewend dat er wel geslepen en geplamuurd wordt. Vervolgens hebben ze alles op alles gezet om een superstrak casco af te leveren. En dat is ze gelukt. Vaklui zijn het."

PATRIJSPOORT

Het is slechts één bijzonder detail van dit nieuwe ontwerp. Er zijn er veel meer

te benoemen, maar eerst gaan we terug naar de jeugd van Van Meer. Hij werd namelijk geboren op de 22 meter houten schoener van zijn ouders, en groeide op dat schip op. In zijn kooi liggend had hij via de openslaande patrijspoort direct contact met de waterige buitenwereld. Een beleving die je pas op latere leeftijd echt op waarde weet te schatten. Dat bootgevoel komt nog altijd van pas in zijn werk als jachtontwerper. Ook bij de totstandkoming van dit nieuwe ontwerp speelde het een rol.



KORT GESPREK

Klantcontact ontstaat soms pardoes. Van Meer kende zijn opdrachtgever – laten we hem omwille van privacy maar Harrie noemen – van een eerdere restauratieklus. Van Meer: “Ik moest overstappen op het vliegveld van Barcelona, toen ik Harrie toevallig daar tegenkwam. Hij ging juist de andere kant op; we hadden allebei haast. Niettemin ontstond er een kort gesprek en hij kwam meteen tot de kern: ‘Olivier’, zei hij, ‘ik wil een schip waarmee ik op de wadden kan scharrelen en droogvallen, samen met mijn kinderen en kleinkinderen. En o ja, ik wil er ook mee naar Berlijn kunnen

varen.’ Ik antwoordde dat ik voor hem zou kijken, en weg was-ie. Het was een gesprek van nog geen twee minuten. Maar ik snapte precies de sfeer die hij zocht; het jongensdroomgevoel van vroeger. Dat is eigenlijk de basis van wat ik nu doe.”

NIEUWBOUW

Eenmaal weer terug in Nederland besloot Van Meer op zoek te gaan naar een gebruikte voormalige wadden- of IJsselmeerkotter, met het plan die om te bouwen. Maar tot zijn verbazing vond hij er niet veel en in elk geval geen geschikt exemplaar. Toen hij die teleurstellende

boodschap overbracht, besloot Harrie dat er dan maar een nieuw schip moest komen...



‘Het moest scheeps blijven en de constructie mocht zichtbaar zijn’

Natuurlijk stelde hij eisen. Hij wilde een gerieflijk familieschip van maximaal 15 meter met mogelijkheid tot rechtrop droogvallen en veel buitenbeleving. Een scheeps uiterlijk en vooral niet te breed. Geen glanzende uitstraling, maar wel hoogwaardige materialen. Hij kwam ook met het idee van een ruim met bedsteden. Van Meer: “Ons gesprek ging niet eens zozeer over jachtbouw, maar over de sfeer die hij in het hoofd had. Ik kreeg alle vrijheid om die beleving in het ontwerp te verwerken. Daar sprak vertrouwen uit en het was voor mij een extra drijfveer. Het voorontwerp heb ik tot in de puntjes uitgewerkt en zorgvuldig gepresenteerd. Harrie was dik tevreden en hij vond dat ik hem precies had begrepen. Ik heb dat in mijn 30-jarige



IMPRESSIE VAN DE IJVER.

ontwerperscarrière nog niet eerder meegemaakt; dat ik zo nauw aanvoelde wat een klant wilde. De meeste mensen kunnen niet verwoorden waarom ze iets mooi vinden. Deze klant wel, in een paar zinnen. Maar dat moet je dan wel horen. Door mijn eigen jeugdervaring snapte ik het volkomen. Het draait erom hoe een boot wordt gebruikt en hoe de opvarenden zich voelen. Dat is bepalend. Het zit 'm in de details waarom mensen het leuk vinden aan boord. Die details moet je als ontwerper uitbuiten. Onder de huid kruipen van een opdrachtgever, dat is toch wel de essentie van mijn vak als ontwerper."

NIETS STANDAARD

Toch bleek het geen gemakkelijke opdracht. Van Meer: "Een ontwerp als dit bestond nog helemaal niet. Niets is standaard. Ik moest dus heel veel uitzoeken, meten en rekenen." Binnen alle gestelde eisen ontwierp Van Meer een kruising tussen een kotter en een luxe motor, met een rechte, maar toch iets vallende boeg en een heerlijk geveegde kont. Het ontwerp is gebouwd in aluminium. Geen keuze vanwege gewichtsbesparing, maar met oog op het buitengaats gebruik. Aluminium is immers beter bestand tegen zout en zand dan staal. Het schip is onderhoudsarm, er is ook geen hout aan dek verwerkt. Een 40 mm

zware stafkiel, solide wrangen, stevige kimkielen en 8 mm dikke bodemplaten maken het mogelijk om droog te vallen, zelfs op een harde bodem.

Het schip krijgt een heuse luikenkap, zij het van een lichte constructie met aluminium en composiet. Ze worden met rubberen 'Jeep-sluitingen' zeevast vergrendeld. Zonder al te grote krachtsinspanningen kan een groot deel van het ruim worden opengelegd, zodat de gasten onder de sterrenhemel kunnen slapen.

BEDSTEDEN

De indeling van dat ruim is opmerkelijk: geen aparte hutten, maar een grote ruimte met wegklapbare tafel, schuifbare langsbanken, veel bergruimte en langskooien tegen de scheepswand, die elk als een soort bedstee kunnen worden afgeschermd. Met als speciaal detail: bij elk hoofdkussen is een patrijspoort met uitzicht over het water. Inderdaad, de jeugdervaring als uitgangspunt. Tegen het achterschot staat een oliehaard, waaromheen losse stoelen kunnen worden gezet. Aan stuurboord is de kombuis, en aan bakboord de trap naar de stuurhut. Er is ook een grote natgoedkast en om die te drogen wordt de warmte van de 8 kW Victron lader/omvormer benut. Aan de voorkant van het ruim is aan bakboord een aparte toiletruimte en



ONTWERPER OLIVIER VAN MEER: 'IK VOELDE NAUW AAN WAT DEZE KLANT WILDE ...'

ertegenover zit de douche. Stijlvol uitgevoerd met hoogwaardige materialen, maar wel zodanig dat het makkelijk schoon te maken is. Aansluitend is de eigenaarshut, met dubbelbed en extra slaappleats voor een kleinkind. De enige ruimte aan boord voorzien van airco. Voor het schot zit een diepe voorpiek met zelflozende ankerbak, berging en SidePower boegschroef. Aan dek is daar nog een zitplaats. Op het voorste, vaste deel van het ruimdak staat een kloeke mastvoet. Er komt namelijk een strijkbare mast op het schip, voor een steunzeil en om de bijboot te takelen. Wanneer de luiken openliggen, worden de gaten afgeschermd met een binnenreling.

BEREIKBARE TECHNIEK

Het technisch installatiewerk werd uitgevoerd door Cornelis Jongkind en Brovo-Scheepsbouw. Het achterschip is onderdeks gereserveerd voor alle techniek. In de motorruimte onder de stuurhut staat een Volvo Penta D4 viercilinder diesel van 180 pk/132 kW, 2.800 tpm, met hydraulische keerkoppeling en gesloten koelsysteem. Gelet op het gescharrel op het ondiep water, wilde Van Meer gedoe met wierfilters vermijden. Een deel van dat koelsysteem is weggewerkt in de kimkielen. De generator is een viercilinder Kohler van 7 kW, 1500 tpm. Bijzonder is de aanwezigheid van een Seakeeper gyrostabilisator. Van Meer: "Het is een platbodem, dus die wil wel bewegen in golven en flinke wind. Om het aan boord dan prettig te houden voor de opvarenden is demping van



PRESENTATIE VAN HET UNIEKE INTERIEUR MET LANGSKOOIEN, -BANKEN EN OLIEHAARD.

TECHNISCHE SPECIFICATIES

Lengte o.a.: 14,95 m.
Lengte waterlijn: 10,70 m.
Breedte: 3,95 m.
Diepgang 1,05 m.
Kruihoogte: 3,10 m.
Waternverplaatsing: 24 m³
Motor: Volvo Penta D4-180, 132 kW, 4 cilinder

Boegschroef: Sidepower SEP130, 24 V, 6 kW.
Generator: Kohler 7 kW, 4 cil, 1500 tpm.
Dieseltank: 2 x 375 l.
Drinkwatertank: 1.000 l.
Grijs watertank: 600 l.
Zwart watertank: 130 l.
Stabilisatie: Seakeeper gyrostabilisator.
Steunzeil: 16,2 m².
CE-categorie: C.

ZIJAANZICHT EN
DEKINDELING
VAN DE IJVER.



de scheepsbewegingen wel gewenst. Alleen wilde ik geen uitstekende delen onder water, vandaar de keuze voor een gyrostabilisator."

De techniek moet goed bereikbaar zijn, in de filosofie van de ontwerper. Daarom zitten er maar liefst zes toegangsluiken in de vloeren. De technische ruimte zit behoorlijk vol, maar er is nog plek gereserveerd voor het vuilwaterverwerkingssysteem van Enteron, dat vuilwater op een niet-chemische manier zuivert. Van Meer: "Daar komt een kleinere versie van op de markt en die zal later worden geïnstalleerd."

De IJver herbergt in de kont nog een verrassing: daar klappt een luie aluminium trap uit, zodat je eenmaal drooggevallen op een gemakkelijke manier van en aan boord kunt ... Trouwens, aan beide boorden zijn ook nog verzonken traptreden in de romp aangebracht.

De IJver is een honderd procent Nederlands product, met een ontwerper, cascobouwer en albouwverf uit eigen land. Met de IJver is de vaderlandse recreatievloot beslist een bijzonder schip rijker.



www.oliviervanmeer.com

TEKST EN FOTO'S LAURENS VAN ZIJP



MOOI DETAIL: TRAPTREDEN IN DE ROMP.



DROOGVALLEN KAN OP DE KIELBALK, KIMMIEKEN EN DИКE BODEMPLATEN.