

Olivier van Meer:



Olivier F. van Meer
(26): 'Ik heb een
onwijze motivatie, de
wil om dingen van de
grond te krijgen.'

'Bij robuuste, forse

Hij zegt zelf dat hij pedant kan klinken en is van mening dat een jachtontwerper ontzettend eigenwijs en op het arrogante af moet zijn. Hij ha

schepen, daar ligt

de wijsheid niet in pacht maar is wel zeer zelfverzekerd. Zesentwintig jaar, vier medewerkers en een eigen ontwerpbureau: Olivier van Meer.

mijn hart'

'Ik stond op het punt om zeerecht te gaan studeren, omdat ik dat op de zeevaartschool een van de leukste vakken vond. Maar daarvan had ik toch het gevoel dat ik tussen mensen terecht zou komen die me iets te stoffig waren.'

'Ik denk dat ik mijn eerste betaalde zeilplan heb gemaakt op mijn vijftiende. Dat kwam

voort uit de chartervaart; kun je zus of zo even voor me regelen? Daarna heb ik het Yacht Design Institute gedaan, een Amerikaanse opleiding voor jachtontwerpers. Vijf jaar geleden ben ik met dit bureau begonnen. Ik tekende eerst in mijn eentje op een kamertje en tegende tijd dat ik in mezelf begon te praten en mezelf begon te discussiëren ben ik zo

gegaan naar een assistent. Het werd Klaas Huizinga, mijn trouwe rechterhand. Vrij snel daarop kwam Cees Kapteyn erbij, daarna Harry Klein en Ben Korner was de laatste. Iedereen heeft zijn specialiteit, daar heb ik ook echt naar gezocht.'

Olivier van Meer werd 26 jaar geleden aan boord van de Johanna Lucretia – een houten schoener van 22 meter – geboren. Zijn vader was automatiseringsconstructeur en de uitvinder van de wisselautomaat: een guident erin, vier kwartjes eruit.

'Ik heb uiteindelijk zelf als schipper op de Johanna Lucretia gevaren. Dat was in de periode dat ik mijn stuurmans- en kapiteinsdiploma heb gehaald. De zeevaartschool heb ik gedaan omdat ik dacht: ik wil altijd kunnen blijven varen. Op mijn zeventiende was ik de jongste stuurman en kapitein van Nederland. De Johanna Lucretia was in de tijd dat mijn vader ermee begon een van de grootste zeilschepen in Nederland, toen het schip vorig jaar verkocht werd was het een van de kleine boten in de chartervaart, zo zie je hoe dat verandert.'

'Vanaf mijn zesde tekende ik bootjes, bootjes, bootjes, bootjes, totdat alle leraren op school helemaal knetterdol van me werden. Ik werd uit de klas gestuurd, want ik was fantasieus.'

Hij zegt het achteloos, maar het heeft hem blijkbaar wel hoog gezeten: 'Ik heb het zo kunnen ombuigen dat ik nu mijn geld verdien met bootjes tekenen.'

Sinds de start van het ontwerp bureau zijn de opdrachten gegaan van tekenen voor de chartervaart (restauranten, zeilplannen et cetera) tot jachten.

Van Meer wijst op een tekening van een viermaster: 'En dit is iets heel bijzonders, het White Star-project in België. Een opdracht voor twee viermastbarkentijnen van 116 meter, dus dat is het andere uiterste.'

Hoe kom je aan zo'n opdracht?

Olivier: 'Zoiets gaat bijna altijd via mond-tot-mond-reclame. De Zweedse eigenaar van White Star, Mikael Krafft, was op een werf in Polen aan het praten met een agent. Die liet op een gegeven moment per ongeluk een tekening uit zijn tas vallen. Dat was een zeilplan van een schoener met uiteraard mijn naam erop. Vier dagen later zat ik in Brussel. Zo gaat dat. Wij zijn aangenomen om de tuigages en de dekuitrusting te ontwerpen. Dit is niet iets wat je op je tekentafel maakt. Het is enorm veel vergaderen, informeren, bedenken en dat doe je samen. Als je weet dat een ander het beter kan, trek je hem erbij. Je zit in een team, je bent niet die ene architect die het wel even regelt. Er zitten bij dit project alleen al acht tekenbureaus: werktuigkunde, elektriciteit, wij buigen ons over tuig en dek, Sonneveld en Van Maas ontwerpen het interieur, Struik en Hamerslag doen een gedeelte, het is zo gigantisch. En je hebt allemaal met elkaar te maken. Je kunt niet kletsend en ouwehoerend door het leven gaan, er moeten resultaten komen.'

'Het is een proces. Je maakt tekeningen die soms weer net zo makkelijk van tafel gaan. Het gaat erom dat er op een hele sportieve manier wordt samengewerkt. En bij sommige

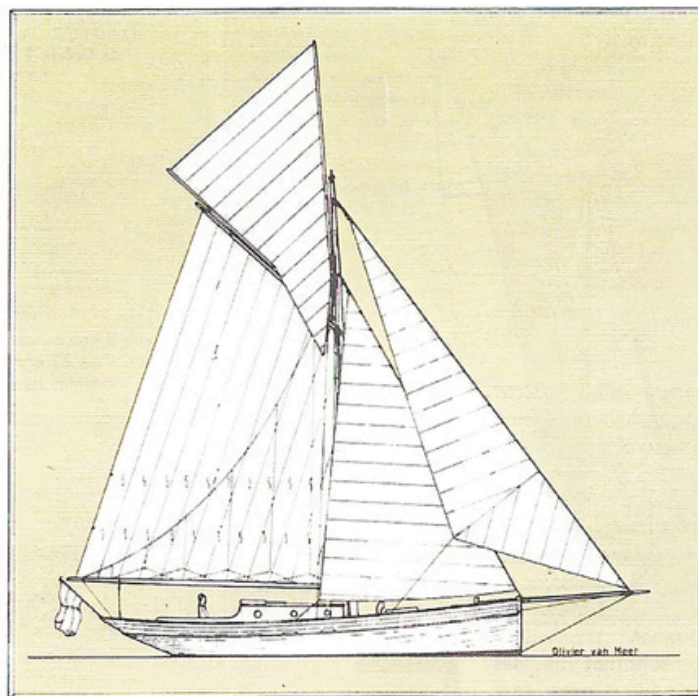
grote projecten zie je dat dat niet is gelukt. Daarom heb ik bij voorbeeld kritiek op de Eendracht, echt, dat is nou iets waar ik ziek van word. Omdat het geen modern jacht is, want daar is het te lompe voor en het is ook geen klassiek schip, want daar heeft het niets meer van. Het is een compromis waarvan ik kan zeggen dat zoiets hier echt nooit zal gebeuren. En dat met de pretentie het Nederlandse vlaggeschip te zijn. Dan denk ik: er hangt in deze kamer al drie keer meer.'

Aanpassen

Moet je je vaak aanpassen binnen zo'n project als de White Star?

Van Meer: 'Aanpassen is de helft van het

'Aan hun regels. De romp wordt gebouwd onder Lloyd's, de American Coastguard bemoeit zich ermee omdat het schip met gasten gaat varen op Amerikaans water en stelt hoge eisen aan de stabiliteit. De Coastguard houdt zich bezig met alles wat de gasten betreft: dat de boot niet omslaat, dat de branddeuren goed zijn, dat de reddingmiddelen in orde zijn. Lloyd's heeft daar weer geen boodschap aan. En de Belgische Scheepvaartinspectie bemoeit zich ermee omdat het schip onder Belgische vlag vaart en er zestig Belgische bemanningsleden op komen te werken. Daar zijn gewoonlijk regels voor, standaardboekwerken. Maar dit is niet iets wat elke dag gebeurt, die bureaus moeten ook veel slikken.



Een klein schip van de hand van Van Meer: de Puffin 34'. Het is de benjamin van een serie ontwerpen van echte volbloedkotters. Deze schepen, van 10,50 tot 18,00 m, worden ontwikkeld als klassieke S-spant, maar er is ook een midzwaardversie. Ze worden onder andere gebouwd in hout met epoxy.

'Ik vind het te gek als er iemand op mijn ontwerpen valt, dan ga ik als een speer, maar ik ga er niet mee lopen leuren.'

werk. Maar anders kan het niet. Je hebt te maken met een charterschip dat moet voldoen aan de eisen van drie classificatiebureaus: Lloyd's, de American Coastguard en de Belgische scheepvaartinspectie. Dat alleen al vergt ontzettend veel denkwerk om iedereen tevreden te stellen.'

Waar moet je dan aan voldoen?

Het zijn gewoon commerciële instellingen, voor hun is het ook een uitdaging om zoiets onder hun toezicht te laten bouwen. Ze kunnen onmogelijk zeggen: hier is het boekwerk voor viermastbarkentijnen van 116 meter. Dus iedereen moet verschrikkelijk inventief aan de gang en die samenwerking gaat goed.' Van Meer is duidelijk enthousiast: 'Dit project is uniek. Dit ligt op geen enkele andere tekentafel, zeker niet in Nederland en ook niet elders in Europa. Nou ja, die Russen rammen af en toe zo'n enorm ding in elkaar. Je hebt natuurlijk te maken met een budget. Meneer Krafft heeft gezegd: je krijgt zoveel miljoen en zoek het maar uit, geen cent eroverheen. Je kunt niet met geld gaan smijten, we moeten dingen bedenken om binnen het budget te blijven. Aan de ene kant is dat moeilijk, aan de andere kant is het waanzinnig interessant en leerzaam. Heel enerverend.'

Klikt het nou altijd meteen met een klant?

Olivier: 'Je hebt een bepaalde uitstraling als bureau, of je nou e tandenborstels verkoopt of schepen ontwerpt en daar komen je klanten opaf. Het komt heel zelden voor dat hier iemand binnenloopt die met iets komt waar we helemaal geen relatie mee hebben. Je

moet geen architect nemen die dingen maakt die je niet aanspreken. Je kiest iemand die dezelfde ideeën heeft.'

De nadruk ligt nu bij jullie op projecten, maar je bent toch zeker wel geïnteresseerd in het ontwerpen van een groot duur jacht?

'Natuurlijk, dat doen we ook wel. Ik wil best een hartstikke duur jacht tekenen, dat is niet zo moeilijk en er gaat nu eenmaal meer geld in die wereld om. Maar om het exploitabel te houden, dat is wel moeilijk. Door het White Star-project zijn we op een andere manier gaan denken. Je gaat niet zomaar wat sanitair-flauwekul met bubbelbaden in een boot tekenen. Je ziet vaak genoeg dat er geldverslindende mogelijkheden worden aange-

een onwijze belangstelling voor. Ik heb het getekend omdat ik zo iets altijd al op papier heb willen zetten en ik durf te zeggen dat ik daar aardig gevoel voor heb. De reactie die we krijgen is: "Daar was ik nou al jaren naar op zoek en het was er gewoon niet." Dat zijn de mensen die ik nodig heb. Zo'n kottter moet een uitstraling hebben van kapitein Rob, daar ga je mee weg.'

'Ik vind het te gek als iemand op mijn ontwerpen valt, dan ga ik als een speer, maar ik ga er niet mee lopen leuren: jongens koop dit schip, want dit is het beste. Nee.'

Wat maakt jou zo anders, waarom komen de mensen om een Olivier van Meer te laten bouwen?

gaat. Ik teken niet in wedstrijdratings, maar wat we maken gaat zo hard mogelijk. Je zal geen ondertuigde boot van mijn hand vinden, we proberen altijd hele volgetuigde schepen te maken. En ten tweede zal er altijd een klas sieke lijn in zitten. Een 1920-tot-1960-stijl om het zo maar eens uit te drukken. Daar ligt mijn hart.'

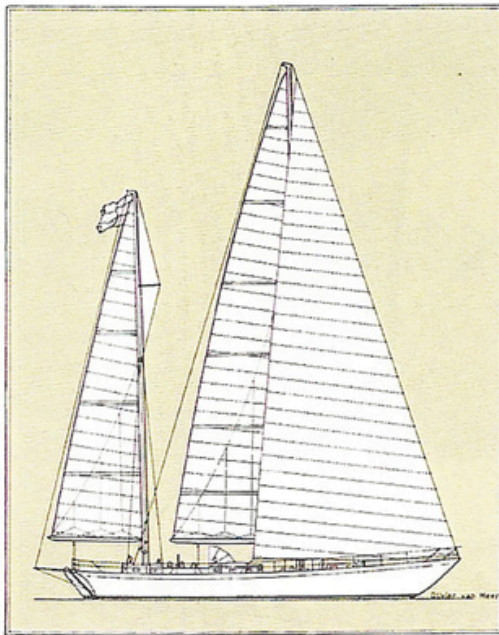
Maar dan zou het ook een Hoek of een Dijkstra kunnen zijn.

Van Meer: 'Eh, voor een hele hoop schepen wel, ja. Dat is zonder meer zo. We hebben veel raakvlakken.'

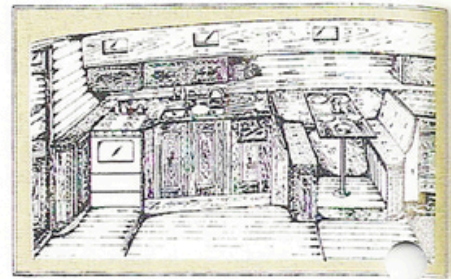
Hoe kun je dan zien dat daar geen André Hoek vaart maar een Van Meer?

'Mmmm, eh, het zou een zeeschip zijn, heel

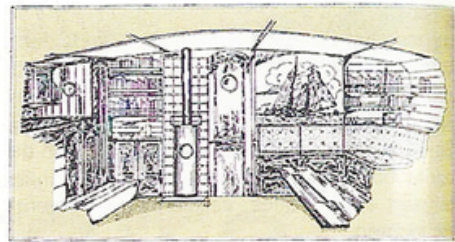
De Celine 57', een ontwerp dat in aanbouw is als aluminium kits. De gedachte was te komen tot een zeer zeewaardig en snel toerzeiljacht, geschikt voor grote zeereizen. De stijl is tijdloos, een tikkeltje klassiek. De lepelboog en de hartspiegel met een duidelijke 'tumbling home' geven het jacht een charmant doch stoer karakter, vindt Olivier van Meer. Het heeft een lange kiel voor optimale zeileigenschappen en een goed koersvastheid. In het interieur kunnen alle persoonlijke wensen vervuld worden. Een sloeputig is ook mogelijk.



Een 'artist impression' van de kombuis van de Celina 27.



Zo zou de salon van de Celina 27 eruit kunnen zien.



dragen en daar houd ik dus echt niet van. Het klinkt misschien een beetje pedant, maar daar heb ik een grote weerstand tegen. Iets heel moois, iets heel sjeks, een Endeavour, daar krijg ik wel een kick van, maar je moet geen flauwekul gaan uithalen.'

'We zijn bezig met het ontwerpen van jachten, maar zeer geselecteerd. Ten eerste heb ik daarin een hele eigen smaak. Die ligt in dezelfde stijl als André Hoek, we vinden dezelfde dingen mooi, maar je onderscheidt je in de details. Hij is erg bezig met platbodems en ik dus helemaal niet. Nee, ik houd meer van zee-gaande schepen, zoals de Puffin. Dat (hij wijst naar de Céline) is een modern jacht met een klassieke lijn, een hartvormige spiegel, een relatief modern onderwaterschip en tuigage, maar wel met zee en invalling. Daarin doe ik echt wat ik wil. Daar gaat de klant in mee of niet, maar ik ga me niet in bochten wringen.'

Is het een trend, de opkomst van nieuwe klassieke boten?

De ontwerper: 'Ik geloof dat er een tijdperk komt waarin men meer klassieke rompen wil. En die mogen best een beetje zwaarder zijn, ze hoeven niet alleen maar afgestemd te zijn op de gunstigste ratings. Men durft nu in het openbaar te zeggen dat een terugvallend hek niet altijd zo mooi is. Dat is een kolfje naar mijn hand.'

'Die Puffin, een kottertje van 10,50 m, daar is

'Daarom heb ik bij voorbeeld kritiek op de Eendracht, echt, dat is nou iets waar ik ziek van word.'

'Er zijn schepen waarvoor je helemaal niet hier moet komen. Tien procent van de consumenten wil wel eens iets anders en zoekt iets speciaals waarmee je niet zomaar naar een werf kunt lopen. En die andere negentig procent die een Dufour koopt of te gek gaat op de nieuwste Etap, daar heb ik respect voor, maar dat teken ik niet, dus die komen hier ook niet, zo simpel is dat.'

Kun je zien: o, daar vaart een Olivier van Meer?

'Jazeker. Omdat het in principe altijd hard

erg zwaar toch wel. En als je aan dek staat, sta je op iets waarvan je ziet dat het allemaal uiterst robuust is. Met een doorlopende kiel, geen zenuwachtige korte vinkielen, dat spreekt mij niet zo erg aan. Er zal nooit een bibberig jacht van mij rondzeilen. Het moet onder alle zeeomstandigheden verschrikkelijk lekker liggen. Met windkracht negen moet je nog comfortabel kunnen sturen, het moet zettend zeewaardig zijn en heel erg charmant. Dat charmante zie je ook wel bij andere ontwerpers maar onze schepen zijn wat meer heavy duty.'

'Ik kan een Lunstroo er uitpikken, ook al ken ik het schip niet. Je kunt het zien aan het silhouet: de verhouding in tuigages wordt door iedereen anders gedaan. We tekenen het niet uit een boek over, dat is makkelijk zat. Je moet je ontwikkelen, het moet harder, of lichter of sterker. Iemand die daar wat meer in is ingevoerd kan in de haven de Van Meer-masten er uithalen, dat is echt zo. Hoe de zaling geconstrueerd is, hoe de ezelschoofdoorvoeringen zijn. Maar dat een klant langs de waterkant loopt en zegt: dat is typisch een Van Meer, zoals je typisch een Trintella hebt, nee. Trintella heeft een folder met één silhouet en dat komt in alle afmetingen terug.'

'Er zijn ontwerpers bezig met kielconfiguraties waar ik zo mijn bedenkingen bij heb. ik vind de ontwikkelingen heel mooi en ik begrijp

de achterliggende gedachte wel, maar het betekent wel een concessie op een ander gebied. de vleugelkielen van André Hoek bij voorbeeld, zo'n schip zal op zee een heel ander karakter hebben dan mijn schip en dat verschil ga je heel erg merken. Ik zeg niet dat hij alleen nog maar vleugelkielen en ik alleen nog maar doorlopende kielen zal ontwerpen, maar toch. Hij kiest voor een bepaald concept in zijn seriejachten, ik heb een andere mening over een schip dat oceanen gaat oversteken en dat teken ik dus ook anders. Het zal iets minder snel overstag gaan, maar bij windkracht veel, wanneer het minder leuk wordt en je toch door moet, ligt ie wel zo in zee dat ik er een maand aan boord kan blijven. Bij niet doorlo-

zeilerij om dingen uit te halen die jij kunt gebruiken?

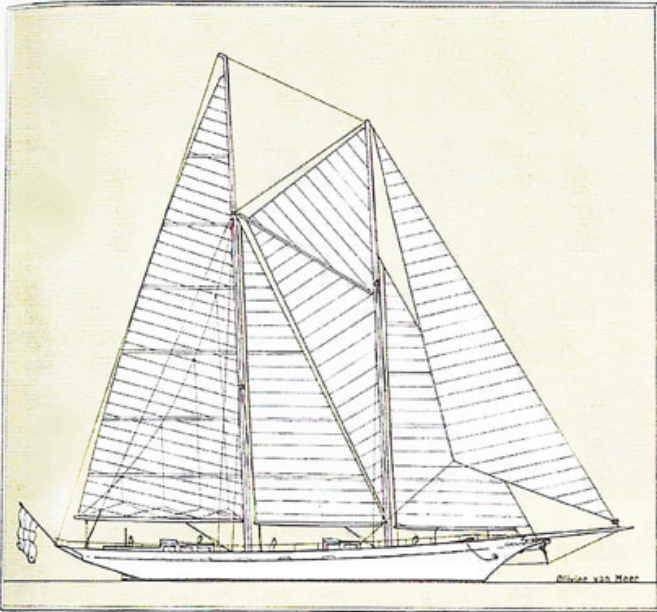
Van Meer stottert er bijna van: 'Dat ben je verplicht aan je vak. Je bent in ieder geval verplicht om er over te lezen, anders moet je op een boerderij gaan zitten. Wat je ervan gebruikt is moet je zelf weten, maar het is heel dom om twee keer het wiel uit te vinden.' 'De Céline, bij voorbeeld, heeft lieren die eruitzien alsof ze uit 1920 komen, maar onder de kap zitten hypermoderne lieren. Andere nieuwe dingen zijn de stuurinstallatie en het laswerk van de aanhechting van de huid op de kiel. Je kunt een bepaald knikje in de zandstrook maken waardoor het schip veel makkelijker te bouwen is en veel sterker wordt. Vroeger

loos over in het roer.'

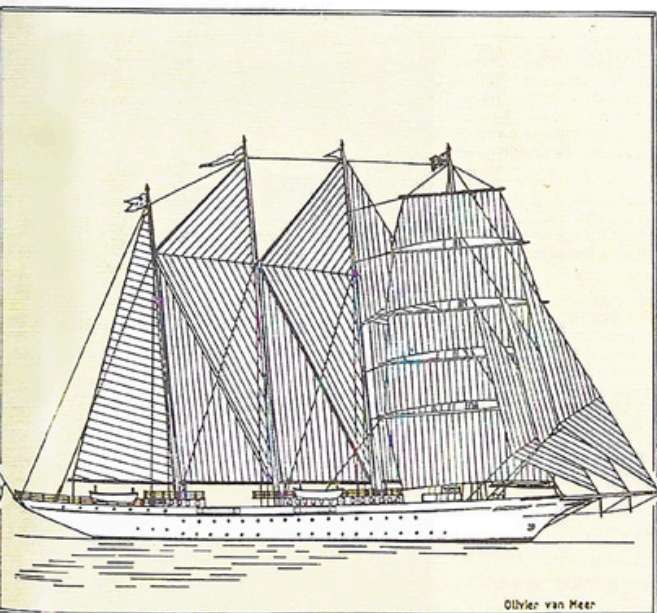
Ontwerpen jullie met de computer?

Het begint altijd met een potlood en een blanco papiertje. Al het rekenwerk gaat in de computer: stabiliteitsberekeningen, indicatie van weerstand en snelheidsberekeningen, dat moet je echt niet meer zelf doen. Je koopt een floppy en dat is dat. Het blijft echter het oog dat ontwerpt. Je instrueert de computer wel, maar het gebeurt in je hoofd. De computer is een soort superpotlood, maar hij neemt geen inspiratie en kennis over.'

'In de jacht- en scheepsbouw is de markt vrij klein en er is dus bijna niks te koop. We zijn bezig met Computer Aided Design. Eerst tekenen en rekenen en op een gegeven moment ga je achter de computer zitten en die tekent het verder uit. Daarin kun je je presentaties maken en de wijzigingen aanbrengen. We zijn ons al anderhalf jaar aan het oriënteren, dit is niet iets wat je op vrijdagmiddag even aanschaft. Eagle en Personal Designer zijn zulke programma's. Het een komt uit de scheepsbouw en het andere is ontwikkeld door Boeing die het nu heeft vrijgegeven om verder te laten ontwikkelen voor de scheepsbouw. Wat wij willen kost tussen de ton en anderhalve ton. Maar dan hebben we iets wat tot in lengte van jaren kan worden aangepast aan onze ontwikkeling.



Deze 72 voet lange White Rose is er een van een serie schoeners. Er zijn verschillende zeil- en interieurplannen. Hier werd gekozen voor een spreigaffeltuig wegens de handelbaarheid. Het onderwaterschip is modern.



Rederij White Star Clippers in Brussel koos Olivier van Meer als ontwerp- en adviesbureau voor de tuigage en dekuitrusting van twee van deze schepen. Een enorme ontwerp- en calculatieklus. Het tuig telt een paar belangwekkende noviteiten, onder andere razeilen met een rolrif, geleverd door Cheong Lee Sails. In mei 1991 moet de eerste van deze zeilreuzen zijn proefvaart maken.

pende kielen merk je op bepaalde koersen nadelen. Daarmee wil ik niet zeggen dat het een rotontwerp is, maar hierin hebben we onze eigen mening.' gebruik je dan bij voorbeeld wel de wedstrijd-

hadden ze die mogelijkheden en die kennis niet. De roeropnang idem dito: het is wel een roer van vier meter maar er zit een vleugelprofiel aan en het schip heeft een ingelaten achterstevan, dus de huid gaat bijna vlekke-

Tekst: Hanneke Spijker.

Foto: Miranda van Pernis.