

SCHEEPSARCHITECT OLIVIER VAN MEER

OP ZOEK NAAR DE PERFECTE LIJN

Hij werd op een zeilschip geboren, wilde op school alleen maar scheepjes tekenen en raakte gefascineerd door het denken over ruimte. En nu is hij één van Nederlands meest succesvolle jachtontwerpers. Nautique stapte aan boord bij scheepsarchitect Olivier van Meer.

*Tekst: Wouter Pronk
Fotografie: Frans Jansen*



RIE JAAR geleden werd ik plotseling midden in de nacht zwetend wakker. Ik was nog geen dertig en had een eigen ontwerpbureau.

Geen bescheiden eenmanszaak op een achterkamertje, maar een al jaren goed lopend bedrijf met klanten tot in het buitenland. Voortdurend op zoek naar een nieuwe uitdaging, had ik al als broekje van 26 jaar van de Zweedse reder Mikael Krafft een enorme opdracht gekregen. Krafft stond op een werf in Polen met een agent te praten toen hij een ontwerp van mij uit diens tas zag vallen. De lijn van de tuigage sprak hem zo sterk aan dat hij direct een afspraak met mij liet arrangeren.

Niet lang daarna kreeg ik de opdracht om de volledige tuigage en dekinrichting van het 110 meter lange cruiseschip *Star Flyer* te ontwerpen. Zo'n prachtige kans kon ik me niet laten ontgaan. We moesten ineens enorm veel werk verzetten, maar het project slaagde wonderwel. Nauwelijks een jaar later liep een identiek zusterschip van stapel, de *Star Clipper*. Tot op de dag van vandaag zijn deze dwarsgetuigde viermastbarkentijnen de grootste tall ships die beroepshalve - onder zeil - de zeven zeeën bevaren. We hadden meer grote opdrachten. Het ging goed, heel erg goed.

Toch brak me die nacht, drie jaar terug, het angstzweet uit. Ik lag in het donker en wist niet meer hoe het verder moest. Ik was ervan overtuigd dat ik was uitgetekend. Voor mijn Nederlandse collega's in de jachtbouw zag ik een duidelijk perspectief. Ik wist precies hoe ze zich verder zouden gaan ontwikkelen. Maar voor mezelf zag ik geen enkele toekomst meer en ik was er zeker van dat ik een ander vak zou moeten kiezen.

OLIVIER VAN MEER (32) kan zich niet herinneren dat hij ooit het besluit nam om jachtontwerper te worden. Hij werd geboren op de *Johanna Lucretia*, een 23 meter metende houten gaffeltopschoener en in die tijd het grootste schip in de nog kleine wereld van de Nederlandse beroepszeilvaart. Wel kan Van Meer zich herinneren dat hij als kind op het architectenbureau van zijn grootvader in Amsterdam-Zuid rondliep: 'Daar waren mannen in pakken bezig met het denken over hoe bepaalde muren gebouwd

zouden moeten worden. Dat denken over ruimte, ik was er mateloos door gefascineerd. Tot grote woede van zijn onderwijzers lette hij niet op hun verhalen maar was hij altijd in de weer met het schetsen van zeilschepen. Het is niet verwonderlijk dat met zo'n achtergrond Van Meers carrière als scheepsarchitect snel van start ging. Het is ook niet verwonderlijk dat hij na zo'n vliegende start en direct succes op een gegeven moment niet meer wist hoe het verder moest.

Van Meer liep serieus rond met de gedachte om zijn kantoor te sluiten, rechten te gaan studeren en advocaat te worden.

Maar uiteindelijk keerde de inspiratie terug, krachtiger dan ooit, en deze keer koos

kanten te kunnen projecteren, maar de eerste lijnen schets ik nog altijd op een papiertje op tafel. Met die eerste lijnen staat of valt het ontwerp. Ik kan het soms wel honderden keren opnieuw doen voor ik de perfecte lijn te pakken heb. Er bestaat een soort onaanwijsbare magie van de vorm. Je verandert aan de hand van berekeningen bijvoorbeeld het rompontwerp om het schip nog sneller te laten lopen en ineens is de goede lijn verdwenen. Dan moet je weer iets anders verzinnen. De berekeningen die we tegenwoordig in minder dan geen tijd kunnen uitvoeren, zijn erg functioneel, maar je moet ermee uitkijken. Als je alleen maar op basis van berekeningen gaat ontwerpen, krijg je

'HET ANGSTZWEET BRAK ME UIT. IK ZAG GEEN

ENKELE TOEKOMST MEER EN IK WIST ZEKER

DAT IK EEN ANDER VAK ZOU MOETEN KIEZEN'

hij welbewust voor zijn grote liefde: het ontwerpen en bouwen van schepen.

IN EEN HISTORISCH PAND met boogramen, vlak aan de oude haven in het centrum van Enkhuizen houdt Olivier van Meer kantoor. Het is vroeg in de morgen, de zon verlicht de grote ruimte en net als zijn schepen is de inrichting van zijn kantoor mooi door sobere functionaliteit. Geen opzichtige meubels of andere protserige details, het gebouw dat in de zeventiende eeuw als scheepswerfchirurgijnspost werd gebouwd, toont zijn eigen schoonheid.

Aan de muur hangen foto's en tekeningen van de schepen die hier werden ontworpen. Als je de afbeeldingen bekijkt, wordt al snel duidelijk dat hier iemand werkt die weet wat een scheepslijn aan schoonheid kan uitdrukken.

'De lijn van een schip moet je iets doen,' bevestigt Van Meer. 'Van welke hoek je er ook naar kijkt - of het schip wordt meegevoerd door de wind of rustig in de haven ligt - een schip moet iets aangrijpends hebben. We hebben kapitalen geïnvesteerd in de nieuwste computerprogrammatuur om alles te laten uitrekenen, om een ontwerp van alle

hetzelfde als in de auto-industrie. Al die verschillende merken, ze gaan steeds meer op elkaar lijken.'

ALS KLEIN KIND realiseerde Van Meer zich niet dat hij een heel bijzondere jeugd had. Reizen op een klassieke schoener langs Noorse fjorden, de Schotse kust of de Golf van Biskaje, hij vond het allemaal doodgewoon. Een van de weinige voorvallen die hij zich herinnert als uitzonderlijk is een zuidwesterstorm met windkracht tien in Het Kanaal. 'We waren onderweg van de kust van Bretagne naar Nederland, de *Johanna Lucre* was nog maar half gerestaureerd en lekte al een krat bier. Er stonden enorme grondzeeën, het was echt pompen of verzuipen. Maar met een paar vierkante meter zeil erop hielden we het redelijk goed. Wat toen indruk op me maakte was dat je opeens niet meer aarde kon lopen door de enorme kracht van de wind...

En dan natuurlijk mijn vader, dat was mijn held. Zelfs het timbre van zijn stem veranderde niet. Hij nam altijd uiterst consequente beslissingen. De informatietechnologie van de zee had nog niet die ongelooflijke vlucht genomen en hij moest veel meer op z'n eig



SOMS MOET JE OPDRACHTGEVERS BESCHERMEN

TEGEN TE DURE OPTIES; VAREN IS HET DOEL

EN AL DIE POEHA IS NIET ALTIJD NODIG...'

vaarnemingen vertrouwen. Zijn observaties varen secuur, ik had een rotsvast vertrouwen in die man.'

OP DE MIDDELBARE SCHOOL wilde de onge Olivier niet deugen. Hij voelde zich opgesloten in de klaslokalen, waar zelfs de ekenleraar onmogelijke eisen aan hem leek te stellen. De opstandige knaap moest maar eens 'iets creatiefs' tekenen in plaats van altijd maar die schepen. Hij wilde naar zee... En op zijn achttiende haalde hij het examen kapitein kleine handelsvaart aan de Enkhuizen Zeevaartschool. Deze school was kort daarvoor opgericht om werknemers uit de beroepszeilvaart de kans te geven om zich buiten het seizoen te scholen.

Meer mocht zich Nederlands jongste kapitein noemen.

Als charterschipper voer hij met zijn vaders gaffeltopschoener. Tussen de bedrijven door was het 'bootjes tekenen' gewoon doorgegaan: 'Collega's wisten precies wat ze me konden vragen want ik had al jaren tuigen en restauratieplannen voor ze getekend.' Om nu eindelijk eens te kunnen leren van mensen die echt meer wisten van scheepsbouw dan hij, begon Van Meer een opleiding aan het Yacht Design Institute in het Amerikaanse Maine. Daarna was het ontwerp bureau snel een feit.

NIET VER VAN het kantoor ligt de *Celine 58*, een rank, kitsgetuigd 18-meter jacht. Olivier van Meer ontwierp het samen met zijn vader, toen vijf jaar geleden de *Johanna Lucretia* werd verkocht. De *Celine* wordt klaargemaakt voor een nieuw seizoen, maar ook onder deze omstandigheden toont ze haar superieure

lijnenspel zo overtuigend dat een zeilershart er harder van gaat kloppen.

'Eigenlijk word ik teveel gezien als de man van grote projecten,' zegt Van Meer, terwijl hij in het kombuis koffie maakt. Als je voor projecten, zoals de *Star Flyer* hebt getekend, word je vervolgens vooral voor het grote werk gevraagd. Zo kreeg ik bijvoorbeeld de opdracht voor de *Zaca A Te Moana* een 40-meter jacht, dat snel, maar vooral erg mooi moest worden. En de opdracht voor de *Swan fan Makkum*, een dwarsgetuigde 50-meter schoener, die een conferentieruimte voor 120 mensen moest herbergen.

Kijk, zulke opdrachten zijn natuurlijk m'n lust en m'n leven. Maar ik werk met even veel toewijding aan kleinere schepen. Mijn kleinste ontwerp is de *Volante 15*, een roeien zeilsloepje van viereenhalf meter. Ik ben ervan overtuigd dat je je als jachtontwerper niet in een specialisme moet terugtrekken, maar dat je je op verschillende terreinen moet blijven begeven, ook op het terrein van motorschepen trouwens. Het houdt je scherp.'

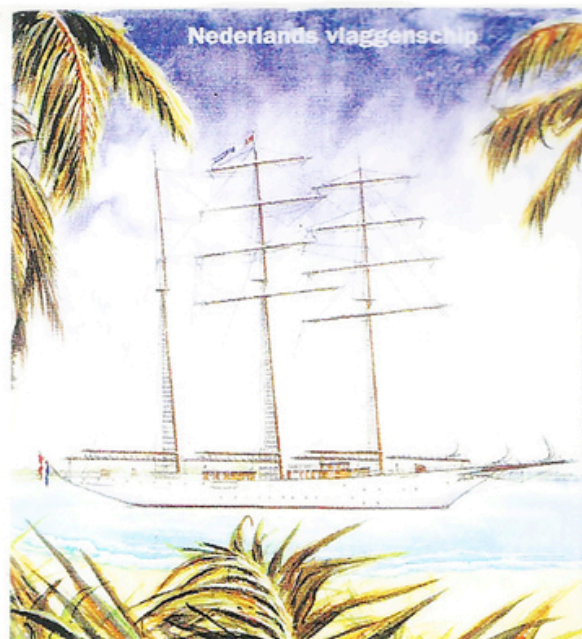
EEN ONTWERP ZOMAAR op papier zetten omdat er een bepaalde lijn in zijn hoofd opkomt, zal Van Meer zelden doen.

Steeds probeert hij zich te verdiepen in zijn opdrachtgevers, de mensen die uiteindelijk met het schip zullen gaan varen.

'Ja, ik houd van mooie lijnen, maar het gaat mij er vooral om dat mensen zich gelukkig voelen in het schip dat ik heb ontworpen. De grootste complimenten vind ik die uit de beroepsvaart. Als bijvoorbeeld een schipper, wiens stuurhut ik heb vergroot, terloops zegt dat hij het mooi vindt. Die man is niet bezig met esthetiek, hij heeft extra ruimte nodig om te kunnen werken. Als hij het mooi vindt wat ik heb ontworpen, dan heb ik echt goed werk geleverd. Er worden gebouwen ontworpen waarin mensen zich *unheimisch* voelen. De architect zegt dan later dat de gebruikers zijn gebouw niet hebben begrepen. Die arrogantie, daar gruw ik van.'

VEEL AANDACHT BESTEDEN aan de wensen van de toekomstige eigenaar betekent voor Olivier van Meer niet dat hij alles in zijn schepen aanbrengt wat er maar in kan.

'Je moet iemand die na jaren en jaren eindelijk dat schip laat bouwen, soms zelfs intomen en tegen de keuze voor veel te dure opties beschermen. Als jachtontwerper moet je absoluut onafhankelijk zijn. Voor geld is veel te koop, maar al die zaken heb je lang niet



Nederlands vlaggenschip



Volante 15



Swan fan Makkum

Nederlands Vlaggenschip

Wat schepen en jachtbouw betreft heeft Nederland een grote naam en een rijke traditie. Al jaren loopt Van Meer met ideeën rond voor een schip dat Nederland kan vertegenwoordigen bij internationale festiviteiten en races. Een schip dat kan dienen als volwaardig koninklijk jacht. Steeds als hij even tijd had, heeft hij aan de uitwerking van dit idee gewerkt. Hieruit zijn twee versies van een nieuw te bouwen vlaggenschip ontstaan: een 65-meter klassiek jacht en een volwaardig 75-meter tall ship. Beide snelgellijnde schepen zijn uitgevoerd met Van Meers rolrasysteem en geheel ontworpen volgens de zwaarste internationale Solas-eisen.

Volante 15

Er bestaan veel mooie scheepjes in een grootte tot vijf meter waarmee je kunt roeien en zeilen. Meestal hebben de ontwerpers wel iets slims bedacht om de riemen op te bergen bij het zeilen. Maar wie herinnert zich niet uit zijn kinderjaren het gedoe met de hopeloos in de weg zittende mast en zeilen als je eens een stukje wilde gaan roeien? Bij de vorig jaar van stapel

gelopen *Volante* passen de sierlijk gebogen mast en giek keurig langs de gangboorden. De aërodynamische vorm van het tuig zorgt er bovendien voor dat dit klassiek ogende polyester scheepje hoog aan de wind en zeer snel vaart.

Puffin

Enkele jaren geleden ontwierp Van Meer voor zichzelf de *Puffin 40*, om eindelijk weer eens zelf een grote zeereis te maken. Het moest een echt zeeschip worden, maar wel met een kiel-midzwaard voor



geringe diepten. Voor die wereldreis vond Van Meer nooit de tijd. Maar inmiddels zijn er wel tien verschillende Puffins als semi-custom jachten in aanbouw. Volgens de wensen van de opdrachtgevers worden ze in verschillende grootte, indeling en tuigage uitgevoerd.

Swan fan Makkum

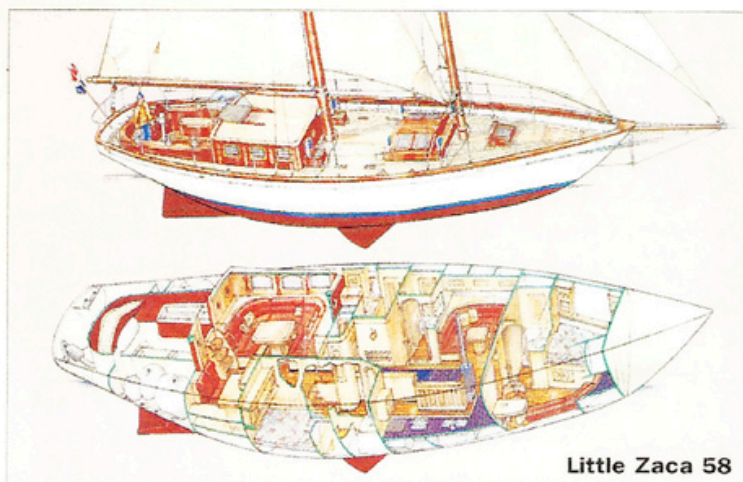
Voor de *Star Flyer* en de *Star Clipper* ontwikkelde Van Meer een rolreesysteem waarbij de

dwarsgetuigde zeilen - bediend vanaf het dek - vanuit hun ra's kunnen worden neergelaten en opgedoekt. Dit unieke en gepatenteerde systeem is ook op de 50-meter brigantijn *Swan fan Makkum* toegepast. Het schip kan hierdoor met een relatief kleine bemanning worden gevaren. Er hoeft immers niemand meer op de ra's te balanceren. Het in Polen gebouwde charterschip herbergt een conferentieruimte voor 120 mensen. Er kunnen 36 varengasten overnachten. Bij een onmiskenbaar klassiek uiterlijk, is de *Swan* een opmerkelijk snel schip. Snelheden tot 15 knopen werden gemeten. Onderdeks is veel aandacht besteed aan de inrichting. De conferentieruimte is zo ontworpen dat hij niet per se

vol hoeft te zitten om sfeervol te zijn.

Little Zaca 58

Toen de *Zaca A Te Moana* in 1994 van stapel liep en zich late aan de kusten van de Middellandse Zee vertoonde, was haar verschijning een ware sensatie. Het 40-meter jacht leek in de verte op de sierlijke, ranke klassiekers uit het begin van deze eeuw, maar had tegelijkertijd de stoere uitstraling van de snelle en zeer zeewaardige Amerikaanse Grandbanks-schoeners. Van Meer heeft nu in opdracht een vergelijkbaar schip van 18 meter ontworpen. De S-spant is voorzien van een kiel-midzwaard. Bij het verschijnen van dit nummer is de bouw van het eerste exemplaar begonnen. Het schip zal ook later als semi-custom uitvoering op de markt komen.



Little Zaca 58



**'KAPITALEN HEBBEN WE GEÏNVESTEERD IN
DE MODERNSTE COMPUTERPROGRAMMA'S,
MAAR DE EERSTE LIJNEN SCHETS IK, NET ALS
VROEGER, NOG ALTIJD OP EEN PAPIERTJE'**

altijd allemaal nodig. Varen is immers het doel. Opdrachtgevers die scheef lopen van de kwartjes en je louter een jacht laten ontwerpen om er zoveel mogelijk dure poeha in kwijt te kunnen die hoef ik niet echt als klant.'

IN DE BEGINJAREN werkte Olivier Van Meer, behalve als ontwerper ook nog als *surveyor* bij Register Holland, het instituut dat toezicht houdt op de veiligheid van grote Nederlandse zeilschepen. Maar de ontwerp-opdrachten namen toe en Van Meer merkte dat hij in zijn kantoor steeds meer tegen

zichzelf begon te praten: 'Ik moest echt op zoek naar medewerkers. Het gebeurt je maar één keer in je leven dat je tegen iemand aanloopt met wie je ongeveer nog meer tijd zult kunnen doorbrengen dan met je vrouw. Voor mij was dat Klaas Huizinga, scheepsbouwkundig ingenieur en mijn trouwe rechterhand. Ons bureau groeide, meubelmaker en interieurstylist Arjen Keer kwam erbij en op een gegeven moment liepen hier zes medewerkers rond...

Van scheepsarchitect was ik verworden tot een soort manager die anderen aan het werk moest zien te houden. Voor iedereen ligt het

natuurlijk anders, maar voor mij is de beste vorm een klein team.'

IN HET KOMBUIS van de Celine kun je gemakkelijk het gevoel krijgen dat je je in een met veel toewijding gerestaureerd klassiek jacht bevindt. Ieder stukje hout van het met zorg ontworpen interieur ademt een rust, een sierlijkheid en een eenvoud die doen denken aan het verleden. Zo is het met bijna alle vormen die Van Meer ontwerpt. Toch is de klassieke sfeer voor Van Meer geen doel op zichzelf: 'Veel ontwerpers zijn naarstig op zoek naar iets nieuws. Ik zoek daar ook naar, maar niet zo geforceerd. Zo ga ik geen optische modernigheden in bijvoorbeeld het berg-hout aanbrengen, terwijl daar in de lijn van het schip geen noodzaak voor is. Je kiest een schip omdat het je aanspreekt en traditionele materialen en vormen spreken mij nu eenmaal meer aan. Als er een dwingende reden is voor het gebruik van epoxy of koolstofcomposiet, dan gebruik ik die materialen, maar niet voordat ik er zes keer over heb nagedacht. De technische vernieuwing in ons vak komt uit de grote wedstrijdschepen, net als de Formule-1 van de autosport van levensbelang is voor iedereen die auto's ontwerpt. Gewichtsbesparing is snelheid. Ook in mijn ontwerpen wordt aan gewicht en snelheid gedacht. Maar het is steeds weer de vraag hoe ver je in een ontwerp moet gaan. Bij een bepaald type schip hoort een bepaald gewicht. En dan is het leuk als het nog wat lichter kan. Toch is er een dwingende grens. Een extreem licht ontwerp loopt wel pijlsnel, maar andere eigenschappen die bij het ontwerp horen, gaan verloren. Het ontwerpen van racemachines is niet mijn métier.'

MUZIEK VAN CHOPIN, schilderijen van Mondriaan, Franse plattelandskerken, goede wijn... Het zijn allemaal dingen die iets hebben van de 'eenvoudige onaanwijsbare magie van de vorm' die Van Meer in zijn ontwerpen nastreeft. Hij zit in het kombuis van de Celine en probeert met vergelijkingen die magie te benoemen. Hier zit een man die gedreven van het leven houdt, geen tobber die succes niet aankan. Is hij niet meer bang dat de inspiratie hem zal verlaten? Van Meer lacht: 'Nee hoor. Er ligt op mijn kantoor een uitgebreide lijst met ideeën waar ik niet aan toekom. Ik word overigens nog wel eens 's nachts wakker. Maar dat is dan uit kwaadheid, als iemand anders een grote opdracht heeft gekregen en ze mij niet eens hebben gebeld!'