

# 'Alles draait om de lijnen'

De Pilot 50 suggereert de combinatie van stoere loodsboot en luxe jacht.

Tekst: Hans Martens  
Foto's: Siebold Freeke

Op de laatst gehouden Hiswa te Water lagen twee stalen motorboten, waaraan geen bezoeker voorbij liep zonder ten minste één keer om te kijken. Want de Goodvaer en de Pilot zien er allebei eigenzinnig uit. Met de ontwerpers hebben we over hun boten

gepraat, alle twee speciaal ontworpen voor de oudere zeiler. Uiteraard hebben we ook met beide boten gevaren. Dit dubbelportret is een bewijs dat er in de Nederlandse jachtbouw veel spannende dingen gebeuren.

De Goodvaer lijkt op... eigenlijk alleen op de Goodvaer van Olivier van Meer.

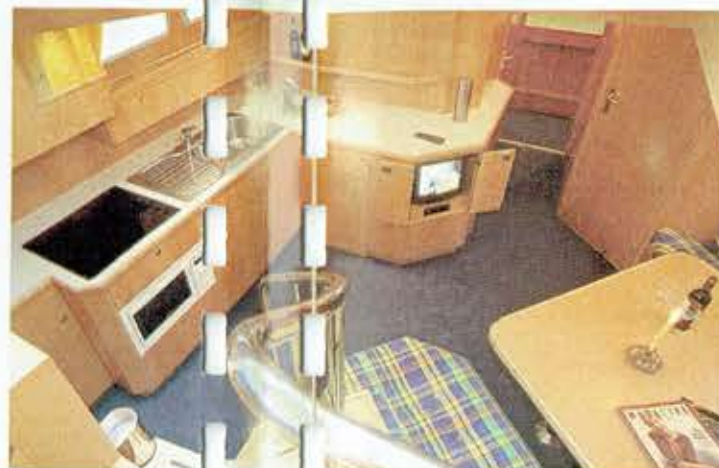


Een zeer ruim Frans bed in de voorpiek.

Veel vloer-ruimte. Overal kan je makkelijk heen zonder elkaar te hinderen.



Douche en toilet.



Kajuit en zeer ruime kombuis.



Steer en gezelligheid in het stuurhuis.



Groot tweepersoonsbed in de voorpiek.



Op wens van de eigenaar is de Goodvaer afgetimmerd met mahonie. Een lichtere houtsoort zorgt voor een heel andere atmosfeer. Met het opklaptafeltje maak je een soort bar.

Douche en toilet.



**De oudere zeiler krijgt het nog moeilijker: Volgens Olivier én Willem zijn hun ontwerpen speciaal voor ze ontworpen**

**E**en schip beoordeel je aan de romp en juist daar zie je grote verschillen tussen beide boten. De Pilot 50 is ontworpen om snel te varen: een multi-knikspantramp met voorin een stevige sprayrail die in het achterschip als tweede knik eindigt. De boeg heeft voorin een diepe V-vorm met een scherpe aansnijding die in het achterschip vlak uitloopt. Om die romp met hogere snelheden uit het water te tillen, liet Willem twee verstelbare trimflappen aan de spiegel monteren. De romp van de Goodvaer – de naam suggereert goed varend, tenminste zo wil Jan Moes van verkoper Domusvaer het graag – heeft wat meer zegg op de overgang van dek naar de rondspant romp met waaivormige steven. Het geveegde achterschip heeft mooie ronde kimmen. Een klassieke romp, maar met een zeer moderne brede spiegel voorzien van een zwemplatform. Een romp die, als je daar gevoelig voor bent, de suggestie wekt van: mij krijgen de golven er niet onder. Ook een romp waarvan je verwacht dat hij rustig varend vrijwel rimpelloos door het water gaat.

Verschillen de rompen van de boten behoorlijk, wat te denken van de dekken en kajuitopbouw. Willem Nieland handhaaft de zeer strakke lijn in de getrapte opbouw. Een opbouw die past op een snelvarend schip. Willem heeft naar eigen zeggen ook wel degelijk gelet op aerodynamische vormen, want met achttien knopen gaan die een rol spelen in de windweerstand. Heel opvallend is de waterkering onder de ramen van de kajuit. Eventueel overkomende grote golven moeten zich hierop stuklopen. Boven de romp van de Goodvaer is eigenlijk alles anders dan we gewend zijn. Uitgezonderd de verticale stijlen van de ramen en de zeer rechte lijn te bekennen. Bij het ontwerp van de opbouw heeft Olivier zijn nek heel erg ver uitgestoken, maar tot nu toe heb ik nog niemand ontdekt die daar een tik in wil geven door te durven zeggen dat hij het lelijk vindt. 'Anders, vreemd', sommigen vinden het te gewaagd, en

weer anderen vergelijken de lijn met heel vroege Amerikaanse ontwerpen uit de begin van deze eeuw. Hoe dan ook, het schip heeft hierdoor een uitdagend karakter wat natuurlijk ook nog wordt versterkt door de rode kleur van de romp.

**Interieurs**

De opvattingen over het interieur en de afwerking liggen zoals te verwachten even ver uit elkaar als de rompvormen. Willem Nieland heeft in het schip veel ruimte gemaakt en vult dat doordacht en bijna spaarzaam in om het ruimtelijk effect niet te bederven. Opvallend is de grote vrije vloer-ruimte in het schip, overal kan je makkelijk lopen zonder elkaar te hinderen. In het dekhuis staat de grote L-vormige bank op een verhoging. Als je het trapje afdaalt, kom je in de kajuit met een ruime U-vormige bank en grote kombuis. Rond het brede Franse bed in de voorpiek en in de achterhut kan je lopen en ook gaan hebben in de hut aan stuurboord de beschikking over een comfortabel bed. Die hut is, voor mensen die aan boord willen wonen, in te richten als bijvoorbeeld een kantoor of werkplaats. Door de grote ramen in het stuurhuis en de kajuitopbouw komt veel licht binnen en door de betimmering van beukenhout blijft het licht.

Het 2,5 meter kortere schip van Olivier heeft natuurlijk minder ruimte in de stuurhut, maar het is er zeer comfortabel toeven op de rondlopende bank. Voor de indeling van de kajuit heeft de ontwerper een aantal varianten op papier gezet. Wij voeren met een schip voorzien van een tweepersoonsbed tegenover de kombuis. Het bed hierin kan je ook weglaten en dan is ook deze ruimte te gebruiken als kantoor of werkplaats. In een andere indeling verhuist de kombuis naar de overkant met daartegenover een U-vormige bank en tafel. Deze indeling zal ongetwijfeld een meer ruimtelijk effect hebben. Ook hier is het slaapcomfort op het tweepersoonsbed voorin voortreffelijk. Hoewel door de ramen in de romp

## Pilot 50

en de grote vluchtluiken op dek voldoende licht binnenkomt, is het geen echt licht schip, ook niet door de betimmering van teak. Valt het interieur van Willem op door licht en spelen met ruimte, Olivier tekende een zeer doordacht en gezellig interieur met veel mogelijkheden.

### Ervaringen

Met beide schepen hebben we gevaren. Met de Pilot voeren we in een paar dagen van IJmuiden naar Southampton, zie het artikel 'Hink-stapsprong' in Waterkampioen 24-97. Uitgezonderd de zeevaste voorzieningen in het schip zelf, is het een goed zeeschip dat ook met betrekkelijk hoge snelheid op een bokkige zee hanteerbaar en bestuurbaar blijft. Op een vlak zeetje klokten we iets meer dan achttien knopen. Door de behoorlijke isolatie van de motorruimte blijft het geluidsniveau binnen aanvaardbare grenzen. En het zal een hele toer worden om motoren met dit vermogen minder te laten doorklinken in de kajuit. Willem Nieland manoeuvreert het schip alsof het een acht meter bootje betreft. Maar met twee motoren en een boegschroef kan je heel veel.

Met de Goodvaer heb ik helaas maar een paar uurtjes kunnen varen op een spiegelglad en later zeer mistig IJsselmeer bij Lemmer. Op vol vermogen van de motor liep het schip ruim negen knopen, één knoop boven de theoretische rompsnelheid. Op die snelheid trekt het een stevige golf. Maar zoals de romp deed verwachten: op de gemiddelde Friese snelheid, vijf knopen, gaat het schip bijna rimpelloos door het water. De van zichzelf al stille Vetus Deutz-motor in de Goodvaer maakt in het schip opvallend weinig geluid door de goede isolatie. Met het schip is uitstekend te manoeuvreren.

### Technische specificaties Pilot

Knikspantromp van vijf mm plaatstaal, hak twaalf mm, dekken en opbouw vier mm. Het casco wordt na het lassen gestraald aan binnen- en buitenzijde en gedeeltelijk geschopeerd en aan de

binnenzijde geschilderd met een zinkfosfaat primer. Daarna geschilderd met een Sikkens tweecomponenten verfsysteem. Het schip heeft voorin een waterdicht schot en verderop een zeer hoge wrang. De twee vrijhangende balans-



## Goodvaer 1250

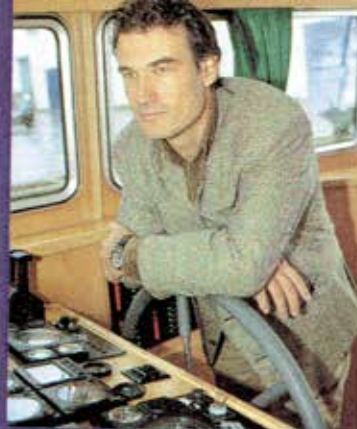
### Technische specificaties Goodvaer

Rondspantromp van vijf mm staalplaat, kiel vijftien mm, dek en opbouw vier mm. De lasnaden van de gestraalde en gemeniede plaat worden nagestraald, en alle plaatwerk geschilderd met een tweecomponenten epoxysysteem. De smalle dooskiel eindigt in de roerhak

voor het geprofileerde balansroer met hydraulische besturing. Het schip is in drie compartimenten verdeeld door waterdichte schotten, een aanvaringschot, waterdicht afsluitbare motorruimte en een schot met een waterdichte deur van de stuurhut naar de accommodatie. Motor staat op een met zand gevulde fundatie voor dempen van trillingen. Hele casco aan de binnenzijde geïsoleerd met brandwerend schuim, betimmering in watevast mul-



**Willem Nieland:**  
**'Het is fascinerend  
te bedenken dat 29 ton  
staal met 18 knopen  
door het water gaat'**



**Willem Nieland,  
ontwerper Pilot 50**

'Alles gaat om de lijnen, vorm, gewicht en materiaal.' Willem Nieland, 41 jaar. Omschrijft zich zelf als bootjesgek. Groot geworden op de zeilboot van zijn ouders, opgeleid als industrieel ontwerper en zich verder bekwaamd in de jachtbouw. Hij werd bij de Nederlandse watersporter pas echt bekend door zijn succesvolle Pilot 44, waarvan er in korte tijd bijna veertig werden verkocht. Tot grote verbazing en enige jaloezie van werfgenooten die hun ontwerpen in die tijd niet of nauwelijks konden slijten. Volgens collega's heeft Willem een zeer sterk gevoel voor trends: Met de Pilot 44 en nu de 50 heeft hij haarscherp in de gaten dat veel vaarders (we laten de oudere zeiler maar even rusten, want die heeft het al zo druk

met kiezen tussen al die verschillende soorten boten) vallen voor de beroepsmatige uitstraling van deze schepen.  
Nieland: 'Voor de Pilot 50 borduurde ik voort op het concept van de 44: een groot vaargebied: zee en binnenwater, rivier en Frans kanaal. Daarvoor moet het schip zich goed gedragen in zeegang, geen extreme golf trekken op lage snelheden en goed manoeuvreerbaar zijn. De 50 heeft veel meer comfort, zoveel dat ook luxe-dieren lang aan boord kunnen verblijven zonder zich te hoeven beperken. Als het goed is komen in de Pilot 50 verschillende werelden samen zonder dat de eigenaar zich onplezierig voelt: droogvallen op het wad en afmeren in een luxe marina, want het schip is stoer en elegant, heeft sierlijke en gespierde vormen.'

roeren worden hydraulisch bediend. De schroefassen worden gesteund door uithouders. Het casco is aan de binnenzijde geïsoleerd met steenwol. De vloer van het stuurhuis bestaat uit hout met ontdreuningsmateriaal, bevestiging van dit schip met gestoomd berkenhout. Tot de standaardlevering behoort koeling, verwarming, boiler, kombuis, boegschroef, 24 V boordnet met lader en omvormer en walstroomvoorziening, elektrische ankerlier en primaire navigatie-uitrusting



*De oude motorkamer in de Pilot 50 waar je werkelijk aan de motoren kan werken.*

tiplex met teakfineer en massief teak lijstwerk. De 8 kW elektrische boegschroef van Exalto staat in een geïsoleerde ruimte. Kielkoeling van de motor en isolatie van de motorkamer. Verwarming, koeling, boiler, centraal afzuigsysteem, elektrische ankerlier, primaire navigatie-instrumenten, walstroom aansluiting met lader/omvormer horen tot de standaardlevering. De zijde ramen in de kajuitopbouw van de 50 zijn in aluminium profielen.



*De Vetus Deutz in de goed geïsoleerde ruimte van de Goodvaer.*

**Olivier F. van Meer,  
ontwerper Goodvaer 1250**

'Alles draait om de vorm.' Olivier F. van Meer, 32 jaar oud. Hij kreeg het ontwerpen met de paplepel ingegoten van zijn vader en heeft inmiddels van alles ontworpen. Daarvoor heeft hij geen diepgaande filosofie: 'Een ontwerp moet ten eerste mooi zijn en vormt een combinatie, als het om de Goodvaer gaat, van stoere, soepele en eigenwijze vormen. De Goodvaer is naar mijn idee dan ook geen modieus schip en nergens van nageaapt.'  
Bij het grote vaarpubliek was Olivier tot september 1997 geen bekende ontwerper, maar na de laatste Hiswa te Water is dat definitief veranderd. Daar lagen zijn eerste Goodvaer, de kleinere Goeree 870, het zeilschip Puffin 40 en de open zeilboot Volant 15. Geen ontwerpen van dertien in een dozijn. Dat aantal ontwerpen voor seriebouw zal zich de komende jaren behoorlijk uitbreiden, als het aan Jan Moes direc-

teur van Domusvaer ligt. Dit bedrijf heeft Olivier van Meer aangetrokken als huisontwerper: 'Er liggen nog tientallen leuke dingen op de plank.' Jan Moes vroeg Olivier om voor zijn bedrijf schepen te gaan tekenen, waar mensen op zijn minst over zullen praten. Eén daarvan is een vijftien meter lange versie van de Goodvaer die binnenkort in aluminium wordt gebouwd. Met dit schip moet je ook snel kunnen varen. Olivier vindt zijn inspiratie op zee door te kijken en te genieten van mooi gelijnde vissersschepen en sleepers. 'Het is moeilijk om een relatief klein motorschip een heel eigen lijn mee te geven. Zo ben ik een liefhebber van een mooie zachte kim. In een klein schip verlies je daar ruimte door en in het geval van de Goodvaer moest dat dan maar.'  
Olivier heeft de Goodvaer 1250 getekend voor het varen op zee en op het binnenwater, waarmee bijvoorbeeld een vijftigplusser comfortabel door Europa kan toeren.

**Olivier van Meer:**  
**'Ontwerpen is zo'n leuk vak,  
omdat ik de wensen van  
mijn klanten mag invullen'**

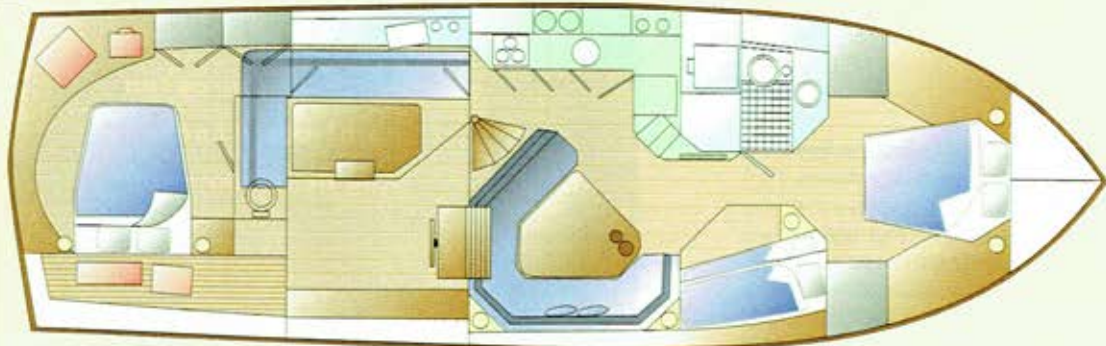


## Pilot 50



FOTO: WILLEM NIELAND

*Buitenstuurstand op de Pilot. Via de ramen en kijkend langs de kajuitopbouw heb je enig zicht naar voren. Met hoge snelheden sta je hier wel onder de douche.*



### Technische gegevens Pilot 50

Lengte over alles: 14,99 m  
Grootste breedte: 4,82 m  
Waterverplaatsing: 29.000 kg  
Diepgang: 1,30 m  
Kruiphoogte: 3,20 m  
Motoren: twee keer zescilinder Cummins 272 kW (370 pk)  
Watertanks: 1.200 liter water; 750 liter vuilwater  
Brandstof: 3.000 liter  
Maximale snelheid met deze motoren: 18,2 knopen  
Prijs: waarin wij voeren ± f 1.200.000 (standaard met twee Iveco Aifo-motoren van 88 kW (120 pk) elk f 835.000  
Aantal schepen verkocht: twee

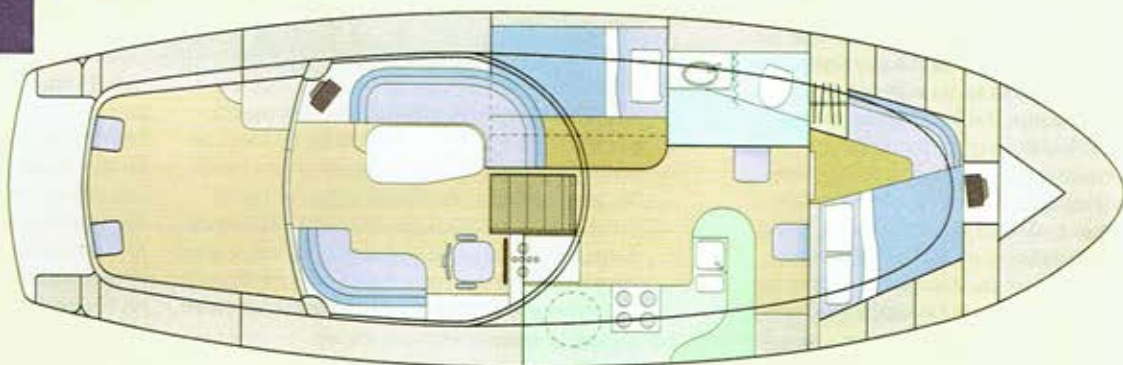
Ontwerp: Willem Nieland  
Verkoop en bouw: vdl Shipyards  
Industrieweg 43, 5145 PD Waalwijk,  
telefoon (0416) 33 78 67



## Goodvaer 1250



*Buitenstuurstand op de Goodvaer, alleen uitzicht naar buiten via de ramen van de kajuitopbouw.*



### Technische gegevens Goodvaer 1250

Lengte over alles: 12,67 m  
Grootste breedte: 4,00 m  
Diepgang: 1,10 m  
Kruiphoogte: 2,80 m

Waterverplaatsing: 18.000 kg  
Motor: Vetus Deutz, zescilinder diesel 117 kW (160 pk)  
Maximale snelheid met deze motor: 9,7 knopen  
Watertanks: 500 en 300 liter water; 270 liter vuilwater  
Brandstof: 2 x 350 en 1 x 800 liter  
Prijs: f 559.000 exclusief teakdek en potdeksel  
Aantal schepen verkocht: twee  
Ontwerp: Olivier F. van Meer  
Verkoop: Domusvaer  
Postbus 34, 8550 AA Woudsend,  
telefoon (0514) 59 17 95

