



QUOTE

NL € 6,95
FR € 9,99
IT € 9,99
ES € 9,95
GB € 9,99

't Gooi, Bloemendaal,
Kralingen, Wassenaar,
Bosch en Duin

GLUREN BIJ DE BUREN

WIESPRIJS € 6,95 WWW.QUOTE.NL

01207



7 134225

CORPS DIPLOMATIQUE

Het verwende leven van Hare
Majesteits handelsreizigers

SUPERJACHTEN

Hoe Nederland heerst
over de wereldzeeën

DE NIEUWE ENDSTRA

Remko van Lent: van financieel
wonderkind tot witwasser?

BURGERMAN ONDANKS ZIJN €140 MILJOEN GAAT DICK BURGER HET LIEFST GEWOON NAAR DE CAMPING

TE KOOP
0,5 MILJOEN P.040

RE



BOOT

De vaderlandse nautische industrie vaart volle kracht vooruit. Multimiljonairs uit binnen- en vooral buitenland schaffen maar al te graag een superjacht aan bij de 'uiterst betrouwbare' Hollandse kwaliteitswerven. Aangezien de rijksten der rijken de portemonnee blijven trekken, is er allesbehalve een man overboord. 'Boten kopen is een kwestie van menselijke wil.'

tekst: Sunny Mofidi



Linkerpagina: Heesen Satori 50m,
Rechterpagina: Heesen Auxilia

S

torm op komst', 'Het water tot aan de lippen' en 'Botensector lijdt schipbreuk'. Het zijn de koppen die je zou verwachten bij dit artikel, dat over de stand van zaken in de Nederlandse scheepsbouwsector bericht. Natuurlijk is er sprake van een terugloop in de miljoenenorders van menig scheepsbouwer en -architect, maar stilliggen doet de industrie nog lang niet, weet **Frank Mulder**, met zijn Mulder Design een internationale bekendheid in de superjachten-architectuur. 'Overall lees en hoor je dat het "wel goed gaat" met de industrie, maar er is wel degelijk een scherpe terugval geweest ten opzichte van zes à zeven jaar geleden. In 2010 zag je ineens een opleving, maar waardoor dat kwam? Ik heb geen flauw idee.'

Het schetst de realiteit waarmee iedere bouwer van superjachten te maken heeft. Ondanks de economische malaise kan de financiële windkracht zomaar aanwakkeren, een gevolg van de clientèle die wordt bediend. 'Het is crisis, maar de problemen gaan voorbij aan de écht rijken. En dat zijn ook mensen met dromen en wensen. Die denken: ik leef maar één keer, dus ik doe het gewoon. Eten kopen is een kwestie van menselijke wil.' Dixit **Olivier van Meer**, een 'eigenzinnige' motor- en zeiljachtontwerper die 'een jaarlijks constante stroom van een tot twee grote projecten' heeft lopen. Ook voor 2012 heeft hij dat aantal al binnen, en er bestaat zelfs een plan voor een bootje van 150 meter, maar daarvoor is Van Meer nog afhankelijk van de financiering.

Dat de diepte van de zakken van rijke mannen en vrouwen kan leiden tot stevige rukwinden in de branche, is een beeld dat wordt bevestigd door **Tako van Ineveld**, commercieel directeur bij Holland Jachtbouw. 'Vijf jaar geleden was het waanzinnig wat er gebeurde. Nu is het rustiger, maar met twee tot vier projecten per jaar is het bij ons nog steeds niet verontrustend. Het belangrijkste is dat we de continuïteit op de werf kunnen behouden, maar daarvoor ben je erg afhankelijk van de consument. Het

aantal klanten neemt af, dus moeten we het hebben van onvoorspelbare pieken in de vraag.'

IMMENSE GEREEDSCHAPSKIST

Bij de grootste jongens in Nederland, Heesen Yachts en Amels, blijken ze niet wakker te liggen van eventuele continuïteitsproblemen. Zo weet **Fabio Ermetto**, director sales en marketing bij Heesen, te vertellen dat de eerste targets van het jaar al zijn gehaald. 'De topmerken hebben geen last van de crisis. Dit jaar zal voor ons niet beter worden dan het vorige, maar het niveau - vier à vijf opgeleverde jachten per jaar - blijft wel gelijk. Wij denken zelfs dat de markt gaat verbeteren; daar zijn we optimistisch over.' Marktleider Amels, dat dit voorjaar al vijf jachten afleverde, ziet evenmin een ijsberg aan de horizon verschijnen. 'Iedereen voelt wel wat van de crisis, maar sommigen meer dan anderen', gooit algemeen directeur **Rob Luijendijk** eruit. 'De markt mag dan dunner

zijn dan voor 2008, door een crisis gaan mensen juist meer in zekerdere investeringen zitten. En kwaliteitsjachten zijn erg waardevast.'

De boodschap van de heren bouwers is duidelijk: de sector kabbelt lekker voort. Toch herkent niet iedereen zich in de geschetste situatie. **André Hoek**, architect bij Hoek Design, ziet het somberder in. 'Iedereen zegt dan wel dat er nieuwe projecten bij komen, maar het totaal is sterk afgenomen. En op dit moment zijn veel werven gewoon speculatief aan het bouwen. Als zich een klant meldt, kunnen ze meteen beginnen aan een nieuw project. Dat zegt genoeg, lijkt mij. Naar mijn mening zal de huidige marktomvang in de komende jaren de nieuwe maatstaf zijn.'

De scepsis van Hoek wordt maar ten dele ondersteund door de jaarcijfers die brancheorganisatie Scheepsbouw Nederland presenteerde in mei: in 2011 was de vaderlandse scheepsbouw goed voor een omzet van 6,2 miljard euro en dertigdui-

'De markt mag dan dunner zijn, door een crisis gaan mensen juist meer in zekerdere investeringen zitten. En jachten zijn erg waardevast'

DE GROOTSTE NEDERLANDSE ZEIL- EN MOTORJACHTEN

Qua motorboten zetten vooral Duitsland en de Verenigde Arabische Emiraten de toon als het gaat om 'wie maakt de grootste'. Zo is de Eclipse, het 182,5 meter lange bootje van Roman Abramovitsj, afkomstig uit de loods van het Hamburgse Blohm + Voss en is de slechts een halve meter kleinere schuit van sjeik Mohammed al Maktoum, met de veelzeggende naam Dubai, afkomstig van Platinum Yachts uit de Emiraten. Het grootste zeiljacht komt ook al uit Duitsland: de 93 meter lange EOS van mediamagnaat Barry Diller roide in 2006 van de helling bij Lürssen Yachts in Bremen. De Nederlandse gevaartes volgen op gepaste afstand.

TOP-5 MOTORJACHTEN

Wat	Lengte	Waar	Eigenaar
1 Indian Empress	95 meter	Oceanco (2000)	Vijay Mallya
2 Ecstasea	88 meter	Feadship/Van Lent (2004)	Roman Abramovitsj
3 Fountainhead	87,77 meter	Feadship/De Vries (2011)	Mark Cuban
4 Musashi	87,78 meter	Feadship/De Vries (2010)	Larry Ellison
5 Nirvana	87 meter	Oceanco (2012)	niet bekend

TOP-5 ZEILJACHTEN

Wat	Lengte	Waar	Eigenaar
1 Athena	90 meter	Royal Huisman Shipyard (2004)	James Clark
2 Atlantic	88,24 meter	Van der Graaf (2010)	Ed Kastelein
3 Athos	82 meter	Holland Jachtbouw (2010)	Geert Pepping
4 Ethereal	58,04 meter	Royal Huisman Shipyard (2009)	Bill Joy
5 Twizzle	57,49 meter	Royal Huisman Shipyard (2010)	Michael Stephen Bradfield



1 Mandarine: 30 m zeewaardig zeiljacht (Olivier van Meer), 2 Maidelle: 62 m, zesdeks motorjacht (Icon Yachts), 3 Limited Edition 242: 74 m motorjacht (Amels), 4 Sky: 50 m snelheidsmonster van 25 knopen (Heesen), 5 Sea Axe: 67 m support vessel met 235 m³ dekruimte voor bijvoorbeeld duikboten (Amels), 6 Rainbow JH2: 40 m zeiljacht (Holland Jachtbouw)

De grootste Nederlandse zeil- en motorjachten (zie kader links). 7 Atlantic, 8 Twizzle, 9 Nirvana, 10 Musashi, 11 Indian Empress, 12 Athos, 13 Fountainhead, 14 Athena, 15 Ethereal, 16 Ecstasea





1 De Seven Seas: Steven Spielbergs 85 m superjacht, gebouwd door Oceanco in Alblasterdam, 2 Ontwerp van een zeiljacht van 158 m, met o.a. een bioscoop en danszaal aan boord (Olivier van Meer), 3 De werf van Icon Yachts in Harlingen, 4 De Rainbow JH2 van Holland Jachtbouw, 5 De Deniki van Marcel Boekhoorn, gebouwd door Amels in Vlissingen, 6 Een 38 m zeiljacht in aanbouw van Olivier van Meer, 7 Icon-oprichter Ton van Dam is de Nederlander met de grootste: 63 m (Icon Yachts)



zend voltijdbanen. Weliswaar betekent dat een verlies van drieduizend banen en een terugloop van ruim een miljard euro ten opzichte van het jaar ervoor, maar **Mieke Bakker-Mantjes**, algemeen directeur van Scheepsbouw Nederland, meent dat het allemaal veel erger had gekund. 'Supergoed zijn de resultaten niet, maar wel boven verwachting goed. Natuurlijk maskeren de resultaten van de grote werven de problemen bij de kleinere, maar er zijn nauwelijks faillissementen te noteren. Ik ben blij verrast.'

De 'hoe-breng-ik-negatieve-cijfers-als-goed-nieuws-show' gaat vrolijk verder in het segment van de superjachten, de luxueuze varende hotels met lengtes van dertig tot ver boven de honderd meter. 'Men moet zich geen zorgen maken, want er zullen altijd rijken blijven die bootjes willen. Wellicht dat het aantal orders zich stabiliseert, maar dat weet je nooit van tevoren.' Vorig jaar zijn er 22 superjachten opgeleverd met een totale waarde van 702 miljoen euro en werden er achttien opdrachten binnengesleept voor nog eens

480 miljoen. En ook al zijn de winsten bij de meeste werven niet meer van het niveau van voor de crisis, toch ligt er nog genoeg moois in het verschiet: de totale orderportefeuille bedroeg eind december 61 superjachten ter waarde van twee miljard euro. Met deze projecten behoort ons land

nog steeds tot de top van de luxebotenindustrie. Het gezaghebbende *The Superyacht Annual Report* zet Nederland voor 2012 op de tweede plaats als het gaat om de productie van jachten groter dan dertig meter. Alleen Italië bouwt er meer, voor wat het waard is. **Jen Wartena**, mana-

GROTE VISSEN

Van heinde en ver komen de rijken der aarde een scheepje bestellen bij de Hollandse werven. De grootste hebben ook de grootste klanten en het conglomeraat Feadship heeft de rijkste vijver. Enkele bekende klanten zijn MicroStrategy-oprichter Michael J. Saylor, softwaretovenaar Marc Cuban en softwarekeizer Larry Ellison van Oracle, die met een vermogen van 36 miljard dollar zijn hand niet hoeft om te draaien voor de Musashi. Ook bij Oceanco in Alblasterdam mogen ze niet klagen. Filmregisseur Steven Spielberg haalde er in 2011 zijn Seven Seas op en staalmiljardair Lakshmi Mittal liet er zijn oog vallen op de 80 meter lange Amevi. En ook bij Amels in Vlissingen schoven de nodige kapitaalcrachten

aan: de Saoedische prins Mohammed bin Fahd bestelde er in 1995 de Montkaj, superinvesteerder Michail Prochorov liet zich betoveren door de Solemar en Marcel Boekhoorn shopte er voor zijn 52 meter lange Deniki. Ook zeilbootjes zijn in trek: Jim Clark, bedenker van Netscape, kwam een keer op de koffie bij Royal Huisman en bestelde meteen het grootste Nederlandse zeiljacht ooit: de Athena. Opvallend is dat bij Heesen en Icon Yachts het vooral de oprichters zijn die de bouwers aan het werk zetten. Ton van Dam bestelde zijn 83 meter lange - jawel - Icon, waaraan ooit een prijskaartje van 75 miljoen euro hing. Frans Heesen nam begin dit jaar afscheid van zijn geliefde werf met de tewaterlating van de MY Lady Petra, een 47 meter lange schuit vernoemd naar zijn geliefde eega.

ging director bij Icon Yachts: 'Het gaat in Italië veel slechter dan je denkt. De kwantiteit is groot, vooral bij boten tussen vijftien en veertig meter, maar de kwaliteit laat vaak te wensen over. Er worden daar veel boevenstreken uitgehaald: zo vertraagt men opzettelijk het bouwproces en worden offertes vaak met een vork geschreven.' Dat er dan toch nog zoveel geproduceerd wordt, komt doordat de Zuid-Europeanen meer aan seriebouw doen. 'In Nederland is alles *custom built*', stelt Van Ineveld. 'Dat is een totaal andere tak van sport. Verder shoppen de Italianen veel en vaak bij Hollandse toeleveranciers. Het is goed denkbaar dat veel van hun boten met Nederlands fabricaat rondvaren.'

De hypothese wordt onderschreven door alle architecten en bouwers, die eensgezind verkondigen dat de Nederlandse scheepsbouwindustrie wordt geroemd om haar betrouwbaarheid en vakmanschap. Van Meer: 'Kwaliteit verkoopt altijd en Nederland levert goede producten. En – nog belangrijker – we hebben hier een heel goede logistiek. Werven beschikken over een zeer fijnmazig netwerk van toeleveranciers. Ons land is een immense gereedschapskist waar alles binnen één dag bij elkaar te rapen is. Dat is de slagkracht van Nederland. En misschien zijn we dan niet de goedkoopste, we komen wel altijd onze afspraken na.'

REDDINGSBOEI

Oerdegelijke Hollandse kwaliteit verdient natuurlijk een goede compensatie. Voor minder dan twintig miljoen euro krijgt een waterrat tegenwoordig niet veel meer. Sterker nog; afgaande op de jaarcijfers kost een gemiddeld superjacht tussen de dertig en veertig miljoen. Geen van de werven is dan ook verbaasd dat de clientèle grotendeels uit *big spenders* uit den vreemde bestaat. 'Jacht is een Nederlands woord, maar de gebruikers zitten vooral in Amerika, waar alles altijd groter moet zijn. Nederlanders zijn erg bescheiden, willen de zaken gewoontjes houden met een strak, wit interieur à la Jan des Bouvrie. Dat kan weer niet in Amerika,

legt Mulder uit. De grote Nederlandse werven kunnen het aantal klanten uit eigen land op de vingers van één hand tellen. Logisch, vindt Van Meer. 'Er zijn hier gewoon minder rijken. Landen die nu een inhaalslag aan het maken zijn, zijn Brazilië en Rusland. Daar denken ze nu ook: naast die vanzelfsprekende zeven auto's moet er ook een boot bij!' Behalve veel terugkerende klanten zien de scheepsbouwers sinds kort ook andere vette vissen hun kant op zwemmen. Luijendijk: 'Je ziet een trend ontstaan waarbij veel jachten van buitenlandse makelij naar Nederland varen voor een *refit*. Boten uit met name Zuid-Europa, waar de technische en uitvoeringsdetails van mindere kwaliteit zijn, hebben veel onderhoud nodig. Mensen varen vervolgens hun jacht hierheen omdat ze weten dat de kennis en kunde aanwezig zijn.' Van Meer vult aan: 'Vroeger deden bootjesmensen hun schuif in de verkoop, nu willen ze allemaal aanpassingen laten doen. Dat heeft natuurlijk met de economische omstandigheden te maken.' De cijfers van Scheepsbouw Nederland illustreren dit: de omzet in het segment 'reparatie, conversie en onderhoud' is over het afgelopen jaar met 67 miljoen euro gestegen naar 487 miljoen.

Voor een sector die kampt met een terugloop in het aantal nieuwbouwprojecten is de reddingsboei dus in zicht. 'De markt voor *refits* is enorm', juicht Mulder. 'We hebben het hier over klussen van gemiddeld drie miljoen aan boten, soms tot 25 jaar oud, waarbij zowel het interieur als de elektronica vaak compleet vernieuwd worden.' Bij Icon Yachts in Friesland was men tot pas geleden nog geheel onbekend met deze markt, maar de kentering is ingezet, zegt Wartena. 'We zijn in 2011 begonnen met *refits* en dat gaat goed. Het levert veel extra werk op en zorgt voor een nieuwe dynamiek op de werf. Je praat over projecten die een paar weken of maanden in beslag nemen. Dat is heel wat anders dan nieuwbouw, waarmee je jaren aan het werk bent. We hebben nu zes projecten lopen: één nieuwbouw en

vijf *refits* met een omzetverhouding van fiftyfifty.'

SAMENWERKING

Het is duidelijk dat de economische crisis voor een *reboot* van de superjachtenindustrie zorgt. De werven

WISSELENDE GELDSTROMEN

In Nederland verdeelt een tiental grote werven al jaren de buit als het om superjachten gaat. Wat opvalt bij de cijfers die beschikbaar zijn bij de KvK is dat de onderlinge resultaten nogal verschillen. Zo gaat het bij het van origine Brabantse Heesen Yachts, van Quote 500-lid Frans Heesen, nog redelijk lekker. Dit bedrijf, sinds 2008 in bezit van het Engelse Topaz Investment International, heeft als enige de jaarcijfers van 2011 al gedeponneerd. De reden: een degelijke winst van 5,7 miljoen euro. Weliswaar een terugloop van een half miljoen ten opzichte van het jaar ervoor, maar nog steeds ongehoord, aangezien de winsten pre-crisis rond de vier miljoen euro lagen.

Holland Jachtbouw, van vastgoedmiljonair Chris Gongriep, bevindt zich in onrustiger vaarwater. Het nettoresultaat van de Zaanse werf schommelt de laatste jaren rond een half miljoen euro, met als dieptepunt 182 duizend euro in 2010. Collegamultimiljonair Ton van Dam komt met zijn Icon Yachts ook niet zo lekker door de storm: waar in 2008 nog inktzwarte cijfers werden geschreven (1,7 miljoen euro), daar moest de Harlingse werf in 2009 een verlies noteren van bijna twee ton. Wie het weer wel goed doet, is Kommer Damen. Hij haalde met zijn Shipyard een dikke winst van 105 miljoen in 2010. Ruim tien procent, 9,8 miljoen euro, kwam voor rekening van de superjachtdivisie Amels, sinds 1991 onderdeel van Damen Shipyards. Een andere grote speler is Feedship, de samensmelting van Royal Van Lent en Koninklijke De Vries, waar de familie Brenninkmeijer tot 2008 de scepter zwaaide. Inmiddels zit de Franse luxegoederengroep Louis Vuitton Moët Hennessy (LVMH) vuistdiep in de werf, met redelijk succes: de laatste cijfers laten een winst zien van 1,3 miljoen euro. Ook bij Oceanco is er, behalve de bouwers, niet veel Nederlands meer aan het bedrijf. Eigenaar is Mohammed al Barwani uit Oman. Bij de werf in Alblasserdam liep de winst terug van 17,3 naar 10,2 miljoen euro.

'In Italië worden veel boevenstreken uitgehaald: zo vertraagt men opzettelijk het bouwproces en worden offertes vaak geschreven met een vork'

VLAGGENSCHEPEN

HEESEN YACHTS

wat MY Lady Petra (2012)

lengte 47 meter

maximalsnelheid 15,5 knopen

bijzonderheden Afscheidscadeau van oprichter Frans Heesen. De eigenaarshut bevindt zich op het bovendek in plaats van het benedendek, waar onder meer een film- en spelletjeskamer is
prijskaartje € 25 miljoen

MULDER DESIGN

wat Avangard II (2008)

lengte 50 meter

maximalsnelheid 16 knopen

bijzonderheden Boot gericht op *outdoor entertainment*: er is ruimte voor een speedbootje, jetski's, een garage voor onder meer quads en een heliplatform en -hangar
prijskaartje € 25 miljoen

HOLLAND JACHTBOUW

wat Rainbow JH2 (2012)

lengte 40 meter

maximalsnelheid 18 knopen

bijzonderheden De replica van de winnende boot van de America's Cup-race uit 1934 is met zijn hybride, zelfvoorzienende motor ideaal voor de 'groene' zeeman
prijskaartje € 15 miljoen

OLIVIER VAN MEER DESIGN

wat Nassima (2012)

lengte 49 meter

maximalsnelheid 19 knopen

bijzonderheden Actieradius van 10.000 milj, zeeaquarium voor zelfgevangen vissen
prijskaartje nog niet bekend

AMELS

wat Limited Edition en Sea Axe Fast Yacht Support (2012)

lengte 55 tot 74 en 87 meter

maximalsnelheid circa 16 knopen

bijzonderheden Wat men aan luxe niet kwijt kan op het hoofdschip, kan in het aanhangbootje worden gestouwd, tot duikboten en onderwatertanks aan toe. Plus: genoeg ruimte voor gasten en crew
prijskaartje vanaf € 35 miljoen

ICON YACHTS

wat Maidelle (2012)

lengte 82 meter

maximalsnelheid 16 knopen

bijzonderheden Zesdeks, met tweedeeks eigenaarshut en een 17 meter lange 'saloon'
prijskaartje € 50 tot 65 miljoen

'Erg geestig vond ik het met struikgewas bedekte zonnedek van een klant die dagelijks zijn hondje wilde uitlaten zonder van boord te moeten'

proberen op verschillende manieren in te spelen op de veranderde markt-omstandigheden. Zo wordt er bij Amels druk gewerkt aan de ontwikkeling van een standaardplatform voor de te bouwen superjachten. Luidjendijk: 'We produceren boten die in lengte variëren van 55 tot 83 meter en daar hebben we op het moment vijf verschillende platforms voor. Het probleem is dat klanten doorgaans lang, soms zelfs vijf of zes jaar, op hun boot moeten wachten als we van een blanco vel papier moeten starten. Mensen willen nu niet meer zo lang wachten en daarom ontwikkelen wij een standaardplatform waarbij je de romp al kunt bouwen zonder klant. Hierdoor wordt niet alleen de levertijd verkort tot circa tweeënhalf jaar, maar komen we ook voor minder verrassingen te staan en wordt er voor een hogere technische kwaliteit gezorgd.'

Een optie die bouwers ook moeten overwegen, is onderlinge samenwerking. Icon Yachts plukt daar sinds kort de vruchten van. 'Als een andere werf een project heeft binnengesleept waarvoor bijvoorbeeld extra ruimte of meer mankracht nodig is, dan kunnen ze bij ons in de loods komen werken. Zo ga je leegstand tegen en wordt de kwaliteit van een boot verbeterd, doordat er meer experts aan werken', legt Wartena uit.

De bouwers krijgen ook te maken met continu veranderende technische en veiligheidseisen voor boten, aangezien die steeds groter worden. De statistici van *The Superyacht Annual Report* hebben de gemiddelde lengte in de afgelopen jaren flink zien stijgen: volgens hun cijfers is 31 procent van de jachten die op het moment ontwikkeld worden, groter dan vijftig meter; tien jaar geleden was dat nog 21 procent. Het is een trend die architect Hoek, actief sinds 1986, zelf heeft zien ontstaan. 'In de jaren negentig was een gemiddelde boot dertig meter, na 2000 werd het zestig à zeventig meter en inmiddels zijn er ook al zeilboten van meer dan honderd meter. Als je de prestaties van de

scheppen wilt behouden, moet je overstappen op koolstof. Dat is lichter, zorgt voor meer diepgang en snelheid voor je boot. Maar het is ook duurder dan aluminium en staal.' Toch wordt dit *carbon* vooral onder zeilfanaten steeds populairder, weet Mulder. 'Je bent nu eenmaal sportief of niet. Voor zeilboten vraagt men minder luxe; daar gaat het meer om de technische zaken. Waar motorjachten steeds meer op huizen gaan lijken, gaat het bij zeilen om snelheid. Door de complexe boordsystemen, motoren en lichtere materialen zijn sommige zeiljachten tot 25 procent duurder dan een motorboot van dezelfde lengte. Per kilo betalen is er nu eenmaal niet bij.'

TUIG

In de huidige markt wordt ook steeds meer gedacht aan de wensen van milieubewuste kapiteins. Zij kunnen zich verheugen op de komst van een hybride motor, aangeboden door Holland Jachtbouw. Van Ineveld: 'Wij hebben de afgelopen vier jaar hard gewerkt aan de ontwikkeling van een systeem waarbij je naast een dieselmotor ook een elektrische variant tot je beschikking hebt, die geheel zelfvoorzienend is. We zijn de enigen die dit aanbieden en geloof me: er zijn veel mensen in geïnteresseerd.'

Snelheidsduivels moeten zich juist in Vlissingen melden, waar Amels en Damen in samenwerking met de TU Delft de bijlboeg hebben ontwikkeld om in ras tempo door hoge golven te klieven. Maar dat is niet het enige wat de werf van Luidjendijk recent ontwikkeld heeft. Voor miljonairs die badend in luxe rustig willen rondobberen over de zeven zeeën, afgewisseld met hier en daar een maritiem avontuurtje, is er nu het uiterst handige *support vessel*. Luidjendijk: 'Dat zijn boten van 67 meter waarop je al je speelgoed kwijt kunt, zoals jetski's, helikopters, speedboten en zuurstoftanks voor wanneer je gaat duiken. En ze zijn populair: we hebben er al drie verkocht voor een prijs van meer dan 35 miljoen euro per stuk.'



Wat ook fijn aan de luxe aanhanger gekoppeld kan worden, is een duikboot: de nieuwste trend. Ermetto: 'Bij Heesen merken we dat mensen steeds dichterbij het water willen komen. Dat kan met onderzeeërs, maar ook met de zogenaamde *beachclub*, die zich op het achterdek van de boot bevindt.' Wartena verwoordt wat dat precies inhoudt: 'Het is een gedeelte op de boot van vier bij acht meter waar je heerlijk kunt zonnen en zwemmen. De ruimte wordt blootgelegd wanneer je het achterdek openklapt. Een uitvinding van Icon Yachts.'

De *beachclub* is de zoveelste overtreffende trap van luxe, een ontwikkeling die Mulder met lede ogen aanziet. 'Vroeger vonden mensen het geweldig als je een wasmachine of droger op de boot had staan. Nu is een boot zo'n super-de-luxe hotel geworden dat ze je bijna de hersens inslaan als er zich niet enkele van die apparaten aan boord bevinden.' Toch geeft de Amsterdammer, die al ruim dertig jaar meeloopt, toe dat hij zelf met liefde de nodige luxe creaties heeft geschetst. 'Een waterval langs een plaat, met belichting van onderaf, vond ik zeer geslaagd. Maar het meest opvallend was een speciale koelkast alleen bedoeld voor bloemen.'

Voor collega-architect Van Meer is dat slechts kinderspel: 'Voor een cliënt die van tropische vissen hield, heb ik een grote tank ontworpen, gevuld met zeewater. Als meneer dan ging hengelen, kon hij in dit aquarium zijn buit tentoonstellen. En erg geestig vond ik het met struikgewas bedekte zonnedeck van een klant die dagelijks zijn hondje wilde uitlaten zonder van boord te moeten.' Van Meer vindt de superjachtenbranche voor de rest nogal saai, aangezien er maar weinig 'rare mensen' een boot kopen. Erg is dat allerm minst, zolang de sector maar blijft doordraaien. En dat zal volgens de rasoptimist ook altijd het geval zijn, al geeft hij toe dat er wel kapers op de kust zijn. 'Natuurlijk wordt iedereen een keer besodemieterd, maar daar kun je weinig aan doen. Tuig is er altijd en overal.' ☉

1 Zeiljacht van 38 m, Olivier van Meer, 2 & 3 Amels Montage 199: 60 m motorjacht in aanbouw, 4 'The world is not enough' van Mulder Design, 5 Bel Abri: Limited Edition 171 voor 12 gasten en 13 crewleden (Amels), 6 Een beachclub op de 35 m Vulcan van Mulder Design, 7 Sundeck van de Amels 242, 8 Mulder Avangard II, 9 Aquarium voor tropische vissen in een jacht van 49 m van Olivier van Meer, 10 Het interieur van een superjacht van Mulder Design (zie 4)