

# JEUGDERVARING ALS BASIS

Slechts één eigenaarshut en toch zeven vaste slaappleatsen... Het is één van de vele verrassingen aan boord van de waddenboot IJver. Een uniek ontwerp dat een kruising is tussen een wadenkotter en een luxe motor. Helemaal afgestemd op de wensen van de opdrachtgever. Hij wilde een schip dat kan droogvallen, maar waarmee hij ook naar Berlijn kan varen. Jachtarchitect Olivier van Meer vertelt hoe dit ontwerp tot stand kwam en welke ontwerpkeuzes hij maakte.

LAURENS VAN ZIJP

1





Eerst gaan we terug in de tijd. Wie op het water opgroeit, heeft een vorstelijke jeugd. Jachtarchitect Olivier van Meer (1965) is zo'n bokkont. Hij is geboren en getogen op de 22 meter lange houten schoener van zijn ouders. Daar had hij zijn eigen kooi, met aan het hoofdeinde een openslaande patrijspoort. "Ik kon mij als kind heerlijk terugtrekken in mijn eigen wereld", zegt Olivier, "en ik stond altijd in direct contact met het water. Daar keek ik over uit, dat rook ik. Destijds vond je het gewoon, maar ik realiseer mij steeds meer dat het een bijzondere jeugd was." Deze terugblik is relevant in dit verhaal, want de jeugdervaring blijkt een rol te spelen in het ontwerp.

### JONGENDROOMGEVOEL

De klant – laten we hem om privacy-redenen maar even Co noemen – met wie Olivier sprak over een nieuw te bouwen schip, had specifieke wensen. Hij wilde geen glimmend jacht, maar een scheeps ontwerp met veel gelegenheid tot 'buitenbeleving', dat rechtop kon droogvallen. Een familieschip tot 15 meter lengte waarmee hij zijn kinderen en kleinkinderen kon laten genieten van het water. En een reis over de binnenwateren naar Berlijn moest ook mogelijk zijn. Eigenlijk ging het niet zozeer over botenbouw, maar over de sfeer die Co in zijn hoofd had. Olivier: "Ik snapte precies wat hij zocht: het jongensdroomgevoel van vroeger. Dat herken ik; het is de basis van wat ik nu doe."

Hij vervolgt: "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. Deze klant laat zich niet meeslepen door wat 'hoort'. Hij geniet van andere dingen, zoals zijn kleinkinderen laten genieten van het Wad. Als je zo kunt denken, draait het om andere dingen dan louter luxe."

### ALUMINIUM

Nadat Co zijn pakket van eisen duidelijk had weergegeven, kreeg Olivier als ontwerper min of meer de vrije hand, wat op een groot vertrouwen duidt. Hij tekende een schip dat er nog niet was: een kruising tussen een waddenkotter en een luxe motor. Met een rechte, zij het iets vallende boeg en geveegde kont. Als bouw materiaal is voor aluminium gekozen. "Doorgaans is het lichtere gewicht de reden voor die keuze", zegt Olivier, "maar hier was dat niet aan de orde. Sterker, de romp is juist zwaar uitgevoerd, met een 40 mm zware stafkiel, stevige wrangen, sterke kimkielen en 8 mm dikke bodemplaten. Bestand tegen droogvallen



2

1 Met een stevige kielbalk en kimkielen kan de IJver rechtop droogvallen. 2 Het ruim heeft speciale luiken die open kunnen. De gangboorden zijn lekker breed.





3 De salon met langsbanken en -kooien, gezien vanuit de kombuis. 4 Vanuit je kooi heb je via de patrijspoort contact met de waterwereld.

op zelfs een harde ondergrond. Nee, de keuze voor aluminium is gedaan vanwege het onderhoudsvrije karakter. Het kan tegen zand en zout. Het hele schip is onderhoudsarm, zo is aan dek geen hout verwerkt."

### BEDSTEDES

Het schip zit vol verrassende elementen. Zo is er een heuse luikenkap die het ruim afdekt. De luiken zijn van een lichte constructie met aluminium en composiet en worden gemakkelijk vergrendeld met rubberen – dus krasvrije – 'Jeep-sluitingen'. Zonder al te grote krachtsinspanningen kan een groot deel van het ruim worden opengelegd, zodat de gasten onder de sterrenhemel kunnen slapen.

## "HET GEBRUIK VAN EEN BOOT IS BEPALEND"

Het ruim dient namelijk niet alleen als woonkamer, maar ook als slaapzaal. In deze ruimte zijn vier langsscheepse, vaste kooien als een soort bedstedes tegen de scheepswand gemaakt. Ze hebben elk – jawel – een patrijspoort aan het hoofdeinde. Inderdaad, Oliviers jeugdervaring komt hierin terug. Voor de kooien zijn langsbanken geplaatst, die ook als bed kunnen dienen.

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.

### HOOGWAARDIGE MATERIALEN

Aan de voorkant van het ruim is aan bakboord een aparte toiletruimte en ertegenover zit de douche. Het geheel is stijlvol uitgevoerd met hoogwaardige materialen, maar wel zodanig dat schoonmaken makkelijk is. In het hele schip is trouwens niet beknibbeld op materiaal, overal is gekozen voor kwaliteit.

Aansluitend is de eigenaarshut, met dubbel bed en extra slaapplek voor een kleinkind. De eigenaarshut is enige ruimte aan boord die is voorzien van airco. Dankzij een dubbele deur is dit een oase van rust. Voor het schot zit een diepe voorpiek met zelflozende ankerbak, berging en een SidePower boegschroef. Aan dek is daar nog een zitplaats. "Heel belangrijk om aan boord een plek te hebben waar je je even kunt afzonderen van de rest", aldus Olivier. Op het voorste, vaste deel van het ruimdak staat een kloeke mastvoet, met strijkbare mast die gebruikt wordt voor een steunzeil en om de bijboot te takelen. Wanneer de luiken naar het ruim openliggen, zorgt een binnenreling ervoor dat je niet vanuit het gangboord het ruim in valt.





5 Ontwerper Olivier van Meer tekent lijnen die nooit stil staan.  
6 Moderne navigatiemiddelen, een klassiek stuurwiel en slingeruitten in de stuurhut. Foto's: Van Meer Design.

### STRAK CASCO

De IJver is een honderd procent Nederlands product: het ontwerp (Van Meer), de cascobouw (SDH) en de afbouw (VMG Yachtbuilders) zijn allemaal in ons land gedaan. Het casco is op een speciale wijze gebouwd. Olivier legt uit: "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 dan ook geen plamuur gebruikt en de lassen zijn niet geslepen. De basis moest dus in één keer strak zijn. Ik heb wel wat overredingskracht moeten gebruiken om de lassers te overtuigen van deze aanpak. Normaliter wordt er immers wel geslepen en geplamuurd. Vervolgens hebben ze alles op alles gezet om een superstrak casco af te leveren. En dat is ze gelukt. Vaklui zijn het."

### TECHNIEK GOED BEREIKBAAR

Alle techniek is onderdeks in het achterschip geconcentreerd. Voor de voortstuwing zorgt een Volvo Penta D4 viercilinder diesel van 180 pk/132 kW, 2.800 tpm, met hydraulische keerkoppeling. "Op de rivieren wil je natuurlijk wel genoeg porrie hebben", aldus Olivier. Hij heeft gekozen voor een gesloten koelsysteem, waarvan een deel is geïntegreerd in de kimkielen. Een bewuste keuze vanwege het varen op ondiep water: de ontwerper wilde geen open koelsysteem met wierfilters.

De generator is een viercilinder Kohler van 7 kW, 1.500 tpm. Bijzonder is de aanwezigheid van een Seakeeper gyro-stabilisator. Olivier: "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 de scheepsbewegingen gewenst. Alleen wilde ik geen uitstekende delen onder water, vandaar de keuze voor een gyro-stabilisator." Olivier vindt dat de techniek goed bereikbaar moet zijn. Daarom zitten er maar liefst zes toegangsluiken in de vloeren. De technische ruimte zit al behoorlijk vol, maar er is nog plek gereserveerd voor een zuiveringssysteem van Enteron, dat vuilwater op een niet-chemische manier zuivert. Olivier: "Daar komt een kleinere versie van uit en die zal later worden geïnstalleerd."





7

7 Handig: uit de spiegel klappt een trap. Foto: Van Meer Design.

## TECHNISCHE GEGEVENS

### AFMETINGEN

Lengte over alles	14,95 m
Lengte waterlijn	10,10 m
Breedte	3,95 m
Diepgang	1,05 m
Kruiphoogte	3,10 m

### CASCO

Waterverplaatsing	24 m <sup>3</sup>
Materiaal	aluminium
CE-markering	C

### TANKS

Diesel	2 x 375 l
Water	1.000 l
Grijs water	600 l
Vuilwater	130 l

### VOORTSTUWING

Motorisering	Volvo Penta D4-180, 4 cilinder, 132 kW, 2.800 tpm, gesloten koelsysteem
Aandrijving	hydraulische keerkoppeling
Generator	Kohler 7 kW, 4 cilinder, 1.500 tpm
Boegschroef	SidePower SEP130, 24 V, 6 kW

### EXTRA'S

Seakeeper gyrostabilisator,  
steunzeil 16m<sup>2</sup>, voorbereiding  
vuilwaterreinigingssysteem

### ONTWERP & BOUW

Ontwerp	Olivier van Meer <a href="http://www.oliviervanmeer.com">www.oliviervanmeer.com</a>
Bouw	VMG Yachtbuilders <a href="http://www.vmg yachtbuilders.nl">www.vmg yachtbuilders.nl</a>

## SIGNATUUR

De stuurhut bevat alle moderne navigatieapparatuur, maar ook een mooi klassiek stuurwiel. Opvallend zijn de vier slingerruiten. Twee openslaande deuren geven toegang tot de kuip. De ontwerper heeft de IJver zoals gezegd een traditionele geveegde kont meegeven. "Omdat ik dat mooi vind", verklaart hij die keuze. "Dit schip blijft toch onder z'n rompsnelheid en heeft dus geen efficiënte achterstevan nodig. Daarom kon ik kiezen voor een mooie lijn. Kijk, ik ben gewend om vormen te tekenen waarvan

de lijn nooit stil staat. Niks recht, alles blijft in gevormde lijnen lopen. Dat is mijn signatuur; de zeeg moet zo lopen, klaar." De IJver herbergt in de kont nog een verrassing: daar klappt een lule, aluminium trap uit, zodat je eenmaal drooggevallen op een gemakkelijke manier van en aan boord kunt ... Aan beide boorden zijn ook nog verzonken traptreden in de romp aangebracht.

Alles overziend kunnen we vaststellen: de IJver is een bijzonder schip. En dat is het... **M**