



Gesprek met topontwerper Theo Werner

“Mijn werk wordt soms geromantiseerd”

De carrière Theo Werner laat zich lezen als een spannend jongensboek. In zijn jeugd tekent hij graag en hij is gek op varen. Zijn ouders hebben een klein kruisertje, waarmee ze kunnen spelevaren op de Vecht, de Loosdrechtse en Vinkeveense Plassen. Dertig jaar later is hij landelijk bekend als ontwerper van prestigieuze motorjachten.

“Mijn werk wordt vaak geromantiseerd, maar daar ben ik nuchter over. Soms zit je anderhalve maand te rekenen en te cijferen. Dan voel ik me meer caissière dan wat anders. Daar is helemaal niets romantisch aan. Maar als dan uiteindelijk al die cijfertjes blijken te kloppen, dan geeft me dat toch een kick.”

In zijn studio in Volendam werkt hij aan het ontwerp van een nieuw motorjacht. Met een lengte van dertig meter en een breedte van iets meer dan zeven meter is dat een flinke jongen. Ondanks dat het jacht drie dekken heeft, blijft de hoogte boven de waterlijn beperkt door een ingenieuze constructie. De brug is verzonken in de daaronder liggende kombuis. De verdwenen hoogte in de kombuis is gevonden door de ruimte voor de motoren minder hoog te maken. Dat zou doen vermoeden dat de motorkamer heeft moeten inboeten. Maar niets is minder waar, met een hoogte in deze ruimte van minimaal 2.20 meter, voldoet ook de motorkamer aan alle eisen. Een split leveloplossing; per definitie een complexe ontwerp, maar zeker de moeite waard om een low-profile exterieur te creëren.

Theo Werner houdt dan ook niet van hoogbouw op het water. “Een jacht moet chique zijn, zonder poenerig te worden.” Die ambitieuze instelling maakt het werk niet eenvoudiger. “Je loopt voortdurend tegen nieuwe problemen aan, omdat je door de verzonken indeling meer moet woekeren met de ruimte, ook op zo’n groot jacht. Bij zo’n split level ontwerp hebben alle dekken een relatie met elkaar. Als je op één dek een ruimte aanpast of een trap verplaatst, dan kan dat verregaande consequenties hebben voor de indeling van de dekken daaronder. Daarbij moet je tevens rekening houden met doorgangen, stahoogtes en vluchtroutes.”

MCA-klasse

Het nieuwe jacht wordt onder de MCA-klasse gebouwd. Dat wil zeggen dat het schip ook kan worden vercharterd. Bij de allereerste eigenaar zal die mogelijkheid niet eens opkomen, maar bij een eventuele verkoop kan dat een doorslaggevend argument zijn. Die klasse-indeling houdt in dat het jacht moet voldoen aan allerlei veiligheidsmaatregelen. Die eisen dwingen de ontwerper in een strak corset. De reddingsboot moet snel en goed te bereiken zijn. De radiocommunicatie moet optimaal zijn, evenals de veiligheid bij brand aan boord. Belangrijk is ook de compartimentering van het jacht. Het ontwerp op zijn bureau krijgt minimaal vijf compartimenten, die elk waterdicht afgesloten kunnen worden. “Je moet zorgen dat er ook bij ernstige averij, waarbij een van compartimenten vol kan lopen, er voldoende drijfvermogen overblijft en het schip geen onacceptabele helling of trim aanneemt.”

Minstens zo belangrijk zijn de eisen die de eigenaar stelt aan zijn bezit. In het nieuwste jacht is rekening gehouden met een royale master bedroom en drie gastenhutten, elk met douche- en toiletfaciliteiten. In het voorschip is een opvallend grote ruimte gereserveerd voor vier bemanningsleden, inclusief een zitruimte en een pantry.

“Eigenaren zijn niet altijd zo genereus voor hun bemanning, maar ik kan begrijpen dat enige luxe voor het personeel heel belangrijk is. Het zijn mensen waarmee je dag en nacht optrekt, waarmee je dagelijks overlegt over koers, maaltijden en algemene dagelijkse werkzaamheden. Geef die crew een ruime accommodatie en aandacht, en je bent verzekerd van een langjarige verbintenis. Anders kun je elk jaar opnieuw op zoek naar een



98 ft TSDMY:
Project in ontwikkeling.

Lengte over alles:
30.00 mtr.

Lengte waterlijn:
26.28 mtr.

Breedte:
7.15 mtr.

Diepgang:
2.20 mtr.

schipper met bemanning,” legt de 45-jarige ontwerper uit.

Bijboot

Maar er blijft voor de gasten aan boord meer dan voldoende ruimte, die wordt aangekleed met design-meubelen en hoogwaardige materialen. Voor de gasten is er extra ruimte omdat de bijboot een plaats krijgt op het bovenste dek. Dit is overigens ingegeven door classificatie, waarbij men een bijboot ziet als een reddingsmiddel dat direct voorhanden moet zijn en op een veilige manier in alle omstandigheden over boord gezet moet kunnen worden. Om de bijboot van boord te takelen is overigens nog een behoorlijke kraan nodig. De reden hiervoor is dat de bijboot immers als reddingsmiddel wordt gezien. Ofschoon de bijboot ‘slechts’ een kleine 700 kilo weegt, wordt de kraan geacht meer dan twee keer zoveel te tillen.

Door het ontbreken van een garage is er wel extra ruimte beschikbaar gekomen voor het in interieur.

Aan boord zal het de opvarenden niet aan luxe ontbreken. Als het jacht met de achterzijde aan de haven afmeert, komt de bezoeker via het achterdek en schuifdeuren de salon binnen. Daar bevindt zich de royale eettafel, die voor het

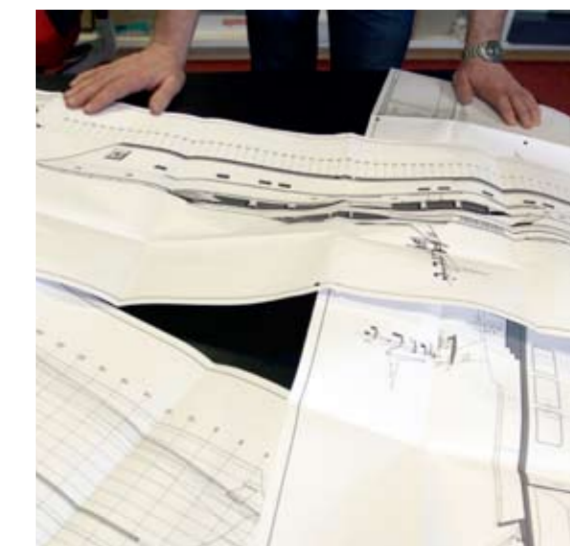
keukenpersoneel eenvoudig toegankelijk is door de aanwezigheid van automatisch openende deuren. Overal aan boord bevinden zich constructies waaruit een grootbeeldtelevisie omhoog kan komen.

Voor de ontvangst wordt een satellietontvanger aan de mast gemonteerd. De mast maakt dat het vaarttuig uiteindelijk op het hoogste punt toch nog zo’n elf meter boven de waterspiegel uitsteekt. Dat komt voornamelijk door de richtlijnen voor zeeschepen. Die schrijven een bepaalde plaatsing van de navigatieverlichting voor waardoor een extra lantaarnmast onontkoombaar is.

“Dat is jammer, wij hadden het ook liever bij de portaal mast gehouden zonder daar nog een extra lantaarnmast op te hoeven plaatsen.”, verdedigt Werner zich., “Maar dat is nu eenmaal niet anders”.

Eerlijke uitstraling

Het jacht heeft een eerlijke uitstraling. “Vormen gebaseerd op de klassieke modellen, vertaald naar een hedendaagse styling. Mensen laten zich dikwijls inspireren door vroeger. Stijlen die ze uit hun jeugd kennen willen ze nu veelal graag op een of andere manier terug zien in hun custom ontwerp.”



70 ft. Fast Motor Launch:
 Gestyleerd naar een
 Aston Martin Vanquish
Project in ontwikkeling.
Lengte over alles:
 21.40 mtr.
Lengte waterlijn:
 18.80 mtr.
Breedte:
 5.65 mtr.
Diepgang:
 1.50 mtr.



De ontwerper weet waarover hij praat. Zijn eerste succesmodel, de Crabbersbank, kwam dertien jaar geleden in de vaart. Een model dat duidelijk is geïnspireerd door de dertiger jaren. Het motorjacht wordt in kranten omschreven als een die past in de Kennedylijn. Die vergelijking is volgens Werner nergens op gestoeld, maar het is vooral een verwijzing naar Amerika. Daar zijn de klassieke modellen nooit helemaal weggeweest, terwijl in Nederland dat type jacht een tijdlang helemaal weg is geweest.

De Volendamse jachtenarchitect is daarmee in ons land degene die de retrolook heeft geïntroduceerd. Ook zijn modellen na de Crabbersbank ademen de sfeer van vroeger, gegoten in de luxe van vandaag de dag.

Theo Werner heeft zijn huidige status met eigen handen veroverd. Na de middelbare school wil hij van zijn passie voor tekenen zijn professe maken. Hoewel zijn absolute voorkeur uitgaat naar het ontwerpen voor de scheepsbouw, bezoekt hij een opleiding werktuigbouw. Nederland zit in de jaren '80 midden in een economische crisis, waardoor de jachtenbouw te weinig perspectief biedt. Maar na de afronding van zijn studie leest hij alles wat los en vast zit over het ontwerpen van schepen. Zijn eerste schepping is een zeiljacht van twaalf meter. Met de tekeningen onder de arm loopt hij alle

ontwerpers af, om zijn droom uit te laten komen. Maar het economisch tij zit tegen. Desondanks ziet de bekende ontwerper Pieter Beeldsnijder uit Edam een goede toekomst voor hem weggelegd. Ook bij hem is het dan rustig, maar Beeldsnijder gunt z'n jonge collega een kans. Na een jaar in Australië kan hij aan de slag bij een andere bekende designer, André Hoek. Die legt zich vooral toe op klassieke zeiljachten. Hier werkt hij drie jaar, voordat hij een eigen ontwerpstudio begint.

Inzicht

Hij vindt het belangrijk een motorjacht als het ware op het lijf van de potentiële koper tekenen. "Het is vooral de man die kiest voor de vorm, voor het uiterlijk. Maar als de inrichting van het interieur aan de orde komt, dan spreekt ook zijn vrouw een stevig woordje mee," illustreert Werner de rolverdeling bij de ontwerpbesprekingen. Hij hecht aan het oordeel van zijn klanten, maar hij gaat niet enkel af op hun standpunten. "Ik wil de mensen graag spreken, ontmoeten. Dan zie en hoor ik hoe ze denken. Je ziet in wat voor auto ze rijden en wat voor kleding ze aanhebben. Dat geeft me een inzicht in hoe ik hun wensen handen en voeten moet geven."

Hij kan zich niet voorstellen dat belangstellenden voor dit soort motorjachten geen ontwerper



79 ft Eleonore:
Werf:
 Mulder Shipyard
Lengte over alles:
 24.00 mtr.
Lengte waterlijn:
 21.68 mtr.
Breedte:
 5.80 mtr.
Diepgang:
 1.30 mtr.

in de arm nemen. "Als je een groter huis laat bouwen, dan is het volstrekt normaal dat daarvoor de deskundige hulp van een architect wordt ingeroepen."

Het ontwerp begint bij het vaststellen van een globale maat, met name de lengte en breedte. Deze maten kunnen bepaald worden door de fysieke mogelijkheden, of liever de beperkingen die een werf of het vaarwater waaraan de werf ligt, biedt. Nog een detail dat belangrijker is dan de leek vermoedt: de kleur. Lengte en vrijboord worden mede bepaald door een donkere of lichte uitvoering van het jacht.

Schetsen

Na die eerste kennismaking volgt een periode van maanden waarin de schetsen en voorlopige berekeningen worden gemaakt. Op de computer worden ingewikkelde cijferexercities gemaakt, zodat de meest optimale rompvorm kan worden gevonden. Een van de voordelen van de computer is dat de uitkomsten digitaal kunnen worden doorgegeven aan de werf.

"Ik kies ervoor om in de fase van het zogenaamde voorontwerp op voorhand zo exact mogelijk te vast te leggen. Dan word je bij uitwerking van het voorontwerp niet meer verrast. Ik weet dat er anderen zijn, die naar mate het ontwerp vordert de precisie opschroeven. Maar daarmee kun je

voor onaangename verrassingen komen te staan. Die werkwijze past niet bij mij."

De bouw van het jacht gebeurt in twee loodsen. In de één wordt gewerkt aan de stalen romp en de ander is bestemd voor de aluminium opbouw. Die gescheiden werkwijze voorkomt onder andere dat het staal van de een het aluminium van de ander verontreinigt. Aluminium is namelijk zeer gevoelig voor corrosie wanneer er eenmaal verontreinigingen van het staal in terecht zijn gekomen. Een werf zal er dan ook alles op alles zetten op dit te voorkomen. De tekeningen zijn een tweedimensionale echo van het jacht dat nog moet worden geboren. Ze laten weinig aan de verbeelding over. In werkelijkheid zijn ze zelfs veel duidelijker dan artists impressions, die vooral bedoeld is voor het mooie plaatje. Als voorbeeld pakt Werner een prachtige tekening van de plank. "Dit is een jacht dat ik heb ontworpen voor een liefhebber van auto's. Als je goed kijkt, dan zie je de hele vorm van een Austin Martin in de opbouw."

Zelf is hij vooral een liefhebber van zeilen. "Bij een motorjacht heb je een doel voor ogen, een plaats die je wilt bereiken. Bij het zeilen gaat het meer om het varen zelf."

88 ft Orizzonte:
Werf:
 Willemsen Interieurbouw
Lengte over alles:
 26.90 mtr.
Lengte waterlijn:
 24.38 mtr.
Breedte:
 5.86 mtr.
Diepgang:
 1.60 mtr.



90 ft Delfino:
Werf:
 De Alm
Lengte over alles:
 27.60 mtr.
Lengte waterlijn:
 24.50 mtr.
Breedte:
 7.50 mtr.
Diepgang:
 2.00 mtr.