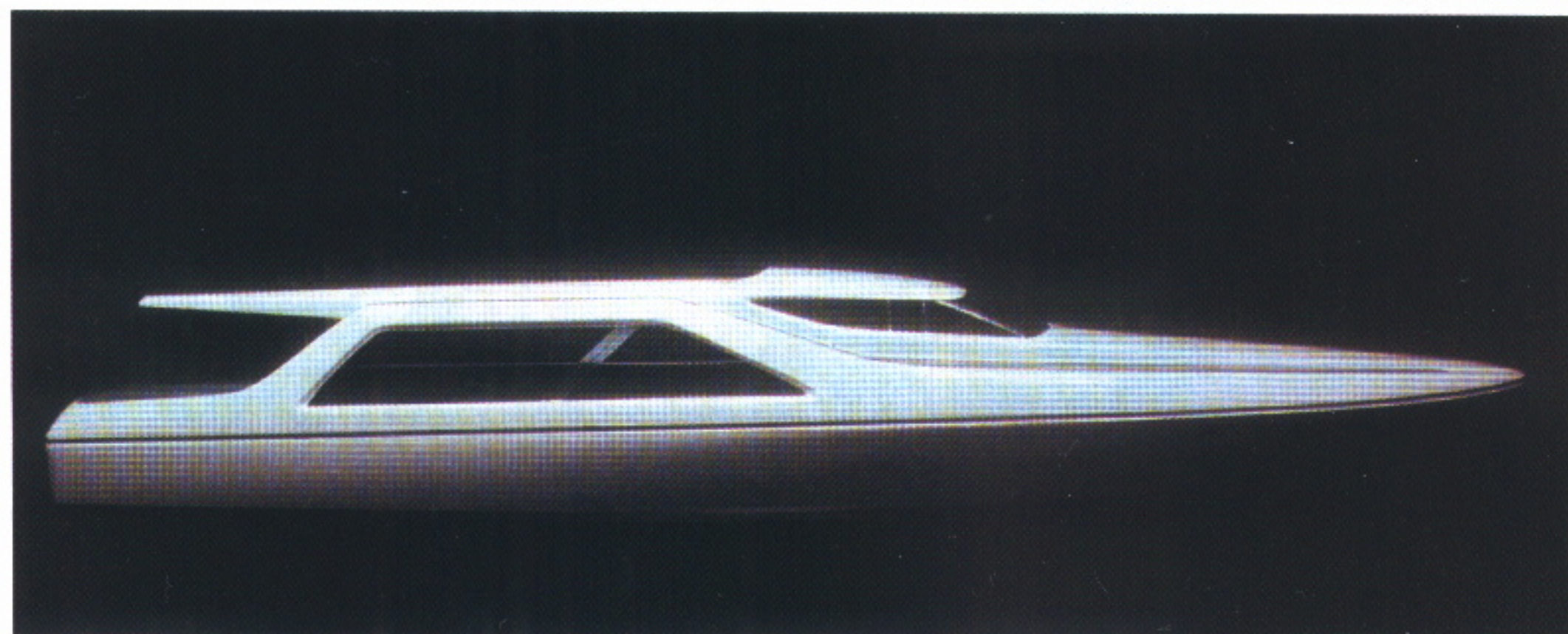
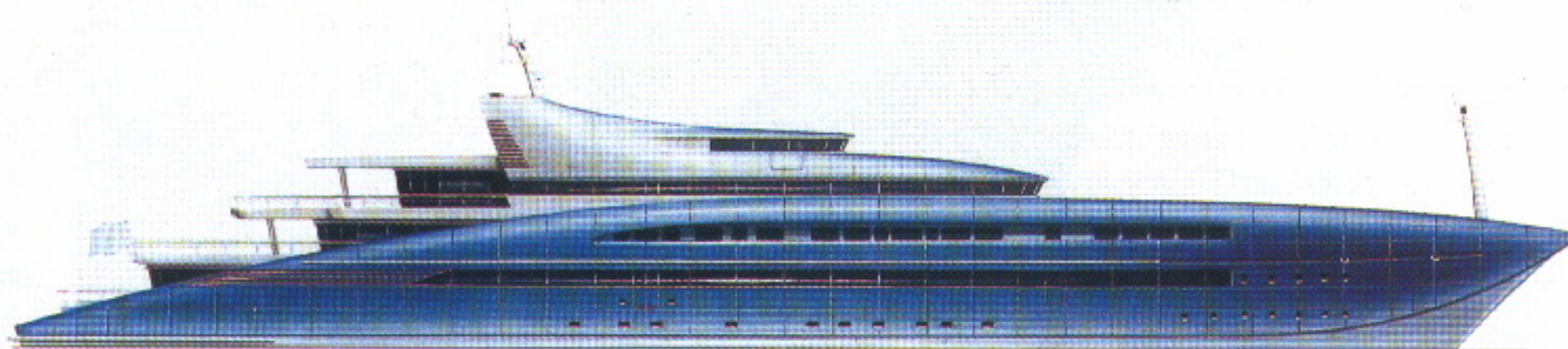


HET JACHTSEIZOEN IS GEOPEND!

De superjachten zijn inmiddels alweer van de winterslaap in Carriben naar het Middellandse Zee-gebied verhuist. Veel van deze boten zijn 'made in Holland', want Nederland speelt op mondiaal niveau een hoofdrol in ontwerp & bouw van mega-jachten. Een tiental werven en een handjevol creatieven geven gestalte aan de maritieme wensen van de rijken. Playboy dook in de extreem extra-vagante wereld van deze ongebruikelijke handel.

DOOR: RONALD JANUS



het contrast kan amper groter zijn. Op een bescheiden driekamerflat in Haarlem zitten vier mensen gedreven te tekenen aan superjachten die over een grotere eetkamer beschikken dan de ruimte waarin zij hun werk doen. Tekeningen van eerdere prestaties, schepen met namen als Lady Duvera, Jamaica Bay en Rio Rita, sieren de wanden. Hier, bij Diana Yacht Design, bedenken ze de Naval Architecture, het deel van het schip dat onder water ligt, plus de geavanceerde techniek. Sinds 1971 ontwierpen de mensen van Diana Yacht Design meer dan dertig motorsuperjachten (honderd voet plus) voor haar clientèle. Veel riches weten momenteel de weg naar Haarlem; gemiddeld is Diana's met vier schepen tegelijk bezig.

Mede-oprichter Cees Kolff begrijpt de topositie van de Nederlandse jachtindustrie wel: "Klanten komen hier omdat Nederland Rolls Royce-kwaliteit levert. Er worden zeer gedetailleerde tekeningen geleverd en verder een heel strak bestek waaraan de werf zich moet houden. Op die manier houdt je het 'goedkoop'. Bovendien is het bouwtoezicht hier bijzonder goed te noemen."

Met buitenlandse werfen heeft Diana's niet altijd even goede ervaringen. Zo liet directeur-eigenaar Chang van containergigant Evergreen het op vier na grootste privéjacht ter wereld, de Evergreen, door Diana's ontwerpen, maar in Japan bouwen. Kolff: "Dat schip werd gebouwd door een werf die geen ervaring had met superjachten. De kogelvrije vensters werden er verkeerd om ingezet, terwijl er stickers opzaten met 'dit is de buitenkant' in drie talen. Toen hebben we in Wuppertal nieuwe schietproeven laten doen om te kijken of ze van twee kanten kogelvrij waren. Dat bleek gelukkig het geval te zijn."

Veel van Diana's schepen worden vormgegeven door Felix Buytendijk. Deze Betuwnaar ontwerpt zowel interieur als exterieur en zit vaker in een vliegtuig dan hem lief is.

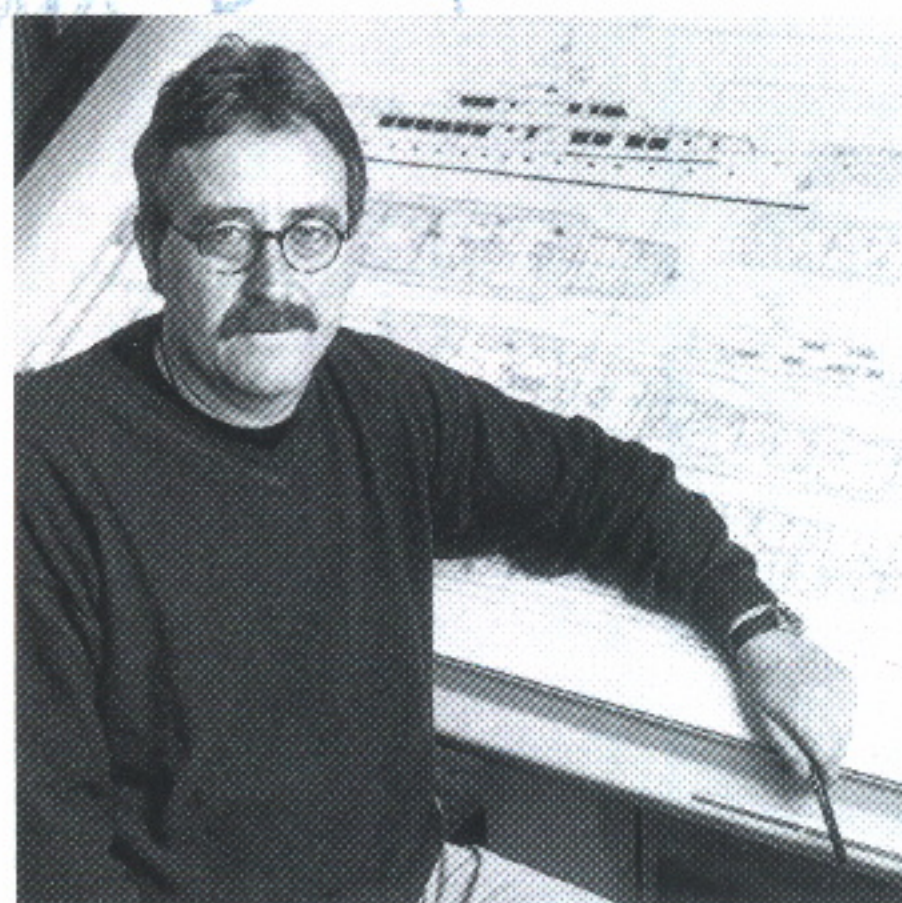
"Ik kruip bij mijn klanten naar binnen, bezoek ze thuis om een idee te krijgen van hun smaak, of logeer in de hotels die de klanten als referentie geven. Veel mensen vinden bepaalde hotelinterieurs mooi, dat vertaal ik dan in een schip."

Buytendijk blijkt, gezien het aantal jachtglossies waarin zijn werk voorkomt, een gewild ontwerper. Momenteel tekent hij aan een hightech superjacht voor een Amerikaan. Een artist impression toont het silhouet van een uit de kluiten

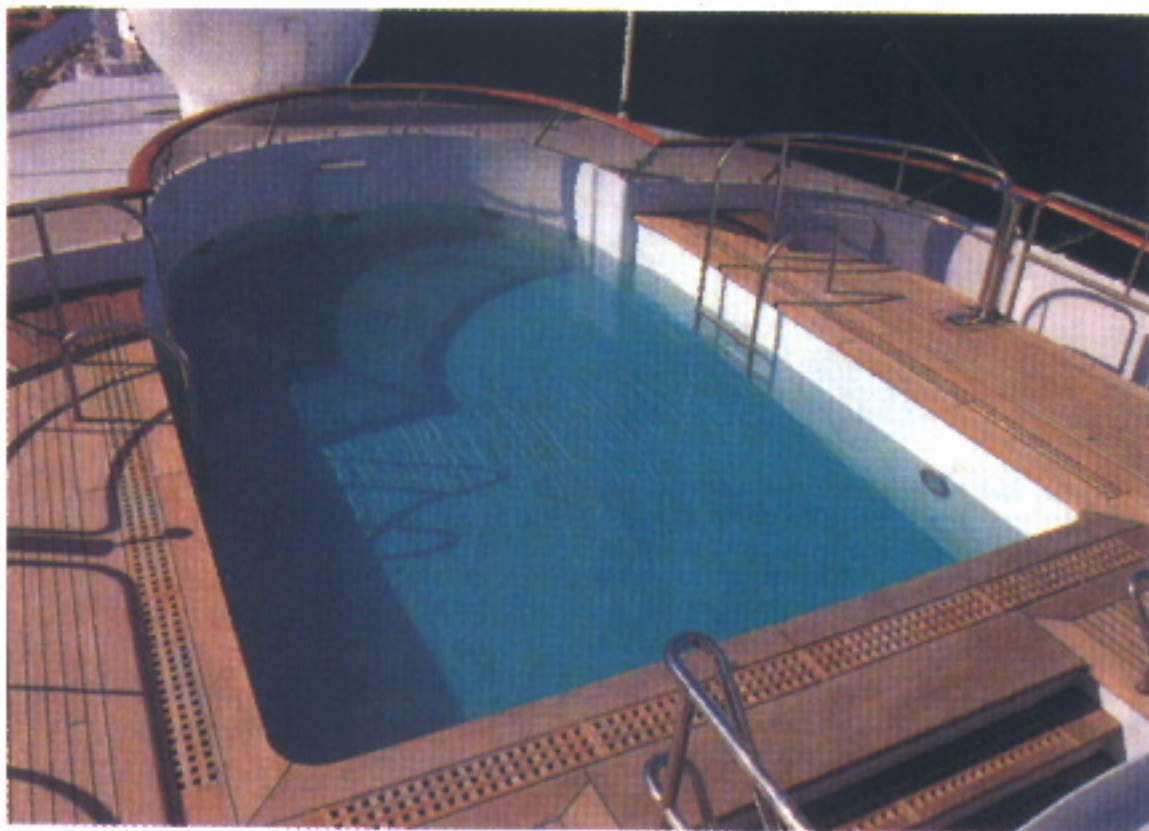
gewassen offshore powerboat. Het schip wijkt af van het gangbare idee van een superjacht, maar Buytendijk krijgt wel vaker bijzondere verzoeken. "Ik teken nu voor een klant die in eerste instantie zijn hele hut cardanisch gestuurd wilde hebben. Al is het windkracht negen, zijn hut moest horizontaal blijven. Dat is onmogelijk. We hebben hem ervan overtuigd alleen zijn bed te doen; dat wordt dan helemaal met servomotortjes in balans gehouden."

Een ander bizar detail schiet hem binnen: "Ik weet van een klant dat hij een wenteltrap heeft laten maken onder een jacuzzi met glazen bodem. Als er dan vrouwen inzaten, dan stonden hij en zijn gasten allemaal op een trede naar boven te staren."

Nederlanders zijn over het algemeen iets bescheidener in hun wensen, uitzonderingen daargelaten. Bram van Leeuwen, Prince de Lignac, heeft al zoveel cameraploegen op zijn dek gehad, dat iedereen inmiddels wel weet hoe extravagant zijn schip is. Hij is trouwens één van de weinige Nederlandse vermogenden met een motorsuperjacht. De meeste Hollanders willen zeilen. En anoniem blijven, want Diana's mag absoluut geen namen van klanten prijsgeven, van boten wél. Zo leverden zij onlangs de Lady Duvera af, een schip dat volgens Quote aan vastgoedmagnaat Kees Rijster-



Betuwnaar Felix Buytendijk is verantwoordelijk voor de ontwerpen van de Diana-jachten. Hij designt zowel interieur als exterieur en krijgt daarbij niet zelden de taak de meest extreme wensen van de vermogende opdrachtgever door te voeren.



WAT KOST DAT NOU, ZO'N SPEELTJE?

Wie geen miljonair is, maar toch zo wil leven, doet er goed aan kapitein van een superjacht te worden. Naast je salaris, dat de ton ver overstijgt, kun je flink verdienen door te bezuinigen op liggeld en personeel. Bovendien betaal je geen belasting, want je bent stateloos en woon je het hele jaar in een paleis waarmee je de zon achterna kunt reizen. Met een beetje geluk is je baas maar twee weken per jaar op 'jouw' schip. De prijs van een superjacht is afhankelijk van de wensen van de klant. Een offerte wordt gemaakt op basis van de motorkamer, de romp (gaat per kilo staal), het teakdek, schilderwerk (miljoenenkwestie), air-conditioning, elektriciteit en entertainment. Het interieur wordt berekend per vierkante plafondmeter. Die kosten variëren van vijftienduizend gulden tot oneindig. Gianni Versace ontwierp vlak voor zijn dood het interieur voor het schip van een Nederlandse onroerendgoed-magnaat. Naast de exorbitante prijs schijnt het bijzonder lelijk te zijn. Met het aanhoudende, gunstige beursklimaat, wordt het wel erg druk op de hot spots. Buytendijk: "Wat er momenteel wereldwijd gebouwd wordt, daar is geen ligcapaciteit voor. Plekken worden door makelaars verhandeld voor een vermogen. Een klant heeft net een plek van vijftig meter in Antibes geleased voor twee miljoen dollar. Na een week werd er al meer geboden. Monaco ligt vol en ook het Caribisch gebied en de Bahama's zijn erg druk. De charme is er vanaf, daarom gaan mensen uitwijken. Momenteel trekken veel jachtbezitters naar het noorden. Er is een verschuiving naar explorerjachten; die zijn van binnen uitgerust als superjacht en van buiten als sleepboot. Ik ben nu met een ontwerp bezig waarop de eigenaar een ijsbreker capaciteit wil, een verstevigde boeg. Hij wil naar de Noordpool."

burgh toebehoort. Cor van Zadelhoff, de vastgoedman wiens naam menig bord op bedrijventerreinen siert, bouwt op dit moment een Lemsteraak, met zijn 18,5 meter geen superjacht, maar wel een hele dure. In Antibes ligt Something Cool van Freddy Heineken waarvan een kenner opmerkt: "Een onding, schande dat hij de koningin daarop ontving." Diana's schat dat er ongeveer tien Nederlanders een superjacht bezitten, waarvan meer dan de helft een zeiljacht. Kolff: "Dat zijn toch meer watersporters; de mensen die voor een motorjacht kiezen zijn de bon vivants."

De vaak aangehaalde maat dat de aanschafprijs van een superjacht 1,5 miljoen per strekkende meter is, gaat volgens Kolff maar op tot jachten van 40 meter. "Daarna gaat de prijs omhoog met het kwadraat van de lengte." Wie eenmaal afstand heeft gedaan van zijn miljoenen bezit slechts een statisch stuk speelgoed. Voor het gebruik van dat speelgoed moet de eigenaar jaarlijks ongeveer tien procent van de aanschafprijs van zijn schip calculeren. Dit is voor onderhoud, verzekering bij Lloyd's, liggelden, brandstof en personeel. In de meeste gevallen krijgt de kapitein een budget waarvan hij alles moet betalen. Wat hij overhoudt, steekt hij in zijn zak.

Het loont dus goedkope ligplaatsen te regelen wanneer de baas niet op zijn schip zit. Zo kan de boot beter voor honderd gulden per dag in Amsterdam liggen, dan voor een paar duizend dollar in Monaco. In populaire, mediterrane havens is de kapitein in de regel meer liggeld kwijt dan op de bon staat. Kolff: "Hij moet de havenmeester meestal ook omkopen voor een goede plek."

Geen eigenaar zal wakker liggen van die tien procent per jaar, want het is een schijntje in vergelijking tot de waarde-stijging van zijn jacht in dezelfde periode. Deze is te danken aan de instant delivery-status van een bestaand

EEN MEGA-JACHT KOST JAARLIJKS 10% VAN DE AANSCHAFPRIJS

schip. Entrepreneurs betalen graag een premie voor een tweedehandsje omdat ze dan onmiddellijk kunnen varen en niet jaren, soms wel vier, hoeven te wachten voordat hun schip opgeleverd kan worden. Zo ligt eerdergenoemde Evergreen nu, na twee jaar, te koop. Het 93 meter lange schip moet 175 miljoen gulden opbrengen, een stuk meer dan eigenaar Chang ervoor betaalde. Vooral Arabieren hebben geen moeite met het kopen van tweedehands. Snelheid is in hun geval vaak geboden. Wanneer je, als onderdeel van zijn hofhouding, aan tafel vlak naast de E mir zit en dus zijn goedkeuring hebt verdiend, mag je in de regel een schip uitzoeken. Het loont dat vlug te doen, want na één verkeerde opmerking zit je twintig plaatsen verderop en kun je je jacht wel afbestellen. De koning van Saoedi-Arabië bezit het grootste jacht (150 meter) ter wereld, leden van zijn hofhouding mogen nooit een grotere kopen. Ook nieuw geld, meestal snel rijk geworden door slim beleggen in high techfondsen, heeft vaak geen zin lang te wachten en koopt een occasion. Dit nieuwe geld is ook het meest geneigd zijn schip te charteren; te verhuren voor een paar ton per week wanneer de baas zelf niet aan boord is.

Kolff: "Sommigen maken op die manier nog winst ook - er is een hele industrie omheen ontstaan. Waarom een miljardair z'n schip verhuurt? Omdat 'ie miljardair is." Kolff en Buytendijk wagen zich niet aan een profiel van de gemiddelde superjachtbezitter. Behalve vermogen en leeftijd, meestal zestig plus, hebben deze varende miljonairs weinig

'EEN KLANT WILDE EEN TRAP ONDER DE JACUZZI MET GLAZEN BODEM. ZATEN ER VROUWEN IN, DAN STOND HIJ ERONDER'



gemeen. Buytendijk: "Ze willen allemaal een jacuzzi." Kolff: "De meesten zijn een lange weg gegaan, zeg maar begonnen met een krantenwijk. Ze zijn dan ook zeer behoudend in hun uitgaven en laten een schip ontwerpen dat ze eventueel snel weer kunnen verkopen." Buytendijk: "Veel oudere first-timers kopen een bestaand jacht, omdat ze de zestig gepasseerd zijn en niet vier jaar willen wachten. Zij zorgen momenteel voor een zeer gespannen markt. Het zijn niet echt playboys, daar zijn ze te oud voor. Wél laten ze hun veel jongere vriendin met haar vriendinnen overvliegen. Dat is meestal hun tweede of derde vrouw en daar krijg ik bij het ontwerpen mee te maken. Zo van: 'zoek jij met mijnheer Buytendijk even het servies uit'."

Ongeveer tien Nederlandse werven houden zich bezig met de bouw van superjachten. Amels in het Friese Makkum is misschien wel de bekendste door de bouw van het schip van Donald Trump. Kolff: "Trump liet zes ontwerpers in New York een presentatie doen. Uit die zes ontwerpen liet hij door nummer zeven een verhaal destilleren en dat jacht liet hij bouwen. Uiteindelijk moest hij het afbestellen omdat z'n imperium in elkaar klapte." Het 120 meter lange jacht werd nooit voltooid, maar gesloopt. De opbouw doet nu dienst als schildersloods bij Amels. Huisman in Vollenhove bouwt momenteel aan de Athena; het schip van Netscape-baas Jim Clark. Het moet, met een lengte van 89 meter, de grootste driemaster ter wereld worden. Zijn vorige, de Hyperion, werd ook in Overijssel gebouwd en was voorzien van alle computertechnieken die toen voorhanden

waren. Het gerucht gaat dat Prins Willem Alexander bij Huisman gesignaleerd is voor een opvolger van de Groene Draeck. Moonen in Den Bosch bouwde in 1985 de Cassiopeia, een trawler-achtig jacht dat later door prins Bernhard werd gekocht en omgedoopt tot Jumbo V. Dit jacht siert geregeld de pagina's van de roddelbladen. In Monnickendam is Hakvoort gevestigd, bouwer van de Lady Duvera.

Op dit moment wordt er gebouwd aan de Summer Breeze, een bescheiden superjacht van veertig meter. Diana's schreef het bestek, Buytendijk tekende voor het ontwerp. Bijna de hele loods wordt in beslag genomen door de Summer Breeze. Om de kaal ogende romp staan steigers en een gammal trapje leidt naar boven. In het schip staat een vijftiental mensen te zagen en te schaven aan het interieur. De contouren van het kingsize bed van de eigenaar zijn al herkenbaar, de jacuzzi op het dek moet nog gemonteerd worden.

Buytendijk wijst op een aardig detail: "Normaal zit er alleen een kleine goederenlift van en naar de keuken op een jacht, maar deze eigenaar wilde een personenlift. Hij is een fervent skiër en na een eventueel ongelukje kan hij dan herstellen op zijn boot." De Zwitser heeft zijn boot nu, voordat hij er een meter mee gevaren heeft, al te koop staan. Buytendijk: "Hij heeft alweer een nieuwe, grotere laten ontwerpen. Deze kan hij al met zes miljoen winst doorverkopen. Een ander zou stoppen met werken als hij zes miljoen heeft verdiend." ♣