

NAAR NIEUWE HORIZONTEN



ONTWIKKELINGEN IN SCHEEPSINTERIEURS

Nederland is van oudsher een bekende speler op de wereldmarkt voor jachten en zeilboten, zowel in het kleinere segment als in de megajachtsector. De kwaliteit op alle onderdelen wordt gevoed door de eeuwenlange ervaring in het waterrijke Holland. Deze kreeg een enorme impuls, toen de scheepsbouw in de Gouden Eeuw een bloeiende bedrijfstak werd. Hout speelde en speelt een essentiële rol in de roem der scheepvaart.

De boten zelf worden tegenwoordig veelal van andere materialen gemaakt, maar in de interieurs blijven diverse houtsoorten volop en prominent aanwezig. De huidige scheepsbouw wordt gekenmerkt door tal van factoren, zoals economische wederwaardigheden voor bouwer én koper, constructieve ontwikkelingen, innovatie, seriematige productie en materiaalmoden, terwijl particulier opdrachtgeverschap in de waterwereld allang een ingeburgerd begrip is.

Met al deze factoren moet de scheepsbouwer rekening houden, liefst proactief door al aan te voelen welke kant de markt opgaat. Klanten worden bijvoorbeeld veeleisender, ze eisen meer kwaliteit, ze watertanden bij ronde vormen en ze willen het bestelde heerlijk sneller langs de kade. Voor de bouwer betekent dit dat hij scherp moet

produceren, niet alleen door prefabricage, maar ook door meersporenproductie: het gelijktijdig maken van casco's en interieurs. Daarbij is maatvastheid een absolute voorwaarde, wat gelukkig mogelijk wordt gemaakt door de steeds diepere penetratie van computer en cnc-machine in het ontwerp- en fabricageproces. Dit geldt met name voor de (semi-)seriebouw, waar de automatisering vrijwel geheel is ingevoerd met Autocad en 2- en 3D-werk. Zo kan de producent zich naar de markt onderscheiden met normale vormen en in alle richtingen gebogen materialen.

Logistiek en planning Niet onbelangrijk op dit punt zijn voorts de steeds stijgende loonkosten, die behalve door automatisering ook omlaag kunnen worden gebracht door een goede logistiek en een dito planning: te veel lopen van werknemers kost geld, evenals stilstaande machines. Zeker de kostprijs van het vaak ingewikkelde interieur is van belang voor de concurrentiepositie. Grosso modo zijn er drie soorten jachtbouwers, zij die grote series van 2.000 of meer zeil- en motorjachten voor de Europese en verderreikende pleziervaart maken, zij die enkele tientallen tot honderden schepen afleveren voor specifieke doelmarkten, en de custom-built werven. Met name voor de grote jongens is dan industriële productie en vergaande automatisering van overlevingsbelang. Het leidt tot steeds verdergaande assemblage van de interieurs (onderdelen, componenten, modules als een badkamer of zelfs complete hut), met als doel het winnen van de concurrentieslag.





*Aan het eindresultaat is niet meer te zien
hoeveel uiterst gedetailleerd werk er is verricht
en hoe er is gewoekerd met de ruimte.*



Hout laat zich geduldig buigen tot de beoogde toepassing.



40 m lang, ± 120 km/u Natuurlijk zijn er ook kansen. Europa groeit, mede door de toetreding van nieuwe leden, razendsnel. Van deze grote en open markt kan de Nederlandse jachtbouw met haar zeer goede kwalitatieve naam optimaal profiteren. Maar het blijft een kwestie van voortdurend alert blijven. Speelden twintig jaar geleden functionaliteit en prijs een overheersende rol, tegenwoordig hebben vormgeving, uitstraling, sfeer, representatie en stijl de overhand. Dit geldt in het bijzonder voor de zogenaamde seniorenscepen van mensen die veel en ver willen varen en dus hoge eisen stellen aan schip en interieur. Daarnaast moeten zowel de zeiljachten als motorboten steeds sneller kunnen varen, wat als consequentie voor het interieur heeft dat deze licht of zelfs superlicht moet zijn uitgevoerd. Om dit voor elkaar te krijgen, heeft de vliegtuigtechnologie haar intrede gedaan in de scheepswereld met honingraatvullingen en vederlichte materialen in een 'massieve' uitstraling. Een megajacht van 40 m lang kan zo een snelheid van ± 120 km/u halen... Van de economische teruggang heeft de super-de-luxe jachtbouw overigens niet al te veel last. De mega's blijven altijd lopen en het kleinere segment trekt als eerste weer aan.

Minder is meer In dit enerverende krachtenspel behouden houtsoorten en plaatmaterialen hun vaste waarde, al is er wat meer concurrentie van kunststof bij goedkopere boten. Kopers tonen een grote voorkeur voor dit natuurmateriaal door z'n esthetische schoonheid en luxe uitstraling en bouwers doordat het zo flexibel te verwerken is. In het huidige tijdperk is een aantal trends te signaleren. Voor snelvarende motorschepen zijn design en representatie belangrijk. Hier scoren kersen en hoogglansafwerkingen hoog, net als chroom, leer en roestvast staal.

Verzameling buigmallen waarmee alle wendingen te nemen zijn.

Component op een mal, gebogen in de vacuümpers.

Zeilschepen blijven redelijk stabiel: teak blijft favoriet, gevolgd door mahonie en kersen. Esdoorn is gevoeliger en meer tijdgebonden, terwijl bijvoorbeeld specifieke wensen als noten slechts sporadisch voorkomen. Bij kleinere jachten zijn lichtere houtsoorten als elzen in opkomst. In het lagere marktsegment is hpl met (hout)prints sterk stijgend, omdat het een kostbare lakafwerking scheelt. Ook voor (sierlijn)vloeren zijn kunststoffen in opkomst, licht, krasvast en kleurecht. Vooral nog is er geen klantvraag naar gecertificeerd hout. Als geheel worden design en interieurvormgeving steeds belangrijker, hoewel in het kleinere gamma (schepen tot circa 12 m) de traditionele vormgeving nog gemeengoed is. Bij grotere vaartuigen is een tendens naar hoe langer hoe individueler en onderscheidender, wat een fors beroep doet op de flexibiliteit en creativiteit van ontwerper en interieurbouwers. Ook is er een verschil tussen de Europese en Amerikaanse smaak. Volgens deze laatste moeten interieurs vaak barok zijn en meer representeren en imponeren, terwijl met name Italiaanse ontwerpers verfijnd, elegant en gedistingeerd werken: minder is meer.

Technische ontwikkelingen Als gezegd, de digitale technologie in ontwerp en productie neemt een steeds hogere vlucht. Was vroeger het traditionele handwerk nog grotendeels bepalend, tegenwoordig hebben computers en machines een steeds grotere inbreng. Er was een tijd dat handmatig werd ontworpen en - deels met gebruik van mallen - geproduceerd. Niet alleen is dat nu te duur, maar ook zijn de meesterschrijnwerkers vrijwel allemaal uitgestorven. Vanaf vijf gelijke schepen is digitalisatie zinvol, daaronder is het nog te duur. Het kan verschillende fasen beslaan, het



is derhalve niet nodig alles in één keer digitaal te maken. Je kunt volstaan met onderdelen en/of componenten en die vervolgens met een cnc-machine vervaardigen, terwijl andere interieurdelen nog gewoon ambachtelijk kunnen worden gemaakt. Seriematige componenten, deels ook uit te besteden, zijn onder andere: deuren, kozijnen, scheepstrappen en -tredes, dinettes (eethoeken), lijstwerk, luikhoofden, poortbakken, zijnde afwerkingen van patrijspoorten, en vloeren. Zo kan een scheepswerf of interieurbouwer de productiviteit en daarmee winstgevendheid behoorlijk opvoeren, bovendien door de afbouw al effectiever te benutten. Konden voorheen op traditionele wijze bijvoorbeeld vier schepen per vier maanden worden afgebouwd (twaalf per jaar), nu is dat door de componenten- en modulebouw vier schepen per drie maanden of sneller (zestien per jaar). Winstpunten hiervan zijn: lagere halkosten, minder renteverlies en snellere levertijd. Dit wordt nog vermeerderd door een perfecte planning (aanlevering van onderdelen) en arbeidstijd verhogende logistiek (het personeel hoeft per dag geen kilometers te lopen van opslag naar machine naar schip en vice versa).

DE MEESTERSCHRIJNWERKERS ZIJN VRIJWEL ALLEMAAL UITGESTORVEN



Innovatievoorbeelden Om een indruk te krijgen van wat er op innovatievlak gebeurt, gaan we te rade bij jacht-interieurbouwer Ritmeester BV te Alblasserdam. Dit bedrijf, dat het hele scala bestrijkt van (prototype)ontwerp, digitalisatie, productie, (loon)frezen, assemblage, (lak)afwerking, montage, serievoorbereiding en algeheel advies, brengt als noviteit onder meer een verwisselbare

Scheepseigenaren stellen nog immer hoge prijs op hout door z'n esthetische schoonheid en luxe uitstraling.

vloer op de markt, bestaande uit massieve lijfhouten (dikke planken aan weerszijden van het dek) en panelen naar eigen houtsoortkeuze. De vloer is in een betrekkelijke handomdraai te verwisselen voor een nieuwe, hetzij in dezelfde houtsoort, kleur en dergelijke, hetzij in een andere variant. Dit is mogelijk doordat alle vloergegevens digitaal zijn opgeslagen.

Een ander voorbeeld is de zogenoemde vluchtluikcassette, een luikhoofdbekleding met ingebouwde luxaflex-zonwering en insectenhor. De cassette wordt kant-en-klaar op specificatie geleverd en is eveneens snel te verwisselen. Bijzonder en innovatief zijn ook de poortbakken en de waskommen van massief teak met een speciale lakafwerking.

Nieuwe einders Daarnaast heeft de onderneming de vleugels uitgeslagen naar de inrichting van kantoren en horeca, omdat zij een synergie zag tussen schepen en landprojecten, in welke laatste steeds meer ronde en gebogen vormen populair zijn.

Bij dochter Ritmeester CNC-Productions BV nemen cnc-machines (2- en 3D) een voorname, assemblerende plaats in. Ze zijn 24 uur per dag inzetbaar, hebben weinig 'ziekteverzuim', halen een hoge productie en leveren altijd maatvast producten. Zo zijn interieurpakketten in elke gewenste samenstellingsvorm mogelijk: losse onderdelen of deels dan wel geheel afgemonteerd tot componenten, modules of zelfs een compleet interieur.

Aldus reilt en zeilt de scheepsbouw ook in de 21e eeuw, steeds weer op zoek naar nieuwe einders in trends, materialen en oplossingen en steeds weer op weg naar bestemmingen die voorheen nog onbekend waren. ■