



HUTTING YACHTS BIJDT VAN OUDSHER ALLES ONDER ÉÉN DAK. Foto: Niels Remigius

DIRECTIEWISSELING HUTTING YACHTS

EEN NIEUWE GENERATIE AAN HET ROER

Na negenenveertig jaar heeft oprichter Tjerk Hutting de leiding over Hutting Yachts overgedragen aan zijn zoons Jelle en Wietse. Die richten zich op modernisering van de werf en de ontwikkeling van twee nieuwe moderne lijnen: de Hutting 46 Explorer en 52. “Een droomscenario”, vindt Tjerk Hutting die bijna vijftig jaar geleden Hutting Yachts oprichtte.

Afgelopen zomer heeft hij de leiding over de werf in Makkum overgedragen aan zijn zoons Jelle en Wietse. “Samen hebben de jongens meer capaciteiten dan ik alleen. Ze zitten vol energie en zien kansen in deze sterk veranderende markt”, zegt Tjerk, net achtenzestig geworden en voorlopig nog

eigenaar van het bedrijf. Jelle en Wietse werken al langer, sinds ongeveer acht jaar, op de jachtwerf. De broers, beiden twintigers, vullen elkaar goed aan. Jelle, charismatisch en ondernemend, neemt onder meer de makelaardij en sales voor zijn rekening.

Wietse, technisch goed onderlegd en met oog voor detail, de bedrijfsplanning en aansturing van de werkvloer. Ook dochter Margriet werkt al ruim acht jaar voor het familiebedrijf. Zij verzorgt vanuit haar eigen onderneming de marketing en communicatie.

NIEUWE IMPULS

Prioriteit van de kersverse directie is om de nieuwbouw van custom-built schepen verder te ontwikkelen. De werf lanceerde afgelopen tijd de eerste nieuwe ontwerpen in bijna vijftig jaar: de Hutting 46 en Hutting 52. Geen Koopmans-ontwerp meer, maar vormgegeven door Hoek Design en Van Oossanen Naval Architects.

Jelle: "Ik ben de afgelopen vijf jaar met mijn vader bij een heleboel jachtarchitecten langs geweest. We willen ons concept van functionele maar elegante zeiljachten breder in de markt zetten. Een modern ontwerp moet een nieuwe fase inluiden." Ze kwamen uit bij Hoek Design die de Hutting 52 ontwierp. "Rond de 50 voet is geschikt om met zijn tweeën veilig lange afstanden te zeilen. De 52 heeft de klassieke en typerende Hutting-lijnen, is zeewaardig, maar meer gericht op zeileigenschappen dan op comfort. De romp heeft een overhangend achterstevan en een licht vallende boeg. De waterlijn is onder helling lang, waardoor het schip hogere snelheden behaalt dan de ontwerpen van Koopmans", vervolgt Jelle. Ook onderscheidend is het dekhuis. "Dat geeft een stuk extra comfort als je lange afstanden vaart."

SNELHEID EN ZEILPERFORMANCE

Eerder al introduceerde de werf de Hutting 46 Explorer met aluminium romp van de hand van Van Oossanen Naval Architects. Tjerk: "Het is een opvolger van de Hutting 45 ontworpen door Koopmans. Maar bij de 46 staan snelheid en zeilperformance



TJERK HUTTING RICHTTE DE JACHTWERF BIJNA VIJFTIG JAAR GELEDEN OP. Foto: Bertel Kolthof

voorop. Je kunt er per vierentwintig uur tientallen mijlen meer mee afleggen dan met de 45."

Het ontwerp is geoptimaliseerd met twee soorten bulb kielvarianten: een korte variant met vleugels, resulterend in een totale diepgang van 1.9 meter, en een langere versie zonder vleugels, wat resulteert in een totale diepgang van 2.4 meter; beide varianten behalen bijna identieke prestaties. De spiegel is smaller dan die van de 45 en in vergelijking

met veel andere moderne lange afstandszeiljachten, waardoor het schip zich optimaal comfortabel door de golven beweegt. De eerste Hutting 46, de Fier, is begin dit jaar te water gelaten.

RUIMTE VOOR CREATIVITEIT

Hutting Yachts biedt van oudsher alles onder één dak: nieuwbouw, onderhoud, complete refits, jachtmakelaardij, ligplaatsen en winterstalling. Begin dit jaar heeft de werf ervoor gekozen de makelaardij uit te breiden en los te koppelen van de jachtwerf. Onder de noemer Hutting Brokerage lanceerde het bedrijf een nieuw platform gericht op het hogere segment; exclusieve zeiljachten die geschikt zijn voor lange afstand tochten. De kersverse directie heeft bovendien een digitaliseringsslag gemaakt. Jelle: "We hebben een ERP-systeem (Enterprise Resource Planning, FG) laten inrichten dat speciaal is ontwikkeld voor de jachtbouw. Daarin kunnen we de boekhouding, orders, urenregistratie en inkoop bijhouden. Dat maakt de bedrijfsvoering efficiënter."

Als het gaat om het uitvoerend werk op de werf zijn Jelle en Wietse terughoudend met het doorvoeren van drastische



JELLE EN WIETSE NAMEN AFGEGELOPEN ZOMER DE LEIDING VAN HUN VADER OVER. Foto: Bertel Kolthof

vernieuwingen. Jelle: "We zijn een traditionele jachtwerf waar vakmanschap hoog in het vaandel staat. In tegenstelling tot veel andere werven werken wij niet met CNC-pakketten. Onze interieurs worden vrij grof ontworpen. De verhoudingen liggen vast, maar de timmermannen, schilders en andere vakmannen hebben veel vrijheid bij de uitvoering. Daardoor is er ruimte voor creativiteit en kunnen we klanten veel opties bieden. Daar hebben we altijd voor gestaan en die vrijheid willen we waarborgen." Ook bij de refit van schepen is en blijft maatwerk essentieel, aldus Wietse. "Zo

hebben we ooit een ingebouwde piano verwijderd uit een schip. Het houtwerk moest vervolgens weer naadloos op elkaar aansluiten."

Qua ontwerp en productie is een hybride systeem eenvoudiger te realiseren dan een dieselmotor



Foto: Bertel Kolthof

VASTE STROOM TIMMERMANNEN

Toch zal er in de toekomst wel iets moeten veranderen aan het bouwproces, denkt Jelle. "Het nadeel van custom built bouwen is dat je processen moeilijk kunt stroomlijnen. Maar met het stijgend uurtarief worden onze producten duurder. Dus zullen we moeten kijken hoe we efficiënter kunnen bouwen zonder af te doen aan de vrijheid, kwaliteit en het vakmanschap. Bijvoorbeeld door een wat groter deel van het interieur wél standaard vooraf te ontwerpen."

Aan personeel heeft de werf tot nu toe nooit gebrek gehad. "We geven elk jaar les op het HMC, het Hout- en Meubileringscollege in Amsterdam. Dat zorgt voor een vaste stroom aan timmermannen", vertelt Jelle.

GERUISLOOS

Tijdens Boot Düsseldorf afgelopen jaar kondigde de werf een nieuwe tak aan: refit en de ombouw naar hybride voortstuwing van zeiljachten. Jelle: "Er is vanuit de markt steeds meer vraag naar schepen met een hybride voortstuwingssysteem. Wat is er nou mooier dan dat je met een schip geruisloos een fjord in Noorwegen invaart zonder enige uitstoot. Als we een boot opknappen, ligt het meer voor de hand om er een hybride of elektrisch systeem in te plaatsen, dan een nieuwe dieselmotor. Daarin willen we graag voorop blijven lopen."

Stok Electric ontwikkelde voor de werf een energiebank van 75 kilowatt voor schepen vanaf 50 voet. Primeur was het vervangen van de dieselmotor van SY Elysium, een Truly Classic 56ft Hoek Design, door een elektromotor en dieselgenerator. Samen met zonnepanelen voedt de generator het accupakket. Jelle: "Qua ontwerp en productie is een hybride systeem eenvoudiger te realiseren dan

TECHNISCHE SPECIFICATIES HUTTING 46 EXPLORER

Materiaal romp	aluminium
Lengte	13.90 m
Breedte	4.20 m
Waterverplaatsing	14.50 ton
Ballast	4500 kg lood
Zeiloppervlak	103,8 m ²
Water tank	2 x 300 liter
Diesel tank	500 liter
CE-categorie	A



DE WERF IN MAKKUM HEEFT VAKMANSCHAP HOOG IN HET VAANDEL STAAN. Foto: Niels Remigius

een dieselmotor. De aandrijfmotor is maar klein en zet je op de plaats waar oorspronkelijk de diesel stond. Het accupakket kun je in de kiel integreren, zodat het gewicht bijdraagt aan de zeileigenschappen.”



Ze zitten vol energie en zien kansen in deze sterk veranderende markt

VERTROUWEN IN NIEUWE KOERS

Tjerk, die op zijn vijftiende zijn eerste Optimist bouwde, heeft het volste vertrouwen in de nieuwe koers die zijn zoons inslaan. “Maar vergeet niet dat zeilen toch al de schoonste manier is om je voort te bewegen. Onze klanten, echte zeilliefhebbers, verplaatsen zich al bijna emissieloos van a naar b.”

In 2013 haalde de voormalig directeur een opdracht binnen voor de bouw van een limousine-tender van 9,5 meter lengte voor het 74 meter superjacht Yalla, ontwikkeld door Van Oossanen en Omega Architects. Tjerk: “Dat was technisch een zeer interessant project.”



ZEILJACHT ELYSIUM KREEG NA REFIT EEN HYBRIDE VOORTSTUWINGSSYSTEEM.
Foto: Niels Remigius

MISSERS

Tjerk en zijn zoons zien elkaar regelmatig, zowel op het water als op de werkvloer. Sinds drie jaar varen Jelle en Wietse samen met hun vader en andere broers wedstrijden in de Regenboog-klasse.

“We hebben de Regenboog, de 117 Lady Ann die mijn vader in 1979 bouwde, gekocht en opgeknapt. Het spel met de elementen, kou, harde wind en golven blijft fascinerend. Die passie delen we met onze klanten.”

Hoewel Tjerk nog dagelijks te vinden is op de werf, krijgen Jelle en Wietse de vrije hand om het familiebedrijf voort te zetten op hun eigen manier. De twintigers behoeden voor fouten, daar geloofd Tjerk

niet in. “Je deelt zo veel mogelijk verhalen en kennis. Maar dingen als mensenkennis moet je zelf opbouwen. Ik heb zo veel meegemaakt; potentiële klanten met een duister verleden, een zak contant geld, noem maar op. Dat zijn de grootste lessen voor in je werk en je leven en daar kan ik ze niet voor waarschuwen. Ze moeten hun eigen fouten kunnen maken. Als je als ondernemer van de 100 beslissingen 51 juiste maakt, boek je vooruitgang.”

TEKST: FLOORTJE GUNST

TECHNISCHE SPECIFICATIES HUTTING 52

Lengte	15,80 m
Breedte	4,30 m
Diepgang vaste kiel	2,25 m
Kielmidzwaard	1,80-3,55 m
Waterverplaatsing	19,50 ton
Zeilen: grootzeil 82 m ² , stay-sail: 65 m ² , gennaker: 180 m ²	
Motor	Yanmar 4 HJ 110
CE-categorie	A



Beeld: Hoek Design