



Hal 05 C21

North-Line Yachts bouwt zeewaardige motorjachten

Schepen met 'werkboot-DNA'

Wie over de N31 rijdt bij Harlingen, kan de nieuwe vestiging van North-Line Yachts nauwelijks missen. Het 112 meter lange pand staat prominent in beeld, pal aan het Van Harinxmakanaal. Hier bouwt de werf niet alleen aan een lijn zeewaardige motorjachten, maar voert ook bijzondere bouwopdrachten uit.

De North-Line 37 Pilot vestigde de afgelopen tijd veel aandacht op zich. De boot is genomineerd voor de prestigieuze titel European Powerboat of the Year 2014. Deze prijs is een initiatief van zeven Europese watersportbladen en zal worden bekend gemaakt op 18 januari 2014 tijdens Boot Düsseldorf. De boot haalde het net niet om genomineerd te worden voor de HISWA Motorboot van het jaar. Die belangstelling is begrijpelijk, want de North-Line 37 Pilot is een mooi ogend, degelijk schip. Een stoere, zeewaardige halfglijder, met rondspant romp en diepe V, naar een ontwerp van Arthur Mursell van het Engelse TT Boat Designs. Dat stoere

en zeewaardige geldt trouwens voor alle modellen uit het portfolio van de North-Line Yachts.

Jachtbouw Zevenhuizen

Het begon allemaal in Franeker, waar twee compagnons, Riets van Sluis en Henk van der Land, in 1976 een jachtbouwbedrijf begonnen. Omdat ze op het bedrijventerrein Zevenhuizen zaten, was de bedrijfsnaam snel gevonden: Jachtbouw Zevenhuizen. Die naam leeft nog altijd voort, ook al siert 'North-Line Yachts' het nieuwe pand in Harlingen dat begin 2012 werd betrokken. Sipko van Sluis is de huidige directeur-eigenaar. Als zoon van een van de oprichters kwam hij spelenderwijs in aanraking met het jachtbouwvak; hij was al jong op de werf te vinden en keek daar de kunst af. Na een vakopleiding tot timmerman breidde hij zijn kennis uit met onder andere NIMA marketingopleidingen. De zee bleek ook een waardevolle leerschool. Hij maakte een maandenlang zeilreis naar de Caribbean aan boord van een Dijkstra 72 voeter en dat was een eyeopener. Van Sluis: "Daar heb

Technische specificaties North Line 37 Pilot

Lengte o.a:	12.00 m
Breedte:	3.85 m
Diepgang:	1.05 m
Rompvorm:	rondspant met diepe-V, halfglijder
Materiaal romp:	polyester
Motoren:	2 x 330 pk diesel Volvo Penta D6
Max. snelheid:	28 knopen
Inhoud dieseltank:	1.400 liter
Inhoud watertank:	525 liter
CE Categorie:	A

ik ontzettend veel van opgestoken. Over varen op zee, over het zeilen, hoe je met vijf mensen een bemanning vormt op een vreemd schip, maar ook over armoede, hoe mensen op de Kaapverdische Eilanden en in eenvoudige hutjes leven. Dat heeft mijn kijk op de wereld breder gemaakt."

Nieuwe lijn

In 2000 nam Sipko van Sluis de leiding van het bedrijf over van zijn vader en diens compagnon. "We deden aanvankelijk nog voornamelijk timmerwerk. In 2004 ben ik gestart met het ontwikkelen van de North-Line en in 2007 brachten we het eerste schip uit die lijn in de vaart. In de jaren '90 bouwden we al de Nelson jachten, Engelse pilotboats, ontworpen door Arthur Mursell van TT Boat Design. Aan de hand van opmerkingen van klanten en onze eigen

Door Laurens van Zijp



Directeur Sipko van Sluis.

ervaringen op basis van dat schip, had ik een lijstje verbeterpunten. Er waren veel watersporters geïnteresseerd in een Nelson, maar we hoorden vaak dat ze liever wat meer accommodatie wilden. Het was in hun beleving iets te veel werkboot, met overigens uitstekende vaareigenschappen, waaraan niet mocht worden getornd. Met dat wensenlijstje stapte Van Sluis naar de ontwerper gestapt. "De vraag was: teken een Nelson in een nieuwe jas, meer geschikt voor recreatie. Toen we die aan het ontwikkelen waren, kreeg ik steeds meer het idee om er een nieuwe naam aan te geven. Vandaar: North-Line." De lijn is uitgebreid met grotere modellen, al zit er aan de onderkant ook een open tender van 8 meter. Met als opmerkelijk detail een boordtoilet dat in de stuurstand is ingebouwd. Daar heeft menig opvarende vroeg of laat erg veel gemak van...

Breder en hoger

De nieuwe North-Line 37 Pilot, die dit jaar is gelanceerd, is breder en heeft een hoger vrijboord, wat resulteert in een flinke toename van de binnenruimte. Buiten vallen de kloeke rubberen stoot- en spatlijsten langs de romp op, die de robuuste uitstraling versterken. In plaats van een zeereling is er een handrails op de opbouw, zoals je die aantreft op loodstenders. Het eerste exemplaar is voorzien van twee Volvo Penta 330 pk motoren, waarmee een topsnelheid van 28 knopen te halen is. North-Line schepen zijn geschikt om overzeese bestemmingen te bereiken, zoals Oost-Engeland, Zuid-Scandinavië en Denemarken. Daarom is dit type schip ook erg in trek bij oud-zeilers die op een motorjacht overstappen, maar wel hun vroegere zilte actieradius willen houden. Om nieuwe klanten te bereiken



De nieuwe vestiging in Harlingen.



De rompmal van de 50, klaar om gedraaid te worden.



Een mock-up van de opbouw.



North-Lines in diverse stadia van afbouw.



doet North-Line meer dan beurspresentaties en adverteren alleen. Zo organiseert de werf jaarlijks in oktober een Nautic & Lifestyle event, dit jaar in samenwerking met Mercedes, plus een aantal bedrijven in het luxe goederen segment. Die nodigen hun relaties uit, waardoor er een selecte doelgroep over de vloer komt. Een mooi voorbeeld van een uitgekende marktbenadering.

Alles in eigen huis

Afgezien van stoffering en rvs-werk doet North-Line alle productie zelf. Van Sluis: "We hebben alle disciplines in eigen huis en dat maakt ons slagvaardig. Als er een klus komt, hoeven we niks uit te besteden. We pakken alles aan: onderhoud, refits, de bouw van custom built schepen, het aftimmeren van casco's, noem maar op."

Het nieuwe pand in Harlingen meet 112 x 26 meter en is 11 meter hoog. Een deel van de grote loods doet dienst als overdekte winterberging voor voornamelijk schepen van klanten, waaraan uiteraard ook onderhoudsklussen worden gedaan.

De rest van de hal is productieruimte waarin diverse modellen staan in verscheidene stadia van afbouw. Er wordt onder meer gewerkt aan een 45 voeter die een vast stuurhuis krijgt en aan een nieuwe 50 voeter. In een middenruimte staat daarvan

de rompmal, klaar om gekanteld te worden. In het verschiep ligt de bouw van een 60 voeter. Voorlopig voorziet het orderboek nog in bijna anderhalf jaar werk.

Bijzondere klus

Dit jaar kwam North-Line ook in het nieuws met een bijzondere klus. De werf verwierf de unieke opdracht om het stuurhuis te bouwen van de nieuwe KNRM reddingboot NH 1816. Van Sluis: "Voor die opdracht moesten we Lloyd's gecertificeerd zijn. Het betekent dat je hele werkvloer wordt gecontroleerd en de productie aan stringente eisen moet voldoen; van het registreren van iedere handeling tot het doorlopend loggen van temperatuur en luchtvochtigheid. Voor het stuurhuis, dat in vinylester is gebouwd, hebben we alles op alles gezet en andere projecten opgeschoven. Het is ons gelukt om het deze zomer af te leveren."

De opdracht laat zien dat de werf van alle markten thuis is. Van Sluis ziet dan ook kansen in de beroepsvaart en wil zich onder de naam North-Line Workboats daarin meer gaan manifesteren. Niet alleen door stuurhuizen te leveren, maar vooral door complete werkschepen aan te gaan bieden. De North-Line modellen zijn in 'werkmans-uitvoering' immers prima geschikt als loodsboot, crewtender of patrouilleschip. Sterker, dat zit in het oorspronkelijke 'werkboot-DNA' van de ontwerpen. Kortom, kansen genoeg om nieuwe markten aan te boren.

www.north-line.nl



Nieuw type reddingboot slaagt voor kapseisproef

Eind oktober werd het nieuwste type reddingboot van de KNRM, de NH1816, met succes aan kapseisproeven onderworpen bij Damen Shipyards Group in Gorinchem. North-Line Yachts bouwde het stuurhuis van vinylester, dat is verlijmd op de aluminium romp, die in Polen is gebouwd, door Wisla Aluminium in Gdansk. Een laag rubber tussen stuurhuis en casco moet trillingen en lawaai reduceren.

De zelfrichtende capaciteiten zijn cruciaal in extreme omstandigheden. In twee verschillende tests draaide de NH 1816 binnen een paar seconden weer in normale positie. De zelfrichtende capaciteit van de reddingboot ontstaat door het lage zwaartepunt van het schip en de luchtbel in het stuurhuis. De motoren en de apparatuur aan boord zijn zo uitgevoerd, dat ze na kapseisen blijven functioneren.

De KNRM werkt sinds 2008 aan dit nieuwe type reddingboot, dat op termijn de grootste schepen van de huidige vloot, de Arie Visser-klasse, zal vervangen. Het schip is ontwikkeld in samenwerking met de faculteit Maritieme technologie van de TU Delft, Damen Shipyards en Willem de Vries Lentsch Yacht Designers & Naval Architects.

De reddingboot is 19,30 m lang en 6,54 m breed. De rompvorm is beduidend anders dan zijn voorgangers, een scherpe bijligger die minder klappt op golven. Ophaalbare steekwaarden in het achterschip vergroten de koersvastheid. Voor de voortstuwing zorgen twee MTU diesels (8V2000 M84L) in combinatie met Hamilton waterjets. De romp is van aluminium. De boordsystemen voor navigatie, communicatie en bediening worden gedigitaliseerd en geïntegreerd in een aantal schermen. Last but not least betekent het schip voor de bemanning een voortuitgang op het gebied van ergonomie en comfort. Naar goed gebruik binnen de KNRM is de klasse vernoemd naar de geldschietster, verzekeringsmaatschappij De Noordhollandse van 1816, die het project via zijn Stichting Goede Doelen met 1,5 miljoen euro ondersteunt.

Foto Arie van Dijk/KNRM