

Eilandhopper geënt op beurtvaart, maar dan stipter

Avontuur met dienstregeling

Door Corine Nijenhuis

Toen Tom Lamsma (1964) en Marleen Visscher (1972) de zeilklipper Avontuur kochten, wisten ze waaraan ze begonnen. Tom charterde al op zijn 24ste met zijn kleine tjalk Alida. Daarvoor had hij een jaar als matroos gezeild, om te concluderen 'dat hij het ook wel alleen kon'. Dat kon hij inderdaad, al was het niet helemaal alleen; elke schipper heeft een matroos.

Dat die matroos ook zijn vriendin zou worden, had geen van beiden tevoren bedacht. Ze voeren naar genoegen, al bleef het bescheiden handel. Met een capaciteit van 18/12 dag- en nachtpassagiers was de tjalk te klein om belegd brood te verdienen. Een auto kopen mocht krapjes haalbaar zijn, een huis zat er niet in.

Toen Tom na 13 jaar zeilen de motivatie begon te verliezen, besloten ze het werk eraan te geven. 'Aan de wal gaan' kun je hun keuze niet noemen. Ze kochten een luxe-motor uit de vaart en begonnen die om te bouwen tot woonschip. Daarnaast werd Marleenbrugwachter in Rotterdam en Tom werkte in de havens. Hij voer met sleepboten, koppelde kolenschepen en chauffeerde voor het zeemanshuis. Na zeven jaar was

hun luxe-motor zo goed als af. 'We hoefden 'm alleen nog af te plinten.' Het kwam er niet van, de ver-te lonkte. Ze gingen op zoek naar een zeilschip.

Arrangementen

Dat het met schepen is als met de liefde, is bekend. Je wordt geraakt of niet. Tom en Marleen wisten onmiddellijk dat de klipper die ze in de Amsterdamse Houthaven zagen liggen, de ware was. De Avontuur was kleiner dan bedacht (26 x 6 meter) maar de in 1906 gebouwde Zuid-Hollandse eenmastklipper is dermate robuust en comfortabel zeiland dat ze niet twijfelden over de koop. De sjablonen van het lofwerk op de klipperkop kregen ze er gratis bij. De Avontuur zeilde al jaren als charterschip. Tom en Marleen namen het bedrijf met de lopende boekingen over. Tezamen met schipper Johan, want die hoort bij het interieur. 'Hij kent het schip door en door, heeft elke klinknagel in handen gehad.'

Dat is geen straf voor de gasten. Johan legt niet alleen de regels aan boord uit, hij vertelt ook prachtige geschiedverhalen over de klipper en haar vrachtaartverleden.

De Avontuur heeft IJsselmeer en Waddenzee als vaargebied. De tochten die worden aangeboden, zijn gevarieerd. De klipper maakt dag-, weekend- en weektochten. Ze vaart arrangementen die uit-eenlopen van een dinner-cruise op het binnen-IJ, tot een excursie naar Pampus. Ze toert met passagiers naar het Oerol-festival en vaart jaarlijkse wedstrijden als Brandarisrace en Bontekoerace met gasten als bemanningslid.

Idee

Tot zover de overeenkomst met andere charterzeilschepen. Maar de Avontuur doet ook iets waarin het uniek is: zomers fungeert ze



Zeilcharterondernemers Marleen Visscher en Tom Lamsma kozen voor een even idealistisch als historisch verantwoord concept: een zomerse veerdienst tussen Amsterdam en de Waddeneilanden. (Foto Corine Nijenhuis)

als veerverbinding tussen Amsterdam en de Waddeneilanden. Dit 'eilandhopper' verloopt volgens vaste dienstregeling en gebeurt met twee klippers. De Avontuur op het West-Wad en de Willem Jacob van compagnon Tsjerk Hesling Hoekstra op het Oost-Wad. De twee schepen ontmoeten elkaar wekelijks op Terschelling, waar passagiers kunnen overstappen.

De doelstelling van de Eilandhopper is even idealistisch als historisch verantwoord: het onderhouden van zeilende veerdiensten op Hollands water. Het idee is gebaseerd op de vroegere beurtvaart. De dienstregeling is echter geavanceerder. Bij de beurtvaart stond alleen de vertrektijd vast, de aankomsttijd was afhankelijk van de grillige Zuiderzee. Bij de Eilandhopper staan beiden gepland.

Er wordt altijd gevaren volgens schema, passagiers of niet. Dat brengt financiële risico's mee. De Avontuur heeft de eerste week vaak te kampen met een lage boekingsgraad. De daaropvolgende weken lopen intussen naar tevredenheid, al is van snel stijgende winst geen sprake. Tom wil de prijzen schappelijk houden, vooral met het oog op gezinnen die vaak een hele week meevaren. Dat betreft zo'n 70% van de eilandhopper-passagiers, de rest boekt één overtocht of vaart enkele trajecten mee. Op de Willem Jacob ligt het andersom. Dat de Oost-Wad-ei-

landhopper meer op- en afstappers heeft, hangt samen met de karige reguliere veerverbindingen in het gebied.

Btw-verhoging

Om ook op het West-Wad meer opbrengsten te krijgen, wil de Avontuur in 2018 de route aanpassen. Tom peinst over uitbreiding van tochten tussen de eilanden, een ruimer vaargebied, een andere starthaven dan Amsterdam. Vooralsnog is het plannenmaken rij, al moet het rond zijn in januari, dan wordt de dienstregeling gemaakt. Dat de prijzen zullen stijgen is onontkoombaar nu de btw verhoogd gaat worden. Toch maakt Tom zich geen zorgen: 'Het concept werkt prima. De mix van individuen en groepjes wordt door de gasten gewaardeerd. Net als de afwisseling en mogelijkheden op het traject.'

Dat de Eilandhopper blijft bestaan is een klare zaak. Er is nog ambitie genoeg. Er wordt gefantaseerd over uitbreiding. Met een collega die het Duitse wad kan bedienen bijvoorbeeld. De Avontuur heeft daar geen vaarbevoegdheid; in Duitsland wordt het wad als zeegebied gezien. Het maakt er het zeilplezier op het West-Wad niet minder om. Of rustiger. Want een veerdienst ligt niet stil. Die vaart gestaag verder. Met wipneus in de wind en vaart in de zeilen. Onophoudelijk op avontuur.

BEURZEN, CONGRESSEN EN EVENEMENTEN

ZATERDAG 2 DECEMBER

'De werven van Vreeswijk en Jutphaas'

Lezing door Jaap Boersema.

Tijd: 14:00 uur

Locatie: Dordrecht, René Siegfried

Meer info: www.debinnenvaart.nl

WOENSDAG 6 DECEMBER

Hoorzitting / rondetafelgesprek 'Verduurzaming Binnenvaart en Short Sea Shipping' in de Tweede Kamer.

14:00-14:30 uur: inleidend vraaggesprek met hoogleraar Hans Hopman van de faculteit Werktuigbouwkunde, Maritieme Techniek & Technische Materiaalwetenschappen (3mE) van de TU Delft, opsteller van de wetenschappelijke Factsheet Verduurzaming Scheepvaart.

14:30-15:45 uur: Juridische mogelijkheden en financiering. Welke ontwikkelingen spelen op nationaal, Europees en internationaal niveau (bijvoorbeeld via IMO) om scheepvaartondernemers en havenbedrijven te stimule-