



André Hanzens bij het stuurrad van de Avatar. 'Naar mijn mening willen oudere mensen een mooie, rustige vakantie. Maar wat ze ook erg leuk vinden is Man Overboord.' (Foto Heere Heeresma jr.)

Tall ship Avatar vaart slimme koers door de regelgeving

## 'Ik ben voor de toekomst gegaan'

Door Heere Heeresma jr.

**Bij de bouw van zijn zeegaande charterschoener Avatar hield André Hanzens niet alleen rekening met de behoefte aan luxe bij oudere gasten, maar ook met toekomstige regelgeving. 'Ik heb er geen moeite mee dat die regels er zijn.'**

De zware stalen spanten van de zeegaande charterschoener Avatar zijn afkomstig van een Duits kustwachtchip met houten huid dat in 1941 werd gebouwd. Na de oorlog werd het een visserschip met stalen huid. Toen de tot scheepsbouwkundig ingenieur opgeleide eigenaar André Hanzens (1966) tussen 2010 en 2014 de romp tot zeegaand charterschip opbouwde deed hij dat om aan de zwaarste eisen in zijn klasse te kunnen voldoen. 'Dit schip is door de Scheepvaartinspectie aangemerkt als nieuwbouw', vertelt Hanzens. 'Ook al staat als bouwdatum 1954. Heel erg verwarrend.'

### Man overboord

De Avatar heeft 12 bedden voor passagiers en vaart in het hogere segment. 'Bij ons liggen de prijzen voor een week rond de 1000 euro, inclusief eten en drinken, haven-gelden, beddengoed. Het is een rondom-pakket en onze reizen gaan altijd door, ook al is er maar één persoon geboekt.'

De Avatar maakt veelal weeke reizen vanuit Kiel naar de zuidelijke Deense zee, Zweden, Noorwe-

gen en de Noordzee. 'Wij kunnen door de beperkte masthoogte op heel idyllische plekje komen. De hele dag word je verzorgd door de kok aan boord. Het is een beetje een cruiseschip, maar dan voor 12 personen. Naar mijn mening willen oudere mensen een mooie, rustige vakantie. Maar wat ze ook erg leuk vinden is Man Overboord. We doen ze in een overlevingspak en dan mogen ze springen. We hadden een keer een omaatje van 70, die wilde dat ook. Nou, waarom niet? Pak aangetrokken, ze stond trillend aan de rand van het deurtje. Het duurde even en toen sprong ze. Toen hebben we haar gered, ze was in vier minuten weer aan boord. We hebben onze trucs daarvoor, we doen aan International Safety Management mee. Dit is een compleet ISM-gecertificeerd schip. Toen ze weer aan boord was wilde ze nog een keer, want het ging zo snel en het was zo mooi.'

### Heel slim

De Avatar vaart internationaal met maximaal 12 passagiers, omdat dit de minste problemen geeft met de regelgeving. Is de keuze

voor het hogere segment daardoor noodzaak? 'De kosten zijn immens. En de bouw is ook ver over het budget gegaan. Ik denk dat dit schip alleen al om de keuring te volbrengen elk jaar 80.000 euro

**'Omaatje stond trillend aan de rand, toen sprong ze'**

kost. Je hebt vijf periodieke keuringen die eens in de vijf jaar moeten gebeuren. Een reddingsvlotje keuren zit op 1000 tot 1300 euro en je hebt er vier nodig.'

De Avatar is op de waterlijn 23,16 meter lang en valt daarmee binnen de categorie nationale zeeschip. Schepen langer dan 24 meter zijn internationaal zeeschip en moeten aan zwaardere eisen voldoen. Met een lengte over alles van 34,50 meter heeft de Avatar echter veel meer bruikbare oppervlakte. Het is slechts een van de slimme oplossingen van Hanzens. 'We vallen internationaal onder de lichtste regels van de Witte Rules. En dan zit dit schip ook nog

onder de 100 brutoregisterton, waardoor ze zo klein is en zo weinig kan verdienen, dat ze in een veel lichtere klasse komt. Maar dit schip is in de allerhoogste klasse gekomen, omdat ik dagtochten doe met meer dan 36 personen. Dit is een echt passagiersschip, maar dat wordt niet erkend omdat het onder de 24 meter is.'

Is dat iets slims geweest? 'Ja, heel slim. Want ik vaar met 55 passagiers en 5 bemanningsleden, maar internationaal is het maar geregeld tot 36 passagiers. En dan val je onder de nieuwste wetgeving voor dagtochten, EU-richtlijn 2009/45. Daarin staat dat schepen onder de 24 meter zijn uitgezonderd en niet kunnen worden gecertificeerd. Dit schip kan geen officieel certificaat krijgen, maar voldoet wel aan alle regels. Dan krijg je een declaratie voor dagtochten, waarin staat dat het schip voldoet aan de regels voor schepen groter dan 24 meter. Daardoor zijn de regels net iets lichter. Je hoeft bijvoorbeeld geen sprinklerinstallatie te hebben.'

De keuze voor een klein schip heeft ook met exploitatie te ma-

ken. 'Naar mijn mening is een groot schip niet exploiteerbaar. De kosten zijn te hoog, je moet veel meer bemanning hebben, wij doen het met z'n drieën. Heel veel schepen zijn boven de 24 meter en dat maakt het moeilijk, ook met de aankomende eisen. Al die oude schepen hebben bestaansrecht, maar dat gaat een keer vervallen.'

Zijn toekomst is gegarandeerd? 'De laatste tijd zijn er veel veranderingen geweest in regelgeving en ik volbreng alles. Heel veel van mijn collega's hebben gezegd: waarom doe je dit nou, want nu toon je aan dat het wel kan.'

Dan hadden ze een argument gehad om niet te hoeven investeren? 'Bijvoorbeeld. Ik heb er geen moeite mee dat die regels er zijn. Ik wil niet dat die andere schepen kapotgaan, maar ik ben voor de toekomst gegaan.'

### Canada

Hanzens wil met de Avatar in Canada gaan varen. 'Dat is mijn dream. De Great Lakes, Vancouver Island... De meeste bruggen naar de fjorden zijn 26 meter, daarom heb ik de masten op 25,85 meter gebouwd. Daar gaan we maar met acht personen varen en zal de vraagprijs 2500 dollar voor een week zijn. Dat hebben we onderzocht. Ik zou dit jaar eraan beginnen, maar ik heb een leuke vrouw ontmoet, dus blijf ik hier maar een tijdje.'