

The background of the cover is a photograph of a narrow canal. A green and black boat is positioned in the center, moving towards the viewer. The boat has a distinctive triangular front with two circular portholes. A person wearing a light-colored jacket and a hat is visible on the boat. The canal is flanked by dense, leafless trees and bushes, suggesting a late autumn or winter setting. A large, dark stone bridge with multiple arches spans across the canal, with the boat passing through one of the lower arches. The water in the canal is calm, reflecting the surrounding environment and the boat. The overall scene is serene and picturesque.

Woonboot

MAGAZINE

Varen en dichten

**Klein brandje,
grote schade**

**Hendrika Maria
wordt honderd**

Geen dak hetzelfde

GEEN NO-CLAIM!

Geen no-claim. Dat klinkt misschien vreemd, maar voor u is 't gunstig. Want een lage premie is mooi, maar die kunnen behouden na een schadegeval is nog belangrijker. Hoeveel gaat u straks betalen als u schade claimt?

Vandaar dat DOV niet aan no-claim doet. U krijgt meteen een gunstige premie. Heeft u schade, dan stijgt uw premie niet. En dat is wel zo duidelijk.

Lees over deze – en andere – voordelen van DOV op www.dov-verzekeringen.nl.



Duidelijk DOV

DIRECT 'N OFFERTE

Vul de bon in, stuur 'm op en ontvang een offerte. De offerte nog sneller in huis?
Ga naar: **WWW.DOV-VERZEKERINGEN.NL**

Bouwer:	Uw naam:	m/v
Bouwaard:	Straat:	
Bouwjaar:	Postcode:	
Dagwaarde: €	Plaats:	
Afmetingen: (l x b x d)	Telefoon: (privé/werk)	
Ligplaats:	E-mail:	

Deze bon in open envelop zonder postzegel zenden aan:
DOV, Antwoordnummer 636, 9700 WB GRONINGEN.



Telefoon: 050 - 318 02 48
www.dov-verzekeringen.nl

WOO 03-14

COLOFON

Woonboot magazine
verschijnt zes maal per jaar
en is een uitgave van

Stichting Uitgeverij Woonboot Publicaties
Postbus 8192, 3503 RD, Utrecht
Postbank SUWP: 38 48 63
Tel.: 020 - 676 65 19
Mail: suwp@woonbootmagazine.nl
Web: www.woonbootmagazine.nl

Landelijke Woonboten Organisatie
Informatie, advies woonbotenzaken
Postbus 8192, 3503 RD, Utrecht
Tel.: 030-296 76 98
Spreekuur: Maandag 19.30 - 20.30h
Mail: lwo@lwoorg.nl
Website: www.lwoorg.nl
Postbank LWO: 399 97 39

Ledenadministratie LWO/SUWP
Tel.: 020-3378006

Redactie Woonboot Magazine:
Dave Schmalz, Martina Koster,
Frans Nuberg, Griet de Vos
Tel.: 020 - 676 65 19
Mail: redactie@woonbootmagazine.nl

Aan dit nummer werkten verder mee:
E.P. Blaauw, Yvonne Helsloot, Suzanna Markusse,
Mathilde Renes, George Snijder, Ulbo de Sitter,
Magda Piessens Wanderlust, Woonbootmuseum

Vormgeving:
Mirjam Verheul

Lithografie en druk:
Quantes, Rijswijk

Advertenties:
Heleen Deurloo
Winschoterdiep 1022
9723 AC Groningen
Tel: 06 - 516 466 50
Mail: heleendeurloo@gmail.com

Losse nummers: € 3,80.
Lidmaatschap LWO en abonnement:
€ 39,50

Copyright © 2013
Stichting Uitgeverij Woonboot Publicaties.
Zonder toestemming van de uitgever is overname
van artikelen of illustraties niet
toegestaan.

ISSN 0928-4702

De Stichting Uitgeverij Woonboot
Publicaties (SUWP) is verantwoordelijk voor
Woonboot Magazine waarbij een onafhankelijke
redactie met ook andere schrijvers de teksten
verzorgen. De Vereniging Landelijke Woonboten
Organisatie (LWO) is alleen verantwoordelijk voor
het LWO-nieuws.



Pleisterplaats Hendrika Maria

Ere wie ere toekomt: de werkelijke oprichters van het wereldberoemde Woonbootmuseum in Amsterdam zijn twee arge-loze toeristen. Eigenaar Vincent van Loon blikt terug op het aarzelende begin van zijn succesverhaal.



Je dak: geen dooie boel, graag

Je dak is van staal of van hout. Met of zonder zonnepanelen. Meer smaken zijn er niet. Toch? Weg met de eenvormigheid, dachten De DakDokters. Gelééfd moet er worden, daarboven! Mogelijkheden te over, ook duurzame.

ADVERTEREN IN WOONBOOTMAGAZINE?

Heleen Deurloo / Tel: 06 - 516 466 50
heleendeurloo@gmail.com

IN DIT NUMMER

Poederschade

Frans Nuberg had een schip-loze schipper kunnen zijn als het allemaal anders was verlopen. De voorzienigheid was hem goed gezind en de brand in zijn machinekamer werd op tijd geblust. Hij analyseert de bijna-ramp en komt tot leerzame conclusies.

4

6

18 Wanderlust: gedicht op het water

Al zwerfend over Engelse wateren in hun zelf opgeknapte narrowboat "Wanderlust" brengt het kunstenaarspaar Magda en Berth hun werk aan de man. "We leven eenvoudig, we hebben maar weinig nodig".

INHOUD

22^e jaargang nummer 3
Juni 2014

- 4 Brand is erger
- 6 Het woonbootmuseum
- 8 Reacties van lezers
- 10 Milieu en Techniek
- 13 Recensie
- 14 Lokaal nieuws
- 16 De vrijheid van de vrijheid
- 18 Werken aan boord
- 22 Juridisch bekeken
- 24 Ligplaats
- 26 Waterverven

Schipper Brombeer is met vakantie

Een telefoontje: “Kom naar de haven, er is iets met je schip!” Aldaar aangekomen tref ik twee brandweerwagens en een politiewagen aan. Brand in de motorruimte. Inmiddels was het vuur geblust: met twee keer zes kilogram bluspoeder.....De brandweer controleert of het echt uit is.

Brand is erger

Mijn verzekering gebeld, in dit geval EFM. De volgende ochtend kwam er meteen een expert. Ik kon er op dat moment niet bij zijn, maar dat hoeft de ook niet. Hij had al een gespecialiseerd schoonmaakbedrijf ingeschakeld om de ontstane troep op te ruimen en de schade verder te beperken. Dit bedrijf is gelieerd aan Salvage, een instelling die slachtoffers van brand terzijde staat. In mijn geval was het regelen van plaatsvervangende woonruimte niet noodzakelijk. De haast werd ingegeven door het feit dat er geblust is met bluspoeder. Dat blust uitstekend maar verder wil je er niets mee te maken hebben: het is rommel. Agressief, corrosief en nog een aantal akelige eigenschappen. De schade door het gebruik van bluspoeder zou nog wel eens groter kunnen zijn dan de uiteindelijke schade door de brand.

4 Het blussen

Het feitelijke blussen is gedaan door iemand die ook met zijn boot op de werf lag. Zonder een ogenblik te twijfelen is hij de steile, stalen ladder afgedaald de motorruimte in, heeft de brandblussers aangepakt die hem aangereikt werden en is aan het blussen geslagen. Nu ben ik hem daar dankbaar voor en dat heb ik hem ook laten merken. Maar of het nu zo'n verstandige actie is geweest? Persoonlijk had ik de

brandweer afgewacht. Deze jongens/meisjes weten wat ze doen en zijn er ook voor uitgerust. Blussen is een vak dat oefening en goede spullen vereist. En hoeveel minuten zou het langer geduurd hebben? We hebben het wel over de inzet van een mensenleven. In de motorruimte stond onder andere plastic in brand. Daar komen hele giftige gassen bij vrij. In een afgesloten ruimte heb je binnen de kortste keren ademhalingsproblemen of erger. Het inademen van al die rook is ook niet bevorderlijk voor de gezondheid. En als anderen jou achterna komen om jou er uit te halen ligt het doemscenario op de loer. Dan brandt het maar. De in de motorruimte aanwezige schuimblusser is niet gebruikt. Degene die heeft geblust wist niet dat die er stond. Diegene die het zou moeten weten en waarvan afgesproken was dat die als brandwacht tijdens het lassen zou fungeren, was er niet. Foutje! Bedankt!

De schade

In de eerste instantie lijkt het allemaal mee te vallen. Gelukkig natuurlijk geen dooien en gewonden maar wel een heleboel zwarte rommel. Het schoonmaakbedrijf heeft allereerst de gehele motorruimte leeggehaald. Alles wat maar los zat is in kratten op de kant gezet. Dan blijkt er nog aardig wat uit te komen dat zich daar in al die jaren heeft opgehoopt. Alles wordt in een



vrachtautootje geladen en meegenomen naar de moederversting van het schoonmaakbedrijf. De reiniging is specialistenwerk en wordt met speciale middelen en apparatuur ter hand genomen. Als volgende wordt de rest van de inventaris van de boot meegenomen. Bluspoeder verspreidt zich namelijk door het hele schip. Je kon nergens een vinger overheen halen zonder streep te trekken. Het geheel lege schip wordt schoongemaakt. Dat heeft zeven mandagen (in dit geval vrouwdagen) gekost. En dat waren dames van het type “niet lullen maar poetsen”. De brandlucht werd er met een speciaal apparaat uitgehaald. Uiteindelijk rook het weer allemaal fris (naar dat schoonmaakmiddel). Tijd voor een tweede bezoek van de schade-expert. Tijdens dit bezoek heb ik veel opgestoken over verborgen schade. Lijkt het in de eerste instantie mee te vallen: de expert denkt daar heel anders over. Op basis van zijn ervaring weet hij dat de kosten die voortvloeien uit de verborgen schade aardig kunnen oplopen. Allereerst de elektronica. De twee acculaders, de twee omvormers, de dynamo van de motor, de mo-



Een van de medewerkers van het schoonmaakbedrijf, die nog niet zo veel ervaring had, heeft de schrik van zijn leven gehad. Hij maakte enthousiast een automatisch opblaasreddingsvest schoon met iets te veel water: het klapte onder zijn handen uiteen als was het een airbag van een auto. Ik kreeg het keurig opgeblazen weer terug!

tor van de wasmachine en wat verder nog aan elektronica aanwezig was, werden zonder meer als verloren zijnde beschouwd. Op dat moment kunnen ze wellicht nog uitstekend functioneren maar de corrosieve werking van het bluspoeder kan zich ook pas na een maand manifesteren. Als dat zo is dan heb je een lastig verhaal te vertellen aan de verzekering. Het aantonen van het oorzakelijk verband is dan een stuk moeilijker. Voor alle apparaten werd een bepaald

bedrag vastgesteld als vergoeding van de (nog te verwachten) schade. Inmiddels is de dynamo inderdaad gesneuveld. Rondkijkend door de motorruimte zag hij veel meer dan mij in de eerste instantie was opgevallen. Zaken waar je te snel langs kijkt, blijken toch ineens veel meer geld waard te zijn dan je denkt.

De schoonmaak

Alle spullen die waren meegenomen stonden in een aparte, af te sluiten ruimte in de grote hal van het schoonmaakbedrijf. Ik kreeg een telefoontje: “Of ik wilde vertellen wat nog de moeite waard was om schoon te maken want van sommige dingen wisten ze niet wat het was...” Een persoonlijk bezoek was op zijn plaats. Ik ben

blij dat ik dat gedaan heb want ik heb een aantal essentiële reserveonderdelen van mijn scheepsmotor kunnen redden. Die waren al op de stapel “weggooien” beland. Het is natuurlijk zaak om nuchter na te denken over wat nog de moeite waard is om schoon te maken. Uren besteden aan een fluitketel terwijl je voor acht euro een nieuwe hebt, is natuurlijk onzin. Aan de andere kant zijn er ook zaken die wel waardevol zijn maar niet als zodanig herkend worden. Uiteindelijk eindig je met een stapel “kan wel weg” en een stapel “alstublieft schoonmaken”. Van alles wat weg kan wordt een lijst gemaakt zodat deze spullen worden aangemerkt als zijnde verloren gegaan en dus schade. Je zult versteld staan wat je dan nog op zo'n lijst tegenkomt.

Het resultaat

Een enorme partij werk! De complete inventaris werd teruggebracht en op de kant gezet. 25 verhuisdozen vol. Dat betekende, naast een hoop gesjouw, twee dagen Sinterklaas! Alles uitpakken en weer op de plaats zetten. Van het een komt het ander: het plafond was nog nooit zo schoon geweest! De aanleiding om dit meteen maar te schilderen. De elektrische installatie werd aangepakt. En gelijk maar aangepast, je bent nu toch bezig. Opnieuw een kuub brandhout naar binnenslepen, het vervuilde hout was weggehaald enz. enz. Ondertussen kom ik nog steeds gevolgen tegen van de brand en het blussen. Om een voorbeeld te noemen: de oliepeilstok, die normaal toch lekker vet is: ge-roest! Kleine stukjes die gemist zijn bij het schoonmaken: roest! Het blijft je ogen goed te kost geven om alles in de gaten te houden.

Geld

Mijn verzekering dekt in de eerste instantie de schade. De schade wordt wel verhaald op de werf. Zolang ben ik mijn eigen risico kwijt. De grove schatting van de totale schade is op dit moment 20.000 euro. Uiteindelijk heb ik nog nooit zo'n schoon schip gehad maar financieel schiet je er toch bij in. Met name als de elektronica het gaat be-geven. Het schadebedrag is niet gelijk aan de nieuwwaarde. De inzet van een verzekeringsexpert is in mijn geval absoluut noodzakelijk gebleken anders was de vergoeding substantieel lager uitgevallen. In deze betaalt ervaring zich dubbel en dwars uit. De veel gehoorde kreet “in de brand: uit de brand” gaat zeker niet op. ■



Het woonbootmuseum honderd jaar oud sinds 1997

See a houseboat inside

Het woonbootmuseum aan de Prinsengracht in Amsterdam is gevestigd op een zeer bijzondere locatie, namelijk aan boord van de hagenaar Hendrika Maria. Vincent van Loon, bedenker, eigenaar, directeur, conservator, administrateur, hoofd personeelszaken maar ook klusjesman vertelt met passie over zijn unieke museum.



TEKST: SUZANNA MARKUSSE FOTO'S GEORGE SNIJDER EN WOONBOOTMUSEUM

'Geschiedenis Hendrika Maria'

- 1914 Bouw Petronella Catharina bij Scheepswerf J. Hendriks in Dodewaard, voor opdrachtgevers J.H. Kuhn (Amsterdam) en Ph. P. Onck (Rheden). Afmetingen 23,21 meter lang, 4,45 meter breed, laadvermogen 86,806 ton.
- 1918 Bij gebrek aan opvolgers wordt het schip verkocht aan de gebroeders Mil in 's Hertogenbosch.
- 1923 H.C. de Beijer koopt het schip en vernoemt het naar zijn vrouw Hendrika Maria Seegers. Hun twee oudste zonen, Hein en Ties, vervoeren vooral zand. Alles gebeurt op het zeil want het schip heeft nog geen motor.
- 1944 Ties en zijn broer Bernard brengen het schip tot zinken om het niet in handen van de Duitse bezetter te laten vallen. Na de oorlog wordt het weer boven water gehaald. Kort na WOII. Om met de tijd mee te gaan wordt een zijschroef-installatie geïnstalleerd.
- 1946-1967 Bernard de Beijer wordt eigenaar van de Hendrika Maria. In 1967 verongelukt hij met zijn brommer onderweg naar het schip.
- 1967-1997 De Hendrika Maria doet dienst als atelier- c.q. woonruimte voor achtereenvolgens Herman Stoel (kunstschilder), Wouter Freeling en Paul van der Zwart.
- 1997-heden Vincent van Loon koopt de Hendrika Maria maakt het schip geschikt als Woonbootmuseum. Op 5 september 1997 opent het museum haar luiken voor het publiek.



Midden jaren negentig woon ik met mijn vriendin Hilda op een woonark aan de Prinsengracht. Onze verjaardagen verlopen vaak chaotisch door de grote toeloop van familie en vrienden. Op Hilda's verjaardag lopen twee toeristen mee naar binnen in de veronderstelling dat de ark vrij toegankelijk is. Onze familie zien zij aan voor geïnteresseerde bezoekers. Precies op dat moment wordt het idee geboren om een boot open te stellen voor publiek.

Amsterdam heeft al zoveel musea. Hoe weet je of jouw plan aanslaat?

Ik ben de straat op gegaan met een vragenlijstje en vier foto's. Het publiek mag haar voorkeur uitspreken voor een cas-

co met royale opbouw, een authentiek (getuigd) schip, een ark met moderne uitstraling of een motorschip met ramen in de den. De uiteindelijke uitkomst van mijn mini-enquête is: een authentiek schip met een grachtengordel en te bezoeken voor een paar euro. Mijn broer, die accountant is, checkt het ondernemingsplan en verklaart het levensvatbaar. Gelukkig tref ik een enthousiaste ambtenaar van de voormalige sectie 'Binnenwaterbeheer' die mijn plan ondersteunt. Ik vraag een bedrijfsvergunning voor een schip aan en ga op zoek naar een geschikt onderkomen voor mijn toekomstige museum. In 1997 koop ik de in 1914 gebouwde hagenaar Hendrika Maria van Paul van der Zwart en op 5 september van dat jaar is het schip klaar om haar roefdeurtjes voor het publiek te openen.

Hendrika Maria, haar geschiedenis boven water (1914-2014)

Ter gelegenheid van het honderd jarig jubileum van de Hendrika Maria is een uniek tijdschrift uitgebracht. U vindt hierin uiteraard het verhaal van de totstandkoming van het Woonbootmuseum maar ook de ins en outs van wonen op het water en de vergeten geschiedenis van de Prinsengracht. Het magazine bevat ook verhalen over de vorige eigenaren van de Hendrika Maria en een interview met Amsterdamse scheepbewoners van het eerste uur. Speciaal voor deze uitgave werd een route samengesteld met de leukste vaar- en wandel tips langs Amsterdamse woonboten. Dit jubileumtijdschrift is een Nederlands-Engelse combinatie-uitgave en is verkrijgbaar bij het Woonbootmuseum voor € 4,95.



Wauw, ruim 38.000 bezoekers. Waar komen al die mensen voor?

Het interieur is van een onweerstaanbare Hollandse knusse kneuterigheid met rookfauteuils, kleden op de buikdenning en een houtkachel in het ruim en in de keuken email potten en pannen en een wandkoffiemolen met glazen maatbakje. Zelfs het Kaapse viooltje ontbreekt niet. (Lachend) Roep Koninginnedag 1997 en je bent de helft kwijt. Maar er is meer te doen dan snuffelen aan grootmoeders spullen. De bezoeker mag gaan zitten op een van de comfortabele stoelen om de sfeer van toen in zich op te nemen of om een film over 'scheiden in vroeger tijden' te bekijken. Het laden en lossen, slepen door paarden, kinderen in het zeel en de graanopslag na WO II worden uitgelegd. De film wordt, geheel in sfeer, afgespeeld op een ouderwets televisietoestel. De diavoorstelling 'living on water' behandelt thema's als 'winter', 'lots of work', 'in your own way' en 'primitive?'. Ook het waterwonen op moderne arken

Reacties van lezers

komt aan bod. Om dit te laten zien heb ik van mijn eigen ark een model gemaakt. Met een druk op de knop gaat het dak open en de lampen aan. Zo kan men naar hartenlust 'gluren bij de burens'. Het is tenslotte een woonvorm die in Amsterdam veel voorkomt en waar (vooral) toeristen nieuwsgierig naar zijn, dus het voorziet in een behoefte. De roef en het achteronder zijn tijdens de wintersluiting van 2007 vak-kundig in originele staat gerestaureerd en ingericht. Daar krijgt je een goede indruk van het leven op de vierkante meter op een zeilend vrachtschip.

Je draait inmiddels krap 20 jaar. Is het nog steeds leuk?

Absoluut. Iedere dag is anders. Als directeur/eigenaar ben ik verantwoordelijk voor alles: van administratie tot beleid en van noodreparaties tot personeel.

De enorme variatie aan culturen maakt mijn werk afwisselend. Zo'n 97% van de bezoekers zijn buitenlanders. Binnen anderhalf uur komen hier Italianen, Polen, Colombianen, Japanners, Australiërs, Spanjaarden en natuurlijk Amerikanen over de vloer. De meeste bezoekers blijken dezelfde dingen te willen weten. Inmiddels heb ik een rondleiding met de meest voorkomende vragen in maar liefst twintig talen beschikbaar. Hiermee kan ik 95% van de bezoekers in hun eigen taal bedienen. Ik geloof dat alleen Arabisch ontbreekt.

Mijn grootste uitdaging is constant verbeteringen aan te brengen en nieuwe dingen te ontwikkelen. Dit jaar bijvoorbeeld staat in het teken van de honderdste verjaardag van de Hendrika Maria. Hiervoor heb ik, uiteraard met hulp van een grote groep mensen, een speciaal magazine uitgebracht (zie kadertekst).

Het zou leuk zijn om wat meer Nederlanders te verwelkomen, die zien we hier nog te weinig. Zij hebben zoiets van: wij weten het allemaal wel. Toch ben ik er van overtuigd dat ook zij nieuwe dingen over de oude binnenvaart zullen zien en horen. Het museum is laagdrempelig, leuk voor zowel kinderen als hun (groot)ouders, niet elitair en vooral heel erg gezellig. Ik nodig dan ook iedereen van harte uit een keer een bezoekje te brengen. ■

Kijk voor openingstijden en toegangsprijzen op www.woonbootmuseum.nl

Het was een genot om een reactie van een lezer te ontvangen, op het artikel in het aprilnummer over zelfstandige energieopwekking.

Zonneënergie en het stroomnet: nog een speler gesignaleerd

Beste Dave Schmalz, In het aprilnummer 2014 van Woonboot magazine las ik jouw artikel over stroomvoorziening die op te slaan is aan boord en indien nodig teruggeleverd kan worden aan het net (Hugo Niesing). Sinds vorig jaar heb ik zonnepanelen op het dak van mijn woonark, geplaatst door het (helaas failliet gegane) bedrijf Energieker. Ik wilde ook graag de mogelijkheid hebben om stroom aan boord op te slaan om in geval van uitval van het netwerk zelfvoorzienend te zijn. Energieker heeft daarom een omvormer geplaatst van Nedap, waarop een (zelf vast te stellen) reservecapaciteit van accu's aangesloten is als noodreservoir. De omvormer regelt zelf dat de elektriciteit die geproduceerd wordt, als dat meer is dan wat verbruikt wordt, opgeslagen wordt in het eigen accureservoir, en als dit vol is wordt er teruggepompt in het netwerk. In geval van netwerkstoring gaat het systeem zelfstandig voor de stroomvoorziening zorgen. Ik dacht dat het misschien handig is om te weten, dat Nedap met deze technologie ook bezig is en daar omvormers voor op de markt heeft (die wel uiteraard duurder zijn dan de standaard omvormers). De installatie is bij mij geplaatst door Atilla Hermus uit Wageningen, toen werkend voor Energieker, nu zelfstandig in bedrijf (www.manosbouwdiensten.nl op het net); hij heeft hier dus ervaring mee.

Met vriendelijke groet, Ingeborg Starcke

Waar we het in dat artikel voornamelijk over hadden, was de rol die huishoudelijke energieproducenten (lees: woonboten met zonnecentrales op het dak) kunnen spelen in de openbare stroomvoorziening. De visie ging om het inzetten van lokaal geproduceerde energie om de capaciteit van het net op te krikken, zonder dat nieuwe investeringen in de netwerkinfrastructuur direct nodig zijn.

Via nadere mailwisseling leerden we dat Ingeborg een iets minder toekomstgerichte kijk op de zaak had: zij vond het zonde om in zonnepanelen te investeren en niet de mogelijkheid ervan mee te nemen om over 'eigen' netstroom te beschikken als het publieke net het een poosje laat weten. In overleg met een plaatselijke installateur heeft ze er een gecombineerde accubank en 'smart' omvormer van Nedap laten plaatsen. Voor wie het niet al weet is Nedap (Nederlands Apparaten Fabriek) een bedrijf dat zich op vergelijkbare zakelijke terreinen beweegt als Philips, zij het meer op zakelijke klanten gericht. Op hun website zie je, net als bij Philips, dat er allerlei divisies zijn die de meest uiteenlopende specialismen hebben, van medische apparatuur tot veehouderij en zelfs bibliotheekbeheer. Nedap werd in 1929 gestart, al is het niet duidelijk of dit voor of na de beurskrach was. In ieder geval heb je het over een gevestigd en (inmiddels) degelijk bedrijf dat wereldwijd opereert en zijn apparaten

van handleidingen en bediening in allerlei verschillende talen voorziet.

Voltooid

Nedap blijkt al langer bezig te zijn geweest met het beheer van zonnepanelen die zich op de wensen van de bewoner richten, dus niet zozeer op de optimalisatie van het net in de omtrek. Het goed uitontwikkelde apparaat dat ze thans bieden, noemen ze de PowerRouter. Het komt in verschillende versies met capaciteiten in het bereik drie á vijf kilowatt. Dat is dus op de grotere thuisgebruiker of de bescheiden zakelijke gebruiker gericht. Het apparaat komt in verschillende modellen, van tamelijk eenvoudig (alleen een omvormer) tot voorzien van alle toeters en bellen.

Ingeborg heeft een van de completere modellen aangeschaft. Haar PowerRouter met bijbehorende accupak kan alle situaties behappen: energie van de zon kan per direct worden verbruikt en wat overblijft kan in de accubank worden opgepot. Wanneer deze vol is, wordt de overvloed het net ingepompt. In andere omstandigheden kan de PowerRouter de bovengenoemde functies omgekeerd uitvoeren – om bijvoorbeeld het huishouden van stroom uit de zonnepanelen of desnoods uit de accu's te voorzien. Waar keuzes mogelijk zijn, kan de gebruiker middels sturingssoftware bepalen wat de PowerRouter gaat doen.

Alle stromen in de verschillende richtingen worden gemonitord en bijgehouden,

zodat de gebruiker altijd inzicht kan krijgen in het functioneren van het systeem. Verder kan de gebruiker via apps in de smartphone, tablet of pc met het apparaat communiceren, zodat uitlezen en besturing op afstand flexibel te regelen zijn. Hoe dit precies geïmplementeerd wordt, is mij niet duidelijk maar het is wel duidelijk dat Nedap het systeem zowel hard- als softwarematig steeds up-to-date houdt. Er is bijvoorbeeld sinds eind 2012 ook ondersteuning voor accubanken van Li-ion batterijen.

Gelikt

Indrukwekkend in Ingeborgs verhaal is haar constatering dat het automatische overschakelen naar zelfgeproduceerde wisselstroom naadloos plaatsvond, en als ik het goed heb begrepen ook het terugschakelen naar het net als dit er weer is. Vooral dat laatste liep nogal stroef bij de (nog in ontwikkeling zijnde) installatie van ons vorige artikel. Het is geen eenvoudige opgave: onder normale omstandigheden gebruikt de omvormer de aanwezige netstroom als referentie voor zowel de spanning als de frequentie en de fase van de eigen netstroom. Op het moment dat de netstroom wegvalt is die referentie er niet meer bij en voor een naadloze overgang moet de omvormer voor z'n eigen referentie zorgen. In het praktijk zal de vereiste ingebouwde generator van deze eigen referentiespanning wellicht continu draaien, synchroon met de netstroom zolang die er is. Op die manier is de naadloze overgang bij het wegvallen van de netstroom gegarandeerd.

Ook een probleem of vraag?

Mail of stuur die per post naar de redactie: redactie@woonbootmagazine.nl, postbus 8192 3503 RD Utrecht

In de periode dat de netstroom weg is, kan deze generator door diverse invloeden geleidelijk wegdrijven van de exacte frequentie en fase van het net. Bij een grootschalige storing kan het ook voorkomen dat het net zelf niet meer synchroon is met zijn vorige gedaante als het weer opstart. Dit wil zeggen dat onze thuisinstallatie gedurende de storing niet klakkeloos aangesloten mag blijven. Als het net weer in de lucht komt, moet eerst de synchronisatie hersteld worden en pas daarna de echte stroomverbinding. Zelfs in het ergste geval hoeft dit herstel niet meer dan een paar seconden te duren, maar wanneer hier niet in voorzien wordt kun je het soort verschijnselen krijgen die we de vorige keer beschreven.

Nedap verkoopt deze apparatuur niet rechtstreeks aan particulieren. Op hun website is er wel een 'zoeker' voor zowel dealers als installateurs van hun producten. Over de prijzen wordt in eerste instantie niet gerept.

Op het net:

www.nedap.com
powerrouter.com/nl

ADVERTENTIE



HETTEMA
wonen-op-water

Uw WOONARK TE KOOP ZETTEN OP FUNDA!

Verkoopcourtage v.a. € 1200,-
Taxatierapport € 380,-

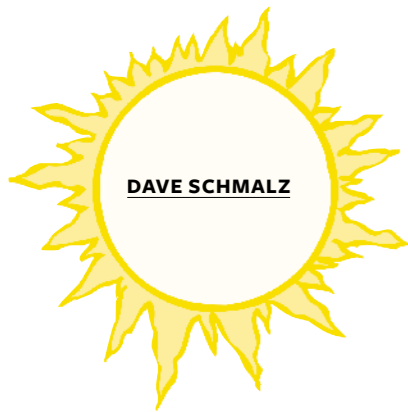
Nu inclusief Marktplaats!

Wij taxeren en verkopen door héél Nederland

Sjoerd van Hette

EMAIL: INFO@WONENOPWATER.NL T (0513) 41 16 39
INTERNET: WWW.WONENOPWATER.NL M (06) 11 924 985

Beëdigd Woonarktataxateur / Makelaar vastgoedpro funda



Wij hebben het vaker over zonnecentrales gehad, maar deze keer praten we met een ondernemer die het collectieve dakenbezit met een andere optiek bekijkt.

Iedereen het dak op!

Het begon met een Tweet die we kregen over een woonboot in de Prinsengracht die net voorzien was van wat op een grinddak leek, met her en der wat onkruid ertussen. De Tweeter was een bedrijf met de naam De DakDokters. Het leek wel iets waar een verhaal achter zou kunnen zitten en dat klopte ook. Op de website (link beneden) is de kreet 'Onze visie' het eerste wat je opvalt, als je eenmaal een serie foto's van natuur in de open lucht (met stadsgeluiden in de achtergrond) voorbij hebt laten gaan.

De visie van dit bedrijf is daar heel bondig, maar bijzonder duidelijk uiteengezet. De stichters hadden ooit ergens op een hoog dak gestaan, of misschien keken ze uit het raam van een landend vliegtuig, en wat ze opviel was een grote, versnipperde woestijn die door de daken van de stad wordt gevormd. Zo werd het idee geboren om carrière te maken met het verhogen van de kwaliteit van het dakgebruik om ons heen. Wat ze motiveerde was het beeld van een stad waar er op de daken echt geleefd wordt, hetzij door mensen met terrassen of in ieder geval door bloemen en groen in tuintjes.

Midden in de crisis

Ik word te woord gestaan door Daan de Leeuw, een van de drie oorspronkelijke initiatiefnemers. Het idee om er een business van te maken is voor een deel ontsproten doordat de werkgelegenheid er voor pas afgestudeerde technici in 2010 allesbehalve rooskleurig uitzag. Maar zonder hun idealisme zou het niet van de grond zijn gekomen. Eén van de drie specialiseerde zich in zonne-energie en is na verloop van tijd zijn eigen weg gegaan toen bleek dat de aanwezigheid van zonnepanelen naast



Een recent uitgevoerde opdracht: de woonboot tegenover het Houseboat Museum in Amsterdam; de beplanting zal naarmate het seizoen vordert, een stuk dichtergroeiën!

een dakverblijf niet met het beeld van de anderen strookte, van leven op het dak.

Het gaat echter niet alleen om idealen: deze mensen zijn gediplomeerde ingenieurs en ze weten het nodige over dakconstructies. Dat is maar goed ook want bij de meeste projecten komt er nieuwe fysieke belasting op de dakconstructie en een van de eerste zorgen is dus dat het dak niet gaat instorten. De DakDokters hebben geen specialisme gemaakt van woonboten maar dat komt voornamelijk omdat er zoveel meer daken zijn op gebouwen. In het geval van een woonboot moeten ze ook goed kijken of de addities die ze op het dak willen aanbrengen, geen problemen voor de stabiliteit van het drijvende voorwerp zullen veroorzaken.



Alvorens te beginnen met allerlei spullen op het dak te zetten, moeten ze er ook voor zorgen dat het dak niet als gevolg van hun werkzaamheden gaat lekken. Ze hebben hiervoor zelfs een bedrijf opgericht dat ze De DakDichters noemen, wat onder meer laat zien dat ze ook niet vies zijn van



Vanaf de weg valt de vestiging aan de kadekant niet goed op, daarom dit geinig 'uithangbord'.

een woordgrap en dat ze hun product ook als een vorm van poëzie beschouwen!

Meer dan één soort

Ik was al gaan kijken naar het woonbotendak (in de Prinsengracht, tegenover het einde van de Elandsgracht) en ik merkte op dat het momenteel allesbehalve groen en herbergzaam oogt en Daan vertelde dat het zo bedoeld is. De toplaag is inderdaad een soort grind van aardewerk en deze werkt ontmoedigend jegens alle soorten opportunistische vegetatie die aan kan komen waaien en de boel zou kunnen overheersen. De geprefereerde soorten beplanting op grotere dakvlaktes komt uit de brede categorie 'vetplanten', die in het algemeen laag op de grond groeien en die in staat zijn om veel water in hun eigen structuur op te nemen, zodat ze langere periodes van droogte kunnen overleven. Deze groep blinkt niet uit in de productie van bonte bloemen maar ze zijn ook niet helemaal eentonig en je ziet bij een goed ontwikkeld zogenaamd sedumdak dat er toch allerlei vlaktes zijn met verschillende kleuren.

Bij Huize de DakDokters houdt het met vetplantjes echter niet op en al scrollende door de foto's van opgeleverde projecten op hun website zie je dat er naar elke gewenste vorm van dakverfraaiing wordt gestreefd, als het maar in een gevoel van levendigheid resulteert. Zo zie je mooie houten terrassen, schermen tegen de wind, zitbanken, bloemen of vruchtbomen in grote potten, en zelfs één geval met een houtkachel op het terras zodat je er ook 's winters lekker (met een potje grog uiteraard!) kunt vertoeven. Ook zonnepanelen zijn niet helemaal uit het beeld verbannen, maar er wordt wel voor gezorgd dat zij niet aan de gezellig-

heid tornen. Ik kan me voorstellen dat een mogelijk gebruik van zonnepanelen op zo 'n terras juist als overkappend zonnescherm kan functioneren, want ik weet dat het 's middags in de zomer niet altijd even lekker zitten is in de volle zon – en later op de dag schijnt de zakkende zon onder zo 'n overkapping door.

Veredeld

Voor de door de DakDokters geleverde projecten waar timmerwerk mee gepaard gaat, wordt duurzaam hout gebruikt waar geen giftige middelen inzit. Hier zit een eigen verhaal achter dat gek genoeg terug te voeren is naar oliegiëgant Shell in de jaren zeventig van de vorige eeuw. Tijdens de oliecrisis in 1972 had een of ander slimmerd het idee om een olievervanger uit hout te onttrekken en in dat verband werd onderzoek gepleegd gebruikmakende van een (bewust) misleidende codenaam PLATO (Providing Lasting Advance Timber Option). Gelukkig is er niets van de oliewinning uit hout terechtgekomen, maar wat bleek: juist de bedrieglijke codenaam gaf aan wat er wel succesvol was aan het onderzoek. Door gewone Europese zachte houtsoorten in een oven met water, stoom, en hoge druk en temperatuur te behandelen, schijnen ze de rotbestendige en vormvaste eigenschappen van tropische hardhoutsoorten te verkrijgen.

Duurzaam timmerhout heeft uiteraard geen plaats in het businessmodel van Shell en na lang tobben sluit Shell omstreeks 1990 het Plato-project af, waarop de oorspronkelijke Shell-onderzoeker en twee andere Shellmanagers de (octrooi)rechten overnamen. In de loop van de jaren negentig ontwikkelen zij het proces tot een volwaardig product met een productiefabriek op een industrieterrein in Arnhem.

Sindsdien is het onderzoekers in andere landen gelukt de essentie van het Plato-proces na te apen en dat is goed ook, want het oorspronkelijke bedrijf is geen stabiel bestaan toebedeeld. De DakDokters gebruiken tegenwoordig het vergelijkbare, in Zweden ontwikkelde product ModiWood.

Begroting

Ik heb gevraagd naar kosten voor de opdrachtgevers en gehoord dat prijzen behoorlijk uiteen kunnen lopen, afhankelijk van wat voor levend dak ze willen. Maar Daan geeft een indicatie voor zo 'n sedum-

dak van ruwweg €100 per vierkante meter. Daar zit voor ongeveer de helft arbeids- en servicekosten in; als je doe-het-zelf pakketten op het net opzoekt kom je in de buurt van €50 per vierkante meter uit. Maar dan heb je bij de DakDokters er de deskundige adviezen van de DakDichters bij – en er moet ook iets zijn voor het bedrijfs spaarpotje! De DakDokters schrijven ook onderhoudscontracten uit en deze zijn onmisbaar, zeker waar het om uitgebreide beplanting gaat.

Het is niet mis wat er aan diverse subsidieregelingen zijn voor particulieren die aan dit soort projecten beginnen. Uiteraard hebben de DakDokters hier veel kaas van gegeten (ook letterlijk zou je kunnen zeggen) en ze kunnen opdrachtgevers waardevolle adviezen geven over de mogelijkheden.

Wat ik vooral indrukwekkend aan deze start-up vind, is hoe succesvol het is. Volgens Daan krijgen ze inmiddels rond de honderd opdrachten per jaar en dat is niet niks voor een klein bedrijfje dat midden in de crisis van start ging en nu nog geen vijf jaar oud is! In vaste dienst hebben ze ongeveer tien man en daarnaast zijn er bijna net zo veel externe ZZP-ers waar ze een beroep op kunnen doen.

Grappig is dat ze al bijna vijfhonderd afgeronde projecten hebben, met het leeuwendeel in Amsterdam en omstreken, maar voor de passant op straat is niet meer dan een handjevol zichtbaar! Dat zou voor hen ook een reden kunnen zijn om woonboten als klant te verwelkomen, want woonbotendaken zijn in het algemeen wel zichtbaar vanaf de straat, of tenminste van stoepen of bruggen. Daan vertelt dat de boot aan de Prinsengracht om de haverklap door toeristen en andere voetgangers wordt gekiekt en hij vindt het fijn dat op deze manier Amsterdam nog eens beroemd wordt, nu voor de voortschrijdende dakvergroening. Ik citeer de slotkreet uit de visieverklaring van de DakDokters: op naar een Ecologische Hoogstructuur! ■

Op het net:

www.dakdokters.nl
www.platowood.nl
http://www.eco-logisch.nl/pdfupload/Modiwood_Techinfo.pdf

JURIDISCHE PROBLEMEN MET UW WOONCHIP?

**Bart Tonen
&
Matthijs Vermaat**

hebben zich gespecialiseerd in de juridische problemen die bij het wonen op een woonschip kunnen ontstaan.

Zij kennen de woonbotenwereld uit eigen ervaring en schrijven daar regelmatig over.

U kunt bij andere specialisten op ons kantoor terecht voor
arbeidsrecht, civiel recht, consumentenrecht,
huurrecht, personen- en familierecht,
sociale zekerheid, strafrecht en vreemdelingenrecht

Willemsparkweg 31
1071 GP Amsterdam
tel: 020-676 66 90
fax: 020-676 66 95
e-mail: info@woudegraaf.nl
web: www.woudegraaf.nl

Ons kantoor is bereikbaar met de tramlijnen 2, 3, 5 en 12.

Hét verlangen



Dé vervulling



Windas 6 | 8441 RC Heerenveen | Telefoon (0513) 67 12 84
info@spruytarkenbouw.nl | www.spruytarkenbouw.nl

**KOMPAAN
WOONARKSERVICE**

- Betonreparatie**
- Injecteren**
- Inspectie**
- Vrijblijvende offerte**



Voor meer informatie of voor een afspraak kunt u
ons onder het volgende nummer bereiken:
tel 0561 - 611 194 / 06 - 129 444 78

**W KOMPAAN VOCHTWERING
VOEGWERKEN & VOCHTWERING**

INTERNET: WWW.KOMPAANVOCHTWERING.NL
E-MAIL: INFO@KOMPAANVOCHTWERING.NL

**Woonarkenbouw
De Blauwe Wimpel**



De Blauwe Wimpel is een gerenommeerd familiebedrijf dat zich gedurende 55 jaar heeft gespecialiseerd in het bouwen van woonarken en betonnen casco's. Door onze jarenlange ervaring, kunnen wij u uitstekend adviseren en begeleiden bij het realiseren van een unieke woonark, waarbij wij uiteraard al het mogelijke zullen doen om te voorzien in uw woonwensen.

Klein, groot, laag, hoog, recht, rond, klassiek of juist hypermodern, uw wensen zijn voor ons de hoofd fundering zodat uw woongenot straks optimaal zal zijn!

Bent u geïnteresseerd in ambachtelijk, degelijk en inspirerend vakwerk, kom dan vrijblijvend langs op onze werf zodat u zichzelf kunt overtuigen van onze mogelijkheden.



Scheepswerf De Blauwe Wimpel BV
Overdiemerweg 32, 1111 PP Diemen
Telefoon 0294 41 27 36, Fax 0294 43 05 12

E-mail info@deblauwewimpel.nl
www.deblauwewimpel.nl

RECENSIE

YVONNE HELSLOOT



Droom en werkelijkheid

Een hertog uit 1264 wisselt in zijn droom met Cidrolin, een hedendaagse dromer, die midden in levendig Parijs woont. Maar wie droomt wie?



Op de 25ste september van bovengenoemd jaar betrad de hertog van Auge zijn slottoren om te kijken "hoe de geschiedenis ervoor stond". Een geschiedenis waarmee hij zich niet goed raad weet. Vanaf dat moment volgen we de hertog op zijn avonturen door de eeuwen heen. Zijn kasteel ligt "in de modder, gemaakt van onze blauwe bloemen". Hij wil er graag weg en trekt er vaak opuit, onder andere naar Parijs. Met zijn paard Demosthenes, zo "genaamd omdat hij kon spreken, zelfs met het bit tussen zijn tanden". Deze Demo of Sten vergezelt hem op zijn tochten door de geschiedenis, evenals het ook pratende, maar zwijgzamere paard Stefanus. Stef wordt bereiden door diverse pages, wisselende gezellen in de loop der jaren. Constante hofgasten zijn een "abbé" en een bisschop. Geestelijk raadsheren én vertegenwoordigers van Auge's worsteling met de kerk.

Wanneer de hertog in slaapt valt, ontwaakt Cidrolin. Hij woont op een aak, "de Ark", "die vast ligt verankerd" aan een Parijse kade. Hij "verdrijft" zijn tijd liggend, dromend of drinkend in zijn ligstoel op de brug of op het achterdek van het schip. Hij schenkt vele glazen "venkelessence met plat water", een lijfdrankje ook van de hertog van Auge. Verder schildert hij zijn tuinhok, dat regelmatig met scheldwoorden wordt beklad. En hij praat op de kade en bij het pand in aanbouw aan de overkant van de boulevard. Hij voert er bijzondere gesprekken met heel verschillende mensen. Onder andere met passerende "mannelijks- en vrouwjeskampeerdere", op weg naar een "kampeerderekampeerkamp". Deze camping ligt "op minder dan vijfhonderd meter hiervandaan stroomopwaarts". Cidrolin bezoekt de camping als is het een diertuin. Hij praat ook graag over zijn schip. Hij kan zelfs telefoon krijgen. Het schip heeft een vast ("blauw") huisnummer, "net als bij een huis". Cidrolin zegt dat hij vanuit zijn slaapkamer zou kunnen vissen, "als ik viste, maar ik houd niet van vissen". Het is een heel groot schip met een kajuit en een steile loopplank met eronder "smerig rioolkooksel".

Beide mannen hebben drie dochters. Twee zijn er al getrouwd, de derde trouwt terwijl we lezen. Zowel de hertog als Cidrolin hertrouwen met een jonge vrouw. In een woedebui slaat de hertog de geliefde van zijn jonge vrouw dood. Hij vlucht en reist naar het zuiden van Frankrijk naar de Périgord samen met zijn paarden en een burggraaf. Incognito als de heer Hégault. Hij zoekt naar grotten en grottekeningen, die bewijzen dat er leven was vóór Adam, de "preadamieten".

We zijn inmiddels ten tijde van Quatorze Juillet. De Bastille wordt ingenomen door "het volk". De adel vlucht het land uit. Zo ook de hertog van Auge, die naar Spanje "emigreert". Naar zijn goede vriend graaf Almaviva y Altamira, die "uitstekend Frans sprak, zoals elke beschaafde Europeaan in die tijd". De hertog gaat er grotten schilderen. Wie zal zijn werk ooit zien, vraagt zijn vriend. Antwoord: "Prehistorici"! Dat is een woord dat de graaf niet kent... en dan komen heden en verleden bij elkaar. De hertog belandt met zijn gevolg op het schip van Cidrolin. Ze verkeren enige tijd in elkaars gezelschap. Dan 'kaapt' de hertog het schip, kapt de kabels en verdwijnt in een zondvloed. Cidrolin en zijn vrouw vluchtten de wal op. Wij eindigen weer in de modder bij het kasteel, waar het schip is gestrand. Het water is weggetrokken en de blauwe bloemen komen alweer op!

Een boek voor volhouders en/of mensen die erg belezen zijn. Het wemelt van de verwijzingen. Maar voor de eenvoudigen onder ons, zoals ik, is er gelukkig een nawoord waarin een en ander wordt toegelicht. Leuk zijn de woordspelingen, de taal- en tijdgrappen. Misschien heb ik het laatste tweedehandsje gekocht, maar het boek is te leen in de bibliotheek. Weliswaar uit het magazijn!

Titel De blauwe bloemen
Auteur Raymond Queneau
Uitgever De Bezige Bij, A'dam, 1992
ISBN 90-234-3266-5

Duitsers koppelen een woonboot eerder aan Nederland dan hunebedden



Papenburg- Op 16 april opende de 'Landes Gartenschau', in het Duitse Papenburg, haar deuren. Dit evenement, een soort mini-Floriade, duurt een half jaar en de organisatie verwacht zo'n 500.000 bezoekers. Dit jaar heeft de Gartenschau het thema 'maritiem'. De provincie Drenthe presenteert zich daar dan ook met een oer-Hollandse woonboot. De Drenten hopen zo meer Duitse toeristen naar de regio te trekken. Volgens de organisatoren koppelen Duitsers een woonboot namelijk eerder aan Nederland dan hunebedden of Bartje. Ook de Duitse ambassadeur in Nederland ging een kijkje nemen bij de Drentse woonboot en volgens de Duitse media bezoekt ook koning Willem-Alexander binnenkort het evenement.

Cementtanker overvaart Franse woonboot



Katwijk - Op maandagmiddag 31 maart voer een Franse woonboot stroomopwaarts op de Maas tussen Linden en Katwijk toen hij van achter werd geramd door een cement-tanker. De schipper kon op tijd via een raampje uit de boot ontsnappen maar zijn hond heeft het ongeval niet overleefd. De woonboot kapseisde en zonk. De schipper is niet alleen zijn hond maar ook zijn huis en inboedel kwijt. Hij voer al vier jaar op de boot en zijn hele hebben en houden was aan boord. Hoe het ongeluk heeft kunnen gebeuren en welke schipper daarvoor verantwoordelijk is wordt nog onderzocht.

Verhoging erfpacht



Spaarnwoude- Bootbewoners van het Liewegje in het gebied van Recreatieschap Spaarnwoude pachten de grond rondom hun boot en betalen daarvoor jaarlijks een vaste prijs. Het Recreatieschap wil de erfpacht gaan verhogen. Bij een vorige verhoging zou de erfpacht eerst met een factor tien verhoogd worden. Dat hebben de bewoners uiteindelijk na intensief overleg terug kunnen brengen naar een factor twee. Bootbewoners die de erfpachtverhoging niet meer kunnen opbrengen en hun boot willen verkopen moeten potentiële kopers zien te vinden die akkoord gaan met de prijs. Pas dan geeft het recreatieschap toestemming voor verkoop. Een vorm van rechtsbescherming om extreme prijsverhogingen tegen te gaan ontbreekt. Er is geen wet of toezicht-houder die de pachtprizen in de gaten houdt.

Einde aan permanente bootbewoning Agnietenplas



Zwolle - Op de Agnietenplas gold 's zomer de regel dat plezierboten er maximaal drie dagen aaneengesloten mochten blijven liggen. Die regel bleek in de praktijk niet te werken. Er werd permanent gewoond op de boten. Dit jaar maakte de gemeente daar een einde aan; de boten zijn inmiddels weg en mogen niet meer afmeren in de Agnietenplas, nabij het Haersterveer. Zo wil de gemeente voorkomen dat de plas illegaal gebruikt wordt. Mogelijk dat er in de toekomst wel weer overnacht kan worden op de Agnietenplas maar daarvoor moeten er eerst een aantal maatregelen genomen worden en daarvoor is momenteel geen geld beschikbaar.

Bootbewoners "Strafhoek" mogen blijven

Den Bosch - De woonbotenlocatie Ertveldplas is een bijzondere plek. De locatie bevindt zich aan de noordoever en grenst



aan De Groene Delta. Vroeger werd de plek ook wel "De Strafhoek" genoemd. Er liggen inmiddels ruim 20 woonschepen. De gemeente heeft de ligplaatsen altijd als illegaal beschouwd. Zij zijn niet gedoogd maar ook niet verwijderd. Na 25 jaar wil de gemeente, samen met de bootbewoners, tot een goede oplossing komen. De bootbewoners mogen blijven. Op basis van een regeling waarbij op naam van de eigenaar tot in lengte van jaren de boten mogen blijven.

Woonboten Noordersluisweg nu illegaal?



IJmuiden - Zo'n 18 woonbootbewoners wonen al ruim twintig jaar aan de Noordersluisweg. Nu lijkt het daar met de rust gedaan. De gemeente Velsen heeft een nieuw beleid vastgesteld met als gevolg dat er op het Sluiscomplex niet (meer) gewoond mag worden. Een staalbedrijf wil de grondstoffenopslag op het terrein tegenover de woonboten uitbreiden en dan kunnen bootbewoners daar niet meer wonen. Het is nu onduidelijk of de woonboten daar nu illegaal liggen of niet. De gemeente kan daar voornog geen uitsluitsel over geven.

Bootbewoners starten petitie voor tunnel

Gent - De Jonge Dokken, de vereniging van de 35 bootbewoners van de woonboten in de Oude Dokken, willen dat de stad de geplande Verapazbrug over het water vervangt door een tunnel. De bootbewoners zijn bang voor lawaai en fijnstof en zijn een petitie gestart. De geplande brug moet Dok Noord verbinden met de Koopvaardijlaan en vormt



het sluitstuk van een nieuwe verbinding tussen de stadsring R40 en de R4. De bootbewoners willen dat de mogelijkheid van een tunnel even grondig wordt onderzocht als de brug. De Schepen van Stadsontwikkeling wil het idee met de bootbewoners gaan bespreken.

Monster aan Amstelveld



Amsterdam- In de Prinsengracht ter hoogte van het Amstelveld, ligt sinds kort een aparte woonboot genaamd "Nessie" met een knipoog naar de Schotse legende. De boot is volledig gemaakt van Cortenstaal. Cortenstaal is een metaallegering, bestaande uit ijzer waaraan koper, fosfor, silicium, nikkel en chroom zijn toegevoegd. De bruine roestkleur is het meest typische uiterlijke kenmerk. De roestkleurige en zeer dichte oxidatiehuid beschermt het dieper gelegen materiaal af van zuurstof waardoor de oxidatie sterk vertraagt. De eigenaren hebben er acht jaar over gedaan om een vergunning te krijgen. Maar nu het dan eindelijk zo ver is hopen zij binnenkort "Nessie" te betrekken.

Woonboot met zicht op het Eemmeer



Zeewolde- Ook vakantieparken ontdekken steeds vaker de aantrekkelijkheid van

SCHATGRAVEN OP JE EIGEN SCHIP



Sinds dat ik mijn schip kocht in 2002 heb ik een ouderwetse waterpomp in mijn machinekamer staan. De vorige eigenaar van mijn schip heeft de pomp netjes onderhouden maar ik doe er niets mee.

Eigenlijk best zonde want er is mogelijk wel een liefhebber onder de lezers van Woonboot magazine die een plekje in de machinekamer heeft waar deze pomp zijn functie weer kan uitvoeren.

Ik wil deze pomp graag aan die liefhebber geven, maar ik kan hem/haar voornog niet vinden. Vandaar mijn oproep aan een liefhebber die de pomp kan gebruiken. jochem@euronet.nl

MEERPAALTJES

REPARATIE EN ONDERHOUD
Van stalen woonschepen. Wij hebben hiervoor 3 dokken, waarin u rechtstandig uit het water gaat.
Wij bouwen ook stalen onderbakken. Vraag vrijblijvend prijsopgaaf. **Scheepswerf "Vooruit"**,
Zuidelijk 404,1505 HE Zaandam.
Tel.: 075-615 63 58.
WWW.SCHEEPSWERFVOORUIT.NL

...

200 tons SCHEEPSHELLING ALKMAAR
info@nicolaaswitsen.nl/072 5112297

Heeft u iets te verkopen, te ruilen, of zoekt u iets?
Plaats een meerpaaltje!

TARIEVEN MEERPAALTJES

Tarief per regel, incl. BTW: abonnees € 3,- ; niet-abonnees € 5,- zakelijk € 7,50 per regel.
Eén regel bevat ± 30 lettertekens. Uitsluitend schriftelijke reageren. Stuur uw tekst, naar:
Heleen Deurloo, rijksweg 197, 9792 PE Ten Post. Tel: 06 - 516 466 50
Mail: heleendeurloo@gmail.com.
Betalingen per giro 139 19 94 t.n.v. Heleen Deurloo.

wonen op het water. Zo ook Center Parcs. Vanaf oktober breidt het vakantiepark bij Marina De Eemhof uit met nieuwe accommodaties in de vorm van woonboten. De woonboten komen te liggen in de oude jachthaven. Elke boot heeft twee verdiepingen en beschikt over een dek met zicht op het Eemmeer.

Drie nieuwe ligplaatsen in West



Amsterdam- Het stadsdeel West geeft op de Wittenkade twee ligplaatsen en op de Hugo de Grootkade één ligplaats uit in erfpacht voor woonboten. Kijk voor de voorwaarden op: www.west.amsterdam.nl/waterpercelen

De vrijheid Wonen op een motorjacht van de Vrijheid

Beiden hadden ze weinig ervaring met water en boten. Hans en Erica Versteeg kennen elkaar nu bijna tien jaar en wonen inmiddels zes jaar op de Vrijheid, een motorjacht van dertien meter.



Hans: "Ergens ben ik altijd een zwerver geweest. Tijdens mijn laatste beroep als hoofdconductor kwam dat mooi van pas. Je komt nog eens ergens met de trein. Door mijn diensten konden wij er geregeld, naast de vakanties om, een hele week op uit met de caravan. Daar hebben wij ervaren dat leven in een kleine ruimte best te doen is. Je moet je wat aanpassen, maar dat spreekt voor zich".

Erica: "Op een gegeven moment staan we met de caravan aan een meer. Er komt een motorboot aanvaren, legt aan, ze drinken koffie en gaan weer. Hans zei: dat wil ik ook wel. Waarop ik zei: dan gaan we dat toch doen! Zo is het begonnen".

De oriëntatiefase begint. Er worden verlanglijstjes opgesteld waaraan de boot zou moeten voldoen. Makelaars worden benaderd en zo langzamerhand worden de eerste bezichtigingen afgewerkt. Optimistisch werd begonnen met een scheepje van 10.000 euro. Dat viel toch wat tegen. Het werd echter steeds duidelijker wat het dan wel moest worden. Inmiddels werd Hans, zoals hij dat zegt, door de spoorwegen op een zijspoor gezet. Uiteindelijk wordt hij een uitgerangeerde spoorwegman. De grote vrijheid ligt voor zijn voeten. Dan ontstaat het plan om helemaal op een schip te gaan wonen. Dat is even schakelen maar het plan wordt voortvarend opgepakt. Het huis wordt te koop gezet, een opslag voor de inboedel gehuurd.



Het juiste schip werd gevonden in Dordrecht. Goed onderhouden, de juiste ruimte op de juiste plek, voldoende uitgerust op voorlopig meteen op te kunnen wonen. De Vrijheid wordt gekocht. Jammer genoeg wordt het huis niet verkocht. De crisis slaat net te vroeg toe. Verhuren dan maar. Na een eerste vervelende ervaring, wordt het huis nu verhuurd aan huurders die het weten te waarderen. De verhuizing naar de boot vereiste een strenge selectie van wat mee moest, kon en wenselijk was. De rest moest in de opslag. Dat werd een stevige opdracht. Uiteindelijk komt er een compromis uit de bus van wat wenselijk en haalbaar is.

Het zwervende bestaan

Met het vaarbewijs op zak kon het zwervend bestaan beginnen. Het was leren door vallen en opstaan. Ernstige problemen hebben zich echter niet voorgedaan. Wel ervaringen (plezierige en minder plezierige) met ligplaatsen. Jachthaventarieven zijn niet vol te houden als je die dagelijks als passant zou moeten betalen. Goedkope of gratis plaatsen moesten ontdekt worden. Dat lukte. Een winterplek bleek moeilijker. Hans: "In de eerste winter hebben wij in een jachthaven gelegen in Enschede. De gemeente Enschede heeft te kennen gegeven dat dit niet mocht. Hoewel dit nergens in welke regelgeving dan ook terug te vinden was, zijn we vervolgens maar vertrokken. We wilden de vereniging niet in verlegenheid brengen. Ze zijn uiteindelijk voor hun subsidie van diezelfde gemeente afhankelijk. Door een geluk bij een ongeluk (brand aan boord door een oververhitte uitlaat), kwamen we terecht bij een scheepswerf waar we de afgelopen vier winters hebben doorgebracht. Na wat rondbellen naar mogelijkheden bij andere jachthavens (Erica: "Je moet het niet hebben over 'wonen' maar over 'verblijven', anders lukt het nooit!") zijn we nu uitgekomen bij een jachthaven in Groningen.

We zijn verder niet aan Enschede gebonden behalve dan de huisarts en de tandarts. Enschede is uitstekend met de auto of het spoor te bereiken vanuit de rest van Nederland. Verder hebben we het postadres in Enschede. Het enige lastige af en toe is om voldoende aanwezig te zijn bij de repetities van het koor waarin ik zing. Verder is Nederland natuurlijk een vreemd land: 1 april begint het vaarseizoen en gaat alles open. Je bent overal welkom met je schip. Op 1 oktober eindigt het vaarseizoen en vervolgens kan je nergens meer met je schip terecht behalve voor de stalling. Aan boord blijven is er niet bij!"

Leven aan boord op 13 x 4 meter

Erica: "We hebben alles wat we nodig hebben. Een prima centrale verwarming die ook het warme water voor de keuken en de douche levert. Een prima slaapkamer met opbergruimte in het achteronder. De salon is het dagverblijf en in het vooronder is de (eet)keuken. Je wordt vanzelf inventief over het gebruik van je beschikbare ruimte en spulletjes. Een uitgebreid glasservies zal je bij mij niet aantreffen, maar hoeveel glazen heb je nodig. Het is er allemaal maar óf in mindere mate, óf kleiner. De belangrijke dingen zijn er wel zoals de muziekspullen van Hans. Twee volwassen gitaren, wat geluidsapparatuur en een elektrische piano moesten mee. Gelukkig bestaat mijn hobby uit borduren. Hoewel het grote lappen zijn, berg je die redelijk klein op. In dit geval onder de salontrap, die ik tevens indien noodzakelijk gebruik als bijzettafel. Alleen lastig als Hans onverwacht de trap op- of afmoet. En de regel is dat als er iets nieuws aan boord komt, er iets ouds van boord af gaat".

Hans: "Ik mag graag televisie kijken en natuurlijk hebben we een koelkast. Ook zijn we fanatieke computergebruikers. Daardoor worden er hoge eisen aan onze stroomvoorziening gesteld. Door het gebruik van zonnepanelen, een grote accubank en voor bijzondere gevallen een hulpaggregaat, zijn we compleet zelfvoorzienend. Verder hebben we voldoende bunkercapaciteit wat water en diesel betreft om het een tijdje 'in het wild' uit te houden. Verder heb ik nooit moeite gehad met een bescheiden ruimte: mooi alles onder handbereik. Eigenlijk vind ik dit een ruim schip".

Erica: "'s Winters heb ik wel eens dat je heel veel binnen zit. Maar 's zomers heb je enorm veel buiten, dat ook nog eens om de haverklap verandert!"

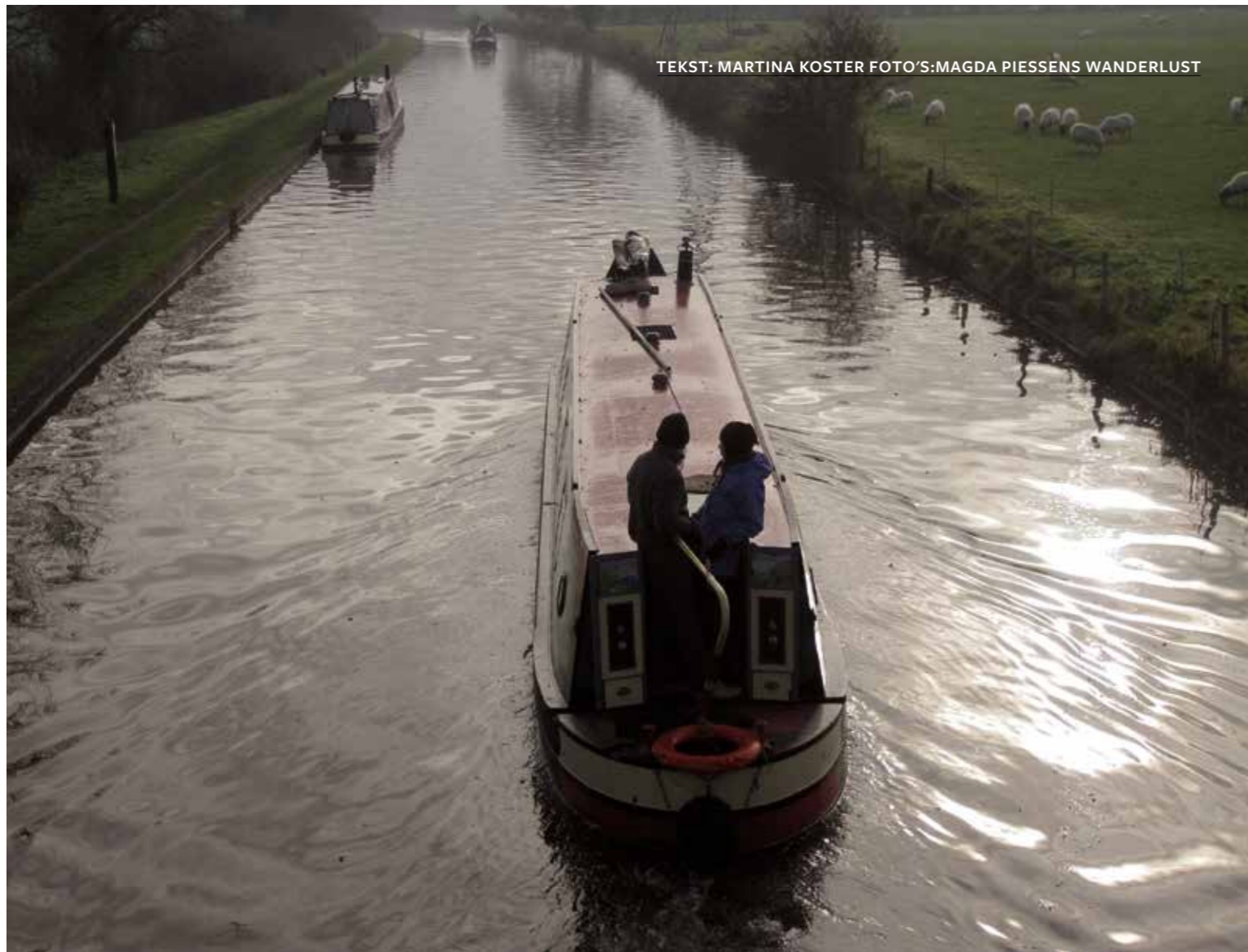
Anders dan op de wal

Het is niet alleen wonen op het water dat anders is dan wonen in een huis, de manier van een zwervend bestaan is ook compleet anders dan wanneer je op een vaste plek woont. Je vaste loopje naar de burens voor de koffie heb je niet meer. Je hebt elke keer weer contacten met andere mensen. Je hebt ook iedere keer ander 'behang' in de vorm van een wisselend uitzicht. Hans: "Gelukkig hebben wij niet zo'n behoefte aan een uitgebreid sociaal leven. We hebben onze vaste vrienden en als het noodzakelijk is, maken we makkelijk contact met onze toevallige burens. Dat regelt zich eigenlijk vanzelf. We hebben de vrijheid van komen en gaan en daar kiezen we bewust voor".

Erica: "Wat wel anders is dat je, met name 's winters, veel meer direct betrokken bent met de weersomstandigheden. Hoewel we het prima warm kunnen houden aan boord, moet je toch als het vriest naar buiten om het schip ijsvrij te houden. Een koud klusje maar je weet waarvoor je het doet. En je ervaart direct de voldoening als het klaar is. Het lijkt een beetje op ramen lappen in een huis: je kan gelijk zien wat je gedaan hebt en er van genieten".

Hans: "Ik ben helemaal in mijn nopjes met mijn zwervende bestaan. Ik ben wat dat betreft een wereldburger. In die zin voel ik mijn overal thuis". Erica: "De overstap is geleidelijk gegaan en de eerste twee jaar hadden we de veiligheid van het nog aanwezige huis. Nu hoef ik niet meer terug!" ■

Hans en Erica houden een website bij: www.msdevrijheid.nl



TEKST: MARTINA KOSTER FOTO'S: MAGDA PIESSENS WANDERLUST



Werken aan boord **Wanderlust**

Een Nederlandse vrouw en haar Duitse vriend trekken samen op een narrowboat, die tevens dienst doet als varende galerie en atelier, door Engeland. Zij voorzien in hun bestaan door onderweg hun werk te verkopen.

Het is uiteindelijk een narrowboat geworden

"Ik weet hoe moeilijk het is om op een schip te wonen in Nederland en een eigen zaak te hebben. Berth is ook beeldend kunstenaar en we waren op zoek naar een plek om ons werk te exposeren en te verkopen. Op een gegeven moment heb ik zomaar een kaart gekocht van de binnenwateren van het Verenigd Koninkrijk. Ik was enorm verrast over de hoeveelheid kanalen. Daarna ben ik gelijk naar de bibliotheek gegaan om mij in te lezen en heb ik informatie opgezocht op internet. Ik kwam er achter dat het hier mogelijk is om vanaf je boot spullen te verkopen en dat een vergunning daarvoor niet zo duur is. We hebben toen wat vakbladen aangeschaft en op onze weg terug van Nederland zijn we naar een paar boten gaan kijken en hebben toen de Wanderlust gekocht."

De volgende stap

"Nog voor we aan het opknappen van de boot begonnen, hebben we een cursus

varen gevolgd op ons eigen boot. We hebben nu een 'Inland Waterways Helman's Certificate', een equivalent van het Nederlandse vaarbewijs. Daarna zijn we van alles gaan uitproberen: de verschillende sluisen, tunnels noem maar op. Dat ging niet altijd even vlekkeloos en we hebben veel spannende momenten meemaakt. Berth is veel behendiger dan ik in het besturen van de boot. Hij heeft altijd gezeild en is dus gewend aan een helmstok. Ik ben gewend aan een stuurwiel en ging nogal eens de verkeerde kant op. Daar komt bij dat zo'n narrowboat erg gevoelig is voor wind en stromingen."

De boot opknappen

"De boot was erg verwaarloosd en had een goede schilderbeurt nodig. Hoewel we niet totaal wilden afwijken van de traditionele beschildering, wilden we toch ook graag ons eigen stempel op de boot drukken. We hebben gekozen voor een afwijkend patroon maar wel in de traditionele kleuren. Op narrowboats staan vaak afbeeldingen van rozen en kastelen

maar wij wilden het schilderwerk als een soort verlenging van onze kunst zien. Wij zijn nog niet helemaal klaar maar zijn blij met het resultaat tot nu toe. Het woongedeelte was ook slecht maar daar hebben we alleen het hoogst noodzakelijke aan gedaan. We hadden voornamelijk problemen met de interne leidingen, de waterpomp en de elektriciteit moest op orde worden gebracht."

En dan de verhuizing

"Na het opknappen hebben we het huis en de camper opgegeven zodat we ons volledig op de boot konden richten. De meeste spullen hebben we aan vrienden gegeven of naar de kringloopwinkel gebracht. Vooral van de boeken heb ik met pijn in mijn hart afscheid genomen. We hebben alleen dingen aan boord waar je echt niet zonder kunt. Het schip is voor Nederlandse begrippen klein: 14,3 meter lang en 2 meter breed en de diepgang is zo rond de 70 centimeter. Het was dus een hele uitdaging al het gereedschap en onze kunst op te slaan. De 'popUP gallery' zit

Soms kan een nare gebeurtenis net de laatste aanzet vormen om de knoop door te hakken en eindelijk je droom te verwezenlijken. Voor Magda was dat het overlijden van haar vader. De week voor zijn dood heeft zij hem, samen met haar vriend Berth, verzorgd. Haar vader was schipper en de

laatste gesprekken gingen vaak over schepen en varen. Magda's mooiste jeugdherinneringen zijn gerelateerd aan water. Ze werd verliefd op Berth omdat ze zo onder de indruk was van zijn kennis van Nederlandse schepen. Zij heeft vijf jaar op een woonboot in Nederland gewoond en de laatste negentien jaar woonde zij aan de

kust in Wales. Zij had daar van een hectare grond een landschapswerk gemaakt maar zag zich genoodzaakt dat om gezondheidsredenen te verkopen. Ze hadden dus wat geld te besteden. Haar vader vertelde veel over de geschiedenis van de sleepvaart en haar oude droom om met een slepertje door Europa te trekken werd weer levend.

DUURSM  **VERSLUIJS**

DÉ WOONBOOT TAXATEUR

TAXATIE met of zonder ligplaats
VISUELE INSPECTIE bij aankoop

Informeer naar onze concurrerende tarieven
088-77 88 666 (lokaal tarief)
Amsterdam - Naarden - Oegstgeest
www.duursma.info

efm en ORANJE
voorbereid op de toekomst

 **efm** 
voortarend verzekerd! SCHEEPSVERZEKERINGEN

www.efm.nl | www.oranje-verzekeringen.nl

Unger Hielkema advocaten

Staat het water je aan de linnen?



Jurist Cor Goudriaan woont al 35 jaar op het water. In die tijd heeft hij vele woonbootbewoners bijgestaan in geschillen met onder meer arkbouwers, oevereigenaren, verzekeraars, gemeenten en andere overheden. Dus worstel je met een juridisch probleem, bel dan Cor.

Cor Goudriaan is werkzaam bij Unger Hielkema advocaten:
Tel.: (020) 683 57 80. Mail: goudriaan@ungerhielkema.nl

Unger Hielkema levert gespecialiseerde bijstand in bestuursrecht, ondernemingsrecht, vastgoedrecht, arbeidsrecht en familierecht.

Unger Hielkema advocaten
De Boelelaan 7
1083 HJ Amsterdam
Tel. (020) 683 57 80
www.ungerhielkema.nl



VANWEGE DE INTRODUCTIE VAN ONZE NIEUWE SITE
WOONARK-VERZEKERING.NL
NU BIJ HET AFSLUITEN VAN EEN NIEUWE WATERVILLAVERZEKERING
DE **INBOEDELVERZEKERING**
TOT 01-01-2015 **GRATIS!**

DE BESTE VERZEKERING VOOR UW WATERVILLA

- Schadevergoeding op basis van herbouwwaarde
- Dekking bij schade en gevolgschade door eigen gebrek
- Garantie tegen onderverzekering
- Dekking bij droogvallen na dijkdoorbraak (de ramp bij Wilnis)
- Premie vanaf € 1,50 per € 1.000,- verzekerde waarde

OBM VERZEKERINGEN

Parallelweg 1, 1151 BS Broek in Waterland
Telefoon: 020 - 4 03 18 29
info@obmverzekeringen.nl



in een kist op het dak en de beelden en andere spullen zitten in manden onder onze bank. Ook hebben we overal hout opgeslagen, zelfs onder het bed en in de linnenkast. We wonen niet alleen op de boot maar werken er ook op.”

Waar lag het schip toen jullie het nog aan het opknappen waren?

We hebben ook een vaste ligplaats zo'n vier kilometer van Nantwich. We liggen daar langs het kanaal. De plek hoort bij een soort van jachthaven. Er liggen daar vijf bewoonde schepen net voor de sluis, dus echt saai is het er nooit. We hebben er havenvoorzieningen en zelfs een stukje tuin. Een heerlijk rustig plekje weg van het drukke verkeer.”

Even iets over jullie kunst.

“Berth heeft jaren gewerkt als meubelontwerper, maar de laatste zes jaar houdt hij zich uitsluitend bezig met het maken van houten beelden. Hij gebruikt het liefst beukenhout. Hij werkt zonder plan en gaat uit van zijn gevoel en maakt zijn werk vaak zonder reden. Mijn landschapskunst komt voort uit mijn liefde voor de natuur. Ik wil mensen de schoonheid ervan laten zien. Ik zie mijn kunstwerkjes als kleine cadeautjes aan de natuur omdat wij mensen over het algemeen alleen maar nemen uit de natuur. Deze kunst is niet te koop maar ik heb er wel vele foto's van en ik schrijf gedichten die ik wel verkoop. Wij leven zeer eenvoudig en hebben maar weinig geld nodig.”

Wat zijn je mooiste ervaringen tot nu toe

“Om te beginnen geeft het varen een enorm gevoel van vrijheid. We staan lekker vroeg op, starten de motor, gooien de

trossen los en gaan. We staan dan met een kopje thee aan het stuur en varen in een rustig tempo tot we een mooi plekje zien waar we gaan ontbijten. Soms zijn we lui en vertrekken we pas in de middag. We moeten er wel rekening mee houden dat we op tijd komen op de markten en festivals waar we voor hebben geboekt. Ieder weekend willen we ergens naartoe waar mensen zijn zodat we ons werk kunnen verkopen. We genieten ook echt van de gesprekken die we langs de wal hebben met zo veel verschillende mensen. Voor mij persoonlijk was het varen door een stuk van de Shropshire Union Canal, de Woodseaves Cutting echt een hoogtepunt. We voeren door een gedeelte van het kanaal dat echt met de hand door een berg van rood zandsteen was gegraven. Het passeren van vele sluisen achter elkaar, hier een 'flight of locks' genoemd, is ook een hele uitdaging.”

De markten

“Er zijn hier veel kanaalfestivals en wij zijn lid van een organisatie die drijvende markten organiseert. Op het laatste festival dat we hebben bijgewoond, lagen we naast een elektrische boot die dienst doet als drijvend klaslokaal, een chocoladeboot, een theeboot, bierboot, kruidenboot en ga zo maar door. Het was in een arbeiderswijk met veel immigranten en dat vinden wij heel leuk. Zo brengen we kunst naar mensen die anders nooit met kunst in aanraking komen en zeker nooit gehoord hebben van landschapskunst. Zodra we aankomen halen we de vlaggetjes uit de doos, zetten de boel op, doen een hoedje op en zijn er klaar voor. We praten met een ieder die interesse toont. We hebben zelfs wat verkocht, maar de beelden van Berth zijn voor veel mensen toch iets aan de dure kant, al

beamen ze wel dat ze het waard zijn. Soms zeggen ze, wat mooi daar ga ik voor sparen. Nou dan straak ik gewoon.”

Berth en Magda zijn inmiddels al veel oude Nederlandse schepen tegengekomen. Sommige verwaarloosd, andere mooi onderhouden en bewoond maar ook een voor Magda wel heel speciaal schip.

Mijn vader was geen particuliere schipper maar werkte voor het bedrijf Alvracht. Hij heeft op verschillende Alvrachts gevaren, maar ik ben voornamelijk opgegroeid met de Alvracht 3. Het bedrijf deed het schip weg omdat het te klein was geworden naar de moderne maatstaven. Toen ze op de sloep lag, heeft mijn broer het naambord gekocht en aan mijn ouders geschonken. Mijn vader heeft het altijd bewaard en na zijn overlijden hebben wij het meegenomen naar Wales. Berth is toen op internet gaan zoeken om iets meer over het schip te weten te komen. Het bleek dat ze toch niet gesloopt was maar verkocht aan een waterbedrijf in Londen. Via via kregen we meer informatie en hebben nog geprobeerd haar op GoogleMaps te vinden. Het leuke was dat we haar pas echt vonden toen we in Londen waren. Ik heb daar met de eigenaar gesproken en die heeft me het schip laten zien. Het was toevallig net de laatste week dat hij op het schip was. De Alvracht ligt nu te koop. Niets voor ons overigens. Zij is erg veranderd. Je kunt het eigenlijk geen boot meer noemen, meer een ondergrond voor drie appartementen. Toch herkende ik nog een paar oude onderdelen. ■

De lezer die meer wil weten verwijst ik naar de website: <http://wanderlustboot.wordpress.com/J>

De WABO slaat toe.

De Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (WABO) van 2010 slaat toe in woonbotenland. De wet is bedoeld om via één loketaanvraag, digitaal gedaan, tot een eenvoudig systeem te komen voor de burger om een vergunning aan te vragen voor zaken die een impact hebben op de fysieke leefomgeving. Een verdere motivatie was het vereenvoudigen en een kostenverlaging van de procedures die voorheen onder allerlei aparte wetten vielen.

Digitale aanvraag en bestaande regels.

De aanvraag kan worden gedaan bij het bevoegd gezag, meestal de gemeente, via het OLO: omgevingsloket online op www.omgevingsloket.nl. U komt dan in een vraagboom terecht. Ik ben met mijn woonschipsaanvraag in die boom geklommen en er niet meer uit gekomen. De woonschepen lijken digitaal te zijn vergeten. Er waren al eerder wat juridische problemen opgetreden door de WABO en de daaronder gekoppelde bestemmingsplan- en bouwbesluitregels. Woonschepen vielen vanaf 1907 niet onder de bouwbesluitregels. Ze werden tot 1991 geregeld middels de provinciale woonvergunning. Toen werden die door de Tweede Kamer afgeschaft.^a De ligplaats werd geregeld via een, op de verordeningbevoegdheid van de gemeente gebaseerde, Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en/of woonschepenverordening. En de ligplaatsen werden (en moesten later worden) opgenomen in bestemmingsplannen. Behoudens allerlei plaatselijk bedachte malle regels, werkte dat behoorlijk voor de ongeveer 9500 woonschepen in de Nederlandse wateren. De problemen werden meestal veroorzaakt door (overheids) vooroordelen die zich vertaalden in beperkende of sanerende beleidsuitingen en aanvallen. De rijksoverheid achtte woonschepenbeleid een gemeentelijke aangelegenheid en beperkte zich tot de in de huisvestingswet overgenomen oude (sedert 1918) definitie van een woonschip en de bepaling dat een ligplaats woonruimte was. En verder meldde zij onlangs op 5 februari aan de Tweede Kamer dat zij de woonschepenligplaatsen onder de huurbescherming zouden gaan brengen.^b Bovendien was er een uitspraak van de Hoge Raad dat woonschepen onroerend waren en bleven. Met die combinatie leek woonbotenland leefbaarder te worden.

De juristen sloegen toe.

Juristenland gooide echter roet in dat eten. De Raad van State kwam met een aantal uitspraken waarbij woonschepen soms wel en soms niet geacht werden onder het regime van het bouwbesluit te vallen. Ondanks het feit dat in de toelichting van het bouwbesluit 2012 helder stond dat woonschepen en woonarken er niet onder vielen.

Over deze verwarring werd door een aantal woonbotenadvocaten uit het Amsterdamse een uitstekend artikel geschreven in het blad PRO (praktijk omgevingsrecht)^c.

Aan de verwarring werd echter al snel een einde gemaakt door een uitspraak van de Raad van State^d. Daarbij werd een uitspraak van de RB Amsterdam bevestigd die een verbouwingsvergunning voor een woonschip (ondersoort woonvaartuig) vernietigde

omdat er een WABO-vergunning (te toetsen aan het bouwbesluit) op moest worden aangevraagd en de op het verordeningstelsel gebaseerde verbouwingsvergunning niet meer meedeed. De RvS ging volledig voorbij aan het welhaast honderdjarige voorafgaande en de herhaaldelijk bevestigde opvatting van de wetgever dat woonschepen niet onder het bouwbesluit vielen.^e

De Uitspraak.

De stelling dat een woonschip roerend is en dus traditioneel niet onder het bouwbesluit valt is afgedaan met:

Anders dan appellant stelt is het feit dat een woonboot een roerende zaak is in de zin van artikel 3:3 van het BW, niet bepalend voor de vraag of de woonboot moet worden aangemerkt als een bouwwerk in de zin van artikel 2.1, onder a, van de Wabo. Verder is het feit dat in de toelichting bij het Bouwbesluit wordt opgemerkt dat een woonboot geen bouwwerk is in de zin van de Woningwet, niet beslissend voor het oordeel over de vraag of een woonboot zoals deze wel of niet een bouwwerk is, nu deze opmerking niet in de tekst van het Bouwbesluit is neergelegd, maar slechts in de toelichting is opgenomen, terwijl ook de Wabo geen bepaling bevat die een woonboot als deze uitzondert van het toepassingsbereik ervan, ook niet in verbinding met het Bouwbesluit.

Verbonden met de grond.

Over de stelling van het college en appellant die het niet eens zijn met de rechtbank dat de woonboot als bouwwerk moet worden aangemerkt omdat de woonboot niet is verbonden aan de waterbodem of aan meer- of spudpalen verankerd. De woonboot is slechts met de kade verbonden door stalen kabels en een afhouder, terwijl de afhouder door stootboeien zou kunnen worden vervangen. De woonboot kan niet worden aangemerkt als een plaatsgebonden constructie, omdat de aansluitingen op de nutsvoorzieningen eenvoudig zijn los te koppelen. Het college geeft verder aan dat het relatief eenvoudig is om de woonboot te verplaatsen overweegt de RvS:

^a Dereguleringswetgeving TK 1989-1990, 21 437, B pag 6

^b zie op www.lwoorg.nl de brief en reactie van Goudriaan.

^c PRO 2014/2. WWW.Praktijkomgevingsrecht.nl (Goudriaan. Tonen, Schoorl, Vermaat, Woeltinga)

^d 16 april 2014, 201306684/1/A1

^e wijziging huisvestingswet TK 1997-1998, 25 333, nr 6.



Bij de vraag of de woonboot moet worden beschouwd als bouwwerk, is niet bepalend hoe die verbondenheid fysiek is vormgegeven, maar is doorslaggevend dat de woonboot is bedoeld om ter plaatse als woning te functioneren. Dit laatste blijkt ook uit het feit dat de woonboot niet zelfstandig kan varen en sinds 1954 vrijwel onafgebroken op dezelfde plaats ligt. Anders dan het college betoogt, heeft de rechtbank in haar beoordeling ook het gebruik dat van de woonboot wordt gemaakt terecht betrokken, omdat onder andere daaruit kan worden afgeleid of met het gebruik is bedoeld de woonboot ter plaatse te laten functioneren. De vraag of een object zoals deze woonboot als bouwwerk is te kwalificeren, moet – gelet op de omschrijving van het begrip – niet alleen worden gezien aan de hand van de manier waarop het object met de grond is verbonden, maar ook aan de hand van de aard en hoedanigheid van het object en het gebruik dat ervan wordt gemaakt. Het feit dat de woonboot binnen ongeveer een kwartier kan worden losgekoppeld van de kade, dat de afhouder zou kunnen worden vervangen door stootboeien en dat de woonboot volgens het college relatief eenvoudig te verplaatsen is, zijn onvoldoende voor het oordeel dat de woonboot geen bouwwerk is.

En een bouwwerk is volgens de Raad van State.

De Afdeling overweegt dat het begrip bouwwerk in de Wabo niet is omschreven. De Wabo sluit, gelet op de geschiedenis van de totstandkoming van deze wet, aan bij het begrip ‘bouwwerk’ zoals dat onder de Woningwet werd aangeduid. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen (uitspraak van 17 juli 2013 in zaak nr. 201300743/1/A1), kan voor de uitleg van het begrip bouwwerk ook bij toepassing van de Wabo aansluiting worden gezocht bij de modelbouwverordening die een bruikbare omschrijving geeft van het begrip bouwwerk. Deze luidt: “elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die op de plaats van bestemming hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond, bedoeld om ter plaatse te functioneren

Dus geen woonschip meer.

De conclusie moet zijn dat de juristen van Raad van State het scheepsgedeelte van het woonschip hebben afgeschaft en dat wij vanaf heden in een bouwwerk op het water wonen. Daarom is het bouwbesluit toepasbaar dat echter geen regels kent die iets met woonschepen te maken hebben. Het is de vraag of wij nog waterdicht moeten zijn van onderen maar de woonkamer van een klassieke tjalk uit 1898 moet wel 2.60 meter hoog zijn, dacht ik. Het juristencollege werd er ter zitting ernstig op gewezen dat de gevolgen zonden zijn dat alle woonschepen zouden moeten worden afgekeurd wegens gebrek aan criteria in het bouwbesluit of goedgekeurd wegens gebrek specifiek weigeringsgronden/regels.

En verder.

Zoals in de brief van Cor Goudriaan aan de Minister en de Tweede Kamer wordt gevraagd en tevens de conclusie van het PRO-artikel en ook de conclusie van de LWO dient de Minister de slordige wetgeving te repareren door van de toelichting

bouwbesluit in het wetsartikel zelf toe te voegen en/of anderszins te besluiten en met wettelijke grondslag kenbaar te maken dat woonschepen niet onder het bouwbesluit vallen, zodat het landelijk weer geregeld is

Amsterdam.

Nu het een uitspraak in een Amsterdamse zaak betrof kan daar de hint van de RvS

Er is geen omgevingsvergunning aangevraagd als bedoeld in art 2.1 of 2.2 van de WABO aangevraagd en de VOB bevat geen bepaling op grond waarvan een aanvraag krachtens de VOB tevens moet worden aangemerkt als een aanvraag tot het verlenen van een omgevingsvergunning.

een oplossing bieden voor dit door juristen veroorzaakte probleem door slordige wetgeving en de daarna waterdichte redering van de Afdeling Rechtspraak van de Raad van State.

Laat onze woning weer drijven, roerend en al.

E.P.Blaauw
JAPB

ADVERTENTIE

Wat drijft u?

Woonbootverzekering met garantie tegen onderverzekering

Het verzekerde bedrag van uw betonnen woonark wordt vastgesteld op basis van een eenvoudige herbouwaardemeter. Door gebruik te maken van deze waardemeter ontvangt u voor een periode van vijf jaar garantie tegen onderverzekering, ook bij totaalverlies van uw woonboot!

Informeer naar de voorwaarden en vraag een vrijblijvende offerte aan!

DE ROOIJ & WOLTERS

financiële dienstverlening

T (0341) 25 1966 E info@drw.nu | www.drw.nu

~ Ligplaats ~



Zeewolde

Hun hele leven hebben Sjoerd en Gees op het water gewoond en gewerkt, maar pas drie jaar hebben zij een vaste ligplaats.

Wat doet een schippersechtpaar als het de pensioengerechtigde leeftijd bereikt? Waar gaan zij bijvoorbeeld wonen? Gees is in Rotterdam geboren en Sjoerd in Zwolle, zo staat het op papier. Het had net zo goed ergens anders kunnen zijn. Hun vaders waren schippers en die hadden in die tijd geen woonplaats. Zij hebben elkaar leren kennen op een schippersfeest en zijn, zoals dat toen gebruikelijk was, in de voetsporen van hun ouders getreden. Hun hele leven hebben zij keihard gewerkt, maar door de economische crisis hebben zij daar weinig aan overgehouden. Een pensioen hebben zij niet opgebouwd. Normaal gesproken bestond voor schippers het pensioen uit de opbrengst van hun schip, maar dat hebben zij met verlies moeten verkopen. Om toch nog een aanvulling op zijn AOW te hebben werkt Sjoerd in deeltijd op de veerdienst tussen Muiden en Pampus. Hij doet dat werk met veel plezier, maar als het financieel niet noodzakelijk zou zijn dan verkoos hij het toch lekker te luieren en wat te rommelen aan de boot.

De Intento

Ik tref de goedgeluimde schipper en schippersvrouw in Elburg waar zij met hun sleepboot de Intento een evenement bijwonen. Het is de dag dat de schepen aankomen en het gesprek wordt af en toe onderbroken voor een evaluatie van de vertoonde vaarkunsten, of het gebrek daaraan. De sleepboot is hun huidige woning en daarnaast hebben zij ook nog een vakantiewoning in Ommen. Gees vindt het heerlijk daar. Sjoerd ook, maar niet langer dan drie dagen, want daarna begint hij zich toch een beetje te vervelen. Bijna hebben zij op het punt gestaan de sleepboot te verkopen omdat ze geen ligplaats konden vinden waar zij ook konden verblijven.

Zeewolde

Het liefst waren Sjoerd en Gees op hun vrachtschip blijven wonen maar dat was gezien de afmetingen ervan financieel niet haalbaar. In plaats daarvan kochten zij de sleepboot. Daar lagen zij aanvankelijk mee in Krommenie. De dienst handhaving vond echter dat zij te vaak

aanwezig waren en sommeerde hen te vertrekken. Sjoerd: Ik heb toen een paar gemeentes gebeld maar nergens konden wij terecht. Ik had de moed al bijna opgegeven toen iemand mij tipte dat ik eens in Zeewolde moest gaan informeren. Daar zouden meer mensen min of meer permanent op hun schip verblijven. Met lood in de schoenen ben ik daar toen heengegaan en vertelde gelijk eerlijk dat ik wel vaak aanwezig zou zijn omdat ik in Muiden werk had. De beheerder vond het geen enkel probleem. De gemeente vond het een enorm probleem en spande een rechtszaak aan. Die hebben zij verloren vanwege het feit dat het een privéhaven is en de beheerder ook de eigenaar is van het water. Kortom we mogen blijven en hebben het er erg naar ons zin'.

Een officieel adres

Het is mogelijk een postadres te hebben in de haven maar omdat zij uit de vrachtaart kwamen en al een domicilieadres hadden, hebben zij dat aangehouden. Lange tijd hebben zij bij hun dochter ingeschreven gestaan maar toen zij ging verhuizen wilde zij liever niet meer hun post ontvangen. Geen probleem vonden Gees en Sjoerd: zij hadden toch een postbus. De gemeente dacht er anders over. Direct nadat zij zich hadden uitgeschreven werden zij gebeld met de vraag waar zij eigenlijk woonden. Sjoerd: "Ik zei aan boord, we varen. Nou dat kon dus niet, we moesten ergens ingeschreven staan.

Ik vroeg nog vriendelijk of zij misschien een oplossing wist, dat wist zij niet maar het zou besproken worden. Weer later werden we teruggebeld met de mededeling dat het echt niet kon zo. Ik vroeg haar waar zij dan woonde en stelde voor om ons bij haar in te schrijven maar dat vond ze geen goed idee. Toevallig was de scheepselektricien bij ons op bezoek en hoorde het gesprek. Hij zei 'joh, wat een gezeur, schrijf je maar bij mij in'. Officieel wonen wij nu bij onze elektricien. Dat mag wel."

De veerpont

In de Schuttevaer las Sjoerd een advertentie waarin schippers gevraagd werden voor de veerdienst in Muiden. Eén van de vereisten was schottelervaring en nu zijn er weinig schepstypen waar Sjoerd niet mee gevaren heeft, alleen nooit met een schottel. Sjoerd: 'Ik dacht, ach die veerboot is maar 21 meter dat is een makkie voor mij. Dat viel tegen, ik heb erg aan die schottel moeten wennen. Veel schippers werden na 14 dagen al weer weggestuurd omdat ze er niets van terechtbrachten. Ik ben er inmiddels helemaal mee vertrouwd. Sjoerd is er niet alleen mee vertrouwd hij heeft ook een behoorlijke reputatie opgebouwd. Tot windkracht 8 mag er mee gevaren worden en dan kan het er ruig aan toegaan, maar ja wat doe als er nog mensen op het eiland zijn. Het is mij tot nu toe nog niet overkomen dat er mensen op het eiland zijn gebleven. Ze zeggen daar dan ook,

als niemand durft dan moet Sjoerd maar komen. Wat dat betreft ben ik altijd een zeeman geweest. Hoe gekker hoe mooier.'

De vrachtaart

Ook in zijn carrière als vrachtschipper schuwde Sjoerd het avontuur niet. Dit wel eens tot ongenoegen van Gees. Sjoerd: 'Gees is één keer bang geweest. Dat was toen we naar Vlieland voeren. We hadden toen een open schip zonder luiken waarmee we vanuit België stenen vervoerden. Dat kun je eigenlijk niet doen maar ik deed het natuurlijk wel. Als je naar Vlieland vaart moet je bij Terschelling even naar buiten. Er kwam toen een behoorlijke deining opzetten en de golven gingen over het schip. Ik riep nog naar Gees kom gauw buiten foto's maken, maar die zag het helemaal niet meer zitten. Wij zijn zelfs nog met het schip over de Noordzee naar Hamburg gevaren. Dat deden wel meer schippers maar daar heeft de overheid toch later een stokje voor gestoken.'

Tienjarenplan

Gelukkig is het altijd goed afgelopen en staan Sjoerd en Gees nu voor de uitdaging om te leren het kalm aan te doen. Dat lukt aardig. De sleepboot is nog niet helemaal zoals Sjoerd die wil hebben. Hij heeft een tienjarenplan opgesteld om eraan te werken. Die tien jaren gaan overigens steeds opnieuw in. Voorlopig genieten zij lekker van het evenement en verder zien zij wel. ■

Waterverven



Mathilde Renes is beeldend kunstenaar en woont sinds 1998 op de Dora, een Hasselter aak van 31 meter. Sinds 1997 houdt Mathilde een getekend dagboek bij waarin zij elke dag een tekening maakt over de belangrijkste gebeurtenis van de vorige dag. Hier de dagboek-tekeningen over het kopen van het schip en het voor het eerst erop wonen. Meer informatie: www.mathilderenes.com



Pompen, afsluiters, systemen



Onze vertrouwde mini-Compacta is er nu ook in een nog compactere uitvoering.

Met meer dan 150.000 installaties in 35 jaar, is KSB's Compacta wereldwijd de enige fecaliënopvoerinstallatie, die met een ongekend prestatievermogen model heeft gestaan voor een EU-norm. Of het nu gaat om eenzinswoningen, woonboten, souterrains of complexe projecten, zoals warenhuizen, ziekenhuizen, hotels of appartementencomplexen – het Compacta-concept biedt altijd dé oplossing. Het KSB concept is nu zelfs verder verbeterd en uitgebreid: de mini-Compacta is vanaf heden ook de kleinste, volwaardige opvoerinstallatie conform de EN 12050-1 in de markt. Indien gewenst zelfs leverbaar met onderhoudscontract: voor gegarandeerde bedrijfszekerheid.

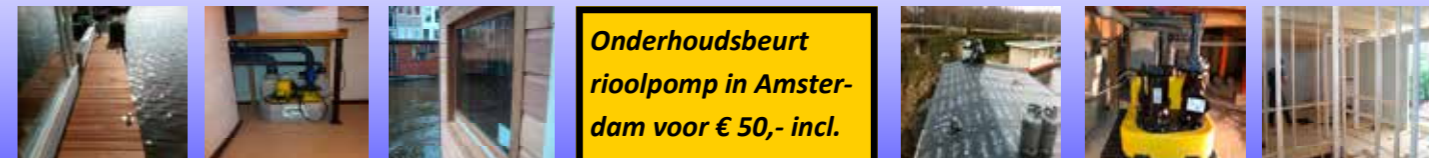
KSB Nederland B.V. - Wilgenlaan 68 - 1161 JN Zwanenburg - 020 407 98 00 - www.ksb.nl



21707



- Gevelbekleding specialist in Western Red Cedar en Profort kunststof.
- Dakbedekking, onderhoud en verbouw van uw woonark/ woonschip.
- Afmeersystemen, afmeerbeugels en lichte beschoeiingen.
- (Drijvende) terrassen en omlopen in hout en/ of kunststof roosters.
- Rioolpompen (Jung, KSB en Homa), installatiewerk, NUTS voorzieningen en vorstbeveiliging.
- **NIEUW: SCHILDERWERKZAAMHEDEN VAN GEVELS EN KOZIJNEN!!**
- Meer dan 375 particuliere opdrachtgevers, diverse gemeenten en overheidsinstellingen, banken, makelaars en verzekeraars.
- Wij hebben een speciale regeling getroffen met AGV/ Waternet, hierdoor hoeft u de eventuele subsidie voor de rioolpomp installatie niet meer zelf voor te financieren!!



Onderhoudsbeurt
rioolpomp in Amsterdam voor € 50,- incl.

Boot Klussers, www.bootklussers.nl, info@bootklussers.nl, tel: 06-24885680, tel: 06-17792083.

Voor alle mensen die op termijn een nieuwe woonark laten bouwen of verbouwen

Arkenbouw Post bouwt, repareert en renoveert woonarken. Goed om te weten voor u als woonarkbewoner of voor als u plannen heeft om een eigen woonark te laten bouwen of verbouwen. Schitterende drijvende woonvilla's, diverse stijlen en uiteenlopende prijzen zijn mogelijk tegen een scherpe prijs/kwaliteitsverhouding. Arkenbouw Post is een betrouwbaar, zeer deskundig bedrijf met jarenlange ervaring in scheepsbetimmering en woonarken.

WONEN OP HET WATER



NIEUWE WOONARK

Het hele bouwproces vindt plaats in eigen, overdekte dokken in Marknesse. Het casco van beton en de opbouw in houtsketletbouw wordt door eigen vakmannen gerealiseerd met de allernieuwste technieken. Geen massaproductie, maar absoluut maatwerk. Sterke samenwerking met architecten, veel eigen inbreng is mogelijk. Zeer compleet.

REPARATIE / RENOVATIE

Ook kunnen wij uw woonark repareren of renoveren. Even bellen, wij komen langs en in overleg gaan wij voor u aan de slag. Dit kan op lokatie of in onze eigen dokken in Marknesse. Gegarandeerde kwaliteit!

Neem vrijblijvend contact met ons op voor meer informatie. **Bel 0527 20 85 40**



Arkenbouw Post B.V.
MARKNESSE