

Woonboot

MAGAZINE

**Stoken wordt
weer leuk**

Een kleurrijk sleepje

**De Zwerver gaat
nooit verloren**

**Een nieuw leven
in Friesland**

EOC
VOORTVAREND VERZEKERD

De onderlinge specialist
in scheepsverzekeringen

"Ik ben blij met mijn keuze voor EOC omdat
zij verstand hebben van alle soorten (varende)
woonschepen, dus ook die van mij."

- Klant centraal
- Gratis EOC inspectie
- Specialist

T. 088 6699500 | eoc.nl

Cor Goudriaan | advocatuur

Staat het water je aan de lippen?

WATER

Cor Goudriaan woont al 40 jaar op het water. In die tijd heeft hij vele woonbootbewoners bijgestaan in geschillen met onder meer arkenbouwers, oevereigenaren, verzekeraars, gemeenten, waterschappen en andere overheden. Hierin combineert hij zijn kennis van de feitelijke situatie met zijn specialisaties: huurrecht en bestuursrecht, als het even kan in goed overleg en zonder dure en tijdrovende rechtsgang.

Woon je op het water en worstel je met een juridisch probleem? Wacht liever niet tot het water je aan de lippen staat, maar neem tijdig contact op met Cor.

Cor Goudriaan | advocatuur
Panamalaan 4M
1019 AZ Amsterdam
T (020) 760 6933
E cor@corgoudriaan.nl
W www.corgoudriaan.nl

COLOFON

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

Stichting Uitgeverij Woonboot Publicaties
Postbus 8192, 3503 RD, Utrecht
Postbank SUWP: ISBNNL73INGB0000384863
suwp@woonbootmagazine.nl
www.woonbootmagazine.nl

Landelijke Woonboten Organisatie
Informatie, advies woonbotenzaken
Postbus 8192 3503 RD, Utrecht
Spreekuur: Maandag 19.30 - 20.30h
lwo@lwoorg.nl
www.lwoorg.nl
Postbank LWO: NL151NGB0003999739

De LWO en SUWP zijn bereikbaar
op 030-296 76 98

Ledenadministratie LWO/SUWP
020-3378006

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

Aan dit nummer werkten verder mee:
E.P. Blaauw, Yvonne Helsloot,
Mathilde Renes, Cisca de Ruiter, Ulbo de Sitter,

Vormgeving:
Mirjam Verheul

Lithografie en druk:
Quantes, Rijswijk

Advertenties:
André Reitsema
Fivelingstraat 21
9405EA Assen
06-25236551
Email: advertentie.woonboot@gmail.com

Losse nummers: € 3,80.

Lidmaatschap LWO en abonnement:
€ 39,50

Copyright © 2014
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.

IN DIT NUMMER



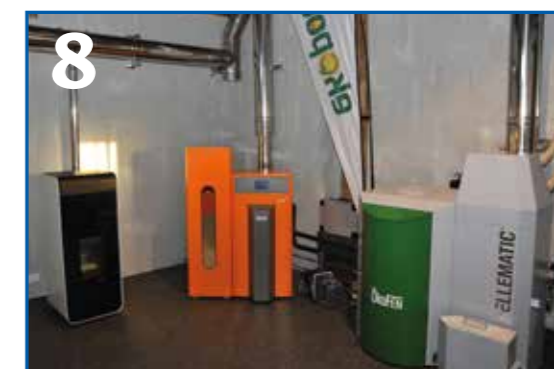
4

Waterbeleving?

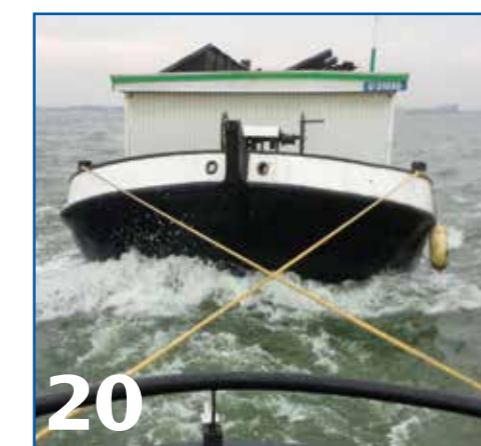
Leven op het water is het water beleven. Dus toen Wendy Rommers voor het Rotterdams Maritiem Museum een tentoonstelling mocht inrichten over wonen op het water, wist deze scheepsbewoonster/generalistisch ontwerpster wat haar te doen stond.

Diesel eruit,
hout erin

Paul Bijvoet is dé specialist als het gaat om met houtpellets gestookte cv-installaties. Die zijn inmiddels een serieus alternatief voor de op diesel draaiende cv-systemen. De ins and outs, en de do's and don'ts voor u verklaard.



8



20

Een nieuw leven
in Friesland

Dave Schmalz keek met plezier toe hoe een stel doortastende noorderlingen zijn oude schip naar haar nieuwe plek vervoerden. Brug te laag? Zagen we toch de schoorsteen eraf. Kan het niet over water? Gaan we toch over land. Deel twee van een vervolghet verhaal.

ADVERTEREN IN
WOONBOOTMAGAZINE?

André Reitsema / Tel: 06 - 25236551
advertentie.woonboot@gmail.com

12 Word
ZwerverVriend!

De Zwerver, we blijven schrijven over het unieke schip dat kunstenaar Wijnand Otto Jan Nieuwenkamp bouwde in 1900. Wie onbewogen blijft bij het betreden van dit schip heeft een hart van steen. Er is geld nodig voor haar restauratie. Een update op pagina 10

INHOUD

23^e jaargang nummer 1
Februari 2015

- 4 Werken aan boord
- 7 Boekrecensie
- 8 Houtpelletgestookte centrale verwarming
- 10 De Zwerver op reis
- 12 Milieu en Techniek
- 14 Reacties van lezers
- 15 Lokaal nieuws
- 16 De branche
- 18 Juridisch bekeken
- 19 Boekrecensie
- 20 Relas van een verbod 2
- 22 LWO
- 24 Ligplaats
- 26 Waterverven

Pompen, afsluiters, systemen

KSB

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 eengezinswoningen, 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



217 07

Werken aan boord Multidisciplinair ontwerper



Maquette te zien op de expositie Wonen op het water

TEKST: MARTINA KOSTER FOTO'S: MARTINA KOSTER EN WENDY ROMMERS

In het aprilnummer van Woonboot magazine hebben wij aandacht besteed aan de expositie 'Wonen op Water', die tot en met maart volgend jaar in het Maritiem Museum van Rotterdam te bezichtigingen is. Een mooie aanleiding om eens voor een gesprek langs te gaan bij Wendy Rommers. Zij heeft de tentoonstelling mede ontwikkeld, heeft de vormgeving gedaan en heeft, zelf bootbewoner zijnde, een bijdrage geleverd aan de inhoudelijke details. Hoewel haar werkterrein meer gebieden beslaat, heeft zij op een aanzienlijk aantal projecten dat aan water of schepen gerelateerd is haar stempel gedrukt. Ik bezoek haar op het -uiteraard prachtig gestileerde- woonschip de Jolie, waarop zij met haar vriend Bas en twee kinderen woont. Sinds een half jaar heeft zij haar werkplek op de voormalige scheepswerf de Ceuvel.

Eerst kort iets over de Ceuvel

"Een leuk en sympathiek project. De gemeente Amsterdam heeft het vervuilde terrein van de voormalige scheepswerf de Ceuvel in Buiksloterham tien jaar beschikbaar gesteld als broedplaats voor creatieve activiteiten. Speciaal aan het project is dat de bedrijvigheid plaatsvindt in woonboten die op het land zijn gezet. Het is daarnaast de bedoeling dat de we het terrein na die tijd minder vervuuld weer afleveren. Er is bijvoorbeeld een park aangelegd met speciaal geselecteerde grassen en bloemen die

een zuiverende werking moeten hebben. En we zijn een proeftuin voor de circulaire stad: we zitten niet op de reguliere infrastructuur aangesloten, maar proberen zelfvoorzienend te zijn en afvalstromen te beperken en te hergebruiken. Ik kan me voorstellen dat het heel interessant is voor de gemeente, want dit gebied is erg in opkomst."

Waar komen de woonboten vandaan?

"Mijn vriend Bas (Bas van Schelven, eigenaar Waterloft.nl) heeft al die schepen geregeld en voor transport gezorgd. Ze komen van veel verschillende plekken in Nederland. Hij heeft gezocht op internet en arkenbouwers benaderd. Omdat het project veel in de publiciteit was, zijn er ook mensen geweest die spontaan hun oude ark aanboden. Bas is van meet af aan bij het project betrokken geweest. Ik huur er alleen een ruimte."

Je beroep is ontwerper

"Ik heb veertien jaar voor twee grote ontwerp bureaus gewerkt en ik ben nu bijna 2 jaar zelfstandig. Ik was het op en neer pendelen naar Utrecht een beetje beu geworden en was toe aan een nieuwe stap. Bij het laatste bureau waar ik werkte, Tinker imagineers, heb ik veel belevingsvormgeving gedaan. Ik hield mij vooral bezig met het beleefbaar maken van erfgoed: het inrichten van tentoonstellingen waarbij je de onderwerpen kon ervaren, ermee aan

Wendy Rommers op woonschip de Jolie

"Ik wil de bezoekers van een tentoonstelling met het onderwerp confronteren, het tot leven brengen."

de slag kon gaan. Ik wil dat de bezoekers op een bepaalde manier met het onderwerp geconfronteerd worden en niet dat ze er alleen een filmpje over zien of een tekst lezen. Ik maak dan ook gebruik van belevingselementen als licht, geur en decor om alle zintuigen net iets meer te prikkelen. Je geeft de mensen dan ook echt iets mee. Je kunt een plek tot leven brengen en dat vind ik vele malen interessanter dan bijvoorbeeld een beursstand maken die puur gericht is op het verkopen van een product."

Dat is bij de expositie 'Wonen op Water' ook aardig gelukt.

"Ja, ik denk wel dat we geslaagd zijn in de opzet een expositie in te richten die zowel voor kinderen als voor volwassenen interessant is. Ik ben met het idee gekomen om een soort van driedimensionaal magazine te maken met een hoofdartikel, maar ook columns, een prachtige tekening van Jan Rothuizen, rubrieken en dijtes en datjes om te laten zien dat wonen op het water hele leuke aspecten heeft. We hebben natuurlijk veel weetjes en feiten verzameld en het wonen op water in een historische context geplaatst. Natuurlijk is er ook de nodige informatie over de techniek. Het zijn vaak kleine dingen die het wonen op het water echt anders maken:

Wonen op het water





Marinemuseum



FOTO: MIKE BINK

» wat kun je bijvoorbeeld doen als je sleutel in het water valt?»

De tentoonstelling is eigenlijk bedoeld voor mensen die niet op het water wonen?

“Enerzijds is het de bedoeling om mensen kennis te laten maken met de vele aspecten die wonen op het water anders maken. Vandaar ook dat er documentaires te zien zijn met persoonlijke verhalen van bewoners van zowel arken als schepen, om ook dat verschil te laten zien. Anderzijds is er voor de bootbewoner veel herkenning. Ik vind dat zelf altijd heel leuk. Hoe verschillend we onderling ook allemaal zijn, bepaalde dingen heb je als bootbewoners onderling toch gemeen. Er zijn ook scheepsmodellen uit de collectie te bewonderen die echt zijn verbouwd tot woonschepen. Je kunt de topstukken uit het maritieme verleden bewonderen maar daarnaast is er een aanvullend familieprogramma. Er is een route door de aangrenzende Museumhaven en een quiz die ouders met hun kinderen kunnen spelen om te kijken wie er het meest geschikt is om op een boot te wonen.”

Hoe ben je bij de expositie betrokken geraakt

“Ik heb nog voor Tinker imagineers meegewerkt aan andere exposities in het Maritiem Museum. Ik heb daar de herinrichting van de Buffel, het museum-schip dat er toen lag, gedaan en ik heb meegedaan aan de expositie ‘Beesten aan boord.’ In de oriënteringsfase van de expositie ‘Wonen op het water’ kwamen de organisatoren terecht op de website van Bas. Een van de projectleiders merkte toen op: hé, maar dat is de vriend van Wendy. Ze zijn hier toen langs geweest en hebben

gevraagd of ik een offerte wilde uitbrengen voor het maken van die tentoonstelling. Dat vond ik natuurlijk heel leuk want dat is echt mijn onderwerp. Ik was ook net voor mezelf begonnen waardoor ik ook veel vrijer was om mijn eigen ideeën te volgen en me met meerdere onderdelen te bemoeien. Eigenlijk ben ik een soort generalistische ontwerper. Vanuit een concept maak ik graag een ruimtelijke vertaling naar niet alleen het interieur, maar ook naar de detaillering, de multimedia die erin moet komen tot zelfs welke grafische stijl er wordt gebruikt.

Je hebt ook gewerkt voor het Marine museum in Den Helder en het VOC-schip bij het Scheepvaartmuseum. Heb je een speciale band met het water?

Zelf ben ik helemaal niet opgegroeid op of aan het water, maar mijn vriend Bas is een waterman pur sang. Als ik een molen naar had getroffen was ik misschien in een molen terechtgekomen...haha. Maar vanuit mijn achtergrond en creativiteit heb ik natuurlijk wel heel veel interesse in bijzondere woonvormen. Die prikkelen mijn fantasie. Toen we gingen samenwonen was dat op een schip. We gingen samen het avontuur aan om zo'n schip te verbouwen. Bas richtte zich vooral op de buitenkant en de techniek en voor mij als ontwerper telde vooral de leefbaarheid van het schip. Elk schip is anders. Wat is er uniek aan. We zitten daarmee niet in elkaars vaarwater en hebben iets gevonden wat we beiden leuk en interessant vinden en waar we passievol aan kunnen werken.

Wat zijn de toekomstplannen

Eigenlijk wil ik op dezelfde manier zoals Bas en ik aan ons eigen schip gewerkt

hebben, me inzetten voor veel woonbootprojecten die via Waterloft op ons pad komen. Ik wil met mensen de diepte in bij de bepaling hoe het interieur van zo'n schip eruit moet zien. Voor één van de klanten denk ik bijvoorbeeld ook mee over de identiteit voor een bed en breakfast. Hoe moeten ze zich presenteren, hoe moet het interieur eruit zien. Het is grappig dat als je stopt met het werken voor een werkgever, je ook meer mogelijkheden hebt en dat er ook andere dingen op je pad komen. Ik ben nu bezig met een tentoonstelling voor Hoog Catharijne. Ik kan dat heel mooi combineren met het ontwerpen als 'native speaker' van de interieurs van woonschepen. Dat verveelt nooit. Op schepen is het werk nooit seriematig. Het zijn altijd unieke projecten. ■

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 Woonarktaxateur / Makelaar vastgoedprofiel Funda

YVONNE HELSLOOT

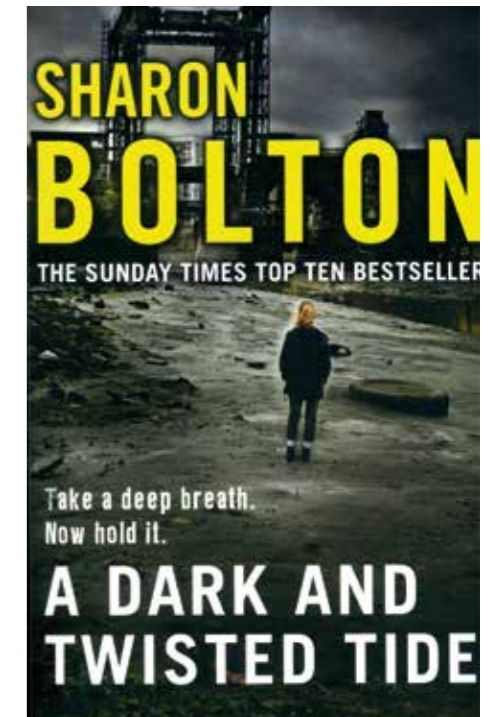
Gevaarlijk water

London en de Thames met zijn uithoeken, verlaten bedrijfsgebouwen, verborgen riolen en eb en vloed vormen het toneel van moord op illegaal verblijvende vrouwen. Een even wrede als treurige geschiedenis.

Ex-rechercheur Lacey Flint is na een eerder, bijna dodelijk, avontuur terug “in uniform”. Zij doet patrouilles op de Thames als agent bij de “Metropolitan Police Marine Unit”. Zij woont op een boot in een arm van de Thames, Deptford Creek en zwemt daar ook. Een niet erg gezonde bezigheid, zoals iedereen haar vertelt. Haar oudere buurman Ray is vaak haar metgezel. Hij is een oude rot in het ‘zwemvak’ en was jaren geleden ook bij de Marine Unit. Hij heeft haar de kneepjes van het ‘zwemvak’ geleerd. Zij voelt zich dan ook veilig in het water, tot ze op vroege, eenzame zwemtocht op een vastgebonden lichaam stuit.

Zo start opnieuw een spannende en huiveringwekkende episode in haar leven. Ze komt weer in contact met haar vroegere baas, rechercheur Dana Tulloch. Vervolgens kan zij het niet laten door te zoeken. Zij wordt uitgeleend aan het rechteam dat de zaak onderzoekt. Meerdere vrouwen blijken in de Thames opgedoken te zijn. Sommige totaal onherkenbaar door een lang verblijf in het agressieve water van de rivier. Ze hebben diverse overeenkomsten. Maar het wordt ook steeds persoonlijker op Lacey gericht. Zij krijgt nachtelijk bezoek rond haar boot en ziet “een zwemmend hoofd”. Een tweede lichaam eindigt zelfs op haar boot. Op een van haar vaartochtjes door de kreek ontmoet Lacey Thessa, een bijzondere ‘vrouw’, die met haar broer in een verscholen huis aan Deptford Creek woont. Zij krijgen goed contact. Thessa is invalide, maar is altijd in en op het water... Zij duikt gaandeweg overal op. Vooral in de buurt van Lacey. Wat wil ze?

Het team wordt in diverse richtingen geleid. Het onderzoek zwakt van vrouwenhandel naar één moordenaar, die het vooral op jonge, mooie vrouwen heeft gemunt uit een ver land. Vrouwen die in een voor hen onbekend land zijn gekomen voor een beter leven. Eenzame vrouwen hierheen gehaald door op zich goed bedoelende mensen, maar wél voor een strafbaar doel. Illegale handel, maar in wat? Uiteindelijk wordt een aantal vrouwen, inclusief Lacey, op het nippertje gered door het team, Joesbury én Thessa!



Deptford Creek is de monding van de Ravensbourne rivier, die is omgevormd tot een tunnel “van staal en beton tot zeven meter diep en op plaatsen zeventig meter breed”. Een viaduct met trein loopt er deels overheen. Een afgelegen gebied. Er liggen meerdere plukjes woonboten. Lacey’s boot is er een van twaalf, “die er min of meer permanent afgemeerd liggen”. Zij vormen de grootste van Deptford’s woonboot-gemeenschappen. Er wonen mensen met kinderen, sommige mensen wonen er al lang, zoals haar buuren Ray en Eileen. Lacey woont op een “klassiek zeiljacht”. Een klein schip, maar met alle comfort. Ze geniet van het geklots van het water tegen de romp van het schip en “het gekrabbel van wezens op hun nachtelijke tocht”. Als het gevaar tot op haar schip komt, gaat ze twifelen aan haar huis. Toch weet ze aan het eind “dat deze vreemde vergeten waterige woestijn haar thuis was. De kreek zou zijn zeemeermin behouden”.

Wel een boek dat je grijpt. Na een wat trage start en veel vraagtekens rond het verleden van hoofdpersonen Lacey, Dana en Mark Joesbury. Zij spelen een belangrijke rol, maar voor écht begrip moet je eerdere boeken van Sharon Bolton lezen, ontdekte ik op internet. Want benieuwd naar hun verleden werd ik wel. Thessa speelt een duidelijkere rol in dit boek. Haar verhaal is afgerond. Haar geschiedenis en die van haar broer worden zelfs de spil van het boek. Begin bij het begin, kan een aanrader zijn voor thrillerserie-liefhebbers. Een viertal boeken verscheen eerder rond Lacey Flint en haar vrienden: Zielsgeheim, 2011; Nachtmerries, 2012; If Snow Hadn’t Fallen, 2012 en Like This, For Ever, 2013. De laatste delen zijn tot nu toe alleen in het Engels te koop of te leen in de bibliotheek. ■

Titel	A Dark and Twisted Tide	ISBN	9780552166386
Auteur	Bolton, Sharon	Prijs	€ 10,95
Uitgever	Corgi Books, London, 2014		

Houtpelletgestookte centrale verwarming, een oplossing?

De dieselprijs is op het moment van schrijven flink gekelderd ten opzichte van een tijdje geleden. Toch nog altijd twee keer zo duur als in de tijd van de rode diesel. Alternatieven? Houtpellets stoken is een optie.

Het is de boerderij naast de ingang van Intratuin in Heerhugowaard. Het kan niet missen. Zonnepanelen op het dak en zonnecollectoren voor warm water. Met deze instructie gaan we op pad en inderdaad: onmiskenbaar de eindbestemming zoals omschreven. Paul Bijvoet staat ons op te wachten. In de boerderij zijn kantoor, verwarmd door, hoe kan het anders, een houtpelletkachel. Op de voormalige deel de opslagplaats, het magazijn en de voorraad houtpellets voor zijn bedrijf. Daarnaast nog een ruimte waarin de pelletgestookte centrale verwarmingssystemen werkend staan opgesteld. Paul is nu negen jaar bezig met pelletkachels en -cv's en heeft de nodige ervaring opgedaan.

Toepassing pelletketels

Paul: "Wij zien dat er voor de gebruikers van oliegestookte cv-installaties ten opzichte van houtpelletgestookte installaties eigenlijk niet zoveel verandert. Men is gewend aan een wat grotere installatie, opslag van voorraad en wat meer zorg voor het goed functioneren van het geheel. Een brander, een schoorsteen, een apart warmwatertapsysteem. Het neemt allemaal meer ruimte in dan een gewone gasgestookte huisinstallatie. Verder merken we dat de

ruimte aan boord die verwarmd moet worden steeds groter wordt. Als dit met diesel moet gebeuren, lopen de kosten snel op tot een bedenkelijk niveau. De overstap naar houtpellets is dan aantrekkelijk. Waar we slechte ervaringen mee hebben zijn van olie naar houtpellets omgebouwde branders. Dit moet je niet willen. De constructies wijken teveel af om te komen tot een goed stookresultaat. De verbrandingsruimte is anders en er is natuurlijk sprake, in het geval van pellets, van asafvoer. Daarbij is de kwaliteit van hetgeen wat aangeboden wordt naar mijn idee ver onder de maat. Zo help je mensen niet van hun probleem af. Wat wij verder afraden, nog afgezien dat het vaak niet toegestaan is, om gebruik te maken van zogenaamde gevelkachelafoeren. Een goede schoorsteen met voldoende trek is een voorwaarde voor een goede afvoer. Veilig en milieuvriendelijk.

Kwaliteit

Wij beginnen met een middenklasse kwaliteit uit Denemarken en gaan zeker niet lager. Verder voeren we een topkwaliteitsmerk uit Oostenrijk. Inmiddels importeren wij zelf. De ervaringen met via importeurs bestelde ketels waren voor ons een bron van zorg en af en toe ellende. Onderdelen bestellen bij iemand die alleen Italiaans

spreekt is vragen om moeilijkheden. En die kregen we dus ook. Daar zitten onze klanten niet op te wachten. Voor ons was het lastig dat de gebruiksaanwijzingen vaak alleen in het Italiaans beschikbaar waren. Ook bleek dat er tweewekelijks groot onderhoud gepleegd moest worden terwijl dat bij ons topmodel slechts 1 keer per jaar hoeft te gebeuren. Dat het beeld op het bedieningsschermje ook alleen maar Italiaanse menu's tevoorschijn toverde, voegde weinig toe aan het bedieningsgemak. Kortom, we hebben zelfs ketels teruggenomen omdat we dit onze klanten niet aan konden doen.

Ons uitgangspunt voor kwaliteit is een simpele bediening, storingsvrij functioneren en hooguit 1 x per maand zogenaamd klein onderhoud zoals het legen van de asla. Ook de onderdelenleverantie is gewaarborgd doordat wij nu zelf importeren. Klanten kunnen niet drie weken wachten op een onderdeel. Zelfs bij het middensegment ketels gaan wij uit van topsegment service.

Kosten

In geval bij de door ons gevoerde merken spreken we wel over serieus geld. De Deense ketel zit rond de 5000 euro en de Oostenrijkse ketel rond de 10.000 euro. Die laatste gaat dan ook twee keer

zo lang mee en dan hebben we het over dertig jaar. Dat kost alleen de ketel, een totale installatie zal al snel op het dubbele uitkomen. Voor die bedragen mag je ook wat eisen. Maar door het stoken van goedkopere houtpellets verdienen deze ketels hun investering vanzelf terug. In het geval van installaties op schepen wordt er vaak voor de Deense ketel gekozen. Woonschipbewoners zijn gewend om onderhoud te plegen aan hun schip en de daarin aanwezige installaties dus dat 1 keer per maand legen van de asla wordt als geen bezwaar gezien. Nog afgezien van de lagere aanschafkosten.

Volume

Het is een feit dat de houtpelletgestookte cv-installatie ergens geplaatst moet worden waar ruimte genoeg is. Op schepen is dit niet altijd even eenvoudig. We vinden altijd wel een oplossing maar soms moet je heel creatief zijn in het bedenken van de mogelijkheden. Gelukkig kunnen tegenwoordig de ketel en de pelletopslag gescheiden worden. Een afstand tot twintig meter is te overbruggen. Dit biedt vaak uitkomst. De vorm van opslag is ook te variëren. De houtpellets kunnen in zakken van vijftien kilo aangeleverd worden, of in zogenaamde bigbags, ook wel gebruikt voor bouwmaterialen en zand. Verder

kunnen de pellets los gestort worden in een eigen in te richten opslagruimte. De aanvoer van de opslagruimte naar de ketel gaat met een luchtsysteem. De ervaring is echter dat op schepen de aanvoer van de pellets grotendeels met de hand gebeurt door middel van het volstorten van het buffervat naast de ketel.

Kwaliteit

Door schade en schade zijn wij wijzer geworden. Dit heeft geresulteerd dat wij alleen nog maar gebruik maken van twee merken. Kachels en ketels van andere merken leveren zo veel problemen op wat betreft betrouwbaarheid, verkrijgbaarheid onderdelen, onderhoudsperikelen en andere ellende dat we daar van afzien. We willen onze klanten letterlijk en figuurlijk niet in de kou laten staan. Een ontevreden klant is vervelend maar een ontevreden klant die het koud heeft.....In het magazijn heb ik nog een paar exemplaren staan maar deze verkoop ik echt niet meer. De nazorg en de onbetrouwbaarheid zijn dusdanig dat ik het verlies neem.

Werkwijze

In feite is het simpel: oude oliegestookte ketel er uit en nieuwe houtpelletgestookte ketel er in en aansluiten op de bestaande cv-installatie. Onze ketels zijn ook geschikt

te maken van vloerverwarming. Wij kunnen zo naadloos aansluiten op de trend dat woonschepen tegenwoordig zo energiezuinig mogelijk gemaakt worden. Wij kennen heel veel mensen en bedrijven die bezig zijn met duurzaamheid en milieuvriendelijk bouwen en leven. Daarbij hoort ook het verantwoord omgaan met energie. Via die kanalen komen wij ook aan onze klanten. De mond-tot-mondreclame werkt nog altijd het beste. En gezien wij al geruime tijd bezig zijn en de nodige ervaring hebben opgedaan, komen de mensen bij ons. En wij kennen de schepenwereld, wat van onschatbare waarde is. Het werken in een schip vereist toch een bepaalde instelling en handigheid die niet elk bedrijf in huis heeft. De rol van internet is ook niet onbelangrijk. We krijgen aanvragen vanuit het hele land en kunnen met ons landelijke dekkende dealernetwerk onze kennis en kunde overal in het land uitrollen.

Verbruik

Eén liter olie staat gelijk aan twee kg. pellets. Afhankelijk van het gekozen systeem is het vanaf 1 x per week vullen tot 1 x per jaar. We kiezen in principe altijd voor de grootst mogelijke interval. Je moet ten slotte ook rustig eens op wintersportvakantie kunnen. In onze boerderij heb ik een opslag van zeven ton. Maar hier heb ik dan ook de ruimte.

De verkrijgbaarheid van pellets is geen punt meer. Door de opmars van de pelletkachels gaat de levering van pellets gelijk op. Wij willen alleen goedgekeurde, gecertificeerde pellets om een schone en goede verbranding te kunnen waarborgen. Wij hangen aan deze gecertificeerde korrels dan ook onze garantiebepalingen.

De prijs van 2 kg. pellets ligt inclusief btw tussen de €0,26 en de €0,34 cent de kg, afhankelijk van de vorm waarin het aankomt. Je hebt zakjes van 15 kg, bigbags van 1.000 kg. of het wordt geblazen door een vrachtauto. Deze laatste variant is uiteraard de goedkoopste en brengt minimaal 4.000 kg per keer.

Trend

Volgend jaar wordt een machine geïntroduceerd die naast warmte, ook elektriciteit produceert. Dit wordt voor woonschepen heel interessant! n

www.bijvoetenergie.nl



De showroom



TEKST EN FOTO'S: CISCA DE RUITER

Een kijkje in het interieur van De Zwerver. Je waant je in een 18e-19e eeuwse grachtenpand.



De Zwerver gaat even aan de kant. Voor de sluis naar de rivier de Schie, wordt sleepboot Ram achter de kont van het atelierschip gebonden.



Detail van het interieur. Twee uit hout gesneden uiltjes houden de wacht bij de trap naar de woonkamer.

WOON-/ATELIERSCHIP DE ZWERVER OP REIS

Guur en donker was het toen De Zwerver vier december in alle vroegte de Koninginnensluis verliet. Net als 112 jaar geleden draaide ze het wijde water van de Lek op, Vreeswijk en nu ook Museumwerf Vreeswijk achterlatend. Geflankeerd door sleepboot Ram, zette De Zwerver koers naar de overdekte hal van scheepswerf Bocxe in Delft voor een grootscheepse restauratie..

Woonboot magazine (1-1992, 5-2008, 4-2010 en 3-2011) heeft De Zwerver uitgebreid beschreven. Het schip is in 1900 als woon-/atelierboot gebouwd voor en door veelzijdig kunstenaar Wijnand Otto Jan Nieuwenkamp

(1974-1950). Haar historie is goed gedocumenteerd bewaard gebleven doordat Nieuwenkamp dagboeken bijhield, rekeningen en correspondentie bewaarde en over z'n Zwerver schreef in zijn boek: "Mijn huis op het land, mijn huis op het water." Tot 1913 trokken Nieuwenkamp en zijn

gezin ermee door Nederland, België en Duitsland. Aan boord stelde hij zijn etsen tentoon. De mensen keken hun ogen uit. Het varende woon-atelier was een ongekend fenomeen. De kranten stonden erbol van. Nieuwenkamp en zijn Zwerver werden BN-ers.

In 2008 raakte De Zwerver overbodig. Ze werd bedreigd met sloop omdat zij plaats moest maken voor een nieuwbouwark. Door schenking van het monumentale schip aan Stichting Museum Nieuwenkamp, die in 1948 door de kunstenaar zelf is opgericht, keerde De Zwerver min of meer terug naar haar bakermat. Het woon-/atelierchip werd in 2011 tijdelijk ondergebracht bij Museumwerf Vreeswijk.

Openstelling

De Zwerver verloor haar faam grotendeels maar is nog steeds een bezienswaardigheid. Haar komst in 2011 naar de

Museumwerf gaf museummedewerkers de kans De Zwerver open te stellen voor publiek en lezingen erover te organiseren. Naast een leuke extra attractie voor de werf was openstelling noodzakelijk. Zicht op een geslaagde toekomst voor het atelierschip begint met het (terug) winnen van bekendheid want onbekend maakt onbemind.

De Zwerver zelf blijkt hiervoor de beste ambassadeur. Rondleiders zagen telkens dat bezoekers bij binnenkomst werden overvallen door de onverwachte schoonheid, de harmonie van het samengestelde interieur, de stap in het verleden. Je waant je in een sjiek 18e - 19e eeuwse grachtenpand. Het originele interieur, dat een mix is van exotische houtsoorten, ingebouwde 17e eeuwse kasten, delen uit oude gebouwen, glas-in-loodramen, kunstwerken en versieringen, onder andere door Nieuwenkamp zelf gemaakt, is grotendeels intact gebleven. De indruk die De Zwerver nalaat, is onuitwisbaar. Het levensverhaal dat rondleiders vertelden, plaatste het schip in het juiste perspectief.

Toekomstmuziek

De schenking bracht een pittig portie huiswerk mee voor Stichting Museum Nieuwenkamp. Een woon-/atelierchip onder je hoede krijgen, is heel wat anders dan het beheren van schilderijen en etsen. Er moest een ligplaats worden gevonden, een bestemming, een restauratieplan opgesteld en fondsen geworven. Uit financiële veiligheidsoverwegingen werd De Zwerver ondergebracht in Stichting De Zwerver. Voor de

stichtingsbesturen was het vanzelfsprekend dat de nieuwe functie van het schip dicht bij de oorspronkelijke moest liggen. De Zwerver wordt daarom weer atelierschip, een podium voor exposities, debatten en lezingen, inspirerend voor kunstenaars. Het historische woonaspect komt tot uitdrukking door verhuur als bed & breakfast.

Het is ook gelukt een nieuwe ligplaats te vinden. Jachthaven Naarden maakt voor De Zwerver een plaats vrij en helpt met het uitdragen van het concept.

Asbest

Maar eerst moet De Zwerver worden opgeknapt. Het maken van het restauratieplan en een kostenraming blijkt niet eenvoudig. De staat waarin het schip verkeert is zorgwekkend. De mate ervan wordt momenteel onderzocht. Daartoe worden muren, plafonds en vloeren opengebroken, iets wat je eigenlijk niet wilt en wat met de grootst mogelijke zorg moet gebeuren. Scheepsrestaurateur Bart Vermeer begeleidt dit proces. De overdekte hal van scheepswerf Bocxe biedt de nodige bescherming bij de ontmanteling, ware het niet dat asbest is aangetroffen achter de beplanking. Regelgeving heeft de werkzaamheden stilgelegd. Het wachten is nu op een gecertificeerd bedrijf dat het spul verwijdert. Daarna mag De Zwerver de hal in en kunnen (onderzoeks) werkzaamheden worden hervat.

Een exact restauratieplan met kostenplaatje laat dus nog even op zich wachten. Wel wordt verwacht dat de restauratie enkele tonnen gaat kosten. Of en in welke mate de restauratie kan worden uitgevoerd, is nog niet bekend. Dat is best spannend. Het hangt samen met de fondsenwerving waaraan hard wordt gewerkt.

De Zwerver heeft vaker in zwaar weer verkeerd. Na periodes van ernstig verval en dreiging van de sloophamer, kwam er telkens redding. Wellicht herhaalt zich dat nu ook weer.

U kunt meehelpen. Word ZwerverVriend! Bezichtiging van De Zwerver bij scheepswerf Bocxe is mogelijk. Voor meer informatie: www.dezwerfer.org.

Woonboot magazine blijft de ontwikkelingen volgen. Wordt dus vervolgd. ■

Het milieu sparen en gelijk een stuk prettiger in je vel zitten – en de toegepaste techniek is niet eens nieuw!

Hoe heten die dingen ook alweer?

Deze keer gaan we het hebben over de 'voorkant' van de riolerings-De mens zorgt voor de 'voeding' van het rioleringsstelsel. Interessant genoeg mag dit onderwerp onder peuters en kleuters vrijelijk besproken worden, terwijl het bij oudere mensen als voor nette bespreking niet passend wordt beschouwd. Zo krijgen we te maken met metaforische zegswijzen zoals 'rem-sporen' voor de poepresten die wel eens in de toiletpot achterblijven. Hiermee heeft zelfs de directeur van de ANWB zich in de meest recente Kampioen uitgeleefd door de onderwerpen slipgevaar en snelweg-wc's in één artikel te combineren.

Toch wil ik dit onderwerp aansnijden en ik zal mijn best doen om het leuk - en netjes - te houden. Het gaat erom dat we, nadat we onze behoefte hebben gedaan, bijna altijd enige poeprestjes aan ons achterwerk overhouden. Deze willen we om meerdere redenen wegwerken, in eerste instantie omdat we met een schoon lijf willen rondlopen.

In mijn zoste-eeuwse studietijd waren bijna alle leeftijdgenoten rokers en een favoriete manier om de minder smakelijke kant van het roken in beeld te brengen was door een longvol rook door een witte zakdoek heen uit te blazen. De resulterende wazige bruine vlek werd een 'nicotine stain' genoemd. Die uitdrukking werd gebruikt voor de onsmakelijke, gelijkijkende vlekken die we in onze onderbroeken wel eens waarnamen.

In onze westerse maatschappijen is het gebruikelijk ons achterwerk met een aantal vellen wc-papier af te veegen. Dat deze handeling lang niet altijd het gewenste resul-

taat oplevert is een ieder uit eigen ervaring bekend. Zelfs wanneer we de veegoperatie meerdere malen herhalen, blijven we regelmatig bij het uitkleden met een 'nicotine stain' geconfronteerd worden. Afhankelijk van de aanleiding tot het uitkleden kan dit de ene keer een kleine irritatie opwekken en de andere keer acute schaamte.

Wat ook voor het behouden van een schone kont pleit, is dat bij velen onder ons de huid rondom het achterwerk gevoelig is, zodat we van overgebleven viezigheid een nare uitslag kunnen krijgen. Wie last heeft van een of meer van genoemde verschijnselen, gaat op zoek naar andere maatregelen, waaronder het gebruik van zogenaamd vochtig toilet papier.

Is dit milieu ... of techniek?

Ja, dat is het wel! Wat het milieu betreft, hoeft je alleen maar te denken aan de hoeveelheden pleepapier die dagelijks het rioelstelsel worden ingespoeld. Dit spul is veel lastiger te verwerken dan je drollen. Als je een rioelpomp aan boord hebt, ken je de kreet 'versnijndend' in dat kader: denk niet dat het de poep is die versneden moet worden, het is juist het papier! En dan nog, als je een varende schip met een vuilwater-tank hebt, weet je ook hoe het om de zoveel keer nodig is om die tank speciaal uit te baggeren vanwege het naar de bodem gezakte wc-papier.

Als je 'vochtig' papier hebt uitgeprobeerd, weet je wellicht dat dit zelfs funest is voor een versnijndende rioelpomp. Om dit papier wegens zijn vochtigheid niet uit elkaar te laten vallen, wordt het met extra lange, sterke vezels gemaakt, die niet in de pomp kunnen worden versneden. In plaats daarvan vormen ze een kraag om de as van de



Enkele complete pakketten (met dank aan ENKA Interieurbouw te den Haag)

pompwaaier heen, waardoor deze na verloop van tijd vastloopt met alle ongewenst gevolgen van dien.

Wie nog meer over nadelen van wc-papier wil horen hoeft maar te denken aan hoeveel bomen (van slechte kwaliteit ook) moeten worden gekweekt om die miljoenen rollen papier te fabriceren – of zich te realiseren dat een waterzuiveringsinstallatie een stuk duurder en milieubelastender moet worden gebouwd omdat wc-papier zich zoveel minder gemakkelijk dan poep laat verteren.

Niet alleen techniek, maar cultuur ook!

Je kunt niet in een land ten oosten van de Levant reizen zonder dat het je opvalt: overal kom je naast de wc een apparaatje



Eenvoudige installatie in een thuis-wc in Nederland



Minimale pakketten in een winkel in Thailand: 189 Baht is ongeveer €4,80

tegen, bestaande uit een kleine sproeier aan een slang met drukknopbediening aan de sproeikop. Wie nog verder kijkt, merkt op dat er een afsluitkraan aan de muur is, vóór het begin van de slang.

Je hebt niet veel fantasie nodig om te bedenken dat zo iets bijzonder handig is voor het schoonmaken van je achterwerk – zonder dat er enig wc-papier nodig is! Overal in Azië gaat men ervan uit dat je je zelf met je linkerhand schoonmaakt, ook waar er geen sproei-installatie is. Met je rechterhand eten (en alle overige handelingen) en je linkerhand voor je sanitaire activiteiten reserveren. Dit is zeer diep in de cultuur ingebed en het betekent dat je wel moet uitkijken dat je bijvoorbeeld nooit iemand iets met je linkerhand aanreikt. Of het zover gaat dat iemand zich eerder laat verdrinken dan de linkerhand van een redder aan te pakken weet ik niet – maar iedereen verzekert me dat het gevoel heel sterk is. Met zo 'n sproeier bedien je de sproeikop dus met je rechterhand. Deze kan je tussen

je benen naar het werkgebied manoeuvreren om vervolgens vrijelijk te richten. Met de drukknop kun je voor de gewenste waterdruk zorgen, waarmee je in veel gevallen het klusje kunt klaren. Omdat je je nauwelijks boven de zitting hoeft te verheffen, blijft al het water en spoelsel binnen de pot. Als er nadere bewerkingen nodig zijn dan til je je achterwerk iets omhoog en gebruik je je linkerhand. Dit ken je al van het gebruik van wc-papier, alleen nu doe je het aan de andere zijde als je je Azië-aanvaardbaar wilt gedragen – en zonder papier. Als je 't goed doet moet afdrogen ook overbodig zijn. Je moet er niet aan denken dat er een handdoek naast hangt – dat zou elke Azië als een soort linkerhand aanzien!

Lk begrijp dat dit idee nogal radicaal in de oren klinkt, maar zo gek is het toch ook niet. Ouders met baby's en mantelzorgers met incontinentie patiënten weten het wel: van contact met poep ga je niet dood, je doet gewoon wat er nodig is en als je klaar bent was je je handen! Daarbij stel ik ook dat een toegenomen kennismaking en intimiteit met dit gedeelte van je lichaam alleen in je voordeel werkt naarmate je ouder wordt en vatbaarder voor allerlei kwalen.

Zelden gezien

Toen ik naar dit soort sproeiers op zoek ging had ik geen flauw idee hoe ik ze moest noemen. Met Google verwacht je niet veel te bereiken met een zoekleutel als 'handsproeier waarmee je je kont schoonmaakt' en ik ben er een stuk omslachtiger naar op zoek gegaan. Schets mijn verbazing toen ik bovenstaande zoekleutel nu net wél probeerde – en 139.000 resultaten kreeg – waarvan in de bovenste tien stuks enkele echt ter zake doende zijn! Maar de gangbare 'goed Nederlandse' kreet blijkt 'bidet douche' te zijn. Er zijn meerdere bedrijven (hoofdzakelijk webwinkels weliswaar) die een assortiment van deze apparaten hebben. Ik heb al de essentiële onderdelen genoemd. Varianten lopen uiteen van slang en kop zonder wandophanging of sluitkraan (op een woonboot beslist niet aan te bevelen!) tot complete, door bekende architecten ontworpen integrale eenheden met alles erop en eraan. Ook zijn er versies met warm en koud water en een mengkraan maar dat is volgens mij de moeite en meerprijs niet waard.

Mijn voornaamste aanbevelingen zijn om voor een gewapende maar soepele slang

te kiezen want deze wordt veel meer belast dan een gewone doucheslang. Ook de sluitkraan wil je op een handige plek naast of in de wandophanging hebben, en van een type die je met een kwartslag aan en uit draait. Prijzen lopen enorm uiteen maar voor een prima installatie om zelf te monteren hoeft je niet meer dan een euro of veertig uit te geven – echt waar voor je geld als je hele leven lang last van je achterwerk hebt gehad! Voor het chique werk kun je desgewenst veel meer uitgeven, tegen de driecijferige bedragen aan.

Als u dit allemaal net iets te vergezocht vindt, is het ook altijd mogelijk om in ieder geval het papier uit het riool te houden door een minipullenbak nabij de wc te plaatsen. Ik heb dit her en der gezien maar ik raad het u wel af! De wetenschap van wat erin zit maakt zo iets al onsmakelijk. En je moet er niet aan denken dat je peuter het als leuk speelgoed ontdekt! Bovendien lost het maar de helft van het probleem op, want je blijft het nadeel houden van droog, dun papier als schoonmaakmiddel!

Wat het wel voor honderd procent oplost is als je de wc en de douche in dezelfde ruimte hebt, en jezelf traint om met dagelijkse regelmaat eerst te poepen en jezelf vervolgens onder het douchen te verschonen. Dan kun je het toilet papier gebruiken om je neus te snuiten en hoeft je niets uit te geven voor zo 'n 'handsproeier waarmee je je kont schoonmaakt'! ■

Google 'bidet douche' of 'bidet douche spray' (mèt de aanhalingstekens!) en snuffel lekker rond tussen de meer dan 500.000 'hits' (de eerste paar pagina's leveren stof genoeg op!).

Of surf naar: nl.aliexpress.com en op hun homepage tik 'bidet douche spray' als zoekargument in - maar merk wel op, Aliexpress is een 'bundel' site en veel van de deelnemers zijn op groothandel gericht en zullen een particuliere bestelling misschien niet accepteren. In ieder geval geeft het een goed beeld van het (zeer brede) aanbod aan producten en prijzen.

Nog eens: water als ballast

Waterbedden als tijdelijke ballast kan wel – maar als die niet voorhanden zijn dan is er ook altijd gewoon plastic verpakkingsmateriaal.

Het artikel in ons decembernummer over het gebruik van waterbedden om je boot even iets dieper te laten drijven, heeft een leuke reactie van lezer Jan Geurtz uitgelokt. Hij was een paar jaar geleden met zijn nieuwe recreatieschip op weg naar zijn oude afmeerplaats, maar om er van buiten de stad met de boot te komen moest hij een tweetal zeer op elkaar lijkende bruggen passeren. In voorbereiding op zijn invaart heeft hij de doorvaarthoogte van één van de bruggen gemeten en voldoende voor zijn boot bevonden. Hij vertelt verder:

Je raadt het al: de andere brug bleek twintig centimeter lager te zijn! Ik kon er dus niet onderdoor om mijn afmeerplaats te bereiken. Ik heb toen mijn boot verzaard, deels met twee oude waterbedden van mijn vriendin, maar dat was lang niet voldoende. Daarnaast heb ik bij een verpakkingsfirma voor een paar tientjes een rol plastic gekocht, in feite een honderd meter lange stevige plastic buis van ongeveer vijftig centimeter door-

snede. Daarvan kon ik stukken knippen van een willekeurige lengte en er zakken van maken door ze aan één einde dicht te knopen. Met een dompelpomp vulde ik de zakken aan de andere kant met water uit de gracht en dan knoopte ik ze daar ook dicht. Op die manier kon ik in korte tijd zo 'n vijf ton ballast op mijn voor- en achterdekjes laden. Daarnaast heb ik een tijdje de fluctuaties van de waterstand in de plaatselijke grachten bestudeerd. Deze kan, afhankelijk van onder andere windrichting, tien á twintig centimeter verschillen! Op deze manier is het me gelukt om op een gunstig tijdstip qua waterstand en met de waterzakken als ballast, onder de brug door te komen en mijn plek te bereiken. Eenmaal onder de brug door was het voldoende om de zakken lek te prikken en zo van de ballast bevrijd te zijn. Het was kortom een bijzonder en vermakelijk avontuur.

Opvallend in dit verhaal is dat Jan de ballast gewoon bovenop de boot heeft gelegd en niet onderin het ruim zoals ik het me had verbeeld. Kennelijk kan een boot (tijdelijk) in die mate topzwaar worden gemaakt zonder erdoor gevaar voor kapseizen op te lopen. Zoals altijd is het leuk om van de vindingrijkheid van de



bootbewoner getuige te zijn! Ook aanmoedigend te zien hoe helder (relatief) kleurloos het water uit de plomp is.

Door Dave Schmalz

Foto's met dank aan Jan Geurtz

Ook een probleem of vraag?

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

Lokaal nieuws

BOOTBEWONERS STRIJDEN VOOR BEHOUD TUINEN EN BOMEN



Amsterdam - Al sinds de jaren tachtig maken de woonbootbewoners aan de Verstuiverstraat en Koppelingpad van Zijkanaal I gebruik van de naast hun woonboot gelegen strook oevergrond. Totdat het stadsdeel Noord besloot dat zij een strook grond nodig heeft, onder meer voor het aanleggen van kabels en riolering. Dat deel betreft nu precies een deel van de tuinen waarop schuren en garages van de bootbewoners staan. Niet alleen gaat een strook grond verdwijnen, ook worden er - en passant - nog eens 46 bomen gekapt. De woonbootbewoners zeggen dat de rechten van het stadsdeel op de grond inmiddels zijn verjaard maar het stadsdeel stelt dat er sprake is van een stilzwijgende bruikleenovereenkomst. Inmiddels loopt er een procedure bij de bestuursrechter. Daarop wilde de gemeente niet wachten en spande een kortgeding aan over de ont ruiming van een deel van de tuinen. Op 5 december stonden gemeente en woonbootbewoners daarom tegenover elkaar bij de voorzieningenrechter. Die ging niet mee in de visie van de gemeente met als resultaat dat de gemeente nu moet wachten met ontruiming op de bodemprocedure die op 22 januari 2015 plaatsvindt.

GEZONKEN WOONBOOT GELICHT



Delfzijl - Toen de eigenaar van een woonboot aan het Snikkepad in het Damsterdiep in de zomer van 2013 overleed werd zijn boot doelwit van vanden. Een jaar

geleden zank de ark. Vanaf die tijd jaar is de gezonken woonboot een bron van ergernis in de buurt. Twee ondernemers sloegen de handen ineen en kochten de woonboot met ligplaats. Inmiddels is de ark leeggepompt en recht gelegd. Nu moet de boot drogen en daarna wordt gekeken of die op te knappen en te verhuuren is.

GEEN PLANSCHADEVERGOEDING VOOR WOONBOOTEIGENAREN



Nijmegen - Met de komst van de Ooypoort, een voetgangersbrug over 't Meertje, zijn de eigenaren van een nabijgelegen woonboot niet blij. Zij stellen dat hun woonboot minder waard geworden is en hun privacy verstoord wordt. In 2013 dienden zij daarom een aanvraag in voor vergoeding van planschade van 150.000 euro. De gemeente heeft, na onderzoek door een extern bureau, besloten dat de boot-

eigenaren geen schadevergoeding krijgen, mede gezien het feit dat de woonboot 'verplaatsbaar' is en het nadeel van de brug gecompenseerd worden doordat in het bestemmingsplan verdere bebouwing van de omgeving aan banden is gelegd.

Opinie

Na een weekje uitwaaien op Terschelling is het weer tijd voor de harde werkelijk van, in dit geval, een opinie schrijven over het verenigingsleven van de LWO. Ik weet wel leukere onderwerpen om over te schrijven maar met het oog op de geplande ledenvergadering van 22 maart aanstaande en de ongewisse toestand van de LWO-vereniging als belangrijke belangenbehartiger van het wonen op het water in de breedste zin, lijkt er geen ontkomen aan. U krijgt er als lezer van dit blad af en toe wat van mee, maar zonder te gaan Zwarte Pieten is er nu al iets van twee jaar crisis in bestuurlijk LWO. Bestond het bestuur in 2013 nog uit vijf personen er zijn er nu twee van over, waarvan eentje, de penningmeester, zich niet inhoudelijk met het beleid bemoeit. Kortom, het LWO is een eenmansbestuur geworden met een bestuurder, met welke verdienste dan ook, die er al iets van twintig jaar onafgebroken op heeft zitten. In mijn ogen is dit voor elk zichzelf respecterende vereniging geen goede zaak. Een omissie in de statuten lijkt mij. Op de laatste, enigszins wanordelijke verlopen, ledenvergadering van maart 2014 is aan het zittende bestuur door de leden geen decharge verleend voor het financieel verslag over 2013, noch voor de begroting van 2014. Daarnaast is er ter plekke een werkgroep "Toekomstper-

spectief LWO" uit aanwezige leden opgericht met instemming van de rest van de aanwezige leden. Ook een "onreglementair" uit het bestuur gezet bestuurslid, heeft expliciet aan de leden bij stemming gevraagd en gekregen of hij de LWO mag blijven vertegenwoordigen in afwachting van de uitkomsten van de werkgroep toekomstperspectief LWO. Tot mijn stomme verbazing lees ik nu in het laatste Woonboot magazine van december 2014, dat, omdat de voorstellen het zittende bestuur (lees één bestuurslid) schijnbaar niet zint, de leden van de werkgroep plus ex-bestuurslid maar heeft geschorst en zelfs met terugwerkende kracht wat volgens de statuten überhaupt niet kan. Kortom heb je eindelijk wat leden die zich in willen zetten, behandel je ze zo. Lijkt me een raar soort paniekvoetbal van een totalitair bestuurder die na twintig jaar te vergroeid is met de vereniging en niet meer inziet dat hij er voor de leden is en niet dat de leden er voor hem zijn. Kortom leden van het LWO kom in grote getale 22 maart aanstaande naar de ledenvergadering. Want u bent diegene die het voor het zeggen heeft over hoe en door wie u vertegenwoordigd wilt worden in uw vereniging en niemand anders en dat is maar goed ook.

Schipper Brombeer



In het oktobernummer 2014 van Woonboot magazine stond een uitgebreid artikel over waddenschilder Geurt Busser. Geurt schildert niet alleen maar zet zich al heel wat jaren in voor behoud van ruimte, rust, weidsheid, open horizon en de integriteit van het waddengebied. Inmiddels heeft hij voor dat doel een stichting opgericht OW!: Oneindig Wad. "Onder deze titel gingen mijn acties. Spandoeken en actiemiddelen zijn nog aanwezig. De status van Werelderfgoed en de miljoenen uit het Waddenfonds trekken veel ongezonde belangstelling. Daar kan ik moeilijk tegenop, soms mag ik even gebruik maken van een interruptiemicrofoon maar dat is weinig effectief en doet de wezenlijke erfgoedwaarden ernstig tekort. Misschien kunnen we met elkaar deze waarden nog enigszins behouden..." Meer info: <http://oneindigwad.wordpress.com/>

MEERPAALTJES

REPARATIE EN ONDERHOUD

Van stalen woonschepen. Wij hebben hiervoor 3 dokken, waarin u rechtstondig uit het water gaat.

Wij bouwen ook stalen onderbakken. Vraag vrijblijvend prijsopgaaf. **Scheepswerf "Vooruit"**,

Zuiddijk 404,1505 HE Zaandam.

Tel.: 075-615 63 58.

WWW.SCHEEPSWERFVOORUIT.NL

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.

Op You Tube kwam ik honderden presentaties van schepen tegen, onder andere van Doeve Makelaars en Taxateurs, schepen en jachten. Allemaal te koop leek het. Het zat toch anders. Tijd voor helderheid.



DE HALVE NEDERLANDSE VLOOT IS TE KOOP

Ik praat met Jitse J.B. Doeve, EMCI Certificated Broker and Valuer, Register-Taxateur VRT. Het visitekaartje heeft een internationale uitstraling. Net zo internationaal als het bandje dat je te horen krijgt buiten kantooruren: de boodschap wordt in vier talen verkondigd. Jitse: "Wij gebruiken Internet als geïntegreerd onderdeel van onze website. Daardoor komen de filmpjes op You Tube. Het aantal hits is boven verwachting al denk ik niet dat we er substantieel meer boten door verkopen. Onze klanten verwachten dat we alle middelen inzetten om hun boot te verkopen dus ook Internet. Wij stellen hoge eisen aan de presentatie van de schepen die we in de verkoop hebben. De potentiële klanten moeten een goede indruk krijgen van de kwaliteiten van het schip. Daar hebben we zo onze eigen methodes voor. We zijn te eigenwijs om ons aan te passen aan standaardoplossingen voor websites en dergelijke. En we moeten ons onderscheiden op de markt want de handel is weinig levendig.

De markt

Een van de belemmerende factoren voor de vlotte verkoop van schepen en jachten is de terughoudende houding van de banken. Het verkrijgen van een hypotheek is een stuk lastiger geworden. Banken stellen geregeld extra eisen. Niet altijd relevant. Zoals bijvoorbeeld een B-status. Een hypotheek krijgen is niet onmogelijk, maar je moet er meer moeite voor doen. De regelgeving die constant uitgebreid wordt in de vorm van de invoering met AIS en Certificaat van Onderzoek etc., daarvan hebben we voornamelijk vrijwel geen last. Een schip moet gewoon in orde zijn en aan de eisen voldoen. Waar we wel af en toe last van hebben is dat de toepassing van de regelgeving in de verschillende Europese landen anders wordt gehanteerd. Wat goedgekeurd is naar Nederlandse begrippen kan nog wel eens voor problemen zorgen als er in Frankrijk naar gekeken wordt. Dit komt vooral doordat wij een overgangsregeling hebben tot eind 2018 en de experts reëel omgaan met de term "klaarblijkelijk gevaar". In

andere landen wordt dat niet echt toegepast en moeten de schepen volledig aan alle eisen voldoen. Naarmate er meer beweging is in de markt, worden klanten minder kopschuw. Relatief lang te koop liggende schepen zijn niet bevorderlijk voor de markt. Maar we moeten niet vergeten dat vroeger die schepen ook lang te koop lagen maar nu is het voor iedereen zichtbaar. Evenals de prijzen die zakken. Het zijn vaak unieke schepen waarvoor net de persoon gevonden moet worden die de klik heeft met het schip en dan ook nog eens de financiële middelen tot zijn beschikking heeft. Daarbij hebben klanten vaak de neiging om te wachten. Dat heeft ook tot gevolg dat de doorstroming stagneert. Mensen kopen pas een ander schip als ze hun oude schip kwijt zijn. Dat vraagt aanpassing van de handel.

Klanten

De meeste van onze klanten komen binnen via de website. De website wordt door ongeveer 500 kijkers per dag bekeken. Ze blijven ook voor langere tijd op de site. Op moment dat er contact opgenomen wordt door de klant, gaat het vaak over specifieke schepen of specifieke vragen. Het voorlichten en het "makelen" dat we vroeger deden is achterhaald. Mensen hebben hun voorwerk gedaan, hebben zich georiënteerd en komen met een gerichte vraag om een boot te mogen bekijken. De deskundigheid van de klanten loopt enorm uiteen. Er zijn er die je niets hoeft te vertellen en af en toe kom je een dromer tegen die iets in zijn hoofd heeft. Sommigen hebben zich helemaal ingelezen en komen met een draaiboek voor het kopen van een schip onder de arm aan. De praktijk blijkt vaak toch anders. En je laten adviseren door een zelfverklaarde deskundige neemt nog niet de noodzaak van een keuring weg. En toch gebeurt dat af en toe. De klant loopt dan toch een risico. Op onze website staat een soort stappenplan over wat er bij komt kijken als je een schip wilt kopen. Het is een richtlijn en er kan natuurlijk van afgeweken worden. Engelse klanten komen vaak met een boek "How to buy a barge" met complete checklijsten onder de arm aanzetten. En dat worden

er meer omdat de prijsstelling van de Nederlandse schepen voor buitenlanders steeds aantrekkelijker wordt. Werden er vroeger schepen in Frankrijk gekocht, nu komen ze bij ons kijken.

Verkopers

De vergrijzing zet over de gehele linie door dus ook hier. Maar dat is voor ons niet iets nieuws. Wat wel een gegeven is dat de banken voor de potentiële koper vaak moeilijk doen over de hypotheek, gekoppeld aan een ligplaats van een schip terwijl ze bij de verkoper al een hypotheek op datzelfde schip hebben lopen. In feite wordt de markt zo gegijzeld door de banken. Bij alles waar het woord "water" bij komt kijken, of dat nu binnenvaart, zeevaart of een werf is, krijg je het idee dat er een zwarte lijst gehanteerd wordt. Gelukkig hebben wij uitstekende contacten met tussenpersonen die de hypotheek voor klanten kunnen proberen te regelen. Die bijten zich er helemaal in vast om het voor elkaar te krijgen maar ook zij zijn afhankelijk van de bereidheid van de banken.

Buitenland

Toch zijn we blij met de buitenlandse markt, hoewel we er van bewust zijn dat een bepaald deel van ons Nederlandse erfgoed daardoor verdwijnt. Waar we mee geconfronteerd worden is de complexiteit van regelgeving van de diverse Europese landen. Dit vergt kennis van zaken en nog belangrijker: creativiteit. Af en toe moeten we via een omweg ons doel bereiken. Vaak is dat aan een klant niet uit te leggen waarom zoiets moet. Maar elk land heeft haar eigen opvattingen over bijvoorbeeld certificering. Je hoeft het niet te snappen, maar je hebt er wel mee te maken. En als een schip vanuit Denemarken via de binnenwateren van Duitsland, Nederland en België naar Frankrijk moet, dan komt er heel wat op je af! Maar ook dat hebben we netjes en creatief opgelost. En voor de omgebouwde motorschepen die vooral in Frankrijk gebruikt gaan worden, is internationale belangstelling tot vanuit Australië en Nieuw Zeeland aan toe. In het Verenigd Koninkrijk zijn trouwens al een tijdje replica's van onze oude vrachtschepen gesignaleerd. Die worden dan in het Verenigd Koninkrijk gebouwd, al dan niet met behulp van Nederlandse snijpakketten. Je hebt dan een nieuw schip met een nieuwe motor voor de prijs waar wij onze oude schepen voor aanbieden. Het enige wat ontbreekt is de authentieke lijn. Het ziet er vaak wat minder uit. Het is maar wat je belangrijk vindt. Het transport van

onze oude schepen naar het Verenigd Koninkrijk hoeft geen probleem te zijn. Ondanks dat het vaak platbodems zijn, komen ze allemaal goed naar de andere kant. Kwestie van goede voorbereiding en het juiste weer afwachten. Maar dat regelen onze klanten zelf. De schepen tot ca. 25 meter die niet te hoog en te breed zijn kunnen zelfs over de weg naar het Verenigd Koninkrijk.

Focus

De markt waarop wij ons begeven is breed, zowel wat betreft aanbod van typen schepen als nationaal en internationaal. Dat vereist een brede blik en zodoende is onze website volledig in 4 talen zijnde Nederlands, Engels, Duits en Frans. Wij adverteren dan ook in het buitenland en hebben daar onze contacten. En inzake ons aanbod van varende woonschepen hebben we een mooie positie op de Nederlandse markt. Ze weten ons te vinden. Nog even over de You Tube-filmpjes: het lijkt veel maar dat komt omdat we de oude er niet van af halen waardoor er een soort van archief ontstaat! Neemt niet weg dat er veel schepen actief of passief te koop staan. Ons advies is, om bij aan- of verkoop van een schip een specialist in de arm te nemen die u voor de valkuilen van de koop/verkoop behoedt omdat het meestal internationale transacties betreffen. Of als u wilt kopen de juridische afwikkeling in goede banen kan leiden. Wat in ieder geval duidelijk is dat er veel schepen actief of passief te koop staan maar dat de prijzen vaak nog niet aan de nieuwe realiteit zijn aangepast." ■

www.doevemakelaar.nl, www.doeve.be, www.sander-doeve.nl

ADVERTENTIE

Wat drijft u?

Woonbootverzekering met garantie tegen onderverzekering

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

Informeert u 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

ADVERTENTIE



DUURSMa **VERSLUIJS**

DÉ WOONBOOT TAXATEUR

TAXATIE met of zonder ligplaats
VISUELE INSPECTIE bij aankoop

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

Rechtszekerheid



Met de rechtszekerheid van woonschipbewoners en hun ligplaatsen is het niet bijster goed gesteld. Woonschepen kunnen onder allerlei regelingen vallen - of niet - en er hebben de afgelopen jaren veel veranderingen plaatsgevonden. Van beheersgebied en naar het overgaan van oude naar nieuwe wet- en regelgeving. Vanaf 1907 vielen woonschepen niet onder de bouwbesluiten maar in april 2014 bepaalde de Raad van State dat ze er wel onder vielen. Werden woonschepen en ligplaatsen nog opgenomen in de Wijziging huisvestingswet (TK 25 333:1996/7), maar in de nieuwe per 01-01-2015 lijken ze te zijn verdwenen. In waterschapskeuren werden ze opeens 'werken' genoemd. Gelijk met het verschuiven van het kopen van een woonschip naar het 'kopen en financieren van m2 woonruimte' schoof het woonschip juridisch langzaam van het water af naar het begrip "woning".

Ook de rol van het woonschip in bestemmingplannen verschoof. Werden ze in de eerste plannen van de jaren 1970 niet apart genoemd maar vielen ze onder de bestemming "water". Door het vaststellen van gemeentelijke verordeningen werd de invulling van dat water verder geregeld door plaatsen voor o.a. woonschepen aan te wijzen. Tegenwoordig dient elk woonschip individueel in een bestemmingplan te moeten worden vastgelegd. Als in 1979 een bestemmingplan "water" omvatte dan vindt de Raad van State nu dat de al destijds daarin liggende woonschepen, ook als ze een ontheffing of vergunning van Rijkswaterstaat hadden, ze met terugwerkende kracht niet bestemd waren en daarmee dus illegaal zijn.

Een knot wol met vele losse eindjes dus

De oude rechtszekerheid van een vergunning van Rijkswaterstaat, gekoppeld aan een huurovereenkomst van de RVOB v.h. Domeinen, werd ook van elastiek bij de overdracht van het door Rijkswaterstaat beheerde water naar de provincie Noord-Holland.

Dat gebeurde in 2005. De provincie verleende ambtshalve een nieuwe ontheffing met daarin de opname van de clausule dat deze niet overdraagbaar was. Enige bewo-

ners beviel dit niet en steigerden. Dat wil zeggen ze dienden een bezwaarschrift in tegen deze, volgens hen, achteruitgang van hun rechtszekerheid.

Hiermee werd de vinger gelegd op een oud probleem. Dit werd door de LWO al aan de orde gesteld bij het totstandkomen van de Model woonschepenverordening 1995 van de VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten). Dat werd toen opgelost door het daarin opgenomen art. 8:

1. De vergunninghouder kan de ligplaatsvergunning overdragen aan een rechtsverkrijgende.
2. Op aanvraag van de vergunninghouder en van de rechtsverkrijgende schrijven B & W de vergunning over op de naam van de rechtsverkrijgende.

Logisch en opgelost dacht de LWO. Immers de overheid had geen enkel belang bij de initialen van de bewoners. Maar niet alleen werd de Modelverordening zeer mondjesmaat overgenomen door de ongeveer 450 gemeenten in Nederland maar als het wel werd gedaan verdween art. 8 veelal uit de gemeentelijke versie. De gemeente Amsterdam weigerde het uitdrukkelijk maar stelde dat het beleid was om het veelal wel te doen. Dat is een tandje minder dan het opnemen in de tekst van de verordening.

De Algemene Wet Bestuursrecht blijktbaar ongelezen in Haarlem

Op het, per november 2005 ingediende, bezwaar werd per januari 2006 gereageerd met een mededeling dat verweerder (de provincie Noord-Holland) intern aan het overleggen was en dat, indien niet aan het bezwaarschrift tegemoet zou worden gekomen, het alsnog zou worden behandeld door de Hoor- en Adviescommissie.

Daarna bleef het bezwaarschrift onbehandeld en werden de bezwaarmakers in mei 2009 en december 2010 gevraagd of zij de bezwaarprocedure wilden voortzetten. Er werd ook gemeld dat de niet-overdraag-

baarheid was gebaseerd op het feit dat de provincie op de hoogte wilde blijven wie de eigenaar van de betreffende woonboot was. De Noord-Hollandse woonbootbewoners meldden dat zij de toelichting niet adequaat genoeg vonden en hun bezwaar handhaafden.

Na weer enige tijd niets van de provincie vernomen te hebben, vroegen de bootbewoners juridisch advies aan. En dat leidde per december 2013 tot aanvullende gronden op het bezwaar van 2005. Er werd een brief ontvangen in april 2014 waarin de provincie meldde binnen een termijn van 14 dagen te zullen reageren. Die reactie kwam op 5 juli 2014 en had als onderwerp "besluit op bezwaar". Daarin werd gemeld het besluit "de ontheffing is niet overdraagbaar" te handhaven omdat "wij op de hoogte willen blijven" wie de eigenaar/bewoner is. Het was niet ondertekend. Ook werd gemeld in de toelichting dat als bezwaarmaker de ligplaats opzegt (verkoopt) de ontheffing wordt ingetrokken. De nieuwe eigenaar moet dan een verzoek indienen bij de provincie door middel van het hiervoor bestemde aanvraagformulier. En in verweer bij de Beroep & Bezwaarcommissie werd gemeld:

"Het is geen beleid maar een gedragslijn waardoor de ontheffing niet overdraagbaar is"

Allemaal wat raadselachtig maar er zat duidelijk een versnelling hoger in bij het reactiewiel van de provincie. Maar het besluit met toelichting op bezwaar bleef kraken, indachtig een uitspraak van de Raad van State over de bouwbesluit 2012 toelichting dat woonschepen en woonarken niet vielen onder het bouwbesluit. Dat was niet genoeg voor rechtszekerheid en de Raad van State bepaalde contrair het regeringsbesluit dat ze er wel onder vielen. Er werd dus beroep ingesteld bij de rechtbank Haarlem met daarbij de mededeling dat dit niet ondertekende besluit op bezwaar wel eens een blindganger kon zijn. De rechtbank stuurde het per september

2014 door naar de provincie omdat er nog een bezwaarcommissiestap moest worden gedaan. Na negen jaar eindelijk beet, zo leek het.

De zitting van de bezwaarschriftencommissie was op 13 november 2014 aan de Dreef in het provinciehuis (het voormalig verblijf van een officiële minnares met ontheffing van ene Napoleon) te Haarlem.

In een wonderlijk snel besluit van 30 december 2014 verklaarden de Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

1. De heren in hun bezwaar te ontvangen
2. De bezwaren ongegrond te verklaren
3. De bestreden beslissingen van oktober 2005 niet te herroepen maar de ontheffingen als volgt aan te vullen. Onder randnummer 6 van de ontheffing dient de bepaling dat de vergunning niet overdraagbaar is, aan te worden gevuld met de volgende zin: "bij overdracht van de woonboot wordt aan de nieuwe eigenaar ontheffing verleend, mits het om dezelfde ligplaats gaat en dezelfde woonboot."

Nu het besluit op bezwaar dit keer wel was ondertekend, is er reden om aan te nemen dat de essentie van art. 8 Modelverordening van de VNG is overgenomen.

De ontheffing is niet overdraagbaar maar als je je samen met de nieuwe rechthebbende meldt bij Gedeputeerde Staten zullen deze de ontheffing overschrijven op naam van de nieuwe rechthebbende (m.a.w. hij wordt wel door G.S. overgedragen.)

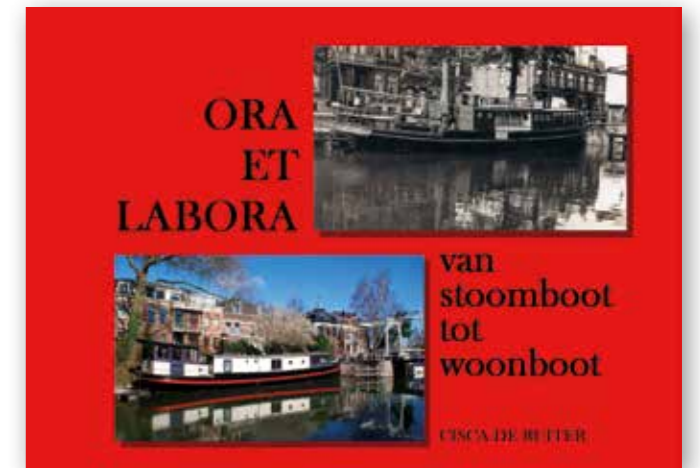
Als dit niet zo is, wordt het in het provinciehuis gesproken en geschreven Nederlands niet door mij begrepen evenmin als het Parijse Patois van Mw. Maître de Beauharnais, die daar, dacht ik, de macht had voor G.S.

Maar volhouden loont toch wel eens. Voor de aanhoudende bezwaarmakers alsnog de verhaagde wens van een goed begin van 2005. ■

E.P. Blaauw
J.A.P.B

Boek over het oudste woonschip in Utrecht door Cisca de Ruiter

ORA ET LABORA van stoomboot tot woonboot



Vanaf het moment dat oud-redacteur Cisca de Ruiter op het water woonde, raakte ze gefascineerd door oude (opgebouwde) woonschepen. Ze zag de verschillen in scheepstypen en realiseerde zich dat de schepen een eerder leven leidden voordat zij woonboot werden. Nieuwsgierig geworden hiernaar, startte zij samen met collega woonbotenliefhebber Maarten van de Krol, het Stalen Woonschepen Project Utrecht. Daarin onderzochten ze de persoonlijke geschiedenissen van diverse oude Utrechtse woonboten. Cisca's vermoeden dat juist deze schepen interessante verhalen herbergen, bleek juist. Eenmaal verenigd met hun vergeten verhalen, brengen zij onze maritieme historie weer bij ons terug. Ieder schip met een eigen stukje. In de serie Oude Woonschepen in Woonboot magazine schreef Cisca hierover.

Van een aantal schepen kon zoveel interessante verhalen en zulk prachtig uniek en historisch (beeld)materiaal worden opgespoord, dat dit erom vroeg gebundeld te worden. Dit geldt zeker voor de Ora et Labora. In het voorjaar van 2015 verschijnt over dit bijzondere woonschip dan ook een boek, getiteld: Ora et Labora – van stoomboot tot woonboot.

ORA ET LABORA – van stoomboot tot woonboot vertelt het interessante levensverhaal van een oude Zwolse pakketboot, de Ora et Labora I. Het schip kreeg grote bekendheid als salonboot in Zwolle, Giethoorn en omstreken. Maar meer nog kent men haar als de markante woonboot aan de Leidsekade, het oudste woonschip van Utrecht. Van de sloep gered, ligt het schip alweer enige jaren als varende woonboot in de Utrechtse Parkhaven, de voormalige Veilinghaven die als historische haven is ingericht.

Ora et Labora – van stoomboot tot woonboot is rijk geïllustreerd met uniek, nieuw, minder nieuw en historisch beeldmateriaal.

Op zaterdagmiddag 30 mei wordt het boek gepresenteerd bij Museumwerf Vreeswijk. ■

Bestellen

Tot 15 maart 2015 kunt u profiteren van de voorintekening. Dan kost het boek slechts € 15,00 (incl. bezorgkosten). Ora et Labora – van stoomboot tot woonboot kan besteld worden door overmaking op bankrekening NL96 ASNB 0709 0038 62 t.n.v. F. de Ruiter, Utrecht. Vergeet daarbij niet uw naam, post- en emailadres te vermelden. Voor meer informatie: info@dewittewaterlelie.nl of www.dewittewaterlelie.nl.

Relaas van een verbodting (deel 2)

In deel 1 ging het over de vervangende ark; in dit deel gaat het over het nogal kleurrijke kwijtraken van het oude woonschip.



An het einde van deel 1 had ik mijn oude boot net voor een symbolisch bedrag verkocht aan een jonge Fries. Dat was in de laatste week van augustus en de afspraak was dat hij de boot vanaf half november kon komen halen. Dat betekende dat ik gedwongen werd om mijn verhuisstrategie aan te passen: tot dat moment zat ik alles grondig door te nemen en ruimde de helft meteen op door dit naar het afvalpunt te vervoeren. Ook was er tijd om bruikbare spullen op Marktplaats aan te bieden en op die bevredigende manier kwijt te raken. Ik loop nu nóg met een beurs vol tientjes vanuit die tijd rond!

De tijd begon echter te dringen en de laatste maanden heb ik grover te werk moeten gaan. Op een bepaald moment zal ik er spijt van krijgen maar aan de andere kant is het percentage 'weg' wel opgekrikt. Het heeft me aan het denken gezet: hoeveel zal een nazaat van mij over vijftig jaar aan mijn persoonlijke hebben? Die zal eerder bezig zijn om de eigen spullen kwijt te raken!

Het was dus tijd om koortsachtig over partijen 'ja' en 'nee' te beslissen en alle 'ja' spullen naar de nieuwe ark over te brengen. Gerard, de koper van de boot, had gezegd dat ik alles aan boord kon achterlaten wat ik niet wilde behouden. Hij was van plan om een bak te huren voor het sloopafval van de opbouw en enige achtergelaten bezittingen zouden daar gemakkelijk mee kunnen. Daar heb ik dus dankbaar gebruik van gemaakt!

Weer en water

Ik wist dat hij popelde om aan de slag te gaan en ik kreeg regelmatig telefoontjes om te vragen hoe ik vorderde. Helaas kon ik nooit beloven om eerder dan 15 november klaar te zijn. Maar in de laatste week kreeg ik te horen dat hij heel graag de boot al op de vrijdag (de 14e) wilde halen, om in het weekeinde naar Heerenveen te kunnen varen en dat de weersverwachtingen voor de weken daarna onheilspellend waren. Voor mij betekende het dat ik de laatste loodjes in turbomodus moest afmaken. Op de vrijdagochtend moest ik toch nog vroeg uit de veren om een aantal van de laatste zaakjes vóór de aankomst van Gerard en zijn ploeg te klaren.

En aankomen deden ze! Een aantal per auto en nog een aantal met de sleepboot. Ik raakte zelf de tel kwijt maar er waren op z'n minst zes man, het merendeel familieleden van Gerard. Die mannen wisten wel van aanpakken en van de paar nutsaansluitingen die ik nog niet zelf had losgemaakt, hebben ze geen

pogingen om moeilijk te doen getolereerd. Het koppelstuk van de waterleiding was ontoegankelijk diep in het omhulsel van het warmtelint weggezaakt. Maar de doorvoermof in de scheepshuid was van zacht plastic waardoor die hobbel zó met een zaag overmeesterd werd! Naar mijn schatting waren ze na een uur klaar voor de afvaart en ik heb zelf naar de steiger moeten springen met mijn laatste paar spulletjes.

Ik hoorde later dat ze aan het einde van de Kostverlorenvaart te horen kregen dat het schip met haar hoge schoorsteen niet onder de spoorbrug aldaar door zou komen en dat ze tot midden in de nacht zouden moeten wachten. Deze mensen niet gezien! Ter plekke hebben ze de schoorsteen gesloopt om gelijk onder de brug door te varen. Uit foto's die ik later ontving, weet ik dat ze midden in de nacht al met de oversteek op het Markermeer waren begonnen. En dankbaar ook, want het was in de nacht nog tamelijk kalm maar in de ochtend begon het op het open water al een beetje te spoken. Kijkend naar de kaart is het me niet duidelijk hoe ze het laatste deel van de reis maakten, want Heerenveen ligt niet aan de kust van de voormalige Zuiderzee en het gebied ertussen is een wirwar van meertjes en vaarten.

Slagvaardigheid

In de week daarop werd er hard aan gewerkt, zoals Gerard mij had voorspeld. Bakje erbij en alles tot aan de spanten eruit. Niets van mijn oude woning werd het bewaren waard geacht: de nieuwe opbouw is in staal gepland. Er was wel één nieuwe hobbel en dat was dat het kleine lek onder de waterlijn waar wij al van vermoedden dat dit door de opschudding tijdens de vaart iets groter was geworden. Zij besloten het schip uit het water te halen maar er was geen droge ruimte op de werf waar zij waren aangekomen, dus ... schip op een aanhanger en over de weg naar hun eigen werf. Dit zullen zelfs de meest ervaren schippers onder ons maar zelden hebben gezien!

Ik heb een paar weken later een bezoek gebracht aan hun werf aan de nautische rafelrand van Heerenveen. Dat 'It Hearrenfean' zich in hartje Friesland bevindt, word je met klem aan het verstand gebracht door alle Friese naamborden langs de weg. De werf staat bijvoorbeeld tussen de Hearresleat (Heerensloot) en Leeuwarderstraatweg. Mijn bezoek was ondanks de regen een waar genoegen. Ik neem wel aan dat de leden van de familie Hamstra serieus werkzaam zijn in het vak van scheepsbouwer, maar het is ook duidelijk dat ze een grote liefde hebben voor elke soort oude boot, en dat ze genieten, niet alleen van vakkundig bezig zijn maar ook van het maken van mooi werk.

Het zal leuk zijn om de voortgang van het project te volgen, maar intussen is er ook werk aan de winkel in mijn thuishaven, omdat de houten steiger die ik in 1989 liet aanleggen inmiddels is begonnen in te storten. De kopers van de ligplaats van het arkje dat ik heb overgenomen, zijn tegen allerlei bureaucratische onzekerheden aangelopen vanwege de recente uitspraak van de Hoge Raad over de status van woonboten als woningen. Het gevolg is dat de nieuwe ark die zij willen bewonen nog op de tekentafel ligt en ik de tijd heb om die oude steiger onder handen te nemen. Daar vertel ik in de komende nummers van Woonboot magazine wel over! ■

Van links naar rechts en boven naar beneden: Mijn oude boot vertrekt richting een nieuw bestaan in Friesland.

De oude houten tussensteiger onthult zich als een bouwvallig, voor sloop vatbaar zootje!

Amsterdam achter de rug! En nu zonder schoorsteen ook ...

Een week later was de gevelbekleding en het hele interieur weg.

Na nog een dag: opbouw foetsie!

Verplaatsing naar de eigen werf, eerst over het water...

... en dan uit het water...

... hup de weg op ...

... en dan soepeltjes achteruitrijdend de thuiswerf op!

WABO en bouwbesluit

De minister Blok schreef in april 2014 ook een brief aan de Tweede Kamer over het probleem ontstaan na uitspraken van de Raad van State over het van toepassing worden van het bouwbesluit van 2012 op woonschepen. Daardoor werden alle woonschepen min of meer illegaal omdat ze geen Wabovergunning hadden en deze ook niet zouden kunnen krijgen omdat ze vrijwel onmogelijk aan de bouwbesluitregels zouden kunnen voldoen. Deze waren immers niet voor woonschepen geschreven en zelfs in de toelichting werd geschreven dat ze er niet onder vielen. De minister beloofde nieuwe wetgeving om dit malle probleem aan te pakken voor eind 2014. Er werden enige vergaderingen aan gewijd op het ministerie van Binnenlandse Zaken. De LWO, vergezeld door Simon de Waard, ook lid LVBHB waarvan de vurende leden ook zouden worden gesteund door het ontstane probleem, verdedigde het standpunt dat een eenvoudige oplossing mogelijk was door de toelichtingstekst over het niet van toepassing zijn van het bouwbesluit werd opgenomen in de wetartikelen zelf. Anderen vonden dat het bouwbesluit zou moeten worden herschreven met aanpassingen voor woonschepen. Bestaande woonschepen zouden onder een overgangsrecht kunnen vallen maar nieuwe woonschepen zouden aan de Wabo-eisen moeten voldoen. Dat leek de LWO een nogal majeure aanpassingsoperatie voor een handjevol nieuwe woonschepen per jaar (genoemd werd een aantal van 45 nieuwe kadastrische inschrijvingen per jaar). Bovendien leek een dergelijk beleid in te gaan tegen de alom geuite politieke wens tot deregulatie. In 1991 sprak de Tweede Kamer zich hier al over uit met een wetswijziging waarbij de aloude woonvergunningeisen van de provincie, geregeld in de oude WW 1918 werden afgeschaft met de motivatie dat ook in andere kaders deze eisen door de overheid niet meer gesteld mochten worden. Op dit schrijfmoment (25-01-2015) is nog geen voorstel bekend van de minister. Op verzoeken tot opheldering over het moment wanneer de voorstellen te verwachten waren werd vanuit ambtelijk Den Haag niet gereageerd.

LWO

De nu nog ongewisse uitkomst van de wijziging van de wet- en regelgeving zal bepalend zijn voor de activiteiten van de LWO en haar bestuur. Als de voorstellen van de LWO worden gevolgd, zal een tevreden vierende consumptie genoeg zijn. Maar als er weer rare onwerkbaar en problematiserende regels worden ingevoerd dan zal een zware lobbyactie naar de kamerleden noodzakelijk zijn. Deze zal bovenop de al uitgebreide belangenvertegenwoordiging en adviesactiviteiten van het bestuur komen. En het op de juiste koers houden van de vereniging met een vrijwilligerswerkbestuur.

Bestuurlijke rimpels

Op dat punt waren er de laatste jaren nog al wat problemen. De gebruikelijke maatschappelijke ontwikkelingen waar u regelmatig over in uw krant leest, tikte ook de LWO uit balans. Managers- en woningbouwverenigingsopvattingen, waarbij bestuurders wilden gaan beslissen over hun eigen inkomsten uit de vereniging, werden geblokkeerd door het laten verdwijnen van twee bestuurders. Er bleef een dun bestuur over met veel te veel werk. Er werd een oproep tot meer bestuursleden gedaan, maar in plaats daarvan verscheen er tijdens de laatste jaarvergadering een werkgroep die zich Toekomst LWO ging noemen. Enige maanden daarna werden hun nogal dwingende ideeën bekend. Deze werkgroep eiste het aftreden van het bestuur en wilde een interim-bestuur samenstellen dat nieuwe bestuursleden moest gaan zoeken in het dan ontstane vacuüm. Het bestuur beantwoordde hun voorstellen gemotiveerd als zijnde onzinnig en onstatutair en vooral onnodig en niets oplossend. De werkgroep reageerde niet op het antwoord en bleek al een extra jaarvergadering opgezet te hebben zonder dat de statutair daarvoor benodigde 50 handtekeningen werden geleverd. Het bestuur vond de eis van de werkgroep niet alleen onstatutair maar ook financieel zeer gevaarlijk en strijdig met de belangrijke continuïteit van de LWO als vereniging. Zij besloot gebruik te maken van de statutaire mogelijkheid om de 5 leden het lidmaatschap te ontzeggen en ze ook, na een eventuele inhaalbetaling, niet meer toe te laten. Er was onderhand ook gebleken dat van de 5 leden van de werkgroep er vier geen betalend lid (meer) waren van de LWO ten tijde van de jaarvergadering. Op de komende jaarvergadering zal het bestuur eventueel wat extra verslag doen en de bezoekers de stukken leveren van deze rare werkgroepactie die geen nieuwe bestuursleden opleverde maar wel een hoop zinloos gedoe en werk.

Onderhand heeft het bestuur contact met enige leden die belangstelling hebben getoond voor het bestuurswerk. Op de jaarvergadering hopen wij met voorstellen te kunnen komen om het belangrijke woonbotenbelangenbehartigingswerk en de beïnvloeding van de overheid en haar politieke besluitvormers te kunnen voortzetten en zondig te intensiveren met meer dan de huidige beschikbare bestuursleden.

Wij herhalen weer ons verzoek aan leden met belangstelling voor het LWO-werk, om zich aan te melden, hetzij als bestuurder of (incidentele) ondersteuner. Graag minimaal twee weken voor de ledenvergadering die op 22 maart plaatsvindt in de vergaderruimte van de Openbare Leeszaal, (6-e verdieping) voorbij de drijvende Chinees en t.o. onze voormalige vergaderruimte aan boord van de Zeehond, nu Barco.

Ook is het voor ons van belang om te weten hoeveel deelnemers wij kunnen verwachten zodat wij de vergaderstukken van tevoren kunnen toesturen. We stellen er prijs op dat u weet waar het over gaat en beschikt over de relevante stukken.

In verband met nog te verwachten ontwikkelingen, behoudt het bestuur zich het recht voor met een aangepaste agenda te komen.

Huurbescherming ligplaats

Verleden jaar februari meldde minister Blok stappen te zullen ondernemen inzake een wetswijziging huurwet om ligplaatsen voor woonschepen te laten vallen onder de huurbescherming. De LWO drong daar al vele jaren op aan en het leek een eenvoudige handeling. Immers door aan woningen en standplaatsen voor woonwagens de woorden en ligplaatsen voor woonschepen toe te voegen aan het al bestaande artikel daarover in de huurwet zou dat een feit kunnen worden. De minister hoopte voor het einde van 2014 een voorstel te kunnen doen. Over het onderwerp vond een ambtelijk overleg plaats begin november waar de LWO, tezamen met huurrechtadvocaat Cor Goudriaan, haar standpunt voor de

zoveelste keer verkondigde. Dat leek geen overbodige zaak want de juristen in het Haagse leken op het spoor te zitten van huurbescherming voor woonboten. Niet gevraagd en oninteressant: het ging om de ligplaats. Daarvoor wordt immers betaald aan o.a. de overheid of anderen. Het moet onmogelijk worden om woonbootbewoners zomaar weg te jagen of door dreigen met grote liggeldverhogingen de ligplaats onder hun schip te laten verdampen. Op vrijdag 23 januari bereikte ons het bericht dat voorstellen daarover aan de minister van veiligheid en justitie binnen enkele weken te verwachten zijn. Deze gaat over wijzigingen Burgerlijk Wetboek.

UITNODIGING JAARVERGADERING LANDELIJKE WOONBOTEN ORGANISATIE

Datum: Zondag 22 maart 2015

Tijd: ca. 13.00 tot 17.00 uur

Plaats: Oosterdok, Openbare Bibliotheek Amsterdam, vergaderzaal 6e verdieping. (t.o. voorheen Zeehond en Café Restaurant Barco). Ca. 5 minuten lopen van het Centraal Station Amsterdam (hoofduitgang stadszijde en dan naar links). Na de ingang OBA naar rechts naar de lift en dan de zesde verdieping: vergadercentrum.

Zaal open vanaf ca 13.30 uur om de vergaderstukken in te zien

AGENDA

- 1. Opening, mededelingen, bestuursvoorstellen, punten voor uitgebreide rondvraag**
- 2. Verslag jaarvergadering 23 maart 2013**
- 3. Jaarverslag en financieel verslag**
Verantwoording van het door het bestuur gevoerde beleid. Het verenigingsjaar loopt van 22 maart 2014 tot 22 maart 2015. Het financieel verslag loopt over het kalenderjaar.
- 4. Kascommissie verslag**
- 5. De kascommissie presenteert het door hen gecontroleerde financiële verslag van het bestuur.**
- 6. Jaarplan en prioriteiten LWO 2105**
Voorstellen van het bestuur. De ledenvergadering kan prioriteiten toevoegen en personele en begrotingsvoorstellen doen.
- 7. Begroting 2015 met inachtneming van het onder 6 beslotene**
- 8. Contributie 2016**
- 9. Bestuursbenoemingen**
Wij verzoeken minimaal vóór 1 maart melding te doen bij het bestuur als u belangstelling heeft of iemand wil voorstellen.
- 10. Benoeming kascommissie**
- 11. Rondvraag**
- 12. Sluiting**

Afhankelijk van de voortgang der vergadering wordt er halverwege een pauze ingelast. In het LWO Nieuws van dit februari nummer wordt weer melding gemaakt van een aantal onzekerheden over toekomstige wetgeving en de eventuele consequenties daarvan voor woonschepen en de vereniging en bestuursvoorstellen. Een aanpassing van de agenda zal noodzakelijk of wenselijk kunnen blijken. Deze wordt dan staande de vergadering bekendgemaakt.

Wij vragen u ook uitdrukkelijk het bestuur zo vroeg als mogelijk is te melden of u plannen heeft de vergadering te bezoeken (telefoon, e-mail, post). Dit in verband met zaalhuur en capaciteit. Maar ook om u op tijd de vergaderstukken te kunnen toesturen om goed voorbereid ter vergadering te kunnen verschijnen. Het bestuur hecht daar groot belang aan bij de belangrijke zaken die een rol spelen.



HAARLEM

Van ruime woning met grote tuin naar een overzichtelijke ark.

Karibu betekent welkom in het Swahili en is ook de naam van de ark die Willem en Nicole hebben laten bouwen. Heel toepasselijk want zij voelen zich als voormalige wallbewoners helemaal welkom in hun nieuwe drijvende wijk.

De ark als seniorenwoning, een mooie ontwikkeling

Je wordt ouder, de kinderen zijn het huis uit en een andere levensfase breekt aan. Daar past natuurlijk ook andere huisvesting bij. Niet te groot, niet te klein. Buiten, maar wel in de buurt van de stad. Niet te dicht op anderen, maar wel graag sociaal contact met de burens. Dat klinkt lastig en tegenstrijdig en dan zie je opeens

op weg naar je werk een ark te koop liggen. Een zaadje is geplant.

Geen overhaaste beslissing

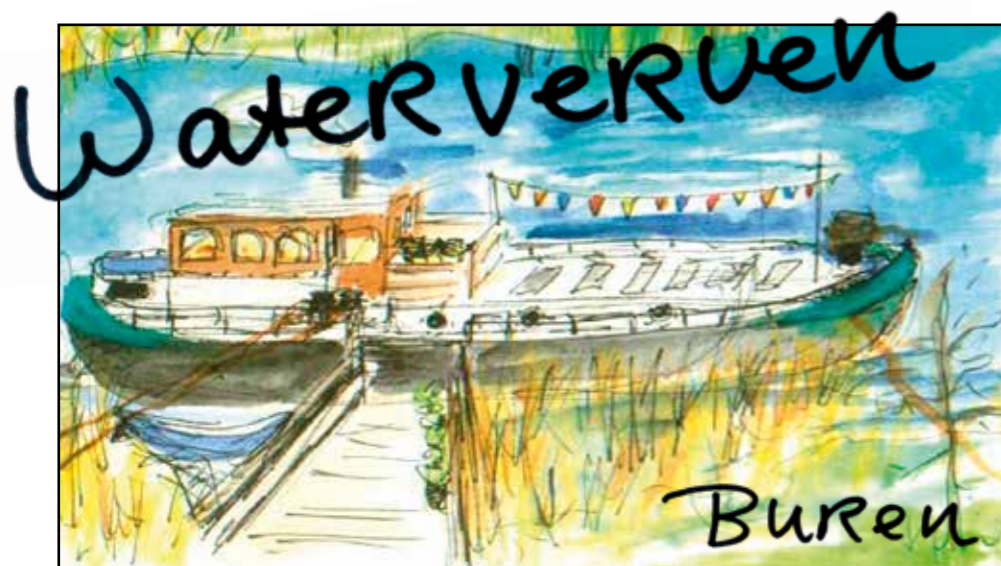
Twee jaar lang zijn Willem en Nicole bezig geweest met de vraag of zij echt op een ark wilden wonen. Willem: "Opeens zie je ze overal. We hoefden maar een stukje te gaan wandelen en zagen wel weer een ark te koop liggen." Nicole: "Wij besloten eens verder op onderzoek te gaan. We hebben veel arken bezichtigd en zijn bij mensen langs geweest om de sfeer te proeven. Maar ook praktische zaken moesten uitgezocht worden, bijvoorbeeld hoe zit het met de hypotheek. We hebben toen ons huis te koop gezet en een half jaar later kwam deze plek vrij."

Twee jaar voorbereidingsfase

De ark die er lag was 40 jaar oud en piepklein. Ze hadden daarom bedacht om na de verkoop van hun huis een andere ark te laten bouwen. De ligplaats blijft wel ongewijzigd maar een ark met twee verdiepingen is natuurlijk wel mogelijk. Twee spannende en intensieve jaren zouden er volgen. Nicole: "Eerst ga je natuurlijk op zoek naar een arkenbouwer en aangezien het crisistijd was wilden wij vooral een degelijke. Welke stijl bevalt je en natuurlijk wat is betaalbaar, je moet wel binnen je budget blijven. Vervolgens ga je nadenken over de indeling, hoeveel kamers, waar moet de keuken komen en je laat niet door één keukenleverancier een offerte


uitbrengen maar door drie. Bovendien moesten we er ook rekening mee houden dat onze meubels goed zouden passen in de ark. Willem: "Het ideale huis of de ideale ark bestaat natuurlijk niet, maar deze komt aardig in de richting van wat wij ideaal vinden."

En dan is het zover. De ark is klaar en moet naar de plek van bestemming worden gebracht. Eerst moet de oude ark weg. Willem: "Ja, dat was echt de enige dag dat het dus niet windkracht 9 had moeten zijn, maar echt stress hadden we vooral toen de nieuwe ark kwam. Dat is toch je hele hebben en houden. " Hierboven een fotoverslag ■



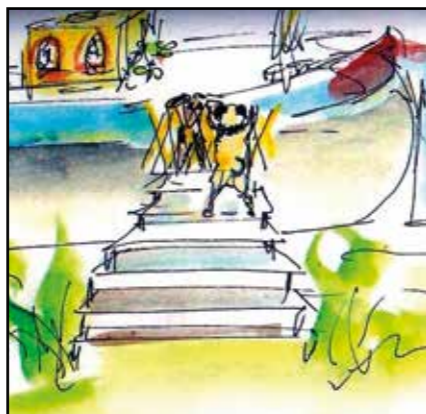
Mathilde Renes is beeldend kunstenaar en woont sinds 1998 op de Dora, een Hasselter aak. Sinds 1997 houdt Mathilde een getekend dagboek bij waarin zij elke dag een tekening maakt over de belangrijkste gebeurtenis van de vorige dag.

Meer op: www.mathilderenes.com

 Mathilde is ook op Facebook!



de buurkinderen kwamen spelen



Bas is verhefd op de buurhond



Vergadering



chaos na een feestje



nieuwe bureu



We zagen in de sluuis de buurboot



op bezoek in de stad (bij de bureu)

VAN DER WOUDE DE GRAAF **ADVOCATEN**
&
TONEN ADVOCATUUR

**JURIDISCHE PROBLEMEN
MET UW WOONSHIP?**

BART TONEN & MATTHIJS VERMAAT

Zijn gespecialiseerd in de juridische problemen die bij het wonen op een woonschip kunnen ontstaan. Wij kennen de woonbotenwereld uit eigen ervaring en schrijven daar ook regelmatig over.

Matthijs Vermaat

T 020 676 66 90
E vermaat@woudegraaf.nl
W www.woudegraaf.nl

Bart Tonen

T 020 354 15 35
E tonen@tonenadvocatuur.nl
W www.tonenadvocatuur.nl

Willemsparkweg 31
1071 GP Amsterdam

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

**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

Lees niet met uw burens mee maar word zelf lid van de LWO



De Landelijke Woonboten Organisatie zet zich met vrijwilligers al tientallen jaren in voor het behartigen van de belangen van de ongeveer 9500 woonboten en hun bewoners in Nederland.

Word nu lid!

Werf een lid - of nog beter, werf leden - voor de Landelijke Woonboten Organisatie (LWO). Het lidmaatschap kost slechts, €39,50 per jaar*.

En ontvang Woonboot magazine.

LWO-leden ontvangen 6 keer per jaar Woonboot magazine. Zo blijft u op de hoogte van juridische zaken, lokale en landelijke politiek, nieuws, woonboothistorie, milieu en techniek, de branche en verhalen van collega-bootbewoners.

Reden genoeg om lid te worden!



Wordt lid via onze Website www.lwoorg.nl of met een briefje naar LWO, Postbus 8192, 3503 RD Utrecht. U kunt ook mailen naar ledenadmin@lwoorg.nl met vermelding van naam, postadres en Nieuw Lid.