

# Woonboot

MAGAZINE

Op de Margaretha ben  
je nooit alleen

# Varen doe je met veel

**Knokken  
in de jaren  
zeventig**

**Project Cas  
Oorthuyskade:  
samenwerken loont**

**Nieuwe  
bemanning  
voor de LWO**

# 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!

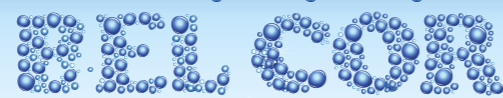
Informeer naar de voorwaarden en vraag een vrijblijvende offerte aan!

**DE ROOIJ & WOLTERS**  
financiële dienstverlening

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

Cor Goudriaan | advocatuur

## Staat het water je aan de lippen?



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  
lwo@lwoorg.nl  
www.lwoorg.nl  
Postbank LWO: NL15INGB0003999739

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

**Ledenadministratie LWO/SUWP**  
020-3378006

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

**Aan dit nummer werkten verder mee:**  
Eric Blaauw, Yvonne Helsloot, Frans Nuberg,  
Mathilde Renes, Cisca de Ruiters,  
Bert van Rooijen, Ulbo de Sitter,

**Vormgeving:**  
Mirjam Verheul

**Lithografie en druk:**  
Quantes, Rijswijk

**Advertenties:**  
André Reitsema  
Fivelingstraat 21  
9405 EA Assen  
06-25236551

Email: advertentie.woonboot@gmail.com

Losse nummers: € 3,80.

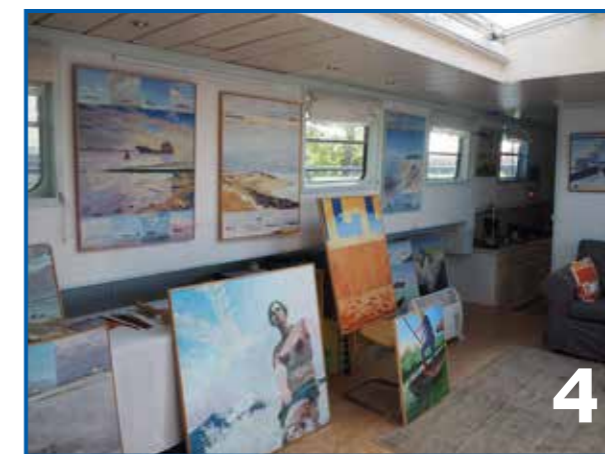
Lidmaatschap LWO en abonnement:  
€ 39,50

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



### Een tweede leven voor Janus

Zonde om je schip weg te doen als je aan de wal gaat wonen maar nog ambities genoeg hebt. Behalve neurowetenschapper, is schipper Jan de Vente ook nog kunstschilder. Logische volgende stap: hij en zijn vrouw Maria veranderden hun trouwe Katwijker Janus in een varende galerie.

4

### Verbod, deel 4 eind goed al goed

Hoe de auteur van het laatste deel van ons Verbodingsfeuilleton na een kleine radiostilte prettig verrast werd door het doorzettings- en improvisatievermogen van de nieuwe eigenaar van zijn oude ark



20



16

### Zonwering= zonnepaneel?

Dat lijkt ideaal, ei van Columbus. Hou de hitte buiten, haal de energie naar binnen, zo dacht Dave Schmalz. Met name arkenbewoners zouden daarvan kunnen profiteren. Immers: veel glas=veel zonwering=energie. Dave ging op onderzoek uit. Lees verder op pag. 10

### Van wal naar schip

Het is 1978 en je koopt na lang zoeken een Westlander omdat je nou eenmaal érgens moet wonen. Voordat je het weet ga je in de slag met Woonschepenwetten en norse staatssecretarissen, en zie, zo ben je van een argeloze walbewoner veranderd in een actievoerende scheepsbewoner. Deel 1 in een nieuwe serie van Bert van Rooijen

### ADVERTEREN IN WOONBOOTMAGAZINE?

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



FOTO COVER: FRANS NUBERG

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 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.

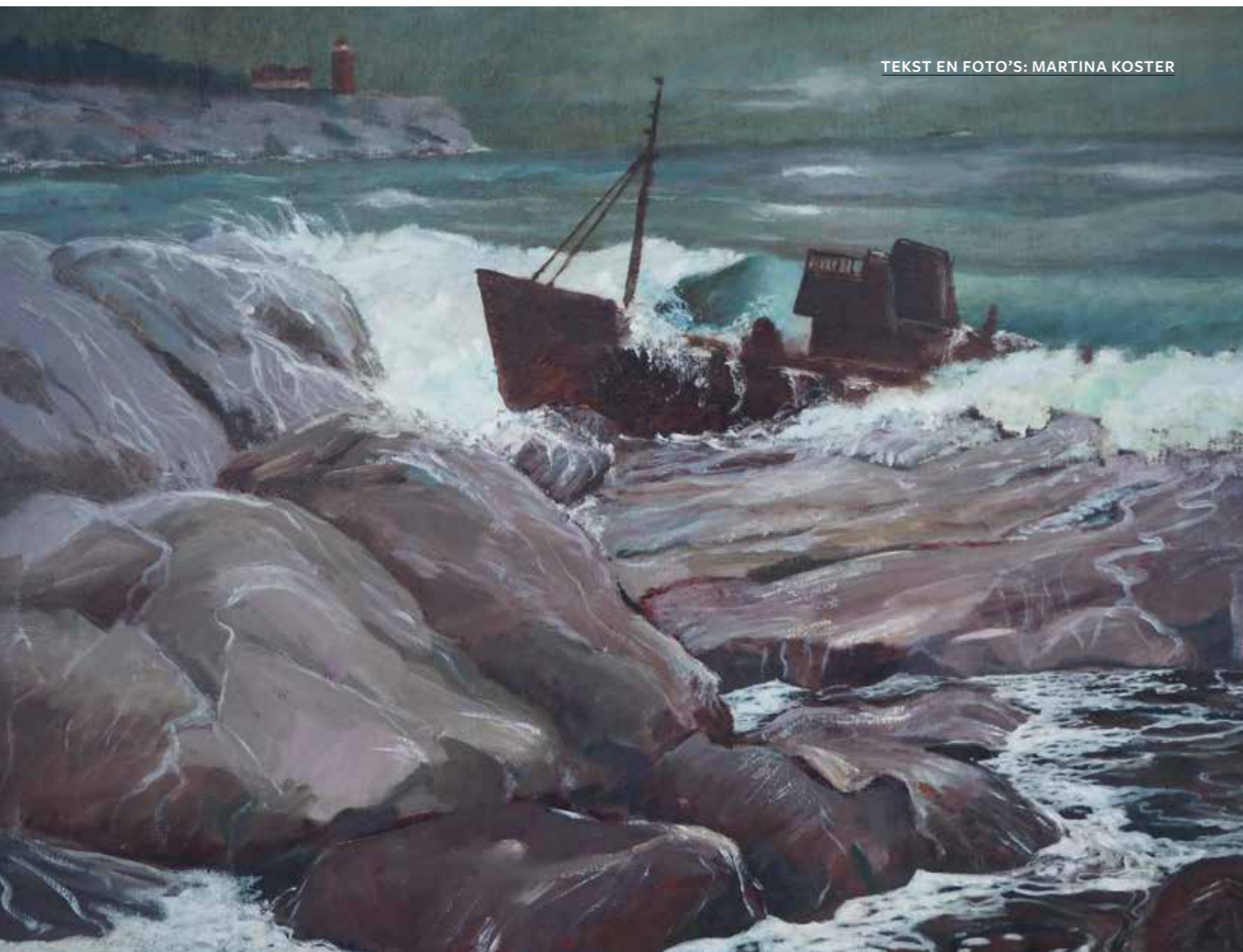
KSB Nederland B.V. - Wilgenlaan 68 - 1161 JN Zwanenburg - 020 407 98 00 - www.ksb.nl



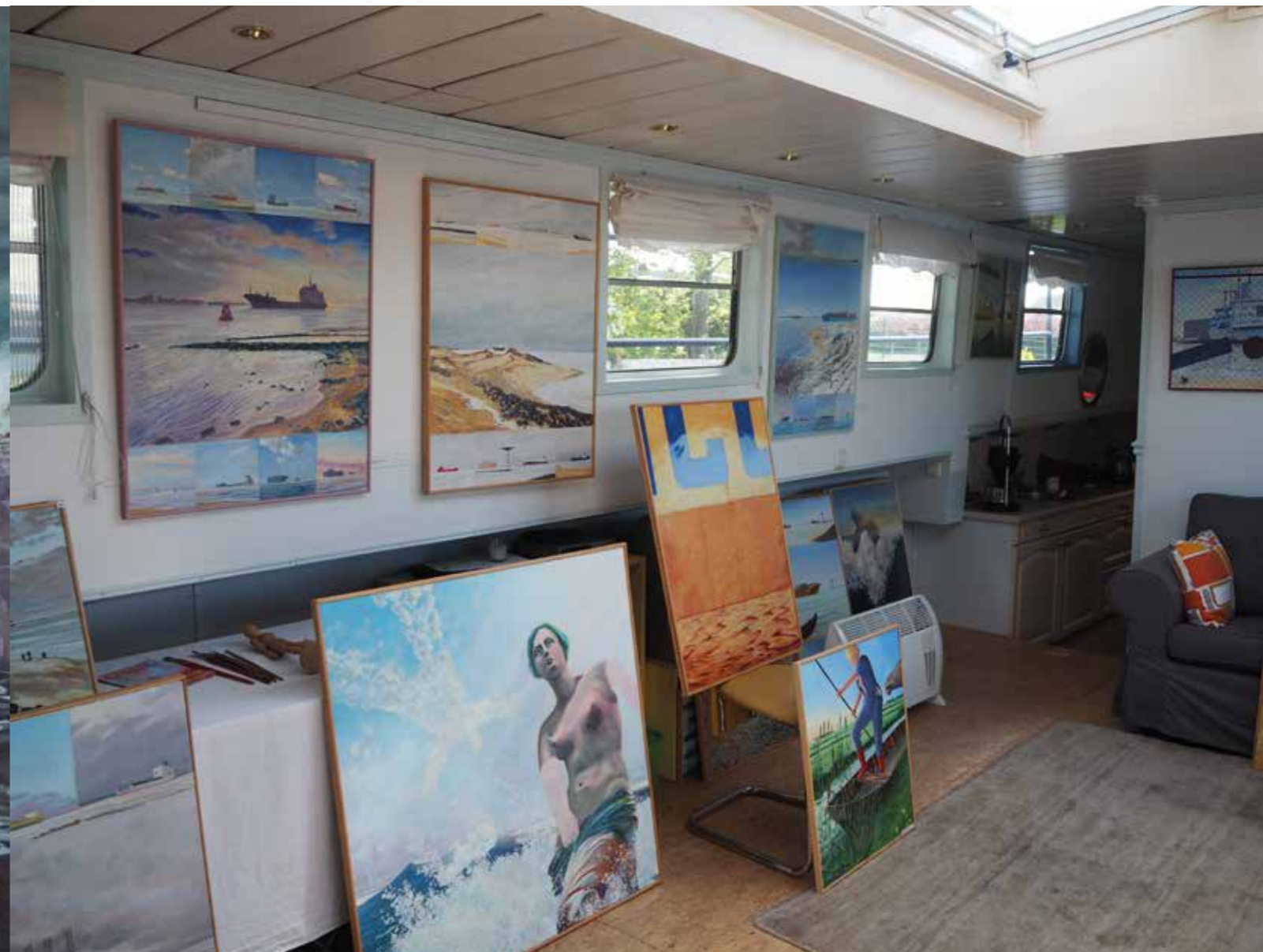
## INHOUD

23<sup>e</sup> jaargang nummer 3  
Juni 2015

- 4 Werken aan boord
- 7 Boekrecensie
- 8 Mensen aan boord
- 10 de Branche
- 12 Milieu en Techniek
- 14 Lokaal nieuws
- 15 Column
- 16 Spannende tijden!
- 20 Relas van een verbod 4
- 23 Juridisch bekeken
- 24 LWO
- 26 Waterverven



TEKST EN FOTO'S: MARTINA KOSTER



Interieur van de Janus

Werken aan boord

# Varende galerie Janus

“Ik vind het altijd echt een belevenis als ik een schilderij verkoop aan een wildvreemd iemand”

**N**a enige jaren met veel plezier te hebben gewoond en rondgetrokken op een Katwijker, besloten Jan de Vente en zijn vrouw Maria wegens opspelende fysieke klachten uit te zien naar een woning aan de wal. In ieder

plaatsje waar zij afmeerden keken zij even rond of zij zich daar wellicht wilden gaan vestigen. De keus viel uiteindelijk op Haarlem. Zij konden daar een appartement betrekken. Maar wat doe je dan met je schip? Jan was al als kind gefascineerd door de zee en de scheepvaart en het

wonen op een schip was dan ook een lang gekoesterde droom. Daarnaast heeft hij altijd een ander passie gekend: schilderen. Zij kwamen toen op het idee om van de Janus een varende galerie te maken en daarmee verschillende evenementen als bijvoorbeeld de Havendagen in IJmuiden

aan te doen. Drie jaar lang gaven zij maandelijks acte de présence op de Spaarne Kunstroute. Met pijn in het hart moeten zij ook deze periode gaan afsluiten. Het onderhoud aan het schip begint te veel te vergen van Jan, maar zolang zij nog niet definitief verkocht is kunnen de schilderijen nog altijd op afspraak aan boord bezichtigd worden.

**Waar komt die fascinatie voor schepen vandaan?**

“De oudste broer van mij moeder was kapitein op de koopvaardij. Een ontzettend aardige man en daar ben ik als klein jongetje een keer aan boord geweest. Ik kreeg meteen iets van dat wil ik ook, later word ik stuurman. Dat viel erg tegen want ik droeg vroeger al een bril en toentertijd werd je met slechte ogen niet toegelaten op de zeevaartschool. Ik heb wel na mijn middelbare schooltijd een zeereis gemaakt van Duinkerken naar Dakar. Dat was op een schip waar mijn oom ook nog

op gevaren had. Ik ging mee als pantry-boy, echt de laagste in rang, wat betekent dat je afgast, schrobt en het brood snijdt. Die reis heeft een onuitwisbare indruk op mij gemaakt, hoewel ik ook wel last had van heimwee. Ik was 17, voor het eerst van huis en die schepen voeren niet erg snel, elf mijl per uur of zo. Dat duurde en duurde...”

**Daar leerde je niet varen**

“Maria en ik hebben altijd veel gezeild, maar ik heb ook leren varen op een binnenvaartschip. Met een stel vrienden en vriendinnen zijn we in de zeventiger jaren de stichting 'Vertrouwen' begonnen. Uit de sloopregeling hadden we een oud binnenvaartschip gekregen. Dat is toen helemaal omgebouwd tot vakantieschip met een slaapafdeling, een dagverblijf en een keuken. Ik heb toen op dat schip leren varen. We gingen met groepen van 25 kinderen, kansarme jongeren zoals dat toen heette, met het schip op pad naar

Friesland voor een zeilvakantie. De Vertrouwen fungeerde als moederschip. Daar kwam de klad in toen de regelgeving werd aangescherpt. Om op zo'n schip te mogen varen moest je voortaan een groot vaarbewijs hebben. Dat hebben we aangevraagd maar slechts één van de schippers heeft dat toen gekregen. De rest had niet genoeg vaaruren. Dat is uiteindelijk het einde geworden van de stichting. Het schip is voor 1 gulden verkocht aan scouting Haarlem en die hebben het nog steeds in gebruik.”

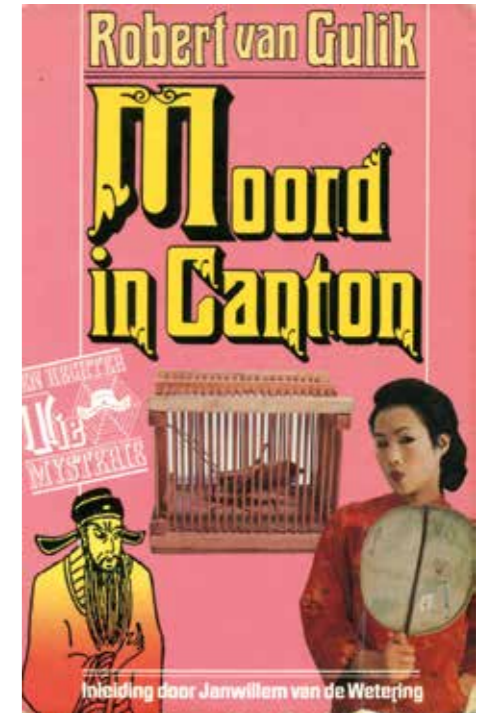
**Van varen naar schilderen**

“Ik heb nooit mijn brood verdiend met schilderen. Ik was wetenschapper. Ik heb scheikunde gestudeerd, daarna ging ik de richting van de farmacologie op en ben uiteindelijk in 1984 terechtgekomen in de neurowetenschappen. Zo raakte ik betrokken bij het hersenonderzoek aan de Vrije Universiteit. Die afdeling is later verhuisd naar de Universiteit van Maastricht en

YVONNE HELSLOOT

# Canton rond 700

Rechter Tie onderzoekt incognito de verdwijning van een hoge ambtenaar. Corrupte Chinese hoge ambtenaren aan het Hof zetten alles en iedereen in om een coup te plegen.



Canton in de tijd van de T'ang-dynastie onder Keizerin Woe. Het is de belangrijkste stad in het zuiden. Maar het nam ook een aparte plek in als "bolwerk waarin allerlei exotische invloeden gevaarlijk konden samen spannen". Rechter Tie is inmiddels in de boeken in deze serie opgeklimmen van eenvoudig ambtenaar tot president van het Hooggerechtshof. Hij wordt uitgezonden naar Canton om de verdwijning van de Keizerlijke censor te onderzoeken. Incognito, want het is een uiterst delicate kwestie. De censor is naar Canton vertrokken op een voor het Hof onbekende missie. Rechter Tie vertrouwt hem echter volkomen. Hij vermoedt dat de censor iemand in Canton wantrouwt en zelf een speurtocht is gestart.

Samen met zijn assistenten en vrienden Tsjiao-Tai en Tao-Gan gaat Tie op onderzoek uit. Ze bekijken officieel de toenemende invloed van Arabische handelaren en Arabieren, in het geheim gaan zij de laatste gangen van de censor na. De censor wordt dood gevonden: "vergiftigd met het gif van de Tanka". Diverse zaken kruisen elkaar, maar ze geven niet op. De moord wordt opgelost en de coupplagers worden ontmaskerd. Een aanslag op rechter Tie wordt verijdeld door een van zijn assistenten, die zo zelf omkomt.

Voor ons 'woonboters' is dit boek gekozen om zijn connectie met de Tanka, die een belangrijke rol spelen. Het is een "water-volk", dat zich vooral in het Zuiden ophield. Ze hadden een eigen taal en cultuur. Gif is hen niet onbekend. "Ze waren een pariaklasse" en woonden in drijvende dorpen. Ze leefden van visvangst, handel, prostitutie en onduidelijke andere praktijken. Van afkomst hadden zij linken met de Arabieren. De Chinese regering én bevolking keken op hen neer en ze werden toenemend gewantrouwd. Zij noemden hen: een "aapachtige" mensensoort. Ook wantrouwden zij de Arabieren, een steeds groter wordende groep onder de bevolking van Canton, zeevarenden en handelaren. In dit boek beveelt rechter Tie om de Arabieren te isoleren in een aparte wijk. Zo kunnen ze beter gecontroleerd worden.

Ook wordt gesproken over het bestaan van een Kalifaat en de angst dat zij China willen annexeren. Canton is als grote havenstad een makkelijke 'invalspost'. De Arabische leider Mansoer heeft echter goede banden met diverse handelaren in Canton als kapitein en bewindvoerder over de Arabische handel.

De boten liggen in lange rijen achter en aan elkaar. Je kunt via planken van de ene boot naar de andere lopen, wat een hele wandeling is. Soms gevaarlijk, maar er zijn ook "brede legbruggen met leuning". Het is makkelijker je per bootje in deze wereld te bewegen. Ondervindt Tsjiao, op onderzoek naar een Arabisch dansmeisje met Tanka bloed. Het dansmeisje "woont op de eerste boot vierde rij". Een schip "zo groot als een oorlogsjonk", met zijden vlaggen en wimpels "en langs de dakrand van de kajuiten slappe slingers van gekleurde lampions". Haar kamer was luxueus ingericht, "groter dan een gewone hut. De tafels en stoelen waren van massief ebbenhout, kostbare hangkleden bedekten de wanden." Een haveloze boot vol prostituees, maar dit meisje "is geen gewone courtesane, ze is niet te koop, ze heeft een beschermer".

Soms klinken de uitspraken en beschreven angsten erg hedendaags. Van Gulik was sinoloog, Moord in Canton is een detective, maar met historische details en beschrijvingen van Canton en zijn diverse bevolkingsgroepen. Het is het laatste deel van de Rechter Tie serie, ingeleid door Jan Willem van de Wetering en vertaald uit het Engels. Voor geïnteresseerden: er is een eigen website: <http://www.rechtertjie.nl>. De meeste delen zijn te leen in de Openbare Bibliotheek. ■

<b>Titel</b>	Moord in Canton
<b>Auteur</b>	Robert van Gulik
<b>Illustraties</b>	Robert van Gulik
<b>Uitgever</b>	Elsevier B.V., Amsterdam-Brussel, 1981
<b>ISBN</b>	90 10 03913 7
<b>Prijs</b>	€ 10,00 tweedehands



Titel: Vissersbocht. (geschilderd op de Maasvlakte)

► toen zijn wij in Sittard gaan wonen. Ik ben wel altijd blijven schilderen, al had ik soms maar weinig vrije tijd."

**Wanneer ben je begonnen met schilderen?**  
"Ik kreeg mijn eerste doos olieverf toen ik zestien was. Daar kon ik dus niet mee uitvoeten. Ik heb geleerd met het materiaal om te gaan door steeds te blijven oefenen. Een van de eerste schilderijen die ik

toen gemaakt heb trof ik nog aan bij een tante na haar overlijden. Zij had het kenmerkend ooit meegenomen. Ik moest constateren dat ik toch wel vooruit was gegaan. Ook heb ik me steeds meer verdiept in andere technieken."

**Toen je stopte met werken kon je je volledig storten op het schilderen**

"Nadat ik het schip had gekocht, voornamelijk buiten en met heel andere kwasten. Ergens naartoe varen om dan rustig te schilderen, daar is het eigenlijk weinig van gekomen de afgelopen jaren, terwijl dat toch de manier was waarop ik het liefst werkte. Voor we het schip hadden schilderde ik voornamelijk vanuit een atelierautootje. Ik heb veel op de Maasvlakte getekend, vooral boten die kwamen aanvaren. Die tekeningen werkte ik dan thuis uit tot schilderijen. Hier in het schip zie voornamelijk maritieme en nautische schilderijen, maar ik heb ook heel veel aan modeltekenen gedaan en de laatste tijd schilder ik ook vaak portretten."

**Wat gaan jullie doen met al die schilderijen als het schip verkocht is**

"Ja, dat is een goede vraag. Daar zitten we zelf ook een beetje mee. Ik exposeer op het ogenblik in de Kunstkelder en ik heb inmiddels wat contacten binnen de Haarlemse kunstwereld, dus er zullen zich wel plekken aandienen waar ik kan exposeren. Met Pinksteren bijvoorbeeld zal er werk van mij te zien zijn tijdens de Vijfhoek kunsttroute. Ik blijf natuurlijk ook zoeken naar een vaste ruimte."

**Wat zullen jullie vooral missen?**

"Voor het geld hoef je het niet te doen. We waren altijd allang blij als we quitte speelden. We doen het echt omdat we het leuk vinden. Soms heb je de leukste gesprekken met mensen en het is heel gezellig. Ik vind het altijd echt een belevenis als ik een schilderij verkoop aan een wildvreemd iemand." ■

Voor meer informatie zie de website: [www.varendegaleriejanus.nl](http://www.varendegaleriejanus.nl)

Jan en Maria aan boord van de Janus



Hoewel de Margaretha 17,5 meter lang is en ongeveer 35 ton waterverplaatsing heeft, is ze goed te hanteren. Dat ligt natuurlijk aan het feit dat de 115 jaar oude dame een zogenaamde Katwijker is. Althans de romp. De rest is verjacht, of zoals velen vinden: verkracht.

# Mensen aan boord

Meestal is de Margaretha uitstekend in je eentje te varen (gewoon een kwestie van goede voorbereiding) maar ik heb graag mensen aan boord. Gezellig en handig tijdens het varen. Als je toch vaart, waarom zou je dan niet zo veel mogelijk mensen mee laten genieten. Vrienden en familie zijn daar inmiddels achter en maken in ruime mate gebruik van dat idee. Af en toe heb ik bijzondere gasten aan boord zoals de Zwarte Pieten tijdens de intocht van Sinterklaas. Of mijn overleden tante, in een urn, die verstrooid wilde worden op het water, dicht bij haar geboorteplaats. Of iemand met één been, waarvan je eerst dacht: gaat dat wel goed? Het ging uitstekend. Het commentaar was: Ik kan me hier overal aan vasthouden, prima! En natuurlijk zoals vorig jaar twee enthousiastelingen die stage hebben gelopen op de Margaretha (zie verslag in nr. 5 van Woonboot magazine 2014).

## Evenementen

Vaak zijn evenementen de aanleiding om een dag met z'n allen te varen. Met z'n allen betekent in het geval van de Margaretha

maximaal 12 personen exclusief bemanning. Als het mooi weer is, zou ik meer personen mee kunnen nemen. Maar als ze allemaal binnen moeten zitten, kan ik er echt niet meer dan 12 hebben. Het handhaven van dat maximum levert af en toe onbegrip op en wordt mij niet altijd in dank afgenomen: dat schip is toch groot genoeg? Gelukkig kan er maar 1 schipper aan boord zijn en dat ben ik zelf. Daarnaast is nog het aspect van veiligheid. Is er voor iedereen een zwemvest aan boord? In mijn geval wordt daar nog aan gewerkt. Voor komend seizoen worden er zoveel aangeschaft dat ik geen kop of munt hoeft te gooien wie een zwemvest krijgt. Verjaardagen van oude tantes, neven- en nichtendag, familiebezoek uit Amerika, je kan het zo gek niet bedenken of het kan aan boord. En dan zie je elkaar nog eens op andere momenten dan bij begrafenissen of crematies.

## Logistiek

Het begint natuurlijk met het prikken van een datum en een bestemming wat betreft op- en afstapplaats. Dat hoeft natuurlijk niet dezelfde plaats te zijn. Als er een station in de buurt is, of er wordt wat gegoocheld met auto's dan ligt de wereld voor je open. De basisuitrusting voor wat betreft eten en drinken is altijd aan boord en voor de rest worden er afspraken gemaakt. Varen er mensen voor langere tijd mee, dan maken we een huishoudpot waaruit alle gezamenlijke kosten worden betaald. Dit functioneert in de praktijk uitstekend. Wat betreft de evenementen is het altijd wat spannender. Regel is dat iedereen meeneemt wat ze van plan zijn te verbruiken. Dat kan wel eens leiden tot een wat onevenwichtige samenstelling van het totaal. Wat opvalt is dat er nooit drank te kort is. Wat overblijft wordt meestal achtergelaten. De kosten van diesel, eventueel havengeld en andere kosten worden hoofdelijk omgeslagen. Ik kom daar nooit aan tekort. Af en toe loop je tegen problemen aan: mijn ene nicht is doodsbenaamd voor honden. En wij hebben Boris aan boord. Die vindt iedereen lief. Dus ook mijn nicht. Helaas betekent het voor Boris dat hij die dag strikt gescheiden wordt van de rest van de opvarenden.

Wat eten aangaat zijn er ook duidelijke voorkeuren. Enerzijds dieetwensen, anderzijds strakke tijdschema's voor wat betreft tijdstippen van eten. Afspraak is dat iedereen verantwoordelijk is voor zichzelf

en het dan ook zelf moet regelen. Ook dat levert nooit problemen op. De catering gedurende de vaartocht zelf is een spontaan gebeuren. Het regelt zich allemaal wel. Het is kenmerkend voor de altijd ontspannen sfeer aan boord. Uiteindelijk is het voor iedereen een uitje of vakantie en het is niet de bedoeling dat de bemanning van de Margaretha druk is voor de rest. Het is geen totaal verzorgd, all-inclusive gebeuren.

## Aandachtspunten

Niet iedereen is altijd bekend met varen en het zijn op een boot. Dat betekent dat iedereen een introductie krijgt over hoe zaken geregeld zijn aan boord. Natuurlijk de werking van het toilet, omgaan met het gasfornuis, aandacht voor het zuinig verbruik van water etc. Maar ook de procedures van het varen (b.v. het zicht voor de schipper vrijhouden), het aanleggen, het passeren van een sluis, het op- en afstappen van boord. Opstappers die mee willen helpen met varen leren we omgaan met de landvasten tijdens het aanleggen en we wijzen op de gevaren daarbij. Ook heb ik altijd mensen die willen sturen en geïnteresseerd zijn hoe het verkeer op het water geregeld is. Dat kan, maar ik sta er altijd naast. Uitleg over wat te doen bij man over boord en andere ongemakken. Niet om mensen schrik aan te jagen maar om te vertellen wat er dan gebeurt en wat je kan verwachten mocht je onverhoopt over de muur gaan. Het uiteindelijke doel is dat mensen zich veilig en vertrouwd voelen aan boord.

## Verzekeringen

Een lastig punt. Met vrienden en familie maak ik mij eigenlijk niet druk om verzekeringen. Iedereen zal zijn eigen verzekeringen op orde hebben en waarschijnlijk is er een (doorlopende) reisverzekering. Die heb ik ook, maar als ik daar gebruik van wil maken, dan moet ik van tevoren opgeven wie er allemaal mee varen. De dekking van een reisverzekering is beperkt. Een dochter van een vriend van mij stapte naast de loopplank en verdween, behangen met elektronica zoals dat tegenwoordig is bij de jeugd, kopje onder. De iPod, de iPad, de iPhone en wat nog al waren onherstelbaar beschadigd. Helaas, niets gedekt.

In Nederland gaan we langzamerhand richting Amerikaanse toestanden wat betreft het claimen van schadevergoedingen. De persoon zelf, wie het ongeluk aan boord overkomen is, kan zelf wel geen claim



Samen genieten van mooie dingen

indienen, maar als hij als gevolg van letsel een half jaar niet kan werken, zou zijn werkgever dat wel kunnen doen. Wil je hiervoor gedekt zijn dan is een Opvarendenverzekering aan te raden. De dekking is ruimer dan een gewone reisverzekering maar is ook duurder. Bij evenementen zoals de intocht van Sinterklaas is vaak een evenementenverzekering. Het is zaak om goed na te vragen of dit inderdaad ook zo is en of de Zwarte Pieten bij jou aan boord daar dan ook onder vallen. Als je je laat betalen voor je dienstverlening is het zaak om alles perfect geregeld te hebben.

## Programma

Vooralsnog varen er dit jaar weer vrienden mee richting noorden, tijdens de vakantie, hebben we een neven- en nichtendag, en natuurlijk Sail 2015. De Margaretha wordt vier dagen ingezet om plaats te bieden aan vrienden uit Enschede, mijn familie en een dag met een groep bestaande uit zeer slechthorenden, doven, slechtzienden, blinden en een combinatie er van. Zo worden ze ondergedompeld in het hele gebeuren en krijgen dan zoveel mogelijk mee. Verstrooiingen zijn natuurlijk niet gepland. Het leuke is dat je altijd met vrolijke mensen vaart die het naar de zin hebben. Ze ervaren dat het heel bijzonder is om op het water te zijn, of dit nu de chaos van Sail is of de rust van een van de ligplaatsen van de Marrekrite. En zelfs verstrooiingen kunnen uiteindelijk heel gezellig eindigen. ■





ARTIST IMPRESSIONS: REMCO OSÓRIO LOBATO / ARCHITECT: HUND FALK ARCHITECTEN

## De Branche De Cas Oorthuyskade

**T**on van Namen, directeur van Monteflore en in die hoedanigheid betrokken bij de projectontwikkeling van de Cas Oorthuyskade: "Die nieuwe ligplaatsen kwamen niet zomaar uit de lucht vallen. De start is begonnen met het opnemen van deze plekken door de gemeente in de bestemmingsplannen. Daarop is een aantal jaren niet veel gebeurd totdat een botenbouwer het proces heeft aangewakkerd. Deze is door de gemeente Amsterdam verwezen naar ons omdat wij ervaring hadden (o.a. met IJburg) als vastgoedontwikkelaar. De keuze was ook gebaseerd op de gewijzigde instelling dat de gemeente niet alles zelf meer ging ontwikkelen, maar het aan de marktpartijen overliet. Wij hebben het project opgepakt. Er was een schets van de (toenmalige) gemeentelijke dienst Ruimtelijke Ordening voor de ligplaatsen in het gebied van 60 meter diep en 340 meter lang, bedoeld voor schepen van maximaal 40 meter lang en 6,60 meter breed. Plaats genoeg voor een spits of een ingekorte kempenaar.

### Voortschrijdende inzichten

Op basis van eerder opgedane ervaringen bij soortgelijke projecten elders uitgevoerd in Amsterdam, zijn er een aantal uitgangspunten geformuleerd die duidelijk afwijkend zijn van de tot doen toe gehanteerde uitgangspunten. Allereerst is er voor gekozen om de steigers en andere gezamenlijke voorzieningen niet openbaar te maken. Dit is in IJburg wel het geval. Daar zijn de

steigers voor iedereen toegankelijk. Verder is door de gemeente gesteld dat de waterkavels uitgegeven worden op basis van erfpacht (in één keer voor 50 jaar af te kopen of een bescheiden jaarlijkse canon). Dus geen precario of andere regelingen. De steiger bevindt zich straks op 15 meter afstand van de kade en is toegankelijk via twee toegangspoorten met daarop twee bouwwerken met algemene voorzieningen. Dit alles onder te brengen bij een Vereniging van Eigenaars als beheersvorm. Het voordeel van het op afstand leggen van de steiger is dat er zo meer privacy gecreëerd wordt, het vanaf de wal een beter zicht oplevert op het geheel en dat de bestaande kade minder prominent aanwezig is. Het bestemmingsplan hoefde voor dit plan slechts aangepast te worden inzake de twee toegangsbouwtjes, die oorspronkelijk niet voorzien waren.

### Uitvoering

Gezien de grootte van het plan hebben we bij de gemeente bedongen om het in minimaal twee fases uit te mogen voeren. Er moest eerst onderzocht worden of er een markt bestond voor dit nieuwe project. Dit hebben we gedaan door bijna elk varend woonschip in Amsterdam te benaderen middels een flyer en door het aanwezig zijn op een aantal woonbeurzen. Met als bescheiden doelstelling eerst maar eens 8 kavels te verkopen, bleek na afloop dat er 16 verkocht waren. We zijn dus begonnen met de uitvoering van het project. Inmiddels laat fase twee

dezelfde ontwikkeling zien. Er zijn mensen die zeggen: Ik wil niet naar IJburg want mijn huidige plek bevalt mij, maar er zijn er ook die bijvoorbeeld alle uitwassen van het centrum zat zijn en kiezen voor de rust en de weidsheid van deze nieuwe plekken. En het feit dat je zo kan gaan varen met je schip, of een ander scheepje waar nog plaats voor is. De enorme maat spreekt ook veel mensen aan.

Daarbij nog de prijsstelling die, voor Amsterdamse begrippen, redelijk te noemen is. Een daarvoor bepalende factor is dat uitgegaan is van bestaand water en de gezamenlijke voorzieningen. Daarvoor betaalt de klant.

### Community

Inmiddels is de eerste bijeenkomst van de eigenaren van de eerste fase achter de rug. Zoals ook bij projecten op de wal voorkomt, ontstaat al gauw een soort saamhorigheidsgevoel. We bouwen samen dit project op. Er werden gelijk afspraken gemaakt, ervaringen uitgewisseld, zaken gedeeld. Het leuke is dat er mensen tussen zitten die hun hele leven al op het water gewoond hebben en mensen, die om de hoek op de Bert Haanstrakade in een appartement wonen, en niet eens op de hoogte waren dat je ook zo kon wonen. Er zijn mensen bij die beroepsmatig varen, binnenkort gaan stoppen maar toch het water niet willen missen. Kortom, een heel gemêleerd gezelschap. Ook wat kinderen betreft: alle leeftijden.

Om aan het gemeenschapsgebeuren tegemoet te komen, is op een aantal plekken de steiger verbreed. Hier kan gebarbecued worden, er kunnen zitjes en plantenpakken geplaatst worden.

### Invulling

De feitelijke uitvoering van het bouwen hebben we uitbesteed aan het bedrijf Benecke Waterwonen, gespecialiseerd in dit soort projecten. Daarnaast hebben we twee woonbootmakelaars bij het project betrokken. Deze zorgen voor de deskundigheid bij het aanschaffen van de schepen mocht dat nodig zijn. Als projectontwikkelaars houden wij ons daar verre van. Wij worden bestookt door allerlei leveranciers, botenbouwers, boothandelaren en wat niet meer. Die verwijzen wij allemaal door naar de beide makelaars. Wat opvallend is, is de rol van de social media, in ons geval de Facebookpagina. Daar zijn ongelofelijk veel reacties op binnengekomen, zowel van bedrijven als belangstellenden voor een kavel. Als we weer een Facebookactie op touw hadden gezet dat kon je er op wachten dat de reacties binnenstroomden. Het woonbotenwereldje is natuurlijk bescheiden en iedereen kent iedereen dus het spreekt zich snel rond.

### De buurt

Voordat we ook maar enige ruchtbaarheid gegeven hebben aan het project, hebben we eerst de buurt benaderd. En ruimer dan alleen de Cas Oorthuyskade. We hebben een presentatie gegeven van onze plannen en de buurt gevraagd mee te denken over wat er nog meer mogelijk zou zijn om het tot een succes te maken. Hieruit kwamen zaken als parkeerplaatsen, het aanpakken van de snelheid in de straat en het gebruiken van de redelijk brede kade voor de inrichting van b.v. picknickplekken etc naar voren. Het plan werd enthousiast ontvangen en blijkbaar ziet de buurt het met vertrouwen tegemoet. Een bewijs daarvan is dat er geen enkel protest of bezwaar is binnengekomen bij de gemeente na de publicatie van het plan.

### Voortgang

Halverwege mei is er nog niet veel meer te zien aan de Cas Oorthuyskade dan een gele boeienlijn in het water en op de kant een paar bordjes Privé-terrein. De bedoeling is om medio juni te starten met de bouw op de locatie. De eerste ligplaats zou dan ingeomen kunnen worden per eind oktober 2015.

Voor de duidelijkheid nog even: het is de bedoeling dat er schepen komen te liggen die een verleden hebben in de binnenvaart en zelfstandig kunnen varen. Dat laatste is natuurlijk bijna vanzelfsprekend omdat de plek uitnodigt om te gaan varen. Het eerste sluit nieuwbouw uit en eigenlijk is dat jammer. Er worden schitterende varende woonschepen gebouwd en die vallen er zo buiten".

### Nawoord.

Met enige regelmaat komen er plannen tevoorschijn waarbij wonen op het water centraal staat. Zeewolde heeft een gat in de polder uitgegraven om daarin vervolgens ligplaatsen voor arken te realiseren. Tot op heden blijft de belangstelling achter. Dit kan te maken hebben met het feit dat het afgesloten water is en met de prijsstelling. Er moest water gemaakt worden en dat kost ook geld. In Spakenburg is een project opgezet. Daar zijn inmiddels twee plaatsen van bezet, waarvan een modelwoning. Bij stad Groningen is Meerstad ontwikkeld. Daar begint het te lopen. Indrukwekkend is dat de arken op een bepaald moment over de weg moeten worden aangeleverd. En natuurlijk IJburg. Daar is de tweede fase in vergevorderd stadium.

In alle gevallen blijkt dat er een specifiek aanbod een specifiek publiek aantrekt. De diversiteit in aanbod is dan ook een voorwaarde om iedereen tegemoet te komen. Gelukkig is naast de nieuwe projecten nog altijd de gewone markt voor wat betreft arken, varende woonschepen, watervilla's en ligplaatsen. Ook het aanbod van plaatsen in museumhavens, tijdelijke (overwinter)ligplaatsen en initiatieven als de Schepencarrousel zijn mogelijkheden om wonen op het water te realiseren. Voor ieder wat wils. ■

[www.waterwonenamsterdam.nl](http://www.waterwonenamsterdam.nl)

[facebook.com/waterwonenamsterdam](https://facebook.com/waterwonenamsterdam)

Waterwonen Amsterdam is een initiatief van Ontwikkelingscombinatie Cas Oorthuyskade V.O.F., een gezamenlijke onderneming van Floatbase en Monteflore Vastgoed

ADVERTENTIE

**Te koop: mooiste ligplaats van Nederland**

- Vaste ligplaats in eigen water
- Molen volledig gerestaureerd (2010)
- 1600 m<sup>2</sup>
- Vergunning voor schuur (75m<sup>2</sup>)
- Inclusief theetuin (1200 uur/jaar)

Veendijk 6  
Nijetrijne  
[www.redres.nl](http://www.redres.nl)

Hoogzomer in Nederland en we worden met reclame bestookt voor zonwering in alle denkbare vormen en smaken. Alleen wordt er in alle talen gezweven over de logische volgende innovatie op dit gebied: de zonwering als stroomproducent!

# PV-zonwering: een gat in de markt?

**W**onen op het water doen we omdat we het een genot vinden. Vooral als de dagen langer worden en we steeds meer alles open kunnen gooien en ons leven voor de helft buiten kunnen leiden. Juist omdat we dat zo fijn vinden hebben velen grote raampartijen in ons drijvend kasteel aangebracht, voor een beter contact met de wereld voorbij de gevel.

Het komt wel eens voor dat we ons genot overschatten van dat contact met buiten. Vanwege de weerkaatsing op het water schijnt de zon met dubbele intensiteit onze woonkamer binnen en op een warme zomerdag kan het zo snikheet in de boot worden dat het bijna niet meer te verdragen is. Ojee, daar hadden we niet op gerekend – even googelen, hoeveel moeten we neertellen als we een airco willen aanleggen?

Je raadt het al, daarvan zijn de kosten niet te overzien en bovendien kunnen we onze aspiraties om een beetje duurzaam te gaan wonen wel vergeten. Wat te doen?

## Zonwering

In de huis-aan-huis krant staat het antwoord al klaar: zonwering laten aanleggen! Uiteraard ga je niet de eerste de beste adverteerder in de arm nemen, eerst ga je op internet kijken. Met 'zonwering buiten' als zoekterm krijg je een hele lading hits, waaronder één bestaande uit foto's van alle modellen en typen. De foto's zijn eigenlijk lokkertjes van leveranciers en door erop te klikken kom je te weten hoe de verschillende soorten werken en wat hun voor- en nadelen zijn.



Dit traditionele 'uitval'-model zonwering is het meest robuust (kan ook tegen een windstoot). Zonweringen zijn maatwerk en wellicht kan ook gekozen worden voor een gevelbrede uitvoering, eventueel in segmenten van enkele meters.

Kenmerkend voor zowat alle externe zonwering systemen is dat ze niet permanent opgezet, uitgeklaapt of uitgerold blijven. Dat is goed te begrijpen, want een grote lap doek is uiteraard gevoelig voor wind of storm en bovendien wil je als de zon minder fel schijnt zijn licht niet meer tegenhouden. Daarom is je zonwering altijd met een of ander mechanisme uitgerust waarmee hij zichzelf netjes opbergt en, wanneer dat gewenst is, zich gemakkelijk weer uit kan vouwen. In dit kader kom je minder bekende vaktermen tegen zoals 'markiezen' en 'knikarm' en 'uitval', die op de wijze van uitzetten en opbergen slaan.

Het is niet mijn bedoeling om dit allemaal uit te leggen, want de verkopers en installateurs kunnen dat veel beter doen! Het is best een knap stuk techniek dat er voor zonweringen nodig is. Als ze uitgeklaapt zijn, staan er bij de meeste modellen geen poten op de grond. Alle gewicht hangt aan de gevel en je kunt je voorstellen dat als het doek tot een meter of drie uit de gevel strekt, er flink wat kracht op kan komen. Het gaat niet alleen om het gewicht van het doek maar ook om dat van het mechanisme zelf. Dan nog zijn er de voornoemde rukken van passerende windvlagen! Bij de betere uitvoeringen heb je de moge-

lijkheid om de hellingshoek van de zonwering enigszins te veranderen, afhankelijk van de stand van de zon.

## Zonne-energie in Nederland

Landgenoten die met zonnepanelen al ervaring hebben opgedaan weten het: als je echt eerlijk bent moet je toegeven dat de opbrengst een beetje tegenvalt. De verkoper heeft je over de opbrengst in Watt per vierkante meter verteld en als hij geen echt boef is heeft hij daar een voetnootje bijgezet in de geest van 'bij volop, loodrechte lichtinval', echter meestal zonder te benadrukken hoe zelden die omstandigheid zich voordoet. De implicaties daarvan moet je zelf bedenken of, zoals bij velen onder ons, uit ervaring leren.

Jazeker, als je in je lunchpauze op een helderblauwe zomerdag in de meterkast kijkt kun je de meter achteruit zien lopen (tenminste als je je geen tweewegsmeter hebt laten aanpraten). En jazeker, een merkbaar verschil zal er wel zijn in de hoogte van je stroomrekening. Maar deze waarnemingen zijn door zoveel factoren beïnvloed dat je eigenlijk geen flauw idee hebt van wat de zonnecentrale geproduceerd heeft – en hoeveel je van je investering hebt terugverdiend. Het enige waar je honderd procent zeker van bent is dat je een hele reeks lelijke ondingen op je dak hebt staan – maar daar heb jij zelf geen last van!

Zelf heb ik een zonnecentrale op mijn oude boot gehad waarmee ik de opbrengst wel nauwkeurig kon meten. In 2014 had ik acht van die oude panelen van de Nuon-actie van weleer op het dak staan, die onder optimale omstandigheden 100 Watt per stuk moesten opbrengen. Toegegeven, ze waren nogal oud – en ik heb me ook laten vertellen dat de warmte van de zomerzon hun prestaties nadelig beïnvloedt – maar midden op een zomerdag met geen wolk te bekennen brachten ze met z'n achten rond de 650 Watt op.

Stel dat je gemiddeld 500 Watt voor vijf uur per dag produceert, dat is 2,5 kilowattuur, toch? Als je die prestatie (alweer gemiddeld) honderd dagen in het jaar haalt, dan moet je 2500 kilowattuur gratis en voor niks hebben gekregen, ja?

Nou, mooi niet! Mijn meetapparaat hield de cumulatieve opbrengst ook bij, en over het hele jaar 2014 was de opbrengst nauwelijks meer dan 500 kilowattuur! Hoe kan dat? Nou, doordat de zon veel lager staat in de zes wintermaanden, bijvoorbeeld. En doordat het in Nederland op het leeuwendeel van de dagen gedeeltelijk of volledig bewolkt is. En doordat een dag in de wintermaanden veel minder zonuren telt. En dan ook nog doordat de zon in de zomermaanden 's ochtends en 's middags achter het loof van de bomen aan de overkant verdwijnt!

Het zal de lezer duidelijk zijn waarom ik mijn oude zonnecentrale mét mijn oude boot weg heb laten varen – en waarom ik voorlopig niet van plan ben een nieuwe voor op mijn nieuwe ark aan te schaffen. Ik ben ervan overtuigd dat ik een andere investering kan vinden die mij net zoveel opbrengt en die veel meer het belang van een groene toekomst dient.

## PV-zonwering bijvoorbeeld!

Het valt me op dat bijna alle eigenschappen van zonwering stuk voor stuk met de eisen voor energieopwekking uit zonlicht overeenkomen. Je rolt 'm uit op juist die momenten op de dag (en in het jaar) dat de zonneschijn het sterkst is. De rest van de tijd wordt hij netjes opgeborgen in z'n kastje, uit het zicht en uit de gevaren van wind en weer. Je kunt zelfs een versie installeren die op de optimale momenten automatisch verschijnt en weer verdwijnt. Als klap op de vuurpijl kun je voor een uitvoering kiezen die de stand van het doek op die van de zon aanpast.

Het lijkt wel een prachtige kans voor een innovatieve ondernemer, om (verkoop) waarde aan de bestaande technologie toe te voegen door flexibele fotovoltaïsche folie bovenop (of als deel van) het doek mee te nemen. Maar mij lukt het niet om er op internet ook maar een flinterje informatie over te vinden. Ik zou er zelf niet aan willen beginnen want de kennis die er voor nodig is vind je enkel bij een bedrijf dat al met zonwering ervaring heeft. Het lijkt me toch een topidee, vooral voor iemand die het 's zomers in zijn ark met glazen gevels net niet meer uithoudt! U misschien? ■

## Achteruitblik op de bidet douche

Recentelijk trof ik een uitgebreid artikel in de Guardian Weekly over de Britse East India Company (EIC), die in veel opzichten een tegenhanger was van Nederlands eigen Verenigde Oostindische Compagnie (VOC). De EIC ontwikkelde zich in de loop van de 18e en 19e eeuwen tot een allesomvattende koloniale macht, in alles behalve naam soeverein. In de loop van het artikel wordt een uitspraak van een verontwaardigde Indiër uit de jaren 1760 geciteerd: 'What honour is left to us, when we have to take orders from a handful of traders who have not yet learned to wash their bottoms?'.

Voor wie mijn artikel in het februari-nummer heeft gelezen zal dit citaat boekdelen spreken over hoe de lokale mensen in het Oosten onze westerse voorvaders zagen. Merk wel op, het woord 'wash' betekent 'wassen' en niet 'vegen' of 'schoonmaken'! Hoe wisten ze het? Tsjja, wie dienstlui in huis heeft om onder meer de (onder)kleding te wassen heeft geen geheimen in dit opzicht – en als impopulaire overheersers vormden de westerlingen uiteraard het onderwerp van elke denkbare soort roddel!

De grap is dat dit beeld vermoedelijk tot de dag van vandaag, hoe gematigd dan ook, voortleeft, want de feiten onder het merendeel van het westerse volk (Woonboot Magazine lezers uitgezonderd) zijn na bijna drie eeuwen nauwelijks veranderd.

## JE HEBT EEN DROOM...



**Tiel-** Stel, je hebt al jaren een droom. Je wilt een woonboot in de stadsgracht van Tiel. Je gaat op zoek naar een geschikte en betaalbare woonboot en koopt die. Daarna ga je op zoek naar de ideale ligplaats. Je kiest voor een lommerrijke omgeving lekker dicht bij het centrum van de stad. Daarna laat je je boot door een takelbedrijf in de gracht plaatsen en om problemen vooraf te voorkomen houdt je datum en tijdstip van plaatsing geheim. Dat deed Alfons Weijenberg. Alleen jammer dat dit bericht nu net op 1 april verscheen...

## TIEN JAAR SLEPENDE KWESTIE



**Zaltbommel-** Al tien jaar sleept de kwestie rond de woonboot in de haven van Aalst. Volgens een besluit van de gemeente moest de eigenaresse met haar woonboot vertrekken. Tegen dat besluit kwam zij in het verweer. Zowel de rechtbank als de Raad van State oordeelde haar bezwaren ongegrond. De kwestie kwam in maart dit jaar opnieuw aan de orde in de gemeenteraad. Verschillende partijen probeerden met een motie te bewerkstelligen dat bindende mediation werd ingezet om het juridische getouwtrek op te lossen. De gemeenteraad bleek niet te bewegen om de zaak op deze manier op te lossen.

De uitspraak van de Raad van State ([www.raadvanstate.nl](http://www.raadvanstate.nl)) is te vinden onder nummer: 201209422/1/A1 op

## WOONBOOTBEWONERS SPAANSE POLDER GAAN VERKASSEN



**Rotterdam-** Tot vorig jaar streden de woonbootbewoners aan de Industrieweg in Rotterdam-Spaanse Polder voor het behoud van hun ligplaats, maar het mocht niet baten. Op hun huidige plek mogen ze niet blijven. Sommige boten zijn inmiddels opgekocht door de gemeente, voor anderen wordt een nieuwe plek gezocht. Aan de Schiedamse Schie, een stuk verderop, heeft de gemeente een mogelijk alternatief gevonden maar daarvoor moet overeenstemming bereikt worden met de gemeente Schiedam, het Hoogheemraadschap en bedrijven in de buurt. Pas als alle partijen op één lijn zitten kan de verplaatsing van de woonboten doorgaan.

## WOONBOTEN TERUG NAAR DE SIXHAVEN



**Amsterdam-** Meer dan twaalf jaar zijn ze bezig geweest op de kop van de Sixhaven, de bouwers van de Noord/Zuidlijn. Nu is de tijd aangebroken om afscheid te nemen want ze zijn klaar. De ruimte boven de tunnel is opgevuld met grond en de tijdelijke brug is weggehaald. Bij de start van de werkzaamheden werden de woonboten die aan de kant van het kanaal in de jachthaven lagen verplaatst. Vijf zijn er naar het IJ gegaan en blijven daar liggen. Twee boten uit Noord komen binnenkort terug.

## TOENAME WOONBOTEN OP LONDENSE WATERWEGEN

**Londen-** De huurprijzen in de Britse hoofdstad rijzen de pan uit met als gevolg

## 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 prijsopgave. **Scheepswerf "Vooruit"**,

Zuiddijk 404,1505 HE Zaandam.

Tel.: 075-615 63 58.

[WWW.SCHEEPSWERFVOORUIT.NL](http://WWW.SCHEEPSWERFVOORUIT.NL)

...

### JAPB (JURIDISCH ADVIES PROCEDURES BOTENZAKEN) E.P.BLAAUW,

Postbus 10075,1001 EB Amsterdam.

tel: 020-6238385

[epblaauw@hetnet.nl](mailto:epblaauw@hetnet.nl)

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

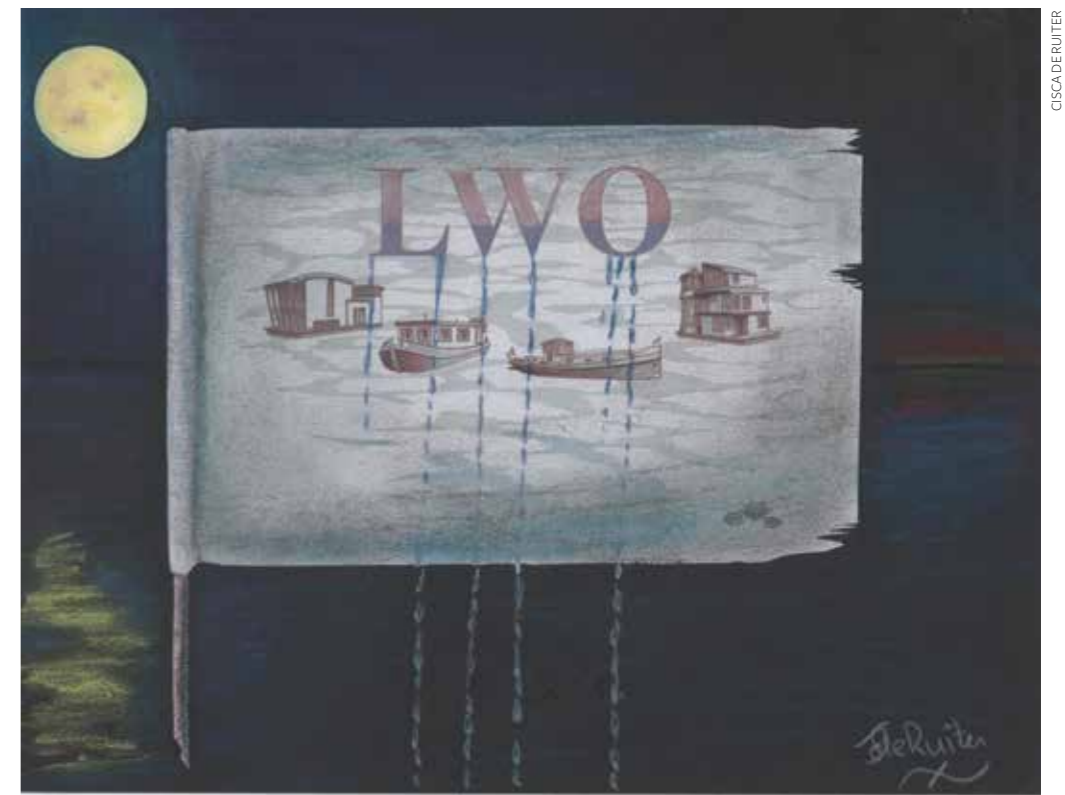
### TARIEVEN MEERPAALTJES

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: André Reitsema / Tel: 06 - 25236551 [advertentie.woonboot@gmail.com](mailto:advertentie.woonboot@gmail.com)



dat steeds meer inwoners op zoek gaan naar alternatieve woonruimte. Een plek op het water is één van die alternatieven. Het aantal woonboten op de Londense waterwegen is de laatste vijf jaar dan ook gestaag toegenomen: van 2,000 naar 3,000 en stijgt nog steeds. De waterwegen zijn echter niet ontworpen om over de hele lengte woonboten te hebben. De toename van het aantal boten vormt dan ook een probleem. Woonboten mogen twee weken op dezelfde plaats liggen, moeten hun boot dus met regelmaat verplaatsen, wat veel extra vaarbewegingen tot gevolg heeft. Ook het dubbel-aanmeren veroorzaakt problemen.

FOTO'S: GOOGLE MAPS



## C O L U M N

### Zonder blauw

Wanneer ik begin april weer voet op Nederlandse bodem zet, lees ik het nieuws in een tweet: "Eind goed al goed? We hebben een nieuw LWO-bestuur met nieuw elan, Eric Blaauw met applaus ledenvergadering bedankt!!!" Een LWO zonder Blaauw? Moeilijk voor te stellen. Wie een woonboot en een probleem met de overheid heeft, komt vroeger of later bij Blaauw terecht. Ruim 20 jaar was hij bestuurslid en spreekbuis of, om in scheepstermen te blijven, boegbeeld van de LWO. Wanneer je de LWO belde om advies of met een vraag, dan kreeg je stevast Blaauw aan de lijn. Hij was het die 'de eerstelijns opvang' deed van hun recht zoekende woonbootbewoners, ook als hij daarvoor weer eens uit z'n bed gebeld werd of z'n avondeten daarvoor koud moest laten worden.

Nu, 21 jaar ervaring, duizenden telefoontjes en vele juridische procedures later is Blaauw uitgegroeid tot een allround vraagbaak, in het bezit van een schat aan informatie en kennis en beschikt hij over een uitgebreid (juridisch en politiek) netwerk. Als actievoerder van het eerste uur kent hij bovendien als geen ander de geschiedenis en de ontwikkeling van het woonbotenbeleid in Nederland.

Dit soort mensen kun je niet een-twee-drie vervangen door 'nieuw elan'. Juist in een tijd waarin de WABO-constructie mogelijk de hele woonbotenwereld gaat hervormen maakt de LWO de keuze voor een bestuur met 'een nieuw elan'. Een keuze

voor 'alle hens aan dek' en vooral nu geen kennis en kunde verloren laten gaan, lijkt voor de hand liggender.

Vooralsnog laat de uitwerking van 'het nieuwe elan' op zich wachten maar mogelijk lezen we de vernieuwende plannen in het LWO-nieuws in deze editie. Persoonlijk weet ik wel wie ik bij een conflict met de overheid aan mijn zijde wil hebben staan. Iemand uit de - zoals Klaas Koetje dat noemt- 'roest, dieselstank, pek en veren-generatie' die een uitgebrand casco kocht, dat eigenhandig bewoonbaar maakte, weggestuurd werd van ligplekken, de inzet van de ME dreigend boven zijn hoofd zag hangen, nooit een officiële ligplaatsvergunning heeft gekregen maar nog altijd met zijn schip in de Amsterdamse wateren ligt.

Dus eind goed, al goed? De tijd zal het leren. Ook de tweet bevat een vraagteken.

### Matroos Drost

Noot van de redactie:

Geen Schipper Brombeer dit keer. Gezien het vertrek van Eric Blaauw uit het LWO-bestuur heeft de redactie besloten om in deze editie een ingezonden reactie op de plek van de column te plaatsen.

De column van Schipper Brombeer houdt u tegoeed en verschijnt in het augustusnummer.





▶ de geest van een tijd waarin niet langer genoeg werd genomen met het heersende paternalisme. Er moest vrijheid komen, op vele gebieden en dus ook de vrijheid voor je eigen manier van wonen. Wetten en regels verstikken de maatschappij, de burgers en belemmeren de mens was het credo voor die activistische periode. Een groeiend gevoel van urgentie om “het roer om te gooien”. Bootbewoners dachten en handelden eveneens in de geest van die tijd. In deze serie, beperkt tot mijn betrokkenheid, komen een aantal voorbeelden daarvan aan bod.

### Concept ontwerp Woonschepenwet 1974

Begin '70 hadden bootbewoners in Amsterdam al een, nog ambtelijk, voorontwerp wetsvoorstel van een nieuwe Woonschepenwet kunnen bemachtigen. Ik vermoed dat het concept is verkregen door leden van een politieke partij die ook op een woonboot woonden en hele goede contacten hadden. Of anders iemand in de ambtelijke organisatie dicht bij het gemeentebestuur. Amsterdam was als gemeente met de meeste woonboten ook om advies gevraagd over het concept van een Woonschepenwet. Ik heb een letterlijk overgeschreven tekst van het concept wetsvoorstel en de toelichting daarop van 26 pagina's!. Alleen het nauwkeurig overschrijven is al een prestatie. Er waren in die tijd ook al kopieergelegenheden maar er zal bewust voor gekozen zijn om een ambtelijk, niet openbaar stuk, niet in zijn officiële vorm te kopiëren en te verspreiden. Lekken door ambtenaren en politici was ook toen 'not done' en strafbaar. Wie er ook voor het stuk gezorgd hebben, het

ADVERTENTIE

### Wie is...

Bert van Rooijen woont sinds 1978 op een woonboot. Hij sloot zich aan bij zijn buurtgenoten, destijds Aktiegroep de Mooie Nel geheten, om niet zijn ligplaats te verliezen en erkenning van het woonschip. Ook werd hij actief in regionale, provinciale en landelijke woonbotenorganisaties.

moeten waakzame en alerte woonbootbewoners zijn geweest met een zeer gezond wantrouwen in die omstandigheden. Als je de wettekst en de toelichting er op leest, snap je alle comotie die er op volgde. Een bizarre opsomming van bevoegdheden en bepalingen. Ook met een uitzonderlijke reeks van strafbepalingen. Je riskeerde een half jaar gevangenis of een boete van 6000 gulden als je zonder ligvergunning een ligplaats innam en ook voor het bouwen of verbouwen van een boot zonder toestemming. Je woonboot kon ook verwijderd, verplaatst of gesloopt worden. Op jouw kosten! Daarnaast werd er een Algemene maatregel van bestuur voorgesteld, een Woonschepenbesluit. Het voorontwerp was er op gericht om woonschepen naar de wensen van de lagere overheden beter te kunnen reguleren, elimineren is misschien een beter woord hiervoor. De gevolgen van het wetsvoorstel zouden een regelrechte sanering ingehouden hebben. Woonschepen moesten aan het Woonschepenbesluit gaan voldoen met eisen overeenkomstig de Woningwet om als woonruimte gebruikt te mogen worden. De ligplaatsen moesten niet enkel op grond van Wet 1918 aangewezen worden maar in bestemmingsplannen worden geregeld. Door de serieuze dreiging, alleen al in Amsterdam voldeed de helft van de 2400 woonboten niet aan dergelijke eisen, van het voorontwerp wetsvoorstel uit 1974 van de toenmalige staatssecretaris Volkshuisvesting, Marcel van Dam, zijn organisaties van en groepen woonschipbewoners gezamenlijk gaan optrekken in een destijds in allerijl georganiseerd Landelijk Woonschepen Overleg op initiatief van, vermoed ik, diezelfde waakzame groep. Er was de noodzaak tot een landelijke lijn en strategie om het ontwerp Woonschepenwet te bestrijden. Er volgde een intensief onderling overleg met gesprekken met politici en bestuurders en de aandacht van de media werd actief gezocht. Het tv programma De Ombudsman (niet Van Dam natuurlijk) werd gehaald. Maar liefst 12 vertegenwoordigers van die groepen hebben in 1976 tweemaal een lang gesprek gehad met de staatssecretaris.

ADVERTENTIE

**DUURSMA**  **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](http://www.duursma.info)

## Woonarkenbouw De Blauwe Wimpel



De Blauwe Wimpel is een gerenomeerd 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.

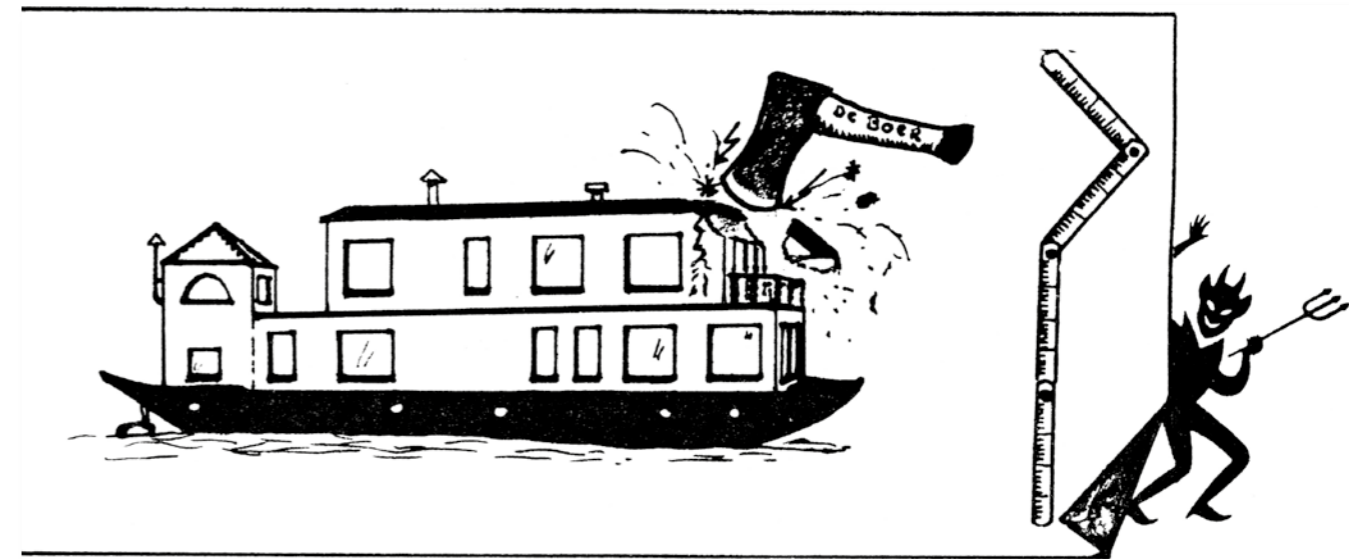
Klein, groot, laag, hoog, recht, rond, klassiek of juist hypermodern, uw wensen zijn voor ons de hoofd fundering zodat uw woongenot straks optimaal zal zijn!

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](mailto:info@deblauwewimpel.nl)  
[www.deblauwewimpel.nl](http://www.deblauwewimpel.nl)



Nieuwe regels eisen lager dak. (bron: Utrechts woonbotenkrant)

Daarvan is een uitgebreid verslag geschreven door een van de aanwezige bootbewoners. Staatssecretaris Van Dam, zo rechtlijnig als we hem kennen, redeneerde: boten waarop gewoon wordt zijn ook woonruimte en vallen dus onder de Woningwet. Veel boten zijn kwalitatief slecht daarvoor moeten huisvestings-eisen komen. De ligplaatsen voor woonboten moeten, net als bij woningbouw op grond van de Wet Ruimtelijke Ordening, planologisch geregeld worden. Bestemmingsplanprocedures bieden inspraak-, bezwaar- en beroepsmogelijkheden als ligplaatsen niet bestemd gaan worden. Woonbootbewoners behoeven daarbij geen aparte bescherming.

### Effectief protest

De protesten waren succesvol door de overheid verantwoordelijk te houden voor het enorme gebrek aan woonruimte, vooral voor jongeren, en alle misstanden als gevolg daarvan. Het aanpakken van een hele kleine groep bootbewoners die hun eigen woonruimteprobleem zo creatief heeft weten op te lossen met een dergelijk wetsvoorstel, is de oren laten hangen naar onwelwillende lagere overheden in plaats van oplossingen aandragen voor een groot maatschappelijk probleem van het gebrek aan woonruimte.

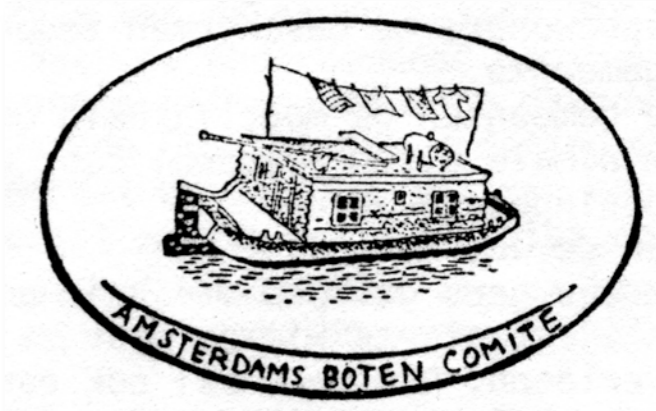
Het bleken hele krachtige, rake argumenten en met de media aandacht die daarbij bewust gezocht werd, is het wetsvoorstel in 1974 niet ingediend en een aantal pogingen later om het wetsvoorstel alsnog in te dienen zijn ook mislukt. Het besef van de kracht van het gezamenlijk optrekken van de diverse groeperingen van bootbewoners was groot geworden en de houding van de overheden was aantoonbaar repressief. De groepering van de diverse woonbotenorganisaties, het LWO, had de noodzaak daartoe aangetoond. Tegen een dergelijk wetsvoorstel kan je je beter gezamenlijk, landelijk verweren. Zonder die bundeling van krachten in die tijd op lokaal, provinciaal en landelijk niveau en de enorme en vasthoudende inzet, waren er, is mijn overtuiging, nu heel wat minder woonschepen geweest.

### Verleden en de relatie met het heden

Kennelijk worden ook concepten van wetten door de overheid goed bewaard. Het lijkt er anno 2015 sterk op dat in elk geval nieuw te bouwen woonarken aan het Bouwbesluit moeten voldoen. De schepen zullen daar niet onder vallen. Nieuw – en verbouw zullen aan strengere regelgeving moeten gaan voldoen.

Dat zal met de tijd zijn uitstraling hebben op de andere groep, de woonschepen. Juridisch juist toegepast of niet. Voor zover ik daar nu op zicht heb, komen er ook al lange tijd geen ligplaatsen voor woonschepen bij. Met bovengenoemde regelingen ziet het er donker uit voor wie zich ongeremd op het water waagt met een woonschip. Een Vlotwoning is misschien een optie, voor “the happy few”. Een Bokkeboot zal het ter versiering van een historische stad met drie grachtjes en met opluistering van evenementen misschien ook wel redden. Mits je daarbij wil voldoen aan de eisen van de bewakers van het mobiele culturele erfgoed en het stads- of dorpsgezicht. Evenzeer eigenlijk ook voor “the happy few”. In de volgende nummers komen de diverse acties en procedures voor daadwerkelijke erkenning van de woonboot evenals de banden met andere bewegingen, aan de orde voor zover ik daar zelf aan deel heb genomen en hoe ik die zelf heb beleefd. ■

Een paar logo's van woonschepencommissies



# Relaas van een verboting (deel 4)

‘Koop een boot en werk je dood’ – de koper van mijn oude schip erkent de wijsheid van deze leus al na een half jaar! Uiteraard hangt het voor een deel van de gekochte boot af ...



Straks prontt deze roef op het dek van mijn oude woonboot!



Half december 2014: werk in uitvoering

Ook zijn er zwaarden en een motor voor het schip gevonden. Twee motoren eigenlijk, want eerst had Gerard een exemplaar gekocht dat eigenlijk te groot en lomp was, en later heeft hij een passender

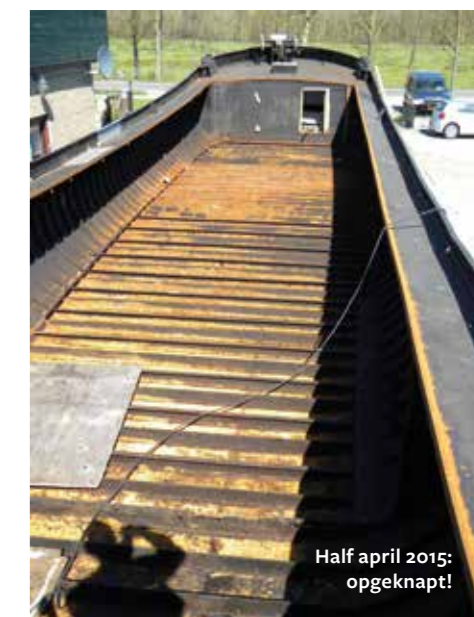
**Zaterdagmiddag staat ze al op de werf in Heerenveen. Ze was te breed voor het schip en ook te breed om op de weg te vervoeren; ze werd dus ter plekke in tweeën gesneden zodat een strook uit het midden kon worden achtergelaten.**



exemplaar gevonden, met een prachtige koperen schroef erbij.

Opvallend is het nog niet, maar er zijn toch al vele uren besteed aan het opknappen van het schip. Als je deze twee foto's vergelijkt zie je dat de binnenrand van het dek helemaal rondom is opgeknapt. De opstaande platen die de gevels van de houten opbouw op z'n plaats hielden zijn verwijderd en dezelfde rand is met nieuw L-profiel geschikt gemaakt voor de nieuwe roef en overige bovendeks laswerk.

Gerard heeft ook de nodige dagen aan nog een paar prachtige stukken vakwerk besteed, te weten het weer heel maken van het bord en de reling waar de



Half april 2015: opgeknapt!

**T**oen rond half april de eerste tekenen van de komende zomer zich aandienen, had ik een tijdje lang niets meer over mijn oude schip gehoord. Het vermoeden drong zich op dat Gerard de moed had opgegeven en zijn werkzaamheden had gestaakt. Wie schetste mijn vreugde toen ik een mailtje kreeg met foto's van de resultaten van het werk tot nu toe. Het mag niet zoveel lijken maar vergeet niet dat het hier gaat om een jongeman met een voltijdsbaan en bovendien had het weer in het eerste kwartaal geen schoonheidsprijzen gewonnen.

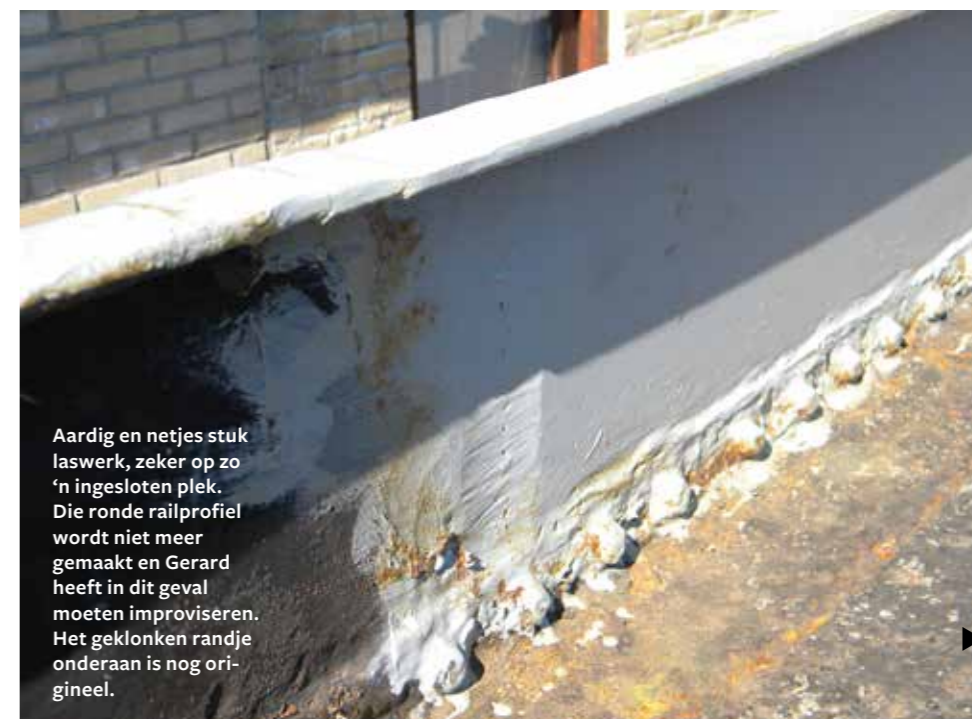
Niks aan de hand, want Gerard moest regelmatig het internet op om allerlei attributen te zoeken en aan te schaffen. Na de sloop van mijn oude woning was er echt niets meer over behalve de kale bak met de drie oude lieren. De aanleiding voor het mailbericht van Gerard was dat hij een roef voor het schip op de kop had getikt. Dat was op woensdag 15 april en aangezien ik al met het idee had gespeeld om hem in Heerenveen op te zoeken, ben ik meteen de volgende zaterdag in de auto gestapt. Tegen die tijd was die roef al op het terrein van zijn familie, wat niet zonder de nodige werkzaamheden was volbracht (zie foto's).



Woensdag morgen vroeg: de roef moest eerst van haar voormalig schip worden losgemaakt.



Mooi meegenomen, de klassieke houten raamkozijnen.



Aardig en netjes stuk laswerk, zeker op zo'n ingesloten plek. Die ronde railprofiel wordt niet meer gemaakt en Gerard heeft in dit geval moeten improviseren. Het geklonken randje onderaan is nog origineel.



Na de lunchpauze: mooie nette ronde openingen eruit gesneden en de schroefgaatjes geboord en getapt.



Vier uur 's middags: grondverf droog, de oude raampjes kunnen er weer in.



Een klein uurtje later: klaar!

► voormalige instap naar de voordeur was, en het geheel opknappen van de patrijspoortjes achterin.

Het is goed dat Gerard nogal fanatiek is over dit project! Meerdere malen tijdens

mijn bezoek in april heeft hij opmerkingen laten vallen over hoeveel werk en tijd hij hieraan heeft (en zal) moeten besteden. Ik denk dat hij mogelijk wat geluiden heeft moeten incasseren van familie en/of vrouw-lief want hij blijft volhouden dat hij dit

project als 'hobby' beschouwt. Ik kan hem alleen aanmoedigen door zijn gehaalde resultaten toe te juichen – en hopen dat hij de moed niet opgeeft! Het moet wel een waardevolle leerervaring voor hem zijn want hij moet hierbij van alle markten thuis zijn. ■

ADVERTENTIE

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

## JURIDISCHE PROBLEMEN MET UW WOONSCHIP?

**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**

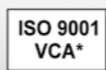
T 020 354 15 35  
E tonen@tonenadvocatuur.nl  
W www.tonenadvocatuur.nl

Willemsparkweg 31  
1071 GP Amsterdam

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

## 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](http://WWW.KOMPAANVOCHTWERING.NL)  
E-MAIL: [INFO@KOMPAANVOCHTWERING.NL](mailto:INFO@KOMPAANVOCHTWERING.NL)

# Onder de WABO vlag verder

In WBM nr. 3 van juni 2014 werd beschreven hoe de WABO (Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht) ook op het water bepalend werd voor de vergunningverlening voor woonschepen. De consequenties als gevolg van een laatste uitspraak van de Raad van State van 16 april - 2014 20136684/1/A1- hierover werden al zichtbaar in oktober 2013 toen het ministerie van Biza een overleg plande op 1 november 2013 om te praten over de WABO en de daaraan hangende eis tot toepassing van het bouwbesluit. De problemen als gevolg van deze juridische ontwikkeling waardoor woonschepen verordeningen en vergunningen onverbindend bleken en alle Nederlandse woonschepen in een klap weer illegaal werden, drongen door tot minister Blok, die in een brief van juni 2014 aan de Tweede Kamer meldde met wetswijziging de problemen op te lossen, voor het eind van dat jaar. Op 12 mei werd het voorstel ter internet consultatie vrijgegeven, inspraak tot 9 juni. (<http://www.rijksoverheid.nl/nieuws/2015/05/12/internetconsultatie-aanpassing-woningwet-voor-woonboten-van-start.html>)

Daarna gaat het nog de weg van Raad van State advies en behandeling, en vervolgens al dan niet als hamerstuk door de Tweede en Eerste kamer. Het voorspelbare resultaat is dat woonboten juridisch niet meer bestaan maar bouwwerken zijn geworden. Het voorstel kwam tot stand na overlegsessies op het Ministerie van Binnenlandse Zaken waarbij de gemeenten Amsterdam en Rotterdam vertegenwoordigd waren alsmede de VNG (Vereniging Nederlandse Gemeenten) Welstand en architectuur specialisten, enige wetgevingsjuristen en de LWO vergezeld door een LVBHB specialist Historisch Bedrijfsvaartuig.

De LWO verdedigde daar het al jaren haar consistente standpunt dat woonschepen niet zouden moeten gaan vallen onder het bouwbesluit, conform de toelichting van dat besluit van juni 2012 waarin dat ook stond. Voor het historisch bedrijfsvaartuig waarvan er ook een groot aantal bewoond

werd, diende hetzelfde te gelden, ook volgens de LVBHB. Hun schepen dienen al aan vele Europese scheepvaartnormen te voldoen die verlamd gebeten zouden worden door de Nederlandse bouwbesluitregels. Het bouwbesluit zou dus voor beide soorten schepen alleen maar extra problemen opleveren in plaats van bestaande oplossen. Ze werden daar in ondersteund door brieven en artikelen van de Amsterdamse Woonboten Advocaten. De voorzittende ambtenaar meldde al in en zeer vroeg stadium van het overleg dat dat geen optie meer was omdat de minister anders had opgedragen. De werkafpraak was dat de discussie en onenigheid daarover in de Tweede Kamer diende plaats te vinden en te worden uitgevochten.

In het voorstel van wet wordt voorgesteld om het bestaande bewoonde schepen bestand als bouwwerk buiten het schotsveld van het bouwbesluit te laten. Dat gebeurt door:

### VOORSTEL VAN WET

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz. Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:

Alzo Wij in overweging genomen hebben, dat het noodzakelijk is in verband met de thans bestaande rechtsonzekerheid betreffende drijvende bouwwerken het begrip bouwwerk te definiëren in de Woningwet en enkele andere wetten en daarmee samenhangend enkele voorschriften en overgangsrechtelijke bepalingen neer te leggen;

Zo is het, dat Wij, de Afdeling advisering van de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Met het volgende als de belangrijkste artikelen:



### Artikel 1

De Woningwet wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt in de alfabetische rangschikking een begripsbepaling ingevoegd, luidende:

- bouwwerk: constructie van enige omvang, die op de plaats van bestemming direct of indirect met de grond verbonden is en bedoeld is om langer dan drie maanden ter plaatse te functioneren

Maar belangrijker dan deze definitie is de overgangsregeling:

### Artikel 8.2a

Indien ten aanzien van een drijvend bouwwerk voor het innemen van een ligplaats of het bouwen of gebruiken van dat bouwwerk, voor of op het tijdstip van inwerkingtreding van de wet tot wijziging van de Woningwet en enkele andere wetten in verband met de definiëring van het begrip bouwwerk krachtens een keur, een provinciale of een gemeentelijke verordening een vergunning of ontheffing is verleend, geldt die vergunning of ontheffing als een omgevingsvergunning als bedoeld in de artikelen 2.1, eerste lid, onderdelen a of c, of 2.2, eerste lid, onderdeel a.

2. Een drijvend bouwwerk, ten aanzien waarvan tot het tijdstip van inwerkingtreding van de wet tot wijziging

van de Woningwet en enkele andere wetten in verband met de definiëring van het begrip bouwwerk krachtens een keur, een provinciale of een gemeentelijke verordening geen vergunning of ontheffing werd vereist voor het innemen van een ligplaats of het bouwen of gebruiken van dat bouwwerk, wordt met ingang van het tijdstip van inwerkingtreding van de wet tot wijziging van de Woningwet en enkele andere wetten in verband met de definiëring van het begrip bouwwerk gelijkgesteld met een bouwwerk waarvoor een omgevingsvergunning als bedoeld in de artikelen 2.1, eerste lid, onderdelen a of c, of 2.2, eerste lid, onderdeel a, is verleend.

#### Artikel 2.24a

1. Een drijvend bouwwerk waarvoor een omgevingsvergunning is verleend, kan in verband met werkzaamheden worden verplaatst en op dezelfde locatie worden teruggeplaatst met behoud van die vergunning.  
2. Onverminderd het eerste lid kan in een omgevingsvergunning met betrekking tot een drijvend bouwwerk op aanvraag worden bepaald dat het bouwwerk op grond van die vergunning kan worden verplaatst en op dezelfde locatie worden teruggeplaatst

Zo lijken de bestaande woonschepen een vergunning met een andere naam te krijgen. Het overblijvende probleem komt te liggen bij nieuwe woonschepen en vervangingen en verbouwingen die wel aan het bouwbesluit moeten voldoen. De in het overleg geuite zorgen daarover leidden tot de opvatting dat er moest worden gekeken naar essentiële regels vanuit veiligheid en gezondheid en dat aanpassing van het bouwbesluit op een aantal punten nog noodzakelijk was. Daarover zal verder technisch overleg plaatsvinden om te komen tot een bij AMVB (Algemene maatregel van bestuur) vastgestelde set eisen voor woon-

schepen als bouwwerk, maar dan drijvend.

Al met al een hele operatie voor de volgens het kadaster ongeveer 45 nieuwe woonschepen per jaar die het water in glijden en een aantal verbouwingen en vervangingen die tot nu toe niemand kwaad deden en zo goed al nooit tot belangrijke problemen leidden (behoudens die door de overheid gegenereerd door stompzinnige regels of gedrag).

Het aanpassen en toepassen van bouwbesluit regels is ook strijdig met consistent rijksbeleid en de nog steeds heersende wens tot deregulering en vereenvoudiging van wetgeving ter kostenbesparing voor de burgers, waartoe ook waterbewoners zo langzamerhand zijn gaan behoren.

Het is de vraag of de Tweede Kamer duidelijk kan worden gemaakt dat ze met deze problematiserende uitbreiding en ongewisse gemeentelijke toepassing van de nieuwe regelgeving niet gelukkig mag zijn. En dus verwerpt. Af en toe doet ze dat. ■

E.P. Blaauw  
JAPB

ADVERTENTIE

Het bestuur is na de algemene ledenvergadering van 22 maart voortvarend aan de slag gegaan. Veel mailverkeer, telefoon en post kwam bij Eric Blaauw terecht. Dit is aangepast. De website (www.lwoorg.nl) en het mailadres (lwo@lwoorg.nl) zijn de plaatsen waar de leden vanaf nu terecht kunnen voor vragen en voor informatie.

De notitie 'Aanzet tot beleidsvernieuwing binnen de LWO' werd uitgewerkt met als thema's belangenbehartiging, communicatie met de leden, ondersteuning, informatie en formele zaken. Voor de toekomst moet duidelijk worden wat de leden van de LWO kunnen verwachten wanneer het gaat om belangenbehartiging en ondersteuning. Voor de uitwerking van de thema's 'communicatie met de leden' en 'informatie' (het voor de leden beschikbaar komen van bij de LWO aanwezige kennis en informatie) zoeken we naar deskundige inbreng buiten het bestuur.

De ontwikkelingen rond het aanmerken van woonboten als bouwwerk door wijziging van de Woningwet vragen veel aandacht. De concept-wettekst is klaar en kan van commentaar worden voorzien. De LWO zal hiervan gebruik maken. Door ambtenaren van het ministerie wordt de wijziging van het Bouwbesluit 2012 voorbereid. De LWO is gevraagd hieraan een bijdrage te leveren. We zullen dit doen. De minister wil woonboten als bouwwerk in de Woningwet. Via bovenstaande inbreng kunnen we dat niet veranderen. Wanneer we dat wel willen bereiken, dan moet dit via de Tweede Kamer. We bekijken nog of en hoe we dit aanpakken.

Het toenmalige bestuur heeft de heren Frank Bos en Bouke Veltman vorig jaar als lid geroyeerd. Een delegatie van het huidige bestuur heeft met de twee heren gesproken. Naar aanleiding van dit gesprek heeft het bestuur geconstateerd dat er geen verwijten leven die zo ernstig zijn dat Frank en Bouke geen lid meer mogen worden van de LWO. De beide heren zijn weer van harte welkom bij de LWO. Dit is hen meegedeeld, en Bouke Veltman is inmiddels weer lid en zelfs aspirant-bestuurslid. We hopen dat hiermee een punt is gezet achter een vervelende interne discussie binnen de LWO.

#### De bestuursleden en aspirant-bestuursleden

Op de laatste ALV is er een bestuurswissel geweest. Eric Blaauw heeft afscheid genomen en twee nieuwe bestuursleden zijn aangetreden. Vanwege die wissel stellen de nieuwe bestuursleden zich graag aan u voor. Zij doen dit uitgebreid op de site van de LWO (www.lwoorg.nl), maar hier vindt u vast een voorproefje.

**Gery Zeilstra**, niet nieuw binnen het LWO bestuur, maar gelukkig wel opnieuw voor een periode beschikbaar als penningmeester. Ze is al jaren actief in de Belangengroep Haarlemse Scheepsbewoners en heeft vanuit die hoek verstand van zaken als het gaat om wonen op het water.

**Liesbeth Koning**, sinds 2000 (wederom) waterbewoner. En wel in Rotterdam, waar direct nadat zij daar was komen wonen een dringende behoefte ontstond aan haar expertise. Zodoende heeft zij jarenlang bestuurlijke ervaring en kennis van wet- en regelgeving rond waterwonen. Als bestuurslid heeft ze de rol van secretaris. Vanuit die rol draagt ze graag ook landelijk haar steentje bij aan totstandkoming van goede wetgeving voor waterbewoners.

**Max Noordhoek**, ruim 25 jaar geleden op het water komen wonen. Eerst op een zogeheten scharck, inmiddels op een ark. Hij heeft als bewoner van die (sch)ark veel met veranderingen in regels te maken gekregen, wat inmiddels heeft geresulteerd in over het algemeen goede afspraken tussen zijn gemeente en de waterbewoners. Als voormalig gemeenteraadslid heeft hij het lokale bestuur ook van de andere kant leren kennen. Al deze ervaring hoopt hij binnen de LWO vanuit zijn rol als voorzitter binnen het bestuur goed in te kunnen zetten. Wat hem betreft is het tijd om de aandacht vanuit de LWO naar buiten te richten. Hij gaat in de nieuwe samenstelling van het bestuur en met de aspirant-bestuursleden (lees verderop) enthousiast van start. En rekt op deskundige inbreng van al onze leden.

#### Aspirant bestuursleden

Op de laatste ALV hebben twee leden aangegeven zich ook graag voor het bestuur aan te willen melden. Inmiddels draaien zij alweer een aantal vergaderingen mee als aspirant bestuurslid. Het bestuur draagt hen graag voor als medebestuurslid op de volgende ALV, 4 juli aanstaande. Ook zij stellen zichzelf uitgebreid voor op de site (www.lwoorg.nl). Hieronder wordt vast een tipje van de sluier opgelicht.

**Tonnie Ramstijn**, geboren en getogen op het water. Ook beroepsmatig altijd in de scheepvaart gezeten als schipper. Is negen jaar lang bestuurslid geweest van

een schippersbelangenvereniging. Hij houdt van de vrijheid die het water biedt en helpt graag mee om de inperkingen van die vrijheid tegen te gaan. Vanuit die motivatie deelt hij graag zijn expertise als bestuurslid binnen de LWO.

**Bouke Veltman**, sinds 1979 waterbewoner. Is zowel beroepsmatig als privé altijd in/om boten en schepen te vinden geweest. Ook is hij qua bestuurlijke ervaring al lange tijd actief in (woon)botenland, ook binnen het bestuur van de LWO. Opnieuw zet hij graag via een bestuurlijke rol binnen de LWO zijn expertise in, om wonen op het water hanteerbaar en betaalbaar te houden.

## UITNODIGING EN AGENDA BIJZONDERE LEDENVERGADERING LWO

**Datum: Zaterdag 4 juli 2015**

**Tijd: ca. 14.00 tot 16.30 uur (inloop vanaf 13.00 uur)**

**Maritiem Museum Rotterdam (Leuvehaven 1)**  
(Het Museum is die dag gratis toegankelijk voor LWO-leden)


	Pauze
1. <b>Opening, mededelingen</b>	
2. <b>Bestuursbenoemingen</b> - bestuursvoorstel: te benoemen Tonnie Ramstijn en Bouke Veltman	6. <b>Jaarverslag 2014</b>
3. <b>Contributie 2015</b> (formele vaststelling) en contributie 2016	7. <b>Kascommissie: verslag over 2014</b>
4. <b>Aanzet tot beleidsvernieuwing</b> binnen de LWO, plan van aanpak en uitwerking	8. <b>Financieel verslag 2014</b>
5. <b>Actualiteiten:</b> woonboot als bouwwerk: stand van zaken andere onderwerpen	9. <b>Begroting 2014 (formele vaststelling) en 2015</b>
	10. <b>Verslagen ledenvergadering 23-3-2014 en 22-3-2015</b>
	11. <b>Kascommissie mutaties</b>
	12. <b>Rondvraag</b>
	13. <b>Sluiting</b>

De vergaderstukken liggen vanaf 13.00 uur ter inzage. Leden kunnen via een mail aan lwo@lwoorg.nl om toezending van de stukken verzoeken onder vermelding van hun naam en emailadres. Toezending per mail zal plaatsvinden minimaal 1 week vóór de vergadering. Aanmelding voor de vergadering is niet verplicht, wel handig voor de organisatie. Ook dit via lwo@lwoorg.nl.



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](http://www.mathilderenes.com)

 Mathilde is ook op Facebook!



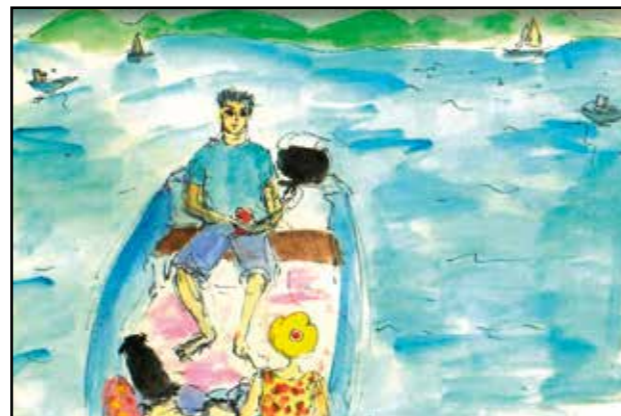
de jongens lechten de Esmeralda



ik de Esmeralda aangelegd!



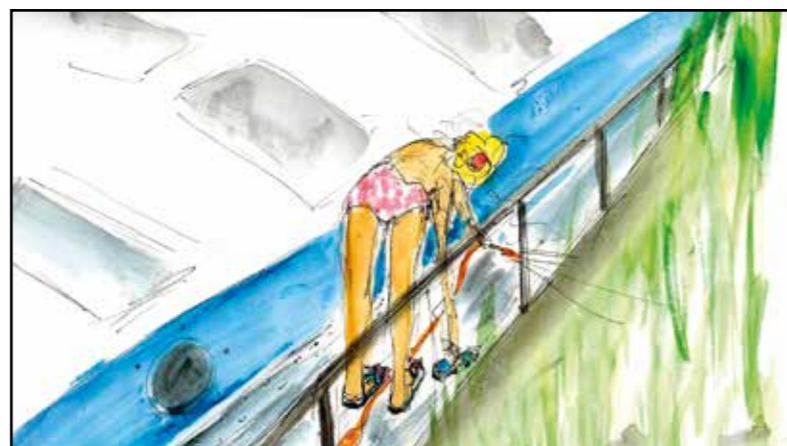
het sloepje geschilderd



heerlijk varen met de hondjes



lekker zwemmen (beetje land weg)



gangbaard schoongemaakt

# 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](http://www.lwoorg.nl) of met een briefje naar LWO, Postbus 8192, 3503 RD Utrecht. U kunt ook mailen naar [ledenadmin@lwoorg.nl](mailto:ledenadmin@lwoorg.nl) met vermelding van naam, postadres en Nieuw Lid.

## 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