



Woonboot

MAGAZINE

**De open armen
van Groningen**

**Actievoerders
met
ruggegraat**

**Europa door
met de Anna**

De Zwerver is niet kapot te krijgen

23^e jaargang - nr. 6 - December 2015 - prijs: 3,80

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!

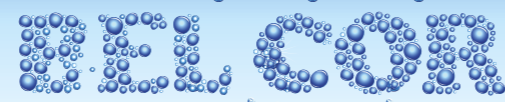
Informeer naar de voorwaarden en vraag een vrijblijvende offerte aan!

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 (SUWP)

Postbus 10075, 1001 EB, Amsterdam
Postbank SUWP: NL73 INGB 0000 3848 63
suwp@woonbootmagazine.nl
www.woonbootmagazine.nl

De SUWP is bereikbaar op 020-6238385

WBM Abonnementen administratie:

p/a Postbus 10075, 1001 EB Amsterdam
T: 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:

E. P. Blaauw, Yvonne Helsloot, Frans Nuberg, Mathilde Renes, Bert van Rooijen, Cisca de Ruiter, Ulbo de Sitter

Vormgeving:

Mirjam Verheul

Lithografie en druk:

Quantes, Rijswijk

Advertenties:

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

Losse nummers: € 4,00.

Jaarabonnement: € 24,00

Copyright © 2015

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.



Einde van een legende? Mooi niet

Einde verhaal, dacht Cisca de Ruiter, toen ze op inspectie ging om de restauratie van de Zwerver eens van dichtbij te aanschouwen en een ontakelde schroothoop aantrof. Maar de veerkracht van Stichting De Zwerver is groot...

Groningen: waterstad van het noorden

Hoogseizoen in Groningen: vierenzeventig bewegende bruggen, vierhonderd brugbewegingen per dag, twintig drukke brugwachters, drie bomvolle stadshavens, festivals, aanmerende charters. Hoe doen ze het? Havenmeester Anton Drost legt het uit.



18



Hard tegen hard in Amsterdam

Bert van Rooijen verhaalde in vorige afleveringen van zijn actiefeuilleton over het ontstaan van de historische schippersacties in het Amsterdam van 1979. Lees over de apotheose in 'Spannende tijden', deel 4.

ADVERTEREN IN WOONBOOTMAGAZINE?
André Reitsema / Tel: 06 - 25236551
advertentie.woonboot@gmail.com

22 Een liefde voor twee

Het kan raar lopen. Zo ben je boekverkoper in Amsterdam, en zo verpand je je hart aan Sasja. En aan Anna. En geef je je baan op en ga je charteren op een klipper. Het overkwam Ekko. Lees hoe het zo kwam vanaf pagina 22

INHOUD

23^e jaargang nummer 6
December 2015

- 4 Woon-/atelierchip De Zwerver ontmanteld
- 7 Woonbootmagazine gaat in 2016 zelfstandig verder
- 8 Juridisch bekeken
- 10 Milieu en Techniek
- 12 Havenwezen Groningen
- 14 Relas van een verbod deel 7
- 16 Lokaal nieuws
- 18 Spannende tijden deel 4
- 21 Recensie
- 22 Leven als God in Frankrijk, België en Nederland
- 24 LWO

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 fecaliëopvoerinstallatie, 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





11 november 2015: Na ca. 113 jaar is De Zwerver weer zonder kop.



Het oorspronkelijke casco van het schip komt tevoorschijn. Dit was een rechthoekige bak waaraan later een losse kop en kont waren gezet.

Woon-/atelierschip De Zwerver ontmanteld

December 2014 zette de monumentale Zwerver koers naar Delft. Het woon-/atelierschip ging naar scheepswerf Bocxe voor een grootscheepse restauratie. Het is tijd voor de stand van zaken.

November 2015. Op het werfterrein staat een leeg karkas. Het voorschip ontbreekt. Deuren en veel ramen zijn verdwenen. Regen en wind hebben vrij spel door gaten in dak en opbouw. Binnen

heerst een naargeestige leegte. Origineel interieur, plavuizen en tussenmuren zijn weg, binnenwanden kapot en vermolmd. Sloophout en puin verhinderen de doorgang naar het achterdek. We kijken naar de ontlusterende resten van Nieuwenkamps legendarische Zwerver.

Nadat veelzijdig kunstenaar W.O.J. Nieuwenkamp begin vorige eeuw met zijn pasgebouwd woon-/atelierschip op pad ging, haalde zijn drijvende schepping de landelijke en internationale pers. De Zwerver was een fenomeen, onder andere door het indrukwekkende,

antieke interieur dat rechtstreeks uit een oud grachtenpand leek te komen. Nieuwenkamp had daaraan nog Indische kunstvoorwerpen toegevoegd, waarbij natuurlijk zijn eigen tentoongestelde tekeningen en etsen niet ontbraken. Nieuwenkamp woonde met zijn gezin in deze bijzondere woonboot waarin hij rondtrekkend, vele duizenden nieuwsgierigen ontving. Zietogend nu wacht deze honderdvijftien jaar oude bezienswaardigheid op de laatste handelingen van een grijper die haar oude scheepslif in stukken zal knippen om dit als oud vuil in de container te dumpen. Dit is iets anders dan restaureren...

Aanvankelijk was het de bedoeling De Zwerver in een beschutte, overdekte loods te restaureren. Maar de vondst van eternitplaten in de buitenwanden, hield het schip buiten op de bokken. Onderzoek naar de staat van De Zwerver, nodig voor het opstellen van restauratieplannen, kon slechts voorzichtig van binnenuit gebeuren. Daarbij mocht het eternit niet worden beroerd. Werkzaamheden konden pas verdergaan na verwijdering van het asbest door een gespecialiseerd bedrijf.

Onder het polyester dat ooit ter conservering over scheepskop en -kont was



2008: Woon-/atelierschip De Zwerver in Loenen a/d Vecht zoals velen haar nog kennen.



2013: Het originele, antieke interieur van De Zwerver. Vele duizenden nieuwsgierigen kwamen hier op af.

Het interieur is verwijderd en op weg naar de restauratiewerkplaats.

Woonbootmagazine gaat in 2016 zelfstandig verder

Per 1 januari gaat er het een en ander veranderen rond Woonbootmagazine. Tot nu toe ontving u ieder jaar een factuur voor het lidmaatschap van de LWO en het abonnement op Woonbootmagazine. De LWO en Woonbootmagazine verdeelden dat geld onderling volgens een verdeelsleutel zodat beide organisaties hun werkzaamheden konden uitvoeren.

De laatste jaren is het ledental van de LWO fors gedaald en daarmee ook het aantal abonnees op ons blad. Dat heeft er mede voor gezorgd dat wij in financieel zwaar weer terecht zijn gekomen.

Na de bestuurswisselingen van afgelopen jaar bij zowel de LWO als de Stichting Uitgeverij Woonboot Publicaties (SUWP) werd duidelijk dat er verschil van inzicht was omtrent de redactionele onafhankelijkheid als ook over de financiering van Woonbootmagazine. In de afgelopen maanden hebben beide besturen daar

een oplossing voor proberen te vinden maar dat is helaas niet gelukt. De wederzijdse wensen liggen zo ver uit elkaar dat van een werkbare samenwerking bij de uitgave van Woonbootmagazine geen sprake kan zijn.

Is dat jammer? Ja, dat is jammer want zowel de leden van de LWO als de abonnees van Woonbootmagazine bestaan voor het grootste deel uit dezelfde mensen. En die mensen hebben belang bij een goede informatievoorziening. Juist om dat te garanderen hebben bestuur en redactie van dit blad besloten om op eigen kracht door te gaan.

Voor u als lezer van dit blad betekent het dat u van ons een factuur ontvangt met het abonnementsgeld voor 2016. Dit bedrag zal 24 euro bedragen en daarvoor ontvangt u ook in 2016 zes keer een aflevering van Woonbootmagazine.

Inhoudelijk zal er wat ons betreft niets veranderen. Wij zullen aandacht blijven besteden aan wonen op het water in de breedste zin des woords. Dat betekent ook dat wij aandacht zullen blijven besteden aan de LWO en de activiteiten die de LWO ontplooit. De LWO is immers de enige landelijk opererende belangenbehartiger voor mensen die op boten wonen en die mogen dus van ons verlangen dat wij over de LWO berichten.

Wij hopen met deze verandering een betere financiële toekomst te kunnen opbouwen. Daarvoor richten we ons ook nadrukkelijk op lezers die geen lid van de LWO zijn of zelfs niet op een boot wonen maar wel geïnteresseerd zijn in het onderwerp. Daarnaast willen we het blad of artikelen uit het blad ook digitaal gaan aanbieden maar de plannen daarvoor zijn nog niet geheel uitgewerkt.

Tenslotte hopen we dat met het aantrekken van de economie ook de advertentiemarkt weer verbetert zodat we in ieder geval de abonnementsprijs op een aanvaardbaar niveau kunnen houden.

Vooralsnog blijft de verandering voor u beperkt. Wij sturen een factuur met het nieuwe abonnementstarief. Wij hopen dat u dat zo snel mogelijk voldoet zodat wij weten of wij Woonbootmagazine kunnen blijven maken zoals ons dat voor ogen staat en zoals u het in de loop der jaren heeft leren kennen. Let wel op: u bent dan nog geen lid van de LWO.

Er zitten risico's aan de stap die we nu zetten maar wij gaan er vanuit dat al onze huidige abonnees ook onze abonnees in de toekomst zullen zijn. Dan kunnen we blijven doen wat we graag doen: Woonbootmagazine maken!

Wij wensen u dan ook in 2016 een heel goed jaar met veel leesplezier in Woonbootmagazine.

Bestuur SUWP en redactie Woonbootmagazine

getrokken, kwam veel ellende tevoorschijn. De kont bleek te ver heen. De kop is nog te redden. Ingeschat werd dat het casco zelf, ondanks de dubbeling, door doorgerotte sporen en spanten, geen lang leven beschoren zou zijn.

De opbouw was er nog slechter aan toe. Balken die het bouwsel met het casco verbonden en andere verbindingen waren weggerot. Daarbij bleek dat de aanvankelijke constructie al niet deugde. Het is een wonder dat het overeind is gebleven. Ironisch genoeg is dit waarschijnlijk te danken aan de eternitplaten die in de jaren vijftig tegen de buitenwanden waren gespijkerd. Gaandeweg het onderzoek sneuvelden de telkens bijgestelde plannen totdat duidelijk werd dat van restaureren nauwelijks meer sprake kan zijn...

Toen De Zwerver in 2011 werd geschonken, was dit niet voorzien. Toch gooit Stichting De Zwerver de handdoek niet in de ring. Voorzitter Peter Tops: "Het is een proces waarin je meegaat. De vraag is: hoe ver ga je? Niets is voor de eeuwigheid."

Gelukkig gaat de stichting ver. Peter: "Het behoud van het interieur stond voorop. Maar ergens een los interieur opstellen, daar komt niemand op af." De varende ambiance telde ook mee. Er bleef één mogelijkheid over: restauratie van het interieur en de scheepskop, herbouw van de rest van De Zwerver naar Nieuwenkamps tijd. Peter: "Doorslaggevend was het feit dat

we al een bestemming en een exploitatieplan voor De Zwerver hadden. Belangrijk was ook de grote nalatenschap van Nieuwenkamps oudste dochter Marianne. Die wordt aangewend want wat is er mooier dan die te besteden voor het behoud van De Zwerver waarop ze zelf heeft gewoond?"

De ontmanteling van De Zwerver is in volle gang. Het interieur en andere karakteristieke onderdelen zijn met zorg verwijderd en deels afgevoerd naar een werkplaats in Haarlem waar ze met toewijding worden gerestaureerd. De afgeslepen, sprekende scheepskop die ter plekke was voorzien van nieuw plaatwerk, gaat de loods in voor verdere restauratie. Daar staat ook de nieuwe scheepskont-in-wording: een getrouwe kopie van de oude. Op het terrein, onder een zeil, staat het nieuwe casco al klaar. Als deze uitgave van Woonbootmagazine verschijnt, is van De oude Zwerver weinig over.

Voor 1 juli 2016 is de deadline. Dan wordt De nieuwe Zwerver verwacht in Jachthaven Naarden. Daar zal het vernieuwde woon-/atelierschip in Nieuwenkamps geest dienst doen als inspirerende locatie voor kunstenaars door middel van bijeenkomsten en tentoonstellingen. Ook zal ze worden verhuurd als bescheiden vergader- en feestlocatie en als bed & breakfast om het nodige geld te genereren.

Financiële hulp blijft welkom. Raak betrokken en draag bij aan deze indrukwekkende operatie als ZwerverVriend (zie: www.dezwerver.org). Vanzelfsprekend volgt Woonbootmagazine het proces. ■

Meer over De Zwerver in: WM 1-1992, 5-2008, 4-2010, 3-2011 en 1-2015. In januari 2016 wijdt de Leidse Universiteitsbibliotheek een tentoonstelling aan Nieuwenkamp en o.a. De Zwerver.

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 Hetteema
T (0513) 41 16 39
M (06) 11 924 985

EMAIL: INFO@WONENOPWATER.NL
INTERNET: WWW.WONENOPWATER.NL

Beëdigd Woonarktataxateur / Makelaar vastgoedprofiel funda

ADVERTENTIE

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

Via internetconsultatie de WABO weer terug naar af

In vorige nummers van Woonboot Magazine werd u op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen op juridisch gebied nadat de Raad van State op 16 april 2014 had bepaald dat woonschepen onder de WABO (Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht) vielen en daarmee ook dienden te voldoen aan het bouwbesluit. Snel daarna schreef minister Blok een brief aan de Tweede Kamer dat de gevolgen van die uitspraak zeer ongewenst waren omdat dan alle woonschepen, die immers niet konden voldoen aan het voor huizen geschreven bouwbesluit, illegaal zouden worden. Hij beloofde de herstelwetgeving per eind 2014. Daarna kwam een ambtelijk overleg op gang onder de vlag van het ministerie van BiZa (Binnenlandse Zaken). De deelnemers, waaronder de gemeenten Amsterdam en Rotterdam werden geteisterd door hun afkortingen en ondanks verzoeken daartoe werd er nimmer een deelnemers lijst verstrekt waardoor de wisselende vertegenwoordigers fatsoenlijk te traceren waren. Daarom is bij mij blijven hangen dat de VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten) vertegenwoordigster niet meer kwam opdagen vanwege zwangerschap. Een triviaal feit, ware het niet dat nadat het overleg een concept wetswijzigingvoorstel had geproduceerd in april 2015, en dat van 12 mei tot 6 juni ter internet aanbod, de VNG alsnog beviel van een commentaar. VNG en IPO (Interprovinciaal Overleg) die apart op de hoogte waren gesteld, reageerden zodanig dat er in het concept dat naar de Raad van State ter advisering werd gestuurd belangrijke wijzigingen werden aangebracht. Ook de Unie van Waterschappen kreeg het concept aangeboden, blijkbaar buiten de consultatieprocedure op internet om. In het concept werd geregeld dat bestaande woonboten die een vergunning hadden of legaal in het water lagen omdat ze niet strijdig met enige regel- of wetgeving te water bewoond lagen te wezen,

van rechtswege een WABO vergunning zouden krijgen. Dit in het kader van overgangsrecht. Nieuw te bouwen woonboten zouden voortaan moeten voldoen aan een beperkter bouwbesluitregelgeving waarover nog verder overleg zou plaatsvinden.

Tevreden maar kort

Deze overgangsregeling leek de deelnemende LWO zeer acceptabel, ondanks het feit dat de toepassing van ook beperkte bouwbesluitregels overbodig en zeer risicovol zou zijn. Het zou meer problemen kunnen opleveren dan oplossen. Op grond van voornamelijk de reacties van partijen die niet aan het Haagse overleg hadden deelgenomen kwam de minister blijkbaar tot de conclusie dat:

- Het omzetten van ligplaatsvergunningen in omgevingsvergunningen is bij nader inzien te verstrekkend. De omzetting van ligplaatsvergunningen in omgevingsvergunningen wordt daarom niet geregeld. Ook wordt daarom niet langer voorgesteld om de ligplaatsvergunning voor bouwwerken op te nemen in artikel 2.2 van de WABO. Gemeenten, provincies en waterschappen kunnen indien daar aanleiding toe is wel gebruik maken van de mogelijkheid in hun verordeningen te bepalen dat de voor een drijvend bouwwerk benodigde ligplaatsvergunning of -onthefving in een WABO-procedure behandeld moet worden. Die keuze blijft dus bij de lokale overheid.
- In het gewijzigde voorstel is verduidelijkt dat de voorwaarden waaronder de eerdere lokale beschikking is verleend als voorschriften van de omgevingsvergunning van rechtswege gelden. Een tijdelijke vergunning wordt dus geen permanente vergunning.
- Verder wordt gesteld dat indien bij een eerder verleende vergunning de veiligheidsaspecten niet werden meegewogen dit niet alsnog onder het overgangsrecht noodzakelijk is. Want op grond



van artikel 2a van de Woningwet kan op grond van veiligheid en gezondheid toch al worden opgetreden.

- Varende schepen die niet aan de vaart onttrokken zijn zullen niet worden aangemerkt als bouwwerk.
- Verder wordt gemeld dat de noodzaak om een "definitie voor bouwwerk" in de woningwet en de WABO op te nemen na de inspraakreacties van vooral de IPO en VNG overbodig wordt geacht. De oude definitie van de model bouwverordening van de VNG kan zonnodig gewoon gebruikt blijven worden.

Wat betekent dit

Evenals in de vorige artikelen moet het nu bekend gemaakte weer worden becommentarieerd met een hoog natevingergehalte. Dit keer omdat de letterlijke tekst van het voorstel zoals die ter advisering naar de Raad van State ging, niet bekend is. Dat gebeurt pas als de tekst later wordt aangeboden aan de Tweede Kamer.

Wat blijkt echter:

- De van rechtswege WABO vergunning lijkt alle rare elementen met saneeren tijdelijkheidsregeling over te gaan nemen. Terwijl een WABO vergunning een zaakgebonden vergunning is die voor de initialen van, in dit geval de waterbewoner, geen interesse dient te hebben. Hoewel de gemeente verantwoordelijk is voor de afgifte van de WABO vergunning, lijken provincies en

waterschappen daar nu ook over te kunnen gaan (of blijven) beslissen, en kunnen lokale overheden weer regels buiten de WABO om gaan hanteren.

- Art 2.2 van de WABO had al de mogelijkheid om vergunning onder de WABO te brengen en dat lijkt nu niet meer te kunnen, terwijl er geen voorstel tot wijziging van de WABO bekend is.
- Varende schepen worden buiten schot gelaten. Er ontbreken echter definities en er wordt geen beroep gedaan op de definities van andere wet- en regelgeving. Er is ook geen indicatie wat er wordt gedaan als er op welk schip dan ook de WABO drie maanden permanentietermijn wordt losgelaten.
- De eindeloos in het overleg bediscussieerde definitie "aanpassing bouwwerk" doet niet meer mee, maar de niet in de wet geregelde VNG model definitie wel.

De inhoud van de tekst die we uit de overheidspublicatie kunnen distilleren lijkt niet

voor verdere consumptie geschikt en de vraag is of de Raad van State in haar advies van dit distillaat geen gehakt zal maken. De onduidelijkheid is alleen maar toegenomen terwijl een heldere oplossing beschikbaar was en werd verdedigd door de LWO in het overleg.

Geef alle bestaande bewoonde schepen een van rechtswege zaakgebonden WABO vergunning zonder allerlei malle plaatselijke restricties. Want het blijft volkomen onacceptabel dat mensen dertig jaar op het water wonen onder een saneerbeleid of anderszins tijdelijke langdurige regeling. Dat zou opgelost kunnen worden met een WABO vergunning op het schip.

Houdt de woonschepen buiten het bouwbesluit zoals al in de toelichting van dit besluit in juni 2012 werd gemeld. Breng deze toelichting in het besluit zelf, zodat de Raad van State er niet meer omheen kan.

Snelheid

Nu ook werd gemeld dat de termijn van de vaststelling van de wetswijziging niet meer eind 2014 zal zijn, zoals de minister de Tweede Kamer beloofde, maar dat er nu op 1 januari 2017 wordt gemikt is er nog enige tijd erover na te denken en er eventueel nog wat aan te doen. Maar het is wel droefgeestig dat de minister en zijn bedienden zolang nodig hebben om de woonbootbewoners een oplossing te bieden voor de onzekere situatie waaraan velen lijden. Zijn ambtenaren beloofden in het overleg haast te maken. Het resultaat is traagheid, een rammelend voorstel, en toenemende onduidelijkheid.

Onze woonboten klotsen weer als vanouds, maar nu als bouwwerk, op het bestuurlijke water. ■

https://www.internetconsultatie.nl/woningwet_definitie_bouwwerk/berichten

ADVERTENTIE

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

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.

In het oktobernummer hebben we iets verteld over de rapportage die de bootbewoners in de Amsterdamse Houthaven hebben laten doen, over verduurzaming en het gebruik van infrarood beelden als diagnostisch gereedschap.

Warmtehuishouding in beeld brengen

Onder bootbewoners is het geen geheim dat verwarming één van onze grootste kostenposten is, zo niet de grootste. Wie maatregelen wil nemen om warmteverlies te verminderen heeft uiteraard behoefte aan informatie over waar in de boot de meeste besparing binnen een gegeven begroting gerealiseerd kan worden. Een techniek die in dit verband steeds vaker toegepast wordt, is het maken van beelden met een digitale camera die met infrarood 'licht' werkt. Iedereen heeft de kreet 'infrarood' wel eens gehoord en weet dat deze iets met warmte te maken heeft, maar daar houdt het voor de meesten onder ons op.

Infrarode straling (eigenlijk geen licht want je kunt het niet zien, toch?) is één van een hele reeks stralingssoorten die allen onder de noemer 'elektromagnetische straling' vallen. De varianten zijn legio: je hoort wel dagelijks van radio, TV, radar, infrarood, uv-straling, zichtbaar licht, Röntgen, gamma-stralingen en nog meer. De grap is dat ze allemaal hetzelfde soort straling zijn, alleen met verschillende golflengtes.

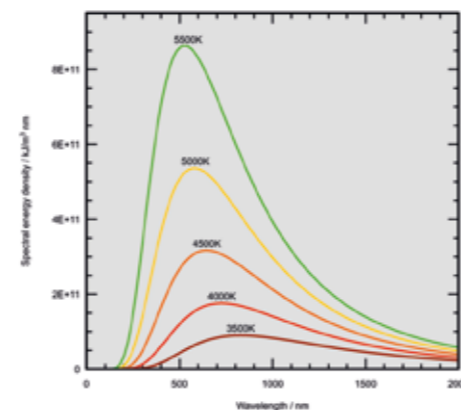
Zij bestaan uit golven van elkaar afwisselende elektrische en magnetische velden die zich met één zeer hoge snelheid voortbewegen, te weten driehonderdduizend kilometer per seconde. Deze vaste bewegingssnelheid betekent dat de frequentie van de wisseling een vaste verhouding heeft met de golflengte. Bij een golflengte van drie meter bijvoorbeeld hoort een frequentie van honderd miljoen afwisselingen per seconde, wat wij dus honderd megahertz noemen – pal in het midden

van het fm radio bereik. De oudere lezers weten waarschijnlijk nog hoe we vroeger antennes maakten om deze frequentie op te vangen – waarvan de golflengte ongeveer twee á drie meter was! De lager genummerde tv-kanalen gebruiken net iets kortere golflengten. De golflengten kunnen over de hele scala, van meerdere kilometers tot minder dan één triljoenste meter variëren – wat een span van eenentwintig machten van tien bestrijkt!

Thermische straling

De grap is dat deze golven ook eigenschappen hebben alsof ze deeltjes zijn, elk met een eigen energie-inhoud – en dat deze energie inhoud evenredig overeenkomt met de frequentie. Wat wij thermische straling noemen bestaat uit energiepakketjes die overeenkomen met de kinetische- of bewegingsenergie van geladen deeltjes in de objecten om ons heen. Deze kinetische energie is weer afhankelijk van de temperatuur van een object en de frequentie en intensiteit van de afgegeven straling dus ook. Objecten die heel heet zijn, stralen zichtbaar licht af. Dit zien we in vuur en vlammen maar ook in de gloeidraden van de klassieke gloeilampen. De kleur van het licht die wij zien varieert van de donkerrood van de kolen in de BBQ tot de verblindende blauwwit van elektrische bogen. In alle deze gevallen is het thermische licht eigenlijk een mengsel van golflengtes zoals te zien is in het grafiek. [Spectral Energy Density.svg]

De gele boog bijvoorbeeld bereikt zijn hoogste punt boven de 500 nanometer



markering op de golflengte-as. Boven dat hoogste punt zien we de aanduiding 5000K en dat wil zeggen dat deze boog bij de temperatuur hoort van 5000 graden op de Kelvin-schaal. Licht dat onze ogen kunnen zien heeft golflengtes van 400 (paars) tot 700 (rood) nanometer en 500 nanometer komt overeen met zuiver geel zoals we dat in een regenboog zien. Maar die gele boog op de grafiek bestrijkt zowat het hele zichtbare bereik en het gevolg daarvan is dat wij thermische straling van een voorwerp op 5000 °K als vrijwel kleurloos ervaren, oftewel als wit. Het alerbekendste voorbeeld: de zon!

Absolute oftewel thermodynamische temperatuur

Bovengenoemde Kelvin-schaal meet de temperatuur boven de allerlaagste mogelijke – waarop een voorwerp helemaal geen warmte meer in zich heeft. De graden van deze schaal zijn even groot als de gewone graden op onze thermometers maar het nulpunt is 273 graden onder het vriespunt van water. Dat betekent dat de

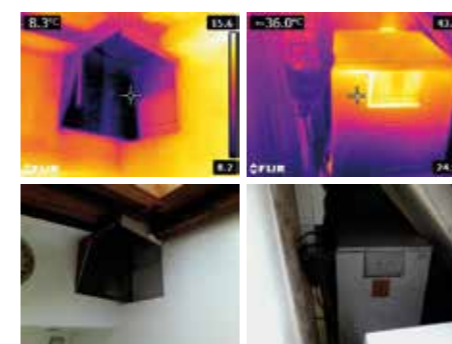
temperatuur op een mooie zomermiddag 300 °K is en dat de temperaturen die interessant zijn voor binnenverwarming in het bereik 260 á 290 °K liggen. Dat wil zeggen dat de hoogste te meten temperatuur slechts 10% hoger is dan de laagste.

Een belangrijk eigenschap van thermische straling is dat de vormen van de grafieken voor diverse temperaturen allemaal precies hetzelfde zijn. Dat is goed te zien in de illustratie. Opvallend is dat de piekgolflengte steeds korter wordt naarmate de temperatuur stijgt en dat de hoogte van de piek radicaal omhoog schiet. Slimmerds hebben uitgewerkt dat de piekgolflengte omgekeerd evenredig is met de temperatuur en dat de piekhoogte evenredig verloopt met de vierde macht van de temperatuur. Binnen ons golflengtebereik van 10% worden de pieksterktes bijna 50% hoger terwijl de piekgolflengte zelf tussen 10 en 11 micrometer varieert.

Metten is weten

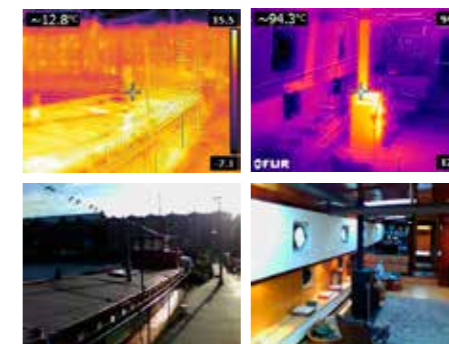
In de digitale infraroodcamera wordt voor elke pixel de intensiteit van de straling op twee of meer golflengtes in het bereik 8 á 11 micrometer gemeten. Door deze intensiteiten met elkaar te vergelijken kan de 'kleur' van de straling worden bepaald en daarmee de temperatuur van de oppervlakte in de pixel. Als de temperaturen van alle pixels in het beeldveld bekend zijn, dan wordt de laagste als 'zwart' bestempeld en de hoogste als 'wit'. Deze methodiek zorgt voor een optimaal contrast in de beelden, maar vergelijkingen tussen de beelden zijn moeilijk omdat wat zwart (koud) is in één beeld, juist wit (heet) gekleurd kan worden in een ander.

Dit effect is duidelijk te zien in onze eerste twee voorbeelden. In de foto's van een cv-toestel wordt 24,9° als 'koud' in beeld gebracht terwijl de foto's van een niet-



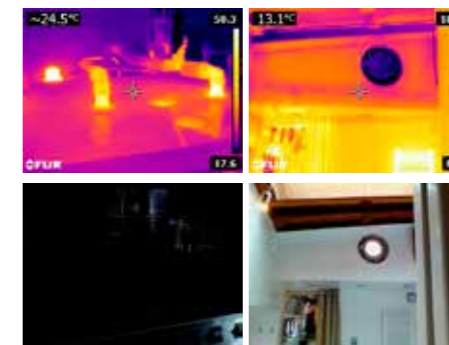
geïsoleerde oude stalen ingang tonen 15,6° als 'warm'.

Het is ook belangrijk om een beeldveld te kiezen waarin zo weinig mogelijk objecten met een sterk afwijkende temperatuur voorkomen, want deze veroorzaken verlies aan onderscheidend vermogen elders in het beeld. In deze foto's van een woonkamer met een brandende houtkachel is de rest van de kamer min of meer één pot nat, behalve de patrijspooten. Iets dergel-



lijks zien we in deze buitenfoto's van een schip aan de kade waar de koude hemel meer dan de helft van de resolutie teniet lijkt te doen.

Het valt op dat zichtbaar licht in dit werk niet nodig is. Sterker nog, het zichtbare licht moet niet in de infraroodcamera komen omdat het meer dan tienduizend keer zoveel energie bevat als thermische infraroodstraling. In deze foto's van een

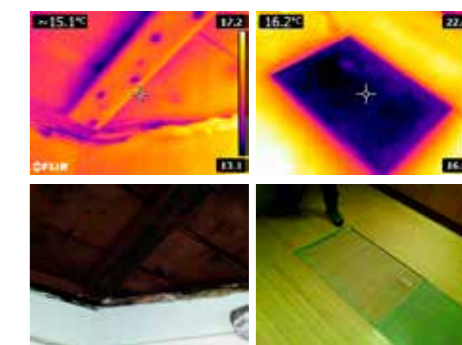


scheepsmotor zien we dat het infrarood beeld zich prima in het donker laat openen. Iets anders dat met deze beeldenverzameling opvalt is dat er een poging wordt gedaan om een schimmige tekening van het optische beeld over het echte infraroodbeeld te leggen, maar dat dit niet voor 100% goed gaat. Het effect is in alle foto's hetzelfde en in deze foto's van een warmte

doorlatende patrijspoot goed te zien. Als je 't weet kan je er rekening mee houden.

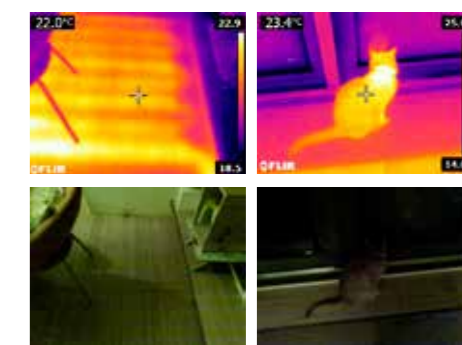
Raak!

Niet alles dat je met deze techniek ontdekt is even lonend. Deze foto's van een houten luik lijken wel indrukwekkend tot dat je be-



seft dat het hele temperatuurbereik enkel vier graden is. Tenzij de verschillen door tocht worden veroorzaakt is dit vermoedelijk niet veel aandacht waard. Anders is het als je iets als in deze foto's tegenkomt – een grote lap onder de vloer waar kennelijk geen isolatie is geplaatst – tenminste als de foto niet is gemaakt om het isolerende vermogen van de vloerplaat zelf te laten zien!

De techniek leent zich ook tot het zichtbaar maken van succesvolle maatregelen zoals in deze foto's van een vloerverwar-



mingsinstallatie, of deze, van een op fijne organische vezels gebaseerde isolering die de interne temperatuur van 39° in een veel koudere omgeving stabiel houdt. ■

Spectral density grafiek door 4C (Own work, based on JPG version) via Wikimedia Commons
Warmtebeelden met dank aan Waterloft www.waterloft.nl/onderzoek-duurzaamheid www.energiego.nl

Varend woonschip Margaretha mag graag in de stad Groningen liggen. Het liefst aan de Hoge der A, midden in de stad. Alles onder handbereik: de Grote Markt, het Noordelijk Scheepvaartmuseum en wat een grote stad verder te bieden heeft, voor elk wat wils.

Havenwezen Groningen

Afgelopen zomer waren we er weer. Stad Groningen. Een welkome tussenstop op weg naar het Reitdiep en het Lauwersmeer. Wat opvalt is dat als je Groningen via de Noord-Willemskanaal binnenvaart, je je bij de eerste brug meldt en je bestemming opgeeft, je verder niets hoeft te doen bij de volgende bruggen. Het gaat vanzelf. Alles loopt op rolletjes.

Bediening

Het Havenwezen Groningen is verantwoordelijk voor de bediening van de

bruggen in de stad. Anton Drost is hier havenmeester. Ik heb een afspraak met hem in het redelijk futuristisch ogende havenkantoor aan de Oosterkade met, uiteraard, uitzicht over het water. Anton: "Als we alleen de brugbediening onder onze hoede hadden, dan hadden we een makkie. We doen nog veel meer. De stad Groningen beschikt over vierenzeventig beweegbare bruggen. Ter vergelijking: Amsterdam heeft er honderd. De vijftienzeventigste komt er trouwens aan. Die is in april klaar. We bedienen die vierenzeventig niet allemaal. Er worden ook bruggen bediend door de provincie Groningen.

De spoorbruggen uiteraard door Prorail. Wij doen de recreatieve vaart. De provincie doet de beroepsvaart. Het stukje Noord-Willemskanaal doen wij er voor de provincie bij. In het vaarseizoen, dat vijf maanden duurt, zijn wij druk met zo'n 19 bruggen. Op topdagen wordt er tot vierhonderd keer bediend. Bijvoorbeeld de ingang tot de Stadsjachthaven Reitdiep, dat bruggetje bedienen we dan tot wel vijfendertig keer op een dag.

Afstemming

"Groningen is compact. Het heeft 200.000 inwoners en veel voorzieningen.

De stad heeft een streekfunctie voor de provincie. Dit levert veel verkeersbewegingen op. Het water- en landverkeer moet zo weinig mogelijk hinder ondervinden van de brugbediening. Enerzijds doen we dit door het hanteren van spertijden. In de spitsuren worden de bruggen niet bediend. Dus om 16.00 uur gaan de seinen op dubbel rood. Om 17.30 uur bedienen we weer. Nu is het oponthoud voor het verkeer vaak minutenwerk. Dat hebben we onderzocht. Maar gevoelsmatig duurt het altijd langer als je voor de slagboom staat te wachten. Aan de andere kant verwachten met name de meer onervaren watersporters nog wel eens dat ze een minuut voor spertijd nog door Groningen kunnen varen. Dat kost dan weer uitleggen dat het zo niet werkt. In de tijd dat de politiek minder affiniteit had met het water in Groningen zijn er een aantal kanalen min of meer afgesloten door vaste, lage betonnen bruggen. Daar heeft het wegverkeer prioriteit gekregen. De treinloop bepaalt uiteraard de bediening van de spoorbruggen."

Brugwachters

"In het hoogseizoen hebben we twintig brugwachters in dienst. Deze werken in een drieploegensysteem. Op een dag zijn dan negen man aan het werk. De werkwijze verschilt nogal. De ene brug moet nog met de hand gedraaid worden terwijl andere bruggen op afstand bediend worden. Dat gebeurt hier in het havenkantoor. We wisselen de taken in het veld en kantoor af omdat het werken achter de beeldschermen veel concentratie vergt en maar een bepaalde tijd is vol te houden. De brugwachters mogen ook maar twee bruggen tegelijkertijd op afstand bedienen. De brugwachters die buiten werken, hebben vaak meerdere bruggen te bedienen. Ze fietsen met de scheepjes mee. Veertig kilometer fietsen op een dag is geen uitzondering. Buiten het hoogseizoen zijn er toch nog acht brugwachters actief. Het doel van de inzet van iedereen is om met bruggen draaien zo weinig mogelijk oponthoud te veroorzaken voor zowel weg- als watergebruikers en het visitekaartje te zijn voor de stad."

Verblijven in Groningen met je schip

"Er zijn drie stadsjachthavens in Groningen, ook voor grotere schepen. Een wordt door de gemeente verpacht, de

rest is verenigingshaven of commercieel. Daarnaast zijn er plekken in de zogenaamde Diepenring zoals bij de eerder genoemde Hoge der A, de Oosterhaven en de Zuiderhaven. 's Zomers ligt de stad vol met jachten maar ook met charterschepen met gasten. De Oosterhaven is daar ook uitermate geschikt voor. Het brengt reuring in de stad. Een speciale periode is de winter. Het is een mooi plaatje als er schepen in de ring en in de havens liggen. Het oog wil ook wat dus schepen met masten en zwaarden zijn zeer welkom. Charterschepen weten dit en zijn dan ook welkome gasten. Het mes snijdt aan twee kanten want als charterschip lig je prachtig en heb je tevens alle voorzieningen onder handbereik wat betreft onderhoud van het schip. Gerenommeerde werven, specialisten in timmerwerk, installatietechniek enz. zijn voorhanden. Bemanning kan in de winterperiode gewoon aan boord blijven. Een apart verhaal is de Noorderhaven, de enige vrijhaven in Nederland. Dat begrip vrijhaven is aan erosie onderhevig want er komt steeds meer regelgeving. Zo zijn er adressen uitgegeven en is er een terugkeergarantie voor langdurige gebruikers. Op dit moment worden alle schepen in de Noorderhaven voorzien van een rioeringaansluiting. Let wel, een ligplaats innemen is pas geoorloofd na toestemming van de havenmeester."

Evenementen

"Groningen heeft een naam op te houden wat betreft evenementen. Noorderslag, om maar een te noemen en straks eind december de Winter Welvaart. Daar komen enorm veel mensen op af. In de Hoge en Lage der A ligt het dan vol met de prachtig versierde en verlichte charterschepen. Op de kades en in het Scheepvaartmuseum zijn dan activiteiten en demonstraties. Tijdens deze evenementen fungeren de charterschepen ook als slaapschepen. Daar waar het gaat om de beheersing op het water speelt de havendienst een cruciale rol. Het evenementenbureau weet ons dan ook te vinden! Ik ben trots als havenmeester dat deze schepen naar Groningen komen."

Wonen op het water

"De rol van het Havenwezen is op dit terrein beperkt. Aangaande zaken als achterstallig onderhoud en andere aspecten



die bijvoorbeeld met veiligheid aan boord van woonschepen te maken hebben, zijn wij geen partij. Gaat het om "nautische" zaken die een gevaar op kunnen leveren voor de scheepvaart of anderszins een gevaar vormen, dan grijpen wij wel in. Ook bij het illegaal innemen van ligplekken is het onze taak om te handhaven. Wij zijn de tweede woonbotenstad van Nederland en eigenlijk gaat het heel goed. Wij hebben prima contact met het Groninger Woonschepencomité. De ideeën mogen dan bij tijd en wijle stevig verschillen, we komen er altijd wel uit."

Verlanglijst

"Wij merken dat het zicht op het water en het belang er van voor de stad weer meer in de politieke en ambtelijke belangstelling komt te staan. Hoewel wij natuurlijk een uitvoerende dienst zijn, kunnen wij wel signalen doorgeven over zaken die wij in de praktijk tegenkomen en graag anders geregeld willen zien. We zitten nu in de opstartfase voor een visie "Gebruik openbaar water" waarin we gaan beschrijven wat we met het water- en oevergebruik willen doen. Tot nu toe zijn er wel aanzetten geweest maar is het bij papier gebleven en zijn er weinig concrete resultaten uit voortgekomen. Terwijl plannen zoals Meerstad duidelijk vormen begint aan te nemen. Een ander plan dat nog staat te gebeuren is het realiseren van vier zogenaamde Carrouselplaatsen voor historische schepen. Daar wordt nu voor gelobbyd. Dat gaan we voor elkaar krijgen!" ■

www.varen.groningen.nl
www.winterwelvaart.nl
www.eurosonic-noorderslag.nl
www.gemeente.groningen.nl/evenementen
www.woonschepencomite-groningen.nl

Relaas van een verboting (deel 7)

In de vorige aflevering omschreef ik een methode om het leven van houten steigerpalen te verlengen door beton te gebruiken. Zie hier hoe het met mijn poging deze methode in de praktijk toe te passen afliep.

Even ter herinnering: het ging om deze steiger (foto 1) en deze verrotte paal, zoals die er in augustus al uitzag (foto 2).

De eerste stap was het hijsen van het loopvlak van de steiger met zijn ondersteuning tot iets hoger dan het gewenste eindniveau. Het geheel is voornamelijk van bankirai gebouwd, enorm zwaar, en ik moest een buurman vragen om met het hijsen te helpen. Merk op hoe we het hek aan de gemeentesteiger voor de zekerheid met een hardhouten balk hebben gestut (foto 3). Het echte hijsen gebeurde met een sjoorband met ratel, maar meer dan een centimeter of drie per beurt was niet haalbaar omdat anders de ratel overbelast raakte. Toen moesten we eerst de behaalde hoogte met behulp van het oude landvast zekeren, dan met een hefboom (twee steigerdelen op het hek gelegd) de sjoorband ontspannen zodat deze losgemaakt kon worden en opnieuw in z'n beginstand kon worden gebracht. We hebben een stuk of zes van dergelijke beurten nodig gehad om de gewenste hoogte te bereiken.

Gieten

Daarna heeft het ongeveer een maand lang geregend terwijl ik lang en hard nadacht over elk detail van de betonoperatie. In de tweede week van oktober was het zover (foto 4). Eerst heb ik de algen van de paal geschrobd en met behulp van diverse messen en schroevendraaiers zoveel mogelijk losse rommel uit de holte in de paal weggehaald, zodat er een stabiele basis ontstond voor de kopen sokkel voor de stang. Toen vormde ik een kraag van dakreparatiestrip met

een ring van zware elastieken om het bij elkaar te houden. De doorsnee hiervan was net iets groter dan die van de paal en na het geheel over de paal te hebben geplaatst sloot de kraag min of meer vanzelf om de paal heen.

Ik had inmiddels twee soorten beton gekocht, één met kiezels en één zonder. De bedoeling was om de met kiezels versterkte soort onderin te gebruiken en de soort zonder kiezels er bovenop te doen voor een strak oppervlak, zodat straks de stoeptegels goed stabiel en vlak zouden liggen.

Het onder water 'gieten' van beton is een fantastische vondst! Ik heb een tuintroffel gebruikt om droog cement in de gietvorm te scheppen. Het poeder is dermate zwaar dat bijna alles op de juiste plek terecht komt (foto 5). Zodra het poeder is gaan liggen kun je met je vingers erin om het slappe cement in alle hoeken naar binnen te werken en de sokkel goed rechtop te krijgen. Het cement drukte met het eigen gewicht het water eruit, zodat ik nog enige tijd en extra schepjes nodig had om de vorm echt vol te krijgen. Maar daarna zie je hoe er zich na een kwartier een prachtige vlakke bovenop vormde. Het werd me ook duidelijk dat er geen noodzaak was om mijn tweede soort beton te kopen, want de kiezels zakten toch vanzelf weg (foto 6). In de foto is een sjoorband zichtbaar die ik aanbracht om zeker te zijn dat het gewicht van het beton de gietvorm niet uit elkaar zou duwen.

Stenen leggen

Het beton had al twee dagen gehad om redelijk uit te harden en ik was ongeduldig! (foto 7) De foto laat zien waarom

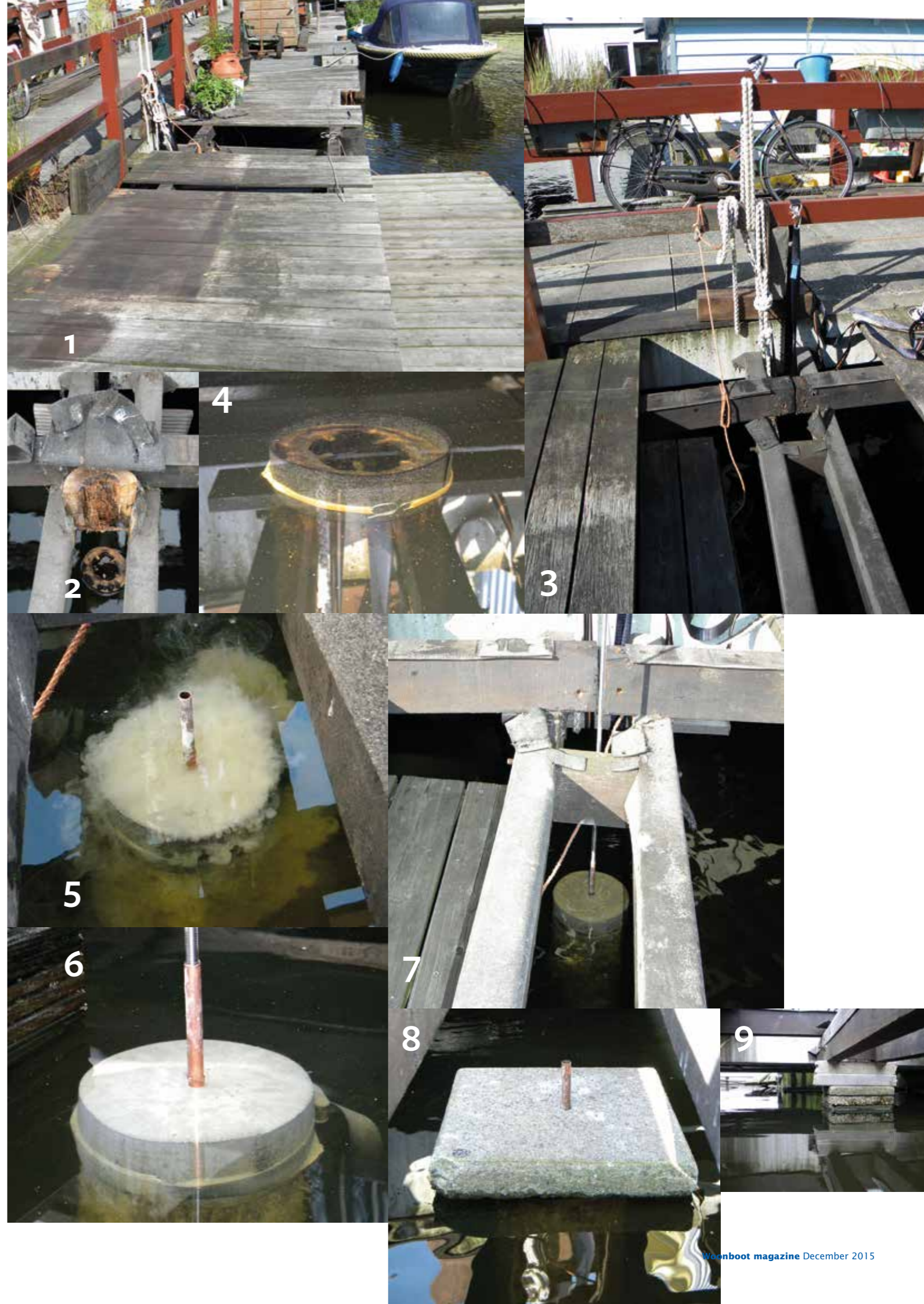
de stang niet permanent in het beton mocht worden gegoten – om een stoeptegel op de stapel te kunnen plaatsen moest de stang er telkens uit worden gehaald. De eerste tegel ging er zonder problemen op (foto 8) en vervolgens konden de overige tegels er één voor één bovenop. Het was te merken dat de gaten in de tegels een beetje ruim moesten zijn zodat ze geen neiging zouden hebben om zich aan de stang te klemmen.

Ik kon vantevoren niet inschatten hoe hoog de paal precies zou zijn en had dus gaten gemaakt in tegels en stenen van diverse diktes. Dit kwam goed uit: de gebruikte stapel van driemaal vierenhalf centimeter en tweemaal zes centimeter kwam bijna prefect uit; de ruimte tussen de bovenste tegel en de balken kwam redelijk in de buurt van wat ik had gepland.

Balken laten zakken

Na twee weken dacht ik dat het zover was: de paal met tegelstapel zou klaar zijn om het gewicht van de steiger weer op te vangen. Het gewicht had voornamelijk aan de sjoorband met ratel gehangen en om deze los te krijgen moest de last er vanaf. Ik was best trots op mijn vinding hiervoor: al zittend op een plank als hefboom hees ik met mijn eigen gewicht de steiger hoog genoeg om de ratel van de sjoorband te ontgrendelen - nadat deze meer dan een maand onder spanning was geweest!

Zo is de klus afgerond: het uitzicht is mooi voor de eenden (foto 9) en ook straks voor de ratten op de stootrand. De rapportage over hoe goed dit heeft gewerkt ziet u op deze plaats in het decembernummer van 2065! ■





WOONBOOT WEG VOOR FOKPROGRAMMA

Amsterdam- Omdat Artis, in verband met een olifantenfokprogramma het olifantenverblijf wil uitbreiden moet de woonboot nabij Artis vertrekken. Dat heeft de rechter besloten. De ligplaatsvergunning is al sinds april 2009 ingetrokken. Sindsdien ligt de boot illegaal op die plek. Inmiddels heeft de eigenaar van de woonboot een alternatieve ligplaats aangeboden gekregen.

HERRIE IN ZIJKANAAL F

Halfweg - Een bootbewoonster van Zijkanaal F stapte onlangs naar de Raad van



State omdat de provincie de geluidsnormen bij de woonboten heeft verruimd om de industrieterreinen langs het Noordzeekanaal te laten groeien. Volgens de bootbewoonster betekent dit een aantasting van het woonklimaat bij de boten. Zij voerde aan, met verwijzing naar eerdere uitspraken van de Raad, dat woonboten ook als woningen worden gezien en dat daar strenge normen voor wat betreft geluidsoverlast bijhoren. De rechter ging daar niet in mee omdat de provincie voldoende zou hebben aangetoond dat het in de woonboten waarneembare geluidsniveau net zo laag zal zijn als in woningen.

WESTLANDERS IN ZICHT

Schipluiden- Midden in het dorp Schipluiden moeten permanente ligplaatsen komen voor zeilende Westlanders. Een aantal partijen dienden daarvoor een motie in. Daarin wordt het college gevraagd de mogelijkheden daarvoor te



onderzoeken. Deze varende monumenten zouden de toeristische aantrekkelijkheid en de cultuurhistorische waarde van het dorp vergroten. Maar het plan kent ook tegenstanders. Die wijzen erop dat deze schepen in het zicht van de woningen komen te liggen en dat er al ligplaatsen buiten het centrum zijn.

WOONSCHEPEN IN AFGEDAMDE MAAS

Woudrichem - Eind oktober kwam in de raad het ontwerp van de Visie



Woudrichemse Waterkant aan de orde. Centraal daarin stond de positie van de woonschepen in de Afdamde Maas en de jachthaven. Evenals Rijkswaterstaat staat ook het college een uitsterfconstructie toe. De woonbooteigenaren stellen dat er geen formeel besluit van Rijkswaterstaat is waaruit dit beleid blijkt. Niettemin staan zij open voor overleg als hun rechten worden gerespecteerd. De raad lijkt er vooralsnog geen moeite mee te hebben als de woonboten blijven.

OEVERLOOS?

Grou- De gemeente Boarnsterhim wilde



in 2011 de huurprijzen voor het gebruik van de oevergrond bij de woonboten

fors verhogen. Hiertegen kwamen maar de eigenaren in het geweer. Zij gaven de voorkeur aan precariobelasting. Die strijd daarover duurde jaren. Inmiddels heeft de gemeente met een aantal woonbooteigenaren overeenstemming bereikt over de verkoop/uitgifte in erfpacht van waterkavels en percelen oevergrond.

OEVERLOOS 2

Flevoland- In de provincie Flevoland zijn ze het zat. Boten die illegaal of te lang liggen langs de openbare oevers van de Urker-, de Zwolse - en de Lemstervaart hinderen het scheepvaartverkeer en belemmeren het onderhoud van de oever. Half oktober voegde de provincie de daad bij het woord. De betreffende boten werden voorzien van een foldertje met de mededeling dat de booteigenaren een week de tijd hadden om hun boot te verwijderen. Zo niet, dan werden de schepen, op kosten van de eigenaar, weggesleept.

DEINING IN WOERDENSE HAVEN

Woerden- Eigenlijk zou de opgeknapte haven in het centrum van Woerden een aantrekkelijke ligplaats voor woonboten



moeten zijn. Maar hoe anders kan het lopen. De bewoners van de Woerdense haven betalen momenteel nog 1250 euro per jaar. Zij waren dan ook op z'n zachts gezegd 'not amused' door het bericht dat het liggeld zou worden verhoogd naar 5000 euro per jaar. Dit bedrag zou in vier jaar bereikt zou moeten oftewel een jaarlijkse stijging van liggeld van meer dan 20%. Volgens het stadsbestuur is dat jaarlijkse bedrag vergelijkbaar met de vaste lasten van walbewoners. Maar nog voordat de woonbootbewoners juridische stappen konden ondernemen werd de brief waarin deze verhoging werd aangekondigd ingetrokken. De verhoging zou gebaseerd zijn op verkeerde aannames. Het stadsbestuur zal met een nieuw voorstel komen.

FOTOS: GOOGLEMAPS

HOLLANDS GLORIE KRIJGT TWEEDE LEVEN



Voormalig pakketboot Brandaris op weg naar een nieuwe horizon

Maar al te vaak zie je klassiekers naar de sloep vertrekken. Dat lot bleef woonschip Amandi op het allerlaatste moment bespaard. Woonbootmagazine besteedde in oktober 2014 aandacht aan het verhaal van de Amandi, een voormalig pakketboot die werd omgebouwd tot woonboot. Het schip met haar forse afmetingen van 30 x 5 meter is te lang voor de sluis tussen haar afgelegen ligplaats in de Ringvaart van de Zuidplaspolder en de rest van het Nederlandse vaarwegenet. Jaren van procederen leidde er slechts toe dat het waterschap verplicht werd om nog één keer te schutten. Daarna mocht de Amandi niet meer terugkeren.

Het schip kon dus niet meer weg voor onderhoud en was daar inmiddels dringend aan toe. De bijna onmogelijke keus tussen ligplaats en woonruimte werd uiteindelijk gewonnen door de ligplek en de eigenaren besloten een nieuwe woonark te laten bouwen. Het wachten was of zich binnen afzienbare tijd een liefhebber van dit prachtig voorbeeld van drijvend erfgoed zou melden. Zo niet, dan zou het schip gesloopt moeten worden. Het begon er somber uit te zien totdat zich op de valreep een koper meldde. Op 4 november 2015 verliet het schip



FOTOS: NIEK VAN DER SLUIS

haar vertrouwde ligplek. Het waterschap zorgde ervoor dat het 30 meter lange schip de 25 meter lange sluis kon passeren.

Zie ginds komt....

Op 15 november, een winderige en regenachtige zondag, vervolgde de Amandi haar reis naar haar nieuwe ligplaats. Langs zij de Hydra werd het schip over de Lek getransporteerd naar haar



Amandi, op weg naar een nieuwe horizon

FOTO: GRIET DE VOS

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

JAPB (JURIDISCH ADVIES PROCÉDURES BOTENZAKEN) E.P.BLAAUW,

Postbus 10075, 1001 EB Amsterdam.
tel: 020-6238385
epblauw@hetnet.nl

TE KOOP GEVRAAGD; woonboot in Amsterdam. Schip of ark, wel graag ramen aan de zijkanten

Wie heeft belangstelling om zijn/haar woonboot tijdelijk te verhuren van januari tot en met maart of langer.

Reacties naar: info@gekelensink.nl

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

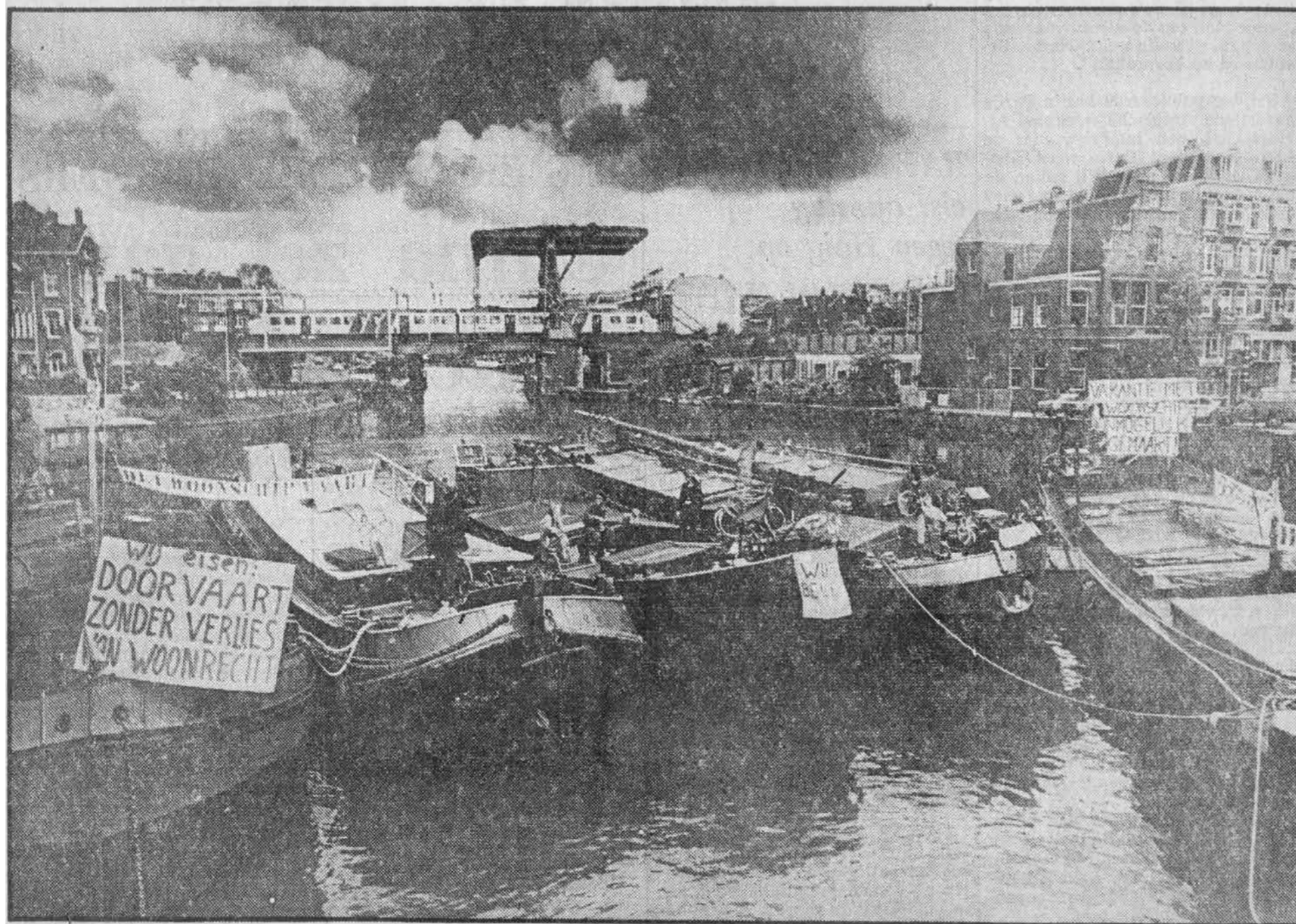
TARIEVEN MEERPAALTJES

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

nieuwe plek in een kommetje van de Lek bij Tull en 't Waal. De Amandi is @home.

Het hele verhaal van het woonschip Amandi en haar geschiedenis is online te lezen via: <http://www.woonbootmagazine.nl/wp-content/uploads/Amandi.pdf>

BLOKKADE VAN WOONSCHEPEN



30 juni 1979. Frontlinie van de blokkade voor de Willemsbrug bij de Haarlemmerpoort te Amsterdam. De plek waar de actie is begonnen.

Spannende tijden!

deel 4

Een bespottelijke overmacht aan troepen ter zee, ter land en in de lucht wordt ingezet om een einde te maken aan de blokkade door wethouders met te veel geldingsdrang.

De blokkade door woonschepen van de doorvaartroute bij de Houtmanbrug in Amsterdam begon op vrijdagmiddag 29 juni 1979. Aan vrachtschippers en pleziervaarders werd een pamflet uitgedeeld met een uitleg over de actie en om begrip en solidariteit gevraagd. Als dezelfde doorvaartbeperkingen aan hen werden opgelegd zouden zij daartegen ook heftig protesteren. We stelden dat de hinder beperkt was, in het weekend lag het meeste vrachtverkeer immers stil en de recreatievaart kon een andere vaarroute nemen.

Op 27 juni 1979 had het AWO in een brief aan burgemeester Polak alle grieven van de bootbewoners in snoeiharde woorden opgesomd: "Er is van onze kant geen reden tot vertrouwen in een gemeente die zich schuldig maakt aan grove intimidatie, brute verslepingen, aanhoudende pesterijen en het onder druk laten tekenen van verklaringen die geen rechtsgrond hebben." De verhoudingen met het gemeentebestuur en betrokken diensten raakten daarmee na de moeizame onderhandelingen over de manifestatie nog verder bekoeld. De blokkade werd stevig ingezet. Het roer moest om! Het repressieve woonbotenbeleid moest plaats maken voor erkenning en waardering van het woonschip. De doorvaartverklaringen, symbolisch voor de negatieve behandeling en het beleid, moesten direct van tafel. Tegen de pers werd uitgelaten: "We blijven hier liggen tot het zover is. Als het moet halen we er nog 500 schepen bij". Er werden 3 woordvoerders benoemd namens de LWO, het AWO en het NHWO voor de contacten en communicatie met gemeente, belangenorganisaties en pers. De sfeer was heel ontspannen. Het was mooi weer en er was wederom een mooie verzameling historische schepen te bewonderen. Het geheel had meer weg van een saïevenement dan een demonstratie tegen miskennis, discriminatie en intolerantie.

De blokkade werd groot nieuws. Het gemeentebestuur had de hele week al niet willen reageren. Met de gesprekken en onderhandelingen per telefoon werd al wel duidelijk dat er geen enkel begrip was voor de actie en dat die niet getolereerd zou worden. Op een

voorstel aan de wethouders om de blokkade te bezoeken werd niet ingegaan. De havendienst en politie bleven, kennelijk tot nader order, op afstand. Met een persbericht op zaterdag meldde de Rijkspolitie te water dat de blokkade geen ernstige moeilijkheden voor het scheepvaartverkeer opleverde. Er kwamen steeds meer schepen bij. De schepen werden haaks met de koppen tegen de steiger gelegd om meer ruimte te maken. Een vrachtschipper kwam polshoogte nemen. Omvaren via Spaarndam zou hem veel tijd en geld kosten. Hoe lang de blokkade zou duren konden we hem niet zeggen maar we boden hem aan zijn doorvaart te organiseren. De brugwachter wilde daaraan in eerste instantie meewerken maar werd teruggefloten. Men vreesde dat de woonschepen verder de stad in zouden varen ondanks onze toezegging dat niet te zullen doen.

Zondagavond en -nacht vond er een lang gesprek plaats met de pas aangetreden wethouders Heerma (Economische zaken en Haven) en Sinnige (locoburgemeester). Burgemeester Polak was op vakantie. In een ijzige sfeer werden niet alleen het woonschepenbeleid en de behandeling van de bootbewoners besproken maar ook zeker het gebrek aan bestuurlijk gevoel, inzicht en dienstbaarheid. De wethouders wilden niet verder gaan dan een éénmalige doorvaart zonder verklaring voor het schip waarmee de actie was begonnen. Ze hadden het weekend gebruikt om de blokkade te breken in plaats van in gesprek te gaan. Er werd daarvoor zelfs een draaiboek opgevraagd bij Binnenlandse Zaken voor oproerige binnenvaartschippers.

Op maandag 2 juli 1979 verscheen een persbericht en een brief: "Aan de woonschipbewoners /- gebruikers die deelnemen aan de blokkade." De brief kwam bij niemand aan. In de brief die we zelf per fax hadden opgevraagd, werd gesteld dat we een eventuele onrechtmatigheid van het doorvaartbriefje maar aan de rechter moesten voorleggen. Het woonschepenbeleid zou in september 1979 aan de orde komen met de conceptnota Wonen op Amsterdams water. "Het door u gekozen actie-middel staat niet in verhouding tot het door u gestelde belang van vrije doorvaart zonder administratieve formaliteit. Door uw actie

YVONNE HELSLOOT



4 juli 1979. Sleepboten van de havendienst op het IJ, afgeladen met ME-ers, komen dreigend dichtbij. Het levert alsnog een paar aanvaringen op

worden grote economische- en recreatieve belangen geschaad. Wij zijn reeds door vele gedupeerden benaderd en we houden u aansprakelijk voor de gevolgen." En tot slot: "Nogmaals verzoeken wij u dringend onmiddellijk een einde te maken aan de blokkade en de belemmering van de scheepvaart te staken." 's Avonds stemt de raadscommissie voor openbare orde in met ingrijpen.

De media waren nog massaler op de actie en de dreigende ontruiming afgekomen. Schuttevaer, de vereniging van binnenvaartschippers en de ANWB zouden er bij het gemeentebestuur sterk op hebben aangedrongen om de blokkade te breken. Twee bestuursleden van Schuttevaer bezochten de blokkade. Ze voelden zich met het persbericht gebruikt door het gemeentebestuur. We konden duidelijk maken dat schadeclaims van de gedupeerde vrachtschippers bij de gemeente moesten worden ingediend. Die hadden geweigerd de brug te draaien voor het vrachtschip.

Dinsdagmorgen 3 juli voeren de schepen bij de Willemsbrug terug naar de Houtmanbrug. Er werd ingeschat dat het schip waarvoor de termijn van 7 dagen

was verstreken ook daadwerkelijk die dag zou worden verslept. Er werd getwijfeld over het voortzetten van de actie. Hoe en hoe lang gaan we door? We hebben ons punt duidelijk gemaakt en heel veel aandacht gekregen voor onze zaak. Er moest ook gewerkt worden. Rond half elf kwamen er politiebussen aangereden en tientallen ME'ers zetten de Houtmankade langs de blokkade af. Op de brug verschenen ook nog ME'ers te paard. Enkele woonschippers konden al niet meer aan boord komen. Rond 12 uur riep locoburgemeester Sinnige vanaf de brug door een megafon dat dit de laatste oproep was aan de actievoerders om de blokkade op te heffen. Op het IJ kwam een vloot van grote en kleine sleepboten en rubberboten aangevaren. De drie grote sleepboten van de Havendienst stonden volgepakt met ME'ers. Boven de blokkade cirkelde een helikopter. We wisten

dat er iets zou gebeuren maar stonden perplex over zoveel machtsvertoon. Buiten alle proporties. We hebben ons wijselijk teruggetrokken.

De blokkade werd gebruikt voor een oefening, een test van de draai boeken voor verstoringen van de openbare orde op het water, een unieke oefengelegenheid ter voorbereiding op de inhuldiging van Beatrix op 30 april het jaar daarop. De ambitieuze, antirevolutionair Heerma heeft het nog ver geschopt en mocht later als staatssecretaris het sociale woningstelsel slopen. De gevolgen daarvan zijn nog dagelijks nieuws. Jan Schaeffer, destijds ook wethouder, had, bij een andere gelegenheid weliswaar, de memorabele vraag gesteld: "Is het beleid of is er over nagedacht?". De vraag is ook zeer op zijn plaats met betrekking tot het woonschepenbeleid, al tientallen jaren. ■

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.

Drie vrienden met een gezamenlijk verleden bij de politie volgen ieder hun eigen onderzoekspad. Zo lossen ze via duistere avonturen en intermenselijk geworstel toch meerdere moordzaken op.

Langs lange lijnen

Net terug van een reis op zoek naar het verleden van haar echte ouders wordt Olivia Röning, ex-detective, geconfronteerd met de dood van de vader van buurmeisje Sandra Sahlmann. Haar adoptiemoeder en zij nemen het meisje tijdelijk op. Het blijkt al snel moord. Olivia raakt nu extra betrokken, omdat zij gelijkenissen ziet met de dood van haar eigen vader en moeder. Beiden zijn vermoord in 'Springvloed', een eerder boek van de Börjlinds. Ondertussen raakt tweede ex-detective Tom Stilton betrokken bij een moord op de 'verloren liefde' van zijn vriend Abbas. Tom is net 'herstellende'. Hij was aan lager wal geraakt door gebeurtenissen in 'Springvloed' en heeft enige jaren als dakloze rondgezworven in Stockholm. Hij zint op wraak op de collega die hem toen in opspraak bracht. Abbas was in zijn jeugd in Marseille een begiftigd messenwerper bij een circus. Daar vond én verloor hij zijn grote liefde. Tom en Abbas reizen naar Marseille om de dader van de moord op te sporen.

Derde detective in dit boek is Mette Olsäter, rechercheur bij rijksrecherche. Zowel Tom als Olivia maakten deel uit van haar team in 'Springvloed'. Zij leidt op dit moment een groot onderzoek naar drugs. Deze zaak blijkt te raken aan de moord op Bengt Sahlmann, de vader van Sandra. Zij neemt deze moordzaak over. De verdachte in de zaak van Tom en Abbas heeft banden met Stockholm en komt zo ook onder haar verantwoording. De ex-detectives én Abbas zijn stevig bevriend met de familie Olsäter. Märten, de man van Mette is gepensioneerd kinderpsycholoog. Hij heeft zowel Abbas als Olivia geholpen bij het verwerken van hun verleden. Hij speelt een belangrijke rol in de detectivereeks.

Op de woonboot huurt Tom een kamer: de "grootste hut aan boord": zeven vierkante meter. De hut is betimmerd met hout en heeft een kooi en tafel: "Dat was alles". Het schip ligt bij de

Palsundsbrug in Stockholm en is van ijzer. "De roest kwam als ze er geen acht op sloeg en verdween als ze die bestreed. Sisyfusarbeid", aldus de eigenaresse. Het is een aak, gebouwd in 1932. Het interieur wordt vrij uitvoerig beschreven. Een deel van de ontwikkelingen speelt zich op het schip af. De verschillende zaken raken flink verknoot met elkaar. Ongewild worden Tom en Olivia schaduwleden van het team van Mette Olsäter. Als vriendenclub maken zij ook moeizame tijden door. De hele dradenwirwar wordt tenslotte ontrafeld, moordenaars worden gepakt en de vriendschap hersteld.

'De derde stem' is de tweede in een reeks met het drietal en hun familie als hoofdpersonen. Het derde deel is Zwarte Dageraad. De delen leunen behoorlijk op elkaar. Naar mijn smaak lopen er iets te veel verhaallijnen door het boek. De personages worden wel 'oude bekenden' van je.

Alle delen zijn vertaald in het Nederlands. Ze zijn te leen in de Amsterdamse bibliotheek (Nederlands en Engels) en te koop, ook als e-boek. Dit is de eerste keer dat ik een recensie schreef van een e-boek. Wennen aan gedoe met digitale aantekeningen! Lekker bladeren vind ik tot nu toe prettiger en sneller. ■

Titel	De derde stem
Auteur	Börjlind, Cilla & Rolf
Uitgever	A.W. Bruna Uitgevers, Utrecht, 2014
ISBN	978 90 449 6917 7, e-book
Prijs	€ 4,99





van links naar rechts: het kookeiland, de eet-en stamtafel beneden, hoekje voor de schippers in de winter, Sasja en Ekko

Leven als God in Frankrijk, België en Nederland

In het halfduister kwam ze aanglijden over de Woudsender Rakken. Onhoorbaar, sierlijk en met een alledaags gemak. Een schitterende verschijning. Door de ramen in de romp een zacht, warm licht. En toch klopte er iets niet...

Een prachtige romp van een luxe motor tezamen met een harmonieuze opbouw maakte het geheel tot een plezier om naar te kijken. En wat er niet klopte? In tegenstelling tot de gebruikelijke charterschepen, die vaak een lang en hard leven achter de rug hebben in de beroepsvaart, leek de Cinclus ongeschonden uit de strijd gekomen te zijn. Die strijd heeft ze dus nooit hoeven voeren. Acht jaar geleden is ze nieuw gebouwd!

Nat pak

De geschiedenis begint met een nat pak dat de broer van Sasja opliep tijdens een schaatstocht. Ekko maakte deel uit van diezelfde groep schaatsters. Bij de eerstvolgende boerderij werden ze liefdevol opgevangen. Vervoer naar huis werd geregeld en zo kwam het dat Sasja voor kwam rijden. "Thuis" bleek de klipper Anna te zijn, afgemeerd in Langweer. Ekko maakte zo kennis met Sasja en de klipper Anna. Onder de indruk van de sfeer aan boord, de warmte en de gezelligheid met als

extra warme chocolademelk met rum en slagroom, besloot Ekko om tijdens latere schaatstochten de klipper Anna als vaste pleisterplaats aan te houden.

Ommezwaai

Sasja was met haar toenmalige man Hans actief in de chartervaart met de klipper Anna. Maar het begon te kriebelen. De zee lonkte. Omdat Hans scheepsontwerper was, werd in eigen beheer een ontwerp en lijnenplan gemaakt. Het moest een tweemaster worden met een Colin Archer onderwaterschip, geschikt voor de noordelijke wateren. Scandinavië was het beoogde gebied om met gasten te charteren. Ze hadden geluk met de werf. Gedreven mensen die hart hadden voor de zaak en er een eer in stelden om er iets moois van te maken. Helaas heeft Hans het eindresultaat niet mogen aanschouwen. Hij overleed aan darmkanker. Sasja sprak met haar zoon af, die HTS Scheepsbouwkunde deed, dat ze het schip zouden afbouwen. En dat gebeurde.

Nog een ommezwaai

Ekko was boekverkooper in de grootste boekhandel van Amsterdam. Met veel plezier in zijn werk. Door zijn regelmatige bezoeken aan de klipper Anna kreeg hij een goede indruk van hoe het charterwereldje in elkaar stak. Op een bepaald moment kwam alles bij elkaar. De tweemaster was af en er groeide iets moois tussen Sasja en Ekko. Samen besloten ze het avontuur aan te gaan. Gedurende 12 jaar hebben ze samen met groepen de schitterende kusten ontdekt en bevaren. Gedurende die periode hebben ze een vaste cliëntèle opgebouwd die een stabiele factor bleek om als basis te dienen voor de hele charteronderneming. Blijkbaar deden ze iets goed.

Een laatste ommezwaai?

Het leven op zee is hard. Mooi, maar het vergt nogal wat van de bemanning. Op een bepaald moment kom je tot de conclusie dat het mooi is geweest. Tijd om de bakens te verzetten. Het plan om met

een charterschip de binnenwateren van Europa te verkennen wordt geboren. Het voordeel van al die ervaringen die in de loop van de jaren verzameld zijn, is dat je van te voren goed weet wat je wilt. Na ampele overwegingen werd besloten om een nieuw schip te bouwen. De praktijk leert dat als je een bestaand schip koopt, je het toch helemaal leeg sloop om weer vanaf niets te beginnen. Volgens je eigen plan en gelijk de situatie aanpassend aan de steeds weer wisselende eisen van de wet- en regelgeving. En als je dan toch op die schaal aan de slag moet, waarom dan niet met een nieuwe romp? Je kan het dan helemaal maken zoals je hebt hebben wilt en het is een rustig idee dat al het nieuwe het de nodige tijd volhoudt zonder dat er veel onderhoud of reparatie nodig is.

De filosofie

Het plan was om met de Cinclus langzaam de Europese wateren te bevaren, te beginnen met Nederland, Duitsland, België en Frankrijk. Met de nadruk op langzaam. Onderweg genietend van het varen, de natuur en de lokale geneugten. Tijd om op de plaatselijke markt verse ingrediënten in te slaan voor het eten aan boord. En eten! Koken en eten vormen een belangrijk onderdeel van de reis. Zowel Sasja als Ekko zijn enthousiaste koks. Gezamenlijk met de inzet van hun gasten toveren ze heerlijke maaltijden op tafel, overgoten met de nodige glazen wijn, aangeschaft bij de plaatselijke wijnboeren. En het moest kleinschalig en redelijk luxe. De eisen van de gasten aan boord zijn niet meer zoals twintig jaar geleden. Toen was het al gauw goed. Tegenwoordig wordt centrale verwarming en een eigen badkamer zeer op prijs gesteld. De Cinclus heeft,

naast het schippersverblijf in de boeg, 4 tweepersonskamers met elk een eigen toilet en badkamer. Dat betekent dus dat er met maximaal 8 gasten gevaren wordt.

Samen

De bestaande klantengroep werd, net zo als Sasja en Ekko, ouder en daarmee veranderden ook de wensen. Het aanbod van de Cinclus bleek daar naadloos op aan te sluiten. Dit, samen met de vertrouwde gastvrijheid van Sasja en Ekko, zorgde er voor dat de bezetting als vanouds bleef. Het voordeel hiervan is dat de mensen elkaar kennen. Ze weten waar ze aan beginnen. Ze weten ook dat samen doen het uitgangspunt is van het hele gebeuren. Dus ook even samen aanpakken als er iets in de huishouding moet gebeuren. Samen ben je immers zo klaar. Soms vallen mensen af en soms komen er nieuwe mensen bij. In feite gaat de integratie van nieuwe mensen probleemloos. Ze kijken even de kat uit de boom en als ze door hebben hoe het gaat, doen ze mee. Heel zelden komt het voor dat nieuwe groepen andere verwachtingen hebben. Dat kan, maar samen komen ze daar ook wel uit. Het komt eigenlijk niet voor dat mensen teleurgesteld van boord stappen.

Gastvrijheid

De opbouw en de indeling van het schip is gebaseerd op vele ontwerpen op ruitjespapier. Natuurlijk werd dezelfde werf die de tweemaster gebouwd heeft, de opdracht gegund voor de nieuwbouw. De buitenruimte is belangrijk, zeker in warmere streken. Deze is dan ook ruim opgezet en voorzien van een zonne- dan wel regentent. Het sociale gebeuren binnen speelt zich af op twee plekken. Het

dekhuis voor overdag en 's avonds, als er tenminste niet buiten gezeten wordt. Een soort stamtafel vormt het centrum van het geheel. De andere plek is natuurlijk de woon- en eetkeuken. Naast de gezellige eettafel is de ruimte voorzien van een schitterend uitgevoerd kookeiland met een blad van zwart ongepolijst graniet. Zo'n zelfde blad ligt op het aanrechtgedeelte. Speciale aandacht is besteed aan afzuiging en verlichting. Alles straalt rust en overzichtelijkheid uit. Wat betreft de uitrusting van de keuken: je zult niet gauw misgrijpen. De gastenverblijven vallen op doordat, net als in de rest van het schip, de plafonds en de wanden smaakvol wit zijn geschilderd. Dit zorgt voor een lichte en ruimtelijke ervaring. Het timmerwerk is van hoog niveau. Wat betreft de techniek: er is niet bezuinigd op kwaliteit en dat levert een probleemloos functioneren op. En comfortabel, want vaak wordt gevraagd: "Loopt de motor eigenlijk wel of varen jullie elektrisch?"

Terugblik en vooruitzien

Het leven loopt met enige regelmaat anders dan de verwachtingen. De bakens verzetten, aanpassen, kansen zien en die met alle inzet verwezenlijken. Niet altijd even makkelijk. Soms helpt het geluk een handje als je de juiste mensen tegenkomt die jou kunnen helpen met het verwezenlijken van je plannen. En als anderen daar dan van mee kunnen genieten, dan mag je rustig spreken van een succes. ■

www.cinclus.eu
boek: *Met de Anna onder zeil*
Let op! Dit boek gaat over de een-mast-klipper Anna en niet over onze tweemaster.



De LWO heeft een nieuwe website.

In de vorige editie van het WBM en de uitnodiging voor de algemene ledenvergadering hebben we er al aandacht aan besteed. Inmiddels is het zover: de LWO heeft een nieuwe website. Althans, als alles goed is gegaan. Deze bijdrage is geschreven op 10 november, een paar dagen voordat de website wordt geopend.

De website is een platform voor belangstellenden, woonbootbewoners en uiteraard voor leden van de LWO. Het platform biedt naast informatie over wonen op het water, interactieve functies. Leden en lokale organisaties kunnen kennis en ervaring uitwisselen en contact met elkaar leggen. Het bestuur en

experts brengen de ontwikkelingen op landelijk gebied in. Zo ontstaat een ontmoetingsplaats met actuele informatie.

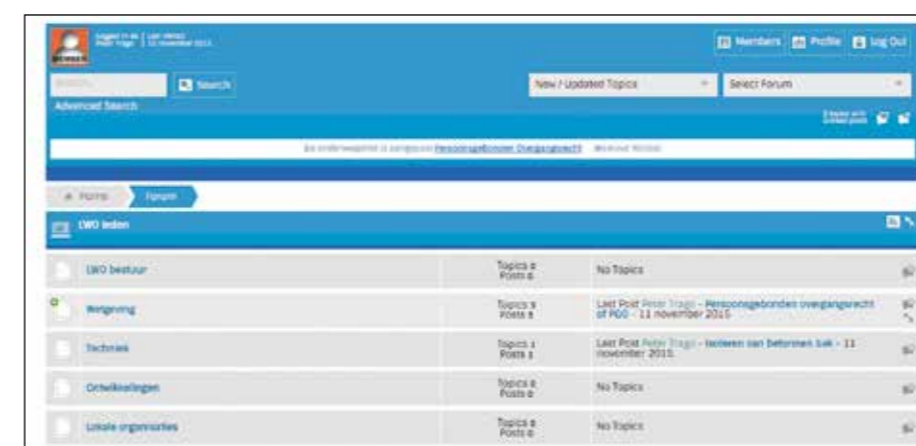
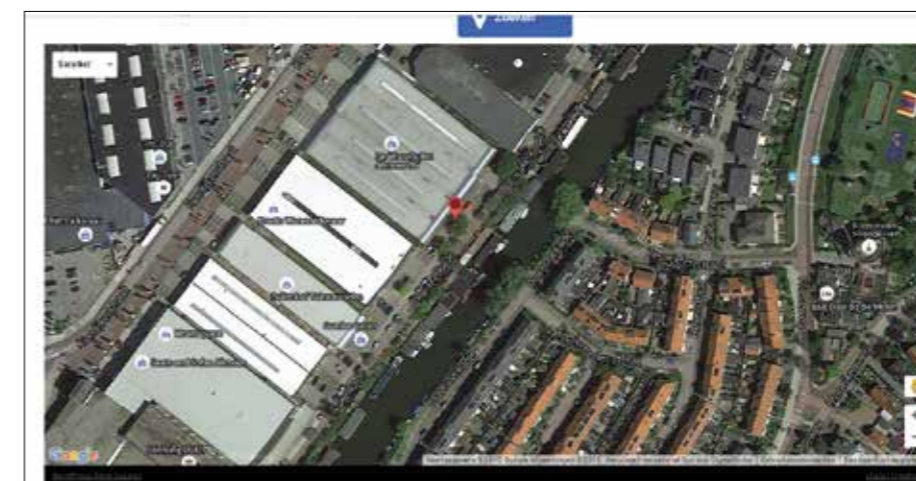
De entree

Voor de leden die nog niet op de website geweest zijn of het fijn vinden er wat over te lezen, lopen we kort de website door. Je kunt op je browser op LWO zoeken en dan staat de website meestal meteen bovenaan. Het adres is www.lwoorg.nl. Op de website aangekomen zie je de nieuwe voorkant. Er worden een aantal foto's van woonboten getoond. Daaronder staan de vijf laatste nieuwsberichten en een aantal foto's uit de nieuwe galerij. Op de pagina 'Nieuws' staan alle nieuwsberichten en op de pagina 'Fotogalerij' staan foto's van leden. Alle leden kunnen per mail foto's insturen voor de fotogalerij. Zo ontstaat een mooi beeld van ligplaatsen in Nederland.

De pagina's met de naam 'LWO' en 'Veel gestelde vragen' zijn informatiepagina's. Op de pagina 'Contact' kunnen woonbootbewoners zich aanmelden als lid en kunnen leden en niet-leden vragen stellen.

Lokale woonbotenorganisaties

Op de pagina 'Ledenorganisaties' staan deze organisaties op de kaart van Nederland. Je kunt erop zoeken, je kunt een pijltje aanklikken voor meer informatie en je kunt inzoomen op een locatie. Kies je rechtsboven op de kaart voor 'Satelliet', dan kun je zelfs de woonboten zien liggen. Je kunt dus contact zoeken met andere woonbotenorganisaties, je kunt je eigen woonboot of locatie opzoeken en als je ergens bent kun je opzoeken waar woonbotenlocaties in de omgeving liggen. Staat je eigen woonbotenorganisatie er nog niet bij? Stuur de gegevens op naar de LWO en we voegen de organisatie toe. Op de ledenpagina kun-



nen woonbotenorganisaties een eigen blog bijhouden.

De ledenpagina: nieuws, forum, blogs en archief

Voor de leden is een eigen pagina gemaakt met vijf onderdelen. Leden kunnen inloggen op de ledenpagina met de functie Leden login rechtsboven op de pagina. We hebben gekozen voor een eenvoudige opzet die toch veel mogelijkheden heeft.

Eerst komen de berichten voor de leden. De opmaak is hetzelfde als de nieuwsberichten aan de voorzijde. De inhoud van de berichten is alleen voor leden bedoeld.

Het tweede blok geeft toegang tot het forum. In het forum kunnen leden vragen stellen en antwoorden geven. Zo kan kennis en ervaring worden uitgewisseld. In het forum zijn thema's aangebracht als wetgeving en techniek. Zo komen hetzelfde soort vragen en antwoorden bij elkaar. Je kunt ook in het forum zoeken, of de vraag die je hebt gesteld al een keer beantwoord is.

In het blok eronder staan de blogs voor leden en lokale organisaties. Blogs zijn een soort dagboek. Leden die dat leuk vinden kunnen daar hun eigen verhaal vertellen over de verbouwing van hun woonboot of het wonen op het water. Lokale organisaties krijgen daar de ruimte om lokale ervaringen te delen. Wil je een blog beginnen? Dan kun je je met een email aanmelden en krijg je een eigen blog.

Tenslotte is er toegang tot het archief, met veel wetenswaardigheden over de ontwikkeling van de wetgeving en wonen op het water in het algemeen.

Meewerken aan de website? Meld je aan!

Lijkt het je leuk om iets te doen op de website? Meld je dan aan voor een eigen blog, ga eens kijken op het forum of stuur een foto in voor de galerij. Er zijn ook een aantal mensen nodig die leden helpen en de spelregels op de blogs en forums bijhouden. Zij zijn de spil van het platform voor de leden. Zin om een bijdrage te leveren? Je hoeft echt geen specialist te zijn, het kost niet veel tijd, je ontmoet andere leden en je levert een mooie bijdrage aan het nieuwe LWO platform. Stuur een bericht met je interesse naar lwo@lwoorg.nl en we nemen contact met je op. Dan maken we er samen een mooi platform van! ■



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

Proost!

Op een bruisend 2016!



Renes 2015

24/7
BEREIK-
BAAR

EOC, weet wat er speelt!

De bemanning van EOC heeft verstand van alle soorten (varende) woonschepen. Van groot tot klein.