

Woonboot

MAGAZINE

**30 april 1980:
gedenkwaardige
actiedag**

**Over brekende
kickers en
krakende
ribben**

**De palen-
mannen van
Amsterdam**

Pepijn Zwanenberg:

**“Ik zie steeds meer
boten met historische
waarde verdwijnen.”**

KOMPAAN WOONARKSERVICE

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



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

W **KOMPAAN VOCHTWERING**
VOEGWERKEN & VOCHTWERING

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

Cor Goudriaan | advocatuur

Staat het water je aan de lippen?

WATER

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

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

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

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



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:

Sarah Abd El-Aal, Eefje van den Akker, E. P. Blaauw, Yvonne Helsloot, Frans Nuberg, Mathilde Renes, Bert van Rooijen, Ulbo de Sitter

Vormgeving: Mirjam Verheul

Lithografie en druk: Quantes, Rijswijk

Advertenties:

SUWP
020-6238385
Email: suwp@woonbootmagazine.nl

Losse nummers: € 4,00.

Jaarabonnement papier: € 24,00
Jaarabonnement digitaal: € 18,00

Copyright © 2016

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.



I N D I T N U M M E R



Infraroodpanelen ipv radiatoren: weldadige warmte

Dave Schmalz laat zich niet intimideren door indrukwekkende cijfers van nieuwe eco-technologieën. Dan slaat hij aan het rekenen. Hoopvol is zijn verhaal over de ombouw van buurvrouw Andrea's woonschip tot "nul-op-de-meter" schip.

Actie in de stad, dan ook actie op het water!

Actievoerders huldten in 1980 onze kersverse vorstin Beatrix in dikke rookwolken in de Amsterdamse Raadhuisstraat. Maar ook scheepsbewoners lieten zich zien en horen en maakten van deze historische dag een waar scheepspanemonium. Lees het in deel 5 van Spannende Tijden



Weer of geen weer, die palen moeten de grond in

Martina Koster was getuige van een onderneming waar wij Nederlanders al eeuwen goed in zijn: palen in de bodem jassen. Dit keer waren het geen palen waar woningen op komen te staan, maar palen waar schepen aan komen te liggen. Het gebeurde in de Laars bij Spaarndam.

ADVERTEREN IN WOONBOOTMAGAZINE?
SUWP / Tel: 020-6238385
suwp@woonbootmagazine.nl

14 Steigers geven houvast. Toch?

Als goedwillende amateurs zelf kikkers op steigers gaan bevestigen kan het zomaar gebeuren dat kikkers zich niet meer gedragen als kikkers. Ze breken af. Dat dit soort klunzig gefröbel nare gevolgen kan hebben vertelt u vanaf pagina 14

I N H O U D

24^e jaargang nummer 1
Februari 2016

- 4** Amsterdamse Watervisie 2040
- 5** Redactioneel
- 6** Gemeenteraadslid maakt zich hard voor beschermde ligplaatsen historische boten
- 10** Milieu & Techniek
- 14** Steigerleed
- 16** Lokaal nieuws
- 18** Spannende tijden deel 5
- 22** Werken aan boord
- 25** De Haagse aanhouder wint
- 26** Boekrecensie
- 27** Relas van een verbodting deel 8
- 28** Strip

Amsterdamse Watervisie 2040

Een eerste indruk

“Nieuwe kansen voor het gebruik van het Amsterdamse water sinds de Gouden Eeuw”. Deze visie werd besproken in stadsgesprekken in mei-juni 2015 en goedgekeurd door het college van B & W op 15 december 2015. Na ter visielegging in januari 2016 en een informatie-avond in januari 2016 wordt in maart-april de definitieve versie geschreven en in mei-juni 2016 vastgesteld door de gemeenteraad. Nu al 112 pagina’s. De samenvatting van het concept (50 pagina’s) geeft inzicht in de motieven door de koers aan te geven met de volgende ambities.

De koers

De waarde van het water voor de stad is al groot. Om de betekenis voor de stad nog meer te vergroten is in deze Watervisie de koers uitgezet aan de hand van de volgende hoofdrichtingen:

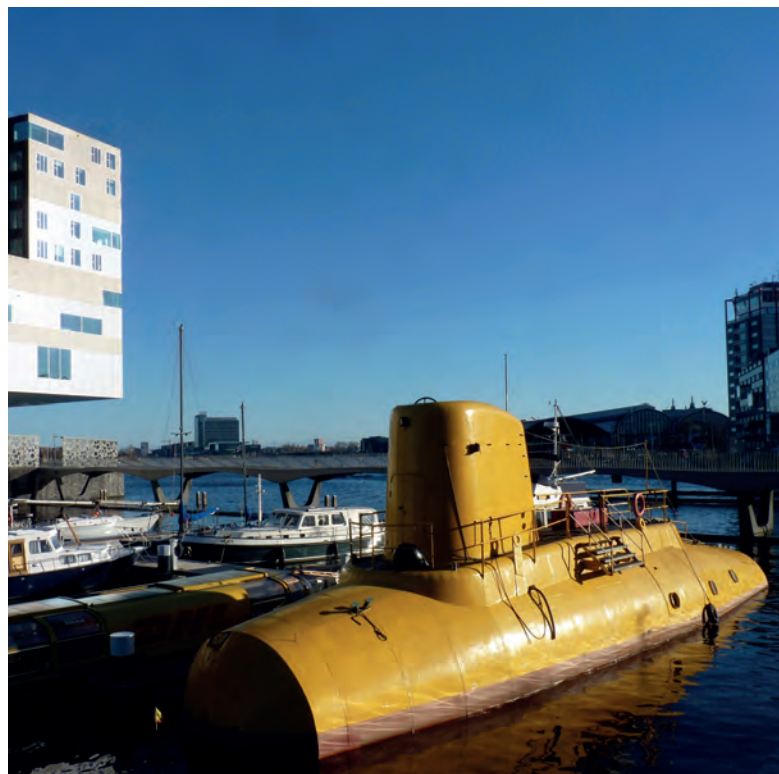
- . Water toegankelijk en beleefbaar maken & activeren
- . Groei door spreiden van recreatie en toerisme
- . Meer dynamiek in het gebruik van het water
- . Toepassen van economische principes

Blijkens het verslag van de stadsgesprekken over de stadsonderdelen Binnenstad, Nieuw-West, Oud-Zuid, West-Zuid, Amstel, IJ en Havens namen er 57 personen aan deel waarvan 28 medewerkers van de gemeente en een groot aantal commerciële belangengroepen. Opvallend is dat de oude stadsdeelindeling hier definitief verlaten lijkt. Opvallend is ook dat er drie bewoners meededen waarvan er één te identificeren is als woon-schipbewoner. Dat stemde niet hoopvol voordat er met lezen aan de vele pagina’s begonnen werd. De visie daarna met een woonbotenboek lezend deed de hoop niet voller worden. De al jaren gebruikelijke termen als “zicht op het water”, “verplaatsen van woonboten” worden nu gevolgd door de ambities voor de jaren 2016 en 2017. Daarbij wordt van alles gewenst en gepland op het water om het intensiever te gebruiken. De wal trouwens ook. Er kan van alles gebeuren maar nu gemeentelijk georganiseerd, voor het eerst sinds de Gouden Eeuw blijkbaar. Met als uitgangspunt voor wonen en werken:

- . Ontwikkeling nieuwe locaties voor wonen op het water aan IJ en IJmeer, geen uitbreiding ligplaatsen en kleinschalige her-schikking woonboten, verbetering welstandsbeleid woonboten en ruimte voor watergebonden bedrijvigheid.

4

De ambities voor 2016 en 2017 variëren van aanscherpen van handhaving van overlast op het water tot het aanpakken van allerlei voorzieningen zoals brugverhogingen en kano-aanlegplaatsen. Het aantal woonboten wordt niet uitgebreid en alleen zullen boten worden verplaatst, een altijd weer terugkerende bestuurlijke wens in het Amsterdamse, al sedert de (tijdelijke) instelling van het Bevriezingsbeleid in 1973. Het ontwikkelen van nieuwe locaties voor wonen op water aan IJ en IJmeer is kennelijk iets anders dan uitbreiding van ligplaatsen volgens de



Diversiteit op het water in de hoofdstad

gemeente Amsterdam. Daarmee lijkt men op het water met twee maten te meten. De eerste is een dure maat die ontstaat door woonschepen aan het IJ en het IJmeer om te katten tot waterwoningen en voor goed geld te vererfpachten, de tweede is een maat die huidige woonschepen in alle andere varianten vooralsnog met rust lijkt te laten, behoudens het verplaatsen van een aantal ervan in verband met zichtlijnen en andere commerciële en flauwekulbelangen.

Het lijkt niet voor niets dat er van de 57 deelnemers er maar één te herkennen is als woonbootbewoner. De woonbootbewoners hebben al een groot aantal malen in het Amsterdamse verleden dit droefgeestige bestuurderslied horen zingen aan de Amstel. Vermoedelijk al sedert de Gouden Eeuw. Wij blijven er bevroren onder. Of niet??

zie <http://www.amsterdam.nl/gemeente/volg-beleid/watervisie-amsterdam/>

Noot van de redactie:

In het aprilnummer van Woonboot Magazine meer over dit onderwerp. Dan komen de visies van woonbootbewoners/organisaties aan bod. ■

Redactioneel

Om maar gelijk met de deur in huis te vallen: de redactie is blij dat u als lezer van Woonboot Magazine ervoor kiest het magazine te willen blijven ontvangen. Daardoor gaan wij met vernieuwde energie het nieuwe jaar in. Voor de lezers die hun abonnementsgeld nog niet hebben overgemaakt: als u denkt dat wij zonder u kunnen dan hebt u het mis.

Herinnering: Wij verzoeken u het abonnementsgeld 2016 voor 20 maart 2016 op onze rekening overgemaakt te hebben. Anders kunnen we u het april nummer niet meer automatisch toesturen en zullen bij het achterwege blijven van de betaling uw abonnement helaas moeten stoppen. Dus... maak uw abonnementsgeld alsnog over. De betaalgegevens vindt u in het kader onderaan deze pagina. Met vermelding van relatienummer en/of juiste gegevens van het verzendadres. Wij krijgen helaas nog betalingen binnen waar geen adres bij vermeld is zodat we Woonboot Magazine niet kunnen toesturen.

Vers bloed

Nu Woonboot Magazine haar eigen koers kan volgen kunnen we een aantal aanpassingen doorvoeren. Een daarvan is dat u naast bijdragen van de vertrouwde vaste medewerkers van het magazine kennis maakt met artikelen van (bijna) journalisten van de HBO-opleidingen journalistiek in Utrecht, Zwolle en Tilburg. Een aantal studenten gaat onderwerpen uitspitten, interessante mensen interviewen, ontwikkelingen in woonbotenland bijhouden en daarover schrijven. We hopen dat hun artikelen Woonboot Magazine verrijken en nog leuker om te lezen maken. In dit februari nummer maakt u kennis met twee van hen: Sarah Abd El-Aal in het door haar geschreven artikel: 'De Haagse aanhouder wint' en Eefje van den Akker in het artikel: 'Gemeenteraadslid maakt zich hard voor beschermde ligplaatsen historische boten'

Voor iedereen

Een abonnement op Woonboot Magazine is vanaf 2016 vrij van voorwaarden. U hoeft dus niet op een schip, ark of in een waterwoning te wonen om dit magazine te ontvangen. Iedereen met interesse voor wonen, werken en leven met en op het water is welkom als abonnee.

Digitaal abonnement

Om mee te gaan met de digitale ontwikkelingen bieden ook wij u de mogelijkheid om Woonboot Magazine digitaal te ontvangen. Het abonnementsgeld daarvoor bedraagt 18 euro.

Fundament

Wij hopen met deze aanpassingen het fundament te leggen voor niet alleen een interessant magazine maar ook voor een lange en goede relatie met u als lezer, nu en in de toekomst.

Uw abonnementsgeld (24 euro (papier) of 18 euro (digitaal) kunt u overmaken naar: SUWP op rekeningnummer NL73 INGB 0000 3848 63. Voor LWO-leden: graag met vermelding van uw relatienummer.



Bon voor nieuwe abonnees:

JA, ik word abonnee en ontvang Woonboot Magazine.

Digitaal Papier (a.u.b. aankruisen wat van toepassing is)

Man Vrouw Familie Anders nl:.....

Voorletters en naam:

Straat en huisnummer:

Postcode en Woonplaats:

E-mail*:

Telefoon:

Mobiel:

Knip de bon uit en stuur die naar: SUWP p/a postbus 10075 1001 EB Amsterdam (aub voldoende frankeren) of ga naar: www.woonbootmagazine.nl/Abonnee.

U kunt het van toepassing zijnde bedrag (24 of 18 euro) overmaken naar: SUWP rekeningnummer NL73 INGB 0000 3848 63 o.v.v. Abonnement Woonboot Magazine 2016.

* Als u voor een digitaal abonnement kiest, vergeet dan niet uw e-mailadres in te vullen!

Gemeenteraadslid maakt zich hard voor beschermde ligplaatsen historische boten

Niets waarbij je veranderingen en ontwikkelingen door de jaren heen zo goed kunt zien als bij wonen. Zo ook bij wonen op het water, waar boten moderner worden en oude schepen steeds vaker lijken te verdwijnen. Het Utrechtse gemeenteraadslid Pepijn Zwanenberg maakt zich hard voor het behoud van deze schepen.

6



Pepijn Zwanenberg op zijn boot gelegen aan de Keulsekade

Utrecht- Waar op gebied van wonen en onroerend goed al jaren goed georganiseerd beleid wordt gevoerd om historische panden te beschermen en te behouden in het stadsgezicht, lijkt er op het gebied van wonen op het water nog altijd een duidelijk beleid te ontbreken. Een kwalijke zaak vindt GroenLinks gemeenteraadslid Pepijn Zwanenberg: "Al te lang, wordt wonen op het water gezien als iets wat er altijd is en vast wel zal blijven, maar wat er verder niet echt toe doet. Ondertussen zie ik om mij heen steeds meer boten verdwijnen die wel degelijk historische waarde hebben."

Evolutie van wonen op het water

Volgens Zwanenberg geldt deze trend voor meerdere gemeenten: Steeds vaker verdwijnen historische woonboten zonder slag of stoot uit de wateren, en

komen er moderne stadsvilla's voor in de plaats. Iets waar in zekere zin niet direct iets op tegen is, maar juist de diversiteit aan boten op het water is zo belangrijk vindt Zwanenberg: "Scharken vertellen bijvoorbeeld iets over hoe wonen op het water geëvolueerd is. Men ging eerst op oude vrachtschepen wonen, en begon later met het uitbouwen ervan. Juist wanneer zowel scharken als woonboten en woonvilla's op het water te vinden zijn, valt er een perfect beeld van de ontwikkelingen in wonen op het water te zien." En daarmee legt Zwanenberg de vinger precies op de zere plek. Want momenteel lijkt de politiek zich niet te realiseren dat ook op het water monumenten te vinden zijn die beschermd moeten worden. Een voorbeeld van deze monumentale boten zijn schepen die van origine zijn gebouwd als woonark, afkomstig uit 1900. Boten die al ruim honderd jaar oud zijn en nog steeds in het water liggen, maar niemand



die er iets tegen in kan brengen als een nieuwe eigenaar van de ligplaats besluit de boot naar de schroot te brengen.

Monumentenstatus

Gelukkig is Zwanenberg niet de enige die begaan is met deze historische boten. In 2009 werd al door de Landelijke Woonboten Organisatie een van deze speciale

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.

boten, de Mississippi, afkomstig uit de jaren '20, voorgedragen aan minister Plasterk als cultuurhistorisch erfgoed. Met deze actie wilde de organisatie destijds al de monumentenstatus voor woonboten rond krijgen. Door de kabinetswisseling raakte dit plan echter op de achtergrond waardoor er tot op heden nog steeds niets officieels is afgebakend op dit gebied.

Bescherming voor historische boten

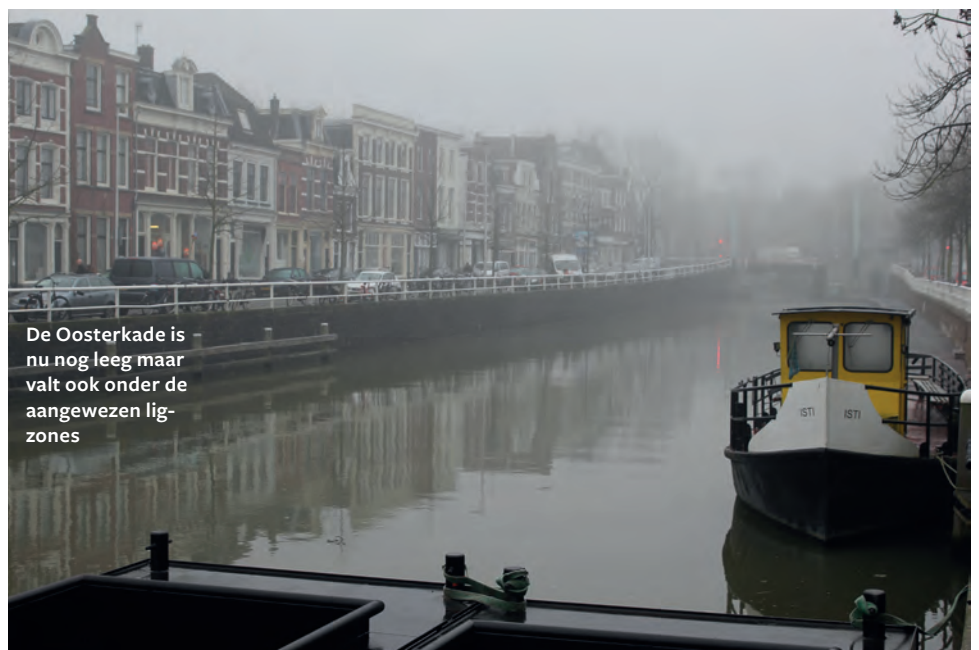
Zwanenberg, die zelf ook op een woonboot woont, werkt dan ook al drie jaar lang aan een beleidsvoorstel om historische boten meer bescherming te kunnen bieden. In samenwerking met woonbootbewoners is hij tot een plan gekomen waarbij in overleg met deze bewoners, speciale zones in Utrecht worden aangewezen voor historische boten en bedrijfsvaartuigen. Het gaat om de Keulsekade, de Oosterkade en de Vechtdijk, waar momenteel ook al historische woonschepen liggen. Mocht iemand besluiten om van deze ligplaats te vertrekken, dan is het niet mogelijk voor de volgende eigenaar om de boot te verwijderen en op diezelfde plek een watervilla te bouwen. Wel mag iemand er een andere boot neerleggen, zolang deze boot maar historische waarde heeft en voldoet aan bepaalde eisen. Zo wordt een woonboot als historisch gezien, als hij minimaal 50 jaar oud is, de originele romp van de boot ontworpen is om te varen en de opbouw nog duidelijke oorspronkelijke kenmerken bezit. Regels die er voor moeten zorgen dat er zorg wordt gedragen voor een stukje erfgoed. "Het laatste wat ik wil is de zaken te veel gaan reguleren en mensen wegjagen uit hun woonvilla's, maar te lang is dit vraagstuk een ondergeschoven kind geweest. Het wordt tijd voor een beschermend woonbotenbeleid," aldus Zwanenberg.

Definitief

Het voorstel van Pepijn Zwanenberg kwam eerder al op de erfgoedagenda van Utrecht te staan en afgelopen december werd zijn voorstel voorgelegd aan de gemeenteraad. Een definitief besluit hierover volgt na een stemming, maar uit een commissiebrief kwam al naar voren dat het College van Burgemeester en Wethouders positief tegenover de plannen staat. ■



De Keulsekade wordt een van de ligzones voor historische boten



De Oosterkade is nu nog leeg maar valt ook onder de aangewezen ligzones



Eén van de voornaamste manifestaties van de alomtgeprezen ‘vrijheid’ van het wonen op het water bestaat uit het idee dat je op een of andere manier los komt van al het gedoe van wonen op de wal.

De ark van Andrea vanaf de waterkant gezien – en de zonnepanelen dan?

Nul op de meter: is dat echt of ‘voor de leus’?

10 Die verbeelding zal een gedeeltelijke verklaring zijn voor alle ijver die verschillende instanties besteden aan het ontwikkelen van drijvende woningen die werkelijk zelfvoorzienend zijn. In de meeste van deze pogingen zitten enkele echte innovaties maar het verbaast mij niet als ik zie dat ze vooral de geesteskinders (of anders gezegd, ego-trippen) van dure architectenbureaus zijn en voor normale mensen onbetaalbaar. Elders in dit nummer leest u over de

opmerkelijke drijvende woning die in Lausitzer Seenland (bij Dresden) is ontworpen en in 2017 te realiseren is door onder meer het Fraunhofer Instituut. Dit drijfsel zorgt voor zijn eigen warmte-, stroom-, water- en rioolhuishouding met een combinatie van echte innovatieve technische hoogstandjes, in het bijzonder voor het opslaan van zowel stroom als warmte voor de tijden wanneer deze verlangd worden en ook voor koeling in de (steeds warmer wordende) zomers. Maar de realiteit dringt

er toch bij door: het eten komt nog van de supermarkt en de drijfconstructie beslaat 169 vierkante meter (13x13) voor een woonruimte binnen van 109 m² verdeeld over twee niveaus en een terras buiten van 15 m². Voor de goede werking van de bijna 60 m² zonnepanelen die deel uitmaken van de gevels moeten deze schuin staan. Leuk om naar te kijken maar niet zo handig voor je kasten en boekenplanken!

Op de foto prijkt het object vorstelijk, in



Tijdens de plaatsing van de panelen – platliggend is eenvoudig! (foto Andrea van de Graaf)

z'n eentje daar aan de rand van het meer – maar hoeveel rand van het meer is er? En hoe dichtbij de burens wil de bewoner van zo 'n ecopaleis verblijven? Het is onvoorstelbaar dat je een meer helemaal vol kunt proppen met dergelijke woningen en je vraagt je af wat het nut is van dit technologisch wonder in de context van overbevolking en klimaatverandering. De milieutechnische voetafdruk mag dik in orde zijn maar planologisch ligt deze anders! Verder is het zeer de vraag of deze technieken überhaupt in een gebouw aan land kunnen worden overgenomen, laat staan in een woontoren.

Opvallend

Toen over het autartec project in Technisch Weekblad werd geschreven, werd de kreet 'nul-op-de-meter woning' gebezigd. Dat klinkt mooi trendy maar het slaat eigenlijk nergens op, want die woning heeft

niet eens een meter! Het begrip nul-op-de-meter is wel actueel, maar dan als een manier om de grote massa ertoe te bewegen om duurzame energiebronnen aan te boren. Niet voor de één procent maar juist met onze miljoenen. De betaalbare technieken zijn er en er zijn ook zelfs subsidies en goedkope leningen voorhanden. Maar er is een leus nodig om de mensen in beweging te krijgen en het valt niet te ontkennen dat de gedachte dat je aan het eind van het jaar dezelfde meterstand kunt opgeven als twaalf maanden eerder wel aantrekkelijk is. Wie zou dat niet willen?

In mijn woon(boten)buurt zijn er enkele enthousiastelingen die aan de haal gaan met het nul-op-de-meter begrip. Ze nemen hun eigen woonboot als uitgangspunt, in eerste instantie om van de voordelen te profiteren maar ook om het goede voorbeeld aan de buurt te geven. Hun volgende stap is het stichten van een soort plaatse-

lijke coöperatie die zich bezighoudt met de bewoners (ook aan de wal) binnen een afgebakende streek aan te moedigen om ook eigen maatregelen te treffen. Ik breng een bezoek bij buurvrouw Andrea, die de daad bij het woord heeft gevoegd.

Echt nul verbruik?

Dat heeft Andrea in overleg met diverse deskundigen uitgerekend. Zij hebben een pakket van concrete maatregelen gekozen dat op haar boot zonder ingrijpende verbouwing kon worden gerealiseerd. Uitgangspunten waren het gebruik van aardgas tot nul terug te dringen, alle verwarming uit zonlicht te halen dan wel elektrisch op te wekken, en over een heel jaar genoeg stroom te produceren om inderdaad na twaalf maanden dezelfde meterstand op te kunnen geven. Hierbij zijn ze bij de productie uit de zonnepanelen van 7000 kilowattuur uitgegaan. Het eigen ►

► energieverbruik is geschat op 6000 kWh, inclusief verwarming. Omdat het nieuw is voor het gezin, hebben ze een flinke reservecapaciteit op het dak gelegd.

Uiteraard lukt het niet om continu geen stroom af te nemen maar de bedoeling is dat je 's zomers stroom aan het net teruglevert, genoeg zodat je verbruik in de wintermaanden volledig gecompenseerd wordt. Andrea: 'Stroom opslaan in accu's staat nog in de kinderschoenen, dus zet ik het stroomnet maar als accu in. Momenteel is dat ook het meest voordelig.'

Salderen

Hoe dat er bij de leverancier uitziet is een vraagstuk dat momenteel nog niet echt aan de orde is gekomen, omdat we als particulier gewoon mogen terugleveren. Salderen heet dat. Het betekent dat je je eigen opgewekt stroom mag aftrekken van je gebruik. Je krijgt er dus evenveel voor terug als je normaal zou betalen. Vanaf 2020 wil de overheid echter dat we over zelf opgewekt stroom belasting gaan betalen. De afgenomen en de teruggeleverde stroom wordt apart bijgehouden op de nieuwe 'slimme' meters die in de komende jaren bij alle woningen worden geplaatst. De overheid heeft beloofd dat er een goede overgangsregeling komt voor iedereen die al zonnepanelen heeft. Voor wie nog de oude draaischijfmeter heeft en geen risico wil lopen: stel vervanging zo lang mogelijk uit. Voor bootbewoners vast niet zo moeilijk omdat zij vaak als buitenbeentjes worden gezien. Andrea's wens is het bereiken van nul netto verbruik. Zolang ze gebruik maakt van het net als accu, is het prima om wel te betalen voor vastrecht en netbeheer. Maar belasting betalen voor de opgewekte stroom vindt ze onzin: "We betalen toch ook geen belasting op de groente uit de moestuin?"

Winstgevende investering

12

In ieder geval heeft Andrea uitgerekend dat de besparingen aan energiekosten die ze realiseert de kosten van haar installaties binnen een jaar of twaalf terug zullen betalen. Daarna gaat ze elk jaar zomaar 2000 euro besparen. Of het doel van nul op de meter echt is bereikt moet nog bewezen worden want de installatie vond pas in juni 2015 plaats. Maar de kosten weet ze wel. Andrea heeft alles gefinancierd uit de overwaarde van haar vorig huis. Heb je niet zo'n meevaller, dan is het interessant



De infrarood panelen vlak onder het plafond gehangen.

om via 'ik investeer slim' (zie link) onder zeer gunstige voorwaarden te lenen. Via de 'wijzijnom' link hieronder kunt u alles over het project van Andrea lezen: genomen maatregelen, technische specificaties, installatiekosten, verwachte opbrengst enzovoorts. Ik heb op advies van Andrea ook een aantal andere links aangegeven, die geïnteresseerden (u dus!) op weg kunnen helpen.

Het PDF-boekje op de Urgenda website geeft meerdere voorbeelden van hoe families hun huizen energieneutraal hebben gemaakt, inclusief lijsten van alle geïnstalleerde maatregelen én de betaalde kosten. Verder is er de 'duurzame huizen route' website, waarop eigenaren van woningen (inclusief woonboten) zich hebben aangemeld die hun woning 'duurzaam' hebben gemaakt (niet persé nul-op-de-meter) en die bereid zijn om bezoek te ontvangen en over hun ervaringen te vertellen.

Al sinds jaar en dag is er door de milieubeweging op gehamerd dat het eerste wat je tegen klimaatverandering kunt doen is spaarzaam met energie omgaan. Onder meer hield dat in dat je alle vloeren, spouwen en plafonds uit elkaar moest halen om ze met isolatie vol te proppen, en vervolgens toch bereid zijn om in de kou te zitten. Wie het nul-op-de-meter begrip omarmt wordt ineens van dat idee verlost. De hoe-



Twee warm water tanks omdat een grotere niet door het luik heen kon! (foto Andrea van de Graaf)

veelheid energie die op je dak valt is vaak ruim voldoende om je comfortabel te laten wonen en isolatie heeft daarbij een plaats uiteraard – maar als je woning vrij is van kieren en tochten ben je al een heel eind in de goede richting. Je moet wel investeren in de faciliteiten om die energie te oogsten en daarnaast kun je technische voorzieningen aanleggen waarmee je efficiënter met de ge oogste energie omgaat. Maar de thermostaat op vijftien graden en dag en nacht dikke truien aantrekken – dergelijke maatregelen hoeven helemaal niet, tenzij je ze echt leuk vindt. Het is een opluchting om ineens te beseffen dat de strijd tegen klimaatverandering niet alleen maar inleven hoeft te betekenen!

Specifiek bij Andrea

Hier wil ik een paar bijzonderheden even snel belichten. Andrea heeft nog haar centrale verwarming op gas, met radiatoren in alle vertrekken waar door een traditionele

CV-ketel verwarmd water doorheen kan worden gepompt – maar daar hebben ze de stekker uitgetrokken. Andrea heeft het nog niet helemaal gesloopt, omdat ze eerst wil kijken of de boot voldoende warm wordt, ook als het gaat vriezen. Tot nu toe is er geen aanleiding geweest om er een beroep op te doen. Voor verwarming gebruikt ze infrarood panelen. Wie deze rubriek in het vorige nummer heeft gelezen weet het: infrarood straling gaat samen met warmte en de straling die gepaard gaat met een aangename verblijfstemperatuur van dertig graden heeft een golflengte van rond de tien micrometer. Een groot, zwaar voorwerp met die temperatuur is ook lekker om naast te zitten (denk aan een grote slapende hond bijvoorbeeld) maar de thermische straling van zo 'n object is over een heel scala van golflengtes verspreid en deze zijn niet allemaal even doeltreffend. De uitvinders van deze panelen hebben ervoor gezorgd dat nagenoeg alle aangevoerde elektrische energie in infraroodstraling van rond die tien micrometer golflengte wordt omgezet.

Hoog rendement

En dan nog: deze straling wordt amper door de lucht geabsorbeerd, maar gaat er gewoon doorheen tot ze op de vaste stof van een voorwerp of persoon terechtkomt. Deze vangt de warmte op en heeft er het profijt van, zelfs terwijl de luchttemperatuur nog flink onder de twintig graden blijft hangen! Zodoende levert een paneel van bescheiden omvang echt heel veel warmtegevoel op zonder dat het gloeiend heet hoeft te zijn. Nog een pluspunt: net als een elektrische lamp geeft zo 'n paneel zijn straling op volle sterkte af zodra je hem

Nul-op-de-meter:
ikinvesteerslim.nl
www.wijzynom.com/portfolio-item/woonark-all-electric/
www.urgenda.nl/documents/Urgenda-energieneutrale-huizen-lr.pdf
www.duurzamehuizenroute.nl

Autartec project:

www.technischweekblad.nl/nieuws/nul-op-de-meter-woonboot/item8298
www.fraunhofer.de/en/press/research-news/2015/December/the-self-catering-houseboat.html
www.jachtbouw.nl/zelfvoorzienende-woonboot-in-duitsland-op-de-markt/

inschakelt! Daarover gesproken, voor elke groep panelen kun je voor lokale sturing of (tegen een meerprijs uiteraard) sturing op afstand kiezen via een 'WebIQ' app van het bedrijf ThermlQ op je mobieltje. In beide gevallen is programmering op zowel tijd als op gewenste temperatuur beschikbaar. Bij Andrea hebben ze in elk vertrek lokale sturing behalve de grote familiekamer waar ze voor WebIQ hebben gekozen. Ik heb bij Andrea in de woonkamer gestaan en gezeten en ik kan u verzekeren, het effect is niets minder dan wonderbaarlijk! Haar woonkamer beslaat ongeveer vijftientig vierkante meter en die wordt aangenaam gehouden door vier van die panelen die gezamenlijk maximaal twee duizend Watt consumeren. Ik schrijf 'maximaal' omdat als het niet zo koud is buiten of als er meerdere mensen in de kamer zijn, de thermostatische sturing van de panelen de stroomconsumptie in toom houdt.

Onopvallend

Nog een bijzonderheid aan dit project is dat je vanaf de kade niet eens ziet dat de ark volgeladen is met zonnepanelen en -collectoren. De keuze om ze allemaal horizontaal te monteren was gedeeltelijk door nautische factoren bepaald. Als de panelen schuin staan vangt ze veel wind en dat betekent dat ze stuk voor stuk aardig wat ballast nodig hebben om niet aan de wandel te gaan. Met zoveel toegevoegd gewicht, zou de ark te diep komen te liggen. Ze hebben uitgerekend dat waar de panelen plat op het dak liggen, het niet zo bijster veel uitmaakt voor de zomerse opvang van zonlicht want dan staat de zon voor een groot deel van de dag toch bijna recht boven. Wat ook scheelt is dat de platliggende panelen juist meer licht opvangen in de vroege en late uren wanneer de zon niet uit het zuiden schijnt. De onopvallendheid van de panelen is de aanleiding geweest voor de grote plakaten aan de gevels van de ark, want zoals reeds gezegd is het juist de bedoeling om via dit project het nul-op-de-meter begrip in de schijnwerpers te zetten.

Lekker onder de douche

Wij hadden het ook over warm water. Daarvoor zijn acht van de 28 panelen op het dak een soort combi-panelen – zogenaamde multi-energiepanelen waar collectoren inzitten die de warmte uit het zonlicht in een vriesvaste transportvloeistof opnemen. Deze wordt warm en wordt naar



De plakaten aan weerszijden van de ark roepen het 'OM'!

geïsoleerde opslagtanks in de kruipruimte van de ark gepompt, waar de warmte via warmtewisselaars aan een ruime voorraad leidingwater wordt overgedragen. Hieruit wordt het warme water voor het douche en de afwas afgetapt. Voor als het water in de winter niet warm genoeg is hebben ze een 'instant heater' geïnstalleerd, een soort elektrische geiser, zodat er altijd voldoende warm water voorhanden is. Andrea vermoedt dat de combi-panelen nóg een voordeel hebben, namelijk dat het afvoeren van het zomerse hitte door het water de elektrische opbrengst van de zonnepanelen verbetert!

Tenslotte

Als u al lezend denkt dat u zoiets nooit gaat doen omdat het zo ingrijpend moet zijn, heeft Andrea een laatste opmerking: laat je goed informeren door specialisten, gebruik ook je eigen gezonde verstand. Zij had zich al in de materie verdiept en zij heeft haar plan van aanpak in één middag met een adviseur kunnen samenstellen. De tijd om de financiering rond te krijgen viel ook reuze mee. De daadwerkelijke installatie werd in vier dagen uitgevoerd. Afijn, zo ingrijpend was het nu ook weer niet! Zij benadrukt dat één van de belangrijkste beweegredenen voor mensen om zo'n overstap te wagen juist is dat ze zien dat de buurvrouw het al gedaan heeft en ze willen blijven.

U ook, toch? ■



Steigerleed

Afgelopen seizoen is ons een aantal zaken overkomen die te scharen zijn onder de noemer “Steigerleed”. Een bescheiden overzicht volgt hieronder.

Met ons soort schepen zijn wij het meest gebaat bij ruime, stevige aanlegvoorzieningen. Dat je hierbij in de luren gelegd kan worden bleek in de Walengracht, ten noorden van de Beulaker. Vol vertrouwen vastgemaakt aan de aldaar aanwezige forse kikkers op de steiger, werden wij onaangenaam verrast door het feit dat de boeg van de Margaretha met kikker en al aan de haal ging. Dit als gevolg van een behoorlijke windvlaag, gekoppeld aan de zuigende werking van een indrukwekkende voorbijvarende platbodem. Volkomen onverwacht omdat ik de kikkers had ingeschat op voldoende houvast. Stevig vastgebout aan de steiger zoals van een dergelijke voorziening verwacht kan worden. Helaas was in dit geval de kikker vastgebout aan de steigerplank en ook niet meer dan dat. Het probleem was echter dat de steigerplanken zelf met een paar simpele zelftappertjes waren vastgemaakt aan de onderliggers. De kikker kwam dus los met steigerplanken en al. Je verwacht het niet!

Valkuil

Een praktisch aspect van het hebben van een hond aan boord is dat het beest op gezette tijden uit moet. Op zoek naar een geschikte plek kwamen wij aan bij een steiger van de Marrekrite in het Lauwersmeer. Zo'n speciale "Erfgoedsteiger", bedoelt voor de grotere schepen. Aangelegd aan de grote palen ter hoogte van de hoofdsteiger kwam onze uitgang in de zeerailing precies uit voor een soort zijsteigertje. Handig, dachten wij toen nog. De hond van boord gezet. Die liep over het zijsteigertje richting hoofdsteiger en zette meteen de sokken er in. De nood was hoog. De schipperse zal hem achterna, stap op het zijsteigertje, doet twee stappen en zakt er dwars door heen. Ze valt half in het water en met de ribbenkast op de hoofdsteiger. Dat heeft ze geweten. Weken daarna nog last van gekneusde ribben. En ze is zich wezenloos geschrokken. De steigers van de Marrekrite zijn elk voorzien van een nummer. Dit om de betrokken steiger te kunnen identificeren in geval van calamiteiten. De hulpdiensten weten dan waar ze moeten zijn. Niet dat wij direct een hulpdienst nodig

hadden maar wij hebben dit steigernummer gebruikt om onze wederwaardigheden te melden bij het kantoor van de Marrekrite. De mevrouw aan de lijn vermoedde dat het een eigen timmerwerkje was van, wat ze eufemistisch noemen, een veelgebruiker danwel langlijgger. Duidelijk geen timmerman. De Marrekrite zou er werk van maken en dankte voor het doorgeven.

Dierenleed

Voor mensen is het een uitkomst: steigers die ten alle tijden niet glad zijn. Wat voor weer het ook mag zijn, ze zijn altijd goed te belopen. Het beste hiervoor zijn die gegalvaniseerde blokkroosters met gekartelde randen. Tenminste, zolang je je schoenen aanhebt. Met blote voeten denk je er wel anders over: niet op te lopen. Je voelt hem aankomen maar voor honden is het ook niet te doen. De voetzooltjes van een hond zijn geen partij voor de gekartelde randen.. Maar ja, hij moet toch naar de kant. Nu heb ik mijn hond mede uitgezocht op gewicht. Maximaal 25 kilo zou ik kunnen tillen. Dat is dan ook wel het maximum. Van de boot in de bijboot, op de werf via een lange trap naar boven en een eindje over de steiger. Gelukkig laat hij zich makkelijk tillen in de zin dat hij zich rustig houdt en blijkbaar weet wat er aan de hand is. Twee voorpoten over de schouders en de achterpoten achter de broeksriem, een hand stevig tegen zijn rug en de andere hand vrij voor de leuning. Wij zijn redelijk op elkaar ingespeeld. Maar een steiger van 50 meter lang is toch echt te veel van het goede. Dan worden de hulpmiddelen ingezet. In ons geval de fietskar die we toch al aan boord hebben voor de hond. Bij langere fietstochten en voor als het heel warm is dan gaat meneer in de kar. Zo ook bij lange steigers van blokkroosters. Met de hondenkar wordt hij naar de kant gereden. Koninklijk! Ik ken ook iemand die rolletjes tapijt aan boord heeft.. Op moment dat er sprake is van een steiger ongeschikt voor hondenpoten, dan worden de rolletjes tapijt uitgelegd. De hond loopt tot het eind van het eerste stuk, gaat zitten en wacht tot het tweede rolletje is uitgerolnd. Zo afwisselend komen ze waar ze wezen willen. Het lijkt omslachtig maar 35 kilo hond tillen is niet te doen.

Klein leed

Een van onze favoriete steigers, weer een van de Marrekrite, heeft als bijnaam "de poepsteiger". In het hoogseizoen is deze bijnaam niet echt herleidbaar tot de situatie die je dan aantreft maar in het voor- en naseizoen doet deze steiger zijn naam eer aan. Het is feitelijk onmogelijk om zonder in de opgestapelde eenden- en ganzendrollen te stappen naar de kant te komen. Dus laarzen aan en baggeren maar. De Marrekrite heeft nog een tijd geprobeerd om de gebruikers de gelegenheid te geven om de steiger zelf schoon te houden door aan het eind van de steiger een bezem te bevestigen. Waarschijnlijk werden deze bezems te veel meegenomen want ik kom ze niet meer tegen. Dan maar met eigen middelen de rommel te lijf. En met een mooi zonnetje is het ook geen straf om wat lichamelijke arbeid te verrichten. Het is onmiskenbaar dat je eer hebt van je werk. Het enige nadeel is dat het resultaat maar van korte duur is. De ganzen en de eenden trekken zich er niets van aan en schijten rustig door.

De goede kant op

De laatste tijd kom ik veel steigers een aanlegplekken tegen die door de Marrekrite gerenoveerd danwel vernieuwd worden. Dat ziet er gelikt uit. De gebruikte materialen voor de steigers zijn een soort kunststof gebaseerd op gerecycled materiaal. De aanlegpalen zijn voorzien van roestvrijstalen dwarspennen zodat je landvast er niet af kan schieten. De nieuwe bolders zitten vastgegoten in enorme blokken beton en zijn aan de bovenkant voorzien van een schuine, metalen plaat in de vorm van een plompebled, het symbool uit de Friese vlag. Leuk en tegelijkertijd functioneel. Uit alles blijkt dat er over nagedacht is. En dan wel geen steiger maar een welkome aanvulling: de ankerboei. De Marrekrite legt hoe langer hoe meer ankerboeien uit waar je rustig aan kunt vastmaken voor een veilige overnachting. De boeien zijn getest en geschikt bevonden voor grotere schepen, zoals bv. charterschepen of tot woonschip verbouwde binnenschepen. ■

Meer informatie is te vinden op www.mar-boei.frl Tweetalig: Fries en Nederlands



FOTO: GRIET DE VOS

HISTORISCH SCHIP MOET BLIJVEN

Amsterdam- Je hoort het niet vaak: buurtbewoners die in de bres springen voor het behoud van een ligplaats van een woonschip. In Amsterdam gebeurt het. Buurtbewoners van het Prinseneiland zijn namelijk helemaal niet blij met het mogelijk gedwongen vertrek van de Groninger tjalk 'Rensiena', een stukje historie dat al zo'n veertig jaar aan het Prinseneiland ligt. Het schip heeft een persoonsgebonden vergunning wat inhoudt dat als de bewoners van het schip vertrekken of overlijden het schip weg moet. De buurt is gestart met een petitie die inmiddels al bijna door 200 sympathisanten is ondertekend. Zij willen dat de vergunning wordt omgezet en het schip kan blijven liggen. Het stadsdeel Centrum laat weten dat zij de vergunning niet kan omzetten omdat dit oneerlijk is tegenover andere woonbooteigenaren. Amsterdam kent namelijk nog meerdere historische schepen met een niet overdraagbare ligplaatsvergunning. Twintig januari komt de zaak in de gemeenteraad aan de orde.

RUIM BAAN VOOR HISTORISCHE WOONBOTEN IN UTRECHT?

Utrecht- Menig klassieker vertrok al uit de stad, denk aan de 'Ora et Labora' maar ook aan het schip 'Vertrouwen', dat jarenlang het beeld bepaalde in het Merwedekanaal bij de Sowetobrug. Het tij lijkt te keren nu Utrecht mogelijk exclusieve zones voor historische woonboten gaat aanwijzen. Dit naar aanleiding van de wens/initiatief van een aantal bewoners/eigenaren van historische schepen om deze unieke vaartuigen te behouden voor de stad Utrecht. De gemeente staat positief tegenover dit idee en gaat samen met bewoners van historische schepen onderzoeken wat er mogelijk is om deze karakteristieke blikvangers in Utrecht te behouden. Als mogelijke locaties worden genoemd de Keulse kade, waar een aantal initiatiefnemers voor het beschermen van historische boten woont, de Vechtdijk en de Oosterkade. Op deze locaties liggen al zeventien boten die historisch te noemen zijn.

Aan de vormgeving van historische woonboten zijn de eisen gesteld die ontleend zijn aan de Amsterdamse Nota welstand op het water. Woonboten zijn historisch als ze minimaal vijftig jaar oud zijn, een originele romp hebben en de opbouw oorspronkelijke kenmerken bezit. Ook de 'schark' (een schip met een originele romp maar met een nieuwe, houten opbouw) wordt aangemerkt als historisch woonschip. Zie ook het artikel: 'Gemeenteraadslid maakt zich hard voor beschermde ligplaatsen historische boten' in dit nummer.

VAN POOLSE VISKOTTER NAAR EXPOSITIESCHIP



GOOGLE MAPS

16

Breda- In september 2015 merde de voormalig Poolse viskotter 'Anna-Maria' af aan het Haveneiland. Dit schip, inmiddels tot 'Atlas' omgedoopt, moet in de toekomst gaan fungeren als tentoonstellingsruimte en tevens gastatelier. Het schip dat nog grotendeels in originele staat is krijgt een expositieruimte in het

visruim en wordt geheel zelfvoorzienend gemaakt. In 2020 verlaat de 'Atlas' haar thuishaven en gaat dan dienst doen als mobiel atelier met de mogelijkheid voor kunstenaars om mee te reizen. Tijdens de Cultuurnacht op 22 januari 2016 opende het schip voor het eerst haar deuren voor het publiek.



FOTO: GRIET DE VOS



FOTO: GOOGLEMAPS

WAAR MOETEN DE OOSTKANAALDIJKERS NAARTOE?

Nijmegen- Volgens de woonbootbewoners liggen aan de Oostkanaaldijk al meer dan een halve eeuw woonboten. In de jaren vijftig lagen de schepen aan de Westkanaaldijk maar in 1972 zijn ze naar aanleiding van de bouw van de sluis verhuisd naar de huidige locatie aan de Oostkanaaldijk. Daar moeten ze nu weg. De woonboten liggen binnen de gevarensone van bedrijven en het Maas-Waalkanaal. De vraag is: waar moeten de acht woonbootbewoners naartoe? De woonbootbewoners willen als groep bij elkaar blijven, dus de optie van een nieuwe nevengeul zou een goede oplossing zijn maar gesprekken met Rijkswaterstaat daarover leverden niets op. Een andere mogelijkheid is het verplaatsen naar een andere woonbootlocatie in de gemeente, zoals de Waalhaven, de Lindenberghaven of 't Meertje. Dat mag van Rijkswaterstaat alleen als er daar een plek vrijkomt en op deze manier valt de groep woonbootbewoners waarschijnlijk uiteen. Nog een optie is te verplaatsen naar drie nieuw gegraven plassen in de Waalsprong. Als dat allemaal niet lukt bestaat de mogelijkheid dat een deel van woonbootbewoners wordt uitgekocht en een onderkomen aan de wal moet gaan zoeken. Nijmegen heeft de woonbootbewoners inmiddels beloofd dat deze zomer een oplossing in zicht komt.

ZELFVOORZIENEND DRIJVEN OP BRUINKOOLAFGRAVINGEN

Lausitzer Seenland- Maar liefst zestien bedrijven en instituten werken mee aan de bouw van een drijvende, zelfvoorzienende waterwoning (Autartec) op de Geierswaldersee in Lausitzer Seenland. Deze regio, decennia lang gekenmerkt door bruinkoolwinning, is met 23 meren het grootste kunstmatige merendistrict in Europa en bij uitstek geschikt voor zelfvoorzienende waterwoningen omdat deze jonge meren zijn niet aangesloten op voorzieningen. Deze drijvende waterwoning combineert moderne architectuur met state-of-the-art apparatuur en voorziet de bewoners van water, elektriciteit en warmte. Zonnecellen zijn geïntegreerd in de woning en batterijen slaan de verzamelde energie op. Om ruimte te besparen, zijn die in de muren en trap weggewerkt. Volgend jaar moet, als alles volgens plan verloopt, het eerste exemplaar drijven.



FOTO: WWW.FRAUNHOFER.DE

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 PROCEDURES 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: SUWP / Tel: 020-6238385 suwp@woonbootmagazine.nl

Spannende tijden!

deel 5

Acties in 1980 tegen de woningnood en met Greenpeace tegen het lozen van atoomafval in zee





IJmuiden, 10 juni 1980. ME'ers wachten op het schild van pontons voor het vrachtschip Andrea Smits gelaten af terwijl het atoomafval wordt geladen.

Geen ligplaats hebben is ook woningnood en radioactief afval dumpen in zee is voor elke waterbewoner een nachtmerrie.

Enkele maanden na de blokkade in juni 1979 in Amsterdam schreef Staatssecretaris Brock van VROM op 18 oktober 1979 dat het uitoefenen van politiedwang tegen woonschepen zonder bewoningsvergunning niet mogelijk is, zoals Amsterdam voorstond, en voorschriften ten aanzien van gebruik en inrichting zijn voorbehouden aan de centrale wetgever. De demonstraties, in de vorm van open dagen, manifestaties en blokkades met woonschepen tegen het gevoerde woonschepenbeleid van nagenoeg elke gemeente en provincie waren op zijn plaats geweest. Het waren terecht protesten tegen een beleid van saneren en weren, steeds vaker met politiedwang, in plaats van erkennen en accepteren. Met een aantal actieve groeperingen van woonbootbewoners organiseerden we ons beter met contactpersonen uit alle verenigingen en werkgroepen voor de verschillende problemen. Er ontstond zodoende ook een aantoonbare achterban. Ik heb me wel eens in het aangewakkerde enthousiasme vergist. Ik had voor een werkgroep een vergadering belegd op mijn arkje met een woonkamer van tien vierkante meter. Er kwamen twintig mensen uit de hele regio. Om een staande receptie te voorkomen zijn we naar het café in het dorp gegaan. Het onderwerp van de vergadering was uiterst serieus, de provincie wilde honderden ligplaatsen weg bestemmen, maar niemand werd er woedend over. Dat ging gewoon niet gebeuren.

Amsterdam, 30 april 1980 Géén woning, géén kroning

Deze Koninginnedag werd een hele bijzondere, niet alleen vanwege de inhuldiging van Beatrix als koningin. Geen huisvesting hebben en geen ligplaats



Haarlems Dagblad, 12 juni 1980. Greenpeace zag af van een confrontatie mede vanwege de eigendommen van de sympathiserende bootbewoners.

20 ► hebben zijn beide vormen van woningnood. Kroningsdag werd aangegrepen om daartegen te protesteren. We zijn die dag met zo'n 30 woonboten naar Amsterdam gevaren. Het verzamelpunt was de oude graansilo ter hoogte van Zaandam langs het Noordzeekanaal. We hadden de schepen uitgerust, het was tenslotte Koninginnedag, met veel feestvierders, spandoeken, vlaggen, muziek en tenthuisjes aan dek met daarop groot de tekst: Geen woning, geen kroning. Een schip had twee enorme luidsprekers op het dak van de stuurhut. De stuurman vergat echter bij een brug dat het schip een meter hoger was geworden met als gevolg dat de actie daarmee ineens een stuk minder hoorbaar was. Van het schip van een buurman waarop ik meevoer viel het "actiehuis" al bij vertrek van het dek en

we kregen het ook niet meer aan boord gehesen. We hebben de touwen uiteindelijk maar doorgesneden en het bouwwerk laten zinken om verder te kunnen. Een geladen zandschip voer met volle vaart vlak langs de verzameling schepen bij de graansilo. De golfslag die ontstond was zo groot dat trossen braken, en zelfs een bolder en inboedels alle kanten op vlogen. Door op de wal met zo'n tien man aan de hijslijn van het grootzeil te gaan hangen konden we pas bij een kotter met mast de enorme deining verminderen. We hebben de schipper later die week kunnen vinden en onder enige druk 500 gulden schadevergoeding gekregen. Al ver voor Amsterdam konden we de sirenes en de vuurwerkbommen horen en de rookwolken zien. We voeren met twee of drie schepen gekoppeld door naar het

Centraal Station. De stad was verder afgesloten. Een enorme vloot aan marine-, haven- en politieboden lag afgemeerd aan de kade. Het was een oorlogsvloot in een macaber decor van explosies, traangas- en rookbommen en sirenes. We zaten met een paar mensen op het voordek van het eerste schip. Zonder enige waarschuwing ramde een politieboot het schip. We waren te dichtbij gekomen vond hij. We hebben nog een tijd demonstratief rondgevoerd maar alles gebeurde die dag op de wal en niet op het water. Het protest werd uitgevochten met stenen, gelukkig niet met klinknagels.

IJmuiden, 10-11 juni 1980: Blok-kade van dumschip met radioactief afval door Greenpeace en woonboten

Sinds 1978 waren er felle protesten van milieubewegingen en anti-kernenergiebewegingen zoals Greenpeace, Natuur en Milieu, Stop Kernenergie tegen het jaarlijks dumpen van radioactief afval in zee. De regering had op 14 mei 1980 weer een vergunning verleend. Er was beroep aangetekend tegen de vergunning. Op 24

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.



Spaarndam, 30 april 1980, Kroningsdag Beatrix. Al bij vertrek richting Amsterdam glijdt de "actiewoning" van het dek.



Amsterdam, 30 april 1980. Op de verzamelplek van de actieschepen veroorzaakt een passerend zandschip een enorme zuiging en slaan de schepen los.

mei 1980 vond er een grote demonstratie plaats in IJmuiden door 5000 mensen tegen de dumping. Begin juni werd echter met het laden van het dumpschip Andreas Smits met vaten radioactief afval begonnen. Groepen van de anti-kernenergiebeweging probeerde het transport met vrachtwagens vanuit Petten onderweg naar IJmuiden tegen te houden. Op 8 juni 1980 had de Raad van State de indiener van het beroep, de stichting Natuur en Milieu, niet ontvankelijk verklaard. Een stichting uit Nederland had geen belang bij iets wat 1800 km verderop zou gebeuren. De dumping zou plaatsvinden op grond van een internationaal verdrag. Door de betrokken groeperingen werd besloten om het dumpschip tegen te houden met een blokkade en daarnaast alsnog in beroep te gaan, ditmaal door Greenpeace Internationaal. Greenpeace had als actieschip een gerestaureerde zeilkotter, de Fri uit Denemarken. Onze contactpersoon werd gebeld en nog diezelfde middag, 10 juni 1980, vertrokken hier vandaan vier schepen naar IJmuiden. Een schip had gewacht tot zes uur zodat ik mee kon gaan. De blokkade bestond al snel uit zo'n veertien schepen. De ME had inmiddels pontons voor het dumpschip gelegd om te voorkomen dat de blokkade naar het schip zou opschuiven. We waren bang dat we niet geschut zouden worden. Het schip zag er echter nog redelijk authentiek uit als een vissersschip en we werden niet tegengehouden. In het Buitenspuikanaal sloten we aan bij de blokkade. Voor onze neus lag het dumpschip Andreas dat in allerijl geladen werd. Greenpeace eiste dat het schip zou blijven liggen tot het nieuwe bezwaar tegen de

vergunning door de Raad van State zou zijn behandeld. De burgemeester van Velsen wierp zich op als bemiddelaar. Hij wilde het schip maar al te graag zien vertrekken. Diezelfde avond werd er in het stadhuis lang onderhandeld met het ministerie, ECN en de gemeente. Op de schepen werd het resultaat afgewacht. We wisten niet hoe lang de actie zou gaan duren en hadden een wacht ingesteld. Ik zat op een van de schepen middenin de blokkade en we bemerkten dat de schepen achteruit gingen. De ankers waren gaan krabben omdat er (opzettelijk?) veel gespuid werd. We maakten iedereen wakker en de motoren werden gestart. Er stond een hele sterke stroming en moesten volle kracht vooruit. We brachten meer ankers uit en lieten de motoren bijstaan. De woordvoerders kwamen terug en zeiden dat ook het nieuwe beroep niet behandeld zou worden. Er zou worden ingegrepen. Ze waren akkoord gegaan met een aantal toezeggingen van de minister van Volksgezondheid en Welzijn om het verwijderen van atoomafval in een speciale commissie te gaan bespreken. Greenpeace wilde geen confrontatie en de blokkade opheffen. Er lag inmiddels ook een marineschip met 120 man ME in een van de havens. Er was inmiddels een persbericht door Greenpeace opgesteld over de overeenkomst en de opheffing van de blokkade toen de burgemeester in een politieboot naar de blokkade voer. Hij had een aangepaste overeenkomst van het ministerie in zijn hand en probeerde een toelichting erop te geven. Dat was niet goed te volgen en het lukte hem ook niet om het papier te overhandigen. Uiteindelijk is het stuk ontvangen en bleek

de overeenkomst eenzijdig te zijn veranderd. Greenpeace zou hebben toegezegd af te zien van verdere acties en een dergelijke commissie zou al zijn ingesteld. Er ontstond een heftige discussie op de blokkade. De betrokken actievoerders wilden doorzetten maar Greenpeace wilde het niet op een confrontatie met de politie laten aankomen. De blokkade is vroeg in de avond opgebroken en het dumpschip is kort daarna naar Zeebrugge vertrokken. Daar zijn ook de nodige acties geweest maar uiteindelijk is het schip vertrokken en heeft zijn lading van 5700 ton radioactief afval in de Atlantische oceaan gestort. Dankzij de jarenlange protesten, waaronder deze actie, zijn de dumpingen in zee gestaakt. ■

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

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

Beëdigd Woonarktaxateur / Makelaar vastgoedpro Tunda



Op naar het volgende schip



Een beetje ondiep

Werken aan boord PK Waterbouw V.o.f

Als je meer dan 30 jaar provisorisch in het riet hebt gelegen zijn echte robuuste afmeerpalen een geschenk, ook al moet je ze zelf betalen. Voor de aannemers van PK Waterbouw een bijna dagelijks karwei ze te plaatsen, maar door slechte omstandigheden pakte de klus toch minder routineus uit.

Afgelopen week stond woonschepengemeenschap de Laars te Spaarndam in het teken van actie. Niet op de manier zoals beschreven in de rubriek Spannende tijden maar in meer praktische zin. Vijf schepen zouden er voorzien worden van nieuwe afmeerpalen. Een hele onderneming. De schepen moesten van hun plek en tijdelijk bij elkaar langsij. Best lastig als het stormt. Aan boord van de Bruxelles 16 was ik geruime tijd voor de werkzaamheden al getuige van veel nauwgezet denkwerk: doe ik het wel of doe ik het niet, waar moeten de palen precies gezet worden, en gehannes met meetlatten. De steiger werd ook maar gelijk ontmanteld en vervangen door een noodvehikel waar de hond zich ondanks mijn angstige bedenkingen uitstekend op wist te redden. De aanstichters waren Henk en Ket van de Mutabel. Zij gunden zichzelf na dertig jaar eindelijk wel eens echte meerpalen. Toen de burens vernamen van hun plannen, kwamen er al snel meer belangstellenden. Wellicht kon er een groepskorting worden bedongen. Na het nodige speurwerk en vergelijkend onderzoek was Henk uitgekomen bij een geschikte leverancier en tevens uitvoerder: PK waterbouw.

De wet van Murphy

De mannen die belast waren met de uitvoering bleef geen enkel ongemak bespaard. Hoewel de motor van hun schip net gereviseerd was, kon dat toch niet verhinderen dat die vlak na vertrek stil viel bij de Coentunnel. Het gevolg was verlies van een werkdag. De al gemelde storm hield de gehele week aan. De waterstand was extreem laag en dientengevolge ook de bereikbaarheid van de schepen. Enig graafwerk was soms vereist. De eerste overnachting in noodweer resulteerde wederom in motorpech omdat er water in de uitlaat was gekomen. Later ging ook

het trilapparaat nog kapot. Eind goed, al goed. Het resultaat is wat telt en de vijf schepen liggen nu stevig vast in het riet aan echte afmeerpalen. De storm is ook gaan liggen. Ondanks alle tegenslag raakten de palenmannen hun Amsterdamse gevoel voor humor niet kwijt, al speelde er toch ook wel een zekere gêne. Sander: Als het nu alleen jezelf betreft, is het geen probleem maar het geeft ook ongemak aan de klanten. Wij hebben dit nog nooit meegemaakt in onze carrière. Aan expertise overigens geen gebrek. Zij hebben ooit alle arken van zijkanaal B van hun plek gehaald voor nieuwe steigers. Een klus van twee jaar.

Homan Mylos

PK Waterbouw is ooit geïnitieerd door André Krijger en Sander Wesseling. Zij werkten daarvoor met een derde partner bij Homan Mylos. Dat bedrijf richtte zich voornamelijk op woonboten en verkocht betonnen drijfblokken met piepschuim. Toen de derde man naar het buitenland vertrok besloten zij dat gedeelte van het bedrijf te verkopen en gingen zich vooral richten op hei- en waterwerk. Sander: "Wij willen het bedrijf kleinschalig houden. Anders wordt het allemaal te ingewikkeld. Bovendien hou je zo persoonlijk contact met je klanten".

Peppie en Kokkie

Zij maakten een doorstart als PK Waterbouw. Bij de Kamer van Koophandel wilden ze evenwel weten waar die PK voor stond. Terstond werd er geopperd "Peppie en Kokkie", die gingen ook altijd centjes verdienen. Een liedje dat hardnekkig in je hoofd blijft spoken, heb ik ondervonden. Sander: "Het klonk best lulig als je het voluit schreef, bovendien wilde we niet dat mensen gingen denken dat we ook werkten als het roemruchte tweetal, vandaar alleen PK."



Boven: Langsrij bij de buurman
De nieuwe paal met muts

24

► Een veelzijdig bedrijf

Peppie of Kokkie, André Krijger houdt zich tegenwoordig vooral bezig met het kantoorwerk. Sander heeft meer affiniteit met het buitenwerk. Het tweetal is inmiddels versterkt met Willem Bos en Marcel Bruine, die samen met Sander de klus op de Laars heeft geklaard. Allemaal bootbewoners overigens. Sander: "Anders kun je er toch niet mee werken, dan snap je er niets van." Ze hebben een aardige vloot opgebouwd. Meer schepen dan ze kunnen bevaren. Trots meldt Sander dat ze zijn begonnen met een kraan die ze helemaal plat kunnen leggen en zo met een relatief kleine boot onder alle bruggen van Amsterdam door kunnen varen, hun voornaamste werkgebied. Sander: "Eigenlijk zijn wij het enige bedrijf dat alle plekken weet te bereiken, ze komen dus voor bepaalde klussen vaak domweg niet onder ons uit." Hun werkzaamheden zijn divers: heien, baggeren, slepen, beschoeiingen, bergingswerk, uitvinden: de paalbeugels waarmee tegenwoordig bijna alle arken afgemeerd zijn uit hun brein ontsproten. Eigenlijk

voeren ze alleen die klussen niet uit waarbij vraagtekens rijzen of ze die wel aankunnen. Marcel heeft zelfs een kunstwerk uitgevoerd op aanwijzingen van de kunstenaar. Dat is te bewonderen in IJburg. Ook walklussen worden niet geschuwd, ze hebben een opdracht liggen om de fundering van een strandtent in IJmuiden te leggen. Met uitzicht op het water natuurlijk.

Terug naar de palen

De reden waarom dergelijke opdrachten ook op hun pad komen is weer gelegen in de palen, daar handelen zij actief in. Zij gebruiken gerecycled hout van oude ducdalven en meerpalen. Door dit hergebruik voldoen zij aan de eisen voor certificering met een VCA certificaat voor duurzaamheid. Die oude palen waren van tropisch hardhout en dat staat tegenwoordig gelukkig te boek als fout. Voordeel van dat hout is dat het veel steviger is dan wat nu op de markt is te krijgen omdat er vroeger gewerkt werd met grote oude bomen. Er is veel vraag naar, en zo komen zij ook in contact met opdrachtgevers die anders hun klus niet zouden hebben uitbesteed aan een bedrijf dat gespecialiseerd in waterbouw. Sander: "Ze bestellen die palen en vragen dan gelijk of wij ze ook kunnen neerzetten. Soms moppert er wel eens iemand dat het oud hout is, maar zoals iemand van een houtzagerij mij ooit uitlegde, oud hout bestaat helemaal niet, als je het gaat schaven is het weer helemaal nieuw."

Winter

Tot slot ben ik nog wel even benieuwd of het werk onder alle weersomstandigheden gewoon doorgaat. De winter staat natuurlijk weer voor de deur. Sander: Ach, het IJ befrist nooit, het Noordzeekanaal ook niet. Wat wel vervelend is dat bij vorst eventuele spetters aan boord gelijk bevroren. Je kunt dan eigenlijk alleen nog maar op handen en knieën over het dek. Ik heb nog maar één keer meegemaakt dat we echt niet konden doorwerken en drie weken hebben stilgelegen. Dat was tijdens een klus bij die drijvende woningen in IJburg. Gelukkig maar, want de heren zijn tot de lente volgeboekt. ■

Meer informatie kunt u vinden op de website: www.pkwaterbouw.nl

ADVERTENTIE

DUURSM  **VERSLUIJS**

DÉ WOONBOOT TAXATEUR

TAXATIE met of zonder ligplaats
VISUELE INSPECTIE bij aankoop

Informeer naar onze concurrerende tarieven

088-77 88 666 (lokaal tarief)

Amsterdam – Naarden – Oegstgeest

www.duursma.info

Jarenlang zette Ywe Ijkema zich in voor de rechten van Haagse woonbootbewoners. Maar de politiek deed er twaalf jaar over om aanstalten te maken tot verandering.



De Haagse aanhouder wint

Twe Ijkema (47) woont sinds 2001 op een woonboot in Den Haag. Zijn liefde voor wonen op het water kreeg hij mee van zijn moeders familie. “Toen ik klein was ging ik vaak bij mijn oma op bezoek, die woonde op een binnenvaartschip in Utrecht. Daardoor heb ik altijd al op het water willen wonen. Het is een stukje nostalgie, denk ik.” Toen hij zijn huidige boot kocht, een verbouwd binnenvaartschip (oftewel een scharck), ging zijn droom in vervulling. Maar hij merkte al snel dat woonbooteigenaren in Den Haag niet gelijk worden behandeld ten opzichte van bewoners van huizen. “Pas toen ik bij de notaris zat om het koopcontract van mijn huidige woonboot te tekenen, ontdekte ik dat de ligplaatsvergunning niet bij de koop inbegrepen was. Die kon pas na de koop worden aangevraagd. Er bestond dus een kans dat de aanvraag zou worden afgewezen en ik al mijn geld kwijt was aan een boot die nergens mocht aanmeren. Vergelijk dat nou eens met het kopen van een woning op de wal.”

Al gauw kwam Ijkema erachter dat er meer aan de hand was. “We hebben dezelfde plichten, maar krijgen niet dezelfde rechten. Wij moeten bijvoorbeeld, net als woningen op de wal, onze boten aansluiten op het rioleringsstelsel. Maar wij krijgen bijvoorbeeld geen huursubsidie. Ook een vergunning aanvragen voor een dakkapel, zoals dat bij een huis kan, mag bij een woonboot niet. Wij moeten ons houden aan vaste afmetingen: twintig meter lang,

vijf meter breed en twee meter tachtig hoog vanaf de waterlijn. We hebben het recht niet om onze woning vorm te geven zoals wij dat zouden willen. Het resultaat is dat de verscheidenheid verdwijnt en dat iedereen moet wonen in karakterloze schoenendoosjes.”

Vereniging

In 2003 zette hij met kennissen daarom de Haagse Waterwoning en Kade V Vereniging op. Ongeveer de helft van alle woonbootbewoners uit Den Haag, zo'n 120, sloten zich hierbij aan. Samen stredden zij voor zaken als een duidelijke woonvisie en een locatiogericht beleid. “De wal steekt op sommige plekken een meter, en op andere plekken drie meter boven het water uit”, legt Ijkema uit. “In het laatste geval kunnen makkelijk boten komen die hoger zijn dan twee meter tachtig. Je moet het per locatie bekijken.” Ook vroeg de vereniging om de opheffing van de precariobelasting, een bedrag dat particulieren betalen aan de gemeente voor het gebruik van ‘voor openbare dienst bestemde gronden’. Op deze manier huren de woonbooteigenaren in feite de plek waarop zij wonen van de gemeente. De belasting betreft een vast bedrag per vierkante meter, waardoor alle woonbooteigenaren ongeveer hetzelfde betalen, omdat de woonboten een vaste maat hebben. “Dit houdt in dat iemand die in een chique buurt woont evenveel betaalt als iemand wiens boot naast een industrieterrein ligt. Bij bewoners van woningen op de wal gebeurt dit niet.

Daar wordt de belasting berekend door de waarde van het huis.” Verder wilden de leden de invoering van het Snippergroentarieff voor woonboten realiseren. Daarmee wilden zij groene stroken langs de kade financieren, zoals flatbewoners dat rond hun flatgebouw doen. “Het huidige beleid zorgt ervoor dat steeds meer tuintjes verdwijnen. De bewoners moeten per vierkante meter betalen en het wordt hen gewoon te duur.” Als voorbeeld noemt hij de Troelstrakade, die volgens hem ooit ontzettend groen was. Nu heeft daar nog maar een vijfde van de woonboten een tuintje.

Politiek

Helaas lukte het de vereniging niet om verandering te brengen in de positie van haar leden. “Als 120 mensen stel je electoraal natuurlijk geen pepernoot voor”, legt Ijkema uit. “Dus luisterde niemand naar ons.” In 2012 werd de vereniging daarom opgedoekt. Maar Ijkema blijft politiek actief. Sinds kort wordt er in de politiek gesproken over de Roerende Ruimte Belasting, een heffing die wordt afgeleid van de waarde van woonschepen, net als bij stenen huizen. “Dat is veel eerlijker dan de precariobelasting. Zo wordt gekeken naar hoeveel de eigenaar kan betalen.” Volgens Ijkema gaat het nu eindelijk de goede kant op. “De huidige raadsleden snappen het beter, denk ik. Jarenlang luisterden alleen de ambtenaren, maar die maken het beleid niet. Nu werkt de gemeenteraad eindelijk mee. Dus ja, de aanhouder wint.” ■

YVONNE HELSLOOT

Cairo is een broeinest van macht, toenemende religieuze en politieke terreur en persoonlijke drama's. Binnen deze duistere context doet een ex-rechercheur onderzoek naar een verdwenen stervoetballer.

Donker als de onderwereld

Detective Makana vertrok zeven jaar geleden uit Khartoem. Toenemend religieus fundamentalisme zorgde ervoor dat hij met zijn vrouw en dochter moest vluchten. Zijn werk als rechercheur bij de politie werd hem onmogelijk gemaakt. Vrouwen werden gedwongen te stoppen met werken. Zijn vrouw was als bioloog extra 'verdacht'. Dat de 'mens biologisch te verklaren was', was een standpunt dat totaal indruiste tegen de toenemende heersende macht. Vrouw en dochter kwamen om tijdens de vlucht.

In opdracht van de rijke en machtige Saad Hanafi duikt Makana in het verleden van de verdwenen Adil Romario. Hanafi was ooit arm. Nu is hij een legende en ook zijn duistere rollen worden "gladgestreken". "Hij stal van de rijken en gaf aan de armen, zeiden ze". Het voetbalteam is ook zijn eigendom. Hij bouwt er een prestigieus stadion voor. Deze heerser over Cairo richtte dit "Dreamteam" op met een sportschool voor kansarme jongens. Scholing én werk. Romario was zo'n jongen. Hij is nu een van zijn beste spelers én zijn oogappel.

Hanafi is inmiddels oud en minder helder. Zijn rijk staat aan de rand van een financiële afgrond. Tussen hem en zijn vroegere vriend Daud Bulatt spelen oude vetes. Hun machtsstrijd wordt gecompliceerd door de toenemende invloed van de rijke Rus Vronsky. Hanafi's dochter Soraya en rechterhand Gaber proberen beiden, gezamenlijk en om privéredenen, te redden wat er te redden valt.

26

Al snel speelt de jaren geleden in Cairo verdwenen, vierjarige Alice Markham een rol in Makana's onderzoek. Zij was de dochter van Liz Markham. Liz raakte als jong, verslaafd meisje zwanger in Cairo. Zij komt bij haar zoveelste zoektocht naar Alice in Cairo met Makana in contact, waarna ze wordt vermoord. De politie komt in actie, evenals de Special Branch uit Engeland. Bij zijn onderzoek wordt Makana geholpen door een journalist en een rechercheur, die onderzoek doen naar de moord en de beide verdwijningen. De journalist wordt na eerste publicatie ontslagen. Hanafi oefent

grote invloed uit op de media. De rechercheur wordt gehinderd door zijn grote baas, eveneens onder invloed van het grote geld en toenemende politieke en religieuze spanningen.

Makana's onderzoek krijgt steeds meer raakvlakken met zijn eigen pijnlijke verleden. De raadsels rond de verdwijningen en de moord worden langzaam onthuld.

In zijn vrije uren trekt Makana zich terug op zijn "awana", een "drijvende berg wrakhout". "Hij beschouwde het als een boot, wat het natuurlijk niet was, niet echt, het was enkel een fragiel bouwwerk dat op een roestige ponton was gespijkerd". Hij droomt ervan dat hij altijd de trossen kan losgooien en de wereld rondvaren. "Waarschijnlijk zou het als een baksteen zinken". Zo gaat het filosofisch door. Er zijn beschrijvingen van de boot zelf (twee verdiepingen) en de ligplaats aan de Nijl met zijn verkeersstromen. Zijn enige burens: zijn huisbassin en haar gezin. "Zij bewoonden een krot van gesjabloneerde houten kratten en geplette jerrycans, die zich hachelijk aan de afbrokkelende oevers vastklampte...". Een enorme eucalyptus boom houdt het geheel op zijn plaats.

Een politieke thriller en een complexe puzzel. Parker Bilal is oorspronkelijk half Soedanees. Hij studeerde in Engeland. Zijn eerste twee boeken over Makana schreef hij in Khartoem, waar hij in 1984 terugkeerde. Momenteel woont hij in Barcelona. Over Makana verschenen ook 'Engel van de stad' en 'Moord in de oase'. De boeken zijn zowel in het Nederlands als in het Engels te koop en te leen in de Openbare Bibliotheek. ■



Titel	De donkere straten van Cairo
Auteur	Bill Parker
Uitgever	De Geus, Amsterdam, 2013
ISBN	978-90-445-3104-6
Prijs	Tweedehands, vanaf € 6,00

Relaas van een verboting (deel 8)

De deadline was al verstreken op de geplande dag voor de grote botenwisseling, maar ik mocht het verhaal laat indienen om de serie met een aaneengesloten laatste aflevering af te ronden. Helaas! De weergoden besloten om niet mee te werken en de laatste aflevering kan pas in het aprilnummer

verschijnen. In Heerenveen blijft Gerard, de koper van mijn oude woonboot ijverig bezig en zijn droom van een luxe varende woonboot neemt steeds tastbaarder vorm aan. Die man is een tovenaars met de handel in oude scheepsonderdelen – op de foto zijn op mijn oude casco grote, bijelkaar gescharrelde brokstukken van drie andere schepen te zien! ■

Nog een paar details en klaar is Kees! De man links op de foto is de tweelingbroer van Gerard.





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

Meer op: www.mathilderenes.com



Mathilde is ook op Facebook!



Vreselijke storm en regen, ellendig dus!



Tóch kwam de olieboer, alleen was hij leeg toen hij eindelijk bij ons was.

Geluklijk ook 2 leemb hout besteld.



dus even aan 't werk



lekker bij de houtkachel



Overleven we de winter wel!