



Gemeente Amsterdam
Dienst Onderzoek en Statistiek

Woonlasten woonbootbewoners Amsterdam

Project: 4270

In opdracht van: Dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam

drs. Dennis Beckers

drs. Lara ten Broeke

drs. Jeroen Slot

Weesperstraat 79
1018 VN Amsterdam
Telefoon 020 527 9421
d.beckers@os.amsterdam.nl

Postbus 658
1000 AR Amsterdam
Fax 020 527 9595
www.os.amsterdam.nl

Amsterdam, oktober 2005



Inhoud

Inleiding	4
1 Kenmerken woonboten en bewoners	6
1.1 De woonboten	6
1.2 Faciliteiten	7
1.3 De bewoners	8
2 Woonlasten op het water	14
2.1 Gehanteerde indeling van woonschepen	14
2.2 Woonlasten van woonbootbewoners	15
2.3 Woonlasten in vergelijking met 1991	16
2.4 Financieringslasten van woonbootbewoners	18
3 Woonsituatie	20
3.1 Tevredenheid over de woonsituatie	20
3.2 Tijdsbesteding	22
3.3 Mening over het gemeentelijk beleid	23
4 Woonlasten op het water vergeleken met andere bewoners	25
Samenvatting en conclusie	26

Inleiding

In 1991 heeft O+S een onderzoek uitgevoerd onder woonbootbewoners naar de woonlasten van deze groep Amsterdammers. Aanleiding voor het onderzoek was een besluit van de gemeenteraad om de liggelden voor woonbootbewoners te verhogen. Dit besluit leidde tot een discussie over de hoogte van de woonlasten voor woonbootbewoners. Toen bleek dat er geen gegevens beschikbaar waren over de hoogte van de woonlasten voor woonbootbewoners is besloten hiernaar onderzoek te doen.

Vijftien jaar later is de situatie op een aantal punten veranderd. In de loop der jaren zijn er heffingen en subsidies van de overheid verdwenen en bijgekomen, en de prijzen en tarieven zijn in verschillende mate gestegen. In oktober 2004 heeft de gemeenteraad een besluit genomen over de betaling voor ligplaatsen voor woonboten. Voor nieuwe ligplaatsen zullen zogenaamde aanlegovereenkomsten worden gesloten. Daarnaast wordt het systeem van precario (ligplaatsgeld) voor het gebruik van bestaande ligplaatsen in stand gehouden. Aan het raadsbesluit ligt een notitie over betaling door woonboten ten grondslag¹. In deze notitie wordt voorgesteld dat *“een traject zal worden voorbereid voor discussie en besluitvorming binnen de huidige kaders van precarioheffing. Daarvoor is dan vooral de redelijkheid van het tarief inzet.”* Om deze redelijkheid te kunnen beoordelen is onder meer aanvullende informatie nodig over de woonlasten van woonbootbewoners. Door dit onderzoek wordt daarin voorzien.

Werkwijze

De woonlasten van woonbootbewoners, waaronder de hoogte van het precario, zijn geïnventariseerd door middel van een enquête onder woonbootbewoners. Deze enquête is in grote lijnen een herhaling van het woonlastenonderzoek van 1991.

Het bleek niet mogelijk om de enquête telefonisch af te nemen, omdat het op basis van het NAW-bestand niet voldoende mogelijk was om daar telefoonnummers bij te vinden. Daarom is gekozen voor een schriftelijke enquête.

De resultaten van dit onderzoek worden vergeleken met die van het onderzoek Wonen in Amsterdam, een grootschalig onderzoek dat om het jaar onder Amsterdammers wordt uitgevoerd. De laatste keer dat Wonen in Amsterdam werd uitgevoerd was in 2003.

Vragenlijst

Uitgangspunt voor de vragenlijst die voor de enquête is gebruikt is de vragenlijst die ook in 1991 is gebruikt. De opzet van deze vragenlijst is aangehouden. Op enkele punten was aanpassing van de vragenlijst noodzakelijk, in verband met veranderde regels of de privatisering van de energiesector, waardoor consumenten nu zelf kunnen beslissen bij wie zij energie willen afnemen in plaats van dit verplicht bij het GEB te moeten doen. Daarnaast is het onderwerp wateraansluiting en -gebruik toegevoegd. In overleg met

¹ BBA, *project Wonen op Water*. Amsterdam, BBA, december 2003

vertegenwoordigers van woonbootbewoners zijn een aantal vragen toegevoegd of aangepast.

Respons en representativiteit

In totaal werden er 1544 enquêtes verstuurd. Dertien procent daarvan, oftewel 205 enquêtes werden ingevuld teruggestuurd. Deze respons ligt beduidend lager dan in 1991: toen werd een respons van 62% behaald. Een verklaring voor dit verschil ligt in de onderzoeksmethode: toen zijn enquêteurs bij alle woonbootbewoners langs gegaan.

Het is moeilijk om een beeld te krijgen van de representativiteit van de respondenten voor de gehele populatie omdat er over de populatie niet veel bekend is. Er kan wel gekeken worden of de groep respondenten qua ligplaats representatief is. Dit blijkt het geval. Bewoners in Oud-West en Amsterdam-Noord zijn iets ondervertegenwoordigd en bewoners uit Amsterdam Oud Zuid zijn wat oververtegenwoordigd. De verschillen zijn echter klein.

Tabel Populatie en respons naar stadsdeel

	populatie	respons
Amsterdam-Centrum	43	43
Westpoort	1	0
Westerpark	5	8
Oud-West	11	6
Zeeburg	10	12
Bos en Lommer	0	0
Amsterdam-Noord	14	8
Geuzenveld-Slotermeer	0	0
Osdorp	1	0
Slotervaart	0	0
Oost/Watergraafsmeer	2	2
Amsterdam Oud Zuid	5	9
Zuideramstel	4	2
onbekend/postbus	3	8

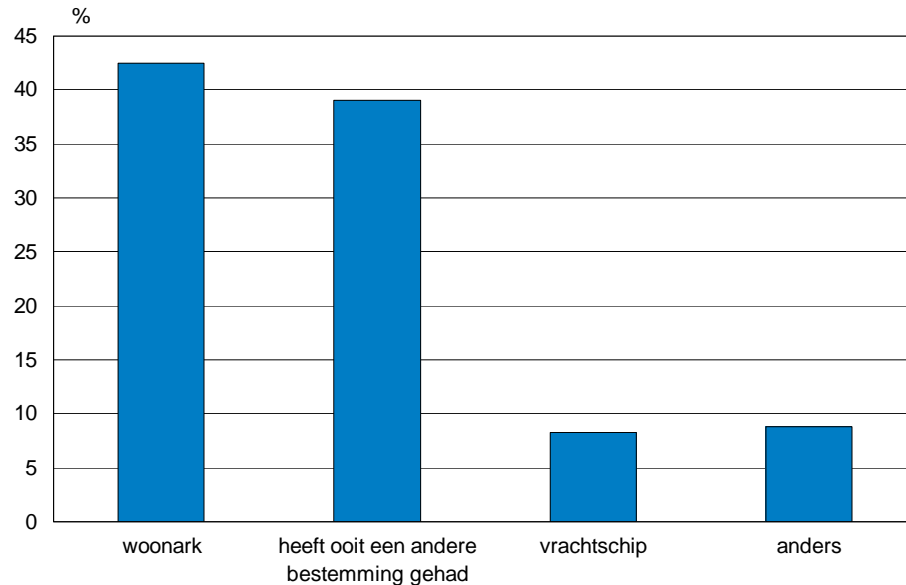
1 Kenmerken woonboten en bewoners

In dit hoofdstuk wordt de populatie van de woonbootbewoners beschreven en op een aantal kenmerken vergeleken met de Amsterdamse huishouden van 'walbewoners'. De achtergrondkenmerken geven een inzicht in de inkomenspositie van woonbootbewoners, wat voor de analyse van de woonlasten van belang is.

1.1 De woonboten

De meeste woonboten (42%) zijn als zodanig gebouwd, 39% heeft ooit een andere bestemming gehad. In 1991 lag het percentage boten dat als woonboot gebouwd was met 64% hoger dan nu.

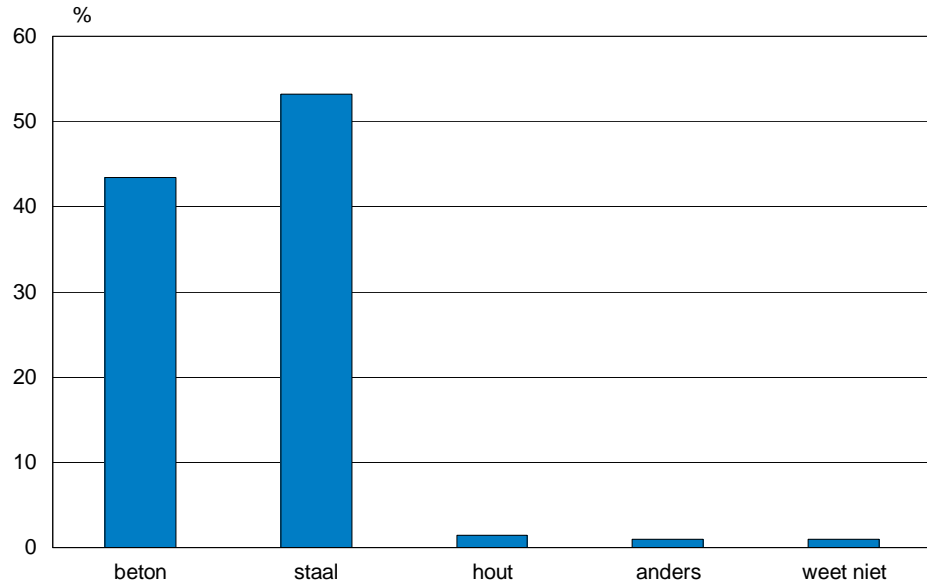
Figuur 1.1 Bestemming van woonboten (n=205)



Ruim de helft van de boten (53%) heeft een stalen casco, 43% heeft een betonnen casco. Andere materialen als hout komen nauwelijks voor. Dit is voor de woonlasten van belang omdat er voor schepen met een betonnen casco in principe geen verplichting is tot een driejaarlijkse keuring, terwijl de verzekering voor schepen met een stalen casco meestal wel een driejaarlijkse keuring vereist. Daarnaast betekent een stalen casco vaak extra onderhoud. Naar verhouding zijn er nu meer boten met een stalen casco dan in 1991 (38%, nu 43%) en minder boten met een betonnen casco (61% in 1991, nu 53%). Het aantal bewoners dat te maken heeft met een driejaarlijkse keuring ligt daarom wat hoger.

De woonarken hebben vrijwel allemaal een betonnen casco (94%), de boten die ooit een andere bestemming hebben gehad zijn vrijwel allemaal van staal (94%). Ook in 1991 was dit het geval.

Figuur 1.2 Casco (n=205)



Geen van de woonarken kunnen op eigen kracht varen. Van de boten die ooit een ander bestemming hebben gehad kan 38% dat.

Boten gebouwd voor 1900 zijn zeldzaam (4%). De meeste boten zijn gebouwd tussen 1901 en 1940 (42%) of 1941 en 1980 (38%). Vijftien procent is van na 1980.

Vierennegentig procent van de bewoners heeft een officiële ligplaatsvergunning. Vier procent heeft een speciale vergunning en 1% heeft geen vergunning.

1.2 Faciliteiten

De woonboten hebben gemiddeld 3.9 kamers en 2.7 woon- en slaapvertrekken. Bijna negen van de tien boten hebben een keuken, in 93% is een badkamer aanwezig. Ruim een derde van de woonbootbewoners beschikt over een tuin, een patio of een dakterras. Ruim een vijfde heeft een balkon. Bijna de helft van de boten heeft een zolder, een berging of een ruim.

Een ruime meerderheid van de bewoners heeft een inboedelverzekering (89%). Eenentachtig procent heeft ook een cascoverzekering. Vrijwel iedereen heeft een gas- en elektriciteitsaansluiting. Op een derde van de schepen is deze aansluiting onlangs aangelegd, op twee derde was hij al aanwezig. Een deel van de ondervraagden komt ook nog op een andere manier aan stroom. Elf procent krijgt extra stroom via een aggregaat en 4% gebruikt zonne-energie. Bijna 80% kookt en verwarmt de boot via een energiebedrijf, 16% heeft een losse gas- of oliekachel. Ruim een vijfde heeft een allesbrander. Verbouwde woonschepen beschikken hier vaker over.

Ruim een derde heeft een cv. Slechts 7% van de ondervraagden is aangesloten op het riool. Ruim acht van de tien ondervraagden hebben een watermeter. Negen procent komt aan water via een aansluiting zonder meter en 4% komt aan water via de waterboot.

1.3 De bewoners

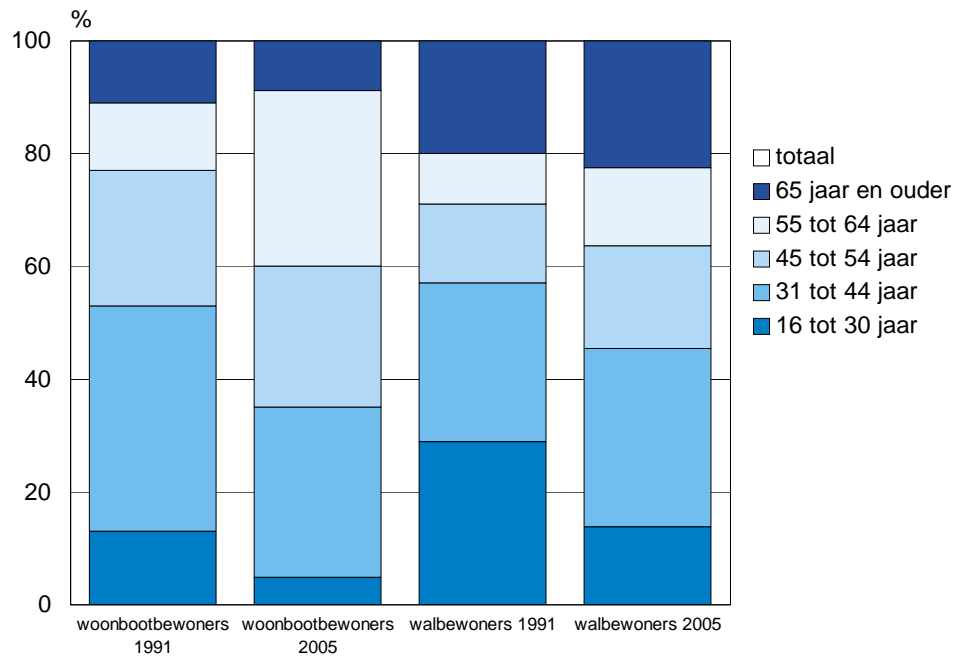
Het aantal woonbootbewoners ligt rond de 2000. Dit is niet veranderd ten opzichte van 1991. Bijna vier van de tien bewoners wonen al meer dan twintig jaar op een boot. Bijna een kwart bewoont tien tot twintig jaar een woonboot. Ten opzichte van 1991 is de groep die minder dan vijf jaar op een boot woont kleiner geworden, terwijl de groep die meer dan twintig jaar op een boot woont fors gegroeid is.

Tabel 1.1 Aantal jaren dat men op het water woont, 1991 en 2005 (n=204) (in procenten)

	1991	2005
minder dan 5 jaar	27	19
tussen 5 en 10 jaar	15	20
tussen 10 en 20 jaar	29	24
meer dan 20 jaar	29	38
totaal	100	100

De woonduur hangt uiteraard samen met de leeftijd. De meest recente gegevens voor walbewoners dateren uit 2003. Woonbootbewoners zijn wat ouder dan walbewoners. Vijfenzestig procent is ouder dan 45, voor de walbewoners is dit 55%. Onder woonbootbewoners zijn beduidend minder mensen onder de 30 en boven de 65 jaar. De gemiddelde leeftijd is gestegen ten opzichte van 1991. Dit hangt samen met de stijging van de gemiddeld woonduur: de groep uit 1991 is ouder geworden en woont dus ook langer op een boot.

Figuur 1.3 Woonbootbewoners en huishoudens op de wal naar leeftijd (percentages)



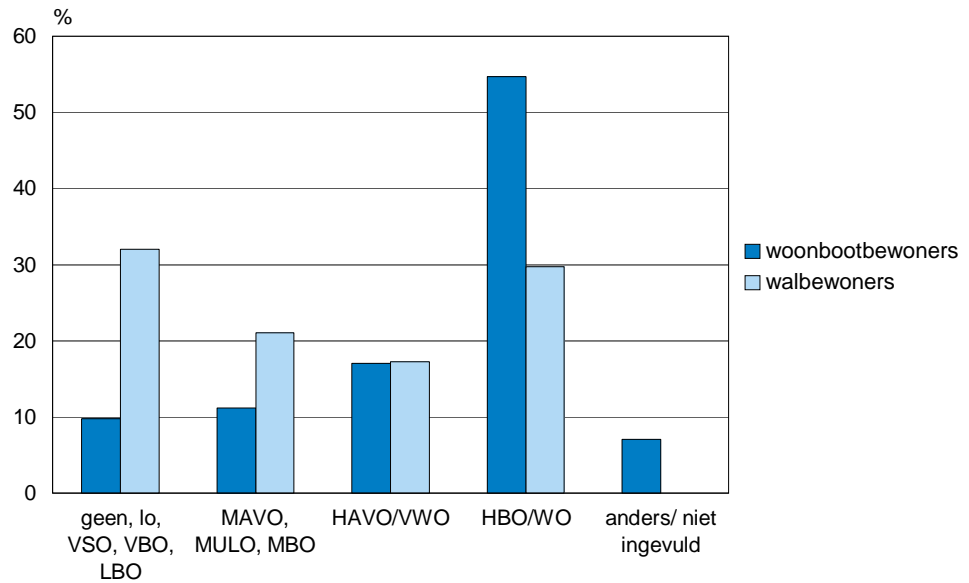
bron gegevens Amsterdam: 1991: Inkomens- en budgetonderzoek 1991, 2003: WiA 2003

Het opleidingsniveau van woonbootbewoners ligt hoger dan dat van walbewoners: ruim de helft heeft een opleiding op HBO of wetenschappelijk niveau. Voor de walbewoners is dit maar 30%. Ook in 1991 waren hoog opgeleiden oververtegenwoordigd, maar deze oververtegenwoordiging is nu nog groter dan toen.²

² Omdat de gehanteerde opleidingscategorieën voor 2005 en 1991 verschillen zijn er twee grafieken opgenomen.

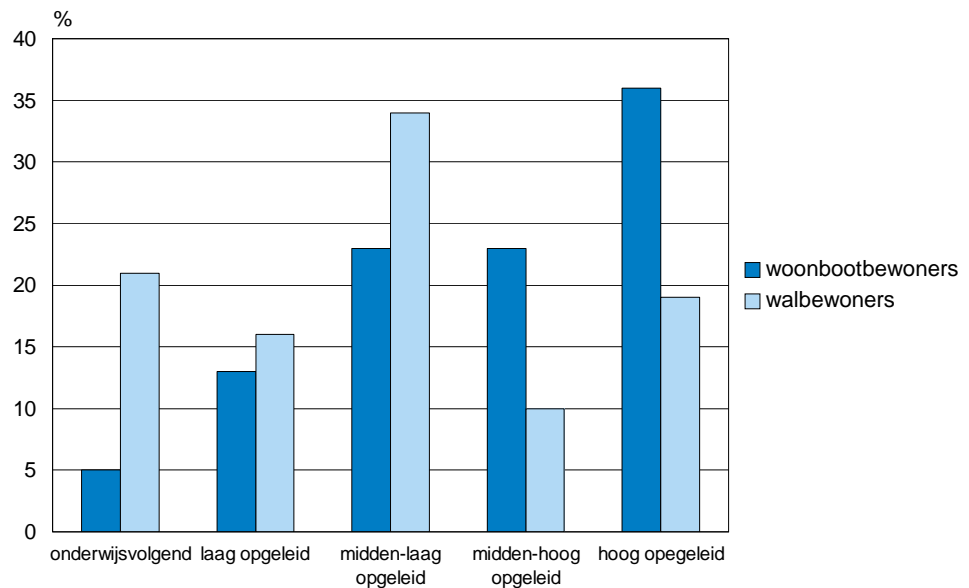
Woonlasten woonbootbewoners Amsterdam

Figuur 1.4 Woonbootbewoners en huishoudens op de wal naar opleiding (percentages), 2005



bron gegevens Amsterdam: WiA 2003

Figuur 1.5 Woonbootbewoners en huishoudens op de wal naar opleiding (percentages), 1991



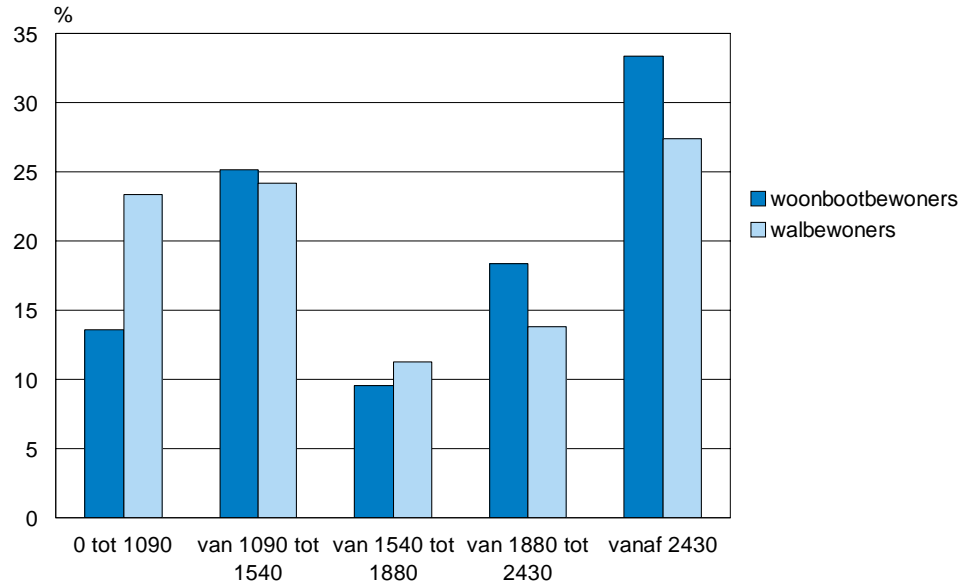
bron gegevens Amsterdam: Inkomens- en budgetonderzoek, 1991

Dit hogere opleidingsniveau vertaalt zich ook in een hoger inkomen voor woonbootbewoners. Ruim eenderde deel van de woonbootbewoners vallen in de hoogste

Woonlasten woonbootbewoners Amsterdam

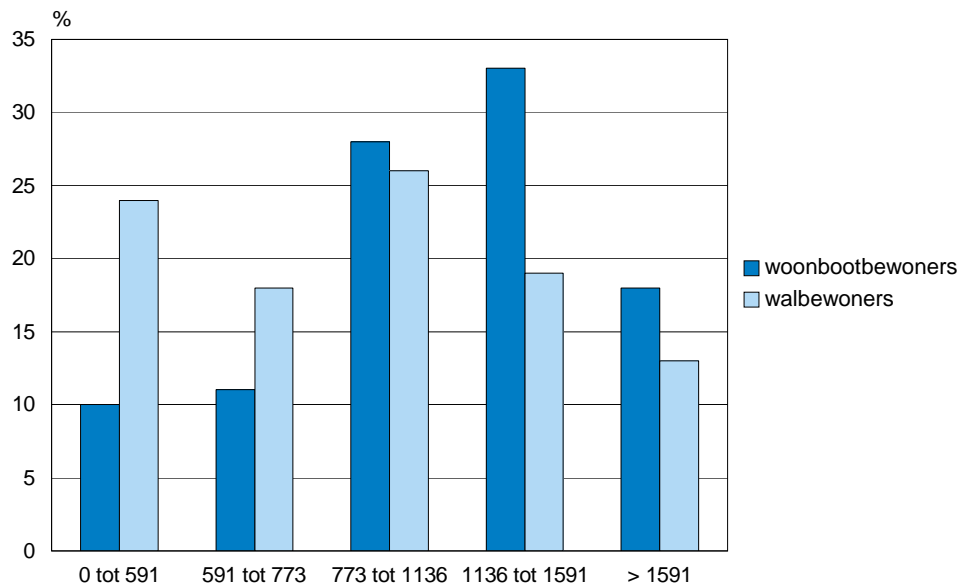
inkomensklasse, voor de walbewoners is dit 27%. Ten opzichte van 1991 zijn er meer mensen met een hoog inkomen onder de woonbootbewoners.³

Figuur 1.6 Woonbootbewoners en huishoudens op de wal naar netto inkomen (in euro's) per maand (percentages), 2005, wal 2003



bron gegevens Amsterdam: WiA 2003

Figuur 1.7 Woonbootbewoners en huishoudens op de wal naar netto inkomen (in euro's) per maand (percentages), 1991



³ Ook de inkomenscategorieën verschillen, daarom zijn er twee grafieken opgenomen.

Onder woonbootbewoners met een lange woontijd zijn meer mensen met een laag inkomen. De bewoners die kort geleden op een woonboot zijn komen wonen hebben overwegend een hoger inkomen.

Tabel 1.2 Aantal jaren dat men op een boot woont naar netto inkomen per maand (n=173)

	aantal jaren
0-1090	24
1090-1540	22
1540-1880	13
1880-2430	14
> 2430	14
Totaal	17

Qua huishoudsamenstelling lijken woonbootbewoners op walbewoners. Alleen stellen zonder kinderen zijn wat oververtegenwoordigd. Ten opzichte van 1991 is het percentage alleenstaanden gestegen en het aantal stellen met kinderen gedaald. Voor walbewoners is deze verschuiving niet te zien.

Tabel 1.3 Woonbootbewoners en huishoudens op de wal naar huishoudsamenstelling (percentages)

	woonbootbewoners	walbewoners
Alleenwonend	47	50
stel zonder kind	30	22
Eenoudergezin	4	9
stel met kinderen	18	17
Anders	0	1
Totaal	100	100

bron gegevens Amsterdam: WiA 2003

De inkomensverschillen tussen woonbootbewoners en walbewoners zijn het grootst voor alleenstaanden en stellen met kinderen: woonbootbewoners in deze groepen verdienen beduidend meer dan walbewoners. Ook in 1991 was dit het geval, alleen is het verschil voor alleenstaanden wat toegenomen terwijl het voor stellen met kinderen juist wat afgenomen is.

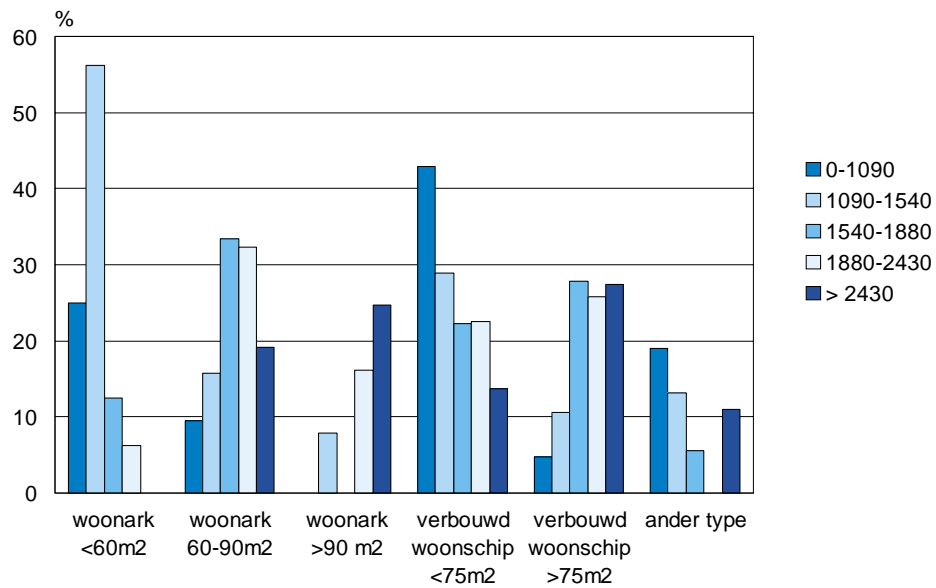
Tabel 1.4 huishoudinkomens van woonbootbewoners en walbewoners naar samenstelling huishouden (percentages)

	woonbootbewoners	walbewoners
alleenstaand	1857	1477
stel zonder kinderen	2525	2610
eenoudergezin	1318	1434
stel met kinderen	2755	2458
allen	2185	1931

bron gegevens Amsterdam: WiA 2003

Hoe groter de boot, hoe hoger het inkomen. In verbouwde woonschepen die kleiner zijn dan 75m² wonen de meeste mensen met lage inkomens, in verbouwde woonschepen met een oppervlakte groter dan 75m² en in woonarken groter dan 90m² wonen de meeste mensen met een hoog inkomen.

Tabel 1.8 Type boot naar inkomen (n=145) (in procenten)



2 Woonlasten op het water

In dit hoofdstuk komen de woonlasten van woonbootbewoners aan de orde.

2.1 Gehanteerde indeling van woonschepen

Er wordt onderscheid gemaakt op twee criteria: type boot en woonoppervlakte.

Waarbij voor type boot onderscheid gemaakt wordt tussen boten die:

- als woonboot gebouwd zijn ("woonarken")
- vroeger een andere bestemming hadden ("woonschepen")
- de rest

Voor woonboten die zo gebouwd zijn, wordt onderscheid gemaakt tussen kleine boten (minder dan 60 m²), middelgrote boten (60-90 m²) en grote boten (meer dan 90 m²). Voor verbouwde schepen worden twee categorieën onderscheiden: kleine (minder dan 75 m²) en grote (75 m² of meer) schepen.

Locatie is in de categorisering niet meegenomen, omdat er in het heffingenbeleid geen rekening gehouden wordt met de locatie. Alleen in stadsdeel Westerpark is het precario beduidend hoger dan in andere stadsdelen.

In totaal bestaat 42% van de boten uit woonarken en 37% bestaat uit verbouwde schepen. Het grootste deel van de woonarken heeft een oppervlakte van 60 tot 90 meter. Van de verbouwde schepen is iets meer dan de helft kleiner dan 75 m², iets minder dan de helft is groter dan 75m². In 20 procent van de gevallen is het type boot onbekend.

Tabel 2.1 Woonschepen naar type en woonoppervlak (percentages)

naar type	n	%
woonark < 60m ²	18	11
woonark, 60-90 m ²	33	19
woonark > 90m ²	21	12
totaal woonarken	72	42
verbouwd woonschip < 75m ²	33	19
verbouwd woonschip > 75 m ²	32	19
totaal verbouwde schepen	65	38
ander type schip/onbekend	35	20
totaal	172	100

2.2 Woonlasten van woonbootbewoners

In deze paragraaf komen de lasten van woonbootbewoners aan de orde. De volgende kostenposten worden daarbij onderscheiden: financieringslast, verzekeringskosten, keuringskosten, onderhoudskosten, liggeld, energiekosten, kosten voor water, afvalstoffenheffing, bijdrage waterzuiveringskosten en rioolrecht.

Op twee personen na zijn alle woonbootbewoners eigenaar van hun boot. Deze twee huurders zijn voor woonlasten buiten beschouwing gelaten. Een groot aantal mensen heeft de woonlasten niet ingevuld. Ook zijn alle waarden die zo hoog of laag zijn dat het onwaarschijnlijk is dat deze correct zijn niet meegenomen in de berekening.

Na de financieringslasten zijn de onderhoudskosten de grootste kostenpost. de onderhoudskosten zijn het hoogst voor verbouwde woonschepen groter dan 75m² en woonarken > 90 m². Er geldt dat hoe groter de boot is, hoe hoger de onderhoudskosten zijn. Ook de hoge extra stookkosten voor verbouwde woonschepen met een oppervlakte boven de 75m² vallen op. Voor grote schepen zijn de waterzuiveringslasten beduidend hoger dan voor kleine schepen.

tabel 2.2 Woonlasten in euro's per maand (n=172)

type schip	financiering	verzekering	keuring	onderhoud	liggeld	energie	extra stook	watergeld	water- zuivering	riool roerende ruimte	totaal	
woonark < 60m ²	38	47	2	91	37	106	15	9	20	9	5	379
woonark 60 - 90 m ²	283	69	0	103	54	149	14	14	18	9	8	722
woonark 90 m ²	535	80	0	122	81	185	6	15	34	9	7	1074
verbouwd schip < 75m ²	136	41	80	86	30	85	25	13	14	9	8	526
verbouwd schip > 75m ²	342	98	95	169	60	119	53	10	34	10	7	995
onbekend/ ander type	266	40	32	111	54	119	24	10	21	10	2	689
Totaal	276	65	38	117	53	128	24	12	24	9	6	752

2.3 Woonlasten in vergelijking met 1991

Ten opzichte van 1991 zijn de woonlasten gestegen. In 2005 besteden de ondervraagden woonbootbewoners gemiddeld 33% van hun inkomen aan wonen, in 1991 was dit 32%.

tabel 2.3 Kosten in euro's per maand (n=132)

type schip	kosten	inkomen	aandeel
woonark < 60m2	379	1311	30
woonark 60 - 90 m2	722	2177	34
woonark 90 m2	1074	3472	34
verbouwd schip < 75m2	526	1714	35
verbouwd schip > 75m2	995	2935	36
onbekend/ ander type	689	2259	31
totaal	752	2357	33

Met name voor kleine en middelgrote woonarken zijn de woonlasten als aandeel van het inkomen gestegen ten opzichte van 1991.

Tabel 2.4 Aandeel woonlasten 1991 en 2005

type schip	aandeel 1991	aandeel 2005
woonark < 60m2	27	30
woonark 60 - 90 m2	31	34
woonark 90 m2	32	34
verbouwd schip < 75m2	33	35
verbouwd schip > 75m2	34	36
onbekend/ ander type	31	31
Totaal	32	33

De maandlasten kunnen onderscheiden worden naar algemene lasten, energielasten en gemeentelijke lasten. Onder algemene lasten vallen de financieringslasten, verzekeringen, keuringskosten en onderhoudskosten. Onder energielasten vallen, naast de normale kosten, ook eventuele extra stookkosten. De gemeentelijke lasten zijn opgebouwd uit het watergeld, het liggeld, de waterzuiveringskosten en het rioolrecht.

Deze kosten kunnen ook worden uitgedrukt als aandeel van de totale kosten. Bijna 60% van de woonlasten bestaat uit algemene lasten en bijna een kwart beslaat energiekosten. Het gemeentelijk aandeel bedraagt 19%. Vooral kleine woonarken hebben relatief lage algemene lasten, het aandeel van de gemeentelijke lasten ligt voor hen hoger. Grote woonarken hebben relatief lagere energie en hoge algemene lasten.

tabel 2.5 Woonlasten in euro's per maand (n=132)

type schip	aandeel algemeen	aandeel energie	aandeel gemeentelijk	totaal
woonark < 60m2	36	30	34	100
woonark 60 - 90 m2	59	25	16	100
woonark 90 m2	63	17	20	100
verbouwd schip < 75m2	64	20	17	100
verbouwd schip > 75m2	65	21	14	100
onbekend/ ander type	50	27	23	100
Totaal	58	23	19	100

Er is veel discussie over de hoogte van het liggeld. In 1991 was dit gemiddeld 6%, in 2005 is dit gestegen naar 8%. Als het liggeld wordt uitgedrukt als aandeel van het inkomen, blijkt dat gemiddeld 3% van het inkomen aan liggeld wordt besteed.

tabel 2.6 Liggeld als aandeel van de totale lasten en als aandeel van het inkomen

type schip	aandeel van de lasten	aandeel van het inkomen
woonark < 60m2	12	4
woonark 60 - 90 m2	7	3
woonark 90 m2	9	3
verbouwd schip < 75m2	6	2
verbouwd schip > 75m2	6	2
onbekend/ ander type	11	3
Totaal	8	3

Tabel 2.7 laat de verschillen zien per kostenpost tussen 1991 en 2005. Deze getallen zijn berekend door het aandeel van een kostenpost van de totale kosten in 1991 te vergelijken met dat aandeel in 2005. Het getal '-7' bij de financiering bij woonboten < 60 m2 betekent dat in 2005 voor deze boten het aandeel van de financiering op de totale kosten 7% gedaald is ten opzichte van het aandeel in 1991.

tabel 2.7 Verschil verhoudingen kosten 1991-2005

	financiering	verzekering	keuring	onderhoud	liggeld	energie	extra stook	watergeld	waterzuivering	riool
woonark < 60m2	-7	0	0	-3	5	4	-1	-1	2	1
woonark 60 - 90 m2	5	0	0	-3	1	-2	0	-1	0	0
woonark 90 m2	14	-3	0	-8	3	-4	-2	-1	1	0
verbouwd schip < 75m2	6	1	4	-5	-1	1	-4	-1	1	0
verbouwd schip > 75m2	10	2	3	-9	-1	4	-5	-1	1	0
onbekend/ ander type	10	0	1	-14	2	5	-3	-1	2	0
totaal	6	0	3	-7	1	-1	-1	0	0	0

De financiering is voor alle boten een groter deel geworden dan het in 1991 was. Daarentegen is onderhoud verhoudingsgewijs een minder groot deel van de kosten uit gaan maken. Voor de verbouwde schepen is het percentage van de totale kosten dat aan keuringen wordt uitgegeven gestegen ten opzichte van 1991.

2.4 Financieringslasten van woonbootbewoners

Gemiddeld geeft 78% van de woonbootbewoners een lening afgesloten bij aankoop van de boot. Dit percentage ligt beduidend hoger dan in 1991: toen sloot 66% een lening af bij aankoop. Met name mensen met grotere woonboten sluiten vaak een lening af. Tweeënveertig procent heeft een hypotheek met levensverzekering, 37% heeft een andere hypotheekvorm. Veertien procent sloot een persoonlijke lening af en 19% leende geld van familie of vrienden. Voor 85% van de woonbootbewoners heeft de lening alleen betrekking op de boot en niet op andere zaken zoals de inventaris.

tabel 2.8 Percentage dat een lening heeft afgesloten (n=178)

	ja	nee	weet niet
woonark < 60m2	68	26	5
woonark 60 - 90 m2	84	16	
woonark 90 m2	88	12	
verbouwd schip < 75m2	79	16	5
verbouwd schip > 75m2	87	13	
onbekend/ ander type	61	34	5
Totaal	78	19	3

Gemiddeld hebben de woonbootbewoners ruim €35.000 eigen geld aan de boot besteed. Het gemiddeld hypotheekbedrag ligt op ruim €175.000. de gemiddeld looptijd van de lening is 25 jaar en de gemiddeld netto maandlasten liggen op €549. In 1991 was dit fl650 of bijna €300. Mensen met een woonboot die groter is dan 90 m2 besteden het meeste eigen geld aan de boot. Zij hebben ook de hoogste hypotheek en de hoogste netto maandlasten.

tabel 2.9 Woonlasten in euro's per maand (n=132)

	eigen geld	hoogte hypotheek	resterende looptijd	netto lasten hypotheek/lening
woonark < 60m2	18536	67578	21	72
woonark 60 - 90 m2	37267	196632	27	275
woonark 90 m2	67155	202682	26	527
verbouwd schip < 75m2	17296	93991	22	232
verbouwd schip > 75m2	45005	266965	27	332
onbekend/ ander type	29068	112104	25	192
totaal	35157	171040	25	270

Gemiddeld betalen de ondervraagde woonbootbewoners €11 aan woonlasten per m2. De financieringslasten allen zijn €3 per m2.

tabel 2.10 Totale lasten en financieringslasten per m2

type schip	totale lasten per m2	financieringslasten per m2
woonark < 60m2	9	2
woonark 60 - 90 m2	11	4
woonark 90 m2	9	4
verbouwd schip < 75m2	14	4
verbouwd schip > 75m2	10	3
onbekend/ ander type	10	1
Totaal	11	3

3 Woonsituatie

3.1 Tevredenheid over de woonsituatie

Vrijwel alle woonbootbewoners zijn tevreden over hun woonsituatie. Slechts 4% van de ondervraagden is ontevreden. Er zijn geen verschillen tussen eigenaren van verschillende typen schepen.

Tabel 3.1 Tevredenheid over de woonsituatie, (percentage, n=184)

zeer tevreden	36
tevreden	50
niet tevreden maar ook niet ontevreden	10
ontevreden	3
zeer ontevreden	1
weet niet	1
Totaal	100

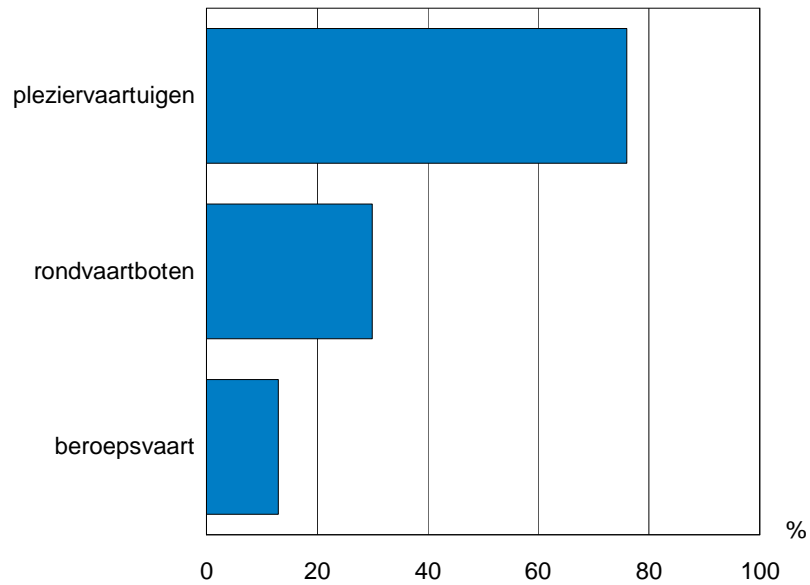
Ook over de ligplaats is een ruime meerderheid tevreden.

Tabel 3.2 Tevredenheid over de ligplaats, (percentage, n=184)

zeer tevreden	40
tevreden	44
niet tevreden maar ook niet ontevreden	13
ontevreden	2
zeer ontevreden	1
niet ingevuld	1
Totaal	100

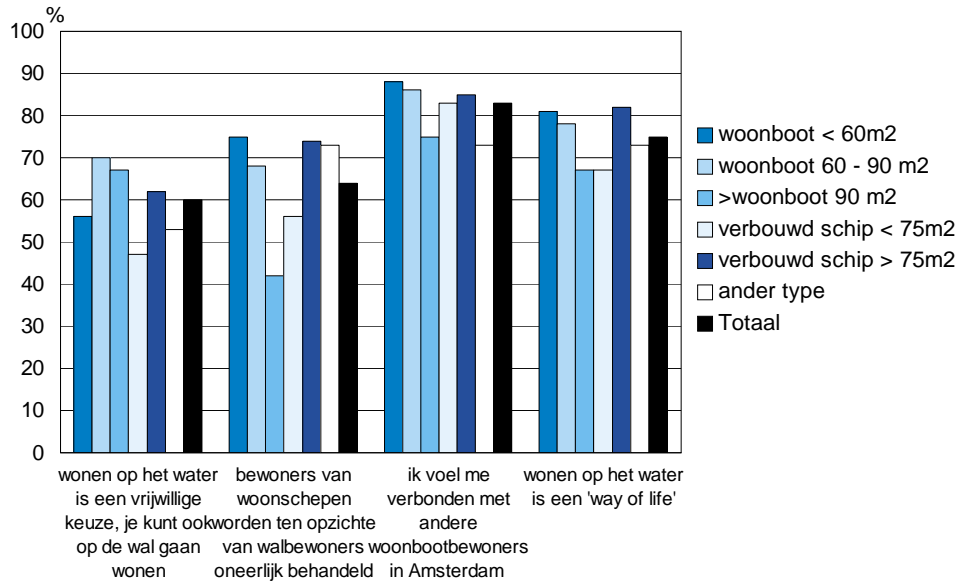
Ondanks de tevredenheid over de woonsituatie wordt er wel veel geklaagd over last van andere vaartuigen. Het gaat dan met name om pleziervaartuigen: ruim drie kwart van de ondervraagden geeft aan daar last van te hebben. Een derde heeft last van rondvaartboten en 13% van beroepsvaart.

Figuur 3.1 Last van andere vaartuigen (percentage, n=184)



Zes van de tien bewoners zijn van mening dat woonbootbewoners vrijwillig kiezen voor het leven op een boot. Meer dan 60% vindt echter wel dat woonbootbewoners oneerlijk behandeld worden te opzichte van walbewoners. Bewoners van een woonboot groter dan 90m² zijn het minder vaak met deze stelling eens. Woonbootbewoners in Amsterdam voelen zich verbonden met elkaar. Dit zal te maken hebben met het feit dat een ruime meerderheid van de ondervraagden het wonen op een boot als een 'way of life' beschouwt.

Figuur 3.2 Stellingen (percentage 'eens', n=162)



3.2 Tijdsbesteding

Het hebben van een woonboot vraagt tijd. Vierenveertig procent van het onderhoud aan de boot wordt door de bewoners zelf gedaan. Ruim een kwart van het onderhoud wordt door een professional uitgevoerd en 7% van het onderhoud wordt door kennissen gedaan. De rest van de ondervraagden vulde de vraag niet in. Bewoners van een verbouwde boot zorgen vaker zelf voor het onderhoud. Gemiddeld besteden bewoners ruim 200 uur op jaarbasis aan onderhoud van de boot. Mensen met verbouwde schepen zijn meer tijd kwijt dan mensen met woonarken en de tijdsbesteding loopt op naarmate de boot groter is.

Tabel 3.3 Aantal uren besteed aan onderhoud (n=162)

type boot	Aantal uren
woonark < 60m2	100
woonark 60 - 90 m2	114
woonark >90 m2	190
verbouwd woonschip < 75m2	257
verbouwd woonschip > 75m2	330
ander type	303
Totaal	219

Vrijwel alle verbouwde schepen moeten eens in de zoveel jaar voor controle naar de werf, woonboten hoeven vrijwel nooit naar de werf. De verbouwde schepen zijn gemiddeld 2 tot

3 jaar geleden voor het laatst naar de werf geweest en moeten over 1 à twee jaar opnieuw.

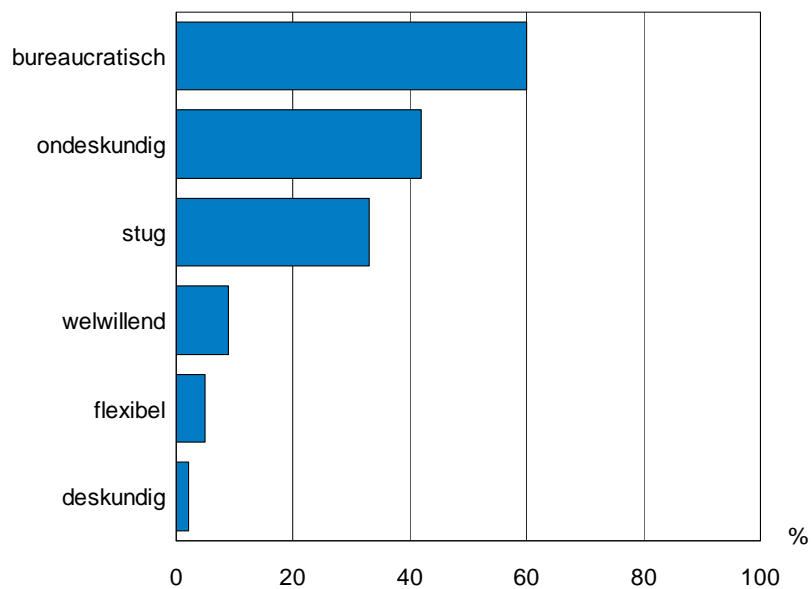
Naast tijdsbesteding aan de boot zelf kost het ook tijd om zich te verdiepen in de regelgeving van de gemeente. Gemiddeld zeggen de ondervraagde bewoners hier jaarlijks ruim twintig uur mee kwijt te zijn. Het aantal uren varieert van nul tot 200 en 10 uur per jaar is het meest gegeven antwoord.

Ruim een kwart van de ondervraagden heeft in de afgelopen drie jaar een gerechtelijke procedure aangespannen tegen de gemeente of verwacht dit nog te gaan doen. Deze procedures gingen meestal of de hoogte van het liggeld, een ligplaats vergunning, de hoogte van de RRB aanslag of de taxatie van de boot. Gemiddeld verwacht men dat deze procedure ruim €1700 zal gaan kosten. De tijd die men aan de procedure heeft besteed of denkt eraan te gaan besteden loopt van 2 tot ruim 1000 uur. Het gemiddeld aantal uren ligt op 96 en het meest gegeven antwoord is 40 uur.

3.3 Mening over het gemeentelijk beleid

Over de houding van de gemeente zijn woonbootbewoners niet zo te spreken. Zes van de tien ondervraagden vinden de gemeente bureaucratisch, ruim 40% is van mening dat men ondeskundig is. Bewoners van stadsdeel Amsterdam-Centrum zijn wat vaker van mening dan gemiddeld dat de gemeente stug (45%), ondeskundig (55%) en bureaucratisch (65%) is.

Figuur 3.3 Mening over de houding van de gemeente (percentage, meerdere antwoorden mogelijk, n=184)



Bijna drie kwart van de ondervraagde bewoners is van mening dat de stadsdeelraad en de gemeente onvoldoende rekening houden met woonbootbewoners. Ruim twee derde vindt dat alle boten van een gas-, water- en lichte aansluiting zouden moeten worden voorzien. Vrijwel niemand is het oneens met één van beide stellingen.

3.3.1 Mogelijkheden tot verkoop

De meningen over de verkoopmogelijkheden van de woonboot zijn verdeeld. Ruim een vijfde van de bewoners denkt de boot binnen een paar maanden te kunnen verkopen, ruim een derde denkt dat dit binnen een half jaar kan en eveneens een derde is van mening dat de boot niet binnen afzienbare tijd verkocht zal kunnen worden. Bewoners van kleine woonarken en verbouwde schepen zijn wat minder positief over de verkoopmogelijkheden.

Tabel 3.4 Mening over verkoopmogelijkheden, n=201

	ja, binnen een paar maanden	ja, binnen een half jaar	nee	niet ingevuld
woonark < 60m2	16	32	37	16
woonark 60 - 90 m2	32	34	26	8
woonark >90 m2	27	46	19	8
verbouwd woonschip < 75m2	18	31	38	13
verbouwd woonschip > 75m2	16	37	42	5
ander type	22	28	39	11
Totaal	22	35	34	10

4 Woonlasten op het water vergeleken met andere bewoners

In hoofdstuk twee is geconstateerd dat woonbootbewoners 33% van hun inkomen aan wonen besteden. Huiseigenaren op de wal besteden 26% van het netto inkomen aan wonen, voor huurders is dit 30%. Woonbootbewoners besteden dus een groter deel van hun inkomen aan wonen dan walbewoners. Een probleem bij deze vergelijking is dat de groep woonbootbewoners anders van samenstelling is dan de groep walbewoners. Daarom is in 1991 bepaald wat woonbootbewoners zouden betalen als ze op de wal zouden wonen. Dit is gedaan door de woonlasten van mensen op de wal die qua inkomen en gezinssamenstelling vergelijkbaar zijn te vergelijken met die van woonbootbewoners. Zo kan bekeken worden of ze qua woonlasten goedkoper of duurder uit zijn dan woonbootbewoners. Destijds is dit gedaan met behulp van een regressievergelijking. Door het veel geringere aantal respondenten is het nu niet mogelijk deze exercitie te herhalen. Om toch tot een vergelijking te kunnen komen is er een groep walbewoners geselecteerd die qua woonlasten vergelijkbaar zijn met de woonbootbewoners.

Woonbootbewoners besteden 33% van hun inkomen aan wonen. Huiseigenaren aan de wal verdienen meer dan woonbootbewoners. De verwachting is dan dat het aandeel van het inkomen dat woonbootbewoners aan wonen zouden besteden als ze op de wal zouden gaan wonen, zou afnemen. Dit blijkt ook het geval te zijn: de groep huiseigenaren op de wal met een gemiddeld inkomen dat vergelijkbaar is met dat van de woonbootbewoners geeft 30% van het inkomen aan wonen uit. Als vergeleken wordt met huurders, is de verwachting dat het aandeel van de woonlasten in het inkomen zakt. Dit komt enerzijds door het feit dat woonbootbewoners meer verdienen dan huurders op de wal en anderzijds door het feit dat veel mensen 'scheef' wonen, wat wil zeggen dat ze in een huurwoning wonen die eigenlijk te goedkoop is gezien hun inkomen. Als een qua inkomen vergelijkbare groep huurders op de wal wordt geselecteerd, blijken de woonlasten op 25% van het inkomen te liggen, dus beduidend minder dan geldt voor de woonbootbewoners.

Samenvatting en conclusie

Ten opzichte van 1991 is het aantal boten dat als woonboot gebouwd werd gedaald. Het aantal boten met een stalen casco is gestegen. Dit kan consequenties hebben voor het onderhoud, dat voor schepen met een stalen casco wat groter is dan voor schepen met een betonnen casco.

De groep woonbootbewoners is wat ouder geworden: niet alleen hebben zij gemiddeld een hogere leeftijd dan in 1991, maar ook wonen ze wat langer op een boot dan toen. Woonbootbewoners vallen wat vaker in de leeftijdscategorie tussen de 45 en de 65 en hebben een beduidend hoger opleidingsniveau. Dit verschil bestond in 1991 ook, maar is nu sterker dan toen. Dit hogere opleidingsniveau vertaalt zich ook in een hoger inkomensniveau. Met name mensen die kort op een woonboot wonen hebben een hoog inkomen. Qua huishoudens type zijn de inkomensverschillen het grootst voor alleenstaanden en stellen met kinderen: woonbootbewoners in deze groepen verdienen beduidend meer dan walbewoners. Het grootste deel van de ondervraagde woonbootbewoners woont in stadsdeel Amsterdam-Centrum.

De woonlasten van woonbootbewoners zijn (uiteraard) gestegen ten opzichte van 1991. Verhoudingsgewijs zijn de financieringslasten gestegen. De onderhoudskosten als gedeelte van de totale woonlasten zijn gedaald, terwijl keuringskosten relatief gestegen zijn. De liggeld is als onderdeel van de totale kosten licht gestegen. De gemiddelde woonlasten als aandeel van het inkomen liggen op 33%, dat is 1% hoger dan in 1991. De stijging is het sterkst voor middelgrote woonarken en verbouwde woonschepen kleiner dan 75m². Tachtig procent van de woonbootbewoners sloot bij aankoop van de boot een lening af. Dit percentage is gestegen ten opzichte van 1991: toen was het 66%.

Vrijwel alle woonbootbewoners zijn tevreden over hun woonsituatie en over de ligplaats. Wel geven veel bewoners aan last te hebben van andere boten, met name van pleziervaartuigen. Veel woonbootbewoners zijn ontevreden over de gemeente. Zes van de tien ondervraagden zijn van mening dat woonbootbewoners oneerlijk behandeld worden ten opzichte van walbewoners. De gemeente is volgens de ondervraagden te bureaucratisch en houdt onvoldoende rekening met de belangen van de woonbootbewoners. Ruim vier van de tien ondervraagden vinden de gemeente ondeskundig.

Als de woonlasten van woonbootbewoners vergeleken worden met die van andere Amsterdammers, blijkt dat zij een wat groter deel van het inkomen aan wonen besteden.