

Woonboot

MAGAZINE

Overstag vanuit je rolstoel

**Naar Deventer
voor een feestje**

Welstand en wartaal

Landrot aan het roer

GEEN NO-CLAIM!

**MAAR METEEN
EEN GUNSTIGE PREMIE.**

**EN HEEFT U SCHADE,
DAN STIJGT UW PREMIE NIET.**

DOV
WOONBOOTVERZEKERING

Duidelijk DOV

Lees over deze – en andere – voordelen van DOV op
www.dov-verzekeringen.nl

COLOFON

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

Stichting Uitgeverij Woonboot Publicaties
Postbus 8192, 3503 RD, Utrecht
Postbank SUWP: 38 48 63
Tel.: 020 - 676 65 19
Mail: suwp@woonbootmagazine.nl
Web: www.woonbootmagazine.nl

Landelijke Woonboten Organisatie
Informatie, advies woonbotenzaken
Postbus 8192 3503 RD, Utrecht
Tel.: 030-296 76 98
Spreekuur: Maandag 19.30 - 20.30h
Mail: lwo@lwoorg.nl
Website: www.lwoorg.nl
Postbank LWO: 399 97 39

Ledenadministratie LWO/SUWP
Tel.: 020-3378006

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

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

Vormgeving:
Mirjam Verheul

Lithografie en druk:
Quantes, Rijswijk

Advertenties:
Heleen Deurloo
Winschoterdiep 1022
9723 AC Groningen
Tel: 06 - 516 466 50
Mail: heleendeurloo@gmail.com

Losse nummers: € 3,80.

Lidmaatschap LWO en abonnement:
€ 39,50

Copyright © 2014
Stichting Uitgeverij Woonboot Publicaties.
Zonder toestemming van de uitgever is overname
van artikelen of illustraties niet
toegestaan.

ISSN 0928-4702

De Stichting Uitgeverij Woonboot
Publicaties (SUWP) is verantwoordelijk voor
Woonboot Magazine waarbij een onafhankelijke
redactie met ook andere schrijvers de teksten
verzorgen. De Vereniging Landelijke Woonboten
Organisatie (LWO) is alleen verantwoordelijk voor
het LWO-nieuws.



Rolstoel geen bezwaar

Mark Muller is één van de twee kapiteins op hetzelfde bijzondere schip: de klipper Lutgerdina. Gewapend met een flinke dosis idealisme leert hij al twintig jaar mensen met een fysieke beperking zelf overstag te gaan. Ook bij een stevig bries.

Een schipperende walbewoner

Frans Nuberg weet het zelf niet meer. Wat is hij nou? Een varende jongen van de wal of een schipper aan land? Maar met zes jaar ervaring op het water mag hij inmiddels meepraten met de grote jongens. Vanaf nu maakt hij u deelgenoot van het wel en wee aan boord van de Margaretha.



Geen last van de burens

Voor aanpakkers is er plek in het havenkwartier van Deventer. Kim en Martijn kochten er maar liefst twee schepen. Ze wonen op een ruime dekschuit, op de langs zij liggende "Oosterkim" kan worden overnacht en gefeest. The best of both worlds op één plek.

ADVERTEREN IN WOONBOOTMAGAZINE?

Heleen Deurloo / Tel: 06 - 516 466 50
heleendeurloo@gmail.com

22 Glibberige regels

Wat een verzoek tot vervanging van een schip kan losmaken. Twee gemeentelijke doktoren buigen zich over de patiënt: de Welstandscommissie en de Commissie Historische Schepen. Komen ze eruit? Nee, geen grip op de eigen regelgeving. Nu doet de rechter uitspraak.

INHOUD

22^e jaargang nummer 4
Augustus 2014

- 4 **Werken aan boord**
- 8 **Milieu en Techniek**
- 11 **Rechtsbijstand**
- 12 **Timzak**
- 15 **Reacties van lezers**
- 16 **Koop een boot**
- 17 **Brand is erger**
- 18 **Lokaal nieuws**
- 21 **Recensie**
- 22 **Juridisch bekeken**
- 24 **Ligplaats**
- 26 **Schipper Brombeer**

TEKST EN FOTO'S: MARTINA KOSTER

Werken aan boord

De Lutgerdina

'Het kan altijd, we moeten
alleen even kijken hoe'

De Lutgerdina is een fraaie tweemastklipper. Bij de restauratie van het schip is geprobeerd zo dicht mogelijk bij het origineel te blijven. Aan het uiterlijk van schip valt dan ook niet af te zien dat zij uitsluitend vaart met een specifieke doelgroep: mensen met een beperking. De gangboorden zijn extra breed zodat er ook met een rolstoel gemanoeuvreed kan worden, de hutten hebben uiteraard geen drempels, met een elektrische lift kun je benedendeks komen en zo zijn er nog vele andere aanpassingen.

Het schip is in eigendom van de Stichting Watersport Gehandicapten Nederland, meestal opererend onder de naam Sailwise. Dat is een organisatie zonder winstoogmerk die mede steunt op de inzet van vrijwilligers en donaties. De stichting biedt eveneens zeiltochten aan op de catamaran Beatrix en activiteiten op het waterspoteiland Robinson Crusoe. Ik krijg een rondleiding en heb een gesprek met Mark Muller. Hij is al ruim 20 jaar één van de twee schippers, die in wisseldienst op de Lutgerdina varen. Tijdens de tocht wordt hij bijgestaan door twee matrozen.

Hoe ben je hier terechtgekomen

Ik ben ooit begonnen als matroos op de binnenvaart en omdat ik niet in het leger wilde dienen, heb ik mijn vervangende dienstplicht op de Lutgerdina vervuld. Ik vond dat zo fantastisch dat ik aansluitend ben gebleven. Ik ben vervolgens naar de zeevaartschool gegaan om mijn groot vaarbewijs te halen. In 1996 kon ik hier als schipper aan de slag.

Wat maakt dit werk voor jou zo aantrekkelijk

Ik vind het heerlijk om mensen enthousiast te maken voor het varen en om ze mooie plekjes te laten zien. Ik heb ook met commerciële jongens gevaren en vond dat helemaal niets. Het leuke van hier is dat wij ook echt met de groep meelevan. Je leert de mensen zo ook goed kennen en dat maakt het makkelijk in te schatten wat ze wel en niet durven of kunnen. Het is ook een uitdaging. Hoeveel beperkingen iemand ook heeft, wij kijken altijd naar de mogelijkheden. Het schip is ook zo gemaakt dat iedereen mee kan en ook moet meezeilen. Het is een flink schip en je hebt alle handjes nodig.



Mark toont lier met hulpstang



De Deense groep aan boord

Ik neem aan dat de meeste geen ervaring hebben

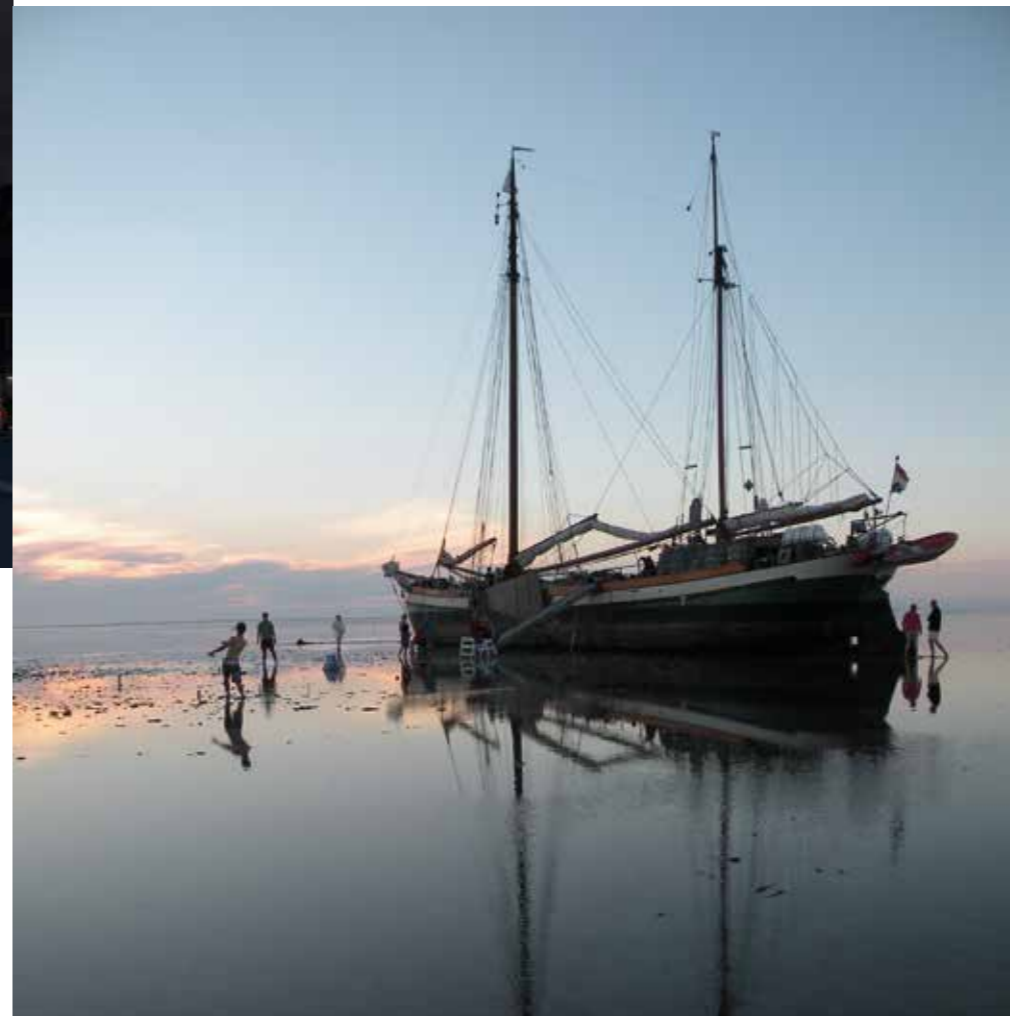
Ja heerlijk, van zeilers word je maar zenuwachtig, die gaan van alles lopen doen. Voor we vertrekken leggen we stap voor stap uit wat bijvoorbeeld een grootzeil is of een fok is en hoe je die bedient. Alles doen wij hier nog met de hand. Je moet hier wel wat verder vooruitkijken. Wie kan wat en hoe ruig kun je met een bepaalde groep varen. Nú overstag is bijvoorbeeld niet mogelijk. Dat kondigen wij zeker een kwartier van te voren aan en leggen dan alles uit. Als ze het al een paar keer gedaan hebben weet iedereen zijn plekje wel en gaat het wat makkelijker. Het gaat niet altijd zoals je had

gehoopt maar dat hoort er ook bij en er is nooit iets dramatisch voorgevallen. Als er al iets gebeurt dan zijn wij meestal zelf de pineut. Soms draai je net iets te enthousiast mee aan de lier aan dan kunnen je vingers wel eens bekneld raken.

En met noodweer

Wij zijn ons er terdege van bewust dat wij met een kwetsbare doelgroep varen daarom varen wij ook drie man sterk. Het is bovendien een groot sterk schip en meer geballast dan andere schepen. Voor dit schip is zelfs windkracht negen geen probleem, alleen de mensen vinden het niet leuk als het teveel schommelt en zij zeeziek worden. Er zijn overal oogjes

Werken aan boord



SAILWISE



SAILWISE

Droogvallen op het wad

En als je nu bijvoorbeeld visueel gehandicapt bent

Een romanticus heeft ooit gezegd: een zeilschip is het enige door mensenhanden gemaakte ding dat tot leven komt. Je voelt de kracht erin, alles staat onder spanning en zeker als je een rondje over het schip loopt voel je heel goed wat de wind met de zeilen doet. Je staat er nooit bij stil maar zij voelen alles heel anders. Voor hun is het een hele bijzondere beleving.

Je ziet natuurlijk vooral veel blij gezichten

Ja, de meeste zijn heel enthousiast. Ongeveer driekwart komt ook weer een keer terug en dat is heel veel. Het is ook leuk en uitdagend om dan naar dingen gedaan. Er is zo'n shot bij de Titanic dat de hoofdrolspeelster voorop de boot staat. Geweldig natuurlijk op volle zee, je gaat voor het schip uit, er is niets onder je. Iets dergelijks kunnen wij bewerkstelligen als we de boegspriet naar beneden

waar de rolstoelen aan bevestigd kunnen worden mochten de remmen het niet houden, maar dat komt sporadisch voor. De mensen komen hier echt om te varen en vinden het knallen, overal schuim en lekker hard gaan ook vaak heel gaaf hoor.

halen. Mensen kunnen dan in het net hangen. Altijd een heel gewild onderdeel. De groep die nu arriveert, komt uit Denemarken. Die hebben we leren kennen toen we nog naar Denemarken mochten varen. Ze komen ieder jaar wel een keer terug.

Hier hebben jullie een prachtige plek, maar hoe is dat bij andere havens geregeld

Wij hebben een heel ingenieus loopplankstelsel. Als een haven echt helemaal vol is kunnen wij zelfs langsrij gaan liggen. Maar het wordt natuurlijk goed gepland waar wij gaan liggen. We bellen vaak van tevoren en de meeste havenmeesters kennen ons wel of anders leggen we het uit en vragen of het kan. Het is niet zo dat we komen en ze voor het blok zetten

In de winter varen jullie natuurlijk niet

Nee, dan wordt er aan het schip gewerkt. Wij fungeren dan min of meer als sociale werkplaats. Veel van de mensen die in de zomer mee varen, leveren dan ook vrijwillig een bijdrage in het onderhoud. En ook dan geldt dat wij uitgaan van wat iemand wel kan en niet van de beperkingen.

Wie meer wil weten verwijst ik naar de site van Sailwise: www.sailwise.nl

Misschien ook leuk om u aan te melden als vrijwilliger voor een van de vele activiteiten. ■

ADVERTENTIE

HETTEMA
wonen-op-water

Uw WOONARK TE KOOP ZETTEN OP FUNDA!

Verkoopcourtage v.a. € 1200,-
Taxatierapport € 380,-

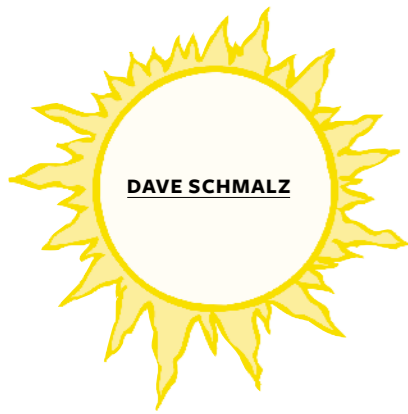
Nu inclusief Marktplaats!

Wij taxeren en verkopen door héél Nederland

Sjoerd van Hette

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

Beëdigd Woonarktaxateur / Makelaar vastgoedpro funda



Ten gunste van het milieu toegepaste techniek, al raakt-ie het wonen op het water nauwelijks.

Superefficiënte kasteelt met behulp van op maat gesneden led-verlichting



Nederland is al sinds jaren voorloper op het gebied van kasteelt en dat is niet zo vreemd, rekening houdend met de bescheiden voorraad landbouwgrond in ons landje. Ondanks de aanwezige expertise en de inmiddels hoge kwaliteit van de producten – denk vooral aan bloemen – is het ons tot nu toe niet echt gelukt om een bloeiende exportmarkt voor de techniek zelf van de grond te krijgen. De bijbehorende technische hoogstandjes zijn dermate duur in aanbouw en exploitatie dat ze moeilijk het hoofd kunnen bieden aan gewoon boeren op een akker in de open lucht.

Daar kan de komende jaren veel verandering in komen vanwege de toenemende invloed van factoren als klimaatveran-

dering, bevolkingsgroei, verstedelijking en de toenemende kosten van de nodige energie voor het oogsten en het vervoer tussen akker en consument. Met het oog op deze aspecten zijn onderzoekers in Nederland, maar ook in andere landen waar kasteelt geen gemeengoed is, op zoek gegaan naar manieren om de nadelen van de techniek in voordelen om te zetten.

Remmende voorsprong

Dat deelname door buitenlanders van belang was, is gelegen in het feit dat juist de kasteelt in Nederland ver ontwikkeld is – en dus ook economisch nogal strak ingeburgerd. Wie miljoenen heeft neergegeld om hectaren glaskassen in de polder te bouwen, heeft zijn businessmodel al in kannen en kruiken en die zit niet te wachten op innovaties die de waarde van zijn/

Lichtbronnen vergeleken – de G-boog toont wat een gewone thermische lichtbron afgeeft, de L-boog hetzelfde voor een op maat gesneden led-licht. Alle lichtenergie onder de G-boog die niet ook onder de L-boog valt, is afval en gaat over in contraproductieve restwarmte in de kas. Een heel groot deel van de lichtenergie onder de L-boog wordt door de gewassen opgenomen en vruchtbaar gebruikt. Meer informatie over thermische lichtproductie, inclusief heel veel grafieken, haal je op met een Google-zoekactie op <black body radiation>.

haar investering voor een deel te niet kunnen doen.

Wie met een schone lei begint kan dus een stuk vrijer denken over 'hoe het moet'. En dat heeft een groep in de buurt van Chicago in de Verenigde Staten gedaan. Hun doel is het produceren van voedselgewassen op een manier die zo onafhankelijk mogelijk is van de grilligheden van het

steeds veranderende klimaat en tegelijk een zo klein mogelijke "carbon"-voetafdruk heeft, om zo de klimaatverandering niet verder aan te jagen.

Geïnspireerd

Opererende onder de naam Green Sense Farms (GSF) hebben ze het idee bedacht om een boerderij in de gedaante van een fabriek te proberen. Het idee was dat je zo'n voedselabriek neer zou zetten vlak naast een buurt waar veel mensen wonen, zodat de productie zogezegd met de fiets van de boer naar de keuken zou worden gebracht. Idealiter hadden ze een afgedicht gebouw voor ogen, waarbinnen alle invloeden van buiten afgeschermd zouden zijn. Geen daglicht, geen wind, geen weer, zelfs de lucht zou je grotendeels kunnen recyclen, ware het niet dat je koolstofdioxide (ja dat kwaai CO₂-spul) in enorme hoeveelheden naar binnen moet halen als bouwstof voor de gewassen. Klinkt dat steriel? Jawel, en dat is juist de bedoeling, want het betekent dat het gebruik van pesticiden en conserveermiddelen achterwege kan blijven. Zelfs kunstmest in z'n gebruikelijke vorm is overbodig, want de essentiële sporenelementen kunnen aan het irrigatiewater worden toegevoegd.

Niet zomaar licht

Dit idee kwam niet zo maar uit de lucht vallen, maar werd aangemoedigd door Nederlandse onderzoekers in onder meer Wageningen en Eindhoven. De academici waren bezig met een analyse van de golflengtes van het licht waarvan planten het meest profijt hebben. Het zal misschien vreemd in de oren klinken, maar wat ze ontdekten is dat de meeste planten aan groen licht niks hebben! Verbazingswekkend? Eigenlijk niet, want als je goed nadentk realiseer je je dat ze in onze ogen groen zijn juist omdat ze groen licht terugkaatsen, terwijl ze gebruiken van andere kleuren in de rode en blauwe golflengten. Daar houden de verrassingen echter niet op, want wat ze nog verder ontdekten is dat de golflengten die de planten optimaal kunnen gebruiken heel specifiek zijn.

Licht, zoals wij dat in het dagelijks leven ervaren, is afkomstig van een heet object. Het mag de zon zijn, of een gloei- of halogeenlamp, of een kaars, maar in alle gevallen bevat het een vrijwel continue spreiding van verschillende golflengtes. Alleen met de komst van TL- en led-lampen is van deze regel afgeweken – en het zullen wellicht de

Licht en temperatuur

Over hete voorwerpen gesproken, merk ik op dat er wel eens verwarring ontstaat over de relatie tussen lichtkleur en temperatuur. Dat is eigenlijk een eigenaardigheid van alle menselijke talen: vanaf de oertijd hebben mensen warmte met rood- of geelachtige lichtbronnen geassocieerd. Denk aan de gloeiende kolen in de barbecue, of de vrolijke vlammen in de open haard – of de zon zelf, die ook iets naar geel toe afwijkt. Die warme voorwerpen stralen ook tamelijk veel infrarood licht af, wat warm aanvoelt ook al je 't niet kunt zien. De keerzijde is dat de kleuren groen en vooral blauw in het algemeen met koele of koude dingen in de omgeving samengaan, zoals bossen, meren, zeeën en het poolijs.

Wat we als kleur registreren is eigenlijk de golflengte van het licht, tenminste als het om een zuivere lichtbron gaat. Zichtbaar licht heeft golflengten van ongeveer 400 nanometers (violet) tot 700 nm. (rood). Ik mag erbij toevoegen dat de noemer 'wit licht' iets noemt wat in de werkelijkheid niet eens bestaat. Dingen die wit zijn weerkaatsen alle golflengten ongeveer even goed, zodat onze ogen tegelijk met alle golflengten worden gestreeld – en dat noemen wij wit. Hetzelfde geldt voor witte lichtbronnen: zij moeten een mengsel van golflengten produceren die wij als wit opvatten. Het natuurlijke wit van de zon is zoals gezegd een continue verdeling van golflengten over het hele zichtbare bereik en bij gloei- en halogeenlampen werkt het ongeveer hetzelfde, alleen met een distributie die meer in de richting van rood leunt. Maar TL- en led-lampen kunnen alleen specifieke golflengten aanmaken en de kunst voor de fabrikanten is om met een mengsel van kleuren te komen die het oog op dezelfde wijze stimuleert als natuurlijk zonlicht. Ik hoef het niet te zeggen: er zijn heel aardige pogingen gedaan maar van echt lukken is er nog steeds geen sprake!

De grap is dat licht in kleine pakjes ("fotonen") wordt geproduceerd en de energie per foton is omgekeerd evenredig aan de golflengte. Hoe kleiner de golflengte, hoe hoger de energie. De fotonen van blauw licht bevatten bijna twee keer zoveel energie als die van rood licht. Die energie moet van atomen in het voorwerp komen die vanwege de warmte in een hogere energieniveau zijn gekomen. Het spreekt vanzelf dat atomen op hogere energieniveaus vaker voorkomen in hetere voorwerpen dan in koude. Denk er even bij dat de temperatuur waar we het over hebben vanaf nul graden Kelvin is gemeten en dat de temperatuur in onze huiskamer al rond de 290 graden K is. Kolen die in de barbecue net zichtbaar rood gloeien, hebben de temperatuur 1000° K. Een kaarsvlam op 1900° brengt behoorlijk wat geel licht in het mengsel – en is een stuk feller omdat de hogere temperatuur überhaupt veel meer fotonen loslaat.

Zo ga je maar door tot de werkelijke temperatuur van de buitenlagen van de zon, die op ongeveer 5000° ligt. Veel verder kom je echter niet, want de allerheestste sterren in de hemel zitten op ongeveer 10.000° en ze worden wel blauw genoemd maar dat is nauwelijks te zien omdat op die temperatuur alle kleuren in zo 'n overvloed worden geproduceerd.

De les is: let op als een lampenfabrikant een 'kleurentemperatuur' op de verpakking vermeldt, want hoe hoger de temperatuur (denk bijvoorbeeld aan 7200°), hoe 'koeler' het licht! Dat verwar je vrij snel met 'warm wit', dat typisch wordt aangeduid met kleurentemperatuur 2700°! Uiteraard wil niemand je misleiden maar dat doen ze toch – want naast de verwarring blijft het toch een potpourri van enkele golflengten die naar iemands oordeel op een bepaald soort wit lijkt.

pieken en dalen in het spectrum van de TL-lamp zijn, die de ontdekkingen teweegbrachten van de voorkeuren van planten voor specifieke golflengtes.

Hoe dan ook, het logische gevolg van deze kieskeurigheid van planten is dat het leeuwendeel van het licht dat op de plant valt vergeefs is – het wordt óf weerkaatst (groen) óf in warmte omgezet (andere, niet bruikbare kleuren). Dat zou dus funest zijn voor de door GSF bedachte ‘boerderiek’, want met gewone verlichting zou je er grote hoeveelheden energie in moeten pompen om aan het nodige licht te komen en tegelijk zou je enorme brokken energie nodig hebben om de resulterende warmte kwijt te raken!

Eindhovense ridder als redder

Zelfs biologen zijn een beetje algemene wetenschappers en zijn zich er dus bewust van dat led-licht in heel specifieke golflengtes wordt geproduceerd. Dat weet nagenoeg iedereen eigenlijk, want het is juist die eigenschap die het zo moeilijk maakt om leds geaccepteerd te krijgen voor gebruik in de menselijke omgeving. Maar dat heeft de enthousiastelingen bij Philips niet weerhouden! In hun pogingen om tot een aanvaardbare led-lamp te komen, hebben ze een enorm aantal chemische samenstellingen in de led-productie uitgetest. Zodoende is er een uitgebreide catalogus tot stand gekomen van leds met zowat elke denkbare combinatie van piekgolflengten.

Voor de innovatoren die met het boerderiek-begrip bezig waren, klinkt dit als muziek in de oren. Wij weten allemaal van de resultaten die de leveranciers van led-lampen claimen voor de efficiëntie van hun producten – meestal hoogstens een tiende van het vermogen van een gloeilamp met dezelfde lichtopbrengst – en dan hebben ze het over “breedbandig” zogenaamde wit licht voor thuisgebruik. Stel je dan voor dat ditzelfde rendement wordt bereikt met led-lampen die met een miniem aan warmteontwikkeling, heel toegespitste golflengtes produceren, die dan door de gewassen ook hoofdzakelijk in bruikbaar voedsel worden omgezet, en je begint te begrijpen waarom dit een doorbraak is voor het boerderiek-begrip.

Het gevolg is dat de boerderiek nabij Chicago inmiddels een feit is en volop in

gebruik om het productieproces verder uit te werken. Als we de initiatiefnemers mogen geloven, werkt het als een trein. Elke gewassoort heeft zijn eigen voorkeuren voor lichtgolflengtes en deze moeten dus uitgezocht worden. Vervolgens moet een ‘recept’ voor de overeenkomstige led-lampen worden ontwikkeld. Een interessante ‘bijvangst’ van dit onderzoek is dat je de ontwikkeling van sommige gewassen met het lichtrecept enigszins kunt sturen – om sla bijvoorbeeld zacht of juist knapperig te laten groeien.

De uitwerking

De productie is in ieder geval bijzonder intensief! Men heeft ontdekt dat de planten per etmaal maar twee uur rust nodig hebben om zich optimaal te ontwikkelen. Maar die dagen van tweeëntwintig uur en zonder winterpauze betekenen dat GSF twintig tot vijfentwintig keer per jaar kan oogsten! Over dat oogsten heb ik geen

informatie gezien maar omdat alles zo dicht op elkaar is (de planten groeien in gestapelde rekken tot meerdere meters hoog) vermoed ik dat het oogsten handwerk is – wat uiteraard goed is voor de werkgelegenheid! Het is wel te hopen dat ze wit led-licht kunnen aanzetten voor de mensen die er werken, want een hele dag in die blauw-roze verlichting bezig zijn lijkt mij geen pretje! Over het afval vertellen ze ook alleen dat er niet veel is – misschien omdat ze manieren hebben om dat ook productief te recyclen.

De productiekosten zijn nog aan de hoge kant en GSF mikt voorlopig op grootgebruikers als vaste klanten – legerbasissen, ziekenhuizen of universiteiten bijvoorbeeld. Maar daar wordt aan gewerkt en de baas van GSF beweert dat zij basilicum nu al tegen een concurrerende prijs kunnen leveren. Hoe dan ook lijkt deze ontwikkeling bijzonder veelbelovend voor de lange termijn! ■

ADVERTENTIE

Unger Hielkema advocaten

Staat het water je aan de linnen?



Jurist Cor Goudriaan woont al 35 jaar op het water. In die tijd heeft hij vele woonbootbewoners bijgestaan in geschillen met onder meer arkbouwers, oevereigenaren, verzekeraars, gemeenten en andere overheden. Dus worstel je met een juridisch probleem, bel dan Cor.

Cor Goudriaan is werkzaam bij Unger Hielkema advocaten: Tel.: (020) 683 57 80. Mail: goudriaan@ungerhielkema.nl

Unger Hielkema levert gespecialiseerde bijstand in bestuursrecht, ondernemingsrecht, vastgoedrecht, arbeidsrecht en familierecht.

Unger Hielkema advocaten
De Boelelaan 7
1083 HJ Amsterdam
Tel. (020) 683 57 80
www.ungerhielkema.nl

TEKST & FOTO'S: FRANS NUBERG

Je zit er niet op te wachten, maar opeens staat het voor je deur: een probleem! Voorkomen is beter dan vóórkomen.

Rechtsbijstand: je zult het maar nodig hebben

Een praktijkvoorbeeld uit de portefeuille van EFM verzekeringen: Op de Vecht moest gebaggerd worden. Een aantal klanten van EFM had geen vertrouwen in de gang van zaken rond alle voorbereidingen en voorzorgsmaatregelen die genomen zouden worden om mogelijke schade te voorkomen. Er was door de uitvoerende partij een opname van hun woonboten gedaan om naderhand mogelijke schade vast te kunnen stellen. EFM besloot, in overleg met hun klanten, om een eigen opname te doen. De expert heeft alle betrokken woonboten in kaart gebracht. Foto's werden gemaakt en de expertise van EFM werd benut om een zo volledig beeld van de stand van zaken vast te leggen. Uiteindelijk zijn de werkzaamheden zonder problemen verlopen en hoefde er geen gebruik gemaakt te worden van de opnames. Het is echter wel een goed voorbeeld hoe je in de voorfase al maatregelen kunt nemen om later problemen te voorkomen. Problemen die, gezien de belangen die er mee gemoeid zijn, al gauw leiden tot een juridisch traject. En dat is iets waar niemand op zit te wachten. Voordeel hierbij is dat EFM op haar waarde geschat wordt als zijnde een partij die weet waar ze het over hebben.

Rechtsbijstandverzekeringen

De laatste tijd zijn de rechtsbijstandverzekeringen menigmaal onderwerp van gesprek geweest in de media. Het blijkt dat er nog al wat aan mankeert. Diegenen die een

rechtsbijstandverzekering afgesloten hadden en daarmee verwachtten dat ze gedekt waren in geval van juridische problemen, kwamen menigmaal bedrogen uit. Uitsluitingen, kleine lettertjes, eigen opvattingen over de zwaarte van de hulp (geen advocaat maar juridisch medewerker) bleken in de praktijk de nodige problemen op te leveren. Voorbeeld: sommige verzekeringen sloten procedures uit tegen de overheid en aan de overheid gerelateerde overheidsdiensten. Je zal maar een probleem hebben met de Rijkswaterstaat.

Speciale kennis

Daar waar het gaat over wonen op het water blijkt dat niet elke verzekering beschikt over specialisten die ingevoerd zijn in het toch specifieke terrein van regelgeving met betrekking tot wonen op het water. Je kunt je afvragen of je je lot in handen moet leggen van diegene die door de rechtsbijstandverzekering ingezet wordt om jouw belangen te behartigen. Gelukkig zijn er wel degelijk advocaten die wél over de nodige expertise beschikken en vaak nog meer weten dan de tegenpartij. Je zult deze advocaten dan zelf moeten benaderen. Het is de vraag of jouw rechtsbijstandverzekering bereid is om dat te vergoeden. In ieder geval van te voren overleggen zodat je later niet voor verrassingen komt te staan. Gaat het dan ook nog om varende woonschepen, dan komt de regelgeving rond het varen als extra complicerende factor om de hoek kijken. EFM heeft rechtsbijstand in haar pakket zitten, maar heeft dat ondergebracht bij de firma Anker. Een gerenommeerd bedrijf dat al jaren de belangen behartigt. Dat deze zaken complex kunnen zijn, is geregeld te lezen in de uitgaven van de diverse verzekeringsmaatschappijen. Sommige gevallen, zeker als er miljoenenbedragen mee gemoeid zijn, kunnen zich jaren voort slepen.

Gezamenlijkheid

Hoewel het geregeld voorkomt dat woonbootbewoners onderling mot hebben en dit tot aan de rechtszaal toe uitvechten, komt het toch vaker voor dat ze een gezamenlijke vijand hebben in de vorm van een waterschap, een gemeente of een recreatieschap. In de rubriek Lokaal Nieuws vind je hier voorbeelden te over van. Gezamenlijk optreden tegen deze vijand is effectiever dan het voeren van individuele acties. Daar zit een kwetsbare plek in woonbotenland: de gezamenlijkheid. Gelukkig weet men elkaar bij problemen op lokaal niveau wel te vinden. Gaat het op landelijk niveau dan is de gezamenlijkheid ver te zoeken. De LWO speelde hierin altijd wel een rol. Aan deze rol zou wel eens een einde kunnen komen als er niets gebeurt in de zin van aanvulling van het bestuur. En dan bent u overgeleverd aan uw rechtsbijstandverzekering! ■

Timzak

Aan de reis met de Margaretha, een belevenis op zich. Elke dag nieuwe en bekende ervaringen. Het is een manier van leven.

Onderweg (in la douce Friesland)

Ik zal het maar bekennen: ik ben een timzak (Bargoens voor nepper, nep-reiziger). Ondanks dat ik nu voor het zevende jaar aan boord ben van de Margaretha, een varend woonscheepje, heb ik nog altijd een huis. Een dierbaar huis en in noodgevallen nog altijd een veilige vluchthaven. Zoals afgelopen winter. Niet eens een strenge winter maar de stookkosten (witte diesel) rezen de pan uit. Het geld vloog letterlijk door de schoorsteen. Niet vol te houden met dat pensioentje van mij. Oplossing: naar het huis: warm en comfortabel. De Margaretha winterklaar gemaakt en in de kou achtergelaten. Het voelt als verraad maar het is niet anders. Bijkomend voordeel: elke dag een fietstochtje naar de haven om te kijken hoe de zaak er bij ligt. Iets wat Boris, mijn hond, uitermate bevalt. Maar het is een rustgevende gedachte dat er op de achtergrond altijd iets is waar je op terug kunt vallen.

Apart

Zoals in heel veel gevallen bij woonbootbewoners, ben ik door een wending in mijn leven op een varend woonschip terecht gekomen. Mijn vrouw en ik waren elkaar op enig moment zo zat als gespoogen spek. Scheiden was geen oplossing, apart wonen wel. Op dat moment was ik werkloos en de achterliggende gedachte was, dat als ik op een schip ging wonen, ik landelijk kon solliciteren. Ik ging dan wel wonen op de plek waar ik een baan vond. Hoe naïef!

Allereerst de gedachte dat ik als 55+ wel weer aan het werk zou komen en ten tweede dat je overal welkom bent met een varend woonschip. De confrontatie met de realiteit was in beide gevallen snel en pijnlijk.

Spoedcursus

De aanschaf van de Margaretha was een spoedcursus "wonen op het water". Mijn ervaringen met het water waren beperkt tot het uitgebreid varen met zeilbootjes op binnen- en buitenwater. Met de daar bij behorende voorzieningen zoals jachthavens. Alles naadloos op elkaar afgestemd. Hooguit een enkele keer dat je niet terecht kon omdat de haven van Vlieland vol was. Hoe anders is dat met een varend woonschip. Na het zoeken, vinden, laten keuren, verzekeren, financieren en de overdracht bij de notaris, was ik de eigenaar geworden van de Margaretha. En een stuk wijzer!

Ligplaats

De oorspronkelijke ligplaats van de Margaretha was aan de Emmakade in Leeuwarden. Van de havenmeester kreeg ik zes weken respijt, daarna moest ik wegwezen. De volgende op de wachtlijst in Leeuwarden stond te popelen om mijn ligplaats in te nemen. Zeer begrijpelijk als je weet dat de gemiddelde wachttijd destijds twee jaar was. Maar waar naar toe? Gelukkig heb ik een zwager met brilsterkte -13 of zo iets. In ieder geval heeft hij een warme relatie met Sipke, de opticien. Sipke had ooit een stuk industrieterrein gekocht als investering en om er wat moois op te bouwen. Die plannen gingen niet door omdat hij geen toestemming kreeg van de gemeente. Het land lag er sinds die tijd braak bij. Maar wel aan het water! Ik mocht er gaan liggen in afwachting op betere tijden. Verder was er niets: geen stroom, water of wat dan ook. Gelukkig woonde diezelfde zwager een paar honderd meter verderop dus in het begin was het wat gesjouw met jerrycans water enzovoort. Het was primitief maar voldoende.

Varen

Het tweede probleem waar ik mee geconfronteerd werd was het varen met een scheepje van zeventien en een halve meter met een gewicht van vijfendertig ton. Mijn vorige scheepje was net zeven meter! Heel voorzichtig en met de moed der wanhoop, gesteund door een overmatig vertrouwen in het feit dat het schip een boegschroef had (wat kon er mis gaan?) aan het varen geslagen. Al gauw bleek dat die boegschroef geen deuk in een pakje boter sloeg en dat ik dankbaar gebruik kon maken van mijn ervaring als zeiler. Ik heb nog nooit zo veel op de wind gelet. De wind als vriend en vijand. Varen met een leeg vrachtscheepje lijkt verdacht veel op zeilen! Met het landje als veilige uitvalsbasis scharrelde ik in de directe omgeving rond, oefende met manoeuvreren, aanleggen, wegvaaren van lagerwal en vond mijn omgang met de vele recreatievaart in Friesland. Voornamelijk solo, wat ook een steile leercurve inhield. Solovaren is voorbereiden en plannen. En je beperkingen kennen.

Zes jaar

In de daaropvolgende zes jaar heb ik hoofdzakelijk in Noord-Nederland gevaren. Voornamelijk ingegeven door het feit dat de technische uitrusting en het ver-

trouwen in de motor, een Volvo Penta uit 1955, beperkt waren. Rivieren werden zo mogelijk vermeden. Stroomopwaarts al helemaal niet. Gelukkig blijft er voor de Margaretha genoeg mooi bevaarbaar water over. In die zes jaar ben ik in contact gekomen met de meest uiteenlopende mensen: waterbewoners, ambtenaren, werfmedewerkers, uitvinders, kunstenaars, belangenbehartigers, 'echte' reizigers en levensgenieters. Een boeiende belevenis. Prachtige verhalen gehoord, drama's aangehoord en ervaringen gedeeld. Ik kwam in contact met het Netwerk Varende Woonschepen, de Landelijke Woonboot Organisatie en de club met de lange afkorting: de LVBHB, de landelijke vereniging voor het behoud van het historische bedrijfsvaartuig. Vaak bevlogen mensen die de belangenbehartiging voor hun club uiterst serieus nemen. En waar heel veel mensen (onbewust) heel veel profijt van hebben.

Nu

Inmiddels is mijn vrouw met pensioen. Inmiddels vaart zij ook mee. Zij heeft haar plek aan boord veroverd. Door een uitgekookte strategie. Zij ruimt alles "zoek". Zij weet waar alles ligt en ik weet van niks. Dat geeft een machtspositie. Althans zo ervaar ik het. Het is voor beide partijen wennen: het is "twee op één cel". Maar klaar voor nieuwe ervaringen. Van deze ervaringen wil ik u op de hoogte houden: de dagelijkse praktijk van het onderweg zijn met een varend woonschip. Ter lering en vermaak. Belevnissen, observaties, informatie.

Voorbeeld

Als hondenbezitter ben ik dagelijks in de weer met hondenpoepzakjes. Boris kan drollen produceren waar een volwassen kerel jaloers op zou worden. Op de veelgeprezen Marrekrite-aanlegplaatsen in Friesland: gratis en vaak voorzien van een afvalcontainer maar verder helemaal niets, wordt door mensen het nodige wildgepoep! Wat is er tegen mensenpoepzakjes? Zelfde principe, alleen even wennen aan het idee! ■

Ziet u de Margaretha liggen en wilt u uw verhaal kwijt? Klop aan en laat u uitnodigen. Ervaart u zich er wel even van dat u bij de juiste Margaretha aanklopt: er zijn er meer!

JURIDISCHE PROBLEMEN MET UW WOONSHIP?

Bart Tonen
&
Matthijs Vermaat

hebben zich gespecialiseerd in de juridische problemen die bij het wonen op een woonschip kunnen ontstaan.

Zij kennen de woonbotenwereld uit eigen ervaring en schrijven daar regelmatig over.

U kunt bij andere specialisten op ons kantoor terecht voor

arbeidsrecht, civiel recht, consumentenrecht,
huurrecht, personen- en familierecht,
sociale zekerheid, strafrecht en vreemdelingenrecht

Willemsparkweg 31
1071 GP Amsterdam
tel: 020-676 66 90
fax: 020-676 66 95
e-mail: info@woudegraaf.nl
web: www.woudegraaf.nl

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

Hét verlangen



Dé vervulling



Windas 6 | 8441 RC Heerenveen | Telefoon (0513) 67 12 84
info@spruytarkenbouw.nl | www.spruytarkenbouw.nl

KOMPAAN WOONARKSERVICE

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



Voor meer informatie of voor een afspraak kunt u
ons onder het volgende nummer bereiken:

tel 0561 - 611 194 / 06 - 129 444 78

W KOMPAAN VOCHTWERING
VOEGWERKEN & VOCHTWERING

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

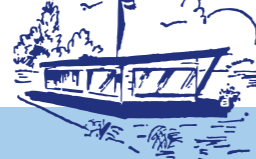
Woonarkenbouw De Blauwe Wimpel



De Blauwe Wimpel is een gerenommeerd familiebedrijf dat zich gedurende 55 jaar heeft gespecialiseerd in het bouwen van woonarken en betonnen casco's. Door onze jarenlange ervaring, kunnen wij u uitstekend adviseren en begeleiden bij het realiseren van een unieke woonark, waarbij wij uiteraard al het mogelijke zullen doen om te voorzien in uw woonwensen.

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

Bent u geïnteresseerd in ambachtelijk, degelijk en inspirerend vakwerk, kom dan vrijblijvend langs op onze werf zodat u zichzelf kunt overtuigen van onze mogelijkheden.



Scheepswerf De Blauwe Wimpel BV
Overdiemerweg 32, 1111 PP Diemen
Telefoon 0294 41 27 36, Fax 0294 43 05 12

E-mail info@deblauwewimpel.nl
www.deblauwewimpel.nl

Reacties van lezers

Reactie gemeente Leeuwarden

Leeuwarden- Naar aanleiding van de stukken over het handhavingsbeleid in Leeuwarden, geschreven in Woonboot magazine nr. 6 2013 en 1 van dit jaar, komt de gemeente Leeuwarden met een reactie.

“Het Leeuwarder ligplaatsenbeleid is erop gericht dat op woonschepen wordt gewoond. Ook gelden er welstandseisen voor deze schepen. Handhaving door de gemeente is gericht tegen leegstand en slecht onderhouden woonschepen.

Hoewel de reactie op het artikel in de eerdere uitgave van Woonboot magazine een begrijpelijke is, herkent de gemeente zich niet in de inhoud ervan en de bijbehorende commentaren erbij. De gemeente staat achter het doel van dit handhavingstraject: woonschepen in Leeuwarden moeten bewoond zijn en voldoen aan welstandseisen. Dat bevordert het woonplezier en verbetert de uitstraling van de omgeving waarin ligplaats wordt ingenomen.

Dat woonschipbewoners middels het indienen van bezwaar voor zichzelf opkomen is hun goed recht. Bovendien kan het leiden tot verbetering van de gemeentelijke werkwijze. In de inmiddels afgeronde bezwarenprocedures heeft de adviescommissie voor bezwaarschriften zich grondig over de bezwaren gebogen en het college van B&W van advies voorzien. Op basis van die adviezen zijn de besluiten om drie ligplaatsvergunningen in te trekken herzien. In één geval is de gemeente in het gelijk gesteld. Ook dat advies is overgenomen.”

Ook een probleem of vraag?

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



Plaatdikte

Kan iemand mij vertellen wat de nodige plaatdikte van het vlak moet zijn voor een woonboot, bijvoorbeeld een spits. Wat hanteren de keurders als maatstaf? Er wordt daar niet over gepraat. Ik heb meerdere vragen gesteld maar niemand kan mij exact antwoord geven vandaar mij vraag.

Mvg Geert
geertbtwin@hotmail.com



Diversiteit te Water

Naar aanleiding van de oproep in Woonboot magazine van april dit jaar ontving de redactie van Will van Summeren deze foto's van een apart scheepje. Wie kan er meer vertellen over dit type en de historie? redactie@woonbootmagazine.nl

Beste redactie,

In de hoop dat ik ook een kleine bijdrage kan leveren aan Uw tijdschrift Woonboot magazine, bijgaand een tweetal foto's die we gemaakt hebben tijdens een weekendje Uitgeest, ergens bij het Alkmaardermeer (onder Akersloot). Het was een bijzonder scheepje. De foto van dichtbij laat de achterkant zien met een wit opgebouwd open stuurhuis (zie koperen boordverlichting). De beugel liep, net als voorop het schip, achter door en daartussen bevond zich een klein bankje waarop de stuurman het scheepje kan bedienen. Hij zat daarmee als het ware boven het roer.

Koop een boot...



Mathilde Renes is beeldend kunstenaar en woont sinds 1998 op de Dora, een Hasselter aak van 31 meter. Sinds 1997 houdt Mathilde een getekend dagboek bij waarin zij elke dag een tekening maakt over de belangrijkste gebeurtenis van de vorige dag. Hier de dagboek-tekeningen over het kopen van het schip en het voor het eerst erop wonen. Meer informatie: www.mathilderenes.com

Eerste zomer aan boord, druk, druk, druk



Begin maar met schoonmaken



Stuurhut schuren



Partijtje snelgangboord schilderen



Boot in de grondverf



Pfff...me de hele dag de pestpokken gewerkt

Epiloog Brand is erger

Hoe is de stand van zaken twee maanden na de brand? We varen in ieder geval weer!

Er is een hoop werk verzet. Als gevolg van de brand en indirect als gevolg van de brand. Het rijtje adviezen van de expert van EFM wordt langzamerhand afgevoerd. De dynamo heeft het inderdaad bevestigd als gevolg van de inwerking van het bluspoeder. Via Marktplaats een andere dynamo gekocht en inmiddels geïnstalleerd. Het voordeel hierbij is dat ik een dynamo kon kiezen die veel beter bij de oude Volvo paste dan de oude. In die zin en ik er op vooruit gegaan. Het betekende wel dat er een complete nieuwe ophanging gemaakt moest worden en dat iemand die er verstand van had, een halve dag bezig is geweest om het zaakje te monteren, aan te sluiten en af te regelen. Maar het is een genot om de voltmeter naar de 27 volt te zien stijgen.

Omdat de gehele elektrische installatie in de loop der jaren organisch was uitgegroeid tot een onontwarbare kluis spaghettidraden, was dit ook de gelegenheid om deze zaak aan te pakken. Dit wordt echter een kwestie van lange adem. Begonnen is met het installeren van een scheidingstrafo. Wederom via Marktplaats aangeschaft. Daarnaast de nodige (hoofd)schakelaars en zekeringen. De gelegenheid deed zich voor om twee bijna nieuwe 230 amp accu's over te nemen. Het was even sjouwen (65 kilo per stuk) maar ze vormden de perfecte basis voor een al langer bestaand voornemen: de uitbreiding van de zonnepanelen. Nu liggen er twee nieuwe 100 watt panelen op het dak, gekoppeld aan een 40 amp mppt-regelaar, klaar voor de uitbreiding met nog twee zelfde panelen. Nu is het zoeken naar een passende omvormer. Het doel is om te kunnen stofzuigen en af en toe de wasmachine te laten draaien als we niet aan de stroom hangen.

De rest van de elektronica had eigenlijk schoongespoeld moeten worden met een speciaal reinigingsmiddel. Gezien de waarde en de wens om te zien waar het schip strandt. Alleen schoongebazen met de compressor.

De hydraulische leidingen van de stuurinrichting zijn gecontroleerd door een deskundige en in orde bevonden. Deze waren namelijk heet geworden. De ophanging moet echter wel aangepast worden. Weer een klus die anders waarschijnlijk nooit was gebeurd. Mij was niks opgevallen aan de wijze van montage.

Schilderen

Omdat het schip helemaal schoongemaakt was, is meteen van de gelegenheid gebruik gemaakt om het plafond in het dekhuis te schilderen. En als je eenmaal aan het schilderen bent..... Van het een komt het ander. Zelfs de bijboot heeft er van geprofiteerd hoewel die niets met de brand uitstaande had. Chique zwart met grijs geworden. Gelukkig heb ik iemand aan bord die graag schildert en dat ook uitstekend kan. Verder heeft de hoofdmotor nieuwe filters gekregen en is de olie verversd. In



feite standaard onderhoud dat naar voren is gehaald. Eigenlijk niets bijzonders. En alles werkt als vanouds.

Kortom, we varen weer. Langzaam maar zeker worden de klussen afgewerkt. Noodzakelijke klussen en door ons zelf gekozen klussen. In die zin heeft het gebeuren wel het nodige in gang gezet. Ik had liever een andere aanleiding gezien, maar als het dan toch zo is....

Financiën

De financiële afhandeling is nog niet rond. Mijn eigen verzekering heeft de voorlopig geschatte schade uitgekeerd. Daarvan konden we de nieuwe (tweedehandse) spullen kopen en daarmee aan de slag gaan. De uiteindelijke afrekening hangt af van de verzekeraar van de veroorzaker van de brand, in dit geval de werf. Vooralsnog zit ik er met mijn 500 euro eigen risico in. Als alles goed gaat dan komt dat weer terug. Ik wacht het af. ■

Piraten in de Sixhaven



Amsterdam– Campagne voeren voor de Europese verkiezingen in een varende woonboot, dat deed de Piratenpartij. Met een woonboot van het type “koop een duwbak, ga naar de Gamma en dan krijg je dit” ging de partij met de boot versierd met paarse piratenvlaggen op pad door Nederland. Twintig dagen en tien steden later werd op 21 mei aangelegd in de Amsterdamse Sixhaven. Tijdens de verkiezingsdag konden geïnteresseerden een kijkje aan boord komen nemen. Bij de gemeenteraadsverkiezingen van 2014 haalde de Piratenpartij voor het eerst een zetel in de bestuurscommissie in Amsterdam-West.

Verplaatsing woonschip rammelt aan alle kanten



Haarlem– Er lijkt, op z'n zachts gezegd, het een en ander niet te kloppen aan de verplaatsing van het woonschip Onderneming aan het Jaagpad langs het Zuider Buiten Spaarne.

De Onderneming lag jarenlang ter hoogte van de jachtwerf. Volgens de regels illegaal maar gedoogd. Vanwege plannen voor toekomstige woningbouw bleek verplaatsing nodig. De Onderneming zou zuidelijker in het Spaarne een nieuwe plek krijgen. De gemeenteraad zette echter een streep door het woningbouwplan. Wel werd 'en passant' de verplaatsing van het schip afgedwongen om zo gelijk een einde te maken aan het gedogen.

Tegen de nieuwe ligplaats werd bezwaar aangetekend. Bij de behandeling daarvan beriep de gemeente zich op het feit dat vanwege de toekomstige woningbouw het schip verplaatst moest worden. Er volgde

een procedure bij de Raad van State. Ook daar verdedigde de gemeente zich met het punt van de woningbouw en won. De nieuwe ligplaats voor De Onderneming bleek echter te klein. Buiten de Raad om werd er 2,5 meter in de plankaat bijgetekend.

Jur Visser, CDA-raadslid stelde over deze gang van zaken, samen met een oud collega-raadslid, een notitie op. Daarin concluderen zij dat er sprake is van onjuiste informatie en misleidende argumentatie. Visser roept de gemeente op de fouten te erkennen en de rechter te informeren. Mogelijk worden de gedupeerden gecompenseerd.

2300 Amsterdamse woonboten illegaal

Amsterdam– In Woonboot magazine juni 2014 gaf Eric Blaauw in het artikel van “De WABO slaat toe” al zijn visie op de uitspraak van de Raad van State van 16 april jl. Die uitspraak heeft nogal wat consequenties voor de woonboten in Amsterdam. Van de circa 2500 woonboten in de stad voldoen er zo'n 2300 niet meer aan de voorwaarden en zijn in een klap illegaal geworden. Op 16 april 2014 bepaalde de Raad van State dat woonboten moeten worden gezien als bouwwerken waarvoor een omgevingsvergunning nodig is.



Consequentie van deze uitspraak is dat veel woonboten nu als illegaal bouwwerk moeten worden aangemerkt. In Amsterdam kregen veel woonbooteigenaren een vergunning op basis van de Verordening op het binnenwater. Voor een omgevingsvergunning gelden zwaardere eisen. Woonbooteigenaren die verzoeken hebben ingediend voor vervanging en/of verbouwing of daar plannen voor hebben, zullen in de meeste gevallen dan ook niet de verlangde omgevingsvergunning kunnen krijgen als de uitspraak van de Raad van State wordt nageleefd. Voorlopig zal het stadsbestuur de bestaande praktijk gedogen wat inhoudt dat de vervangings- of verbouwingsaanvragen die er nu liggen conform de oude regelgeving worden behandeld.

Naar aanleiding van de uitspraak en de daardoor ontstane situatie trok Maar-

STOOM EN DE BINNENVAART

Op zaterdag 6 en zondag 7 september organiseert de Museumwerf, tussen 12 en 15 uur, weer haar jaarlijkse Werfweekend. Het thema dit jaar is: Stoom en de Binnenvaart. Een gezellig en leerzaam kijk- en doeweekend voor groot én klein. Ook vriendelijk voor rolstoelers.

Het thema Stoom en de Binnenvaart wordt ook dit keer wat breder getrokken. Er is meer te vinden op het gebied van stoom dan alleen in de (binnen)vaart. Wat denkt u bijvoorbeeld van een stoomkano? Of een stoomfiets? En hoe zou een stoomorgel klinken? Natuurlijk zijn er ook stoomboten: groot en klein, want ook de modelbouwers tonen hun stoommodellen.

Gevaren wordt er ook. Bekijk Nieuwegein vanaf het water op een van onze schepen. Voor de kleintjes zijn er de peddelbootjes waarin ze veilig en zelfstandig een vaartochtje maken in onze binnenhavens.

Het programma is onder voorbehoud. Voor programma en routebeschrijving: www.museumwerf.nl. Museumwerf Vreeswijk vindt u aan de Wierselaan 113 in Nieuwegein. Parkeren op het terrein is beperkt mogelijk. Parkeren in de buurt kan wel.



OPEN MONUMENTENWEEKEND BIJ MUSEUMWERF VREESWIJK

Op 12, 13 en 14 september, tijdens het Open Monumentenweekend 2014, pakt MuseumwerfVreeswijk flink uit. Met als thema Mobiel erfgoed want varende en drijvende erfgoed zijn nog steeds een ondergeschoven kindje in Monumentenland. Met een symposium op vrijdag 12 september wil de Museumwerf hier iets aan te doen.

Binnenkijken bij varende erfgoed

Op zaterdag 13 en zondag 14 september liggen voormalige vrachtschepen voor de gelegenheid aan de kade van de museumwerf. Een gids leidt u langs de schepen waar u wordt uitgenodigd om eens binnen te komen kijken. Bijzonder is dat ook de oude rivierklipper 't Vertrouwen (1889) (zie WM 1-2014) tijdens dit weekend bij de Museumwerf ligt. Dit schip is waarschijnlijk het enige met een originele, houten roef. Het lang verborgen gebleven, oorspronkelijke interieur kan eveneens worden bezichtigd.

Lezing over en afscheid van woon-/atelierschip De Zwerver

Het oudste woon-/atelierschip De Zwerver uit 1900, gaat de Museumwerf verlaten. Dit is voorlopig de laatste gelegenheid het schip te bezoeken. Na het Monumentenweekend vertrekt De Zwerver naar een overdekte werf voor een complete restauratie.

ten van Poelgeest aan de bel bij minister Schultz van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het ministerie is nu aan zet en moet nieuwe regelgeving gaan maken. Wordt vervolgd

Lees de uitspraak:

<http://www.raadvanstate.nl/uitspraken/zoeken-in-uitspraken/tekst-uitspraak.html?id=78693>
Zie ook: “De WABO slaat toe” Woonbootmagazine juni 2014

Geen woonboot gezonken tijdens Oranjerondvaart



Het Wereldkampioenschap is allang verleden tijd als u dit leest. Op dit moment heeft Nederland net met 5-1 van Spanje gewonnen en stijgt de Oranjerondvaart 2014 plaats gaan vinden in de Amsterdamse grachten dan is het onderstaande bericht een enigszins geruststellende wetenschap. Het programma Andere Tijden Sport interviewde in 2008 Ine van Brenk, die tijdens de inhuldiging voor de gemeente Amsterdam werkte. Zij vertelde dat er geen enkele

woonboot gezonken is en dat de schadevergoeding beperkt bleef: “Er is één woonboot waaraan we schadevergoeding hebben betaald: 5000 gulden in die tijd.”

Woonboot te dicht op buurboot



Alkmaar– Gemeente Hollands Kroon heeft een woonbooteigenaar in de Nieuwesluizervaart gesommeerd zijn boot weg te halen. Het schip zou niet op de -in het bestemmingsplan vereiste - twee meter afstand van andere boten liggen. Tegen dit besluit ging de bootbewoner in beroep bij de rechter, maar die oordeelde in het voordeel van de gemeente. De bootbewoner stapte daarop naar de Raad van State. Daar stelde hij dat er met twee maten gemeten wordt omdat er in de Nieuwesluizervaart meer woonboten te dicht op elkaar zouden liggen en ook dat hem door ambtenaren zou zijn toegezegd dat het vaartuig mocht blijven liggen. De uitspraak volgt.

Ora et Labora siert fietstunnel op Utrecht– Aan de Keulsekade, onder de Spinozabrug, wordt een fietstunnel aangelegd. De kunstenaar Louise Hessel

MEERPAALTJES

REPARATIE EN ONDERHOUD

Vanstalen woonschepen. Wij hebben hier voor 3 dokken, waarin u rechtstandig uit het water gaat.

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

Zuiddijk 404,1505 HE Zaandam.

Tel.: 075-615 63 58.

WWW.SCHEEPSWERFVOORUIT.NL

...
200 tons SCHEEPSHELLING ALKMAAR
info@nicolaaswitsen.nl/072 5112297

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

TARIEVEN MEERPAALTJES

Tarief per regel, incl. BTW: abonnees € 3,- ; niet-abonnees € 5,- zakelijk € 7,50 per regel. Eén regel bevat ± 30 lettertekens. Uitsluitend schriftelijke reageren. Stuur uw tekst, naar: Heleen Deurloo, rijksweg 197, 9792 PE Ten Post. Tel: 06 - 516 466 50 Mail: heleendeurloo@gmail.com. Betalingen per giro 139 19 94 t.n.v. Heleen Deurloo.



is aangetrokken voor de opsliding van de wanden. Zij heeft daarvoor o.a. vier woonboottekeningen van Cisca de Ruiter uitgezocht. Die komen in tegeltabelau aan de muur. Daaronder zit ook de Ora et Labora, voor veel Utrechtse een bekend en markant schip dat sinds de jaren dertig van de vorige eeuw aan de Leidsekade lag. De vaste lezers van Woonboot magazine kennen het werk van Cisca van de tekeningen bij de column van Schipper Brombeer.

De opening van de fietstunnel vindt ergens in september plaats. Bij het ter perse gaan van dit nummer was de exacte datum van de opening nog niet bekend.



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



VANWEGE DE INTRODUCTIE VAN ONZE NIEUWE SITE
WOONARK-VERZEKERING.NL
 NU BIJ HET AFSLUITEN VAN EEN NIEUWE WATERVILLAVERZEKERING
 DE **INBOEDELVERZEKERING**
TOT 01-01-2015 GRATIS!

DE BESTE VERZEKERING VOOR UW WATERVILLA

- Schadevergoeding op basis van herbouwwaarde
- Dekking bij droogvallen na dijkdoorbraak (de ramp bij Wilnis)
- Dekking bij schade en gevolgschade door eigen gebrek
- Premie vanaf € 1,50 per € 1.000,- verzekerde waarde
- Garantie tegen onderverzekering

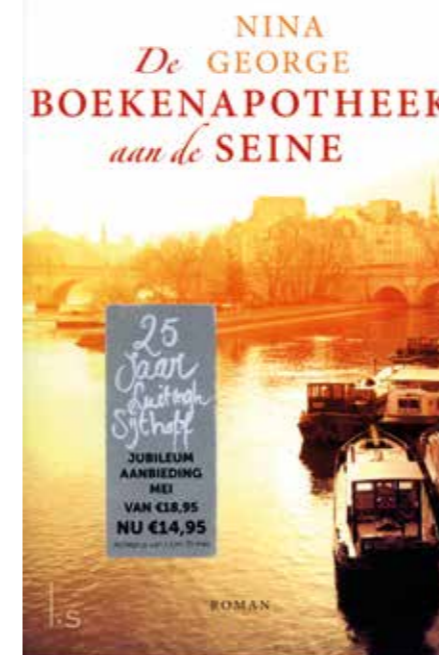
OBM VERZEKERINGEN

Parallelweg 1, 1151 BS Broek in Waterland
 Telefoon: 020 - 4 03 18 29
 info@obmverzekeringen.nl



RECENSIE

YVONNE HELSLOOT



Boeken als medicijn

Vanaf zijn boekenschip 'Lulu', een Literaire Apotheek, geneest Jean Perdu levenskwalen met boeken. Zichzelf genezen kan hij echter alleen als hij teruggaat in de tijd en in de werkelijkheid.

Jarenlang leeft 'Monsieur Perdu' een leven te midden van zijn boeken. Hij woont in een appartement in Parijs. Voor zowel de medebewoners als de mensen uit zijn straat neemt hij 'genezende' boeken mee uit zijn 'Apotheek'. Zijn eigen leven is echter eenentwintig jaar geleden plotseling tot stilstand gekomen, toen zijn Provençaalse minnares Manon hem midden in de nacht verliet. Na vijf jaar weekends en vakanties. Terug naar het zuiden van Frankrijk naar haar man en haar zuidelijke leven.

Zo dacht Perdu tenminste al die jaren. Dat verandert compleet als hij haar afscheidsbrief ongeopend terugvindt en alsnog leest. Het blijkt een afscheid, maar op een heel andere manier. Zij ging naar huis om te sterven en vroeg hem naar haar toe te komen. Een vrouw, die niet kon kiezen tussen man en minnaar. Die 'het hele leven' wilde. De man ging akkoord. De minnaar stopte met leven...

Vervuld van wroeging omdat hij haar in de steek heeft gelaten, neemt Jean abrupt het besluit de trossen te lichten én naar het zuiden te vertrekken. Zijn vader leerde hem varen en als 16-jarige haalde "ik mijn vaarbewijs als binnenschipper". Het schip ligt al die jaren vaarklaar. Kwestie van loopbrug los, water ontkoppelen, stekker uit de elektriciteitskast trekken en loopplank op het schip schuiven. De boekenboot is een peniche, een vrachtboot met een hangbuis, een kombuis, twee slaapkamers, een badkamer en achtduizend boeken. Een wereld op zichzelf binnen deze wereld. "Een begrensde avontuur, zoals elk aan land gelegd schip.

Op het nippertje springt een jonge schrijver/huisgenoot aan boord. Zijn eerste roman is goed ontvangen. Nu ontvlucht hij de 'commercie' eromheen. Verlegen en bang dat hij nooit meer iets kan schrijven. De tocht via de Franse kanalen, "de Bourbonnaisroute", de diverse plaatsen die zij aandoen en de Franse vaareisen worden uitgebreid beschreven. Er varen veel woon-

boten rond. Ook Nederlanders: gratis liggen: "vaart u achter de Hollanders aan".

Eerste doel is boekenstad Quisery aan de Seille. Een stad waarmee Perdu altijd contact heeft gehad. Daar hoopt hij antwoord te vinden op de vraag: wie schuilt er achter het pseudoniem Sanany, schrijver van het boekje 'Zuiderlichten'? Het boek dat hem door de lange jaren heen hielp. "Sanary zegt dat je over het water naar het zuiden moet varen om antwoorden op je dromen te krijgen." Dan kun je jezelf hervinden, maar alleen als je jezelf onderweg kwijtraakt. "Door liefde. Door heimwee. Door angst."

Een derde passagier is Cuneo, een Italiaan die al jaren de kanalen afreist op zoek naar 'een verloren' liefde. In Samantha, de vrouw die de auteur van 'Zuiderlichten' blijkt, vindt hij zijn nieuwe muze. Dit paar blijft op het boekenschip achter. Jean en Max trekken per auto verder naar de zuidkust. Max vindt het plekje in het wijndorp Bonnioux waar Jeans liefde woonde en stierf. Jean heeft nog een geestelijke 'eindreinigingskuur' nodig in een dorp aan de Middellandse zee voor hij de confrontatie aan gaat met de geest van Manon, haar man en dochter. Herboren vraagt hij zijn inmiddels in Parijs ontmoette nieuwe liefde naar hem toe te komen en deze stap met hem te zetten. Hij durft weer te leven.

Kunnen boeken genezen? De schrijfster draagt in elk geval veel titels aan rond kwalen. In 2013 verscheen ook een ander boek met bijna dezelfde titel: De Boekenapothek: "literaire adviezen voor al uw kwalen", een stalenkaart van literatuur rond ziekten. Het hierboven beschreven boek levert romantiek, grappige beschrijvingen en mooie zinnen. En een vaarroute door Frankrijk. De bibliotheek heeft het begin juni 2014 nog niet in haar collectie. Ook te koop als e-book.

Titel	De boekenapothek aan de Seine
Auteur	Nina George
Uitgever	Luitingh Sijthoff, A'dam, april 2014
ISBN	978 90 218 1003 4
Prijs	€ 14,95

Verstand van welstand

Welstand woonboten uitspraak RB A'dam AMS 13/4739 d.d. 2 juni 2014.
B & W Amsterdam: gemachtigde Mr. E.G. Blees, eiser: gemachtigde Mr. M.F. Vermaat.

In mijn grijze verleden kwam ik ooit terecht naast een vergadering van de Amsterdamse welstandscommissie. De venerabele leden sprake daar over het kunnen verbieden van bromfietsen in Amsterdamse straten. Hoewel er goede redenen kunnen zijn om dat te willen, leek het mij geen onderwerp waar een (nu) Commissie voor Welstand en Monumenten (en woonboten) zich over uit diende te laten. Blijkbaar vond het gemeentebestuur dat ook want ik zag daarna ook nooit een bromfietsen-welstandsadvies langskomen. Woonboten echter werden wel regelmatig vanuit de welstandscommissie beoordeeld. Op grond van vage en soms merkwaardige normen. Het begon met de welstandeisen binnenstad en de moeilijk te objectiveren en daarnaast haast niet serieus te nemen eis 9:

“De detaillering dient zoveel mogelijk een maritiem karakter te hebben: dit betekent een slanke en naar het water verwijzende vormgeving”.

Maritiem betekent echter met de zee(vaart) van doen te hebben en het werd nooit duidelijk waarom Amsterdamse woonarken zoutwaterbestendig zouden moeten zijn en waarom dikke woonarken niet mochten. Want water is altijd plat en horizontaal.

Later werden de regels en bootrichtlijnen 2008 verkast naar de Welstandsnota 2009. Ook werd enige tijd een advies van de Commissie Historische Schepen gebruikt, maar deze commissie is inmiddels opgeheven/ondergebracht bij de Commissie voor Welstand en Monumenten (CWM). Terug naar de zaak waar het hier om gaat. Een samenvatting van wat aan de uitspraak vooraf ging.

Aanvraag 2011

Er werd in 2011 een vergunning aangevraagd voor een woon-schip van 25 x 5 x 4,49 m. ter vervanging van de maten 25,56 x 5,15 x 3,40 m. Deze vervangingsvergunning werd geweigerd op grond van negatieve adviezen van de commissie Historische Schepen van 16 maart en 8 mei 2012 en van de Commissie Welstand en Monumenten van 30 mei en 19 december 2012. Deze commissie kan oordelen over woonschepen op grond van een aantal criteria in deel III sub 3.1.1 a t/m h en 3.1.2 a t/m c van de Welstandsnota 2009.

Tegenadvies genegeerd

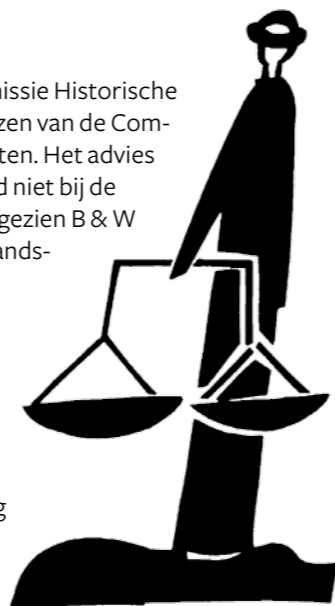
Tegenover de adviezen van de welstandscommissie werd een adviesrapport van F.L.H. Bos van Drijvend Erfgoed ingebracht waarin werd aangevoerd dat het vervangende woonschip wél voldeed aan de eisen van de welstand. Het college van B & W

trok de adviezen van de Commissie Historische Schepen in en volgde de adviezen van de Commissie Welstand en Monumenten. Het advies van Bos/Drijvend Erfgoed werd niet bij de besluitvorming betrokken aangezien B & W meenden dat deze geen welstandsdeskundige was.

Welstandsadvies dubieus

In het algemeen gezegd is het weerleggen van een welstandsadvies een lastige zaak. In de eerste plaats moet dat aan de hand van een deskundig tegenadvies en in de tweede plaats zal duidelijk moeten worden uit dat tegenadvies dat het welstandsadvies niet deugdelijk is. Een andere mening of opvatting over wat tot de redelijk eisen van welstand behoort, is niet voldoende om het welstandsadvies van tafel te krijgen. In overweging 5.1 merkt de rechtbank dan ook op dat, volgens vaste jurisprudentie het college (verweerder) zich mag baseren op een deskundigenadvies, mits dit inzichtelijk is en op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen. Zonder verder in te gaan op alle onderliggende regelgeving is het oordeel van de Welstandscommissie van belang om te begrijpen waar het al dan niet over gaat en dat wordt vermeld onder punt 1.3 van de uitspraak.

“In het advies van de Welstandscommissie van 30 mei 2012 is onder meer neergelegd dat de hoogte van de romp in het ontwerp van de nieuwe Vulcanus totaal niet in verhouding is met de hoogte van de opbouw. De compositie van de nieuwe woonboot levert een silhouet op van een boot waarvan de romp en de opbouw geen vanzelfsprekend geheel vormen. De romp is buitenproportioneel hoog en grof en verstoort het ritme van de opbouw. Hoewel de samenstellende delen van de opbouw een nautisch karakter hebben, is de maatvoering buiten proporties in zowel de breedte als de lengte ten opzichten van de breedte en de lengte van de romp. Zo blijft er slechts minimale ruimte over voor gangboorden, voor- en achterdek. Daarmee oogt de opbouw te pompeus voor de beschikbare lengte en breedte binnen de afmeting van de romp. Ook hier levert deze compositie een silhouet op van een buitenproportioneel brede en lange opbouw, die het ritme van de samenstellende delen van casco en opbouw verstoort. Verder vormen de patrijspooten in de romp een verstoring van de hoofdvorm. Patrijspooten in de romp zijn op zich toegestaan, maar dit dient zeer terughoudend te gebeuren. De conclusie luidt dat het ontwerp een onevenwichtige verhouding tussen de samenstellende delen heeft. Het



casco steekt veel te hoog boven de waterlijn uit en bevat te veel patrijspooten. De opbouw is te lang en te breed ten opzichte van de beschikbare ruimte binnen de romp. In het advies van de Welstandscommissie van 19 december 2012 is onder meer neergelegd dat de maatvoering in de regelgeving een minimale richtlijn betreft en dat de maatvoering van alle samenstellende delen samen een evenwichtig geheel en overtuigend ontwerp dienen te vormen. Dat is hier niet het geval. De patrijspooten dienen zeer terughoudend toegepast te worden, zodat ze de lijnen van de romp zo min mogelijk verstoren”

Mijn indruk is dat de rechtbank op grond van het genoemde onder punt 1.3 geen heldere indruk kon krijgen van wat er nou mis was met de nieuwe Vulcanus en dat het waarom, naarmate de adviestekst voor de zoveelste keer werd doorgelezen, ook steeds meer hersenbrekers ging opleveren en de rechtbank geen grip meer had op de inhoud. Waarop baseerde de CWM nu eigenlijk haar advies? Het resultaat staat in rechtsoverweging 5.1 en 2:

“De rechtbank stelt vast dat niet in geschil is dat het ontwerp van de nieuwe Vulcanus voldoet aan de vereisten wat betreft maatvoering, materiaal en kleur zoals die zijn neergelegd in de Bootrichtlijnen 2008 en de Welstandsnota 2009. Het ontwerp voldoet volgens de Welstandsadviezen evenwel niet aan de redelijk eisen van welstand omdat, zo begrijpt de rechtbank de adviezen, met name de verhouding van de opbouw ten opzichte van de romp niet klopt, het casco te hoog op het water ligt en er teveel patrijspooten in de romp zijn aangebracht. De rechtbank stelt verder vast dat in de welstandsadviezen staat dat de Welstandsnota 2009 als beleidskader geldt. Daarbij is verwezen naar de algemene criteria in paragraaf 2 en de objectcriteria neergelegd in paragraaf 3 (3.1.1 tot en met 3.15) van deel YIN van de Welstandsnota 2009. De rechtbank is van oordeel dat de Welstandscommissie met deze algemene verwijzing naar de geldende criteria niet heeft voldaan aan het gestelde in paragraaf 4.5. van deel I van de Welstandsnota 2009. Hierin is immers neergelegd dat de Welstandscommissie in haar advies vermeldt op welk criterium of welke criteria het advies is gebaseerd. Hieruit volgt dat de commissie specifiek dient te vermelden aan welk criterium of welke criteria van de in de Welstandsnota 2009 opgenomen algemene en objectcriteria niet is voldaan. De rechtbank verwijst hierbij bovendien naar paragraaf 1.2 van deel I van de Welstandsnota 2009, waarin is vermeld dat de hoofddoelstelling van de nota is het formuleren van concrete, toetsbare criteria bij de vervanging en verbouwing van (woon)boten zodat de welstandstoetsing en de verlening van vergunningen voor vervanging of verbouwing voor iedereen inzichtelijk wordt. De in dit geval gebruikte algemene verwijzing in de adviezen levert geen - door de Welstandscommissie 2009 beoogde - inzichtelijke welstandstoetsing op.

In punt 5.3 gaat de rechtbank ook nog in op nadere verklaring ter zitting van verweerder maar acht dit niet voldoende om de vastgestelde omissie goed te maken.

De welstandadviezen zijn naar het oordeel van de rechtbank onvoldoende inzichtelijk en kunnen dan ook niet ten grondslag worden gelegd aan het bestreden weigeringsbesluit. Daarnaast merkt de rechtbank op dat het advies van Bos/Drijvend Erfgoed ten onrechte buiten beschouwing is gelaten en dat daarmee het besluit onzorgvuldig tot stand is gekomen.

Uitspraak

De rechtbank verklaart het beroep gegrond, vernietigt het bestreden besluit en draagt de gemeente Amsterdam op binnen zes weken een nieuw besluit te nemen.

Nu ?

Op het moment van dit schrijven is het vervolg niet bekend maar vooralsnog is het een mooie uitspraak over het functioneren (of niet) van de Welstandscommissie van Amsterdam. Ze zijn over hun eigen wartaal uitgedegen met hulp van Mr. Matthijs Vermaat, die optrad voor de vergunningaanvrager.

E.P. Blaauw

JAPB

ADVERTENTIE

Wat drijft u?

Woonbootverzekering met garantie tegen onderverzekering

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

Informeer naar de voorwaarden en vraag een vrijblijvende offerte aan!

DE ROOIJ & WOLTERS

financiële dienstverlening

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

~ Ligplaats ~



Deventer

Wonen naast een feestboot. Geen enkel probleem voor Kim en Martijn. 'Je ontmoet steeds leuke, interessante mensen'.

De trend om ons industrieel erfgoed te behouden en te herbestemmen voor culturele activiteiten wordt ook doorgezet in het havenkwartier van Deventer. Het gebied is volop in ontwikkeling en zal binnen niet al te lange tijd bruisen van activiteit. Er zijn al wat initiatieven opgestart op het gebied van wonen, cultuur, werk en recreatie. Niet alleen aan de wal maar ook op het water gebeurt het een en ander. Er ligt een theaterschip waar al eerder in dit blad een artikel over is verschenen en op de MS Oosterkim valt ook het nodige te beleven.

Omringd door vrachtschepen

Als een groene oase liggen de twee schepen van Kim en haar vriend Martijn achter de oude graansilo afgemeerd. De wal, de dekschuit en de steilsteven Oosterkim ernaast zijn rijkelijk voorzien van groen. Het stel woont op de dekschuit waar een enorme woning in schuilgaat. De Oosterkim ligt langszij en

omdat het schip een horecabestemming heeft en dus valt onder de noemer cultuur of ontspanning, mag zij er volgens het bestemmingsplan van de gemeente liggen. Geen horeca overigens in de zin dat je er iets kunt nuttigen maar een Bed & Breakfast en waar groepen terecht kunnen die iets te vieren hebben, er eens lekker tussenuit willen of wat je maar kunt verzinnen. De plek lijkt ervoor gemaakt. Geen klagende burens en op een steenworp afstand van het centrum van Deventer.

Kim verliefd op de Oosterkim

Tweeënehalf jaar liggen zij nu in het havenkwartier. Kim voelde zich echter al voor zij er kwamen wonen verbonden met de plek. "Ik ben met mijn zusje vijf jaar lang eigenaar geweest van een cultureel eetcafé dat hier verderop ligt. Het was toen nog onduidelijk wat er met dit gebied zou gebeuren, alles slopen of ontwikkelen. Er werd gekozen voor de tweede optie maar dat betekende wel dat er ook van alles veranderd zou moeten worden aan het eetcafé om aan de horeca-eisen te

voldoen. Veel van de charme van het pand zou dan verloren gaan en wij besloten het daarom te verkopen. De vroegere eigenaren van het schip kende ik omdat zij regelmatig bij ons kwamen eten. Het schip kende ik eveneens omdat wij er een keer een bedrijfsuitje hebben gehad en mijn zusje haar receptie daar heeft gehouden toen zij ging trouwen. Ik was helemaal verliefd op het schip." Het schip lag toen in de IJssel voor de sluis.

Twee schepen in plaats van één

Kim baalde dan ook toen zij hoorde dat het schip was verkocht, maar toen zij bij de eigenaren informeerde hoe de koop was verlopen, bleek die niet te zijn doorgegaan. "Ik dacht toen meteen, dan wil ik er voor gaan, ik wist dat er hier drie ligplaatsen zouden vrijkomen voor cultuur en ontspanning en daar hebben wij ons toen voor ingeschreven. Toen de plek ons ook daadwerkelijk werd toegewezen, zijn wij in actie gekomen. De gemeente had het schip inmiddels gekocht omdat dit niet langer op de oude ligplaats geduld werd. Wij gingen onderhandelen met de gemeente. Aanvankelijk wilden wij alleen de Oosterkim kopen en in de roef wonen. De gemeente spoorde ons echter aan om ook de dekschuit erbij te nemen. De

vorige eigenaren hadden besloten die ook weg te doen omdat zij een mooie waterwoning hadden gekocht. Dat vonden wij uiteraard geen enkel probleem."

Vijftig man aan boord

De plannen werden bijgestuurd door deze meevaller en de dekschuit werd bestempeld als woonruimte. Bepaald geen straf moet ik constateren na een rondleiding. De dekschuit heeft ongeveer dezelfde lengte als de Oosterkim en die is maar liefst 38 meter. De woning is in de holte van het schip en er is een kleine opbouw. Van het dek is een enorm terras gemaakt. Een groot voordeel is eveneens dat zij zo meer privé hebben en hetzelfde geldt natuurlijk ook voor de gasten. Kim: "Ik bemoei me zo min mogelijk met de gasten. Natuurlijk leg ik uit waar alles is, maar verder hebben zij de vrijheid te doen en laten wat zij willen zolang ze maar niets kapot maken. Als het mooi weer is kunnen zij zwemmen. We hebben een sloep die ze kunnen gebruiken. Als ze willen kunnen ze aan dek barbecuen, noem maar op. Het schip biedt ruimte aan 50 feestgangers. Officieel kunnen er 16 mensen slapen, maar soms komt er 20 man en dan leggen we gewoon matrassen in de grote zaal."

Groot succes

Aan belangstelling geen gebrek. "Wij zijn laagdrempelig en er is hier in de buurt geen andere groepsaccommodatie. Wij worden soms opgebeld door bladen met de vraag of wij willen adverteren en dan antwoord ik altijd: ik wil niet arrogant doen maar voor de klandizie is het niet nodig. Ik moet vaker nee zeggen dan ja. Een voordeel is ook dat we er niet van hoeven te leven. Mijn vriend werkt fulltime en ik heb er ook een baan naast voor 16 uur. In de winter is het bijvoorbeeld bijna onmogelijk om rendabel te zijn. Op de Oosterkim stoken wij op diesel en je bent zo 200 euro kwijt in een weekend om het schip warm te krijgen."

Voorheen organiseerden zij ook vaartochten of voeren zij gewoon met het schip naar de locatie waar het feest werd gehouden. Door motorpech hebben zij even stilgelegen, er zijn plannen om in augustus weer te gaan varen. Gewoon omdat varen nu eenmaal leuk is.

Ik zou graag nog een beschrijving geven van het prachtige interieur van de Oosterkim maar op de website staan voldoende foto's om daar een beeld van te geven. ■

www.oosterkim.nl



SHUTTERSTOCK

Door miscommunicatie tussen de redactie en Brombeer heeft u, als aandachtig lezer, in het vorige WBM mijn column moeten missen. Daarnaast vond Brombeer dat hij even terug in zijn hol moest om alle perikelen in het LWO-bestuur, die op de ledenvergadering van maart jongstleden naar boven zijn gekomen, even te laten bezinken. Tegelijkertijd heb ik om mij heen gegromd bij diverse min of meer direct betrokkenen, om uit te beren hoe het een en ander in elkaar stak. Het kunnen lezen van een flink aantal bestuursnotulen van het LWO over de afgelopen periode van anderhalf jaar heeft mij wat inzicht gegeven. Eigenlijk komt het neer op het niet meer samen door een deur kunnen van een aantal bestuursleden en onderling vertrouwen dat weg is. Nergens heb ik in de door de bestuursleden goedgekeurde notulen kunnen vinden dat het wel of niet betalen van bestuursleden voor verrichtte werkzaamheden uit LWO-middelen hier ook maar iets mee te maken heeft.

Ik kan er verder heel veel over grommen maar gelukkig is er een commissie van betrokken leden die het voortouw heeft genomen om tot een heroriëntatie van de vereniging LWO te komen. Hopelijk horen we hier snel wat van en wordt er een nieuw bestuur gevormd. Dat is namelijk wederom, zoals altijd, hard nodig in woonbotenland. We kennen allemaal wel die sticker van: 'koop een boot en werk je dood', maar wat dacht u van deze: 'koop een boot een procedeer als een malloot'. Door een uitspraak van de Raad van State is er paniek in den lande bij gemeentes als een woonbootbewoner een vergunning aanvraagt om zijn oude woonboot te mogen vervangen. Want misschien is er een WABO/Omgevingswet-vergunning nodig en dan valt de woonboot wellicht onder het bouwbesluit. Maar aan het bouwbesluit voldoet bijna geen enkele woonboot. Ook al bouwt u nieuw, als uw woonboot moet voldoen aan het bouwbesluit past hij never nooit niet in de gemeenteverordening en het eventuele vigerende bestemmingsplan met de daarin vastgestelde afmetingen en welstandseisen van uw droomboot.

Volgt u het nog? Waarschijnlijk niet. We willen eigenlijk allen maar wonen en sommigen er lekker mee varen. Altijd maar weer dat gedoe met wonen/varen op het water. Een goede lobby en belangclub als het LWO is helaas onontbeerlijk. Er komt ergens rond september een extra ledenvergadering heb ik gehoord. "Gaan!" grom ik.

Schipper Brombeer

EOC
VOORTVAREND VERZEKERD

U
JIJ
WIJ EOC!

De onderlinge specialist in scheepsverzekeringen

HOERA, EOC IS EEN FEIT!
Vanaf 1 juli varen Oranje Scheepsverzekeringen en *efm* onderlinge schepenverzekering onder de vlag van EOC onderlinge schepenverzekering.

T. 088 6699500 | eoc.nl

Voor alle mensen die op termijn een nieuwe woonark laten bouwen of verbouwen

Arkenbouw Post bouwt, repareert en renoveert woonarken. Goed om te weten voor u als woonarkbewoner of voor als u plannen heeft om een eigen woonark te laten bouwen of verbouwen. Schitterende drijvende woonvilla's, diverse stijlen en uiteenlopende prijzen zijn mogelijk tegen een scherpe prijs/kwaliteitsverhouding. Arkenbouw Post is een betrouwbaar, zeer deskundig bedrijf met jarenlange ervaring in scheepsbetimmering en woonarken.

WONEN OP HET WATER



NIEUWE WOONARK

Het hele bouwproces vindt plaats in eigen, overdekte dokken in Marknesse. Het casco van beton en de opbouw in houtsketletbouw wordt door eigen vakmannen gerealiseerd met de allernieuwste technieken. Geen massaproductie, maar absoluut maatwerk. Sterke samenwerking met architecten, veel eigen inbreng is mogelijk. Zeer compleet.

REPARATIE / RENOVATIE

Ook kunnen wij uw woonark repareren of renoveren. Even bellen, wij komen langs en in overleg gaan wij voor u aan de slag. Dit kan op lokatie of in onze eigen dokken in Marknesse. Gegarandeerde kwaliteit!

Neem vrijblijvend contact met ons op voor meer informatie. **Bel 0527 20 85 40**



Arkenbouw Post B.V.
MARKNESSE