

Woonboot

MAGAZINE

**Amandi: sluis uit,
sloop in?**

**Een oude pomp gaat
nooit verloren**

**Stoomcursus
varend wonen**



Levens- kunstenaar op het wad

GEEN CALLCENTER

**WEL:
DIRECT EEN SPECIALIST
AAN DE LIJN**

**24 UUR PER DAG
7 DAGEN PER WEEK.**

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:
Yvonne Helsloot, Eric Macdiarmot, Wout
Meppelink, Mathilde Renes,
Ulbo de Sitter, Schipper Brombeer

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.



4 De strijd van Wout

Wout Meppelink, bewoner van de fraaie pakketboot Amandi, vertelt over het hardvochtige oordeel dat de rechter uitsprak na jaren procederen: nog één keer door de sluis met je boot en dan wegwezen, ligplaats opgedoekt. Het zou het einde betekenen van een uniek schip. Dat mag niet gebeuren. Koper gezocht!



18 Gietijzeren werkpaard

Voor een fijne fles met inhoud van het sterkere soort wilde schipper Jochem zijn oude waterpomp wel wegdoen. Mits de nieuwe eigenaar er emplooi voor had. Dat had Theo. Verslag van een soepele transactie, inclusief pomptechniek voor beginners en gevorderden.

ADVERTEREN IN WOONBOOTMAGAZINE?

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

IN DIT NUMMER

Bewaarder van vergezichten

Hij is onvermoeibaar als schipper, als zeer produktieve schilder en als strijder voor zijn geliefde Waddenzee. Geurt Busser is net zo thuis op het wad als een kokkel in het slib. Hij neemt u mee op zijn kotter voor een blik op de horizon en een paar goeie verhalen. Penselen en verf gaan mee. Olieverf? Nee...



20 Erop uit!

Frans Nuberg bood Liesbeth en Tinus, potentiële scheepsbewoners, vier dagen lang een inkijk in het varend bestaan op zijn Margaretha. Schrikken voor de argeloze beginners, een opwindend avontuur voor de diehards. De praktijk als ultieme leermeester: trossen los, dus.

INHOUD

22^e jaargang nummer 5
Oktober 2014

- 4 **Werken aan boord**
- 8 **Milieu en Techniek**
- 10 **De Amandi**
- 12 **Reacties van lezers**
- 13 **Recensie**
- 14 **Lokaal nieuws**
- 17 **Schipper Brombeer**
- 18 **Schatzoeken op je eigen schip (2)**
- 20 **Stage lopen bij de Margaretha**
- 22 **LWO nieuws**
- 23 **Juridisch bekeken**
- 24 **Ligplaats**
- 26 **Waterverven**

Werken aan boord

De Waddenschilder

Ongeacht de weersomstandigheden en in alle jaargetijden, bij voorkeur in de winter, trekt Geurt Busser er met zijn tot atelier verbouwde garnalenkotter uit 1928, op uit om de schoonheid van het wad te vangen in waterverf.



Als je op Google Geurt Busser of de Waddenschilder intypt moet je even tijd uittrekken om alle hits door te nemen. Hij heeft niet alleen bekendheid vergaard vanwege zijn prachtige aquarellen, maar ook als pleitbezorger van het wad en zijn niet aflatende strijd tegen de aantasting, plundering en vertrutting van zijn werkgebied. Uiteraard draagt hij de vermaledijde NAM (Nederlandse Aardolie Maatschappij) geen warm hart toe, maar ook de windturbines, informatiepanelen en andere toerismevriendelijke bedeksels van lokale overheden kunnen op weinig sympathie van hem rekenen. Voor Geurt is het wad zoals de wereld bedoeld is, een plek met een steeds wisselende aanblik en een oneindige horizon. “Kijk hier”, zegt hij wijzend naar het riet op een aquarel, “wellicht komt er hier ooit een informatiepaneel met de tekst ‘Op deze bijzondere locatie heeft de beroemde Waddenschilder Geurt Busser het mooiste plukje riet uit zijn gehele oeuvre geschilderd.’”

Mijn eerste ontmoeting met Geurt is tijdens de open kunst dagen in Warffum. Hij ontvangt belangstellenden in zijn galerie aan huis en vertelt over zijn werk. Wat me meteen opvalt, is dat hij bij iedere aquarel moeiteloos de exacte datum, tijd en weersomstandigheden weet te vermelden. De hoeveelheid werk is overweldigend. Als er even geen bezoekers zijn, biedt hij een kopje koffie aan en nadat hij mij er vriendelijk doch resoluut op gewezen heeft, dat ik in ZIJN stoel ben neergeploft, steekt hij van wal nog voor ik iets kan vragen.

Geurt: “Ik maak de grootste aquarellen ter wereld. Daar ben ik in 1980 mee begonnen en op 14 februari 2000 lukte de eerste in precies drie kwartier. Daarna volgden vijf wanhopige jaren waarin alles mislukte en dacht ik dat de eerste een toevalstreffer was die je maar één keer in je leven meemaakt. Alleen al het opspannen van het papier is een enorme klus en ik heb lang moeten zoeken naar een manier om het papier egaal nat te krijgen. Uiteindelijk heb ik een manier gevonden, maar het duurt minimaal 24 uur voordat het goed opgespannen is. In 2005 slaagde ik er eindelijk in de ene na de andere aquarel naar tevredenheid te schilderen. Ik heb toen besloten van al die plekken die ik in 40 jaar had geschilderd opnieuw een schilderij te maken op ware grootte, schaal één op één. Helaas is er geen markt voor die grote werken. Ze passen niet boven de bank. De grootste is maar liefst twee meter veertig breed.”

Wel prachtig voor een expositie natuurlijk

“Ja, ze zijn vaak tentoongesteld. Ik heb op een gegeven moment de toenmalige directeur van het Groninger museum, Kees van Twist, aangeschreven. Hij ging als cultureel ambassadeur van Groningen naar New York en ik dacht nou dan kan hij mooi reclame maken met de grootste geschilderde aquarellen ter wereld. Dan schrijf je natuurlijk geen lullig briefje. Ik citeer: “Vroeg of laat word ik wereldberoemd. Mijn roem wil ik tijdens mijn leven meemaken omdat ik opgewassen ben tegen de nadelen en de voordelen mijn werk vergemakkelijken”. Of hij daaraan mee wil werken. Zo’n miezerig mannetje, hij heeft niet eens gereageerd.”

Je vertelt vaak dat je van iedere drie aquarellen die je maakt, er twee weggooit. Geldt dat ook voor die grote werken?

Ja, ik wil de kwaliteit van mijn werk waarborgen. In de twintig jaar dat ik nog aan het experimenteren was, gooide ik wel



tachtig werken weg om er één die mijn goedkeuring had over te houden. De grootste zit in een lijst van 1700 euro. Alleen al de glasplaat moest speciaal worden gesneden en kostte 900 euro. Ik had voor de Waddenacademie o.a. een lezing gehouden en een tentoonstelling ingericht op een symposium. Daar wilden zij me voor betalen en ik heb toen dát bedrag gevraagd.”

Heb je ook met olieverf gewerkt?

Nee, nooit! Dat vragen ze mij al mijn hele leven, alsof dat het hoogste goed is. Ik zal je een stukje voorlezen uit het boek dat ik nu aan het schrijven ben en waarmee ik het onweerlegbare bewijs wil leveren, dat het schilderen van landschappen met waterverf het hoogst bereikbare is in de kunst: ‘Een bevriende collega die met olieverf schildert en die ik jaren niet gezien had vroeg: “Schilder jij met waterverf of teken jij met waterverf?”

“Ik schilder met waterverf!” Waarop hij verzucht: “Dat is het hoogst bereikbare in de kunst, dat is werken in de vloeibare stof op de grens naar gasvormig, eigenlijk zit ik in stront en modder te roeren!” Als bij een aquarel iets misgaat, is dat altijd humor: weggooien op naar de volgende. Bij olieverf betekent het uren moeizaam geploeter tot het is zoals jij dat wilt. Op die manier ga je kabouter Piggelmee achterna, die al zijn wensen vervuld krijgt en alleen maar ongelukkiger wordt.



Olieverfschilders zijn altijd chagrijniger dan waterverfschilders!’

Is er ook een kunstenaar die je erg bewondert?

Ja, ik was diep onder de indruk toen ik in 1970 in Londen kennismakte met het werk van Turner. Die man bond zich tijdens een storm vast in de top van een mast. Hij schilderde de pure beleving van het landschap.

Wanneer besloot je vanaf het water te gaan schilderen?

Ik schilderde van '78 tot '87 het Lauwersmeer. Altijd vanaf dezelfde plek en op dezelfde tijd van de dag. Gezien over een jaar maakte ik 400 tot 600 aquarellen, daarvan waren er plusminus 80 goed. Deze zijn ook allemaal verkocht. Toen werd dat gebied militair oefenterrein. Dat zat er al lang aan te komen en protesten hielpen niet. Ik heb toen met het oog op wat komen zou, een reddingsloep opgeknapt en ingericht als varend atelier en ben daarmee het wad opgegaan. Wel

had ik eerst een opleiding gevolgd voor stuurman op de kustvaart. Die sloep werd te klein. Ik schilderde 's winters door en dan is het toch wel fijn om een kachelletje aan boord te hebben. Dit kottertje werd te koop aangeboden. Dat lag al zeven jaar op Lauwersoog te roesten. Voor mij geen probleem. Ik heb niets aan een schip dat al helemaal kant-en-klaar is. Ik ga het toch intimmeren om het aan mijn eisen te laten voldoen en die zijn gericht op mijn werkzaamheden.

Je hebt een ontheffing om naar Rottumeroog en Rottumerplaat te varen

Ja, alleen ik en de patrouillevaart mogen op Rottum varen. Ik heb daar wel drie-een-half jaar voor moeten procederen. Ik ben zelfs twee keer voor de Raad van State geweest. Ze waren bang dat ik een mossel zou verpletteren. Er werd bovendien gesteld dat ik een ernstige bedreiging voor de rust van de zeehonden zou vormen. Een journalist repliceerde in de krant: “terwijl hij alleen het geluid van kwasten over papier maakt.” Ik ben in die



jaren van strijd uitgeweken naar Duitsland en Denemarken. Toen de Denen vroegen of ik daar tijdens de internationale ministersconferentie over het wad wilde exposeren, heb ik daar demonstratief geen Nederlands werk geëxposeerd. Overigens de dame van de LNV (het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit) die zo fel tegen mijn aanwezigheid bij Rottum was, trof ik later op een geheel andere zitting. Ze schoot letterlijk onder de tafel toen ik opmerkte: ‘Hoe is het mogelijk dat dezelfde dame

die mijn werkzaamheden een bedreiging achtte voor de rust van de zeehonden, nu de werkzaamheden van de NAM staat te verdedigen.’

Zie je veel zeehonden?

Ja, die komen achter me aan zwemmen. Nieuwsgierige beesten. Ze proberen echt te zien wat je nou precies aan het doen bent en komen altijd even kennis maken. Ik heb er wel eens 23 rondom mijn schip gehad. Nee, die verstoor ik niet maar er spelen zich genoeg veranderingen af op het wad. De bodem zakt, zandplaten verdwijnen en dat is al jaren bezig. Er zijn geen mosselbanken meer en die komen ook niet terug. Die oeroude mosselbanken waren harder dan beton, zakten tot in de diepte van een geul en hielden daar een biotoop in stand. Opgevisst door de mechanische schelpdiervisserij.

Dag twee

Het schip van Geurt, de Hendrik-UQ 12, ligt in het haventje van Noordpolderzijl. De kleinste zeehaven van Nederland. Het waterpeil is net voldoende om uit te varen, zij het voorzichtig. Meevaren mag, in de weg lopen niet. Als hij een mooie plek ziet om te schilderen moet meteen het anker kunnen worden uitgedraaid. Geurt vaart in opperste concentratie tot hij een plekje naar zijn zin heeft gevonden. Als alle handelingen zijn verricht, is het tijd voor koffie.

Varend atelier

Ook op het schip heeft Geurt zijn creatieve geest losgelaten. Hij heeft een uniek slot, een bijzondere ruitenwisper en ook de stoelen kunnen met een ingenieus systeem in- en uitgeklapt worden. “Ik krijg straks vier studenten van de kunstacademie mee en die moeten toch ergens zitten.” Omdat hij regelmatig vier dagen achtereen op het schip verblijft, heeft hij het beneden zo comfortabel mogelijk ingericht. Vooral aan de bank is zorg besteed, die moet lekker zitten. Vaak schildert hij buiten maar bij ruig weer heeft hij een beschermd plek: “Ik kan de hele achterwand van het stuurhuis openzetten. Er zijn twee halve deuren en daar doorheen kan ik het papier op het achterdek schuiven. Ik kan dan over het gangboord heen en weer lopen om te schilderen. Dat betekent wel dat ik dan noord-zuid moet liggen om van de op- of



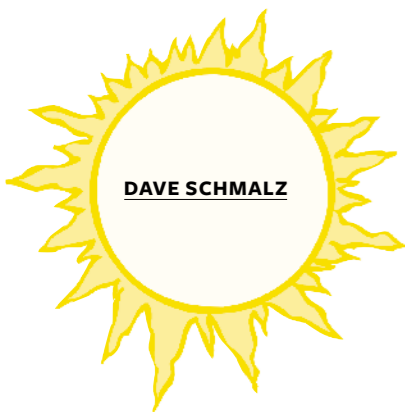
ondergaande zon te kunnen profiteren. Aangezien alle stromingen op het wad oost-west lopen moet ik dan dwars op de stroom liggen.” Hij doet dat getuid aan één anker en een lange lijn naar de achterbolter. Door die te laten vieren of aan te trekken kan hij dan precies de positie bepalen. De stroom zuigt dan wel aan het schip en komt een beetje schuin te liggen. Een groot probleem als je een bank aan het maken bent heeft Geurt ervaren.

Tot slot

Het is evenwel prachtig weer en dergelijke manoeuvres zijn overbodig. Geurt pakt zijn spullen en is ongeveer 20 minuten niet aanspreekbaar. Met stevige penseelstreken tovert hij het landschap op het papier. Ik betreur het geen professionele filmcamera te hebben waarmee ik de ontwikkeling van het werk, af en toe inzoomend op het landschap, kan vastleggen. Een landschap dat hopelijk in de toekomst er nog net zo uitziet als op de aquarellen van Geurt.

In november exposeert Geurt kleinere aquarellen en tekeningen in museum Voorschoten bij een groepstentoonstelling met als thema “Horizon”.■

Voor meer informatie verwijs ik naar de website www.geurtbusser.wordpress.com



Energieopslag op industriële schaal – op de bodem van de zee

Megawatturen op zak

Af en toe als ik een bericht over een of andere slimme innovatie tegenkom heb ik een reactie in de geest van: 'Natuurlijk! Waarom heb ik daar nooit aan gedacht?' of zelfs 'Waarom nu pas?' Ik heb het in dit geval over het probleem van hoe je de overtollige energie van groene bronnen, zoals zonnepanelen en windparken, kunt oppotten voor later. Er wordt van alles voorgesteld en er wordt ook aardig wat aan oplossingen uitgeprobeerd, maar het blijft een hardnekkig probleem. Een paar maanden terug hebben we het in deze rubriek gehad over 'vehicle-to-grid' ofwel V2G als mogelijkheid, waarbij elektrische auto's via een slim netwerk ingezet kunnen worden om energie achter de hand te houden. De drempel in dat geval is dat we het netwerk in staat moeten stellen om ('in overleg' met de auto-eigenaren) aan de acculading van de auto's te komen. Dat vergt niet alleen een opwaardering van de slimheid van zowel hard- als software in het netwerk, maar ook dat deze werkwijze maatschappelijk geaccepteerd wordt. De clou in dat model is gedistribueerde opslag op plaatselijk niveau.

In de branche is men hier erg huiverig voor: het vergt een hele omslag in denkwijze en men ziet niet zo snel in hoe deze benadering soepel (dat wil zeggen, zonder risico's) gemeengoed kan worden. Er wordt dus eerder aan allerlei industriële modellen gedacht, waarbij energie centraal wordt opgeslagen zodat er maar één 'kraan' te bedienen is. Zo horen we van stuwmeren hoog in de bergen waarin water vanaf zeeniveau met behulp van overtollige energie kan worden opgepompt. Voordeel van dit idee is dat het op volstrekt bewezen technologie steunt – en in veel locaties zelfs op bestaande infrastructuur! Er zijn echter twee nadelen: niet elke locatie beschikt over de nodige bergen en er is niet overal een ruime voorraad zoet water onderaan; het verpompen van zeewater naar een stuwmeer in de bergen is natuurlijk uit den boze.

(Gebakken) perslucht

Een ander veelbesproken idee is het maken van een luchtdichte holte in de grond, gebruikmakend van een natuurlijke grot of een afgedankte mijn, en daar energie in de vorm van samengeperste lucht in op te slaan. Als ik over zoiets lees kan ik mijn scepticisme niet de baas blijven! Er is al genoeg over dit onderwerp gekletst in verband met het opslaan van de koolstofdioxide uit de kolen- en oliecentrales, een idee dat even moeilijk is om serieus te nemen. Permanente afsluiting van een holte in de grond? Misschien voor een paar jaar wel, tenminste tot de eerste aardbeving – maar we hebben het in dat geval over eeuwen!

Voor energieopslag op korte termijn lijkt samengeperst lucht wel iets minder verzocht maar er is een ander probleem en dat



Een zogenaamde 'flexibel accumulator' van Hydrostor. Foto: Brian Cheung

zit 'm in de vaste omvang van de opslagruimte. Als je lucht erin pompt is de druk aanvankelijk nauwelijks hoger dan erbuiten. Naarmate je steeds meer lucht toevoegt wordt de druk hoger. Wat dit wil zeggen is dat je pompinstallatie steeds tegen een andere weerstand in moet werken, wat niet efficiënt te maken is (dit moet u maar van mij aannemen). Hetzelfde effect gooit roet in het eten bij het terughalen van de opgeslagen energie: je gebruikt lucht met een steeds veranderende druk om een turbine aan te drijven en dat dit niet efficiënt kan zijn is geen 'rocket science'!

Vaste druk

Het beeld wordt veel rooskleuriger als je de samengeperste lucht ergens opslaat waar de druk, in plaats van het volume, constant is. Moeilijk om zoiets te verzinnen? Nu begrijpt u mijn bewondering waar ik het over had: stel een grote plastic zak voor, die je diep in de zee afzinkt! Via een slang naar de oppervlakte van het water kan je lucht onder druk in die zak pompen en de druk die je moet overwinnen blijft hetzelfde (tenminste, zolang de zak op dezelfde diepte blijft en niet overvol raakt). Als je de opgepotte energie terug wilt, laat je de lucht via een turbine weer uitlopen – alweer met constante druk!

Het klinkt bijna te mooi om waar te zijn, en er zijn inderdaad enige

complicaties, maar als innovatief idee krijgt dit mijns inziens een hoofdprijs. Leuk is dat er nagenoeg geen stress is op de zak zelf: de druk van het water op de buitenkant is gelijk aan de druk van de lucht aan de binnenkant. De buis of slang naar boven is een ander verhaal: deze moet bestand zijn tegen de hoge druk, zelfs in de open lucht aan de oppervlakte. Dit is echter niks nieuws, dergelijke hogedrukslang ligt klaar in de handel. De nodige diepte is afhankelijk van de gewenste werkdruk. Per 10 meter diepte wordt de overdruk hoger met 1 bar (de atmosferische druk aan de wal). Op één kilometer diepte hebben we dus 100 bar, wat in de orde van grootte komt van de druk in een stoommachine. Werken op dergelijke dieptes is niets bijzonders in de offshore industrie.

De neiging van de zak om naar boven te drijven is wel een probleem. De opwaartse kracht is gelijk aan het gewicht van het verplaatste water, één ton per kubieke meter. De zak moet dus toch zelf sterk zijn, of zich in een stevige hoes van een supervezel zoals Dyneema bevinden, en verankerd worden met voldoende ballast. De voornaamste complicatie is de warmte die tijdens het samenpersen van de lucht wordt voortgebracht. Bij decompressie wordt deze weer uit de omgeving opgenomen en dat betekent energieverlies. Idealiter is het zaak om de compressiewarmte af te vangen en op te potten zodat deze beschikbaar is om de decompressiekoeling te compenseren en daar beweert Hydrostor een slim systeem voor te hebben. Eigenlijk zou de mooiste oplossing zijn om de installatie te integreren met in de buurt gevestigde industrieën die de wisselende ladingen warmte en koude zouden kunnen afnemen – maar dat is voor een later hoofdstuk!

Proefinstallatie

Over rocket science gesproken – de eerste die in 2009 op dit idee is gekomen is ene Maxim de Jong, die kennelijk een raakvlak met NASA had. Voor zijn Canadese start-up Red Line Technology heeft hij een hightech houder voor de perslucht verzonden, gemodelleerd op een opblaasbare ruimtesonde. De structuur ervan is semi-rigide en draagt flink bij aan het gewicht dat nodig is om deze 'energy bag' op de gewenste diepte te houden. De Jong heeft een vrij gedetailleerd artikel geschreven over de ontwerpgetallen van dit systeem, toegankelijk via de links hieronder. Ik vermoed echter dat hij nog geen echte proefinstallatie heeft gerealiseerd.

Ook in Canada, en wel in Toronto, hebben we een bedrijfje Hydrostor, gestart door Cameron Lewis en al enige tijd actief in de windenergiebranche. Hydrostor is al wel bezig met proeven in het veld. In 2011 heeft het bedrijf al een bescheiden installatie in Lake Ontario geplaatst, zoveel mogelijk gebruik makend van bestaande componenten. Nu is men bezig met een opstelling op commerciële schaal. Deze wordt getest op een diepte van 80 meter en heeft een geplande capaciteit van ongeveer drieduizend kilowattuur. De energiegehalte van perslucht is 0,028 kWh per m³-bar en de druk op 80 meter diepte is 8 bar, zodat we 't over 0,225 kWh per m³ hebben. Voor 3.000 kWh komen we dan uit op 13.333 m³. Dit klinkt wel erg groot voor een proefinstallatie maar een bol met doorsnee 12,4 meter bevat al duizend kuub, wat wil zeggen dat die capaciteit in ieder geval 'denkbaar' is. Het gewicht van de nodige ballast – minimaal 13.333 ton – is wel aanzienlijk!

Drieduizend kWh zet echter geen zoden op welke dijk ook, maar het gaat om proef van het principe en de uitvoering. Hydrostor is

inmiddels in samenwerking met Water- en Energiebedrijf Aruba bezig om een installatie op productieschaal aan te leggen die ze tegen het einde van dit jaar in bedrijf willen hebben.

Vragen!

Waar niet zoveel over gerept wordt is hoe (en waar) dit systeem gekoppeld wordt aan het net aan de wal en aan het (offshore) windpark op het water. Voor een goede werking zou je denken dat de slang van de zeebodem naar de compressie/decompressie installatie niet al te lang moet worden. Het is ook wenselijk om de stroom niet verder dan nodig te transporteren. Ideale locaties zullen steden aan de kust zijn, met diep water niet al te ver weg. Misschien is dat wat men bij Aruba heeft gevonden. Ik merk ook op dat mijn berekening van de energiedichtheid van samengeperste lucht een stuk pessimistischer is dan wat Maxim de Jong in zijn artikel (link hieronder) met zijn eigen rocket science uitrekent en met zijn getallen als ze kloppen kan het systeem een stuk haalbarer zijn. ■

Let wel op: al deze weblinks zijn Engelstalig.

bit.ly/UvL9if

<http://www.hydrostor.ca/home/>

<https://www.youtube.com/watch?v=bWBQn7xVcwM>

<http://www.thin-red-line.com/>

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

Zo ziet de Amandi er tegenwoordig uit! Op de voorgrond een wand van de inmiddels totaal verwoeste onderste sluis.



De Amandi: waarom komt aan alles een eind?

Door een nautische aangelegenheid raakt deze prachtige, met veel liefde en inzet ingerichte klassieke pakketboot haar ligplaats kwijt. Wie o wie gaat haar een nieuwe plaats geven?

Vlak voor de vakantie heeft de redactie een bericht van Wout Meppelink ontvangen. Kort gezegd: zijn boot is te lang voor de sluis tussen zijn afgelegen ligplaats en de rest van het Nederlandse vaarwegenet. De boot is aan een werfbeurt toe en het Hoogheemraadschap heeft zich (na veel geprocedeerd) bereid verklaard om de boot nog één keer te schutten – maar daarna mag ze nooit meer terugkomen. Een vreemd verhaal? Jazeker, en ik laat het aan Wout over om het in zijn eigen woorden te vertellen.

Het is nooit leuk om zo 'n verhaal te horen, vooral omdat het niet de eerste keer is dat een overheid nogal laks omgaat met de belangen van een bootbewoner. Ik

ben er op af gegaan, gedeeltelijk omdat ik het verhaal over het schutten van vroeger fascinerend vond, maar ook om te zien

De natte droom van elke klussende bootbewoner: een werkplaats waar zelfs een walbewoner jaloers op is!



wat een liefhebbende bewoner met zo een groot vaartuig bekooktoeft. Dat is wel wat! Naast een rijkdom aan keurig ingerichte

Zoonlief had zijn kamer graag apart – en wel achter de werkruimte op de achtersteven!



TEKST EN FOTO'S: DAVE SCHMALZ EN WOUT MEPPELINK

woonvertrekken heeft Wout de oude werkplaats van de vorige eigenaar min of meer in zijn oorspronkelijke staat gehouden. Wout is een bromfietser en hij en zijn familie combineren deze hobby met hun werk doordat zij het om de twee maanden verschijnende blad Bromfiets uitgeven (klinkt dat bekend?). Een en ander houdt in dat het oude atelier aan boord de Amandi er nog is, met enige aanpassingen om het werk met bromfietsen mogelijk te maken. Ondanks deze aanpassingen staat deze ruimte propvol met attributen uit de tijd van het voormalige timmerbedrijf.

De foto's geven een indruk van hoe de rest van het schip is ingericht. Wout en Lydia geven toe dat smaken kunnen verschillen en zij wijzen erop dat heel veel van de bestaande betimmering los gemonteerd is. Dit was expres in het belang van schoonmaak en onderhoud gedaan maar het heeft ook het voordeel dat er best veel aan veranderd kan worden, zonder ingrijpende werkzaamheden.

Al pratende met Wout en Lydia kon ik de pijn in hun harten voelen dat hen deze keus opgelegd wordt tussen het schip en hun woonplaats. Op het schip hebben zij het grootste deel van hun volwassen leven doorgebracht en zij hebben hun kinderen erop grootgebracht. Maar de ligplaats in de Ringvaart van de Zuidplaspolder heeft de overhand gehaald en nu is het (niet eindeloos!) wachten tot de volgende liefhebber van zo een prachtig voorbeeld van drijvend erfgoed zich aanmeldt. Als u al lezende geïnteresseerd bent geraakt, kunt u via de redactie contact opnemen. ■

www.drijvendwonen.nl

Zelfs met werkruimte en al: nog zeeën woonruimte!

Het verhaal van Wout

'Arnhem aan het water', 'Gorkum aan het water', 'Zwolle aan het water'; welk boekje met oude ansichtkaarten je ook pakt, altijd is er wel een foto in te vinden van 'de boot'. Zeker een paar honderd van deze indrukwekkende pakketboten hebben in ons land gevaren. Zo zou ons schip, destijds van Goudse rederij De Volharding zijn geweest en onder de naam 'Brandaris' een beurtendienst hebben onderhouden tussen Gouda en Amsterdam. In Gouda kazen, stroopwafels, kaarsen en pijpjes laden, in Boskoop boompjes en hout in Alphen. Daarnaast natuurlijk de nodige passagiers. Op zondag met mooi weer flaneren op de Hollandsche IJssel en genieten van koffie met gebak onder een van de vele luifels. Pas als begin van de vorige eeuw overal 'het spoor' de taken overneemt, worden de dan betrekkelijk trage stoomboten overbodig. Slopen dus! Onder in het gangboord staat ergens 1929. Mogelijk dat de boot in dat jaar bij scheepswerf Boot in Leiden van de werf rolde. Dit kan de reden zijn dat de boot niet direct gesloopt werd. Het schip was immers nog betrekkelijk jong toen de trein haar taken overnam. We pakken de geschiedenis weer op als na het bombardement van het Bezuidenhout in Den Haag (ruim 60 geallieerde bommenwerpers hadden een foute opdracht meegekregen) ook de familie Kooiman dakloos wordt. Vader Hendrik koopt de 30 meter lange Albatros, doopt haar om in Amandi en begint aan boord op de Lenteweg in Den Haag zijn hout- en timmermansbedrijf. Onder andere alle stellingen voor de blindenbibliotheek worden hier gemaakt. Begin zestiger jaren wil het gezin weg uit de stad en vinden ze de huidige ligplaats in de Ringvaart in Moordrecht, een klein dorp onder de rook van Gouda. Omdat de stuurhut erg hoog is, moet deze ervan af om de ligplaats te mogen innemen. Jawel; regels zijn van alle tijden. Om vanaf de IJssel de Ringvaart te kunnen bereiken moet de Snelle Sluis gepasseerd worden. Dit sluisencomplex bestaat uit een bovensluis van 24 meter, een iets kortere ondersluis en daartussen een 'kom' van ruime afmetingen. Bij heel laag water in de IJssel (tot aan Gouda hebben we te maken met eb en vloed) kunnen beide sluisdeuren van de bovensluis tegelijkertijd geopend worden. Het water in de 'kom' staat dan heel hoog, maar de boot kan naar binnen. De volle druk van het water komt dan op de deuren van de onderste sluis. Ook in 1992, toen wij voor het laatst naar de werf zijn geweest, is de Amandi op deze manier gesluisd. De bovensluis is in 1987 al vernieuwd. Dit had tot gevolg, dat de functie van de ondersluis kon komen te vervallen.

Koop een boot en procedeer je ...

Wij hebben toen het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard al per brief laten weten dat de onderste sluis in ons belang wel onderhouden moest worden. Vele brieven volgen, maar antwoord krijgen wij niet. Pas na jaren aandringen volgt er een persoonlijk gesprek. 'Ja sorry, het heeft even geduurd maar de medewerker die er over gaat is ziek geweest.' Het kost moeite om het Hoogheemraadschap ervan te overtuigen dat er op termijn onderhoud aan de Amandi gepleegd moet worden. Dit terwijl goed onderhoud in de ligplaatsvergunning zelfs een eis is. Na een aantal gesprekken blijkt dat het Hoogheemraadschap helemaal niet in een oplossing geïnteresseerd is. Ze toveren zelfs een konijn uit de hoge hoed, door glashard te stellen dat ik in 1984, toen ik de Amandi kocht en ligplaatsvergunning kreeg, had kunnen weten dat zij decennia later de onderste sluis zouden laten verwaarlozen. Onzin, dus dan maar een advocaat er op zetten. Procederen tegen (semi)overheden is als spelen in de staatsloterij; je kunt winnen, maar de kans dat je verliest is vele malen groter. En toch, als je rechtvaardigheidsgevoel zo op de proef wordt gesteld, moet je wel. Ruim tien jaar na onze eerste schrijven, doet de rechter in 2011 eindelijk uitspraak. Ik zal u de details besparen, maar het komt er op neer dat het Hoogheemraadschap mij binnen drie maanden nadat ik daarom verzoek, nog eenmaal hoe dan ook moet schutten en nee, ik mag dan niet meer terug. Ik moet het schip maar verkopen en van de opbrengst een boot kopen die wel door de sluis past...

Met bemiddeling van Niek van der Sluis van Drijvend Wonen ligt de Amandi sindsdien te koop. Ondanks de forse afmetingen van 30 x 5 meter is de belangstelling redelijk, maar verkocht is hij nog altijd niet. De laatste keer dat het schip zes weken op de helling lag (1992) is werkelijk al het nodige gedaan, de boot lekt nergens maar hoe goed of slecht hij is kan niemand zeggen. Geen goed verkoopargument, maar aan de andere kant, een stalen schip is altijd te repareren. Haast is er niet, maar ooit moeten we de knoop doorhakken met als laatste optie een sloper die wel raad weet met het goede oude koolstofrijke ijzer. Niet het einde van een authentiek schip, eerder de zwanenzang van een markante woonboot waar we al ruim dertig jaar met heel veel plezier op wonen en hoe dan ook met verdriet afscheid van moeten nemen.

Reacties van lezers

Beste redactie van Woonboot-magazine,

Ik las uw blad bij de burens, een fijn blad.

Ik zag het werk van Mathilde erin staan. Sinds niet ken ik haar werk en ben er verrukt van. Ik ben niet de enige, maar ik schrok van de letters over de tekeningen heen. Haar werk is zo verfijnd en de beelden zo sterk, mooier nog dan Quinten Blake, een wereldberoemd illustrator.

Durf de letters weg te laten. Haar subtiele teksten geven net dat meer, als je beter kijkt!

U heeft de primeur, wees op dit talent heel zuinig en laat het in de waarde die het echt al helemaal heeft. En geluk met uw blad!
Wiepke



Geachte redactie,

via een kennis kreeg ik uw blad met daar in de foto's van onze boot. Heel grappig om te zien, want deze foto's zijn ongeveer vijf jaar geleden gemaakt. Volgens de vorige eigenaar is het een rietaak, maar daar twijfel ik aan. Het is wel een geklonken platbodem met zwaarden. De houten opbouw is gemaakt door een Engelse piloot voor zijn Filippijnse geliefde, wat ook de naam van de boot, Mabuhay, verklaart. Mabuhay is een soort uitroep of groet in het Filippijns en betekent 'welkom' of in andere context 'leve' (b.v. de president).

De boot heeft grote ramen met luiken en lijkt daardoor een beetje op een Pipowagen. Aan boord zijn veel aparte details te vinden. Het bankje achterop zoals vermeld in de tekst is later aangebracht en niet bedoeld geweest om op te kunnen sturen, wel een leuk idee.

Helaas moeten wij om financiële redenen afscheid nemen van de boot en staat deze dus te koop:

<http://www.marktplaats.nl/792608716>

Als u meer wilt weten of andere foto's wilt, dan hoor ik het graag!

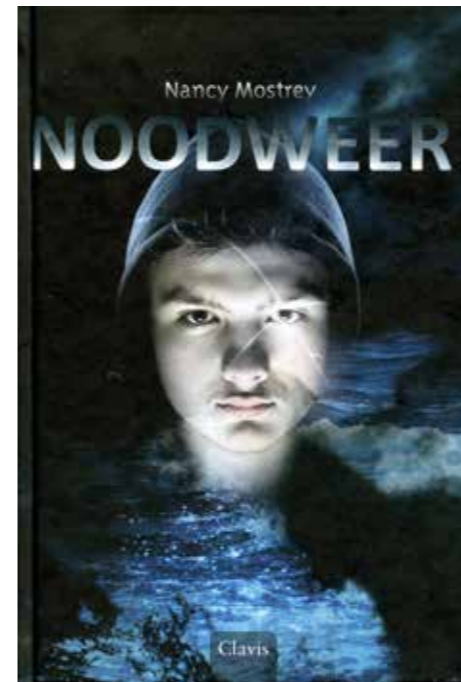
Met vriendelijke groet,
Leon Vergouw



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

RECENSIE

YVONNE HELSLOOT



Zwaar weer

De hele wereld is door elkaar geschud. Zij die alles overleefden, wonen op aaneengelaste boten midden op de oceaan. Maar mensen blijven mensen...

Het is 2514. William is een veertienjarige jongen. Hij woont zijn hele leven al met zijn moeder en zusje Elena op de Argo, "een ingewikkelde constructie van zeven aan elkaar gelaste, oude schepen". Op het noorden en zuiden zijn twee omgebouwde vliegdekschepen, met de school. Op het oosten en westen twee cruiseschepen, waar vooral woongelegenheden zijn. Zij vormen een vierhonderd meter groot vierkant. Middenin dat vierkant liggen drie oude containerschepen. Deze zijn omgebouwd tot een grote boerderij, waar hun voedsel wordt verbouwd. De schepen zijn met elkaar verbonden door metalen loopbruggen, overkoepeld door glas. Geen land te zien. Land kent William alleen uit overlevering.

Zijn dagelijks leven bestaat uit school en vermaak erbuiten. En hij heeft vrienden. Het vriendengroepje bestaat uit: Ruben, Floris en de tweelingzusjes Aster en Roos. Schoolvakken zijn onder andere taal, wiskunde en tuinieren. Zij snorkelen in de oceaan en zien daar allerlei koralen en kleurrijke vissen. Maar... "het is een wonder" dat hij dit nog kan zien, want in de eenentwintigste eeuw vocht de natuur hard terug met orkanen, aardbevingen en "ander groot natuurgeweld". De aarde is hierdoor totaal veranderd. Werelddelen zijn verschoven of gezonken in zee. De temperatuur steeg overal, sneeuw en ijs verdwenen volledig. Bewoonbare grond werd schaars en miljoenen mensen stierven de hongersdood.

Overlevenden waren "vindingrijk en hadden met oude schepen nieuwe dorpen gemaakt". Zoals de Argo zijn er nog drie andere "woonschepen die samen een woongemeenschap vormden". Deze liggen enkele kilometers verderop. "Zij handelden onderling in voedsel, kleren en meubels". En als William verder wil studeren moet hij naar de Eos of als hij ernstig ziek is naar het ziekenhuis op de Tethys.

Het leven in deze wereld is in veel opzichten onveranderd. Zo zijn er nog steeds verschillen in inkomen en status. Wat leidt tot onvrede en machtsmisbruik. Dat blijkt als er een nieuwe wacht wordt aangesteld. Een wacht houdt toezicht, regelt en heeft toegang tot afgesloten afdelingen. Dan begint er voor William en zijn vrienden een spannend avontuur. Door Williams speciale gaven ontdekt hij een complot. Maar wie doen eraan mee, wie is nog te vertrouwen? De vrienden voeren een 'ondergronds' onderzoek uit, waarbij vooral William in een kwaad daglicht komt te staan. Williams geheime liefde voor Aster loopt ook deuken op. Gelukkig zijn de vrienden vindingrijk, elkaar trouw en vinden zij helpers die zij kunnen vertrouwen. Een poging tot een coupe op de Argo wordt door hen - met gevaar voor eigen leven - voorkomen.

Een spannend jeugdboek. Science fiction, maar het laat een toch wel heel herkenbare wereld zien. Pesterijen, onvrede, streven naar macht én wreedheid. Het boek is te koop én te leen in de Openbare Bibliotheek. ■

Titel	Noodweer
Auteur	Mostrey, Nancy
Uitgever	Clavis, Hasselt, A'dam, New York, 2012
ISBN	978 90 448 1805 5
Prijs	€ 13,50

Lees niet met uw burens mee maar word zelf lid van de LWO

Word nu lid!

Werf een lid - of nog beter, werf leden - voor de Landelijke Woonboten Organisatie (LWO). Het lidmaatschap kost slechts, €39,50 per jaar*.

En ontvang Woonboot magazine.

LWO-leden ontvangen 6 keer per jaar Woonboot magazine. Zo blijft u op de hoogte van juridische zaken, lokale en landelijke politiek, nieuws, woonboothistorie, milieu en techniek, de branche en verhalen van collega-woonbootbewoners.

Reden genoeg om lid te worden!



*Woonboot magazine wordt op niet-commerciële basis uitgegeven en gemaakt.

Aanmelden kan via de website: www.lwoorg.nl
of per post: LWO, postbus 8192, 3503 RD Utrecht.





FOTOS: GOOGLE MAPS

WATERSCHAP SLEEPT ARK WEG

Roermond - Het Waterschap Roer en Overmaas wil dat op termijn alle woonboten uit de Hambeek verdwijnen voor een betere waterafvoer bij hoog water. De daad bij het woord voegende sleepte het Waterschap op 17 juni een - volgens het schap - illegaal liggende woonark weg. In september vorig jaar had de eigenaar te horen gekregen dat de boot weg moest. Omdat dat niet gebeurde, greep het waterschap in en liet de woonboot wegslepen. De woonboot paste maar net onder de brug door. Zie: <http://www.l1.nl/video/woonark-past-net-onder-brug-hambeek-17-jun-2014>. De boot wordt tijdelijk gestald in de haven. De kosten voor het wegslepen en stallen worden op de bewoners verhaald.

SCHOON SCHIP



Maastricht - In juni viel de politie samen met de gemeente, de Belastingdienst en Rijkswaterstaat het woonbotengebied in het Overlaatgebied binnen waar zo'n 60 woonboten liggen. Het doel van de actie was om de situatie daar in kaart brengen en om een eind maken aan illegale en criminele activiteiten. Rond de Stuwweg staan illegale bouwwerken, verkeren een aantal boten in slechte staat of zijn gezonken en is de omgeving verwaarloosd. In het totaal zijn 30 boten onderzocht. Bij zeven woonboten werden softdrugs aangetroffen. Op één boot werd meer dan 80

kilo hennep gevonden. Die is gesloten en in beslag genomen. De gemeente onderzoekt of de woonboten waar kleinere hoeveelheden hennep werden gevonden tijdelijk gesloten kunnen worden.

500 ILLEGALE BOOT-HOTELS



Amsterdam - Volgens Het Parool wordt zeker één op de tien woonboten in de hoofdstad gebruikt voor de verhuur aan toeristen. Het stadsdeel Centrum ging vorig jaar nog uit van zo'n tachtig tot honderd boten. De gemeente loopt daardoor bijna één miljoen euro aan toeristenbelasting mis. Dat deze situatie kon ontstaan, komt door het feit dat er vrijwel geen controle is op het bedrijfsmatig verhuren van woonboten en onduidelijk is wie verantwoordelijk is voor illegale waterhotels. Daar komt nog bij dat het stadsdeel slechts in actie komt als er klachten zijn en die zijn er bijna niet. N.a.v. het krantenbericht stelde D'66 hier vragen over. De verantwoordelijk wethouder belooft dat zij er samen met de stadsdelen voor gaat te zorgen dat verhuurders van woonboten binnenkort aan dezelfde regels moeten voldoen als verhuurders van walwoningen.

VLISSINGEN GAAT MEEDOEN AAN DE SCHEPCARROUSEL



Vlissingen - De gemeente Vlissingen gaat zich aansluiten bij de Schepencarroussel en hoopt daarmee dat historische

schepen worden gestimuleerd om naar Zeeland te komen. De Schepencarroussel is een roulatiesysteem voor historisch schepen. Schippers kunnen voor maximaal drie maanden een ligplaats krijgen en moeten bereid zijn om het publiek kennis te laten maken met het schip. Na drie maanden vertrekken ze naar een volgende ligplaats. De gemeente hoopt dat ook andere Zeeuwse plaatsen dit voorbeeld zullen volgen zodat de schepen binnen Zeeland ook echt kunnen rouleren. Meer info: www.schepencarroussel.nl

LPF: EINDE STERFHUISCONSTRUCTIE



Eindhoven - De LPF vindt dat er een echt woonbotenbeleid moet komen in Eindhoven. Nu is er een soort 'sterfhuisconstructie' voor woonboten met als gevolg dat de woonboten op termijn zullen verdwijnen uit de stad. De partij stelt dat woonboten al veertig jaar gedoogd worden en dat er voor de woonbootbewoners een passende oplossing gevonden moet worden.

SP WIL GEDOOGREGELING VOOR 'ILLEGALE' BOOTBEWONERS



Almere - Almere telt zo'n 40 woonboten. Door een uitspraak van de Raad van State (zie De Wabo komt er aan, WBM juni 2014) worden woonboten in het hele land aangemerkt als illegale bouwwerken dus

ook de circa 40 woonboten in Almere. Woonboten zijn door deze uitspraak vergunningplichtig geworden en daardoor per direct illegaal. Met als gevolg minder rechtszekerheid voor bootbewoners. De SP wil nu dat - vooruitlopend op nieuwe nationale regelgeving - Almere in navolging van Amsterdam een tijdelijke gedoogregeling treft.

WOONBOTEN MOETEN GEDULD HEBBEN



Amersfoort - De woonboten aan de Grebbeliniedijk moeten nog even geduld hebben voordat ze terug kunnen naar hun definitieve plek. De damwand op de plek waar de woonboten komen, is voorovergaan hellen door de werkzaamheden. Dit heeft tot gevolg dat er een nieuwe damwand moet komen. Als alles volgens schema gaat, wordt half september gestart met het slaan van de nieuwe damwand.

WOONARKEN WILLEN STADS-VERWARMING HOUDEN



Purmerend - In 1988 werden de woonboten aan de Wheredijk aangesloten op het stadsverwarmingnet. Omdat het tijd

werd de oude leidingen te vervangen, peilde Stadsverwarming Purmerend bij de bootbewoners hoe zij hun woonboot in de toekomst wilden verwarmen. Bijna alle bootbewoners gaven de voorkeur aan stadsverwarming boven andere vormen van verwarming. Daarop werden nutsbedrijven benaderd om gezamenlijk de infra (cai, water, riool, telefoon) die in de dijk ligt te vernieuwen. Over 600 meter worden nu binnen een half jaar nieuwe stadsverwarmingleidingen aangebracht en worden rioolleidingen en -aansluitingen vervangen.

MOTORKRUISER NAAST WOONBOOT MAG NIET

Hatterm - In 2012 vroeg een woonbootbewoner een ontheffing om de motorkruiser van zijn zoon af te mogen meren/ligplaats in te nemen in het Apeldoornsch Kanaal. De woonark van de ouders heeft een ligplaatsvergunning en ligt in het deel van het kanaal waar weinig tot geen scheepvaartverkeer plaatsvindt. Door het motorjacht naast de woonboot af te kunnen meren, kan er aan het jacht gesleuteld worden en is er toezicht op. De minister geweigerde de ontheffing waarop de woonbootbewoner bezwaar aangetekende. Uiteindelijk kwam de zaak voor de Raad van State.

De Raad vindt dat Rijkswaterstaat geen uitzondering hoeft te maken op het algemeen verbod om geen plezierjachten af te meren langs doorgaande waterwegen. De ligplaatsvergunning en de ligging van het woonschip vindt de raad geen reden om van de vaarregels af te wijken. Uit het Ligplaatsenbeleidsplan blijkt dat er voldoende ligplaatsen voor recreatievaartuigen beschikbaar zijn en dat daarom terughoudend gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid ontheffing te verlenen en alleen in uitzonderlijke gevallen tijdelijk ontheffing wordt verleend. Dus moet de woonbootbewoner aantonen dat zich hier een uitzonderlijk geval voordoet. Omdat blijkt dat het motorjacht inmiddels een ligplaats heeft in een haven in Zwolle betekent volgens de Raad dat de kruiser niet per se naast de woonark hoeft te liggen. Lees de uitspraak op: www.raadvanstate.nl no: 201310483/1/A3

MEERPAALTJES

REPARATIE EN ONDERHOUD

Van stalen woonschepen. Wij hebben hiervoor 3 dokken, waarin u rechtstandig uit het water gaat.

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

Zuiddijk 404,1505 HE Zaandam.

Tel.: 075-615 63 58.

WWW.SCHEEPSWERFVOORUIT.NL

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

TARIEVEN MEERPAALTJES

Tarief per regel, incl. BTW: abonnees € 3,-; niet-abonnees € 5,- zakelijk € 7,50 per regel. Eén regel bevat ± 30 lettertekens. Uitsluitend schriftelijke reageren. Stuur uw tekst, naar: 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.

ADVERTENTIE



UW WOONARK TE KOOP ZETTEN OP FUNDA!

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

Nu inclusief Marktplaats!

Wij taxeren en verkopen door héél Nederland

TARIEVEN EXCL. BTW
Sjoerd van Hetteema

EMAIL: INFO@WONENOPWATER.NL T (0513) 41 16 39

INTERNET: WWW.WONENOPWATER.NL M (06) 11 924 985

Beëdigd Woonarktaxateur / Makelaar vastgoedpro funda

JURIDISCHE PROBLEMEN MET UW WOONCHIP?

**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 familieright,
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.

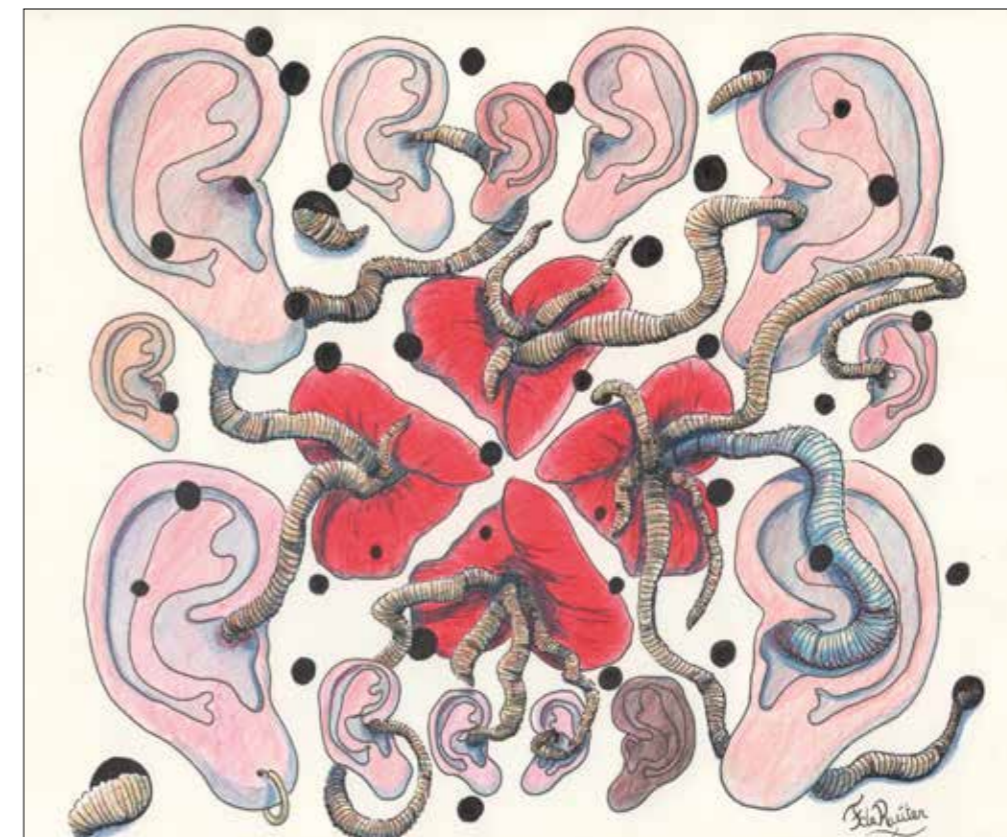
Klein, groot, laag, hoog, recht, rond, klassiek of juist hypermodern, uw wensen zijn voor ons de hoofd fundering zodat uw woongenot straks optimaal zal zijn!

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



C
o
l
l
u
m
n

Elke dag probeer ik, als de werkzaamheden dat toelaten, een uurtje in het bos te lopen met de hond, al mijmerend. Een paar keer per jaar wordt in het bos waar ik loop, in de zomertijd een festival georganiseerd. Daar ga ik verder niet over, maar ik kan me mateloos ergeren aan het gebrek aan communicatie wanneer dit plaats gaat vinden. Ik heb al meegemaakt dat ik in het uurtje zowat opgesloten werd, omdat bij alle in/uitgangen in no-time hekken geplaatst werden. Het werd nog een lang rondje voordat ik wél ergens een uitgang vond. De hekken waren namelijk toch steviger dan dat ik mijn eigen krachten inschatte. De hond daarentegen vond het alleen maar prachtig, hij bleef maar lopen die baas. Gebrek aan communicatie komen we natuurlijk overal tegen, ondanks het schijnbaar oneindig aantal studierichtingen communicatie die je tegenwoordig kan volgen. Naïef als ik ben, denk ik natuurlijk dat communicatie bedoeld is voor betere voorlichting aan de beoogde doelgroep. Dat heb ik natuurlijk niet goed begrepen, leert de tijd. Communicatie wordt gebruikt om te verzwijgen en te versluieren wat de opdrachtgever eigenlijk echt wil bereiken. Dat bedrijven communicatie proberen te misbruiken, kan ik nog enigszins begrijpen. Maar dat vooral overheden via communicatie en zogenaamde inspraakconsultaties uitblinken in het doordrukken van hun plannen, zou toch niet de weg moeten zijn. Uit eigen ervaring heb ik bijvoorbeeld de omslag bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat, tegenwoordig Infra en Milieu genaamd, meegemaakt. Vroeger was dit een bijna onneembare vesting om met iemand in gesprek te kunnen komen. Tegenwoordig heb je er bij dit ministerie bijna een dagtaak aan, om alle overleggen als vertegenwoordiger van een belangenorganisatie bij te kunnen wonen. Ze doen het schijnbaar toch wel goed, die communicatiejongens en -meisjes, want het Malieveld, Coolingsingel of de Dam staan nooit meer vol met protesterende boze demonstranten. Als men boos is wordt er nog wat getwitterd of gefaceboekt en dat is het dan wel. Kortom, in mijn optiek is het opkomen voor bijvoorbeeld het wonen op het water er niet makkelijker op geworden. Ook al lijkt dit wel zo in onze schijn democratie. Ook het LWO blinkt niet uit in communicatie op het ogenblik. Ondanks dat ik redelijk ingevoerd ben, heb ik vaak geen idee wat er echt speelt in woonbotenland. Maar daar schijnt aan gewerkt te worden door de werkgroep toekomstvisie LWO. We blijven in blijde afwachting.

Schipper Brombeer

Schatzoeken op je eigen schip (2)

Ingezonden brief leidt tot thuiskomst van een prachtig stuk nautisch erfgoed



Theo ook blij – en zo te zien met Facebook bekend!

Een waar genoeg was het om, binnen enkele dagen na het verschijnen van ons juni-nummer, bericht van Jochem te krijgen dat er zich al iemand had aangemeld om zijn oude waterpomp over te nemen. Leuke bijzaak was dat de boot van Theo, de gegadigde, thans op bijna dezelfde plek in Alkmaar ligt als waar het schip van Jochem in haar 'werkend' bestaan heeft gelegen. Het leek ons leuk om de overdracht van de pomp mee te maken, ook om het verhaal erover in ons magazine voort te kunnen zetten.

Het schip van Jochem lag in een lus van de Zaan vlakbij het NS-station Wormerveer en ik, als de Amsterdammer in de redactie, werd dus de aangewezen om

op het verhaal af te gaan. Theo moest in verband met een recente hartklepoperatie een paar maten regelen om het zware werk voor hun rekening te nemen. Na enige uitwisseling van e-mails kregen we een datum en tijd vastgelegd: vlak na de lunchpauze op 9 juli was het zover.

Na enige moeite om met mijn auto de locatie te vinden, stond ik op de nogal verlaten plek aan de Veerdijk waar Jochem's boot lag. Er was net tijd om even kennis met hem te maken voordat we Theo en zijn 'knechten' zagen aanvaren. Het zware werk viel eigenlijk best mee: met een touw werd de pomp uit de machinekamer gehesen, om vervolgens even op het dek te zetten zodat ik er foto's van kon maken.

Wij hadden ons afgevraagd of het overzetten van de pomp op de boot van Theo (en niet in de Zaan dus!) risicovol zou zijn, maar met de inzet van alle aanwezige mankracht viel het best mee. Toen moest even de 'betaling' worden voltooid en in een oogwenk was de oude pomp onderweg naar haar nieuwe bestemming. Wij hopen straks nog van Theo te horen hoe het met het ingebruikname van de pomp is verlopen. ■



Struikelblok getroffen maar wel overgezet!



Jochem blij met de vergoeding van Theo.



De sleepboot van Theo, waarin de pomp straks terechtkomt.

Oerdegelijk techniek



Op de foto's van dit apparaat valt het meteen op dat het serieus werk is. Vermoedelijk is het ontworpen om water te verpompen tegen hoge druk in. Dat zie je aan de gietijzeren stevigheid en het kleine formaat van de behuizing van de pompeenheden zelf. De aandrijving komt van de scheepsmotor via een riem die over het wiel met de spaken heen loopt. Dat wil zeggen dat de draaisnelheid behoorlijk hoog is. Vanwege de verwachte hoge tegendruk wordt voor een mechaniek gekozen die het snelle draaien deels in trage, brute kracht omzet. De zuiger van de pomp maakt relatief kleine slagen op-en-neer maar deze zijn heel krachtig en omdat ze toch met een hoge frequentie komen, wordt er een aanvaardbaar volume doorgevoerd.



Normaal gesproken als je zoiets wilt bewerkstelligen, denk je aan een krukas. Hiervoor wordt zelfs in de ingewanden van verbrandingsmotoren gekozen. Wat aan boord van een varend schip gewenst wordt, is echter een apparaat dat niet stuk te krijgen is maar tegelijkertijd wel onderhoudsarm. In dit geval zien we dat in plaats van een krukas daarom een excentriekschijfje wordt gebruikt. Op de foto's is goed te zien dat de as van de bruingele schijf zich net niet in het midden van de schijf bevindt. De afwijking is bescheiden, hooguit één of twee centimeter, maar dat wil zeggen dat de schijf en de ring er omheen twee à vier centimeter op en neer bewegen tijdens elke omwenteling.



Waarom deze constructie in plaats van een krukas? De clou zit 'm in het grote vlak tussen de schijf en de ring. Met een krukas zou de zuigerstang om een smalle as geklemd zitten, waardoor alle wrijving van de doorgevoerde kracht op een kleine vlak zou worden losgelaten. Het gevolg: snelle slijtage en frequente storingen. In automotoren wordt dit probleem het hoofd geboden door de krukas in een oliebad (het carter) te laten draaien, of zelfs door het gebruik van geforceerde smering: olie wordt continu tussen de wrijfvlakken van de krukaslagers heen geperst. In de machinekamer van een varend schip zit men niet te wachten op zoveel ingewikkeld mechaniek en met zo 'n excentriekschijfje kan volstaan worden met het af en toe even aandraaien van de vetpot!

Nog even over de blauwe pijp: deze pomp met zijn korte slagen is niet in staat om vloeistof aan te zuigen als de pomp vol lucht zit. Bij het "droog" opstarten kan de pomp via de blauwe pijp met water worden gevuld.

Wonen op het water. Wie droomt er niet van? Maar hoe krijg je dat voor elkaar? Je zou een inburgeringscursus moeten kunnen volgen. Dat deden Liesbeth en Tinus aan boord van de Margaretha

Stage lopen bij de Margaretha

De realiteit van wonen op het water en de vaak veronderstelde ideeën bij aspirant-waterbewoners kunnen nogal eens verschillen. In die zin heb ik al de nodige voorbeelden gehoord en mee-gemaakt. Niet altijd met goede afloop. Soms ook met wonderbaarlijke succes-verhalen. Een combinatie van naïviteit,

onbevangenheid en geluk levert soms een onwaarschijnlijk geslaagd resultaat op. In alle gevallen moet je er enorm veel energie in steken en als een bok op de haverkist zitten. Kansen doen zich sporadisch voor. Maar hoe kom je nou te weten waar je moet beginnen en hoe is het leven op het water? Zeker als het gaat om een varende woonschip? Liesbeth en

Tinus kregen de kans om een paar dagen ervaring op te doen aan boord van de Margaretha.

Introductie

'Als je bij een braakliggend terreintje komt en je denkt dat je verkeerd bent, dan zit je goed. Doorlopen tot het eind en dan zie je een dak boven de begroeiing uitsteken:

daar ligt de Margaretha'. Deze instructie gevolgd hebbende, stonden Liesbeth en Tinus voor de loopplank. Het was een soort blind-date. Zij kenden ons niet en wij hun niet. Spannend wat voor vlees je in de kuip hebt. Wederzijds natuurlijk. Het bleek een open en hartelijk stel, vol verwachtingen. Tijdens de koffie nader kennis gemaakt en een paar zaken uitgelegd en geregeld: hoe werkt het toilet en we hebben een huishoudpot. Afsproken dat we de eerste nacht zouden blijven liggen. Dit op basis van een eerdere ervaring met iemand die het niet voor elkaar kreeg om aan boord te blijven slapen en midden in de nacht weer van boord ging, naar huis. Dan is het wel handig dat je niet in the middle of nowhere ligt aan een eilandje ergens in Friesland. 's Middags een tour door Leeuwarden gemaakt om het stel de varende woonschepen aan de Emmakade te laten zien en de arken verderop aan de Oostergrachtswal. Verder de museumhaven, die overigens opvallend leeg was. Iedereen was blijklaar op pad. Onderwijl een geanimeerd gesprek over de motieven om op het water te gaan wonen. En geïnformeerd naar de ervaringen met water tot nu toe. Die waren zeer beperkt. Pas zeer recent hadden ze de beschikking over een stalen vletje met een buitenboordmotor. Een prima uitgangspunt mijns inziens.

Keuzes

Grof gezien heb je een paar keuzes om op het water te gaan wonen: een ark of een (varend) woonschip, eventueel met museale status. Daarnaast nog wonen op een motorboot of zeiljacht in een jachthaven. Uitgangspunt was wonen in Leiden of directe omgeving. Woonarken zijn er wel te koop maar boven het beschikbare budget. Te huur is er momenteel niets. Woonschepen zijn wel betaalbaar maar zonder ligplaats. Of het mogelijk is om in een jachthaven te wonen, moet uitgezocht worden. Maar voor je zo ver bent, zul je moeten ervaren of wonen op het water echt wel iets voor jou is. Terug naar de Margaretha. De volgende morgen op pad richting Prinsenhof bij Eernewoude. Prachtig gebied, genoeg Marrekritesteigers, paradijselijke omgeving. Maar varen met een schip van bijna achttien meter lang en ruim vier meter breed door bijvoorbeeld Warten met zijn smalle brug en doorvaart is een ander verhaal. En als je bij Eernewoude dan ook nog terecht komt in de drukte van de voorbereidingen van

het skûtsjesilen de volgende dag, dan krijg je wat varen betreft gelijk je vuurdoop. Zeker als er uit Drachten nog een dikke duwbak komt die zich door het gewriemel heen wurmt. En je vaart daar wel met je huis, je hele hebben en houden. Daar moet je tegen kunnen. Het varen wordt dus een aandachtspunt.

Beperkte ruimte

De ruimte aan boord van de Margaretha is stukken minder dan de eerste de beste premie-A woning. Daar zul je het mee moeten doen. Dat betekent dat je scherp moet selecteren in alle spullen die je om je heen wilt hebben. Eindeloze boekenkasten of gebaksvorkjes om maar twee uitersten te noemen, zul je niet aantreffen aan boord. Voor Liesbeth en Tinus geen probleem. Liesbeth heeft in haar flat toch al een minimale inrichting. Tinus woont in een chaletje op een camping dus ook beperkt wat ruimte betreft. Dit aspect levert geen problemen op.

Sociaal leven

Als je kiest voor een varende bestaan, kan je je bibliotheekkaart wel van de hand doen. Deelnemen aan het verenigingsleven is ook lastig. Laat staan het hebben van een stamkroeg. Daarentegen kom je elke keer weer nieuwe mensen tegen waarmee je kortdurende contacten aangaat. Soms blijvend maar veel vaker van voorbijgaande aard. Niet minder waardevol maar anders. Deze lossere verbanden zijn niet te vergelijken met de vaste sociale kring als je in een huis op de wal woont. Of op een ark of woonschip op een vaste plek. Grappig is dat we mensen altijd uit moeten leggen dat wonen op een varende woonschip niet hetzelfde is als vakantie. Al lijkt het er verdacht veel op. Maar tijdens je vakantie ga je wat vaker op een terras zitten of uit eten. Dat is lastig als je er niet iedere keer het benodigde vakantiegeld bij krijgt.

Niets is vanzelfsprekend

Niets aan boord gaat vanzelf. Je zult zelf voor alles moeten zorgen wat je nodig hebt. Water, gas, elektriciteit: het gaat allemaal anders dan op de wal. Rampenscenario's als onder de douche staan en het gas raakt op om, als dat verholpen is, te constateren dat vervolgens het water op is, overkomen je geheid een keer. Brandstof voor de kachel moet je aan boord zien te krijgen en 's winters is het vorstvrij



houden van je schip bijna een dagtaak. En je moet zorgen dat je niet invriest op een ongewenste plek. Zorgen die op de wal niet voorkomen. Dit alles moet je incalculeren in je nieuwe bestaan op het water.

Concrete stappen

Allereerst kun je dingen naast elkaar en tegelijkertijd doen. Inschrijven voor een ligplek. Je vaarbewijs en marifoocertificaat halen. Met je vletje op zoek gaan naar mogelijke ligplekken. Aan iedereen vertellen wat je van plan bent en wat je zoekt. Ook via de sociale media. Je huis in de (stille) verkoop zetten. Potentiële woonschepen uitzoeken en bezichtigen. Een voorlopige, tijdelijke oplossing kan zijn dat je een, makkelijk weer door te verkopen, motorboot koopt om zoveel mogelijk op het water te zijn. Dan ervaar je vanzelf hoe het is om te leven binnen de beperkte mogelijkheden. Als je een jachthaven vindt waar dat mag, dan kan je als het ware proef gaan wonen. Met de veiligheid op de achtergrond dat je nog steeds een huis aan de wal hebt voor het geval dat het toch niet zo is als je je had voorgesteld. Want zo eerlijk moet je wel zijn: als het je niet bevalt, moet je het absoluut niet doen. Anders wordt het een drama met een oneindig aantal bedrijven!

Hoe verder

Liesbeth en Tinus hebben gedurende vier dagen mee kunnen maken hoe de praktijk van een varende woonschip er uit ziet. Ze hebben een enorme hoeveelheid informatie tot zich genomen en er is uitgebreid gepraat over de mogelijkheden, de noodzakelijke stappen en de in te bouwen veiligheid om te komen tot het gewenste resultaat: wonen op het water. In welke vorm dan ook! ■



De Daltons ontmaskerd

In Woonboot magazine 3 meldde het bestuur het ontstaan van een werkgroep "Toekomst" op de Algemene ledenvergadering van 23 maart 2014.

Pas op 29 juli kreeg het bestuur, na enig aandringen, voorstellen van de werkgroep binnen. Daaruit bleek dat de werkgroep een vergadering wilde beleggen om het bestuur af te zetten en te vervangen door een interim-bestuur. Dat was o.a. niet volgens de statuten en het bestuur vond de voorstellen ook anderszins niet steunend. Immers er werd geen enkel voorstel gedaan het bestuur uit te breiden met meer leden om de vele taken te kunnen blijven vervullen in deze woelige tijden voor woonbootbewoners en de LWO.

Het bleek dat deze werkgroep al in een zeer vroeg stadium, op eigen houtje en zonder kennis daarvan bij het LWO-bestuur, een vergaderzaaltje had gehuurd in Utrecht voor 14 september om het voorstel het bestuur af te zetten te kunnen effectueren. Allemaal niet volgens de statuten. Daarna stuurde de werkgroep een 70-tal verzamelende steunbetuigingen voor de vergadering, waarvan er meer dan 20 bleken te komen van niet-betalende leden.

Deze, en enige andere zaken op de achtergrond, waren aanleiding voor het bestuur om de voorstellen van de werkgroep en hun

vergadering af te wijzen, maar bovendien om de leden van de werkgroep en een tweetal oud-bestuursleden die erbij betrokken waren, te schorsen als LWO-lid.

Immers door hun gedrag kwamen belangrijke zaken als de ontwikkelingen rond het bouwbesluit en de extreme verhoging van huurprijzen voor woonbotenligplaatsen niet aan de orde en had het bestuur veel werk aan het gescharrel van de Daltons in en buiten de werkgroep. Daardoor werden de belangen van de LWO en de belangenbehartiging ten behoeve van de leden ernstig geschaad.

Het hoofdprobleem, namelijk het vinden van integere en bekwame bestuurders, werd door de werkgroep niet alleen minder tot een toekomstige oplossing gebracht maar het tegendeel werd door de werkgroep voorgestaan, namelijk het afzetten van het volledige huidige bestuur.

Aangezien de LWO een vereniging van individuele woonbootbewoners is en geen clubje van verenigingen, heeft het bestuur zich daar de laatste jaren al tegen verzet. En het huidige bestuur zal dat blijven doen. Want het bestuur bepaalt wie en wat wordt gesteund en niet een belanghebbende vereniging, al dan niet vertegenwoordigd in een werkgroep.

Door al dit onaangename gedoe is er nog meer behoefte aan nieuwe bestuursleden en steun van de leden daarvoor.

Het bestuur doet daarom een zeer serieuze oproep aan leden om zich te melden om in het bestuur de LWO-belangen te komen behartigen. Meldt u zich bij het bestuur dan kan het bestuur u vertellen waar veel behoefte aan is. Het huidige bestuur doet teveel werk met te weinig mensen. Verder blijkt uit de beschrijving van de huidige jurisprudentie en het overleg in het Haagse, dat de woonschepen zijn afgeschaft en wij nu bouwwerken zijn geworden. Als die tendens doorzet zal een eventueel bijzondere ledenvergadering noodzakelijk kunnen zijn om de toekomst van de LWO te bespreken. Het hangt ervan af wanneer de minister de plannen bekend maakt en bestrijdbaar worden bij de Tweede Kamer. En de "politiek"

Er is nog veel werk aan de woonbotenwinkel. Steunt ons in raad en daad, en meld je aan bij het bestuur.

Het bestuur LWO

Postbus 8192 3503 RD Utrecht
tel.: 030-296 76 98 (antwoordapp)
Spreekuur: 030-267 91 18
Maandag 19.30-20.30
Mail: lwo@lwoorg.nl Web: www.lwoorg.nl
Ledenadministratie: ledenadmin@lwoorg.nl 020-3378006
Bankrekening: NL73 INGB 0000 3848 63 t.n.v. SUWP

Wilt u bij e-mail aan de lwo een telefoonnummer en adres vermelden. Het beantwoorden van de vaak onduidelijke e-mails kost veel tijd. Rechtstreeks contact via de telefoon kan de afhandeling versnellen. Het adres is belangrijk omdat problemen per gemeente vaak verschillend ontstaan en anders moeten worden opgelost.

Juridisch bekeken

TEKST ERIC MACDIARMOT

Schot voor de boeg in de Binnenhofvijver van de Tweede Kamer

Woonschepen de wal op

In 1918 werd de Wet op de woonschepen aangenomen en daardoor kregen woonschepen het recht om binnen een gemeente te verblijven. In 1921 meldde de toenmalige burgemeester de Vlucht de gemeenteraad in Amsterdam dat daardoor woonschepen niet meer uit zijn gemeente geweerd konden worden en dat ze daarom iets nieuws moesten bedenken. Rond de jaren 1930 bleek dat Amsterdamse handhavers (toen nog koddebeiers genoemd) in Stadsdeel Noord woonschepen op de wal lieten zetten zodat ze een illegaal bouwwerk werden en vervolgens naar de sloop konden worden afgevoerd. Wat er met de bejaarde bewoners gebeurde werd niet bekend, maar vermoedelijk crepeerden ze op straat (er waren nog geen kartonnen dozen voor daklozen) of ze kwamen in de toenmalige participatiemaatschappij terecht op driehoog achter op een een- of tweekamerwoning als bewoner nr. 8 en 9 bij hun kinderen en kleinkinderen.

Ergens in de jaren 1970 bedacht staatssecretaris Marcel van Dam een wet waarbij de woonschepen weer onder het bouwbesluit werden gebracht. Het LWO (Landelijke Woonboten Overleg) werd opgericht en de wet verdween in een onderste lade, zonder achterwandje klaarblijkelijk want de wet verdween volledig uit het zicht. Volgens de overlevering behoorde de lade aan een ambtenaar/woonbootbewoner.

De systematiek om woonschepen als roerende zaak niet onder het bouwbesluit te laten vallen bleef steeds het doel, ook van de latere LWO (Landelijke Woonboten Organisatie). In januari 2010 werd weer gewonnen voor de Hoge Raad zodat de woonschepen roerend bleven en ook in het bouwbesluit van juni 2012 werd in de toelichting vermeld dat woonschepen en woonarken er niet onder vielen. Echter in een Raad van Statuuitspraak van april 2010 werd gemeld dat woonschepen onder de woningwet vielen en in april 2014 besloot de RvS dat woonschepen ook onder de WABO en het bouwbesluit vielen. De toelichting bij het bouwbesluit was niet hard genoeg als wetgeving.

Per brief van juni 2014 aan de 2^{de} Kamer meldde minister Blok dat de ontstane situatie na de uitspraak, die tot gevolg had dat aan alle verordeningen en vergunningen een wettelijke basis ontvallen was, dat de consequenties via wetswijzigingen zouden worden verzwaakt.

Daar werd al sedert oktober 2013 op het Haagse ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties in een overleggroep over nagedacht. De inzet in dat overleg van de LWO was onveranderd: niet onder het bouwbesluit.

De motivatie daarvan was dat het door de jaren heen consistent rijksbeleid was geweest om dat niet te doen omdat het immers om een kleine groep eigenaar/bewoners ging en dat sedert de dereguleringswet van 1991, het bouwbesluitvervangende systeem van een provinciale woonvergunning vervallen was verklaard en dat, volgens het Tweede Kamerbesluit die eerdere regels door

de overheid ook niet in andere kaders mochten worden gesteld. Dat betekende toen voor het eerst dat je gewoon op een schip mocht wonen zonder enige vergunning. Voor de ligplaats bleef middels verordening wel een vergunning noodzakelijk. En we werden ook in bestemmingsplannen opgenomen. Alleen de huurbescherming voor de ligplaats ontbrak nog. Maar ook daarover meldde minister Blok dat daarvoor een wetsaanpassing werd voorbereid.

Nu is het wachten op de voorstellen van minister Blok aan de Tweede Kamer voordat de LWO haar standpunt tijdens de behandeling bij de commissie kan verdedigen, zo nodig.

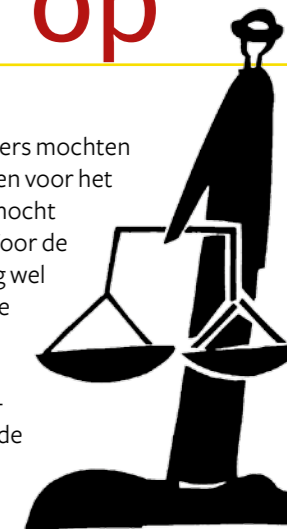
Ondertussen wonen wij nog even tevreden en voeren de eendjes met plezier. Maar wel allemaal illegaal. En we moeten opletten voor hier en daar alweer verschijnende handhavers die in de geest van de Amsterdamse burgemeester de Vlucht langskomen.

Het lijkt erop dat de minister de bestaande situaties vooralsnog niet wil gaan weggagen maar wil gedogen, dan wel op enigerlei wijze wil legaliseren. De LWO blijft van mening dat het het eenvoudigste is om de tekst van de toelichting bouwbesluit over te hevelen naar een wetsartikel in het bouwbesluit zelf. Want een anders noodzakelijk aanpassing van het bouwbesluit (en andere wetgeving) is zware overkill voor onze nog ca. 9500 overgebleven woonschepen in Nederland.

Bovendien is dat in lijn met het overheidsstreven tot minder regels en grotere vrijheid voor de burgers om te wonen zoals ze willen. Tenminste dat is de politieke mantra voor op de wal. Wij zien niet in waarom op het water het tegenovergestelde moet gebeuren. Want ook als een bouwbesluit alleen van toepassing wordt op nieuwe woonschepen, dan wordt het vervangen van woonschepen (volgens het kadaster zo'n 40 stuks per jaar) een moeilijk oplosbaar probleem. En het resultaat zal zijn verkrotting. Niemand zal meer zijn schaarse geld gaan steken in het onderhoud van onvervangbare en onverkoopbare woonschepen. Want als een Amsterdams woonschip niet meer dan 2.50 hoog mag zijn dan wordt het lastig om aan de bouwbesluit-eis van: een kamer moet 2,60 m hoog zijn, te voldoen. Ook een loopplank die moet voldoen aan de eisen van een invalidenhellingbaan kan een hele klus zijn.

Zoals de conceptideeën van de minister en zijn juristen nu bekend zijn, zullen deze meer problemen gaan veroorzaken dan oplossen.

Hopelijk zal de minister zijn hersens gaan gebruiken in plaats van allen maar zijn juristen. ■



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!

Informeel 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 ~



Zoutkamp

Ooit was het de veerplaats van de boot naar Schiermonnikoog. Nu is het de ligplaats van een fraai woonschip

De rijke geschiedenis van Zoutkamp wordt door diens bewoners gekoesterd. Tijdens de Tachtigjarige oorlog was het dorp van groot strategisch belang door zijn ligging direct aan de zee én omdat de stad Groningen alleen via het dorp bereikt kon worden. De slag om Zoutkamp (1589) wordt nog steeds om de vier jaar nagespeeld. Door diezelfde ligging ontwikkelde het zich later als een echt vissersdorp. Hoewel de vissersrij zich na de aanleg van de dijk tussen de Lauwerszee en de Waddenzee waardoor het Lauwersmeer ontstond, verplaatste naar Lauwersoog, ademt het dorp nog steeds die sfeer uit. Er is een visserijmuseum en het jaarlijkse Pinksterfeest trekt altijd veel bezoekers.

Het Korte Hoofd

Voor de grote, oude sluis in de Zoutkamperril, - eens de natuurlijk voortzetting van het Reitdiep maar nu ook kanaal, ligt Het Korte Hoofd. Dat is de steiger waar men, toen het Lauwersmeer nog de Lauwerzee was, de boot naar Schier-

monnikoog kon nemen. Aan de muur hangen nog verscheidene ladders die het mogelijk maakten dat men ook met hoog water aan boord kon komen. Sinds korte tijd ligt er het schip de 'Eeuweling', een kraak met het bouwjaar 1897. Het trotse bezit van Wies en Ido de Boer.

Het mooiste plekje van Zoutkamp

Voor een varende schip kun je je bijna geen mooier plekje indenken. Het uitzicht is werkelijk fenomenaal en je vaart zo het Lauwersmeer op en dat doen Ido en Wies ook met grote regelmaat. Wies: "Wij genieten dan zo van de stilte, de natuur en de prachtige lichten. Als de zon ondergaat hoor je hem bijna sissen in het Lauwersmeer. Wij hebben ook nog nooit een platbodem gehad en verheugen ons er op om naar het Wad te gaan." Ik ben dan ook erg verbaasd te horen dat er voorheen nooit een schip lag. Wies heeft daar ook niet echt een verklaring voor: "Misschien omdat je er niet direct met de auto kunt komen of omdat de watervoorziening nogal ver weg is."

Weg van het drukke leven

Wies legt mij uit dat ze officieel niet op het schip wonen. Zij hebben nog steeds een huis, waar zij ook staan ingeschreven. Wel proberen zij zoveel mogelijk aan boord te zijn. Wies: "Wij hebben een grote boerderij maar ons bedrijf is ook aan huis. Wij vinden het heerlijk om na sluitings-tijd naar de boot te gaan. Voor urgente gevallen is er altijd nog de mobiele telefoon. Mijn man zegt altijd: zodra ik aan boord stap is gelijk mijn harde schijf gewist." De ligplaats huren zij op jaarbasis en er zijn geen voorzieningen aan de wal. Vooralsnog redden zij zich prima met de zonnecollectoren op het dak, er is een houtkachel en om aan water te komen hebben zij een hele lange slang aangeschaft.

Schip vindt eigenaars

De kraak ziet eruit als om door een ringetje te halen, maar daar is wel de nodige arbeid aan vooraf gegaan. Voor zij het kochten, had het schip meer dan tien jaar op de wal gelegen. "Wij waren al geruime tijd op zoek naar een schip omdat onze sleepboot de 'Willem' te klein was om op te wonen. Wij waren al heel vaak met de auto langs dit schip gereden en namen ons elke keer voor er eens naar te gaan kijken. Daar kwam het steeds niet van. Tot wij een keer in de buurt moesten stoppen. Wij kenden eens goed en werden verrast door

de mooie lijnen van het onderschip. Dat schip had daar gewoon al die jaren op ons liggen wachten. Precies wat wij zochten."

Gered van de sloop

Echt veel langer hadden zij niet moeten wachten want de eigenaar van de jachthaven waar het schip lag, was er helemaal klaar mee. Hij was blij dat er eindelijk belangstelling voor het schip was want het stond op de nominatie te worden gesloopt. Hij wilde het wel redelijk goedkoop van de hand doen en de koop werd gesloten. Het onderhouden van twee schepen was echter iets te veel van het goede en de sleper werd te koop aangeboden.

Een nieuwe ligplaats

Al spoedig diende er zich een gegadigde aan. De beheerder van de haven wilde de sleper wel kopen om er een bed and breakfast van te maken. Wies: "Het was natuurlijk fantastisch dat we het schip zo snel konden verkopen. Het geld konden we goed gebruiken om de 'Eeuweling' op te knappen, maar we zouden op die manier wel onze ligplaats kwijtraken. Wij hebben de havenmeester toen gezegd dat we het schip alleen zouden verkopen als we een andere ligplaats konden krijgen. Hij stelde toen deze plaats voor. Inmiddels hebben zij ook officieel toestemming van de gemeente er te liggen.

De zesde opknapper

Het schip ziet er zowel van binnen als buiten zo gelikt uit dat ik bijna niet kan geloven dat Ido dat naast een fulltime baan in drie jaar tijd heeft gedaan. Wies: "Nou, het is wel het zesde schip dat hij heeft opgeknaapt. We begonnen met een sleper-tje van 11 meter, toen 14 meter, ja steeds een maatje groter en nu hebben we dus dit schip van 23 meter. En hij is heel handig, heeft vroeger in de scheepsbouw gewerkt en omdat wij een eigen bedrijf hebben, heeft hij ook de beschikking over het juiste gereedschap. De stuurhut heeft hij bijvoorbeeld helemaal op de boerderij gemaakt en er hier later opgelast."

Een schip moet varen

Echt een vaste ligplaats ambiert het stel niet. Wies: "Het is nu heel handig omdat wij allebei nog werken, maar ooit, ooit als wij gepensioneerd zijn, is het de bedoeling dat we de trossen losgooien en gaan rondtrekken. Met die plannen voor ogen heeft Ido zelfs een systeem ontwikkeld waarmee hij de stuurhut kan laten zakken, zodat zij ook onder lage bruggetjes door kunnen varen, bijvoorbeeld in Frankrijk. Voorlopig houden zij het op vakanties en korte tochtjes. Tot slot nog een tip van Wies: "Koop een boegschroef!" ■



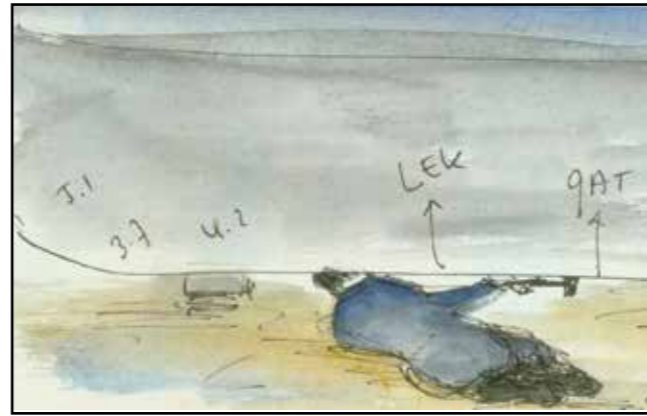
Mathilde Renes is beeldend kunstenaar en woont sinds 1998 op de Dora, een Hasselter aak. Sinds 1997 houdt Mathilde een getekend dagboek bij waarin zij elke dag een tekening maakt over de belangrijkste gebeurtenis van de vorige dag.

Meer op: www.mathilderenes.com

Mathilde is ook op Facebook!



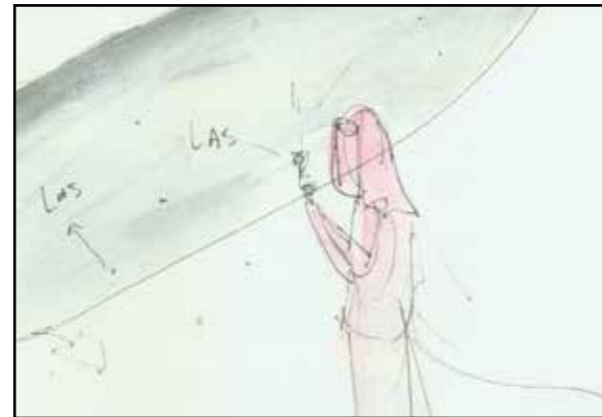
de helling op



de expert kwam... deprimerend



het grote slopen is begonnen



laswerk, stress, brandgevaar!



randjes in de primer



schip geteerd

EOC
VOORTVAREND VERZEKERD

**U
JIJ
WIJ EOC!**

**De onderlinge specialist
in scheepsverzekeringen**

EOC onderlinge schepenverzekering is een voortzetting van *efm* onderlinge schepenverzekering en Oranje Scheepsverzekeringen

T. 088 6699500 | eoc.nl

Pompen, afsluiters, systemen



Onze vertrouwde mini-Compacta is er nu ook in een nog compactere uitvoering.

Met meer dan 150.000 installaties in 35 jaar, is KSB's Compacta wereldwijd de enige fecaliënopvoerinstallatie, die met een ongekend prestatievermogen model heeft gestaan voor een EU-norm.

Of het nu gaat om eengezinswoningen, woonboten, souterrains of complexe projecten, zoals warenhuizen, ziekenhuizen, hotels of appartementencomplexen – het Compacta-concept biedt altijd dé oplossing.

Het KSB concept is nu zelfs verder verbeterd en uitgebreid: de mini-Compacta is vanaf heden ook de kleinste, volwaardige opvoerinstallatie conform de EN 12050-1 in de markt. Indien gewenst zelfs leverbaar met onderhoudscontract: voor gegarandeerde bedrijfszekerheid.

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



217 07



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 vakmensen 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 locatie 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