

Woonboot

MAGAZINE

Drie arken tussen de koeien en schapen

**De Jacana,
een varende vogel**

**Met een dekschuit
kan alles**

Over licht en gewicht

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: ISBNNL73INGB000384863
suwp@woonbootmagazine.nl
www.woonbootmagazine.nl

Landelijke Woonboten Organisatie
Informatie, advies woonbotenzaken
Postbus 8192 3503 RD, Utrecht
Spreekuur: Maandag 19.30 - 20.30h
lwo@lwoorg.nl
www.lwoorg.nl
Postbank LWO: NL1151NGB0003999739

De LWO en SUWP zijn bereikbaar
op 030-296 76 98

Ledenadministratie LWO/SUWP
020-3378006

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

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

Vormgeving:
Mirjam Verheul

Lithografie en druk:
Quantes, Rijswijk

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



Alles behalve spartaans

Zeventig platen multiplex, een smak isolatiemateriaal, een Daf 825 motor, een dekschuit en een hoop doorzettingsvermogen. Dat is wat Peter en Sietske nodig hadden om te kunnen blijven varen. Na 22 jaar varen op een luxe motor terug naar af? Absoluut niet!

Vliegende zeilers, zeilende vliegers

Een piloot uit Engeland, een stewardess uit Polen en een tjalk uit Friesland. Neil, Agnieszka en de Jacana, voorheen De Hoop, ze vormen een gedroomde combinatie. Frankrijk was het doel, maar voorlopig lonken de Friese meren en het wad. Vanaf pagina 6 vertelt het stel hoe het zo kwam.



Twee rechterhanden

Er is geen scheepskarwei te verzinnen of Marco kan het zelf. De dieselmotor in zijn eigen schip reviseren was nog maar een beginnetje. Inmiddels is hij professioneel scheepsdokter. Zonder slag of stoot ging dat niet, want er liggen altijd wel instanties dwars...

ADVERTEREN IN WOONBOOTMAGAZINE?

André Reitsema / Tel: 06 - 25236551
advertentie.woonboot@gmail.com

10 Gooi je matras niet overboord

Het vizier van Dave Schmalz, onze man in Techniekland, staat immer op scherp. In deze editie van Woonbootmagazine schijnt hij u bij over de multifunctionaliteit van het waterbed. En over licht.

INHOUD

22^e jaargang nummer 6
December 2014

- 4 **Vive la France**
- 4 **Een woestein hond op het water**
- 10 **Milieu en Techniek**
- 12 **Reacties van lezers**
- 13 **Recensie**
- 14 **Lokaal nieuws**
- 16 **Werken aan boord**
- 19 **Schipper Brombeer**
- 20 **Relaas van een verboting**
- 22 **LWO**
- 24 **Ligplaats**
- 26 **Waterverven**



Vive la France, vive la dekschuit!

Dekschuiten staan bekend als de manusjes van alles in de waterwereld. Menige dekschuit vormt de basis voor een woonboot, drie aan elkaar verbonden dekschuiten vormen een speelplaats voor kinderen in het Westerdok in Amsterdam. Je kan er vuilnis mee ophalen en je kan er mee naar Frankrijk. ???

TEKST EN FOTO'S: FRANS NUBERG

In de buitenhaven van Meppel zag ik hem liggen: een motordekschuit met een opbouw. Geen greintje subtiliteit te ontdekken, alleen functionaliteit zoals een dekschuit dat betaamt. Alles overmaats, ruig en degelijk. Wie gaat er met zo'n ding op pad en welke gedachten zitten daar achter?

De eigenaren

De aanzet tot het varen in de eerste instantie is ingegeven door dat Peter Mulder in het begin van de jaren 70 een huis aan het water in Woudrichem kocht. Met uitzicht op de bedrijvigheid van het drukke vaarwater aldaar. De gedachte vormde zich al snel dat varen toch wel het ware leven was. Het eerste schip, een Hagenaar, werd aangeschaft. Dit schip heeft hij maar kort gehad maar de toon was gezet. Peter, inmiddels met Sietske, kocht een luxe motor: "We hebben 22 jaar gevaren met deze luxe motor van 35 meter lang en 5 meter breed. Uiteindelijk vonden we deze toch een beetje aan de grote kant, mede omdat we naar Frankrijk wilden. We hebben nagedacht over welk schip het handigste was voor Frankrijk wat betreft hoogte, diepgang enz. Zo ben ik op een motordekschuit uitgekomen. Deze hebben een diepgang van 1 meter 25. De gedachte was om er een opbouw op te maken van 1 meter inwendig en een meter hoog erbovenop.

De bouw

Gelukkig vond ik in de directe omgeving van Woudrichem, in Werkendam, een motordekschuit bij een kleine wateraanemer, de gebroeders van den Heuvel. Die waren zo'n beetje aan hun pensioen toe en hiervan hebben we hem gekocht. In de eerste instantie hebben we er niets mee gedaan. We voeren nog met het grote schip, maar toen hiervoor een gegadigde was gevonden, zijn we begonnen met de bouw. Ik ben begonnen met het snijden van een groot gat in het dek. Elders hebben ze voor mij een groot dekhuis in elkaar gelast. Op het moment dat dat klaar was, ben ik er naar toe gevaren. Het dekhuis werd over het gat geplaatst en vastgelast. Met het geheel ben ik weer naar huis gevaren. Vanaf dat moment hebben we alles zelf gedaan. We hebben 70 platen multiplex gekocht en een berg isolatiemateriaal en zijn we aan de slag gegaan. Ook de machinekamer werd aangepakt. De 54 pk Rennes-motor werd uit

het schip gehesen en is verkocht. 2 takt, 2 cilinders en 2 ton zwaar! De motor is vervangen door een Daf 825. Verder zijn de tanks vervangen, is een kachel geplaatst, is de hydraulica aangelegd. Onder het voordek staan drie 1000-liter BIC-containers voor het schone water. Dit zorgt er tevens voor dat het schip mooi vlak in het water ligt. Boven op het voordek is ruimte opengelaten voor de kleine auto die we altijd meenemen op onze reizen naar Frankrijk. Een autokraan hebben we niet. Het is een kwestie van met de sluiswachter afspreken dat we de auto er op- of af kunnen rijden als de waterstand in de sluis op de juiste hoogte is. Aangezien de motordekschuit even breed is als de sluis, heb je daar verder niets voor nodig behalve een paar rijplaatjes.

Concept

We hebben er expres voor gekozen om veel buitenruimte te hebben. Ik vind het heerlijk om veel buiten te zijn. En omdat we er voornamelijk 's zomers gebruik van maken moet dat dan ook mogelijk zijn. En dat bevalt al vanaf 1999 uitstekend toen we begonnen zijn met varen met dit schip. Nederland uitgebreid bevaren, de Bourgondische kanalen in Frankrijk, België afgereisd. En in Nederland zijn we nog lang niet uitgekeken. Zoveel mooie plekken, watertjes en plaatsjes. Er zijn zoveel stille plekken waar je kan liggen met je huisje en dan voel je je de gelukkigste mens van de wereld. Ondanks de afmetingen van meer dan 20 meter lang en 5 meter breed, zijn we nooit in de problemen gekomen met varen en het vinden van aanlegplaatsen. We zijn altijd nog goed terechtgekomen. Er is altijd nog wel plek voor ons. We hoeven zelden door te varen naar een volgende plek als het ergens vol is. Waar we ons wel over verbazen is dat jachtenschippers vaak zo inefficiënt met de beschikbare ruimte omgaan. Dan liggen ze zo dat er voor of achter geen wat groter schip tussen kan. Gelukkig zijn de meeste schippers bereid om te verhalen zodat we er toch tussen kunnen. Voor ons zijn de Marrekriteplaatsen uitgelezen plekken om te liggen. Prachtig in de natuur.

In Frankrijk hebben we het grote voordeel van een motordekschuit bij het aanleggen in de kanalen, dat het schip van onderen inloopt. De bodem is smaller dan het dek: het vlak is 3,5 meter en het dek is 5 meter. En aangezien de kanalen

aan de kant meestal ondieper zijn, hebben daar geen last van.

Binnen

We hebben er bewust voor gekozen om alles in een ruimte te houden: koken, wonen, slapen enz. Alleen de natte cel en de wc zijn gescheiden. Zo hou je het ruimtelijk. Met z'n tweeën werkt dit uitstekend. Sietske is van de inrichting en van de ideeën over het interieur. Verder hebben we alle voorzieningen die je je maar kunt wensen. Doordat we op het dak plek genoeg hebben voor zonnepanelen is een airco mogelijk.

Tijd

Aangezien wij beiden met pensioen zijn, hebben we de tijd. We varen wel tot 6 maanden per jaar met het schip. Eerlijkheidshalve moet ik zeggen dat we ook nog een omgebouwde bus hebben als camper waar we ook geregeld gebruik van maken. Maar als we in Woudrichem zijn, dan ben ik elke dag wel een keer aan boord. Klussen te over en aangezien er een werkplaatsje aan boord is, kan ik mijn gang gaan.

Conclusie

Wij zijn nog altijd dolblij met dit schip. Het vaart fantastisch ook al zou je dat niet verwachten van een motordekschuit. Hij heeft een mooie geveegde kont. Het oorspronkelijke roerwerk hebben we wel vervangen door een nieuw roer met hydraulische bediening. Ik kan het schip zelfs met knopjes besturen! Het voldoet werkelijk fantastisch in alles wat we van een schip verwachten, wat we er mee doen en waarvoor het bedoeld is". ■

Naschrift

Selectief waarnemen: als je net een andere auto hebt gekocht, zie je plotseling allemaal auto's van hetzelfde type rondrijden. Was je nog nooit eerder opgevallen. Datzelfde had ik met motordekschuiten. Plotseling ontdek je dat meerdere mensen de potentie van een motordekschuit hebben gezien en er mee aan de slag zijn gegaan. In Hattem lag in de jachthaven een compleet varend woonschip op basis van een motordekschuit en in het kanaal bij Geesbrug lag een tot plezierjacht omgebouwde motordekschuit. De basis is goed en voor de rest mag je het helemaal zelf weten hoe je het hebben wilt. Gelukkig maar want op de Hiswa zul je ze niet tegenkomen!

In 2000 ontmoet de Engelman Neil Rowney de Poolse Agnieszka Pluta. Zij is stewardess bij EMIRATES. Neil piloot. Het wordt echte liefde. Vanaf 2002 wonen ze in Dubai. Daar adopteren ze Frida, een verwaarloosde Saluki en wordt in 2010 hun zoon Felix geboren. In Leeuwarden informeert Neil beleeft of hij mij een aantal vragen mag stellen. Hij heeft zelf namelijk recent een schip gekocht. Het blijkt het begin van een hechte vriendschap.

EEN WOESTIJNHOND OP HET WATER

Neil is een echte waterman. Vanaf zijn vroegste jeugd vaart hij mee op de narrow boat van zijn ouders. Vanaf zijn early twenties woont hij in Zimbabwe. Ook daar is hij vaak op het water te vinden. Zeilen is zijn hobby, hij racet actief, maar zijn grote droom is met een zeiljacht de wereld rond te varen. Agnieszka voelt ook voor dit avontuur en ze maken vanuit Dubai diverse zeiltrips. Keer op keer wordt Agnieszka echter ziek als de zee maar iets te ruw

is. Uiteindelijk, wanneer dit niet over gaat, zegt zij: "A boat is okay, sailing around the world is okay. I meet you at the other side". De omslag is tijdens een zeilwedstrijd op het enorme, maar erg kalme Lake Cariba in Zimbabwe. Het wordt een fantastische reis omdat Agnieszka voor de verandering niet zeeziek is. Ze vindt het great, wonderful, romantic, attractive, calm and relaxing. Vanaf dat moment gaan de twee aan inland-waterways denken en komt Frankrijk als reisdoel in beeld.

Beauty and character

Het scherpe zeiljacht verdwijnt naar de achtergrond. Vanaf nu wordt alleen nog maar gekeken naar Dutch barges. Voor Neil moet een schip beauty and character hebben. Niet altijd snapt Agnieszka wat hij daar mee bedoelt. Soms vraagt zij: "Wat vind je van deze?" Als Neil dan antwoordt: "No no no, it has the wrong line", vraagt Agnieszka zich vertwijfelt af: "What line?" Vier jaar lang duurt de zoektocht. Vanuit hun woonplaats Dubai reizen ze naar Frankrijk, Engeland en Nederland om schepen te bezichtigen. Ze bekijken wonderlijke bouwsels en ontmoeten de meest vreemde verkopers. Soms zijn de schepen aan de buitenkant schitterend onderhouden maar is het binnen ronduit kamperen. Een schipperse trekt met trots een kledingkast open, maar Agnieszka gruwelt. "Ik zou er mijn schoonmaakspullen nog niet in op willen bergen", herinnert ze zich. Schepen zonder motor, zonder stahoogte, met een campingtoilet ... van alles passeert de kritische schippers in spē. Neil hanteert duidelijke criteria: lijn, interieur, staat van onderhoud, prijs en type schip (motorschip). Omdat Frankrijk het



Frida, de door Neil en Agnieszka geadopteerde, Saluki

Jacana geschiedenis.pages

De Hoop is een tjalk gebouwd bij Van Goor in Zwartsluis in 1898. Zij is 22,61 meter lang en 4,87 meter breed. Het begin van haar leven is wat onduidelijk. Vermoedelijk loopt ze als De Vier Gebroeders van de werf om omgedoopt te worden in 1904 tot Hendrika van Amsterdam naar haar eigenaresse Hendrika van Hasselt, die het schip overneemt, waarschijnlijk als onderpand voor een door haar verstrekte hypotheek, van Sietse van der Werk. In 1924 wisselt het schip een paar keer van eigenaar om uiteindelijk bij de Amsterdamse schipper Jan de Boer terecht te komen, die het De Hoop noemt. Helaas verongelukken hij en zijn vrouw op de Zuiderzee en het schip gaat naar Cranendonck, schuitenbaas in Amsterdam, die het tot 1947 houdt, waarschijnlijk afgetuigd als sleepschip. In de daarop volgende vijftien jaar wisselt het schip weer verschillende keren van eigenaar, en van naam, en wordt het gemotoriseerd. Van 1962 tot 1995, wanneer Lourens Touwen haar koopt, wordt het gebruikt als werkschip voor het bedrijf van Haitjema uit Dedemsvaart. Touwen hernoemt het De Hoop en restaureert het schip terug tot een zeilende tjalk in de daarop volgende acht jaar.

reisdoel is, is een zeilend woonschip alleen maar lastig. Als Neil in de toekomst wil zeilen wordt er iets ter plaatse gehoord. Als er een schip voorbij komt wat aan alles lijkt te voldoen, dan is het stel niet op tijd in Nederland. Een historisch schip wat in goede staat is en waarvoor een reële prijs wordt gevraagd is nu eenmaal snel verkocht.

Hoop houden, hoop vinden

Op aanraden van een makelaar uit Enkhuizen reizen Agnieszka en Neil naar Leeuwarden om motorschepen te bekijken. Aan het einde van een vermoeiende dag vraagt Neil aan zijn vrouw: "Er is nog één boot, een echt mooie maar ... het is een zeilschip. Vind je het erg om nog even te gaan kijken?" (red.: het is de tjalk De Hoop (zie kadertekst) van Lourens Touwen).

Agnieszka: "Ik zie altijd direct of Neil enthousiast is of alleen maar beleeft. Soms blijft hij omwille van de goede manieren

nog even kijken en praten maar ik heb dan allang gezien dat dit schip het niet gaat worden". In het geval van De Hoop is alles lovely: de lijn van het schip, het interieur, de staat van onderhoud. En Lourens, de eigenaar, is lovely too. Doordat hij met zoveel liefde en enthousiasme over de tjalk praat, zuigt hij hen, wellicht onbedoeld, mee in het idee van 'koesteren en behouden van varende erfgoed'.

Struikelblok

Neil en Agnieszka willen De Hoop dolgraag kopen maar het schip is te breed voor de Franse sluisen en bovendien is het een zeilschip. Eigenlijk is het alles wat ze niet willen en toch zijn ze er helemaal gek mee.

Lourens spreekt het verlossende woord: "Toen de kinderen klein waren hebben we een lange reis in Frankrijk gemaakt. De mast en de giek werden opgeslagen en de houten zwaarden zijn vervangen door smallere, ijzeren exemplaren". Dit



Vader en zoon vermaken zich opperbest op het achterdek



De Jacana is een ruim en licht schip

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

verandert de zaak. Ze gaan terug naar Dubai om serieus na te denken over dit schip, blijven enthousiast en maken een afspraak om samen met Lourens een proefvaartocht te maken. Tijdens deze minivakantie zegt Neil: "I like the boat, I like the man" en daarmee is de zaak beklonken.

De Hoop wordt Jacana

April 2013 verlaat het gezin Dubai om zich op De Hoop te concentreren. Hoewel de tjalk in goede conditie verkeert, is er toch het nodige werk te doen. Agnieszka heeft een aantal wensen, zoals een efficiëntere indeling van de badkamer en een zeereling in verband met de veiligheid van peuter Felix. Ook het verwijderen van de zwaarden, mast, giek en verstaging is een hele operatie. Neil is permanent in Nederland om de werkzaamheden te begeleiden, Agnieszka woont afwisselend in een studentenappartement in Leeuwarden, bij haar ouders in Polen of op de werf in Harlingen. Met zoveel handwerkmensen in de buurt wordt ook de naamsverandering een feit. Op de schitterend gesneden houten naamborden prijkt voortaan JACANA. Deze uitbundig gekleurde vogel wordt ook wel 'Jesus Lily Hopper' genoemd omdat hij door zijn wijd gespreide tenen op leliebladeren kan lopen. Neil heeft deze schoonheid lang geleden in Zimbabwe gezien en is zodanig onder de indruk dat hij zich voorneemt zijn eerste eigen schip JACANA te dopen.

Nederland is ook leuk

De aankoop van het schip is geen bevestiging. Om het leven aan boord serieus uit te proberen huren Neil en Agnieszka in 2008 een vijftien meter lang kunststof jacht met schuifpui en rubberen stootrand gemodelleerd naar de Nederlandse tjalk. Het Canal du Midi is prachtig, de natuur wonderschoon, het eten lekker, de marktjes gezellig. Oude stadjes met kastelen zijn er in overvloed, de wijn is heerlijk en goedkoop. Kortom: ideale leefomstandigheden. Bovendien lijkt het Franse kanalsysteem de nieuwbakken schippers interessant genoeg om hen vijf jaar bezig te houden. Toch ontmoet ik hen opnieuw in Vreeswijk. Het is dan inmiddels juni 2014. Op mijn vraag of Nederland hen goed bevalt antwoordt Agnieszka: "Onze eerste trip startte in Leeuwarden.

Via Dokkum voeren we naar het Lauwersmeer en het Reitdiep naar Groningen. We hebben nooit geweten dat Nederland zo'n schitterend land is en Friesland is spectaculair. In Zimbabwe heb ik na een storm over Lake Cariba een onbeschrijfelijk mooi licht gezien. Exact hetzelfde licht zag ik in Friesland na een regenbui. We liggen zo vaak mogelijk in het wild met een paar hectare weiland als voortuin. We zijn niet langer in a hurry om zo snel mogelijk naar Frankrijk te varen. De kennis van schepen, de faciliteiten om te liggen en de veelheid aan reparatiebedrijven ... het is hier allemaal ruim voorhanden. We hebben het gevoel steeds te leren en ontmoeten ontzettend veel gepassioneerde scheepseigenaren die geneigd zijn om hun kennis te delen. Vooral dat laatste vinden wij erg bijzonder."

Zelfredzaamheid

De Wateralmanak kunnen ze niet lezen, maar de waterkaarten vindt Neil fantastisch. Ze stellen vragen aan zoveel mogelijk mensen en accepteren het feit dat ze flexibel moeten zijn. Afmeerplaatsen blijken soms te klein of bezet, dus wordt er langer doorgevaren dan de geplande drie uur, het formele maximum voor de driejarige Felix. Inmiddels hebben de schippers van de JACANA geleerd dat ze een nachtje langs zij mogen liggen bij soortgelijke schepen. Neil: (lachend) "Dat scheelt al een hoop zorgen. Vooral Felix maakt snel vrienden, hij babbelt er in zijn

Pool-Engelse ratjetoe gezellig op los zodra hij de kans krijgt. Eigenlijk reageert iedereen aardig en spontaan. De Hollanders hebben een open blik, zijn geïnteresseerd en willing to help. Ook spreekt bijna iedereen erg goed Engels. Als piloot heb ik ontzettend veel landen bezocht maar eerlijk gezegd heb ik alleen in Vietnam zulke aardige en hulpvaardige mensen ontmoet als in Nederland".

Tijdelijk of permanent

Neil kijkt er naar uit om met zijn Dutch barge te leren zeilen en tochten naar de Waddenzee staan hoog op zijn verlanglijstje. Ook Agnieszka is ontzettend gelukkig op het schip. Ze vindt het steeds veranderende uitzicht amzing, heeft nooit geweten dat Nederland zoveel prachtige, oude dorpen en steden heeft en geniet met volle teugen van de hartelijke en warme contacten met andere scheepsbewoners. Beiden voelen zich ongelooflijk privileged to do what they do en willen graag een manier vinden om vanaf boord te werken zodat ze op het schip kunnen blijven wonen als het moment aanbreekt dat Felix naar school moet. Nu nog loopt de kleuter hele dagen rond met het verplichte zwemvestje aan zodra hij de gangboorden in duikt. Op het stuurwerk staat een kinderautostoel zodat hij onderweg het beste plekje heeft. En tot slot: ook Frida, de geadopteerde woestijnhond, lijkt het naar haar zin te hebben op het water. ■

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.

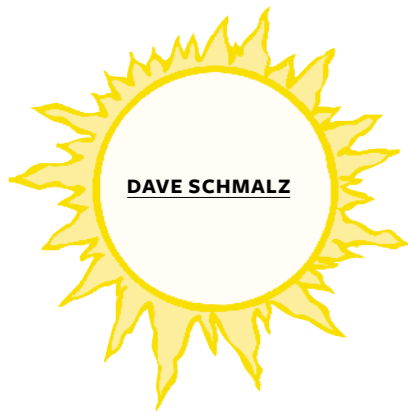
Scheepswerf De Blauwe Wimpel BV
Overdiemerweg 32, 1111 PP Diemen
Telefoon 0294 41 27 36, Fax 0294 43 05 12



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

Vertrek uit Vreeswijk





Een leuke manier om je boot door de beugel te krijgen – en led-verlichting wordt eindelijk volwassen!

Een gewichtige mededeling

Bijna iedereen die ooit een woonboot heeft verplaatst, kent het verschijnsel: krappe doorvaart-hoogte onder een brug. Uiteraard is het beter als je het, van tevoren, in alle details hebt uitgezocht, maar dat lukt niet altijd. Het nauwkeurig meten van een groot beweegbaar object is geen sinecure. Wat erbij kan komen kijken is bijvoorbeeld dat de boot niet echt waterpas drijft (een hoek steekt net iets verder op) of dat het waterpeil in de vaart toevallig uitzonderlijk hoog is. In het geval van een beweegbare brug is dit geen ramp, maar in het andere geval zit je met een lastig probleem dat je zo snel mogelijk wilt (of van de waterbeheerder moet!) oplossen.

Als het verschil niet al te groot is, kan je de boot met zware spullen beladen zodat hij lager in het water ligt. Als je de noodzaak al voor de vaart hebt geanticipeerd, kan je van alles en nog wat inladen. Het mooiste is een vracht die iemand toch op de plaats van bestemming wil hebben, maar stapels stenen of oud ijzer zijn ook mogelijk. Dat brengt het nodige gesjouw met zich mee, plus het feit dat dergelijke spullen zelden keurig schoon zijn en dus minder welkom zijn op de vloeren van je woning.

Als je helemaal niets in het ruim onder de vloer hebt, kan je altijd overwegen om er een laag water in te pompen. Voor elke centimeter waterdiepte binnen zakt de boot bijna evenveel in het water buiten! Maar iedereen weet dat dit een weinig praktische handeling is. In de eerste plaats is de ruimte onder de vloer bijna altijd gevuld met aller-

lei spullen die je droog wilt houden, en in de tweede plaats is het een lastige klus om het water er weer uit te krijgen.

Geluk bij een ongeluk

Maar dan verschijnt een Amsterdamse scharrelaar op het toneel, die een partij waterbedmatrassen op de kop heeft getikt met de bedoeling om deze via via aan particulieren te slijten. Enige probleem: deze dingen horen te worden gebruikt in een stevig ledikant – en deze heeft hij er niet bijgekocht! En dan nog: zijn matrassen passen in Amerikaanse waterbedden, die net andere maten hebben als Europese waterbedden. De slotsom: zijn bergruimte staat bol van zeer moeilijk te slijten waar. Hij heeft een advertentie op Marktplaats gezet om die matrassen voor tien euro per stuk aan te bieden.

Wie schets zijn verbazing toen hij bezoek kreeg van een bootbewoner die er niet één maar zelfs een aantal van wilde kopen! In het begin had hij het niet door dat het om ballast ging en in zijn tekst speculeerde hij over wat die gekke mensen met al die matrassen van plan waren. Er kwamen echter meerdere reacties van bootbewoners binnen en er was één die hem het uitlegde: het ging om woonboten die ergens net niet onder een brug door konden! Toen heeft hij zijn advertentie aangepast om deze toepassing van de matrassen te benadrukken en deze was dus heel leuk om te lezen. In tegenstelling tot de meeste Marktplaats-advertenties was het een heel verhaal over hoe hij door een hele serie bootbewoners werd benaderd die verschillende aantallen matrassen wilden kopen.



Wie ooit met deze vaak voorkomende vorm van ballast te maken heeft gehad, zal begrijpen wat er slim is aan het watermatrassen-idee!

In de advertentie werden twee formaten genoemd (voor enkel- en dubbelbedden) en de maat van de enkelbedversie kwam, na wat rekenen, uit op 504 liter inhoud ofwel een halve ton. Een woonark met een gemiddelde oppervlakte aan de waterlijn van tachtig vierkante meter zal met dit gewicht aan belading ongeveer 12,5 centimeter dieper liggen. En dat klopt met het verhaal in de advertentie, want er was één afnemer die drie matrassen kocht van wie de nodige verlaging rond de 30 centimeter lag.

Bent u een van de kopers?

Helaas heeft hij de advertentie inmiddels ingetrokken. Het is uiteraard mogelijk dat zijn voorraad op is. Ik vind het jammer want ik had gehoopt in contact te komen met een of meer van de afnemers van die matrassen om meer te leren over hoe ze met de logistiek omgingen.

Dit zijn een paar van mijn vragen: of ze een doe-het-zelf ledikant hebben moeten opstellen, of gewoon de matrassen op de vloer hebben gelegd; of ze zich in verband met het gewicht gedwongen voelden om de matrassen onder de vloer op de echte bodem van de bak te leggen; hoe het in z'n gang ging bij het vullen van

die dingen – en ook nog weer bij het leeghalen ervan!

Als u toevallig een van kopers bent, zou ik het leuk vinden als u uw verhaal met de rest van onze lezers zou willen delen. Het mailadres van de redactie vindt u in het colofon op pagina 3.

En dan nog iets lichters

Al jaren heb ik in deze rubriek de tergend langzame ontwikkeling gevolgd van ledverlichting voor algemene toepassingen. De strijd om een efficiënter manier om licht uit elektrische stroom op te wekken heeft inmiddels veel tussenfases gepasseerd. De alom geliefde gloeilamp heeft vanwege zijn schandalig inefficiënte lichtproductie de geest moeten geven. Zijn diverse met kleine technische ingreepjes verbeterde soortgenoten zoals spiegelreflectoren en de halogeen- en xenonvarianten zijn vermoedelijk ook geen lang leven beschoren.

Dat de vaderlandse producenten van gloeilampen in dit opzicht geen schoon geweten hebben, bewijst het recentelijk bekendgemaakte feit dat ze rond een eeuw geleden een samenzwering vormden om ervoor te zorgen dat hun producten het nooit langer dan duizend branduren zouden volhouden, om daarna het loodje te leggen. De techniek om dit teweeg te brengen is uiteraard nooit uit de wereld gegaan en in de recente periode toen de verkoop van gloeilampen aan banden werd gelegd werd hij (met opzet?) opnieuw uit de onderste bureaulade gehaald voor de laatste generatie uit Azië ingevoerde hamstervoorraden.

Tussenfasen

Al in de jaren dertig van de vorige eeuw begon men te zoeken naar minder stroomverslindende manieren om licht te produceren, waarbij zich bij elke nieuwe stap struikelblokken en nadelen openbaarden. Eerst had je de TI-buizen, die werkten door kwik te verdampen en de damp zodanig te exciteren dat hij UV-straling afgaf. Deze werd door een laag fluorescerende stof aan de binnenkant van de buis in zichtbaar licht van een onaangename kleur omgetoverd. Daarnaast waren de langwerpige armaturen helemaal niet geschikt om in woonhuizen te gebruiken en bovendien maakten ze een vervelend geluid. De buizen waren tamelijk breekbaar en het bij het stukgaan vrijgegeven kwik was zeer giftig. Dan hebben we nog steeds de poging om de TI-buis in een acceptabele vorm te gieten: de zogenaamde spaarlampen of CFL's (compact fluorescent lampen). Een vervelender technologische afgang voor de consument kan je je nauwelijks voorstellen!

Kon het beter?

Het verschijnen van leds op het toneel was hoopgevend, maar in vijftien jaar bleef de acceptatie van ledlampen nog altijd uit. De kleur was fout, altijd te ver richting blauw. Veelal was het lichtopbrengst onvoldoende. Dat ondanks de hoge felheid van de heel kleine leds zelf, die het nodig maakte om optische trucjes uit te halen om de ogen van de gebruikers te beschermen. Wij mochten hopen dat er een doorbraak zou komen met de intro-



Van links het licht uit de Ikea led-peer, van rechts uit een spiegelreflector E27 gloeilamp. Let op de belichting in de schaduwen links en rechts. Als er enig kleurverschil te zien is, is het heel genuanceerd! Enne ... raad maar waar ik verder mee bezig was!

ductie, een kleine tien jaar geleden, van de Pharox-lamp van Lemnis Lighting. Hij werkt net als een TI-buis via een fluorescerende laag maar Lemnis beweert dat er geen UV-licht van vrijkomt. Het afgegeven licht was toen nog net een beetje te koel (blauwig) maar dit nadeel is inmiddels door alle leveranciers min of meer weggewerkt. De Pharox-lamp werd destijds zelfs door de PostcodeLoterij gepromoot maar de prijs van 26 euro was nog véél te heftig. Nu nog noemt Lemnis op zijn eigen website een prijs van 30 euro, al zijn er handelaren en zelfs fabrikanten die lagere prijzen noemen. Je had kunnen hopen dat onze eigen verlichtingheld Philips een van deze fabrikanten zou zijn maar kennelijk niet, want hun concurrenten voor de Pharox-lampen zijn net zo duur. Nee, het was misschien teveel verwacht dat een Nederlands grootbedrijf zijn businessmodel zou laten verstoren door een innovatieve productverbetering!

Wie dan wel?

Tot mijn grote vreugde kan ik melden dat Ikea de hele wereld in een zee van zeer aanvaardbare én betaalbare ledlampen van Chinese makelij heeft gedompeld. Het gaat om alle soorten en maten, van kleine 12-volt spotjes tot 220-volt spotjes en uiteraard tot peren van verschillende lichtopbrengsten. Er is zelfs een peer van 13 watt die zich vergelijkbaar noemt met een 100 watt gloeilamp – en wanneer hoorde u iemand voor het laatst die kreet durven uitspreken?

De ster van het programma is echter hun antwoord op de oorspronkelijke Pharox-lamp – van 7 watt met de lichtopbrengst van een gloeilamp van 40 watt – voor de prijs van 2,99 euro! Als je de Ikea binnenloopt zijn de manden vol met deze lampen het eerste wat je opvalt. Ook het laatste – en ook telkenmale terwijl je door de showrooms heen loopt. Om zeker te zijn dat het geen nieuwe afgang was, heb ik er een gekocht en uitgeprobeerd. Ik kan u verzekeren dat dit echt de doorbraak van ledverlichting bij mensen thuis betekent. Energietransitie? Ikea laat zien hoe het moet! ■

Naar aanleiding van een vraag van Geert over de vereiste dikte van een scheepshuid, heeft Henri Derksen een uitgebreide reactie geschreven. Deze is direct naar Geert gegaan. Wij willen de lezers de informatie niet onthouden en hebben een korte weergave gemaakt met de nodige verwijzingen. Nuttig voor diegenen die op een woonboot wonen met een stalen onderschip of op een (varend) woonschip.

Beste Geert,

Het antwoord op uw vraag in Woonboot magazine nr. 4 van de LWO van augustus 2014 op pagina 15 is heel simpel terug te vinden in de Europese wetgeving voor het CvO pleziervaart voor grote schepen langer dan 20 meter, zoals verplicht na 30-12-2018. Zie de links onder aan dit schrijven. Meestal houdt men ongeveer een waarde tussen de 3 en 4 mm voor de vlakdikte aan als ondergrens voor schepen tot 40 meter, en de kimmen meestal iets meer. De exacte dikte is te berekenen volgens de formules in artikel 3.02.1b van 2006/87/eg pagina 46 van de 389, maar lid 1b en 1c van artikel 3.02 gelden alleen voor de beroepsvaart, niet voor recreatie!

Zelfs een vlakdiktemeting mag men voor CvO/RosR pleziermatig NIET eisen. Dat de verzekering dat elke zeven jaar wel wil, is een ander verhaal. Het argument dat een vlakrapport slechts twee jaar geldig zou zijn, kan bij beroepsmatig gebruik misschien wel gelden, maar voor de pleziervaart gaat dat niet op, want niet vereist volgens artikel 21.01 en 21.02 voor wat betreft artikel 3.02. Overigens wordt die twee-jaars eis ook nergens vermeld in 2006/87/eg, maar hanteert IL&T en alle keurders die eis van binnenuit en bovenwettelijk! Dus als je schip voor de verzekering in 2011 gekeurd is, en je wilt voor 2014 een CvO vanwege een geplande buitenlandreis, dan mag GEEN nieuw vlakrapport geëist worden. Uiteraard wil een verstandige schipper wel een voldoende dik vlak e.d. maar strikt genomen mag daarop geen CvO pleziervaart geweigerd worden. Laat dus het gezonde verstand flink meewegen. Je hele hebben en houden is aan boord met vaak onvervangbare zaken (foto's). Vergeet vooral huidafsluiters en standpijpen niet, want daar drijf je op!!! Daarom bij voorkeur dikwandige pijpen (10 mm of dikker) en zeer goede schuif-huidafsluiters.

welke ruim opwegen tegen de hoge prijs van het aangebrachte aangroeiwerende middel.

Bedenk dat als je het met een keurder (of BOA) niet eens wordt, er ook nog een beroepsmogelijkheid bestaat bij de voltallige Commissie van Deskundigen. Indien van toepassing, onderbouw je uiteraard schriftelijke bezwaar dan heel grondig met verwijzingen naar de juiste artikelnummers. Een keurder mag niet roomser zijn dan de paus.

Zie link: <http://home.hccnet.nl/htg.derksen/CvOplezier.pdf> 936.887 Bytes. Daarin zijn de juiste blokken reeds grijs gemarkeerd, in totaal 42 pagina's. De beroepsvaart moet aan vrijwel alle artikelen voldoen (263 pagina's). Er zijn dus (grote) verschillen tussen pleziervaart (woonschepen), vrachtaart, tankvaart, passagiersvaart, sleep- en duwboden en overig drijvend materieel.

Het/de volledige officiële document(en):
<<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:389:0001:0260:NL:PDF>> 5.386.833 Bytes.
<<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:389:0261:0263:NL:PDF>> 68.925 Bytes.

Deze laatste twee zijn afkomstig van de Europese Unie in 263 pagina's! Dan hoeft ik niemand zulke stukken toe te zenden, maar kan men ze zelf ophalen. Om het juridisch exact te willen weten is grondige studie van met name de definities van 2006/87/eg nodig. Ik weet niet of er al jurisprudentie over is. Sterkte ermee.

Met een vriendelijke nautische (computer-) (electro-) groet van Henri Derksen.
(binnenvaartschipperzoon zonder schip ;-).

ADVERTENTIE

DUURSMa  **VERSLUIJS**

DÉ WOONBOOT TAXATEUR

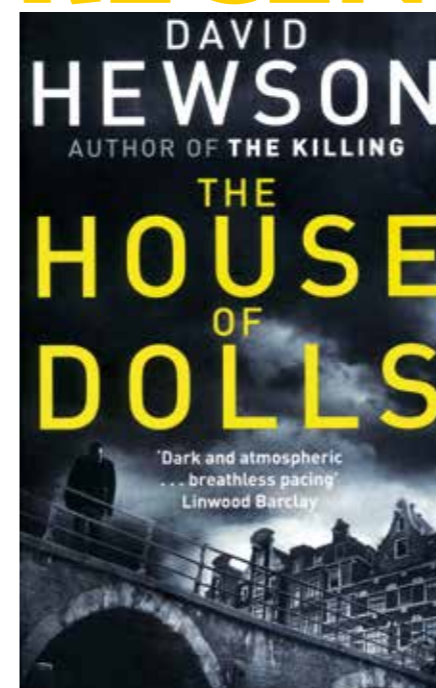
**TAXATIE met of zonder ligplaats
VISUELE INSPECTIE bij aankoop**

Informeer naar onze concurrerende tarieven
088-77 88 666 (lokaal tarief)
Amsterdam - Naarden - Oegstgeest
www.duursma.info

12 Na putcorrosie is het vlak snel te dun, en moeten er nieuwe platen staal onder. Dubbelen mag t.z.t. ook niet meer, dus eerst de oude platen verwijderen, dan een nieuwe (minimaal 4, liefst 6 mm) aanbrengen maakt het aardig kostbaar. Zuinig zijn met wat je hebt door preventie van galvanische elektrolytische onderwater-putcorrosie en goed onderhoud (coating en anodes) is op de langere termijn het voordeligste. Een keer met de kont op een krib gezeten? Conserveer de kras zo snel mogelijk voor die wordt aangevreten. Voor een varend schip geeft antifouling een flinke besparing op (dure witte diesel) brandstofkosten en betere vaareigenschappen,

RECENSIE

YVONNE HELSLOOT



Amsterdam, de achterkant van buitenaf

Een aan lagerwal geraakte ex-rechercheur duikt in een nieuwe verdwijningzaak met linken naar de 'onderwereld' op de Wallen. En... hij woont op een vervallen woonboot in de Jordaan...

Een paar stereotypen die de Engelse detectiveschrijver David Hewson gebruikt. Amsterdam verbeeld door de altijd fietsende narrige rechercheur, drank, drugs en een woonboot in de Jordaan met zijn kroegen. Een sympathieke 'echte' Amsterdamse drugsbaron, die langzamerhand ontroond wordt door een 'niet zo deugende' Surinamer die de Wallen en de handel overneemt. Gecombineerd met een gemeentebestuur met rotte plekken en een agent van bureau Marnixstraat, die informatie lekt. Kortom Amsterdam voor toeristen met kidnapping en moord als extra smaakmakers.

Rechercheur Pieter Vos kon drie jaar geleden de verdwijningzaak van zijn dochter niet oplossen. Reden waarom hij zich met vervroegd pensioen terugtrok op een "aftandse" woonboot met hond, zonder zijn vrouw. Hij slijt zijn dagen in het café. Of in het Rijksmuseum waar hij voor een groot poppenhuis zit. Zijn vrouw is inmiddels hertrouwd met een advocaat, jeugdviend en politicus. De politicus die als hoge gemeentebestuurder het plan "De Nachtwacht" heeft ontwikkeld: de 'grote schoonmaak' van de Wallen. De dochter van deze bestuurder is het nieuwe verdwijningslachtoffer. Een dochter die afstand had genomen van haar vader en in het drugs- en (seks?)circuit was beland.

Binnen deze context gaat de ingeschakelde Vos op onderzoek uit. De nieuwe zaak vertoont namelijk overeenkomsten met de manier waarop Vos' dochter is verdwenen. Hij wordt bij de les gehouden door zijn meelevende, maar uitgeputte baas en een wat naïeve stagiaire uit Dokkum, die voortdurend 'onder vuur' ligt van haar collega's door uiterlijk en afkomst. Ondertussen staat de onderwereld op zijn kop. De strijd om het beheer van de Wallen is in volle gang. Gevoerd door zowel gemeentebestuurders, die het gebied in samenwerking met de politie willen opschonen, als door de bezitters van de drugs- en seksparaden. Een boek met veel verhaallijnen. Want het onderzoek naar de ver-

dwijningen onthult, naast de strijd om macht en het grote geld vanuit de seks- en drugs wereld, bordelen met foute gasten en de machtspelletjes bij gemeentelijke partijen, ook een privéoorlog van dochters in de knel en hun strijd tegen ouders/vaders die niet functioneren en moord in huiselijke kring.

De woonboot aan de Prinsengracht, vlakbij de brug van de Elandsgracht, is naast 'een wrak' ook Vos' 'thuis'. Een chaotisch en verwaarloosd interieur met onuitgepakte dozen. Een "dektuin vol halfvergane planten", afbladderende zwarte verf en rottend hout. Verscholen achter "de lijn van het trottoir", lelijk, maar goedkoop. Te midden van de cafés in de Jordaan. Juist door deze "zorgeloze" verwaarlozing voelt Vos zich thuis in "dit rustige, ontspannen deel van de stad". De boot weerspiegelt de situatie van de hoofdpersoon. Maar hij gaat haar opknappen: "Ik houd van mijn boot", zo eindigt hij positief.

Een sterrol voor Pieter Vos als rechercheur en vader. Het zou kunnen leiden tot een nieuw boek van David Hewson in Amsterdam. Een nieuwe standplaats voor een serie detectives na The Killing (Denemarken) en de Italiaanse Nic Costa serie. Voor mij had het boek wel iets simpeler gekund, er is wel erg veel plot. Gelukkig lopen er wel personen rond, die levensecht worden neergezet, personages uit allerlei gelederen. In het Nederlands vertaald als Het Poppenhuis. Te koop zowel nieuw als tweedehands én als ebook. Ook te leen bij de bibliotheek, in het Nederlands en in het Engels.

Titel The House of Dolls
Auteur David Hewson
Uitgever Macmillan, London, 2014
ISBN 978-1-4472-7694-4
Prijs € 9,49

WOONBOOT VERSUS WINDMOLENS



Wageningen - Als het aan de gemeente ligt komen er vier windturbines naast de haven van een watersportvereniging. Zo wil de gemeente voldoen aan haar 'groene' doelstellingen. De bootbezitters zijn daar niet gelukkig mee. Zij vrezen geluidsoverlast en vinden windmolens niet passen in een recreatiegebied. Om de komst van de turbines tegen te houden wordt daarom een woonboot ingezet. Windmolens mogen wel in recreatiegebieden gebouwd worden maar niet dichtbij woningen. Op de woonboot wordt permanent gewoond en die is daarom volgens de watersporters aan te merken als woonboot.



LAATSTE WOONBOTEN OOK WEG?

Almelo - Noem ze piéces de résistance; de laatste twee woonboten, de ene aan de Slachthuisgade en de andere aan de Haven Noordzijde. Als het aan de gemeente ligt, gaan ook zij verdwijnen. Almelo wil het gebied Dollegoor woonbootvrij hebben in verband met herontwikkeling. Al 46 jaar wonen de eigenaren op het schip aan de Slachthuisgade en zij zijn niet van plan te vertrekken. Dit in tegenstelling tot het schip aan de Haven Noordzijde waarop niet gewoond wordt en waarvoor geen ligplaatsvergunning is. De gemeente probeert een regeling met de eigenaren te treffen.

RIOLERINGSPLAN OVERVALT WOONBOOTBEWONERS



Eindhoven - De gemeente heeft besloten komende winter de woonschepen aan de Waldeck Pyrmontstraat aan te sluiten op het gemeentelijk rioleringsstelsel. De woonbootbewoners voelen zich overvallen door dit plan. Volgens de woordvoester van belangenvereniging 'de Afwatering' is op basis van 'inaccurate tekeningen' en luchtfoto's gekozen voor een 'ondoorzicht aansluitsysteem'. Middels een zienswijze (zie link) vraagt de belangenvereniging de gemeente om voor een deugdelijk systeem te kiezen waarin ook ruimte is voor alternatieve waterzuiveringssystemen. Ook willen zij een bijdrage in de aansluitkosten gezien het feit dat de gemeente

de woonboten op termijn weg wil hebben en veel oudere bewoners de investering in hun boot niet terug kunnen verdienen. Lees de zienswijze van de bewoners: http://eindhoven.notudoc.nl/cgi-bin/showdoc.cgi?action=view/id=986093/type=pdf/Brief_van_de_verenging_De_Afwatering.pdf

AFVALWATER WOONBOTEN IN SLOOT GELOOSD



Amsterdam - Begin september kregen de woonbootbewoners aan het IJsbaanpad te horen dat de riolering vervangen moest worden. Tijdens de start van de werkzaamheden werd de riolering doorgesneden met als gevolg dat aan het IJsbaanpad nu de uitwerpselen in de sloot drijven. Volgens Waternet was lozen op het oppervlaktewater in dit geval de enige optie.

DE DRUPPEL EN DE GLOEIENDE PLAAT



Vlaanderen - Er zijn te weinig ligplaatsen voor woonboten in Vlaanderen en dat leidt tot problemen. NV Waterwegen en Zeekanaal, een agentschap van de Vlaamse overheid, bevoegd voor het beheer van de waterwegen in centraal en westelijk Vlaanderen, heeft momenteel 225 ligplaatsen voor woonboten. Die zijn allemaal bezet en er is een wachtlijst van 200 kandidaten. De afdeling Zeekanaal, die vier kanalen beheert, heeft maar één woonbootzone, op het kanaal Leuven-Dijle aan het Zennegat in Mechelen. Omdat er in deze regio veel vraag naar ligplaatsen voor woonboten is, is Waterwegen en Zeekanaal in februari begonnen met de bouw van een woonbotenhaven op het Nete kanaal in Lier. Daar komen vijf permanente ligplaatsen voor woonboten van 36 tot

52 meter lang en voor vijf woonboten van 28 tot 36 meter lang. De biedingen voor de concessie van de eerste vijf plaatsen gingen in oktober van start. De ligplaatsen moeten in september 2015 beschikbaar zijn. Een druppel op een gloeiende plaat?

LIGPLAATSEN EN RUIMTEBELASTING VOOR WOONBOTEN



Zeewolde - Er is veel belangstelling voor de ligplekken voor woonboten tussen de Ossenkampweg en de Polderwijk. De gemeente legt daar zeven ligplaatsen aan maar gezien de belangstelling worden dat er mogelijk 14. De kavels zelf kosten tussen de 210.000 en 250.000 euro. De toekomstige eigenaren moeten dan wel nog een schip aanschaffen en BRR gaan betalen want de gemeente Zeewolde wil in de Polderwijk roerende ruimtebelasting (BRR) in gaan voeren. Roerende-ruimtebelasting is een algemene gemeentelijke heffing. Belastingplichtig voor de BRR zijn eigenaren of gebruikers van woonboten, woonwagens of andere roerende woonruimten. Ook sommige bedrijfsruimten vallen onder de BRR, bijvoorbeeld kantoorruimte op woonschepen. De raad moet nog instemmen met het voorstel.

WOONBOOTSPAGAAT



Amsterdam - Een gedeelte van het Amstel Business Park wordt herontwikkeld tot een grootstedelijk gebied met ruimte voor wonen en werken. Het noordelijke deel ligt op het grondgebied van de gemeente Amsterdam, het zuidelijk op dat van de gemeente Ouder-Amstel. Om op deze herontwikkeling aan te sluiten heeft Ouder-Amstel het bestemmingsplan voor het zuidelijk deel aangepast. Bij die aanpassing zijn de woonboten in de Duivendrechtse vaart, die al

MEERPAALTJES

REPARATIE EN ONDERHOUD

Van stalen woonschepen. Wij hebben hiervoor 3 dokken, waarin u rechtstendig uit het water gaat. Wij bouwen ook stalen onderbakken. Vraag vrijblijvend prijsopgave. **Scheepswerf "Vooruit"**, Zuiddijk 404,1505 HE Zaandam. Tel.: 075-615 63 58. WWW.SCHEEPSWERFVOORUIT.NL

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.

sinds 1981 worden gedoogd, gelegaliseerd. Het gemeentebestuur van Amsterdam was daar niet blij mee en vond dat Ouder-Amstel rekening had moeten houden met de belangen van de gemeente Amsterdam als eigenaar van bijna alle gronden op het bedrijventerrein. Amsterdam ging dan ook in beroep bij de Raad van State. Die vernietigde het bestemmingsplan met daarin de woonschepenligplaatsen. Lees de uitspraak: <http://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:RVS:2014:3273>

GEEN OVERGANGSREGELING VOOR ILLEGALE WOONBOTEN



Almere - Omdat woonboten sinds kort als bouwwerken worden gezien waarvoor een omgevingsvergunning nodig is, moeten zij voldoen aan de geldende bouwregels. Niet alle woonboten in Almere voldoen aan de gestelde eisen. Voor hen komt echter geen overgangsregeling omdat minister Blok na overleg met onder andere de Landelijke Woonboot Organisatie zich beradert op aanpassing van de wet- en regelgeving.

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!

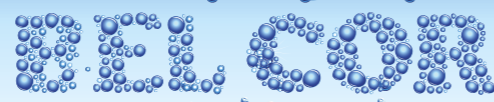
Informeer naar de voorwaarden en vraag een vrijblijvende offerte aan!

DE ROOIJ & WOLTERS
financiële dienstverlening

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

Cor Goudriaan | advocatuur

Staat het water je aan de lippen?



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

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

Cor Goudriaan | advocatuur
Panamalaan 2G
1019 AZ Amsterdam
T (020) 760 6933
E cor@corgoudriaan.nl
W www.corgoudriaan.nl



“Ik ben altijd gek geweest op dingen die power uitstralen, dikke motoren en brullende diesels.”

TEKST EN FOTO'S: MARTINA KOSTER

Werken aan boord Scheepsreparatie, dienstverlening en techniek

Voor collega Dave, van milieu en techniek, zou het een waar genoegen zijn een keer aan boord te komen bij Marco. Behalve de watervoorziening, regelt hij alles zelf. Op het dak heeft hij een windmolen, hij heeft zonnepanelen, hij stookt op gebruikt frituurvet en bovendien heeft hij allerlei vernuftige systemen bedacht om zo min mogelijk stroom te verbruiken. Deels uit financiële overwegingen maar ook omdat hij graag een beetje knutselt, zoals hij het noemt. Een paar, zelf ook niet onhandige, bootbewoners had ik al in bijzonder lovende woorden over hem horen spreken en gaven mij de tip eens bij hem langs te gaan voor deze rubriek. Marco is erg bescheiden en noemt zichzelf vooral geduldig en vindingrijk. Zijn specialiteit is het repareren van, liefst oude, dieselmotoren, maar hij verricht ook vele andere werkzaamheden aan schepen, onderhoudt bruggen, doet graafwerk en ga maar door. Eigenlijk pakt hij alles aan wat op zijn pad komt. Aan reclame doet hij niet en hij heeft geen website. Zijn opdrachtgevers zijn meestal vaste klanten of mensen die via mond tot mond reclame bij hem terechtkomen. Helaas botst hij vaak met steeds meer beperkingen opleggende regelgevers.

De tuin van Marco oogt iets anders dan die van zijn burens. Voor hem is het geen plaats waar hij in de zomer wil barbecuen, maar een plek waar hij zijn machines kan stallen. Daar had hij de ligplaats ook op uitgezocht: een bedrijventerrein aan de voormalige loskade van een kalkfabriek. Hij begreep natuurlijk ook wel dat wat hij op het oog had, niet zou passen in een keurige wijk. Hij kon toen niet weten dat

het gebied zou uitgroeien tot de populaire arkenlocatie die het nu is.

Wanneer ben je hier komen wonen?

In 1989. Toen ik achttien was heb ik met mijn toenmalige vriendin een spits gekocht. Zonder ligplaats, maar ik dacht het is een vrachtschip dus dat komt wel goed, we varen gewoon van hot naar her. Ik had een vakantiebootje liggen in Badhoevedorp en daar had ik eerst aangelegd. Dat werd oorlog. We hebben toen koers gezet naar de haven in Haarlem. Ik betaalde keurig mijn havengeld maar ook daar kwam al spoedig gedonder. Ik mocht er niet wonen en er werd bedreigd met wegslepen. Tja, ik zei nog: “Doe maar, dan

hoor ik vanzelf wel waar hij ligt en ga ik er daar opzitten”. Mijn vader had toevallig kennissen die hier lagen. Het kanaal was toen nog helemaal illegaal en een stuk leger dan nu. We besloten daar heen te gaan en gewoon een paal in de grond te slaan. Grappig genoeg kwam de haven-dienst nog langs vlak voordat we wilden vertrekken en stelde mij een ultimatum: Als u niet binnen twee dagen hier vertrekt dan slepen wij u naar zijkanaal B. Ik woon er nog steeds, alleen ben ik wel van plek veranderd.

Toen ben je voor jezelf begonnen

Niet meteen. Daar zit ook een verhaal aan vast. Toen we besloten op een schip



te gaan wonen had ik al vijf jaar een vaste baan. Ik had dit schip bij Treffers zien liggen en wilde het met alle geweld kopen. Ik moest daarvoor een lening afsluiten. De bank ging niet akkoord omdat ik 100 gulden te weinig verdiende. Ik ging daarop naar mijn baas om opslag te vragen, al was het maar op papier. Hij weigerde en we kregen de grootste ruzie. Ik zei dan neem ik per volgende maand ontslag. Een paar weken later bood hij mij opeens 200 gulden opslag. Het schip was toen al weg. Ik was woedend en zei hem al geef je me 500 gulden opslag, dat schip heb je me door de neus geboord, nu ga ik ook. Ik heb elders werk gevonden maar verloor die baan toen ik ernstig ziek werd. Op aanraden van een vriend ben ik toen voor mezelf begonnen. Ik sleutelde bij hem in de haven vaak aan motoren en hij zou werk aan mij doorsluizen. Zo ben ik langzaam van start gegaan.

Je woont nu wel op dat schip

Ja, die spits was helemaal verrot en opknappen was te duur. Ik kon hem voor 20.000 gulden verkopen. We hebben toen overall gezocht naar een ander schip. We hadden bijna de moed opgegeven maar besloten nog een keer naar Amsterdam te rijden en onderweg zie ik dit schip liggen. Hij had al die tijd bij de Minervawerf gelegen. Iemand had hem gekocht bij Treffers

maar was ziek geworden en heeft hem daar gewoon laten wegroesten. Hij had hem aan de sloop verkocht en de slopers hadden hem net de dag ervoor uit het kanaal gehaald en te koop gezet. Ik ging er meteen heen en heb in de dichtstbijzijnde telefooncel het nummer gedraaid dat op het schip stond.

Wat trok jou zo aan in dit schip?

Ik vond het model heel mooi, maar wat echt de doorslag gaf was de motor. Die lag overigens wel helemaal uit elkaar. Overal in het schip lagen onderdelen. Ik heb alles opnieuw in elkaar geknutseld.

Wel eens een motor gehad die je niet kon repareren?

Nee, eigenlijk nooit. Hoe oud en krakemikkig ook, het lukt altijd wel. Ik heb er gewoon een bepaald gevoel voor. Veel geduld en het vertrouwen dat het goed komt is ook heel belangrijk. Soms is een bepaald onderdeel niet meer te krijgen en ja dan moet je een creatieve oplossing verzinnen, desnoods creëer je zelf een onderdeel. Maar soms raad ik ook wel aan gewoon een nieuwe motor te kopen. De oude is wel te repareren maar een nieuwe kopen is dan domweg goedkoper.

Maar je doet meer dan alleen motoren Sinds de crisis is het in de botenwereld

heel erg rustig geworden en ben ik mij ook toe gaan leggen op andere werkzaamheden aan schepen. Ik heb ook een vast contract met het recreatieschap. Ik hou de brug hier draaiende, in de winter hou ik het sneeuwvrij, ach noem maar op. Het wordt me ook niet makkelijk gemaakt. Eigenlijk mag ik hier van Rijkswaterstaat officieel niet werken. Waarom willen ze niet zeggen en dat vind ik heel flauw. Maar ik mag natuurlijk wel gewoon mijn hobby uitoefenen. Mijn burens hebben er geen probleem mee en ik probeer ook altijd rekening met ze te houden. Ik heb nog wel een hele belachelijke vergunning van ze gekregen. Ik mag hier een roeiboot opknappen van twee bij drie of zo, maar er mag geen motor aanzitten. Ze zeggen dat het milieubelastend is om aan motoren te werken. Onzin natuurlijk, want een motor staat negen van de tien keer in het schip. Daar komt nog bij dat varende schepen in dit kanaal niet bij elkaar langszij mogen liggen.

Dat was vroeger anders?

Ja, toen werkte iedereen hier aan zijn schip. Je kon hier bij wijze van spreken ook een bom laten ontploffen. Nu hebben ze zelfs problemen met de windmolen op mijn schip. Dat is horizonvervuiling. Dus wil je schone energie opwekken en dan dat weer. Het is eigenlijk allemaal begonnen toen die plekken hier legaal werden. Ze wilden me al meteen weghebben omdat mijn schip twee meter te lang zou zijn. Ik ben er meer dan twee jaar mee bezig geweest. Uiteindelijk hebben ze bakzeil gehaald. Ik moest toen ook per direct mijn werkzaamheden staken. Ze waren hier toen druk bezig met het aanleggen van wegen, stroom en noem maar op. Er was een rioolcomité, je moest alles zelf aansluiten. Ik heb toen voorgesteld een minigraver te kopen en die aansluitingen te regelen. Daar konden ze niets van zeggen want ik was gewoon aan het helpen het kanaal in orde te brengen. Ze konden ook niet mopperen dat ik aan boten knutselde.

Het is uiteindelijk goed gekomen

De vaste klussen die ik nu heb zijn echt mijn redding. Het wordt steeds duurder om hier te wonen. Je moet steeds harder werken om je hoofd boven water te houden. Ik heb helemaal geen tijd meer om nog aan mijn eigen schip te werken maar ik hoop dat ik hier kan blijven wonen. ■

Contact: M. de Vries, tel. 06-23990787



CASCADE/ROUTER

Colofon

Om te varen is het is een mooie zomer en een prima najaar geweest. Wat de winter betreft, aan de ene kant hoop ik altijd voor de stookkosten dat het een zachte winter wordt, maar dan komt er aan de andere kant van schaatsen natuurlijk weer niets. Wij hebben dit najaar nog een mooie vaartocht vanuit west Nederland door Friesland, Groningen en noordwest Overijssel gemaakt. Opvallend zijn dan de verschillen in aanlegmogelijkheden. In Friesland kunnen wij met ons forse schip van 39 meter lengte op veel plekken drie dagen gratis liggen. Deze aanlegplekken worden verzorgd door het recreatieschap De Marrekrite. Ze beheren 3500 aanlegplekken veelal midden in de natuur en zorgen ook voor vuilnisafvoer, snoeien en maaien. Als financiële ondersteuning kopen we elk jaar alleen een Marrekrite-vlaggetje voor een, in verhouding, luttel bedrag. Ook in noordwest Overijssel kan je op een hoop plekken gratis in de natuur afmeren. Daarentegen in Groningen, nu hebben we alleen het Reitdiep en het van Starckenborgh-kanaal gedaan, zijn wel hier en daar plekjes maar is het niet de bedoeling dat je aan land gaat en kunt. Op het Reitdiep staan zelfs bordjes met het opschrift: "Verboden de oever te betreden". Wij en onze hond strekken echter graag even de benen aan de wal. Het is hooguit plezierig voor de muizen die dan onze poezen niet tegen komen. Fascinerend is ook dat op bijvoorbeeld de Randmeren voor hetzelfde soort aanlegplekken opeens betaald moet worden tot wel 1 euro de strekkende meter. Dat tikt voor ons nogal aan zult u begrijpen, we komen er daarom liever niet met als gevolg dat de middenstand dus ook niets aan ons verdient. Op de Dokkumer Ee kwamen we onverwachts in een dorpje te liggen omdat de brug in ongerede was geraakt. Op mijn vraag aan de brugwachter of er al aan gewerkt werd, was zijn antwoord: "Op zondag werken alleen de dominee en de brugwachter". Hij was pessimistisch gestemd over wanneer het klaar zou zijn want er waren geen reserveonderdelen in voorraad. Dat bleek mee te vallen want na een oproep op tv Fryslân had een bedrijf het onderdeel nog liggen en de volgende dag konden we dan ook al weer verder. Normaal moest je in dit dorp liggeld betalen, maar vanwege de stremming hoefde dit niet. Het uitgespaarde liggeld hebben we toen maar in het plaatselijke restaurant gependeed. Over het LWO wil ik dit keer maar niets melden, wellicht de volgende keer in Kafkaiaanse stijl.

Schipper Brombeer



Relaas van een verbodting (deel 1)

Na dertig jaar wonen op een boot, die bij de koop al gammel was, brak de tijd aan om iets anders te zoeken.

Toen ik te horen kreeg dat mijn lievelingswerf in Zaandam de deuren ging sluiten, was de laatste werfbeurt van mijn schip inmiddels al weer twee jaar geleden gebeurd. Onderhoud aan mijn schip bleef echter nodig. Op diverse plekken rondom de schoenendoos was er lekkage langs de randen van het dek, zodat er regelmatig regenwater onder de vloer lag. Dit had tot gevolg dat het casco van binnenuit aan het roesten was. In 2012 hadden ze al een lap van bijna twee vierkante meter van de scheepshuid moeten dubbelen. Het werd me steeds duidelijker dat deze boot met de bestaande opbouw niet meer bewoonbaar was!

Deze realisatie was minder onwelkom dan je misschien zou verwachten: als je bijna 75 bent, is het eigenlijk een opluchting als je de sores van het bewonen van een schip achter je kunt laten. Natuurlijk zat ik niet aan wonen op de wal te denken, maar aan een ark die de plaats van het huidige schip op mijn prachtige ligplaats in zout nemen – dat leek me wel wat! Het enige probleem was dat mijn ligplaats nogal lang en smal is, lang omdat een schip nou eenmaal langwerpiger is en smal omdat ik in het verleden een houten tussensteiger had laten aanleggen, die ik wou laten bestaan. U zult wel begrijpen dat ik deze plek wilde behouden: hij kijkt uit naar het zuiden op meer dan vijftien meter afstand van de wal. Dit terwijl bijna alle andere plekken in de buurt aan langssteigers liggen, op krap vier meter afstand van de genovergelegen arken.

Zo was het dat ik met grote interesse op het berichtenbord van de buurt de melding zag dat er een oude ark een paar steigers verderop te koop werd aangeboden. Deze was eigendom van een van de



Schoenendoos even wegdenken en dan is het eigenlijk een mooi ogend schip

eerste bewoners in de buurt, die in de jaren '60 samen met alle buurtgenoten uit de Houthaven naar onze inham in de Schinkel naast het Olympisch Stadion werd verplaatst. Opvallend aan deze ark is dat ze, een uitzondering voor de arkenwereld, langwerpiger en smal is, waardoor zij zonder problemen op mijn ligplaats past.

Pak je kans!

Deze buurt is in de loop der jaren nogal gewild geworden en als gevolg daarvan betalen nieuwkomers heftige prijzen voor de boten. Ze hebben het er voor over om de oude boten van de pioniers te laten vervangen door nieuwe, veel grotere en luxere arken. Ik wist dus wel dat de kopers van de oude ark haar kwijt zouden willen om de ligplaats vrij te maken. En omdat de ark zonder ligplaats heel moeilijk ver-

koopbaar was, wist ik ook dat ze een bescheiden bod met beide handen zouden aangrijpen. Ik begon in mijn spaarpotjes rond te snuffelen om te zien hoeveel ik kon opbrengen, want schrijvers voor Woonboot magazine schrijven niet voor het blad om rijk te worden!

Ik had niet gerekend op de medewerking van de makelaar die de hele deal samenstelde: hij is van oudsher een buurtbewoner en een van de eerste burens die ik als nieuwkomer zelf leerde kennen. Hij wees de verkopers van de ark op de aanwezigheid van asbest wand- en vloerbekleding in het CV-hok van de ark en liet ze weten hoe dat financieel uit zou gaan pakken als ze de ark professioneel moesten laten slopen. De slotsom: ik mocht de ark van 90 m² voor tien mille overnemen!



Boven: Verhuizen op z'n IJsbaanpads: geen vrachtauto vlak voor de deur!

Handje contantje!

Een leuke bijkomstigheid was dat de nieuwe eigenaren van de ligplaats amper waren begonnen met de bouw van hun nieuwe ark. De overname van de ligplaats en mijn koop van de oude ark vonden op 1 april plaats, maar hun verwachting was dat hun nieuwe ark pas in december klaar zou zijn. Zoals gezegd hebben nieuwkomers in de buurt de neiging gehad om arken te laten bouwen die eigenlijk niet meer in de buurt passen. Het veroorzaakt een soort verpaupering van de buurt doordat er steeds minder vrije ruimte is, maar dat terzijde (al is het hierdoor duidelijk waarom ik zoveel waarde hecht aan mijn eigen ligplaats). Maar een ander gevolg is dat er een ark aan het einde van de steiger van zijn plaats moet om zowel de oude als de nieuwe ark te laten passeren. Dat doen we niet meer dan één keer, dus worden beide verplaatsingen op dezelfde dag uitgevoerd. In de tussentijd heb ik dus twee woonboten en de logistieke uitdaging dat

ik tig keer een kleine driehonderd meter met alles, uit mijn niet geringe inboedel, heb moeten lopen.

Een geluk bij een ongeluk zou je kunnen zeggen: als ik de ark naast mijn schip had moeten leggen en alles over het gangboord had moeten sjuouwen was het een rampzalige haastklus geworden. In plaats daarvan heb ik rustig de tijd kunnen nemen om alle zoi door te spitten en meer dan de helft weg te gooien. Daar zullen mijn erfgenamen straks dankbaar voor zijn! Verder heb ik de werkwijze van Marktplaats goed leren kennen. Daardoor zijn niet alle afgedankte bezittingen op het afvalpunt terechtgekomen.

Olifant in de kamer

Ik hoor u zich afvragen hoe ik het kwijt-raken van mijn oude schip rooskleurig ga beschrijven. Dat is weer een apart verhaal dat ik graag vertel! Al sinds mijn intrek op het schip in 1983 heb ik steeds het gevoel gehad dat het jammer was om er zo'n woondoois op te bouwen terwijl er overal aan boord nog resten van de oorspronkelijke attributen van een zeilend gevaarte herkenbaar waren. Toen zat het oorspronkelijke roer nog aan het achterwerk, zelfs met de loodzware eiken helmstok nog op z'n plaats. Ook de kleine lieren om de zwaarden mee te bedienen waren er – en zijn er nog steeds, al zijn deze inmiddels helemaal vastgeschilderd.

In de tussentijd is het roer weg, alsmede een neproer dat ik had laten maken om het nautische beeld van de boot nog levend te houden. Allerlei andere spullen boven de waterlijn zijn in verval geraakt, maar ondanks alles heb ik nooit de droom opgegeven, dat de boot ooit weer zijn oorspronkelijke status als varend schip terug zou kunnen krijgen.

Ik vond het heel triest om te denken dat ik de boot zou moeten laten slopen, ook denkende aan wat mij dat zou gaan kosten. Vanwege zijn staat van onderhoud zat er echter niet veel anders op. Ik had nog een paar weken de tijd en ik besloot een poging te doen om een koper voor de boot te vinden. Zo heb ik een advertentie op Marktplaats gezet, waarbij ik de nadruk op de 'terug in zijn oorspronkelijke staat'-gedachte legde en helemaal niets over een prijs vermeldde.

Een wonder

Dat was op een zaterdagavond en wie schetst mijn verbazing dat ik die zondagmiddag al een jongeman aan de lijn had die echt serieus geïnteresseerd bleek en die precies de bedoeling had om mijn fantasie uit te werken. Voor hem is het uiteraard geen fantasie, en gelukkig stamt hij uit een familie van werfbazen in Heerenveen en heeft dus kijk op waar hij aan begint. Hij erkende de noodzaak (en de wenselijkheid) om de opbouw er tot het laatste luciferstokje af te halen en het casco grondig van binnen en buiten te vernieuwen. Zijn plan voor de langere termijn is om er een varende woonboot in de oude stijl van te maken. Hij kwam met zijn vriendin en zijn oom en tante om het schip (en de rapportage van de meest recente werfbeurt) te bekijken. Hij had al een kladblok met een modelkoopcontract bij zich. Wij hebben de deal ter plekke besloten, onder voorwaarde dat hij de boot (pas) in de tweede helft van november zou komen halen.

Sindsdien hebben we goede onderlinge contacten gehad. Ik ben bezig geweest met spullen weggooien of 'verboden' en hij is al op zoek geweest naar attributen die hij van andere, afgedankte schepen kan overnemen. Hij belooft me op de hoogte te houden van het verbouwingsproces en ik heb op mijn beurt beloofd het mooie eiken sierstukje, dat ooit op de helmstok heeft geprikt, te overhandigen als het schip klaar is om in de vaart te gaan. ■

ADVERTENTIE

Uw woonark te koop zetten op Funda!

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

Nu inclusief Marktplaats!

Wij taxeren en verkopen door héél Nederland

Sjoerd van Hetteema

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

Beëdigd Woonarktataxateur / Makelaar vastgoedprofiel Funda

Stand van zaken vereniging- en woonbotenland

De LWO bestaat om de belangen te behartigen van haar leden woonbootbewoners door ondersteuning en beleidsbeïnvloeding, zoals uitgebreid beschreven staat in de brochure, te vinden op de website. Het bestuur doet dit al meer dan twintig jaar op basis van vrijwilligheid. Naast de LWO als vereniging bestaat ook de Stichting Uitgeverij Woonboot Publicaties, met een onafhankelijk bestuur, die de uitgave verzorgt van Woonboot magazine. De redactie daarvan geniet journalistieke onafhankelijkheid. Wegens praktische en administratieve redenen wordt een enkele zaak gedeeld, zoals facturering en telefonische bereikbaarheid. De SUWP/WBM zorgen voor het publiceren van woonbotenzaken in Nederland, en de LWO zorgt voor het bieden van hulp aan en advisering van leden in lokale zaken bij gemeenten en provincies en water- en hoogheemraadschappen alsmede deelname aan regeringsoverleg in Den Haag.

Maar ook zijn er zorgen over het verenigingsleven. Dat kent zijn ups en downs die doorgaans niet van groot belang zijn voor de belangenbehartiging en de leden.

Maar soms wel

In het LWO-bestuur speelt nu het feit dat het bestuur, dat op dit moment uit 2 personen bestaat, te veel zaken en werkzaamheden op zijn schouders heeft. Niet alleen woonbotenzaken maar ook praktische LWO-zaken, zoals het in stand houden van het telefonisch spreekuur, het organiseren van de kantoorboot en administratie, kortom het runnen van de club. Wij meldden u met grote regelmaat dat meer bestuursleden gewenst zijn om optimaal te kunnen functioneren. Het vinden van bestuursleden is een algemeen probleem in verenigingsland maar bij de LWO werd het acuter toen er een bestuursdiscussie uitbrak. Twee (voormalige) leden waren van mening dat zij betaald wensten te worden voor de immer vrijwillige werkzaamheden. Daarmee werd volgens het huidige bestuur de kans te groot dat wij gingen lijken op een verkleinde versie van een woningbouwvereniging met alle (uit de publiciteit bekende) problemen. Na een voorstel om dit te vermijden, trokken twee bestuursleden zich terug, zie ook LWO-nieuws in WBM nrs. 5 en 2.

Toekomst

Op de jaarvergadering van maart 2014 meldde het bestuur belangrijke prioriteiten zoals de nieuwe jurisprudentie die van woonboten bouwwerken zou maken, de exorbitante liggeldverhoging her en der in den lande en natuurlijk de aloude eis van de LWO om huurbescherming voor ligplaatsen in het Burgerlijk Wetboek op te nemen.

De vergadering kwam aan de bespreking van deze drie punten niet toe omdat een aantal aanwezigen de discussie bracht naar de toekomst van de LWO. Het werd een Poolse landdagsituatie met verwarring en de fungerend voorzitter sloot daarom de vergadering vroegtijdig. Daarna richtte zich een werkgroep "Toekomst" op. Aanvankelijk, zoals blijkt uit het LWO-nieuws

van april 2014 (WBM nr. 2), leek dat een positieve bijdrage te kunnen zijn. Het bestuur had echter grote moeite om er achter te komen wat de werkgroep deed en/of wilde. Pas na scherp aandringen bleek eind juli dat deze werkgroep op geheel eigen initiatief een extra ledenvergadering had gepland en besproken waarin zou moeten worden voorgesteld om het huidige bestuur af te zetten en een interim-bestuur te benoemen om pas daarna nieuwe bestuursleden te zoeken. Het bestuur vroeg, wegens vakantie, bedenkijd. Ondertussen deed de werkgroep een poging de statutair benodigde 50 handtekeningsteun te verkrijgen om een extra jaarvergadering te beleggen op de al veel eerder door hen besproken en geplande datum in september. Het bestuur gaf toepassing aan de statuten en standaard-verenigingwetgeving en concludeerde niet alleen dat van de vijf overgebleven leden van de op 23 maart 2014, na het sluiten van de vergadering opgerichte werkgroep er toen al 4 geen (betalend) lid bleken te zijn geweest, maar ook dat van de ingeleverde 70 verzoeken om een extra jaarvergadering er meer dan 20 afkomstig bleken te zijn van onbekenden of niet meer betalende ex-leden. Dat alles was voor het bestuur reden om een zevental ex-leden en ex-leden die weer lid probeerden te worden het LWO-lidmaatschap te ontzeggen. Een paar van hen lijkt bij de volgende ledenvergadering daartegen in beroep te gaan. Het volledige dossier daarover zal beschikbaar zijn op de vergadering, die het uiteindelijke oordeel zal vellen.

Belangrijker zaken

Maar ook buiten het verenigingsgedoe zijn er belangrijke nieuwe zaken die om uitgebreide behandeling op de komende jaarvergadering vragen en die veel werk vergen van het bestuur.

Door enige uitspraken van de Raad van State zijn de fundamente van woonbotenland ernstig gaan schudden. Woonboten vallen onder de WABO (Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht) en zijn daarmee ook bouwwerken geworden en vallen daarom onder het bouwbesluit. Het lijkt of de huidige verordeningen en vergunningen daarmee hun rechtskracht hebben verloren. Om deze nieuwe situatie het hoofd te bieden, besloot de gemeente Amsterdam zijn 2500 woonschepen maar weer te gaan gedogen. Een juridisch creatieve maar vermoedelijk onjuiste oplossing en in ieder geval tijdelijk. Ook allerlei andere gemeenten haalden soms rare oplossingen uit hun kast, maar de meeste deden niets. Want minister Blok, minister voor Wonen en Rijksdienst, meldde in een brief van 25 juni 2014 aan de Tweede Kamer dat er voor het eind van dit jaar wetgeving zou komen om helderheid terug te brengen. Hij kondigde in een brief van 5 februari 2014 ook al aan dat hij met voorstellen naar de Tweede Kamer zou komen inzake de huurbescherming voor ligplaatsen (zie WBM nr. 1, 2014. En dit alles voor het einde van dit jaar.

Overleg

Over beide zaken is er in Den Haag ambtelijk overleg met een aantal belanghebbende partijen op het Ministerie van BiZa. De

LWO is daarbij aanwezig. Het bestuur verkeert daarbij in de onhandige situatie dat er tot op heden geen zodanige concrete voorstellen zijn over wat de minister wil gaan doen, dat wij daar dus niets over bekend kunnen maken, behoudens het feit dat er zeer interessant wordt vergaderd. En dat het einde van het jaar niet zal worden gehaald zoals het nu lijkt.

Daarbij is de al immer bekende opvatting van de LWO leidend dat er huurbescherming voor de ligplaats moet komen en dat de bouwbesluittoepassing zinloos en onnodig is en bovendien meer problemen zal veroorzaken dan oplossen. Daarbij weet de LWO zich gesteund door de opvatting zoals verspreid in een artikel in het vakblad PRO (Praktijk omgevingsrecht, nr. 2, februari 2014) van de hand van een aantal Amsterdamse woonbotenvocaten (Goudriaan, Schoorl, Tonen, Vermaat, Woelinga).

Bij het overleg inzake de gevolgen van de huurbescherming voor ligplaatsen riep de LWO de professionele hulp in van de huurrechtsspecialist Cor Goudriaan.

Echter, tot op heden valt er over de uitkomst van deze belangrijke Haagse discussiepunten nog niets te zeggen en konden en kunnen we de leden daar niets zinvols over melden, of over communiceren zoals het hedendaagse jargon dat noemt. Maar de uiteindelijke ministeriële besluitvorming en de reactie van de Tweede Kamer op de te verwachten wetsvoorstellen zullen grote gevolgen kunnen hebben voor ons als woonbootbewoner en de LWO. Blijven wij (wettelijk) woonschepbewoners en lid van de LWO of worden wij een huis en moeten wij ons heil gaan zoeken bij de vereniging Eigen Huis? Van groot belang wordt de ministeriële oplossing voor de invulling van de WABO-vergunningplicht en de rol van het bouwbesluit daarbij.

Jaarvergadering maart 2015

Deze belangrijke zaken zullen cruciaal zijn op de komende jaarvergadering. Het zal u duidelijk zijn dat de hierbij aangekondigde jaarvergaderingagenda aan verandering onderhevig zal zijn als er concrete voorstellen zijn. Ook zal u duidelijk zijn dat de LWO niet alleen woonboten nodig heeft om te kunnen voort- bestaan maar ook bestuursleden. Echte bestuursleden en geen interim's, zoals onstatutair gewenst door de werkgroep "Toekomst", die de huidige secretaris en penningmeesteres willen afzetten.

Wij doen wederom een beroep op leden ter versterking van het bestuur, maar willen u verzoeken zich tenminste vóór 1 maart te melden bij het bestuur als u belangstelling heeft. Dan kunnen wij elkaar uitleggen wat gedaan moet worden, wat gedaan kan worden en wat eventueel moet worden uitbesteed de komende jaren, in het belang van Woonbotenland.

Ook verzoeken wij de leden die van plan zijn naar deze jaarvergadering te komen dit vooraf te melden aan het bestuur. Dit i.v.m het bespreken van een vergaderzaal. Dit is ook van belang om u de vergadervoorstellen en discussiepunten vooraf te kunnen toesturen zodat u goed voorbereid en beslagen ten ijs komt om mede te besluiten over de komende voorstellen van het bestuur.

Eric Blaauw en Gery Zeilstra, 23-11-2014.

UITNODIGING JAAR-VERGADERING LANDELIJKE WOONBOTEN ORGANISATIE

Datum: Zondag 22 maart 2015

Tijd: ca. 13.00 tot 16.00 uur

Plaats: Oosterdok, Openbare Bibliotheek Amsterdam, vergaderzaal 6e verdieping. (t.o. voorheen Zeehond en Café Restaurant Barco). Ca. 5 minuten lopen van het Centraal Station Amsterdam (hoofduitgang stadzijde en dan naar links). Na de ingang OBA naar rechts naar de lift en dan de zesde verdieping: vergadercentrum.

Zaal open vanaf ca 13.30 uur om de vergaderstukken in te zien

AGENDA

- 1. Opening, mededelingen, bestuursvoorstellen, punten voor uitgebreide rondvraag.**
- 2. Verslag jaarvergadering 23 maart 2013.**
- 3. Jaarverslag en financieel verslag.**
Verantwoording van het door het bestuur gevoerde beleid. Het verenigingsjaar loopt van 22 maart tot 22 maart 2014. Het financieel verslag loopt over het kalenderjaar.
- 4. Verslag kascommissie.**
De kascommissie presenteert het door hen gecontroleerde financiële verslag van het bestuur.
- 5. Jaarplan en prioriteiten LWO 2103.**
Voorstellen van het bestuur. De ledenvergadering kan prioriteiten toevoegen en personele en begrotingsvoorstellen doen.
- 6. Begroting 2015 met inachtneming van het onder 7 beslotene.**
- 7. Contributie 2016.**
- 8. Bestuursbenoemingen.**
Wij verzoeken minimaal vóór 1 maart melding te doen bij het bestuur als u belangstelling heeft of iemand wil voorstellen.
- 9. Benoeming kascommissie.**
- 10. Rondvraag.**
- 11. Sluiting.**

Afhankelijk van de voortgang van de vergadering wordt er halverwege een pauze ingelast. In het LWO-nieuws van dit decembernummer wordt melding gemaakt van een aantal onzekerheden over toekomstige wetgeving en de eventuele consequenties daarvan voor woonschepen en de vereniging en bestuursvoorstellen.. Daarom zal een aanpassing van de agenda noodzakelijk kunnen blijken.

Wij vragen u ook uitdrukkelijk het bestuur zo vroeg als mogelijk is te melden of u plannen heeft de vergadering te bezoeken. Dit in verband met zaalhuur en capaciteit. Maar ook om u op tijd de vergaderstukken te kunnen toesturen om goed voorbereid ter vergadering te kunnen verschijnen. Het bestuur hecht daar groot belang aan bij de belangrijke zaken die een rol spelen.

~ Ligplaats ~



WÂNSWERT

Een woonwijkje van drie arken omringd door boerenland en met eigen parkeerterrein.

Op weg naar mijn bestemming had ik ze al zien liggen: drie woonarken die zomaar opdoken tussen de koeien en schapen op het Friese platteland. Een bijzondere aanblik en ik besloot er een aantekening van te maken. Geen moment kwam het bij mij op dat ik wellicht dáár had afgesproken. Ik had alleen een bordje met Bartlehiem gezien en ik was immers op weg naar Wânswert. Een dorpskern kon ik niet ontdekken. Ik vertrouw bovendien als modern mens blindelings op mijn gps en die gaf aan dat ik nog verder moest rijden. Toen ik mijn bestemming volgens het apparaat had bereikt en in de weide omtrek geen water kon bekennen, besloot ik toch maar even te bellen. Het voelde een beetje als falen. Harm had mij over de telefoon al bezorgd instructies gegeven maar daar had ik maar half naar geluisterd. Ik heb wel voor hetere vuren gestaan, dacht ik nog. Maar nooit eerder heb ik meegemaakt dat twee verschillende locaties exact hetzelfde adres hebben. De gps koos voor de boerderij.

De bestemming

Ik word vriendelijk onthaald door de bewoners Karin en Harm met echte Friese oranjekoek. Gelukkig had Karin mij opgewacht bij de kruising en het doodlopende straatje ingeloodst dat naar de arken leidt want ook dat had ik waarschijnlijk niet gevonden. Zij stelden mij meteen gerust. Haast niemand kan het vinden. Een groot probleem als er eens wat bezorgd moet worden en de boodschappendienst komt niet bij ze langs, vertellen ze geamuseerd. Te afgelegen.

Oost west, thuis best

Door de schuifpui kijk je prachtig uit over de weilanden, en als Randstedeling verbaas ik mij over de stilte. Geen auto's, geen menselijk rumoer en eigenlijk ook geen waterverkeer. Ja, af en toe een verdwaald jacht en in de zomer de watersportvereniging. Zij liggen in de Hallumer Trekvaart en die loopt dood bij Hallum. Heerlijk vinden zij die rust. Karin: "Wij

besluiten iedere zomer weer om er vier weken op uit te trekken met het kleine bootje, maar na twee of drie weken houden we het voor gezien en gaan we weer naar snel naar huis. Overall waar we komen is het drukker dan hier en op een gegeven moment missen we die rust echt."

Korte geschiedenis

Harm was na zijn scheiding op zoek naar nieuwe woonruimte. Hij koesterde al lang de wens op het water te wonen. "Ik had een ark op het oog bij Kollum en had makelaar Hettema ingeschakeld om een taxatie te maken. Hij oordeelde dat de vraagprijs daar te hoog was omdat er geen ligplaatsvergunning was. Hij vertelde mij, dat hij ook een ark in de stille verkoop had. Dat was hier, een tjalkje van 20 meter met opbouw. Een veel mooiere plek, en achteraf gezien maar goed ook want in Kollum liggen nu geen arken meer."

Verenigd door muziek

Harm en Karin kennen elkaar al geruime tijd, maar negen jaar geleden is er ook een vonk overgeslagen. "Hij was de muziekleraar van mijn zoon. Ik woonde toen in Stadskanaal en op een gegeven moment stopte Harm daar met werken. We zijn elkaar daarna uit het oog verloren. Doordat ik ook leerlingenbegeleidster was bij de muziekvereniging kwam ik hem weer tegen bij een muziekconcours. We raakten aan de praat en ik vertelde hem

dat ik de komende week voor het eerst een afspraak had met mijn advocaat in verband met echtscheiding. Hij vertelde dat hij ook pas gescheiden was en beloofde mij nog te bellen. Ik had nooit gedacht dat hij dat ook echt zou doen."

Een gemengd huwelijk

Harm is een echte Fries maar Karin komt oorspronkelijk uit Drenthe. "De eerste keer dat hij mij meenam naar de ark was gelijk een vuurdoop. Een paar familieleden van Harm lagen er afgemeerd met hun boten. Ik dacht toen als dit echt wat wordt tussen ons moet ik Fries leren." Dat is helemaal goed gekomen. "Ik doe in het dorp vrijwilligerswerk en een buitenstaander zal niet opmerken dat ik geen Fries ben."

Ark met garage

Zij besloten samen te gaan wonen en al snel bleek dat de ark niet echt geschikt was voor twee personen. Het casco van de tjalk werd verkocht aan een liefhebber die het schip weer in haar originele staat wilde brengen. Van de opbouw werd een vreugdevuur gestookt. Bij Spruyt werd een nieuw casco besteld en de ark werd ter plekke opgebouwd en later door Harm ingetimmerd. Onderwijl bivakkeerde het stel in een caravan. Ze zijn nu van alle gemakken voorzien, de ruimte is optimaal benut en er is zelfs een voorziening die ik nog niet eerder gezien had: een garage

aan boord. Harm: "Ja, bij Spruyt keken ze ook wel een beetje raar. Ik heb een oldtimer en ik wist dat we geen vergunning zouden krijgen om aan wal te bouwen. Het was wel even wennen hoor. Toen ik er de eerste keer inreed ging het gelijk mis. Zo'n ark komt dan omhoog en begint te deinen. Inmiddels ben ik eraan gewend, gewoon gas erop houden."

Heel lang wachten op een bouwvergunning

Uiteraard ben ik nieuwsgierig hoe hier opeens drie arken zijn gekomen. Harm: "De burens liggen hier al vijftien jaar. De grond hier was hun eigendom. Zij wilden er graag een woning bouwen op de plek waar dertig jaar geleden de boerderij was afgebrand, maar kregen daarvoor geen vergunning van de gemeente. Zij hebben er toen maar tijdelijk een ark neergelegd en zijn daar gaan wonen. Later kwam er nog een ark bij van mensen die de drukte van Leeuwarden wilden ontvluchten. De gemeente heeft uiteindelijk ingestemd met drie ligplaatsen hier. Eigenlijk was dat wel een worsteling omdat de gemeente niet genoeg grond had. De walkant was van de burens. Deze wilden wel grond afstaan maar alleen als zij er een bouwvergunning voor in de plaats kregen. Een hoop gesteggel, de gemeente wilde dat niet en uiteindelijk is de provincie zich ermee gaan bemoeien. Die hebben het hier omgedoopt tot kwaliteitsgebied. Het streekje moest worden opgeknapt, de bouwvergunning werd verleend en een deel van de grond werd eigendom van de gemeente."


Een kleine verhuizing

Een voor de bewoners plezierig gevolg van de ontwikkelingen was dat zij iets zouden worden verplaatst. Zij zouden dan niet meer zo dicht op de brug liggen en tussen de arken onderling zou tien meter afstand komen. In ruil voor de grond zou de gemeente die verplaatsing financieren. Harm: "De wethouder vertelde nog trots dat hij daar vijfduizend euro voor had uitgetrokken. Wij hebben hem toen even voorgerekend wat er allemaal bij kwam kijken. Na een uur mompelde hij dat hij nog even in overleg moest met zijn ambtenaren." Een paar maanden terug heeft de verhuizing plaatsgevonden en iedereen is tevreden. De ark van de burens staat te koop. ■



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!



grote schreik: water uit de cv



leuk kerstcadeau: vaar-foto



leve de houtkachel en de winterzon!



het kerstbezoek weer uitgezwaaid



eerste vliesje ijs, prachtig!!



de olieboot kon nog niet door het ijs



schaatsen bij de boot!

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



21707

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