

Woonboot

MAGAZINE

**De Berezina is
haar tijd vooruit**

**Aan de slag met
de Rijks overheid**

**Nederlandvaarders
uit Engeland**

Verboting deel 3

**Een ark is
(g)een woning**

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!

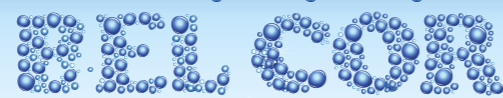
Informeer naar de voorwaarden en vraag een vrijblijvende offerte aan!

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 4M
1019 AZ Amsterdam
T (020) 760 6933
E cor@corgoudriaan.nl
W www.corgoudriaan.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: NL151NGB0003999739

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:
Yvonne Helsloot, Klaas Koetje
Mathilde Renes, Cisca de Ruiter, Ulbo de Sitter,
Bart Tonen, Matthijs Vermaat

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.



FOTO COVER: DAVE SCHMALZ

IN DIT NUMMER



4

Idealisme in de praktijk

Idealisme is voor Ewald Vonk geen kwestie van dromen, maar van doen. Al sinds 2005 laat hij op zijn schitterende onderzoeks- annex demonstratieschip de Berezina zien hoe energie-efficiency en duurzaamheid aan boord beslist geen onhaalbare zaken zijn.

Ik Investeer Slim: goed plan!

Schip intimmeren en goed isoleren? Dubbele beglazing aanbrengen? Oude ketel vervangen? Dave Schmalz ontdekte dat de Rijksoverheid niet alleen regels opstelt, maar ook meedenkt met de burger als die energieverantwoord aan de slag gaat in woning of schip. En zowaar helpt bij de financiering van de plannen.



12



20

Ark eruit, ark erin, een makkie?

Je kunt zomaar verdwalen in Het Groot Bureaucratisch Regels en Bepalingenbos vol valkuilen en beren op de weg als een oude ark moet worden verslept en een nieuwe ark haar plaats moeten innemen. Een relaas over bouwbesluiten, ambtenaren, omgevingsvergunningen, ontheffingen en failliete arkenbouwers, oftewel: Verbodding deel 3.

ADVERTEREN IN WOONBOOTMAGAZINE?

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

Nieuw tijdperk voor de LWO?

In elke organisatie of vereniging bestaan verschillende visies op de te volgen koers. Dat is een goede zaak. Discussie zorgt voor dynamiek. Zo ook binnen de LWO, waar van oudsher de polemiek niet vermeden wordt. Dan heeft een ledenvergadering soms verstrekkende gevolgen. Lees erover op pag. 10

INHOUD

23^e jaargang nummer 2
April 2015

- 4 Werken aan boord
- 8 Muizen(issen)
- 10 Ledenvergadering LWO
- 11 Boekrecensie
- 12 Milieu en Techniek
- 14 Lokaal nieuws
- 16 De Engelsen rukken op
- 19 Juridisch bekeken
- 20 Relas van een verbodding 3
- 22 Reacties van lezers
- 23 Column
- 24 Ligplaats
- 26 Waterverven

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



Werken aan boord

Stichting Energieschip en het testschip Berezina

“Je kunt wel heel zuinige apparatuur hebben of een heel zuinige motor, maar alles valt of staat bij hoe bewust de gebruiker er mee omgaat.”



Tussenstop
in Budapest

Woonboot magazine April 2015

In de scheepvaart kan er veel terrein gewonnen worden op het gebied van duurzaamheid en energiebesparing. Voor Ewald Vonk een persoonlijke missie. In 2005 heeft hij een oude stoomsleper gekocht en die omgebouwd tot demonstratieschip waar nieuwe, duurzame technieken in de praktijk op kunnen worden uitgetest: het Energieschip de Berezina. De afgelopen 10 jaar hebben zeker 250 studenten verschillende experimenten op het schip gedaan en zijn er een aantal grote projecten mee uitgevoerd. Het schip is inmiddels opgegaan in een stichting met een enthousiast en actief bestuur. Het stadium is bereikt om nu ook echt concreet aan de slag te gaan en de vleugels uit te slaan. Er liggen genoeg plannen op stapel.

Eerst maar het begin

“De aanzet was dat ik mij enorm verbaasde over de manier waarop de mens

met deze aardbol omgaat. Ik ben toen op zoektocht gegaan. Eerst ben ik als walvisonderzoeker mee geweest op expeditie naar Antarctica en later ben ik langs de kust van Groenland gezeild om aan jagers en vissers te vragen wat zij in de praktijk merken van de klimaatopwarming. Aan de ene kant waren zij blij dat de kabeljauwpopulatie toenam en dat het verbouwen van gewassen in kassen steeds beter lukte. Aan de andere kant zagen zij ook nadelen, en dan niet alleen dat het golftoernooi op het ijs al een paar jaren achtereen was afgelast. Zij zagen dat de ijsgrens steeds verder opschoof naar het noorden en zij moesten langer reizen om te kunnen jagen. Ook tijdens wandelreizen in het gebied heb ik kunnen constateren dat de ijskappen steeds meer smelten. Dat de opwarming doorzet staat als een paal boven water. De dieren zijn in de war. Op Antarctica bijvoorbeeld, leggen de pinguïns al meer eieren.”



► Je besloot actie te ondernemen

“Ja, je kunt nog zoveel mooie verhalen vertellen en interessante discussies voeren, het is beter om wat te gaan doen. Als ik nu eens begin met een plek waar mensen bij elkaar kunnen komen en waar dingen ook echt opgepakt kunnen worden, was mijn gedachte. Toen zag ik dit schip op Marktplaats. Ik kon een lening krijgen en dacht, ik koop het gewoon. Met behulp van sponsors die veel in het project zagen, heb ik dit schip kunnen inrichten. Er is een kleine motor en die voldoet prima. Je hebt meestal maar weinig pk nodig. Schepen gebruiken maar heel af en toe hun maximale vermogen. Minder pk betekent minder energieverbruik en dus minder CO² uitstoot. Er zijn onder andere zonnepanelen, een accupakket waarin energie wordt opgeslagen, een waterstofinjectiesysteem (waar overigens wisselende resultaten mee behaald zijn), en het schip is natuurlijk goed geïsoleerd. Daarnaast test het schip diverse nieuwe technieken en producten. Denk aan diverse antifoulingopties om te voorkomen dat er kokkels en algen aan de boot groeien.”

Hoe zit het met de financiering?

“Ik heb geen zak met geld, maar wel een hypotheek. Naast mijn werk voor ingenieursbureaus steek ik hier veel uren in, puur uit idealisme. Sponsors in natura zijn er wel te vinden maar je hebt uiteindelijk ook geld nodig. We zijn altijd op zoek naar sponsors en hebben net een subsidieaanvraag binnen voor het ontwikkelen van een open data systeem waar (internationale) schippers en leveranciers

De Berezina op haar vaste ligplaats



Zonnepanelen op de Berezina

hun resultaten en kennis over energie-efficiency met elkaar makkelijk kunnen delen.”

De eerste grote onderneming was “De Berezina goes Berezina”

“De vorige eigenaar had het schip de Berezina genoemd omdat hij zo gefascineerd was door de slag bij Berezina (waar

de manschappen van Napoleon werden overvallen door de strenge Russische winter). Laten we eens gaan kijken of we naar de rivier de Berezina kunnen varen en weer terug, zeiden mijn partner Monique en ik op een gegeven moment tegen elkaar. Op de kaart met alle vaarwegen van Europa zagen wij dat dat inderdaad mogelijk was. Dan word je opeens geconfronteerd met allerlei eisen die er aan het schip gesteld worden om over de Rijn te mogen varen. Best wel veel eigenlijk. Uiteindelijk zijn we maar gewoon aan de slag gegaan. Het ingenieursbureau Tauw waar ik toen werkte, wilde wel sponsor worden en wij konden beiden onbetaald verlof krijgen. Hoewel het in de planning lag in de zomer te vertrekken kwamen wij in september pas door de keuring. Met 50.000 euro aan openstaande rekeningen, een half gedekte begroting en het rotsvaste geloof dat het zou lukken, gingen we toen op weg. We hebben er vijfenenhalve maand over gedaan, heen en weer. Dat betekende flink doorvaren. We wilden vooral dingen uittesten aan boord, zoals de waterstofgenerator, en we hebben biobrandstoftesten gedaan. Het was



Interieur van het schip

al met al een mooie ervaring. We zijn ook vaak onderweg de discussie aangegaan over de toekomst van energieverbruik.”

Schoon schip, schoon water

“Ik heb daarna twee jaar lang door Nederland gevaren. We hadden een heuse toilettenexpositie aan boord. De waterrecreant mocht zijn vuilwater niet meer lozen. Welke oplossingen zijn er dan? Uiteindelijk ging het ook over minder milieubelastende onderwaterverf en hebben we een antifoulingtest gedaan. We hebben toen heel veel mensen bereikt. Je merkt dan weer dat het heel belangrijk is dat mensen inzicht krijgen in hun energieverbruik en ook dat ze gaan beseffen

dat een consument veel macht heeft. Het is overigens niet de bedoeling mensen tot een radicaal andere koers te dwingen. Ik hoorde in Groenland al vaak zeggen dat het leven al moeilijk genoeg is en zeker nu ik zelf drie kinderen heb, ben ik mij daar maar al te goed van bewust. Het moet wel leuk blijven.”

Waarom heb je gekozen voor de maritieme sector?

“Mijn ouders werkten in de recreatie. Ik ben opgegroeid in het rivierengebied en houd van water, de natuur en boten. Een ander punt is dat je heel veel kunt bereiken in de maritieme sector als je het hebt over het totaal aan CO₂ uitstoot. De binnenvaart in China is bijvoorbeeld drie keer zo groot als in Europa. De kennis die wij hebben opgedaan in de binnenvaartsector kunnen we ook meer naar buiten gaan brengen. Ik zie dan ook heel veel kansen in het living lab van energieschepen waar ik nu mee bezig ben.”

Kun je daar iets meer over vertellen?

“Het is een project dat we uitvoeren in samenwerking met het TNO en is gestoeld op het geven van inzicht in het energiegebruik van een schip onder wisselende omstandigheden. Hoeveel brandstof wordt er gebruikt in combinatie met wind, stroming en het huishouden aan boord etc. Veel data daarover wordt al verzameld op schepen maar wordt zelden gedeeld. Dat is jammer, omdat aan de hand daarvan schepen geoptimaliseerd kunnen worden. Wij streven er daarom naar deze data op te slaan en op basis van open source te delen. Het project is mede afhankelijk van de bereidheid van maritieme bedrijven hun data beschikbaar te stellen. Vaak spelen ook commerciële belangen een rol. Ik ben heel benieuwd hoe dit project uitpakt. Het zou mooi zijn als in 2020 een kwart van de Nederlandse vloot als energieschip zou meewerken.”

Welke andere projecten kunnen we verwachten?

“Wij willen kijken of het mogelijk is om de stoomturbine te verbinden met de uitlaat van de motor. Dan kun je die gebruiken om elektriciteit mee op te wekken. Die kun je vervolgens opslaan of direct gebruiken als ondersteuning van je motor door een elektrische voortstuwing. Daar zijn we nu concreet mee bezig en het



Boven: de route van de Berezina goes Berezina onder: foto genomen tijdens de Groenland-expeditie van 2003

zou geweldig zijn als wij hier aan boord konden tonen aan de markt dat het echt werkt. Verder heb je natuurlijk zonnewarmte. Oké, ontzettend niet nieuw, maar nu wordt er nog heel erg gekeken naar de investering. Als je die pas over twintig jaar hebt terugverdiend is het niet voor iedereen interessant. Er moet dus een goedkoper en eenvoudiger systeem komen.”

Tot slot, heb je nog een tip voor bootbewoners?

“Een stalen schip is natuurlijk heel lastig om klimaattechnisch en warmtetechnisch efficiënt te krijgen. Het is belangrijk goed te isoleren maar ook om te ventileren. Neem een houtkachel die geschikt is voor de ruimte die je wilt verwarmen. Ik zie veel mogelijkheden voor lage temperatuur verwarming. En als je zonne-energie hebt, neem dan geen nieuwe meter. De slimme meter is vooral slim voor de leverancier.” ■

Geïnteresseerden zijn welkom op de Berezina. Zij ligt op een mooie historische plek aan het Spaarne en heel toepasselijk, schuin tegenover het Teylers museum, waar vroeger al natuurkundige instrumenten werden gebruikt voor demonstraties.

Voor verdere informatie, het volgen van de projecten, het inbrengen van ideeën of misschien zelfs sponsor worden, verwijs ik naar de website: www.energieschip.nl

Friesland heeft last van een muizenplaag. Daar had ik deze zomer al de voortekenen van gezien. Weiland en als gatenkazen. Dijken geperforeerd. Duizenden holletjes in een oogopslag. Scheepshond Boris helemaal uit zijn dak: wat is er leuker dan muizenholen uitgraven en de inhoud te verorberen. En jonge muisjes zijn lekker mals. Beetje vreemd gezicht als er nog zo'n staartje uit zijn bek bungelt, maar dat is waarschijnlijk om nog even te flossen na afloop. Tot dan toe

eigenlijk nog niet zo veel aan de hand. In de thuishaven een tijdje niet aan boord geweest. 's Avonds weer naar het schip. Proviand mee, schone was mee, bosje bloemen om het weer huiselijk te maken. Spullen opgeruimd waaronder een half brood. Bij het naar bed gaan troffen we een paar zwarte korreltjes aan onder het dekbed. Vreemd. Verwijderd en verder niet over nagedacht. De nachtrust wordt echter verstoord door geritsel, getrippel, onnavolgbare geluiden en vaag rumoer. Het zal toch niet...Ja dus: ongedierte aan

boord. Scheepshond Boris onrustig. Hij hoort van alles maar kan er niet bij. Het gebeurt allemaal achter de betimmering en onder de vloeren. Frustrerend als je een jachthond bent. Toch maar slapen.

Oorlog

De volgende ochtend: op meerdere plekken diezelfde zwarte korreltjes: muizenkeutels. Gatver...Eerst maar ontbijten. Althans, dat waren we van plan. Maar er was ons iets voor geweest: het complete halve brood was verdwenen. De kapotgevreten zak lag er nog als bewijsmateriaal. Dit kon maar twee dingen betekenen: of het was een hele grote muis of rat, of ze waren met heel veel! Dit schreeuwde om wraak en een serieuze aanpak. Scheepshond Boris werd afgeschreven als een adequate oplossing. Verder dan blaffen tegen de onzichtbare vijand achter de

betimmering kwam hij niet. Dat schoot niet op. Op internet gekeken naar de beste aanpak, want het moest diervriendelijk van de schippers. Ik krijg dan visioenen van motiverende gesprekken met muizen met het verzoek of ze al dan niet wilden vertrekken. Wat mij betreft mocht het allemaal wel iets doortastender. Diervriendelijke muizenval- len waren of omslachtig of schreeuwend duur. De op internet gepresenteerde doe- het-zelf oplossingen boezemden mij weinig vertrouwen in. Ook het idee dat je met de vangst in een doosje achter op de fiets naar het bos moest om ze dan weer vrij te laten, sprak mij niet echt aan. En dan zeker een wedstrijdje doen wie het eerste weer bij de boot is!

Aanpak

Nee, gewoon vallen en desnoods gif! Diverse vallen werden geprobeerd. Dit op advies van mijn zwager, een muizenval- lenexpert die ooit een verzameling had van meer dan honderd verschillende soorten muisvallen van over de hele wereld. De manier van muizen vangen verschilt bijna per land en cultuur. Klap achter in de nek zoals wij dat kennen van de door ons gebruikte vallen bleek nog redelijk humaan vergeleken met de meest verschrikkelijke manieren die mensen bedacht hadden om muizen aan hun eind te laten komen. Van wurgen, verdrinken en vastlijmen tot het Tom Manders/Dorus- plankje met scheermesje: nee, geen kaas vandaag! Ook divers aas werd geprobeerd. Van het klassieke stukje kaas tot de laatste trend: pindakaas! Het resultaat van een week experimenteren: 0 muizen gevangen! Toch pindakaas met stukjes noot moeten gebruiken? Je kunt ook doorslaan! De laatste wanhopige poging: gif. Lastig om te gebruiken want niet geheel ongevaarlijk voor ...de scheepshond! Het risico dat hij een door het gif half versuften muis te pakken krijgt en opvreet, is niet gezond en af te raden. Bij de boerenwinkel gif gekocht met een wervende tekst op het pak: extra aantrekkelijk door het gebruik van verschillende granen. Echt lekker gif dus. Je gunt zo'n muisje toch een smakelijk laatste avondmaal!

Social media

In deze digitale tijd met z'n social media had ik via Facebook verslag gedaan van mijn pogingen om de muizen te pakken te krijgen. De door mij gehanteerde

methodes leverden felle discussies op tussen de rekkelijken en de preciezen. De keuze voor gif zorgde er voor dat ik serieus "ontvriend" werd door een vriendin die toch echt vond dat ik de tocht naar het bos moest maken met de op diervriendelijke wijze gevangen muizen. Met het telefoonnummer van Slachtofferhulp zeker! Ze bood zelfs aan om de diervriendelijke muizenval te betalen. Maar ze wilde niet naar het bos met de vangst. Vooralsnog hoef ik helemaal niets: de vallen zijn nog steeds leeg en het gif is onaangeroerd. Veertig euro armer en nul euro resultaat. En de muizen? Ik weet het niet. Het zou kunnen dat ze eieren voor hun geld hebben gekozen. Ik vind het de laatste tijd verdacht stil. Maar mochten ze terugkomen: ik ben er klaar voor!

Ondertussen bij de burens

De burens wonen op een groot, luxe motorjacht van de nodige meters lengte. Zo te zien een onneembare vesting voor de gemiddelde muis. Waarschijnlijk toch via de landvasten aan boord gekomen. De twee aanwezige teckels, voorwaar duchtige tegenstanders, vormden blijkbaar ook geen probleem. De aangerichte schade ging hier verder dan het halve brood bij ons: de motor wilde niet meer starten! Oorzaak: achter het dashboard bleken de kabels aangevreten te zijn. Ook hier vallen en gif. Ook hier geen resultaat maar op een bepaald moment toch ook geen muis meer aan boord.

Wat te doen

Om de schade zo veel mogelijk te beperken werd alles wat ook maar enigszins eetbaar (voor muizen dan) in blik of glas gestopt. Ook werd de magnetron ingezet als kluis. Dat had tot effect dat op een bepaald moment de waxinelichtjes aangevreten werden bij gebrek aan toegankelijk voedsel. Deze verhuisden daarop naar de koelkast. Uiteindelijk hebben we ook nog aangevreten schuimplastic gevonden dat ergens gebruikt was als isolatiemateriaal. Het kan zijn dat dit als potentieel nestmateriaal is aangezien. Via via de tip gekregen om wc-geurblokjes op te hangen op de plaatsen waar de muizen zich ophielden. In ons geval was dat bij de warmtelinten die geïnstalleerd waren rond de afsluiters om bevrozing te voorkomen. Lekker warm. Nadeel is wel dat het schip als een wc ruikt. Maar je moet er wat voor over hebben.



Van boven naar beneden: Alles achter glas, niets meer in karton, Het bewijsmateriaal: muizenkeutels, Extra lekker gif

Entree

Verder zijn wij na gaan denken over hoe de muizen eigenlijk binnen zijn gekomen. Dan blijken er toch verschillende mogelijkheden te zijn. De ontluftung van de badkamer, onder de zijschuifdeuren door via de tochtwering die daar uit borstels bestaat. De ontluftung van de keuken en de geiser waren afgeschermd met metalen gaas. Via de ontluftung van de motorruimte, hoewel ze dan wel een enorme smak hebben gemaakt. Muizen hebben natuurlijk maar een heel klein gaatje nodig. Tip is om gaatjes op te vullen met metalen pannensponzen. Daar komen ze niet doorheen.

Einde

Al met al een onbevredigende afloop van het verhaal. Ik had graag concreet resultaat gehad in de vorm van een paar dozijn dode muizen. Nu blijft het ongewis waar ze gebleven zijn. ■

Het idee dat je niet alleen aan boord bent en last hebt van ongenode gasten: het werd voor ons realiteit.

Muizen(issen)



Algemene ledenvergadering LWO gekenmerkt door procedurele discussies

Schorsing leden opgeheven, Eric Blaauw vertrokken

De schorsing van vijf leden is opgeheven en boegbeeld Eric Blaauw is per direct teruggetreden als voorzitter van de LWO en heeft zijn lidmaatschap opgezegd. Dat waren de resultaten van een bewogen en drukbezochte algemene ledenvergadering van de Landelijke Woonboten Organisatie (LWO), zondag 22 maart in Amsterdam. Door de langdurige procedurele discussies kon het overgrote deel van de agenda niet worden afgewerkt zodat binnenkort een tweede algemene ledenvergadering zal worden uitgeschreven. Wel werd nog een nieuw bestuur gekozen maar de rolverdeling daarbinnen komt later aan de orde.

Daar de jaarvergadering van 2015 spannend zou worden stond vantevoren vast. Tegen de vijftig leden hadden zich gemeld om de gerezen controverse tussen het zittende bestuur en de geschorste leden van de werkgroep te beoordelen. In grote lijnen was er een conflict ontstaan tussen een werkgroep die spontaan was geformeerd na de jaarvergadering van 2014 en het bestuur. Dat spitsde zich toe op de vraag of de werkgroep statutair enige betekenis had. Dat werd van belang op het moment dat de werkgroep een voorstel op tafel legde met een visie op de toekomst van de LWO. Daarin werd als eerste punt gesteld dat het bestuur (Eric Blaauw en Gery Zeilstra) moest plaatsmaken voor een interim-bestuur. Volgens Blaauw en Zeilstra dreigde daarmee een statutair stuurloze organisatie en zouden ook grote financiële risico's worden gelopen. Blaauw en Zeilstra besloten mede daarom vijf werkgroepleden te schorsen als leden van de LWO. Twee leden, voormalig voorzitter Frank Bos en oud-bestuurslid Bouke Veltman, hadden hun lidmaatschap al opgezegd. Met deze stappen had het bestuur ook voorkomen dat er een extra algemene ledenvergadering zou worden georganiseerd op 14 september vorig jaar.

Toon gezet

Eric Blaauw zette de toon tijdens de jaarvergadering door te verklaren dat hij meteen terug zou treden als voorzitter en zijn lidmaatschap zou opzeggen als de vijf werkgroepleden weer in genade werden aangenomen door de ledenvergadering. Vervolgens ontspan zich een voornamelijk procedurele discussie tussen de aanwezigen. Technisch voorzitter en kandidaat-bestuurslid Max Noordhoek had de nodige moeite om enig overzicht in de

discussie te houden. Dat het relatief rustig bleef en niet ontaardde in een scheldpartij mag gezien de persoonlijke verwijten die over en weer zijn gemaakt een wonder heten. Niettemin had een aantal leden het na ruim een uurtje wel gezien. "Ik ben hier voor het eerst en ik heb geen idee waar het over gaat", liet een stel uit Rotterdam weten en vertrok. Voor een buitenstaander was ook nauwelijks te volgen wat er aan de hand was. "Onnozele reacties van beide zijden", vatte een lid de discussie samen. Hij refereerde daarmee voornamelijk aan de deels persoonlijke argumenten op grond waarvan de werkgroepleden waren geschorst maar ook op de onheuse inhoud van columns die in Woonbootmagazine waren gepubliceerd. "Moddergooien" was de term die daarbij een aantal keren viel.

Belangenverstremgeling

De inhoud van de plannen, hetzij van het bestuur hetzij van de werkgroep, kwamen niet aan de orde. En wie die plannen bekijkt, moet constateren dat er oppervlakkig beschouwd niet veel verschillen zijn. Het belangrijkste verschil van inzicht is dat Blaauw principieel tegen betaling van bestuursleden is, terwijl de werkgroep, met in haar kielzog Bos en Veltman, van mening is dat verdere professionalisering nodig is, eventueel met betaling van bestuursleden. De werkgroep wil dat bestuursleden zich uitsluitend met de organisatie van de vereniging bezig houden en dat voor zaken als belangenbehartiging professionals kunnen worden ingehuurd. Werkgroepleden beschuldigen Blaauw van belangenverstremgeling waaruit hij financieel gewin zou trekken omdat hij naast zijn bestuurslidmaatschap ook een bureautje heeft dat professionele

belangenbehartiging verzorgt. Blaauw op zijn beurt zei tijdens de vergadering "kwaadaardige motieven, ik weet niet welke", te vermoeden en de geschorste werkgroepleden diep te wantrouwen. In een argumentenlijstje opgenomen in de schorsingsbrief die ter inzage lag, werd duidelijk dat Blaauw de werkgroepleden ook belangenverstremgeling verwijt dan wel de dreiging daarvan.

In een poging de boel vlot te trekken, werd tot een stemming besloten. Die zou moeten duidelijk maken of het bestuur de leden mocht "ontzetten uit de vereniging". Niek van der Sluis, een van de werkgroepleden bracht nog naar voren dat hij niets liever wilde dan met Blaauw en Zeilstra "samen tot iets te komen". Nadat stemming echter had uitgewezen dat een grote meerderheid van 32 mensen wilde dat de vijf geschorste leden weer volwaardig LWO-lid mochten zijn, trok Blaauw de consequentie die hij in zijn openingswoord had aangekondigd. Dit ondanks een welgemeende uitroep van een lid, voor de stemming, dat hij onmogelijk kon stemmen tegen een persoon, Blaauw, die zich 21 jaar met hart en ziel voor de bootbewoners in het land had ingezet. Dit feit werd bij beëindiging van de vergadering nog eens met luid applaus omlijst. Bovendien werd nog geopperd om Eric Blaauw tot erelid te benoemen. Of hij dat zal aanvaarden lijkt vooralsnog op z'n minst twijfelachtig. Hij liet in ieder geval weten "blij te zijn verlost te zijn van het gezeik".

Al met al zijn daarmee pas vier agendapunten, van de twaalf afgewerkt. Wat nog lukte is dat drie bestuursleden zijn benoemd. Gery Zeilstra is herbenoemd terwijl Liesbeth Koning en de technische voorzitter van de algemene ledenvergadering Max Noordhoek nieuwe bestuursleden zijn. Het nieuwe bestuur zal een extra jaarvergadering uitschrijven waarin de resterende punten worden behandeld. Wanneer dat zal zijn is nog niet duidelijk. Ook zal dan de schriftelijke aanmelding van een nieuw bestuurslid en een bestuurslid dat zich tijdens de vergadering aanmeldde worden behandeld. ■

Snel geld, gevaar!

Droomwens leidt tot onrust in een woonbootgemeenschap aan de Medway in Kent. Er wordt een lijk gevonden bij de boot van de nieuwe bewoonster, een paaldanseres uit London.

Hoofdpersoon Geneviève heeft een droom: een woonboot. Dat kost geld. Haar baan als verkoopster bij een internationaal bedrijf in softwarepakketten verdient goed, maar niet snel genoeg naar haar zin. Als hobby en sport doet ze aan paaldansen. Ze is er goed in en belandt in een club als paaldanseres. Daar ligt het snelle geld. Maar het is ook een wereld met donkere praktijken en drugs. Met een van de bodyguards, Dylan, krijgt ze een speciale band. Hij beschermt haar meer dan gewoon. En dat blijkt ook wel nodig. Ondanks zijn waarschuwingen belandt ze in steeds duisterder gezelschap. Dat brengt heel snel veel geld binnen...

... maar ze wil nog sneller. Als het écht gevaarlijk wordt, biedt Dylan haar het benodigde restant aan. Ze koopt meteen een boot, zegt beide banen op en vertrekt naar Kent. Tijdens een housewarming party begint een vermenging van haar nieuwe en oude leven. En volgt moord. Naast haar boot wordt het mishandeld lichaam van een vrouw gevonden. Zij herkent haar vriendin Caddy. Vriendin en steun uit haar paaldanstijd. Uit angst houdt ze het geheim voor de recherche. Haar relatie met Caddy was goed tot de grote baas van de club een oogje Geneviève kreeg, terwijl haar vriendin al een relatie met hem had. Daarbij zag Geneviève Dylan meer zitten, wat ook niet geheim bleef. Reden voor wantrouwen bij de baas, want er is verraad gepleegd. Dit leidt tot moord door mannen met meer kracht dan hersens. Gevolgd door bedreiging en invallen op de boot. Men zoekt naar iets...

... haar naaste buurman ontwikkelt zich tot haar beschermer, maar loopt zo zelf gevaar, evenals zijn vrouw en hun kat. De gemeenschap, die zich aanvankelijk om haar heen sloot om haar te beschermen, neemt afstand en zij voelt zich er niet meer thuis. De door haar zelf naar eigen plan ingebouwde woonboot verplaatst ze naar een andere plek. Het eind laat ik aan de lezer.

De woonboot speelt een grote rol in het boek. De droom startte in het verleden. Geneviève maakte er met haar vader, beide fana-



tieke 'makers', al plannen voor. In het boek wordt een volledige scheepstypering gegeven, wat volgens mij zeldzaam is in een roman. Citaat dus: "De Wraak der Getijden was een drieëntwintig meter lange aak van een type dat bekendstaat als een Hagenaar, een naam die verwijst naar het feit dat de boot laag genoeg was om onder de bruggen van de grachten van Den Haag door te kunnen varen. Hij was in 1903 in Nederland gebouwd, een knoepervan een boot, een echt werkpaard. Na de Tweede Wereldoorlog waren de masten door een dieselmotor vervangen en werd hij tot in de jaren zeventig gebruikt voor het vervoer van goederen naar de haven van Rotterdam; toen werd hij verkocht en ging hij Het Kanaal over." Eerst als vrachtaarder, later voor pleziertochtjes en woonruimte, "en dat alles in verschillende maten van toewijding en succes". Geneviève gaat aan de slag en maakt het schip naar haar droomplannen af en brengt de motor op gang.

Een spannend boek. Beetje lastig lezen door de 'twee sporen': het verhaal speelt afwisselend op twee plekken, in Londen en op de woonboot in Kent. Tot de werelden zich verenigen en er duidelijkheid komt. De Engelse titel is: Revenge of the Tide. In de US: Dark Tide. Een vertaling vind ik vaak lastig te beoordelen, omdat de oorspronkelijke taal toch meer 'eigens' heeft. Is dat de reden dat ik het boek niet écht goed vind? Of is het mij toch iets te oppervlakkig en romantisch? Leuk voor ontspanning. Lenen dus, bij de bibliotheek. Kan zowel in het Engels als in het Nederlands. ■

Titel	Bij het vallen van de nacht
Auteur	Haynes, Elizabeth
Vertaler	Witte, Paul
Uitgever	De Bezige Bij, A'dam, 2012
ISBN	978 90 234 7397 8
Prijs	€ 11,99

De laatste tijd is bijna iedereen die van internet gebruikmaakt, de banners van 'ikinvesteerslim.nl' tegengekomen. Jij vermoedelijk ook, dus. Nog niet op geklikt?

Wat is IkInvesteerSlim?

De benaming is mijns inziens niet optimaal, want die roept beelden op van de plaag van aandelenleaseproducten van acht jaar geleden, met de daarbij behorende negatieve associaties. Maar wees gerust, dit heeft niets met beurshandel te maken! Het is in feite een geniaal idee van de Rijksoverheid in samenwerking met een aantal banken, om twee vliegen in één klap te slaan.

Vlieg nummer één is de steeds stagnerende economie, die gedeeltelijk aan een algemeen tekort aan liquiditeit te wijten is: mensen houden het geld vast voor wanneer de situatie nog slechter wordt en daarom krijgen leveranciers en dienstverleners onvoldoende handel om weer op te kunnen bloeien.

Vlieg nummer twee is de steeds toenemende bewustwording van klimaatverandering, waardoor het terugbrengen van energieconsumptie een hoge prioriteit verdient.

Zo wordt het idee geboren voor Het Nationaal Energiebespaarfonds. Bedenk wel, dit is geen subsidieregeling. De pot wordt voor één kwart door de Rijksoverheid gevuld en voor de rest door de Rabobank en ASN bank, en bedraagt 300 miljoen euro. De uitvoerende organisatie heet SVn – dat is dus Stimuleringsfonds Volkshuisvesting Nederlandse gemeenten, waarbij een zekere Joost mag vertellen hoe dat met de hoofdletters zit!

Wat is de clou? Uit deze pot worden leningen aan woningeigenaren verstrekt, die aan energiebesparende maatregelen

in hun eigen woning moeten worden besteed. Voorwaarde is dat deze door een KvK-geregistreerde installateur of aannemer worden uitgevoerd. Kenmerkend aan deze leningen zijn lage rentes, geen afsluit- of andere kosten, en aflossingstermijnen van zeven, tien of vijftien jaar.

Afbakeningen

Leningen worden uitsluitend aan woningeigenaren verstrekt, voor werkzaamheden aan de eigen woning. Alle soorten woningen komen ervoor in aanmerking, dus ook woonboten. Hoofdsom van de lening mag niet minder zijn dan €2.500, en niet meer dan €25.000. Hoofdsommen tot €5.000 worden in zeven jaar afbetaald en hogere hoofdsommen in tien jaar. Laatst zag ik op de SVn-website dat er per 1 maart 2015 bij bedragen boven €15.000 voor een langere aflossingstermijn kan worden gekozen. In alle gevallen wordt afbetaald in maandelijkse termijnen die in principe over de hele duur van de lening hetzelfde blijven. Verder is er een (behoorlijk uitgebreide) lijst van in aanmerking komende projecten. Deze bevat passieve maatregelen zoals dubbele beglazing, isolatie in alle categorieën en nog veel meer. Ook kunnen allerlei actieve maatregelen worden gefinancierd, van efficiëntere centrale verwarming in alle smaken en soorten tot het oogsten van zonnestroom of -warmte.

Er is één interessante beperking en dat is dat je niet meer dan driekwart van je leenbedrag aan zonnepanelen mag besteden. Eén reden hiervoor is dat het fonds primair op energiebesparing is gericht en niet op energieopwekking. Maar het zal ook wel te maken hebben met het doel om de



Zo 'n oude CV is een prima kandidaat voor vervanging door een moderne HR-ketel die u middels IkInvesteerSlim kunt financieren.

installateurs branche een zetje te geven. Installatie van zonnepanelen is nauwelijks een echte klus voor een installateur en de meeste bootbewoners zouden het zelf kunnen (en willen) doen. Omdat de SVn wil dat de projecten onder het toezicht van een installateur worden uitgevoerd, is het een aardigheidje voor de installateur om er een belang bij te hebben!

Hoe het werkt

Met dit programma wordt op geen

moment enig geld aan jou toevertrouwd. Als je voorstel wordt aanvaard dan wordt je een 'bouwkrediet' toegekend waarvan het startsaldo gelijk is aan het bedrag van de door jou aangevraagde lening. Prettig is dat er rente over het saldo van je bouwkrediet wordt bijgeschreven, tegen dezelfde percentage als wat je over de lening betaalt. Zodoende begin je werkelijk pas nadat de rekeningen van de uitvoerder(s) van je project zijn betaald, netto rente te betalen.

Voordat het zover is moet je documentatie van jezelf aanleveren waaruit blijkt dat je in staat bent om het leningbedrag op schema terug te betalen. Zoals meestal bij financiële instellingen wil men zowat alles weten over je financiële toestand: leningen, inkomen en eventuele andere zaken, inclusief bewijsmateriaal zoals bijvoorbeeld een salarisstrook als je in vaste dienst bent. De lijst is lang maar gelukkig zijn niet alle items voor iedereen van toepassing. Wat ik er wel aardig aan vind is dat je niet perse een vaste baan nodig hebt: je kunt zzp-er of gepensioneerde zijn of een aantal andere soorten inkomens hebben en toch zo 'n lening krijgen.

Naast je persoonlijke documentatie moet je ook projectdocumentatie aanleveren. In dat verband moet je één of meer aannemer(s) hebben ingeschakeld, die offerte(s) inclusief prijsopgave voor de voorgestelde werkzaamheden/projecten overhandigen. Deze moeten verder voorzien zijn van een ondertekende verklaring waaruit blijkt dat de maatregelen aan de eisen van het Nationaal Energiebespaarfonds voldoen. Een link om dit formulier te downloaden tref je pas aan als je de aanvraagprocedure op de website hebt opgestart. Ik kan mededelen dat het om de graad van energiebesparing gaat, van bepaalde maatregelen zoals centrale verwarmingsketels en diverse vormen van isolatie. Bij het merendeel van de maatregelen zijn geen specifieke eisen gesteld, maar het formulier moet toch worden aangeleverd, met opgave van merk en type van de aan te schaffen materialen en apparatuur.

Aanvraag indienen

Dat doe je door een online procedure door te lopen. Ik zou je aanbevelen dit de eerste keer als verkenningsoefening te

beschouwen, om alle items te noteren die je voor de definitieve aanvraag nodig zult hebben. Ik begrijp van de SVn dat ze bezig zijn om de aanvraag te vereenvoudigen en tegen de tijd dat dit artikel verschijnt zal mijn aanbeveling misschien achterhaald zijn. Ergens in de loop van de procedure krijgt je aanvraag een kenmerk en vanaf dat moment kun je alle aanverwante documenten en vragenstellingen onder vermelding van dat nummer opsturen, per post of per e-mail.

Als de aanvraag eenmaal ingediend is, wordt er beloofd dat je binnen twee weken ja of nee te horen krijgt. Ik neem aan dat het wel kan voorkomen dat je ook 'ja maar' te horen krijgt, wat wil zeggen dat je verzocht wordt nog aanvullende informatie aan te leveren. Als het antwoord 'ja' is dan worden de lening en bouwkrediet verstrekt. Het schema voor de afbetaling van de lening gaat in, maar ik neem aan dat de eerste termijn pas na een maand betaald moet worden. Het rentepercentage van de lening werd al vastgesteld op het moment van het aanvragen van de lening en dit wordt niet meer gewijzigd gedurende de hele duur van de afbetaling. Dat is wel aardig als je bedenkt dat het rentepercentage op dat moment niet verder gaat dalen en leuk als dit in de komende jaren weer omhoog gaat. Verder dalen is echter balen!

Wat het je kost

De rente staat vanaf het begin vast, maar deze startende percentages worden wel steeds aangepast, min of meer in gelijke tred met de geldmarkten. Momenteel wordt voor bedragen tot vijf mille 2,9% in rekening gebracht (en in 7 jaar afgelost). Boven vijf mille wordt 3,3% geïnd en wordt er over 10 jaar afgelost. Al op de homepage van ikinvesteerslim.nl zie je een tool waarmee je een indicatie kunt krijgen van wat je uiteindelijk voor een bepaald leenbedrag gaat betalen. Ik heb het uitgeprobeerd, waarbij ik zie dat voor tien mille je over tien jaar €11,904 aan termijnen van €99,20 terugbetaalt, zodat over de gehele looptijd de lening je €1,904 ofwel 19% heeft gekost. Laat je het opnieuw berekenen met vier mille als hoofdbedrag dan wordt er over zeven jaar €4478,04 aan termijnen van €53,31 terugbetaald, zodat de lening minder dan 12% in totaal heeft gekost.

Amsterdammers opgelet!

Uw gemeente heeft een eigen stimuleringsinitiatief dat in veel opzichten gelijk is aan IkInvesteersSlim. Aardigheidje voor hoofdstadbewoners is dat er een subsidieregeling bovenop zit, waardoor de aanschafkosten (maar niet de arbeidskosten) van diverse energiebesparende maatregelen voor 15% uit de subsidiepot kunnen komen en dus niet geleend hoeft te worden. U kunt zich hierover oriënteren via: www.amsterdam.nl/woningisolatie

In beide gevallen blijft er aan het einde van de rit niets meer van de schuld over. In veel gevallen zal je ook in verband met de betaalde rente een belastingvoordeel hebben gerealiseerd. Er wordt verwacht dat je het project binnen een jaar afgerond hebt, waarna het bouwkrediet wordt afgesloten. Het eventuele restbedrag wordt dan als vervroegde aflossing van de lening gebruikt. In dat geval wordt je aflossingsprogramma aangepast, al weet ik niet zeker hoe: of je termijnbedrag wordt verlaagd of je aantal nog te betalen termijnen wordt verminderd. Bij grotere bedragen kan dit in overleg worden bepaald. Hoe het ook zij, hetzelfde geldt voor incidentele aflossingen van minimaal 250 euro die je boetevrij mag doen.

Verder

Aardig aan dit idee is dat je al meteen profijt hebt van de besparingen die de door jou gekozen maatregelen opleveren. Je kunt zelfs een project dat al (recentelijk) uitgevoerd is, met gebruik van dit stelsel in termijnen afbetalen. Bij een uitgekend stel maatregelen is het voor te stellen dat je genoeg aan energie-maandlasten bespaart om de termijnbedragen volledig te compenseren. In ieder geval verdienen de bedenkers van het idee een applausje! ■

<https://www.ikinvesteerslim.nl>

400 WOONBOTEN VERPLAATST EN 2,5 MILJOEN KUUB BAGGER OPGEDREGD



GRET DE VOS

Muiden/Utrecht - Tot begin maart 2015 schepte Waternet op het traject van Muiden tot Utrecht de vervuilde bagger van de bodem van de Vecht. Om de rivier echt helemaal schoon te maken werd ook onder de woonboten gebaggerd. Daarvoor werden de afgelopen vier jaar ruim 400 woonboten tijdelijk van de kant gehaald. Begin februari was de laatste woonboot aan de beurt.. Deze mijlpaal werd gevierd met taart en bloemen voor de bewoner van de laatste woonboot.

“DE VRIJHEID” VERDWIJNT UIT VLAARDINGEN



FRED TROOSTER

Vlaardingen - Voorheen deed zij dienst als zeilend vrachtschip. Daarna zij werd omgebouwd tot woonboot en vestigde zich in de Delfse veer. Vijftig jaar lang bepaalde het woontjalkje De Vrijheid daar het beeld en is dan ook terug te vinden op menig schilderij. Nu de bewoonster is overleden moet het scheepje plaats maken plaats voor een voormalige kantine van een watersportvereniging die wordt omgebouwd tot woonark. De oude tjalk blijft een stukje verderop nog twee maanden als tijdelijke woning dienst doen, daarna moet ze Vlaardingen verlaten. Wat er dan met het schip gaat gebeuren is niet bekend. Vooral nog lijkt er geen koper. Er zijn er plannen om het schip in een natuurgebied te leggen. Of dat lukt en of daar toestemming voor verkregen gaat worden is nog onzeker.



INBRAAK OP POEZENBOOT

Amsterdam - De Poezenboot, een opvang voor poezen op de woonboot aan de Singel, is eind februari beroofd. De inbrekers namen een collectebus, een camera en enkele honderden euro's mee. In het totaal bedraagt de schade zo'n zes a zevenhonderd euro.

OOK EINDHOVEN VERLIEST SCHEEPHISTORIE



Eindhoven - Niet alleen in Vlaardingen neemt men binnenkort afscheid van een stukje Hollands Glorie, ook Eindhoven raakt binnenkort de laatste woonboot in het Eindhovens Kanaal kwijt. Het schip, met een respectabele leeftijd van bijna 90 jaar, wordt gesloopt. De eigenaar is overleden en volgens de erfgenamen is verkopen of opknappen geen optie.

BOOTBEWONERS ZIJN GOLVEN EN ZUIGING ZAT



Rotterdam - Al jaren hebben woonbootbewoners aan het Schie-Schie Kanaal, een water tussen de Delfshavense Schie en de

Rotterdamse Schie en het Noorderkanaal, last van grote golven en zuiging door te snel varende boten. Hoewel de maximale snelheid daar 6 kilometer per uur is, schijnen weinig watersporters zich daar aan te houden. De vereniging voor woonbootbewoners, ZOAB, verzamelde de klachten en bood ze aan bij de gemeente en Port of Rotterdam. De gemeente heeft nu nieuwe borden laten maken en de Port of Rotterdam gaat meer patrouilleren. Als deze aanpak werkt, wordt bekeken of de nieuwe borden ook op andere plekken geplaatst worden.

AFVALWATERINSTALLATIE PASSEND BIJ KARAKTER NOORDERHAVEN



Groningen - De afgelopen tijd werden in de stad zelf al honderden woonboten aangesloten op de riolering. Nu gaat dat ook gebeuren voor de woonschepen in de Noorderhaven. De haven krijgt afvalverzamelinstallaties op de wal die voorzien zijn van een pomp zodat die niet in schepen hoeft te worden ingebouwd. Schippers die hun afvalwater willen lozen, koppelen de vuilwatertank aan de installatie. Om de 50 meter komen er aansluitpunten zodat de installaties vanaf alle ligplaatsen bereikbaar zijn. Ook komen er nieuwe aansluitpunten voor water en elektra.

MOOISTE WOONBOOT VAN 2014



Wilnis - Vlot, een magazine voor woonbootbewoners, deed eind 2014 een oproep om kandidaten in te sturen voor de verkiezing 'Woonboot van het jaar 2014'. Voorwaarde was dat de woonboot gebouwd of opgeleverd moest zijn in 2014.

Er kwamen 18 inzendingen binnen waaruit de jury er vier koos: twee woonboten in Utrecht, één uit Amsterdam en een uit Wilnis. De jury beoordeelde onder meer de architectonische kwaliteit, inpassing in de omgeving, de materialen en de kwaliteit.. Een glazen woonboot aan het eind van een slootje, middenin de polders van Wilnis, werd in februari gekozen tot mooiste woonboot van 2014. De hoofdprijs bestaat uit een presentatie van 4 pagina's in het Vlot magazine en een artikel in ArchitectuurNL.

WOONBOTEN OOSTKANAALDIJK MOETEN VERDWIJNEN



Nijmegen - De woonboten die in het Maas-Waalkanaal aan de Oostkanaaldijk liggen, moeten daar weg. Dat is het gevolg van een uitspraak van de Raad van State. De veiligheidsargumenten van de gemeente gaven de doorslag. Volgens de gemeente wordt de locatie te onveilig als woongebied. De woonboten zouden namelijk te dicht tegen het industrieter-

rein Nijmegen-West aan komen te liggen. Ook het Maas-Waalkanaal, een vaarroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zou een risico vormen..

EXTRA LIGPLAATS ESPELERSVAART



Emmeloord - Ligplaatsen die opgeheven worden of woonschepen die moeten verdwijnen. Je leest het vaak in het lokale nieuws. Dat er een ligplaats bij komt gebeurt niet vaak. Emmeloord is een uitzondering. Daar besloot het college op 10 maart dat de ligplaats in de Espelersvaart aan de Zeebiesstraat in gebruik wordt genomen. De gemeente wil daarmee tegemoetkomen aan de vraag om ligplaatsen. Ook Emmeloord kent een wachtlijst van mensen die op een woonboot willen wonen.

ILLEGALE VERHUUR WOONBOTEN AAN BANDEN

Amsterdam - De illegale verhuur van woonboten kan tot gevaarlijke situaties leiden bijvoorbeeld op het gebied van brandveiligheid. Stadsdeel Centrum gaat

WANDELLEN LANGS AMSTERDAMSE WOONBOTEN

Amsterdam - Rotterdam mag dan de tentoonstelling 'Wonen op het water' hebben, Amsterdam heeft sinds vorig jaar een wandelroute langs woonboten in de stad, uitgezet door het Woonbootmuseum. De route (totaal 3,5 km) voert de bezoeker langs woonboten in de grachten en langs de Amstel, waar bijzondere woonboten, waaronder de Wiekslag en de Dogger, te zien zijn.



De routebeschrijving en informatie over de schepen is te vinden via; <http://www.houseboatmuseum.nl/> Wandelen-langs-Woonboten.pdf

MEERPAALTJES

REPARATIE EN ONDERHOUD

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

JAPB (JURIDISCH ADVIES PROCEDURES BOTENZAKEN) E.P.BLAAUW,

Postbus 10075,1001 EB Amsterdam. tel: 020-6238385 epblauw@hetnet.nl met factuur naar hetzelfde adres.

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

daarom, mede op aandringen van onder meer de SP, actie ondernemen om illegale verhuur van woonboten tegen te gaan. Door het inzetten van meer controleurs en door een betere samenwerking tussen gemeentelijke diensten hoopt het Stadsdeel effectiever op te kunnen gaan treden.

HAARLEMMERLIEDE/SPAARWOUDE GEDOOGT BESTAANDE WOONBOTEN MET LIGPLAATSVERGUNNING

Haarlemmerliede/Spaarnwoude - Totdat de wetgeving in overeenstemming is gebracht met de WABO-uitspraak van de Raad van State gedoogt Haarlemmerliede en Spaarnwoude bestaande woonboten met een ligplaatsvergunning. Dat heeft college van B&W besloten. Dat houdt in dat het innemen van ligplaats, het vervangen en verbouwen van woonboten, wordt toegelaten onder de oude voorwaarden van de Algemene Plaatselijke Verordening. Daarbij wordt gedoogd dat deze activiteiten plaatsvinden zonder omgevingsvergunning. Voor nieuw te bouwen woonboten is al wel een omgevingsvergunning nodig.

De Engelsen rukken op

Zelfs narrowboats wagen de oversteek



Het blijft een vreemd gezicht: een Friese tjalk, met een Franse naam en een Engelse vlag achterop. En toch ben ik afgelopen seizoen vaker dit soort combinaties tegengekomen.

Het lijkt zich als een trend te ontwikkelen: de Engelsen ontdekken Nederland. Hoe langer hoe vaker kom ik Engelse vlaggen tegen op al dan niet Engelse schepen. Want die zijn er ook: Engelse schepen in de vorm van narrowboats. Scheepjes van zo'n twee meter breed. Wat ze in de breedte te kort komen, compenseren ze met hun lengte. En dan te bedenken dat ze daarmee het Kanaal overgestoken zijn. Het geeft een beetje een idee hoe Engelsen blijkbaar denken: het drijft en daarom kan je er ook wel mee de zee op. En kennelijk hebben ze gelijk want ze zijn er toch maar mee gekomen. En de verslagen van de

reddingsmaatschappij vermelden geen tientallen reddingen van deze waaghalzen. Een goed moment met rustig weer uitkiezen is blijkbaar de gehanteerde methode.

Barges

Voormalige Nederlandse schepen doen het trouwens ook goed in Engeland. Menig stuk Nederlands erfgoed drijft in Engelse wateren. Ze zijn beperkt bruikbaar wat varen betreft want voor het kanalsysteem dat ontworpen is voor de narrowboats, zijn ze ongeschikt. Blijkbaar is er nog genoeg water over. De Nederlandse schepen worden gebruikt als woonschip of als varend woonschip. Die laatste, gebruikt door Engelsen, kom je vooral nog het meeste tegen in de Franse kanalen.

Aangezien wonen in de stad Londen en omstreken schreeuwend duur is, als je er al een plekje kunt vinden, ontdekken hoe langer hoe meer Engelsen dat je ook op het water kunt wonen. Van oorsprong was het dezelfde situatie als in Nederland: schippers woonden op hun boot en bleven, na uitgevaren te zijn, ook op hun boot wonen. En net zo als hier gebeurde met de skûtsjes, botters etc. werden ook in Engeland oude narrowboats en Thames barges opgekocht door de alternatievelingen van dat moment. In Londen zijn populaties narrowboats ontstaan waarop gewoond wordt. In het kanalenstelsel wordt ook gewoond. Er is een systeem van tijdelijke vergunningen, winterligplaatsen en jachthavens waar ze terecht kunnen. Het Engelse botenbestand is uitgebreid met in Nederland aangeschafte schepen. Het blijft vreemd om ze daar te zien liggen, vaak met de Nederlandse naam er nog op.

De vraag naar narrowboats is blijkbaar zo groot dat ze nog steeds nieuw gebouwd worden. Allereerst voor de verhuurvloot en verder voor nieuwe bewoners. Werfjes in Engeland houden zich hiermee bezig maar zij ondervinden inmiddels concurrentie vanuit China. De complete casco's worden, verpakt in containers, met zeeschepen naar Engeland gebracht. Daar worden ze dan verder ingetimmerd en van de nodige techniek voorzien. Hetzelfde gebeurt met de nieuwbouw van replica's van Nederlandse scheepstypen zoals luxe motors, beurtscheepjes enz. De snijpakketten worden besteld in Nederland en in Engeland in elkaar gezet. Het resultaat is dat er een zeer gemêleerde vloot is ontstaan uit Engelse scheepstypen en Nederlandse scheepstypen, al dan niet nieuw gebouwd.

Contact

Tijdens mijn omzwervingen met de Margaretha ben ik verscheidene keren in contact gekomen met onze Engelse gasten. Het is leuk om te horen wat ze opvalt tijdens het varen in Nederland en wat ze vinden van de voorzieningen. Ook het vaargedrag komt vaak aan de orde. En niet altijd in positieve zin. Het gedrag bij sluizen als het druk is, is voor de wat meer ordelijke Engelsen een openbaring om het netjes uit te drukken. Wat gastvrijheid betreft vinden ze het hier geweldig en ook faciliteiten zoals jachthavens worden zeer gewaardeerd. Helemaal weg zijn ze van de talloze Marrekrute ligplaatsen. En ze denken dat alle Nederlanders perfect Engels spreken! Althans, zo ervaren ze het.

Er schijnt een soort varkenscyclus te zijn: als je een jaar of vier tot acht in Frankrijk gevaren hebt, begint het te kriebelen. Steeds dezelfde kanalen op en neer begint op een bepaald moment te vervelen. Zo langzamerhand worden België en Nederland ontdekt als potentiële bestemmingen. Inmiddels is ook voor Duitsland (met name Berlijn) belangstelling. De kracht van Nederland ►

► is de enorme variëteit aan vaarwater. Van kanaaltjes, rivieren, afgedamde zeearmen, binnenzeeën, de Wadden tot de Friese meren. Je kunt zomaar een rondje varen, willekeurig links- of rechtsaf slaan, het wijde water opzoeken of langere tochten maken. Voeg daarbij het afwisselende landschap en de talloze bijzondere plaatsjes waar ze langskomen en je snapt wat de Engelsen zo aantrekkelijk vinden aan het varen in Nederland.

De DBA (Dutch Barge Association)

De DBA kan je een beetje vergelijken met de Landelijke Woonboot Organisatie of het Netwerk Varende Wooschepen. Met een vleugje Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historische Bedrijfsvaartuig. De DBA geeft ook een tweemaandelijks blad uit: The Blue Flag.

Het kwam zo uit dat ik in Blokzijl hielp met het aanmeren van een Engels varende woonschip. Allebei druk met onze eigen zaken, kregen we de dag erna bij het vertrek nog even contact. De schipper bleek Andrew Soper te zijn, de voorzitter van de DBA. We wisselden vlug visitekaartjes uit en hij kreeg twee exemplaren van Woonboot magazine. Ik kreeg twee exemplaren van de Blue Flag. Jammer genoeg moesten we niet dezelfde kant op. Het lezen van deze twee nummers van The Blue Flag maakte mij veel duidelijk.

Verkenners

Uit de diverse artikelen blijkt dat er vooral door de verkenners geschreven wordt over hun ervaringen in den vreemde. Waaromder Nederland. En die verhalen zijn, zoals eerder opgemerkt, positief tot zeer enthousiast. Uit de reacties van lezers blijkt dat deze enthousiast gemaakt zijn door deze artikelen en deze aanvullen met hun eigen ervaringen. In feite allemaal open uitnodigingen om Nederland te komen ontdekken. Grappig om te lezen is dat ze moeten wennen om naast elkaar te mogen aanmeren als het druk is en er geen plaats is langs de kade. Zo heeft elk land blijkbaar haar eigen gewoonten en gebruiken. Het Nederlandse aandeel in The Blue Flag beperkt zich tot een groot aantal advertenties van scheepsmakelaars, werven, havens en diensten.



Het lijfblad van de DBA

Internet

Nieuwsgierig geworden naar de Engelse situatie ben ik op Internet gaan zoeken naar de website van de DBA (www.barges.org), het kanalsysteem met uitgebreide verhalen over de inzet van vrijwilligers om dit systeem bevaarbaar te houden, de narrowboatgemeenschappen en hun bijeenkomsten, de Engelse variant van Rijkswaterstaat voor wat betreft het binnenwater: stuk voor stuk zeer interessant. Voor je het weet ben je een paar avonden verder. Wat individuele websites betreft kom je veel verslagen tegen van vaartochten, verbouwingen en restauraties van Engels erfgoed. Een heel apart gebeuren is de website van Dan Brown. Een aaneenschakeling van belevenissen van een jonge vent op een narrowboat (You Tube: Dan Brown narrowboat). Je moet even door de vorm heenbijten maar het is heel gemakkelijk. Een aanrader is de BBC-serie over Timothy Spall (acteur in o.a. Mr. Turner) over zijn reis rond Engeland met zijn barge (You Tube: timothy spall all at sea).

Als afsluiter een filmpje over het oversteken van het Kanaal op het verkeerde moment: You Tube: Dover RNLI volunteers rescue 65ft barge in heavy seas. Blij dat ik niet aan boord was!

Het kon nog wel eens druk worden met Engelsen op Nederlandse wateren! ■

Waterput een bron van zorg?

De tijden dat woonbootbewoners volstrekt zelfredzaam waren en hooguit voor hun elektra een lijntje naar de wal hadden, ligt al decennia achter ons. Tegenwoordig is de woonboot op het waternet en zelfs op het riool aangesloten. Die aansluitingen zitten in een kast of in een put op de wal. Soms op een lastige en kwetsbare plek. Wie is er dan verantwoordelijk voor de kast of de put als daar wat mee gebeurt? De leverancier of de woonbootbewoner?

George Pont, een arkbewoner in Amsterdam, werd enkele jaren geleden met deze vraag geconfronteerd toen voor de waterafname van zijn ark op de naastgelegen wal een aansluitpunt met meter in een put werd geplaatst. De put werd door de waterleverancier (toen Gemeentewaterleidingen, nu Waternet) op een afstand van ongeveer twee meter van de walkant in de openbare weg (parkeervak) aangebracht. De put is afsluitbaar met een deksel, die alleen met een speciale sleutel is te openen. In de put bevindt zich de watermeter. Vanaf de put naar de walkant loopt ondergronds een zogenaamde mantelbuis, waardoor de flexibele waterleiding loopt die de watermeter met de waterinstallatie in de ark verbindt. De waterleiding is voorzien van een thermolint. Aangezien Waternet verplicht is de installatie te voorzien van een terugstroombeveiliging (keerlep), die moet voorkomen dat bij een defect van de installatie er (vuil grachten)water terugstroomt in het leidingnet, moet de installatie op de wal worden geplaatst.

Omdat de watermeterinstallatie (dat is de waterput, de watermeter, de mantelbuis en de waterleiding in de kade tezamen) in de openbare ruimte ligt, vindt de heer Pont dat hij op geen enkele manier aansprakelijk kan worden gesteld voor het beheer en eventuele schade aan de put. Immers, hij heeft daar geen enkele zeggenschap over. Waternet ziet dat anders. De woonbootbewoner is in de visie van de leverancier in bepaalde

gevallen verantwoordelijk voor zorg en schadeherstel.

Om te voorkomen dat hij bij een calamiteit aan de watermeterinstallatie langdurig van waterlevering verstoken zou blijven, legt de heer Pont de vraag vooraf aan de rechtbank voor. Geen van beiden krijgt volledig gelijk. Dat de arkbewoner nooit aansprakelijk zou zijn vond de rechtbank te ver gaan. Maar ook Waternet werd niet op alle punten door de rechtbank gevolgd.

Allereerst werd het beroep van Waternet op haar algemene voorwaarden door de rechtbank verworpen (in deze voorwaarden is onder meer de zorgplicht voor de afnemer en in het verlengde daarvan de aansprakelijkheid voor schade, opgenomen). De voorwaarden zijn hier niet van toepassing omdat deze – zoals de wet voorschrijft – niet voorafgaand of bij het aangaan van de overeenkomst aan de heer Pont ter hand zijn gesteld. Dit is een interessant verweer dat waarschijnlijk ook door vele andere afnemers van Waternet gevoerd kan worden.

Een tweede anker dat door Waternet in de procedure was uitgeworpen hield wel stand. Ook de rechtbank is van mening dat de watermeterinstallatie in bruikleen is verstrekt. Op grond van de wet (art 7A:1718 BW) dient de bruikleener (de arkbewoner in dit geval) als een goed huisvader voor de bewaring en het behoud van de geleende zaak te zorgen. Volgens de rechtbank houdt dat onder meer in dat de arkbewoner zich dient te onthouden van handelingen waardoor de installatie niet meer bereikbaar is of kan worden beschadigd. Verder dient hij ervoor te zorgen dat de deksel van de put goed gesloten blijft om te voorkomen dat er vuil of water in de put komt, waardoor er verstopping of bevriezing kan ontstaan. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat de zorgplicht van deze afnemer is beperkt tot de handelingen die in redelijkheid van een woonbootbewoner mogen worden verwacht. Schiet hij in deze zorg-



plicht tekort en kan hem dit worden toegerekend, dan is hij aansprakelijk voor de schade die daardoor ontstaat.

De exacte grens tussen deze zorgplicht en de verantwoordelijkheid van Waternet zal uiteindelijk van geval tot geval getrokken moeten worden. Door de uitlatingen van Waternet in de procedure en daarna is wel verder duidelijk geworden hoe deze zorgplicht in grote lijnen kan worden ingevuld. De kern zal daaruit bestaan dat de arkbewoner klein onderhoud moet verrichten, bestaande uit het schoonhouden van afdichting van de put, zodat de deksel goed blijft sluiten. Daarnaast dient hij – waar mogelijk – te voorkomen dat handelingen van derden de installatie kunnen beschadigen en – als er schade is of dreigt te ontstaan – deze bij Waternet te melden. Het herstellen van de schade aan de installatie die is ontstaan door bijvoorbeeld de wortels van de aanwezige bomen of verzakking van de kade blijft een verantwoordelijkheid van Waternet zelf.

Kortom, de zorgplicht voor de arkbewoner is op basis van het voorgaande beperkt tot klein onderhoud en een meldingsplicht van (dreigende) gebreken aan de installatie. Hoe dat in de praktijk uitwerkt blijft altijd de vraag, maar de hiervoor besproken zaak heeft wel voor enige duidelijkheid gezorgd. ■

Bart Tonen en Matthijs Vermaat
TONEN ADVOCATUUR / VAN DER
WOUDE DE GRAAF ADVOCATEN

ADVERTENTIE



EasyFloat®
PONTONBRYGGOR

Kleintje werkvlot
ideaal voor
onderhoud vanaf
het water

M +31 6 1288 7537
E info@dutchfloat.nl

www.easyfloat.nl

EEN PONTON SYSTEEM VOOR ELK DOEL

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

Relaas van een verbod

(deel 3)

In het laatste deel had ik het over de vaart over het water die mijn oude schip in november maakte. Deze keer zullen we 't over de vaart hebben die we door de troebele wateren van de bureaucratie maken. Ik zeg 'we' omdat mijn eigen ervaring met het ambtelijke apparaat best meevalt. Mijn ervaring hangt echter samen met die van de kopers van de plek waar mijn nieuw oud arkje heeft gelegen – en nu nog steeds ligt. Deze kopers heten Serge en Frédérique, gemakshalve hier en daar als S&L aangeduid.

De boten in onze haven liggen namelijk aan steigers en deze zijn tamelijk dicht bij elkaar gebouwd, wat geen probleem was in de jaren 80 van de vorige eeuw toen de woonboten hoofdzakelijk slanke binnenvaartschepen waren. Sindsdien zijn er veel nieuwe arken toegelaten die een stuk breder zijn, en als gevolg daarvan is de doorvaarruimte in de rakken tussen de steigers krap geworden. In het geval van 'ons' rak zijn de arken aan het einde van de steigers dermate breed dat er één tussenuit moet om de geplande nieuwe ark van S&F door te laten. Maar niet alleen dat: mijn ark is ook net te breed om zonder meer uit het rak de worden geslept.

Het ligt voor de hand alle verslepingen op één dag te doen – wat betekent dat die pas gaan plaatsvinden nadat de nieuwe ark van S&F klaar is.

Traject

1 april 2014 het is misschien passend dat het proces op deze datum van start is gegaan, al zullen Serge en Frédérique amper door de grap tot lachen zijn bewogen. Maar op die dag hebben we met z'n allen alle papieren ondertekend. Zij en de eigenaren van de oude ark met ligplaats en vervolgens zij met mij in verband met mijn overname van die ark. S&F waren al in ge-

Het arrest van de Raad van State, dat bepaalt dat woonboten als woningen dienen te worden beschouwd, heeft de ambtenarij kennelijk behoorlijk overhoop gegooid. Koortsachtig wordt aan de regels gesleuteld, terwijl bouwplannen stilliggen.

sprek geweest met de arkenbouwer die zijn hadden uitgekozen en de planning was vrij duidelijk: de nieuwe ark zou gedurende de zomer- en herfstmaanden worden gebouwd en in oktober of november klaar zijn om naar de Schinkel te komen.

Mei 2014 ik had al navraag over mijn voorgestelde botenvervanging bij de dienstdoende ambtenaar in onze deelgemeente gedaan en de mededeling gekregen dat hij geen bezwaren kon voorzien. Met deze kennis heb ik mijn eigen vergunningsaanvraag uitgesteld omdat ik al aan de slag wilde met het verhuizen van mijn inboedel. S&F hebben in de loop van mei hun aanvraag ingediend – in hun geval toen ook voor een vervangingsvergunning.

Begin juni 2014 S&F ontvingen vanuit het stadsdeel een brief met de melding dat hun procedure voorlopig niet verder kon, vanwege een uitspraak van de Raad van State. Deze impliceerde dat woonboten voortaan als woningen zouden worden gezien en aan het Bouwbesluit zouden moeten voldoen! Zelf kreeg ik ook een e-mail van het stadsdeel met het advies om te wachten met het aanvragen van een vervangingsvergunning vanwege de ontstane onzekerheid. Een frappant punt: de aanvraag vervangingsvergunning zou mij ruim €250 hebben gekost!

Augustus 2014 ik verkocht mijn oude schip in de veronderstelling dat S&F al begonnen waren met de bouw van hun ark en dat ik mijn eigen ligplaats in de loop van november vrij zou moeten hebben.

Vos in het kippenhok

September 2014 ik informeerde bij S&F en begreep dat ze in verband met 'het arrest' vertraging opliepen en dat de nieuwe ark pas later zou komen, vermoedelijk begin 2015. Inmiddels was de bureaucratie wakker geschud, want het hele woonbotenbestand in Nederland was illegaal geworden. In Amsterdam werd besloten om een gedoogbeleid te voeren met betrekking tot de bestaande woonboten (waaronder mijn overgenomen arkje) maar dat nieuwbouwarken zich aan de nieuwe situatie zouden moeten aanpassen.

Bijna iedereen was het er echter mee eens dat er onoverkomelijke problemen zijn als je woonarken echt aan alle eisen van het Bouwbesluit moet laten voldoen. Zodoende begon een discussie over hoe het verder moest. De LWO pleit ervoor om een zinsnede uit de toelichting van de wet in de wet zelf op te nemen, waardoor woonboten, net als woonwagens, van de wet zouden zijn uitgezonderd. Anderen konden zich hier niet in vinden en wat volgde was een heel proces om uit te zoeken hoe een en ander aan de wet versleuteld zou moeten worden om tot een redelijke oplossing te komen. Dit proces is nu nog steeds gaande en het einde is nog niet in zicht!

Pioniersgeest

Serge en Frédérique zagen er al in september in dat het nieuwe beleid voor hun geval erg lang op zich zou laten wachten. Daar hadden zij geen zin in. Zij besloten er werk van te maken om het ontwerp van hun nieuwe ark zodanig aan te passen



Zó ziet er de nauwe uitmonding van ons rak uit. Het is goed te zien dat deze arken een aanzienlijke investering eisen en dat noch de bewoners noch de hypotheekverstrekkers risico's in verband met de legale status willen lopen!

dat het juist wel aan alle eisen van het Bouwbesluit voldoet, in de verwachting dat hooguit lichte aanpassingen nodig waren. Zodoende zou het in aanmerking voor een gewone omgevingsvergunning kunnen komen. Een gewaagde keus! Daarna heb ik niet veel van hen gehoord, behalve af en toe een mededeling dat nog niet aan de bouw was begonnen en dat de oplevering van de nieuwe ark tig maanden later zou worden.

Oktober 2014 Het stadsdeel ontwikkelde een nieuw formulier voor mijn situatie, vervanging via verplaatsing van een reeds ingeschreven woonboot. Het formulier bevatte een aanhangsel waarmee ik tegelijk een 'onthefving' kon aanvragen, die het

mogelijk zou maken mijn ark op te laten nemen in de Amsterdamse gedoogregeling. Het was een klad in MS-Word en niet in te vullen met Open Office, maar na tien dagen wachten kreeg ik per post een uitdraai op papier. Leuke bijkomstigheid was dat er geen leges waren voor de nieuwe aanvraag!

November 2014 ik zette mijn verhuizing voort en op de 14e werd mijn schip weggesleept. Ik ging in het arkje wonen, waar het nodige moest gebeuren met bergruimte, verlichting en dergelijke. In de loop van de maand moest ik enkele mitsen en maren over mijn aanvraag ophelderen. Niets gehoord van Serge en Frédérique.

December 2014 mijn Sinterklaascadeau was de mededeling van het stadsdeel dat het mijn aanvraag in ontvangst had genomen en nu een eigen kenmerk had. Nu zou hij nog door een dienst van de gemeente worden beoordeeld. Nog niets gehoord van Serge en Frédérique.

Januari 2015 wij kregen te horen dat arkenbouwer Spruyt failliet is verklaard. Niemand wil een ark bouwen zolang alles zo in de lucht blijft hangen en zonder orders kan zo 'n bedrijf geen kant op. S&F zijn gelukkig in zee gegaan met een bedrijf dat andere soorten werk ook doet en zij hebben over dit risico dus minder zorgen. Maar het is wel een zeer ongewenste bijkomstigheid dat dit arrest in zo 'n faillissement resulteert, iets wat zeker niet de bedoeling is geweest – laat staan dat er nog meerdere volgen!

Februari 2015 hallelujah! Mijn vervangingsvergunning werd toegekend en voor mijn ontheffing zou ik alleen nog een verklaring van een gekwalificeerde installateur moeten overhandigen, om aan te tonen mijn arkje aan de brandveiligheidseisen van NEN1010 (stroom) en NEN1078 (gas) voldoet. Dit is blijkbaar wat de gemeente uiteindelijk heeft besloten om voor bestaande woonboten als instemming met 'het arrest' te hanteren. Hoe dat voor mij gaat uitpakken hoort u in een volgende aflevering.

Kruistocht

Ik heb in verband met dit artikel met Serge en Frédérique voor hun laatste nieuws gebeld. Zij zijn namelijk al deze maanden bezig geweest om een ontwerp op tafel te krijgen dat aan alle voorwaarden voldoet. Het heeft de nodige lange adem – en handenvol geld – gekost, want om de haverklap kwamen ze vraagstukken tegen die alleen door ingehuurde experts tot bevrediging van de ambtenaren konden worden opgehelderd. Maar het goede (of in ieder geval aanmoedigende) nieuws is dat ze denken dat het doel bereikt is. De tijd voor uitstel van gemeentezijde is bijna op en zij moeten wel rond half maart antwoord krijgen.

Maar net als dit nummer richting drukker de deur uit gaat, krijgen we bericht van Serge dat ze het ja-woord hebben gekregen – hoera! Meer in het volgende nummer. ■

Een probleem of vraag?

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

Wie heeft het beste woonbootidee?



Bootbewoners zijn klussers en creativelingen. Zelfredzaamheid staat vaak hoog in hun vaandel. De redactie van Woonbootmagazine ziet leuke vondsten voorbij komen en besteedt daar aandacht aan. Enkele voorbeelden zijn het wateralarm (WBM december 2012) en de zonneboot van Hugo Niesing (WBM april 2014). Maar veel vondsten en ideeën zien we niet. Zo ontstond het idee voor een prijsvraag voor het beste woonbootidee.

Stuur je idee(ën) of uitvinding per mail of per post naar ons toe (mail en redactiegegevens in het Colofon). Inzenden kan tot 1 oktober 2015. Elke inzending wordt, kort samengevat, gepubliceerd in Woonbootmagazine. De lezers kunnen stemmen via een online poll. Meer daarover in het juninummer van Woonbootmagazine.

Dave Schmalz, bekend van de rubriek Milieu en Techniek, zal namens de redactie als jurylid fungeren. De drie beste woonbootideeën komen uitgebreid aan bod in de uitgaven van Woonbootmagazine in 2016.

Boaters willen niet in haven



Nieuwe rubriek: Spannende tijden

In juni dit jaar start WoonbootMagazine met een nieuwe rubriek; Spannende tijden, een terugblik op de activistische periode 1978-1985.

Bert van Rooijen, woonbootbewoner en actief in regionale, provinciale en landelijke woonbotenorganisaties, schetst aan de hand van archiefmateriaal, krantenartikelen en foto's, zijn beeld en ervaringen van de strijd in die jaren van bootbewoners tegen overheden en regelgeving.

Was er sprake van gerechtvaardigde overheidsbemoedigen of van onbegrip en intolerantie? Veel bootbewoners hadden er toentertijd een dagtaak aan om hun ligplaats te behouden of te vinden. De acties voor erkenning van het woonschip als volwaardige huisvesting komen

aan bod evenals de steun aan acties over maatschappelijke issues zoals woningnood, kernenergie, milieubewustzijn.

In het eerste deel staan de spelers, de inhoud en de sfeer centraal met een alleszeggende karikatuur van een bestuurder die letterlijk zijn kont afveegt met artikel 31 van de destijds geldende Wet op de woonwagens en woonschepen.

Die wet was in 1918 ingevoerd om een einde te maken aan het stelselmatig de toegang weigeren van woonwagens en woonschepen door gemeenten. De Raad behield alleen de bevoegdheid om lig- en standplaatsen aan te wijzen.

Hoewel de wet was gericht op bescherming van rondtrekkende woonwagens en woonschepen, bleek dat artikel 31 ook in de jaren 1970 en nog lang daarna een bruikbare ankerplaats voor minder mobiele woonschepen.



Cursus Smeden in Museumhaven Vreeswijk

In deze cursus leert u de basisbeginselen van het smeden. De cursus vindt plaats op 18 april, 25 april, 2 mei en 9 mei, van 11.00 tot 15.00 uur en wordt gegeven en begeleidt door professioneel smid en ervaren docent: Annelied van Dijk. <http://www.vuurspetters.nl/>. Aanmelden kan via museumwerf@museumwerf.nl. De kosten voor deze 4 daagse cursus bedragen € 300,-.



Colofon

En nu is het mij ook overkomen, begin maart verstpakte ik me bij het aan boord gaan en kukelde ik overboord, nota bene op onze vaste ligplaats. Gelukkig hebben wij op die plek na twee meter zwemmen een trap aan de kopse kant van de steiger waar we aangemeerd liggen en was ik er in een wip weer uit. Koud vond ik het eigenlijk niet, ondanks het kopje onder, maar ja, ik beschik dan ook over wat vet. Dus de persoonlijke schade stelde niets voor, maar dan begint het: al je papieren die je bij je draagt in je portefeuille en portemonnee zijn nat. Het vervelendste aan deze dure zwembobby is natuurlijk dat je telefoon overlijdt, de internettip hem in ongekookte witte rijst te leggen bood geen soelaas. Hij pruttelde hierna nog wel wat, maar gaf toch geen serieuze levenstekens meer. Ik heb een zakelijk abonnement maar dat loopt pas in juni af, en ondanks mijn voorstel om dat dan te verlengen in de hoop zo wat goedkoper aan een andere smartphone te komen, mocht mijn provider dit niet doen van de OPTA, de zogenaamde toezichthouder. Kortom, het werd een nieuw los toestel en ik kan in juni naar een goedkoper sim only abonnement. Je betaalt tenslotte, in welke vorm dan ook, tegenwoordig zelf je toestel. Dan heb je dat nieuwe fijne hebbedingetje, schijnt nu wel waterbestendig te zijn, en ga je er vanuit dat al je contacten (een stuk of zeshonderd) wel in de cloud of op je pc staan. Dat bleek niet geheel het geval te zijn, maar met wat improviseren zag deze digibeet toch kans om vanuit een oud bestand de meeste contacten weer op het nieuwe toestel te zetten. Dezelfde dag was ik ook al gestrand met de auto, omdat de V-snaar van de dynamo het had begeven. Gelukkig wel op mijn plek van bestemming. Je hebt zo van die dagen. Ik dacht het dit jaar goed voor elkaar te hebben, het schip was al vaarklaar en in blijde afwachting van het beloofde mooie weer. Maar nu eerst maar even aan de auto sleutelen, de laatste missende nummers achterhalen en deze in de telefoon zien te kloppen.

Schipper Brombeer



DELFT

Vele jaren kijk je mijmerend vanuit je bovenwoning naar het reilen en zeilen in de haven en dan ligt daar opeens je eigen schip. Blauw, geheel in Delftse stijl

24

Vaak heb ik bootbewoners de wens horen uiten dat als zij eenmaal met pensioen zijn, er dan graag met hun schip op uit willen trekken. Voor Guus en Lucy is deze wens bewaarheid. Edoch, zij woonden helemaal niet op een schip. Guus is wel altijd fervent zeiler geweest, maar een motorschip, langer dan 30 meter, vergt toch andere vaardigheden. Lucie was ook niet meteen om. Het leek haar vooral heel nat, vochtig en slecht voor haar gewrichten om te lang achtereen op het water te vertoeven. Inmiddels hebben ze het schip ruim vier jaar en kijken uit naar 1 april, dan moeten zij weer het ruime sop kiezen om plaats te maken voor passanten.

Wat ga je doen na je pensioen?

Guus wilde absoluut niet na zijn pensioen uit zijn neus gaan eten en was daarom al

geruime tijd voor het intreden ervan op zoek naar iets om aan te werken. Met een schip kom je dan heel aardig aan je trekken. Zij houden bovendien beiden erg van reizen en water. Een optelsom is dan snel gemaakt. Uiteraard hebben zij zich eerst georiënteerd en een paar keer een motorboot gehuurd om mee rond te trekken. Guus: "Je ontdekt dan, dat je met zo'n schip veel mogelijkheden hebt die je met een zeilschip niet hebt. Ook op sociaal vlak beviel het erg."

Een schip geschikt voor de Franse wateren

De volgende stap is dan natuurlijk op zoek gaan naar een schip. Eén ding stond meteen vast: het moest een oud stalen schip worden. Guus: "Zo'n ding als je in jachthavens ziet, daar wil ik nog niet dood op aangetroffen worden." Het schip dat zij na een lange speurtocht op het oog hadden werd hun door de makelaar afgeraden omdat zij daar niet mee door Frankrijk zouden kunnen varen. Hij wist wel een ander schip.

De Sincfal

De Sincfal is in 1923 gebouwd op een werf in Moerdijk, die zich voornamelijk toelegde op luxe motors. Guus: "Daar heb ik het schip ook heel lang voor uitgescholden. Tot ik de oude papieren vond en daaruit bleek dat het een schelpenkotter uit Yerseke was." In 2005 is het schip uit de vaart gehaald. Na een jaar op de kant te hebben gelegen werd zij gekocht door een Engels echtpaar dat er grootse plannen mee had: zij wilden er een varende hotelschip van maken. In Harlingen hebben ze het schip met 6 meter laten verlengen en vervolgens het lege casco naar Frankrijk gevaren. Daar werd het door een vriend ingetimmerd. Guus: "Je kunt zien dat er een vakman aan het werk is geweest, maar ook dat het geen scheepstimmerman was. Dat is toch echt een ander vak."

Een mislukte onderneming

Het liep niet helemaal zoals de Engelsen hadden gehoopt. Het businessplan dat zij hadden opgesteld was iets te ambitieus. Guus: "Zij hebben dus nooit een gast gehad. Dat is natuurlijk heel triest, maar aan de andere kant, zij waren beiden de zeventig ruim gepasseerd en dat is toch wel oud om nog aan zoiets te beginnen." Het schip kwam in de verkoop.

Kun je naar Bangladesh varen?

Na de tip van de makelaar zijn zij naar Frankrijk afgereisd om het schip te bekijken en waren meteen verkocht. Guus: "Ik zou er nu met andere ogen naar kijken. Het is niet per se een mooi schip, maar wel erg comfortabel en het heeft goede vaareigenschappen. We hebben er toen een taxateur op afgestuurd en naar aanleiding van het rapport dat hij had opgesteld besloten wij het te kopen. Wij kregen echter bericht terug dat het al verkocht was. Twee Bengalen hadden het gekocht zonder ook maar één vraag te stellen over het schip. Een maand later was er nog steeds geen geld overgemaakt en onze makelaar ging eens navraag doen bij de bank in Bangladesh. Die bestond al een jaar niet meer."

Eind goed...

Guus en Lucy werden weer benaderd omdat zij al eerder interesse in het schip hadden getoond. Het echtpaar is niet gezegend met veel zakelijk inzicht. Hoewel het een mooie gelegenheid zou zijn geweest een korting te bedingen, hebben zij de Engelsen juist wat extra betaald



omdat ze het allemaal zo zielig vonden. En je bevind je nu eenmaal niet in een perfecte onderhandelingspositie als je iets heel erg graag wilt hebben. Dat wisten ze eigenlijk ook wel.

Al doende leert men

Het halen van het groot vaarbewijs is in Frankrijk kennelijk minder zwaar dan in Nederland. Lucy: "Het schip was helemaal gebutst toen het hier aankwam. Er was weinig waar de man niet tegenaan voer, en ook bij andere vaardigheden zetten wij zo onze vraagtekens. De communicatie tussen het stel werd voornamelijk gedomineerd door het woord 'bloody' dat zij al stampend ten gehore brachten. Niet dat wij nooit ergens tegenaan geknald zijn hoor. Zeker het eerste jaar toen de boegschroef vaak haperde wilde het nog wel eens fout gaan. Je krijgt dan wel een snelcursus varen. We zijn nu ook helemaal op elkaar ingesteld."

Van flat naar recreatieschip

Dat het schip moest fungeren als hotel is goed te zien aan de indeling. In het ruim bevindt zich een lange smalle gang met deuren naar de verschillende kamers. Dat is overigens geen onoverkomelijk verlies aan ruimte aangezien zij een enorme stuurhut annex salon hebben waar het zeer plezierig toeven is. De bar waar de gasten moesten worden voorzien van een drankje staat er nog. De biertap is wel door de Engelsen meegenomen, maar de meeste meubels hebben zij achtergelaten. Dat is wel handig want Guus en Lucy zijn niet van plan hun flat op te geven. Zij

hebben van daaruit nu een prachtig uitzicht op hun eigen schip.

Van recreatieschip naar woonschip

Het lag aanvankelijk in de planning alleen in de zomer met het schip rond te trekken. Ze moeten dan zelfs weg omdat ze alleen een ligplaatsvergunning hebben voor de wintermaanden. En dan heeft je zoon opeens woonruimte nodig, dus ja deze winter hebben ze ook op het schip doorgebracht. Bepaald geen straf zo evalueren zij. Ik geef ze nog een jaar en dan wonen ze permanent op het schip. Wellicht in Frankrijk. ■

ADVERTENTIE

HETTEMA
wonen-op-water

Uw woonark te koop zetten op Funda!

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

Nu inclusief Marktplaats!

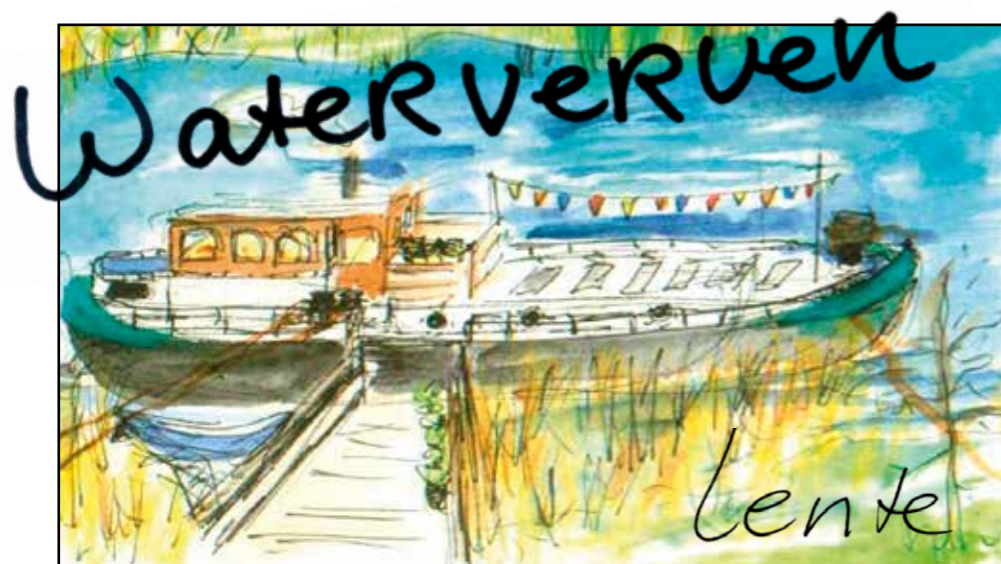
Wij taxeren en verkopen door héél Nederland

Sjoerd van HetteMA

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

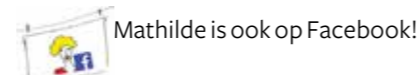
Beëdigd Woonarktataxateur / Makelaar vastgoedpro | funds

25



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



Uitgekleed, want plots nog laagje ijs



Dus nog maar even binnen aan de slag



De vloer wordt mooi!



Jammer van de poezenpootjes



Ook de kastjes even gedaan



Onze vrienden lopen de tjalle (even kijken dus)



Zó zag het er binnen uit.

VAN DER WOUDE DE GRAAF **ADVOCATEN**
&
TONEN **ADVOCATUUR**

**JURIDISCHE PROBLEMEN
MET UW WOONSCHIP?**

BART TONEN & MATTHIJS VERMAAT

Zijn gespecialiseerd in de juridische problemen die bij het wonen op een woonschip kunnen ontstaan. Wij kennen de woonschipwereld uit eigen ervaring en schrijven daar ook regelmatig over.

Matthijs Vermaat

T 020 676 66 90
E vermaat@woudegraaf.nl
W www.woudegraaf.nl

Bart Tonen

T 020 354 15 35
E tonen@tonenadvocatuur.nl
W www.tonenadvocatuur.nl

Willemsparkweg 31
1071 GP Amsterdam

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

**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

**KOMPAAN VOCHTWERING
VOEGWERKEN & VOCHTWERING**

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



ONLINE VERKOPING

in opdracht van belanghebbenden,

Woonboot "Den Auctère"



WOONBOOT (b.j. 1959), woonbare opp. 184 m², boot-afm. 38,5 x 5,1 m, 8 cylinder dieselmotor "Detroit Diesel", dubbele beglazing, verwarming mazout, watervignet aanwezig, v.v. 3 slaapkamers (8 pers.), 2 toiletten, badkamer, keuken met eetplaats, leefruimte, living met open haard;



SLUITING: woensdag 15 APRIL vanaf 19u00

Bezichtiging: dinsdag 14 april van 13u00 tot 16u00

Kanaal in Oostvaardijk - 1850 Grimbergen

Foto's / catalogus op onze website

www.TroostwijkAuctions.com

**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



**De onderlinge specialist
in scheepsverzekeringen**

”Ik ben blij met mijn keuze voor EOC omdat zij verstand hebben van alle soorten (varende) woonschepen, dus ook die van mij.”

- **Klant centraal**
- **Gratis EOC inspectie**
- **Specialist**