

# Woonboot

MAGAZINE

**Aktievoeren:  
handen ineen  
op het water**

**Besparen is  
een kunstje**

**Zeilend  
vrachtvaren,  
hoezo  
ouderwets?**

**Het is goed  
afmeren  
in Friesland**

# 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!

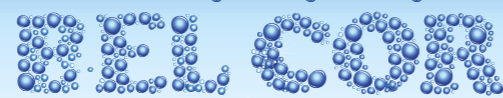
Informeer naar de voorwaarden en vraag een vrijblijvende offerte aan!

**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 10075, 1001 EB, Amsterdam  
Postbank SUWP: ISBNNL73INGB0000384863  
suwp@woonbootmagazine.nl  
www.woonbootmagazine.nl

De SUWP is bereikbaar  
op 020-6238385

Landelijke Woonboten Organisatie  
Informatie, advies woonbotenzaken  
Postbus 8192 3503 RD, Utrecht  
lwo@lwoorg.nl  
www.lwoorg.nl  
Postbank LWO: NL115INGB0003999739

Ledenadministratie LWO/SUWP  
020-3378006

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

Aan dit nummer werkten verder mee:  
Schipper Brombeer, Yvonne Helsloot,  
Eric Macdiarmot, Suzanna Markusse, Frans Nuberg,  
Mathilde Renes, Cisca de Ruiter, Bert van Rooijen,  
Ulbo de Sitter,

Vormgeving:  
Mirjam Verheul

Lithografie en druk:  
Quantes, Rijswijk

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

Losse nummers: € 3,80.

Lidmaatschap LWO en abonnement:  
€ 39,50

Copyright © 2015  
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: GRIET DE VOS

## IN DIT NUMMER



### Vrachtvaarder 'Tres Hombres' herstelt het zeil in ere

Dat idealisme niet uit dromerij hoeft te bestaan maar werkelijkheid wordt als je de daad bij het woord voegt, bewijzen aanpakkers Jorne Lanelaan, Arjen van de Veen en Andreas Lackner met hun unieke zeilend vrachtschip 'Tres Hombres'. Er zijn plannen voor meer schepen..

### Een mooie traditie slim beheerd

Dat er een logisch verband bestaat tussen het verkopen van wimpels en in steigers geïntegreerde kano-overstapplaatsen, 'palen voor varende woonschepen' en het in stand houden van een echt Friese traditie – gratis afmeerplekken – wordt u uitgelegd door recreatieschapdirecteur Lourens Touwen.



### Woelige jaren zeventig deel 2

Woonbootbewoners aller ligplaatsen, verenigt u! Voor aktievoerende woonbootbewoners waren de jaren zeventig even roerig als de jaren zestig voor Maagdenhuisbezitters en provo's. Het aktievoeren, in het begin vooral ludiek, wordt volwassen. Deel 2 in de vierdelige serie van van Bert van Rooijen

### ADVERTEREN IN WOONBOOTMAGAZINE?

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

### Puzzelen met water

Dave Schmalz, immer rusteloos op zoek naar mogelijkheden om het leven aan boord efficiënter, zuiniger, schoner, simpeler en aangenamer te maken, vertelt u wat een keukenwreker met waterbesparing te maken heeft op pag. 10

## INHOUD

23<sup>e</sup> jaargang nummer 4  
Augustus 2015

- 4 Werken aan boord
- 8 Milieu en Techniek
- 10 De Marrekrite
- 13 De boot, de mens, het bouwwerk en het besluit
- 14 Lokaal nieuws
- 16 Spannende tijden!, deel 2
- 19 Schipper Brombeer
- 20 Relas van een verboting 5
- 22 Juridisch bekeken
- 24 LWO
- 25 Boekrecensie
- 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

# Zeilend vrachtschip 'Tres Hombres'

'Wij vinden eigenlijk dat er zo min mogelijke producten getransporteerd moeten worden. Alleen wat hier niet groeit en dan CO2 neutraal.'

**W**aarom zouden we niet net als vroeger onze goederen per zeilschip vervoeren?' vroegen Jorne Langelaan, Arjen van de Veen en Andreas Lackner zich af toen zij aan boord van de bark Europa, voortgedreven door de wind, een paar dagen gelijke koers hielden met een

zwaar vervuילend vrachtschip. Terug van de reis besloten zij het niet alleen bij woorden te laten. Zij kochten een schip, sloopten meteen de motor eruit en met de hulp van vrijwilligers, en vele mensen die aandelen kochten in het schip om de verbouwing te financieren, slaagden zij er in haar om te bouwen tot een zeilwaardig schip. Zij doopten het schip 'Tres Hombres'. Zo werden zij altijd genoemd door

de kapitein op de bark Europa omdat ze altijd samen optrokken. Het voormalige Duitse oorlogsschip was in 2009 klaar voor haar vreedzame pioniersmissie. De eerste tochten van het schip genereerden uiteraard de nodige media aandacht. Zo kregen de jongens handvatten aangereikt om voorlichting te geven over de vervuילende handelsvaart. Dat was natuurlijk wat zij mede beoogden. Een stichting werd in het leven geroepen om de zeilende handelsvaart te promoten: de Fair Transport Foundation, met een kantoor in Den Helder. Het takenpakket breidde zich uit en er werd steeds meer personeel aangetrokken. Aanvankelijk vrijwilligers, maar ook steeds meer betaalde krachten. Dit najaar hopen zij een tweede schip in de vaart te brengen: de Nordlys, een houten schip uit 1873, dat straks met de eer gaat strijken het oudste nog gebruikte vrachtschip ter wereld te zijn. Voor de beleggers onder ons: daar zijn nog aandelen van te koop. De 'Tres Hombres' ligt afgemeerd voor de IJ-kantine van het NDSM terrein. Ik had doorgekregen dat hembre Andreas aan boord zou zijn. Als ik het schip nader valt meteen een groot kleurrijk zeil op. Ik verneem later dat het onder leiding van kunstenaar Hetty van der Linden beschilderd is door weeskinderen uit Portugal en Kaap Verdië. Zij maakt er later tassen van en de winst zal weer ten

Kapitein Lammert met hembre Andreas



Onder leiding van Hetty van der Linden door weeskinderen beschilderd zeil.

► goede komen aan de kinderen. Een mooi voorbeeld van één van de vele nevenprojecten waar de stichting aan meewerkt. Aan boord ga ik op zoek naar Andreas. Die is bezig en blijft bezig en vraagt om even en vervolgens nog even geduld op te brengen. Geen enkel probleem, er is genoeg te zien en één van de bemanningsleden vertelt een boeiend verhaal over wijn die, zo hadden kenners in Frankrijk ondervonden, een exquisite

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](http://www.duursma.info)

## 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](http://WWW.KOMPAANVOCHTWERING.NL)  
E-MAIL: [INFO@KOMPAANVOCHTWERING.NL](mailto:INFO@KOMPAANVOCHTWERING.NL)

smaak had gekregen door het meedeinen op de golven. Terwijl ik verlekend mijmer bij de gedachte aan een glaasje klotswijn duwt Andreas een bruin gebrande jongen naar voren: 'Dit is de kapitein, hij kan meer vertellen over de reis dan ik.' Diens aanvankelijke reactie, die bestond uit het maken van een stop-teken, het achterna rennen van Andreas met de woorden: ja, ho, hé, wacht eens even, stond gelukkig in schril contrast met het enthousiasme waarmee hij mij later te woord stond. Best begrijpelijk allemaal, hij had net na acht maanden op zee de kapiteinspet overgedragen aan Andreas en was afscheid aan het nemen van de bemanningsleden.

Kapitein Lammert Osinga, 3 jaar werkzaam op de Tres Hom-bres, daarvoor 20 jaar in de chartervaart. Het schip is vandaag toegankelijk voor publiek. Het interview vindt, bij gebrek aan een rustig plekje, plaats aan dek. Op de achtergrond speelt een accordeonist. Ik vraag Lammert waar de voorbije reis naartoe is geweest. 'We komen net terug uit de Cariben. We zijn naar de Canari-sche eilanden geweest, Kaapverdië, Grenada, de Dominicaanse republiek en de Azoren. We hebben uit Bonaire aloë vera mee- genomen, uit Grenada chocoladerepen, en cacaobonen, rum en koffie uit de Dominicaanse Republiek. De producten die wij vervoeren zijn zoveel mogelijk eerlijk geproduceerd. Wij zijn dit jaar bij tree-to-bar, een coöperatie van 1000 kleine boeren, langs geweest met de hele bemanning. Die helpt ook mee met de bouw van scholen en gemeenschapsruimtes. Onze voor- naamste zorg is natuurlijk het transport. Biologische producten worden steeds populairder, maar het transport is nog steeds een beetje de 'missing link' in de ecologische sector. Wij wil- len graag bewijzen wat er mogelijk is en kunnen zo misschien een weg banen naar bijvoorbeeld hybride transport. Eigenlijk zijn we voorstander van het vervoeren van zo min mogelijk producten, alleen wat écht noodzakelijk is. Probeer je bijvoor- beeld maar eens de Nederlander voor te stellen zonder koffie. We hebben ook vaste afnemers zoals bijvoorbeeld de Chocolate Company en voeren een eigen keurmerk. De rum bottelen we zelf: De Tres Hombres rum (twee prijswinnende producten)

### Is het ook rendabel?

'Ja, sinds twee jaar krijgen de bemanningsleden ook een salaris uitbetaald. Van de 15 bemanningsleden zijn er 8 in opleiding, die betalen om mee te varen. Bovendien hebben wij geen bonus slurpende directie, dat scheelt ook. Bij ons gaat alle winst terug in het project. Wij willen ook uitbreiden en niet alleen met de Nordlys. We hebben ook plannen om aan de hand van tekeningen uit een museum één van de snelste clip- pers van vroeger na te bouwen. Dat schip zal een laadvermogen hebben van 500 ton.'

### Ik kan me voorstellen dat je op een schip zonder motor het een en ander beleeft.

'Het is altijd een spannend moment als het land dichterbij komt, soms hebben we een klein sleepbootje geregeld, soms ook niet en dan ben je toch afhankelijk van de wind. Toen we de Azoren binnenzeilden heb ik drie ankers moeten uitgooien voor we eindelijk stillagen. We hebben ook de afgelopen tocht 8 dagen geen wind gehad. Vooral de kok werd toen erg bang dat zij ons straks niet meer te eten zou kunnen geven. Zonder



Bij Barbados

motor leer je ook echt de kunst van het zeilen. Je gaat echt overstag. Veel char- terschepen doen dan toch even de motor aan. Dat is ook een stukje vakmanschap dat door ons blijft bestaan. We vetrekken altijd in het najaar. Het kan dan flink spo- ken op de Noordzee en dan kan er wel eens wat kapotgaan. Wij kunnen in prin- cipe alles zelf repareren. Het schip wordt

goed onderhouden en dat gebeurt met liefde. Als je je schip onderhoudt, zorgt het schip voor jou.'

### Hoe is de sfeer onderling?

'Eigenlijk zit je aan boord in de gevange- nis met de kans te verzuipen. Nee hoor, grapje, we hebben heel veel lol onder- weg maar je zit natuurlijk wel met elkaar

opgescheept. Dat heeft ook een mooie kant, je moet ieder conflict uitpraten. Door alles wat je samen mee maakt krijg je een heel hechte band. We nemen soms ook moeilijke jongeren mee. Ik vind dat erg leuk om te doen. Ze krijgen hier waardering en het idee wel degelijk iets te kunnen. Je ziet ze tijdens de reis ook echt opknappen. Ach, we zijn stiekem allemaal wel een beetje moeilijk. Heel sporadisch gaat er wel eens iets fout en dan kun je met iemand echt niet ver- der varen. Over het algemeen geldt dat ik de bemanning twee keer zie huilen. De eerste keer als ze aan boord komen en hun slaapplek voor de komende maanden zien en de tweede keer als we weer terug zijn en ze naar huis moe- ten. Lammert wil dit werk nog zo lang mogelijk blijven doen. Liefst straks op de Nordlys. De stichting kan rekenen op de inzet van vele vrijwilligers, maar soms zijn er ook vakmensen nodig. Zeker aan boord. Misschien voelt iemand zich aan- gesproken?' ■

Voor meer informatie verwijst ik door naar de website van de stichting: [www.fairtransport.nl](http://www.fairtransport.nl) of [www.fairtransport-foundation.com](http://www.fairtransport-foundation.com)

De laatste tijd horen we veel nieuwsberichten over het wereldwijde tekort aan drink- en landbouwwater – reden om ons af te vragen of we in Nederland niet vreselijk verwend zijn.

# Op pad naar een duurzaam bestaan: zuinig met hulpbronnen omgaan

Omdat mijn ark nog steeds op de stek van iemand anders ligt, hou ik alle meters intensiever dan voorheen in de gaten – maar dan toch gaat de aandacht meer naar stroom en gas dan naar het water. Laatst schrok ik me lam toen ik naar aanleiding van bovengenoemde nieuwsberichten de watermeter opnam en ontdekte dat ik in de zesende maand die ik hier woon ruim 47 kubus drinkwater heb opgemaakt. Het dringt pas echt tot je door als je bedenkt dat dat 47.000 liter in 195 dagen is, ofwel ruim 241 liter per dag – en dat voor een alleenwonende man die niet eens een ligbad heeft!

De vraag dan rijst, waar gaat al dat water naartoe? Je spoelt de wc zoveel keer per dag door, en nu ik er bewust van ben heb ik dat gemeten: een kleine 9 liter per beurt. Dan sta je elke dag een poosje onder de douche, en je drinkt uiteraard wat op. Verder doe je de was om de paar weken en ik heb geen idee hoeveel water daarmee gemoeid is maar het is ook niet iets dagelijks. Ik heb snel de neiging om mijn warmwatervoorziening (een deel van) de schuld te geven, want die is een keukengeiser die het alleen goed doet als de warm water kraan wijd open staat. Daar gaat-ie dan, zowel onder de douche

(waar je om het vol te kunnen houden de koude kraan ook flink open moet zetten) als bij het spoelen van de afwas stroomt het water betrekkelijk hard door, te weten met 6 liter per minuut!

## Dagdromen

Voorals zie ik de douche als mogelijke boosdoener. Ik dacht die consumptie redelijk in de hand te hebben doordat ik eerst even warm water laat lopen terwijl ik mijn haar was en uitspoel. Dan gaat de kraan dicht terwijl ik de rest inzeep en met het washandje bewerk. Vervolgens de kranen weer open om de zeep af te spoelen en klaar is Kees! Dat moet geen tientallen liters water nodig hebben, toch? Nou ja, vandaag heb ik het voor de goede orde gemeten en het debiet voor 10 juni was 63 liter, wat beslist niet gering is. Maar maak er 65 liter van en voeg vijf keer de wc doorspoelen bij en dat maakt voor een dag toch maar 110 liter en geen 240 liter als totaal! Waar raak ik, dag in en dag uit, de overige 130 liter aan kwijt? Wat je wel eens kunt vergeten is dat, zeker in de koudere tijden van het jaar, het bijzonder lekker is om van die eerste opwarmfase onder de douche te genieten. Zodoende kan je de tijd dat je 't blijft door laten lopen, uit het oog verliezen. Wat te doen? Je horloge in de gaten houden gaat niet



De stortbak met reeds 'geïnstalleerde' frisdrankflessen. Wie dit iets netter wil uitvoeren kan op zoek gaan naar geschikte, maar minder hoge flessen (eventueel van glas).

op als je 't niet onder de douche draagt en bovendien is het erg verleidelijk om ermee te smokkelen (je weet het wel – starttijd als 8.10 onthouden terwijl deze in werkelijkheid 8.08 was). Beter is misschien om een keukenwekkertje in de badkamer te hebben en deze altijd op de gewenste tijdlimiet in te stellen voordat je de kranen opendraait. Elke 5 minuten dagdromen is weer 30 liter water weg. Waterbesparende douchekop? Zoek 'm aan het bovineinde van je hals!

## Stortbak

Dat de wc veel water opslurpt is geen nieuws. Dat het meer is dan wat ervoor nodig is, vermoeden de meesten onder ons ook wel. Mijn wc is een heel eenvoudige uit het grijze verleden, een plateau-model commode met de stortbak hoog op de muur. Die bak ziet er niet bijzonder groot uit, maar per spoelbeurt komt er toch bijna negen liter water uit. Dit moet

natuurlijk uit de drinkwaterleiding weer aangevuld worden. Voor een bootbewoner is het een uitdaging om een systeem te bedenken waarmee je water uit de plomp oppompt om de stortbak van de wc bij te vullen. Ik heb daar vaker over nagedacht, zelfs verzinsels in elkaar geknutseld met pompompen enzovoorts. In een oude aflevering van deze rubriek zal er iets over staan. Wat deze uitvinding in de weg staat is het voor alle professionele ingenieurs (tenminste van de oude garde) bekende Kiss-principe: 'Keep it simple & stupid' – wat wanneer iemands geesteskind flopt, tot 'Keep it simple, stupid!' muteert. Mijn zelfverzonnen stelsel met een pomp aan de waterlijn dat bestuurd wordt via een vlotter in de stortbak en dat, als iets misgaat, je woning tot zinken kan brengen – daar kan je beter niet aan beginnen. Zeker waar je ook met netstroom in de plomp zit te knoeien. Vooral moet je verzekeraar er niets van te weten komen!

## Baksteen

Dat wil niet zeggen dat er geen 'low-tech' maatregelen zijn die effect sorteren. Toen ik in mijn eigen stortbak keek (hiervoor gebruik je een spiegeltje en een zaklantaarn) ontdekte ik dat er al een of ander soort aanvullend drijflichaam aan de onderkant van de afsluitvlotter is aangebracht. De sporen aan de binnenkant van de bak getuigen aan een verlaging van een centimeter of drie van het afsluitniveau. Gegeven dat de doorsnee van de bak op die hoogte ongeveer 560 cm<sup>2</sup> is, zal deze aanpassing een kleine twee liter in het doorspoelvolume schelen. De resulterende 9 liter levert een volstrekt acceptabel spoelresultaat. De klassieke maatregel is echter de baksteen in de stortbak. Door ruimte op te vullen waar anders spoelwater zou staan, verlaagt de steen het spoelvolume. Persoonlijk vind ik het een beetje eng om zo 'n zwaar voorwerp in een plastic bak de plaatsen, vooral wanneer je niet zeker weet

dat de montage aan de muur het extra gewicht echt kan dragen! Maar je kunt hetzelfde resultaat bereiken door plastic frisdrankflessen vol water in de bak te zetten. Het gewicht van deze flessen is verwaarloosbaar maar het water dat ze omsluiten gaat met de spoelbeurt niet mee. Zo 'n fles is iets hoger dan de diepte van het water in de (volle) spoelbak en dat is ook nuttig, want het gewicht van het water in de flessen dat boven het vulniveau van de bak staat, helpt te voorkomen dat de lichte flessen aan de wandel gaan en de mechaniek van de afsluiter belemmeren. Dit heb ik inmiddels toegepast, met twee van die flessen. Het verbruik per spoelbeurt is dus van 9 naar 7 liter verlaagd, terwijl de spoeling nog steeds volkomen acceptabel blijft. Over de boekhouding van het overige verdwenen water moet ik nog nader onderzoek doen want ik vind het echt onbegrijpelijk. In een volgende aflevering beloof ik er weer op terug te komen! ■

## Fabeltjes

Van alle kanten worden we met adviezen bestookt om voedingen van apparaten uit het stopcontact te trekken wanneer ze niet in gebruik zijn – onder meer 'omdat ze steeds stroom trekken ook al ze niets nuttigs doen'. De gedachte is dat de elektronische sturingen van deze voedingen zelf stroom verbruiken en dat kan kloppen wanneer de sturingen elektronica bevatten. Maar niet alle voedingen hebben dergelijke elektronica en in veel gevallen wanneer ze 't wel hebben kan dit zo zuinig zijn dat er nagenoeg geen meetbare ruststroom is.

Ik heb een aantal gevallen met meetapparatuur gecontroleerd; voorbeelden zijn:

- Nokia 'dom foon' oplader, als toestel niet aangesloten is: 0,00 Watt
- Nokia oplader met toestel aangesloten maar reeds volgeladen: 0,00 Watt
- Dell laptop voeding als laptop niet is aangesloten: 0,1-0,2 Watt (plm. 1 kWh/jaar)
- Dell laptop voeding met laptop in slaapstand: 0,9-1,0 Watt (plm. 8 kWh/jaar)
- Dell laptop voeding met laptop wakker maar 'stationaire': 20-22 Watt
- Dell laptop voeding met laptop druk bezig: plm. 40 Watt.

Mijn mening over de eerste vier gevallen is dat je die apparaten elke keer gestipt uit het stopcontact kunt halen en daardoor een heel kleine bijdrage aan de verduurzaming van de maatschappij leveren – maar dat je door dezelfde hoeveelheid of zelfs minder van je eigen energie aan andere maatregelen te besteden, vermoedelijk een (veel) grotere bijdrage kunt leveren. Kortom: dat het de moeite niet waard is. De klap op de vuurpijl betreft de verwarmingslinten die we aan de water- en rioolleidingen tussen onze woningen en de wal hebben. Ik ze hoe sommige van mijn burens de stekkers van deze verwarmingen in de zomermaanden eruit halen omdat zij 'zelfs als ze niet aanstaan stroom verbruiken'. Dit is jereinste onzin, want de sturing van deze linten is helemaal niet elektronisch maar bestaat gewoon uit een bimetaal thermostaat net zoals in je huiskamer – en als die 'uit' staat dan wordt er nul komma nul stroom verbruikt. Dit heb ik ook voor alle zekerheid gemeten. Je moet er niet aan denken dat je die stekkers er uittrekt, om dan te vergeten ze vóór de vorsttijd er weer in te steken!



Het hoort van oudsher bij Friesland om in het buitengebied gratis te kunnen liggen. De Provincie biedt de basisinfrastructuur, Recreatieschap De Marrekrite neemt de rest voor haar rekening. Doordat taken en financiën uit de pas lopen zijn slimme oplossingen gewenst. Lourens Touwen, directeur van De Marrekrite, vertelt.



Een noviteit is de in de afmeersteiger geïntegreerde kano-overstaptelek, resultaat van de samenwerking tussen de Nederlandse Kano Bond en Recreatieschap De Marrekrite.

Marboeien bieden vrijheid, veiligheid en zekerheid.

# De Marrekrite aanmeren in Friesland

**10** **K**ortweg De Marrekrite, opgericht in 1957 en een samenwerkingsverband tussen de Provincie Friesland en 19 Friese gemeenten. Onze doelstelling is de komst van watersporters naar Friesland stimuleren en het aanmeren reguleren. De hoofdtaak van het recreatieschap is beheer en onderhoud van de gratis ligplaatsen voor de recreatievaart', aan het woord is Lourens Touwen, directeur van De Marrekrite sinds mei 2012. 'Met zes vaste medewerkers en ruim dertig vrijwilligers nemen we een heel scala aan

taken voor onze rekening. De vrijwilligers verdelen we in twee categorieën: toezichthouders en wimpelverkopers. Die laatste groep heeft in 2014 een substantiële bijdrage geleverd aan de wimpelbrengr met het recordbedrag van ruim 182.000 euro. Onze toezichthouders controleren jaarlijks de staat van de voorzieningen. Zij zijn ongelooflijk belangrijk, zij zijn onze ogen op het water.'

## Klantgericht

'Als recreatieschap houden wij voortdurend rekening met de wensen van onze

gebruikers zonder de financiële middelen die tot onze beschikking staan uit het oog te verliezen. De moderne watersporter heeft verschillende wensen, bijvoorbeeld een gestroomlijnde brug- en sluisbediening, schone en veilige afmeerplekken, ligplaatsen met veel privacy, ligplaatsen waar het gezellig is voor de kinderen en met de mogelijkheid om tentjes op de wal te plaatsen. Ons klantaanbod is erg gevarieerd. Wij bedienen dagrecreanten met open zeilbootjes tot en met eigenaren van varende woonschepen met een lengte van dertig meter', aldus Touwen.

## Grootste uitdaging

'De moeilijkheid is dat er nooit een relatie is geweest tussen de groei van de voorzieningen en het beschikbare budget. Het grootste vraagstuk waar we nu voor staan is voldoende financiën genereren voor toekomstige activiteiten. Onze middelen zijn hoofdzakelijk afkomstig van de Provincie Friesland en de 19 aangesloten Friese gemeenten, aangevuld met inkomsten uit wimpelverkoop en donaties. Onze jaarlijkse begroting ligt tussen de 1.500.000 en 1.700.000 euro. Kortom: we moeten steeds meer doen met hetzelfde geld en dat vraagt om slimme oplossingen.'

## Noviteiten

'Geld besparen en dezelfde kwaliteit leveren vraagt om nieuwe samenwerkingsverbanden, recent ontwikkelde materialen en bijzondere oplossingen. Resultaat van zo'n samenwerkingsverband is de in de afmeersteiger geïntegreerde kano-overstaptelek. Samen met de Nederlandse Kano Bond (NKB) ontwikkelden wij dit concept.

De extra bouwkosten bovenop een normale damwand zijn bijna nihil en deze constructie bespaart ons bovendien het onderhoud van een aparte kanosteiger. Door onze samenwerking met de NKB zijn wij verzekerd van tevreden kanoërs. Kortom een win-win situatie. Een voorbeeld van een forse besparing door toepassing van nieuw ontwikkelde materialen is de zwart-betonnen damwand. In het verleden gebruikten wij houten wanden met een levensduur van 25 jaar, die ook tussentijds veel onderhoud vergen. De betonnen damwand heeft een levenscyclus van maar liefst 75 jaar en vergt in die periode slechts minimaal onderhoud. Lengte-krimp bespaart ook veel geld. Bij vervanging van een steiger van 50 meter plaatsen we vaak maar 32 meter terug. Het resultaat: een lagere investering en minder onderhoud. Uiteraard zoeken we tegelijkertijd naar oplossingen om deze meters op te vangen. Een voorbeeld is "de paal voor grote schepen". Op 10 meter afstand van de steiger slaan we een paal zodat een groot schip alleen met de kop ►

## Waarom een wimpel?

Het aanleggen aan Marrekrite-ligplaatsen kost u helemaal niets. Maximaal drie dagen mag u gratis gebruiken maken van dezelfde ligplaats, het vuil wordt opgehaald en het gras wordt gemaaid. Het realiseren van nieuwe steigers en onderhouden van bestaande voorzieningen kost veel geld. Door het kopen van de Marrekritewimpel (niet verplicht) draagt u direct bij aan het in stand houden van vrije ligplaatsen in Fryslân! Uw bijdrage wordt zeer gewaardeerd. De kleinste wimpel kost slechts 15 euro. De wimpel is op heel veel plaatsen in Fryslân te koop. U kunt terecht bij de meeste watersportverenigingen, VVV's, watersportbedrijven, botenverhuurders en jachthavens. Op verschillende plaatsen in Fryslân komt u ook vrienden van De Marrekrite tegen. Deze veldverkopers zullen enthousiast proberen om u een wimpel te verkopen. Ze kunnen zich legitimeren.



De Milieuboot MK2, voorheen Anja, al dertig jaar een bekende verschijning op het Friese water.

Vaste schipper van de MK1 en technische man Emile Stoelinga zet onderweg even een omgewaaid Marrekrite bordje recht.

TEKST: KLAAS KOETJE

# De boot, de mens, het bouwwerk en het besluit

► of kont aan de steiger hoeft te liggen. Die tien meter steiger bespaart ons 5000 euro, de paal kost ongeveer 650 euro. Grote schepen, met name varende woon-schepen, vinden op deze manier gemakkelijker een afmeerplek en het neemt de irritatie weg bij de kleine recreatievaart. Een tweede voorbeeld om meters te winnen tegen relatief lage kosten zijn onze MarBoeien', vertelt Touwen enthousiast. 'MarBoeien maken het ankerliefhebbers gemakkelijk en biedt ze vrijheid en veiligheid. Inclusief plaatsing kost een boei 1500 euro. Als er een regelmatig schepen van 30 meter aan afmeren scheelt dit op termijn 30 meter steiger, zo'n 15.000 euro. Tel uit je winst.'

## Op het water voor het water

'Naast de aanleg en het groot onderhoud van de 285 afmeerlocaties met ruim 3500 ligplaatsen neemt het recreatieschap ook het dagelijks onderhoud voor zijn rekening. Aan het maaiwerk, het uitvoeren van kleine reparaties en de afvalverwijdering heeft ons team de handen meer dan vol. Kort na mijn aantreden heb ik gekozen voor permanente inspectie vanaf het water. Door de inzet van onze MK1, met

Directeur Lourens Touwen aan het roer van zijn eigen schip.



vaste schipper en technische man Emile Stoelinga, zijn we minder afhankelijk van externe bedrijven en worden kleine reparaties direct en ter plekke uitgevoerd. Recent is onze vloot uitgebreid met de milieuboot MK2. Velen kennen het schip als de Anja, al dertig jaar verantwoordelijk voor het legen van de Marrekrite containers. Omdat de ervaren schipper nu bij ons op de loonlijst staat zijn de lijnen korter. Dit vertaalt zich in een optimale dienstverlening aan de gebruiker. Ook bij een goede waterkwaliteit is De Marrekrite nauw betrokken. Uit onderzoek door Wetterskip Fryslân blijkt dat de verontreiniging van het zwemwater in de buurt van aanlegplaatsen vaak te hoog is. In 2014 is de campagne "Stop lozing afvalwater" gestart, een samenwerkingsverband tussen de Provincie Friesland, Het Friese Merenproject, het Watersportverbond, Wetterskip Fryslân en Recreatieschap De Marrekrite. De provincie financiert het driejarige project, wij nemen de operationele uitvoering voor onze rekening. In de zomermaanden voeren wij vanaf de Vuilwater Boot een positieve campagne die er op is gericht het gesprek aan te gaan met de vervuiler en bieden wij aan de vuilwatertank leeg te zuigen. En het werkt, metingen leveren het bewijs', besluit de directeur trots.

## Toppositie

'De Marrekrite is ontstaan vanuit de gewoonte om met de boot in het riet te liggen. Die enkele bootjes rond 1950 waren geen probleem, maar toen de waterrecreatie toenam ontstond de noodzaak om het aanmeren te reguleren. Het hoort van oudsher bij Friesland om in het buitengebied gratis te kunnen liggen. De Provincie biedt de basisinfrastructuur om mensen

door het landschap te laten zwerven. Na een aantal dagen ontstaat de behoefte aan drinkwater, diesel, boodschappen en vertier. Dit genereert inkomsten voor de jachthavens en dorpen en steden aan het water. Friesland is dé watersport provincie van Nederland en wil die toppositie graag houden. Als recreatieschap ondersteunen wij waar we kunnen. Daarom hebben wij recent voet aan vaste wal gezet. Toen enkele watergemeenten ons vroegen om de routebewijzering van het Fietsknooppuntennetwerk er bij te doen hebben wij geen moment gearzeld. Het leuke is dat er nu ook niet-watergerelateerde gemeenten meedoen. Het betekent een geweldige groei van het draagvlak', aldus een enthousiaste Lourens Touwen. 'We hebben als organisatie een hoop op ons bord. Voor mij persoonlijk geldt dat het de leukste baan van Friesland is en ik vind het een eer dat ik het mag doen. Soms is het meer dan heftig maar ook, en dat is het leuke, ontzettend afwisselend. Ik spreek bestuurders in Friesland, lig op mijn knieën op een steiger, vergader met recreatieondernemers en ga het bos in met de boswachter. Ik kom op de allermooiste plekjes. Ik dacht dat ik de provincie goed kende, maar er is nog zo verschrikkelijk veel moois te ontdekken in Fryslân.' ■

## Websites

- [www.marrekrite.fr](http://www.marrekrite.fr)
- [www.marrekrite.fr/wimpel/waarom-een-wimpel](http://www.marrekrite.fr/wimpel/waarom-een-wimpel)
- [www.fryslan.fr/bedieningstijden](http://www.fryslan.fr/bedieningstijden)
- [www.fietsknooppunten.nl](http://www.fietsknooppunten.nl)
- [www.friesemeren.nl/nl/natuur-en-economie/vuilwaterinzameling](http://www.friesemeren.nl/nl/natuur-en-economie/vuilwaterinzameling)
- [of download de app](#)

Ongetwijfeld elders in dit nummer: wat men zo vindt van de wijziging van de Woningwet oftewel of woonboten beschouwd moeten worden als bouwwerken en dat vooral de behoudzuchtigen zich in allerlei kronkelende redeneringen wringen teneinde vooral toch maar niet te hoeven voldoen aan dat vermaledijde Bouwbesluit (een minstens 349 pagina's lange opsomming van veel onbegrijpelijke regels) dat iedere huisbewoner vertelt hoe hoog de wc moet zijn of waar de meterkast geplaatst moet worden en welke ramen welke lichtdoorlatendheid moeten vertonen bij zeker oppervlak en zo voort en zo verder want het zou toch wat zijn dat die door bootbewoners zo geprezen vrijheid om overal tegen een ligplaatsverbod aan te varen maar wel zelf te kunnen bepalen hoe klein je slaapkamer is onder vuur komt te liggen en erger nog de bootbewoner wordt ontnomen die regelmatig vaart als je de epistels mag geloven want plotseling woont iedereen op z'n varende monument of als een- of tweemaster vermomde drijvende herberg of vaart iedereen meer door Neerlands waterwegen dan dat men op een plek is verankerd en het is eigenlijk maar een heel klein groepje dat zich heeft verschansd in drijvende bunkers die gemakkelijk voor een bouwwerk kunnen worden aangezien al staat er wat veel water in of onder de kelder en zijn ze met geen mogelijkheid nog in beweging te krijgen behalve omhoog en omlaag.

## Afijn.

Ik mis zoveel mensen. Mensen die op boten wonen. Mensen die belastingtechnisch ongelijk behandeld worden. Mensen die geen hypotheek kunnen afsluiten omdat ze toevallig op een drijvend onderkomen wonen. Mensen die een vaste woonplaats hebben waar werk, vrijetijdsbesteding, familie en vrienden in de onmiddellijke nabijheid zijn en waarvan een enkeling bij wijze van caravan zijn varende woonschip heel af en toe een paar weken per jaar losgooit om vakantie te vieren in een andere omgeving. Mensen die gewoon inwoners van een gemeente horen te zijn en niet overgeleverd aan de luimen van

waterschappen, Natuurmonumenten, provincies en rijk of het nou gaat om recht om te wonen of absurde tarieven omdat je ergens bent. Goh. Net gewone mensen.

Zou de wetswijziging niet gewoon in een klap de ultieme emancipatie kunnen zijn van de bootbewoner? Een simpele meerderheid in de Tweede Kamer om van een boot een bouwwerk te maken en huurders hebben recht op huurtoeslag en krijgen huurbescherming; eigenaren kunnen subsidies aanvragen zoals huiseigenaren dat kunnen; ligplaatsen zijn onderdeel van de omgevingsvergunning uitsluitend door de gemeente te verstrekken en we gaan in het vervolg gewoon zeggen: ligplaatsen en liggelden zijn voor passanten, niet voor inwoners van een gemeente; dezelfde leges voor een omgevingsvergunning; dezelfde tarieven als het gaat om gemeentelijke belastingen. Als je er lang over nadent en het inzicht voortschrijdt, moet je eigenlijk tot de conclusie komen dat de rechten van woonbootbewoners via de wijziging van de Woningwet eindelijk erkend worden en gelijk worden gesteld aan die van andere inwoners van dit land. Dat zou eens een keer tijd worden niet? En dat Bouwbesluit? Zijn we nu allemaal zo braaf geworden dat we bij iedere verandering aan ons drijvende onderkomen hard naar de gemeente hollen om te smeken om een omgevingsvergunning? En omgekeerd: zou er een ambtenaar bestaan die kan handhaven omdat hij alle 349 pagina's van het Bouwbesluit uit zijn hoofd kent?

## Mensen. Dus. Daar gaat het om.

En dan gaan we vanaf nu samen met de huisbewoners proberen om zoveel mogelijk regels van het Bouwbesluit geschrapt te krijgen. Want ik zal toch zelf weten of ik door een patrijspoortje naar buiten wil koekeloeren of door een lap rechthoekig glas van drie vierkante meter of via een minideurtje mijn woonruimte in wil kruipen in plaats van binnenwandelen door een voordeur van 2,10 of 2,30 meter hoog en tenminste 85 centimeter breed. Nou dan. ■



DE VERBEELDING

## ONDER WATER

**Dubai** Slapen onder de waterlijn? Binnenkort kan het; in Dubai. Daar wordt momenteel gebouwd aan 'Floating Seahorses', een serie luxe villa's op het water. In 2016 moeten er 42 exemplaren op de markt komen. Wat deze watervilla's behalve duur, zo'n 'optrekje' kost 1,5 miljoen euro, ook spectaculair maakt is het feit dat van de drie verdiepingen tellende waterwoningen één verdieping zich geheel onderwater bevindt. Daar zijn slaap- en badkamer gesitueerd; ontwakken en douchen met een blik op het onderwaterleven. Stel je dit eens voor op een doorsnee Hollands water...

## VERDUURZAMING WOONSCHEPEN HOUTHAVEN

**Amsterdam** In maart dit jaar is er in de Houthavens onderzoek gedaan naar energiebesparingsopties voor woonschepen. Het stadsdeel West heeft hiervoor subsidie ter beschikking gesteld. De uitkomsten van dit onderzoek zijn ook interessant voor woonbootbewoners in de rest van Nederland want er valt nog veel te winnen wat betreft energiebesparing. Na de zomer verschijnt er daarom een publicatie waarin gesproken wordt met de opsteller en één van de gebruikers/opdrachtgevers van het onderzoek. Woonbootmagazine zal hier aandacht aan besteden. Wie daarop niet wil wachten kan het onderzoek nu al downloaden via <http://www.waterloft.nl/onderzoek-naar-verduurzaming-van-woonschepen-de-houthaven/>



## ONZEKERE TIJDEN VOOR WOONBOOTBEWONERS ERTVELDPLAS

**Den Bosch** Voor de woonbootbewoners op de Ertveldplas breken onzekere tijden aan.

De gemeente gaat het persoonsgebonden overgangsrecht - dat per 1 juli in zou gaan - opnieuw bekijken. Een ondernemersvereniging heeft de gemeente erop gewezen dat dit recht voor de woonboten de bedrijvigheid op de Rievelden ernstige schade kan berokkenen. Volgens de eerste verkenningen levert de woonbotenregeling grote beperkingen op voor het bedrijventerrein. Braakliggende terreinen kunnen niet meer ingevuld worden en staat de uitbreiding van andere bedrijven in de weg' aldus schrijft het collega aan de raad. De gemeente gaat nu overleggen met de woonbootbewoners.

## TEGEN MOGELIJKE KOMST WOONBOTEN



**Empel** De Rosmalense Plas is één van de vijf mogelijke locaties waar de woonboten in Den Bosch in de toekomst een vaste ligplaats zouden kunnen krijgen. Maar dan moet er wel eerst een verbinding met het Máxima-kanaal komen. Hoewel er nog geen concrete plannen zijn is er nu al verzet tegen deze mogelijke locatie: van de vissers. Tijdens een inspraakronde lieten zij weten dat een verbinding met het Máxima-kanaal de hoeveelheid vis in de Rosmalense Plas geen goed zou doen. Ook wanneer er geen verbinding komt zijn de vissers

tegen omdat de woonboten het aantal visplekken vanaf de kant zou verminderen.

## 'MAN BIJT HOND WOONBOOT' MOET WEG



**Amsterdam** De Veerkampjes (bekend van Man bijt Hond) moeten begin 2016 met hun woonboot vertrekken. De boot ligt nu deels onder de brug in de Amstel en die plek is volgens de gemeente onveilig. De gemeente heeft een nieuwe ligplaats gevonden maar daar is geen tuin. Ook zullen de Veerkampjes de aansluiting op de nutsvoorzieningen zelf moeten bekostigen.

## VECHTEN TEGEN DE BIERKAAI



**Zaltbommel** De Omgevingsdienst Rivierenland heeft de eigenaresse van de woonboot in Aalst (zie WBM juni 2016), in opdracht van de gemeente Zaltbommel de toegang ontzegd en treft voorbereidingen om de woonboot weg te slepen. De woonboot wordt voorlopig opgeslagen in Kerkdriel. De eigenaresse krijgt haar boot terug als ze de sleepkosten en de openstaande boetes betaalt.

## LEEUWARDEN PROMOOT WATERWONEN

**Leeuwarden** Nu de woningmarkt weer wat aantrekt wil de gemeente ook het wonen op een boot gaan promoten. Het



plan is om het aantal ligplaatsen in de Museumhaven uit te breiden en replica's van oude schepen toe te staan. Ook wil de gemeente het woonbootbewoners makkelijker maken om te wonen aan de kades in de binnenstad. Het aantal regels waaraan moet worden voldaan voor een ligplaats zal daarom teruggebracht worden.

## WOONBOTEN MOGEN 5 METER HOOG



**Werkendam** Toen woonbootbewoner Dekker met de nieuwe woonboot van zijn burens, op zo'n 25 meter afstand, werd geconfronteerd was hij 'not amused'. Lag op die plek vroeger een woonboot van 2,75 meter hoog, nu verscheen daar een woonboot van 5 meter hoog. Dekkers stapte naar de Raad van State. Volgens het bestemmingsplan is de maximale hoogte voor woonschepen vier meter maar de Raad van State oordeelde dat de gemeente van de bouwhoogte mag afwijken. Ook is er volgens de bestuursrechter geen sprake van inbreuk op de privacy omdat in de zijgevel waar Dekker op uit kijkt geen ramen zitten.

## KORTE PRINSEGRACHT TE DRUK

**Amsterdam** Het is veel te druk met boten in het water aan de Korte Prinsengracht, met als resultaat botsingen en schade aan woonboten. De woonbootbe-

## MEERPAALTJES

### REPARATIE EN ONDERHOUD

Van stalen woonschepen. Wij hebben hiervoor 3 dokken, waarin u rechtstreeks 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](http://WWW.SCHEEPSWERFVOORUIT.NL)

...

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

Postbus 10075, 1001 EB Amsterdam.

tel: 020-6238385

[epblauw@hetnet.nl](mailto:epblauw@hetnet.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: André Reitsema / Tel: 06 - 25236551 [advertentie.woonboot@gmail.com](mailto:advertentie.woonboot@gmail.com)



FOTOS: GOOGLE MAPS



Open dag De Laars te Spaarndam, 3 september 1978: van de pendeldienst door twee woonschepen wordt druk gebruik gemaakt.



Noord-Hollands Woonschepen Overleg hekelt provincienota  
„Een woonschip is niet ontsierend”

Bewoners vechten tegen vooroordelen en discriminatie  
'Woonschip voor velen nog hut op oliedrums'

2-8 NOV. 1978  
Gemeente wil illegale woonschepen verbannen



Landelijke woonschepenmanifestatie juni 1979 : de eerste van de vijftig woonschepen in de Nieuwe Meersluis te Amsterdam die zondag 17 juni 1979 in optocht door de Kostverlorenvaart te Amsterdam demonstreren.

TEKST EN FOTO'S: BERT VAN ROOIJEN

Een enerverende strijd door bootbewoners tegen bootonvriendelijke overheden en de banden met andere maatschappelijke bewegingen. In dit deel aandacht voor de vreedzame acties zoals het organiseren van Open Dagen (1978) en de Landelijke Manifestatie in 1979 voor erkenning van de woonboot als volwaardige woonvorm.

# Spannende tijden!

deel 2

**D**oor de diverse acties kwamen de woonboten en de bewoners ervan vaak negatief in het nieuws. Er was een beeld ontstaan van een randgroep van vrijbuiters en alternatievelingen die zich weinig aantrok van regels. Een dorpsgenoot zei eens tegen me: “Ik kan toch ook maar niet zomaar een huis midden in een weiland bouwen”. De vader van de filmmaker en acteur Alex van Warmerdam zwierf al zijn hele leven op de Mooie Nel en De Laars nabij Spaarndam met zijn historische zeilboot en later met zijn zonen. In de laatste film van Alex van Warmerdam, Schneider vs. Bax, speelt hij zelf de rol van de schrijver Bax die in een afgelegen hutje in het riet woont. Zijn vader had grote bezwaren tegen het afmeren van onze schepen in de rietkragen. Wij zeiden dat we de oever en het riet juist beschermden tegen de al jarenlange sterke afkalving en alle bouwafval en rommel opruimden. Hij heeft nog vele jaren bezwaarschriften ingediend tegen de legalisatie van onze ligplaatsen. De particuliere eigenaar van de grond liet destijds nog niets van zich horen.

Toen ik in de zomer van 1978 het arkje ging bewonen waren de burens, al jaren actief onder de naam Aktiegroep De Mooie Nel, druk bezig met het organiseren van een open dag om de negatieve beeldvorming bij te stellen. Ze vroegen me mee te doen én om ook direct 100 gulden bij te dragen in de kosten. Het was immers ook in mijn belang zeiden ze. De actie moest vooral een vrolijke ontspannen dag worden, een vreedzaam protest met live muziek, varen, cultuur, clowns en pannenkoeken, eten en drinken. Een kennismaking met de woonboot en zijn bewoners, merendeels jonge gezinnen met kinderen, met als motto: we wonen weliswaar anders maar we hebben ook gewoon een toilet hoor, en op maandagmorgen

hangt ook bij ons de witte was aan de lijn. De schepen waren te bezichtigen, twee ervan met een atelier. Op een ander schip was een tentoonstelling over woonboten en mensen werden met twee schepen van bewoners heen en weer gevaren tussen Haarlem en onze plek. Een pony met wagen pendelde tussen het schiereiland en het dorp. Bar en podia werden in de buurt van schepen opgebouwd vanwege de benodigde stroom, door generatoren geleverd, en water werd afgetapt vanuit een nabij gelegen buurthuisje.

De dag was een groot succes. Het was een klein festival geworden. Er kwamen onverwacht veel mensen op af waaronder zelfs ook een paar raadsleden en bestuurders. De actie leverde meer dan alleen plezier en goodwill op. Ik had de burens goed leren kennen, de mensen die het programma invulden, een aantal dorpsgenoten én enkele raadsleden en bestuurders. Maar daarnaast ervoer ik ook dat actievoeren veel tijd en een grote inzet vergt met de druk om mee te doen én daarbij ook nog geld kost. Open dagen werden op diverse plekken in het land gehouden en waren een geliefd middel om de negatieve beeldvorming over woonboten en hun bewoners bij te stellen. Maar de dreiging van de provincie en gemeente om ons weg te slepen werden steeds realistischer en er werd ook gediscussieerd over de inzet van ander geschut dan de vredespijp.

## Landelijke Woonschepenmanifestatie 1979

Er werd op 16 en 17 juni 1979 ook een landelijke open dag georganiseerd op de Nieuwe Meer in Amsterdam onder de gezamenlijke vlag van het LWO. Het was een manifestatie voor erkenning van de woonboot en het wonen op het water door gezien en gehoord te worden. Een bijzonder protest met ruim honderd woonschepen en een festival tegen het negatieve



Actiekrant van de LWO voor de landelijke manifestatie, mei 1979 en affiche van de open dag op de Laars te Spaarndam, september 1978

woonschepenbeleid van de overheden. Met leuzen op de span- doeken zoals bijvoorbeeld: Overheid, blijf met je poten van onze boten.

Vanuit onze actiegroep waren Henk, Willem en Wout (ik noem betrokkenen alleen bij hun voornaam om redenen van privacy) al een jaar druk bezig met de voorbereidingen in het LWO. We benaderden samen met andere actieve woonbootbewoners uit de regio varende schepen in de omgeving om mee te doen en we bezorgden een nieuwsbrief over de manifestatie bij zoveel mogelijk woonboten. De communicatiemiddelen van toen waren de brievenbus, de telefoon of langs gaan. Varende schepen waren nogal eens lastig bereikbaar, ook fysiek. Velen hadden geen legale ligplaats en daarmee ook geen officieel adres en vaak ook geen telefoon. De woonbotenorganisaties waren eerder comités van bootbewoners die elkaar vonden als er geprotesteerd moest worden. Iets van een serieuze leden- administratie ontbrak meestal. Gedurende dat voorbereidings- jaar bleven we de schippers peilen of ze nog meededen. Niet iedereen reageerde aanvankelijk even enthousiast. Dergelijke acties haalden toch niets uit, zeiden ze, een dove overheid moet je een gehoorapparaat in zijn oor steken, blijven schreeuwen helpt niet. Naarmate meer schepen gingen meedoen wilde anderen toch niet achterblijven. Bij technische problemen konden handige schippers elkaar helpen. Er waren ook twee professionele dieselmonteurs beschikbaar tegen een schappelijk tarief.

Met het zoeken naar en bezoeken van de schepen en het rondbrengen van de nieuwsbrief bij andere bootbewoners, verzamelden we tegelijkertijd de benodigde gegevens zoals lig- plaatsen, namen, adressen of postadressen, telefoonnummers of hoe anders te bereiken, varend- of niet varend, type schip enz. Zelfs het type motor was bekend als er technische bijstand nodig was. Voor mijzelf was het, na de open dag hier, ook een kennismaking met diverse woonbootbewoners uit de omgeving, hun schepen en hun ligplaatsen. Ik raakte steeds meer onder de indruk van de verscheidenheid aan scheepstypes en de wijze waarop ze tot woonschepen waren en werden omgebouwd en de unieke interieurs. Die rondgang is me een jaar later erg van pas gekomen tijdens de zoektocht naar een eigen schip. Henk was de spin in het web voor de deelnemende schepen geworden. Hij stak er nagenoeg al zijn tijd in. Hij was zelden kort van stof en hield van mensen bescapen maar kon ook heel geestig en origineel zijn. Hij maakte het doel van de acties nogal breed. De rest wilde vooral een ligplaats en een schip



Reportage in de Gooi- en Eemlander over de landelijke woonschepen- manifestatie juni 1979

om op te wonen en mee te varen, maar hoefden daarvoor niet zo nodig de hele maatschappij te hervormen. Het vaarklaar maken van zijn eigen schip schoot er daardoor bij in. Hij kon, als een van de organisatoren, eigenlijk niet zelf ontbreken met zijn schip. De andere bewoners hier hadden het te druk met hun eigen schepen en hun inzet voor de manifestatie. Ze waren ook niet erg bereid hem daarbij te helpen. Hij wist immers al een jaar geleden dat er gevaren ging worden, vonden ze. Henk was er zelf van overtuigd dat hij met een paar uur sleutelen zou kunnen varen. Ik zou met hem meevaren maar op de dagen voor vertrek bleef de telefoon maar overgaan en kwam er niets van sleutelen terecht. Ook niet van de andere uitrusting benodigd voor een paar dagen los van de wal. Ik heb hem 's avonds nog naar de Nieuwe Meer gebracht en met een roeiboot naar een van de schepen overgezet. Ik ben na het gezien te hebben, terug naar huis gegaan. Er moest iemand nog bereikbaar zijn. De telefoon ging niet vaak meer over want bijna iedereen was onderweg, ook de monteurs. Volgende keer meer over de dagen zelf en het staartje dat de manifestatie kreeg vanwege de doorvaartbriefjes. Ook meer over de scherper wordende acties tegen het woonschepenbeleid van provincie en gemeente met als inzet onze ligplaatsen te legalise- ren. ■

**Wie is...**

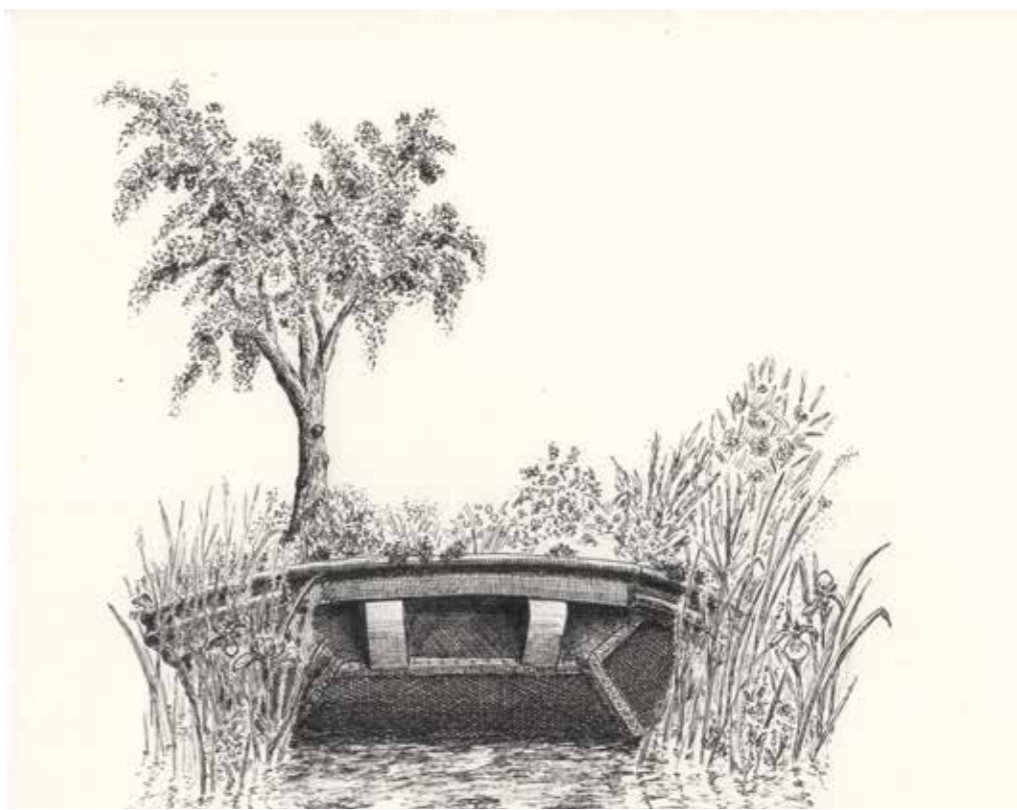
Bert van Rooijen woont sinds 1978 op een woonboot. Hij sloot zich aan bij zijn buurtgenoten, destijds Actiegroep de Mooie Nel geheten, om niet zijn ligplaats te verliezen en erkenning van het woonschip. Ook werd hij actief in regionale, provinciale en landelijke woonbo- tenorganisaties.

**C o l u m n**

Als het voorjaar begint gaat het gesjouw met potgrond ook weer los. Wij liggen aan een steiger van ca. 12mtr en hebben tussen het buurschip en ons schip een klein dekschuitje liggen en pro- bieren zo veel mogelijk groen in bakken te creëren. Het blijft natuurlijk behelpen qua natuur t.o.v. een echte tuin, maar het vrolijkt ons toch altijd op als alles langzaam maar zeker weer groener en fleuriger wordt. Vroeger voeren we beroepsmatig veel in Frankrijk en daar stonden velden vol met zonnebloemen, bloeiend koolzaad en waren de waterkanten bezaaid met veldbloemen. Hoefde je niets aan te doen, alleen maar naar te kijken. Uiteraard plukte ik dan wel eens romantisch een veldboekje voor mijn lief en het duurde even voordat ik doorhad dat ik de klaprozen beter kon laten staan; die beklijven niet in een vaas. Aangezien onze en de buurkatten in wintertijd onze bak- ken, en geef ze eens ongelijk, als natuur beschouwen voor hun behoeften, moet veel met nieuwe potgrond ververs worden. Ook moet je altijd hopen op niet teveel wind, want dan waait er af en toe weer een bak om. Maar toch weten we, naast een bloemenpracht, ook altijd wat frambozen, sla, tomaten, sperziebonen en aardbeien te verbouwen. Het gaat om de groene illusie tenslotte. Ondertussen is er in het LWO ook een frisse wind, na de ledenvergadering in maart is er een nieuw bestuur met drie leden gevormd en zijn er nog twee nieuwe aspirant bestuursleden die mee draaien in het bestuur. Dat is nodig ook, want er is veel werk aan de winkel. Veel spanning is er in woonbotenland over het feit of het wonen op het water gaat vallen onder het bouwbesluit, dat ook geldt voor woningen aan de wal en de samenhang met een omgevingsvergunning. Als er geen ontko- men aan is dat het wonen op het water onder het bouwbesluit gaat vallen, is de hamvraag of we een soort bouwbesluit licht kunnen bereiken. Er zitten voor onze rechtpositie misschien ook wel wat voordelen aan, als we onder het bouwbesluit en omgevingsvergunning vallen. Kortom, een uitda- ging met vele facetten en een lakmoesproef of we een eenheid weten te bewaren onder de diverse woonvormen, lees scheepstypes, al of niet varend, van het wonen op het water.

**Schipper Brombeer**

CISCA DE RUITER





Hoe de meterkast eruitzag – een beetje rommelig en beslist verleden tijd.



Achter de schermen is het een onvoorstelbare troep!



Klaar!

# Relaas van een verbodting (deel 5)

Om je woonboot voor een bestaande woonark te vervangen moet je sinds het arrest van de Raad van State van vorig jaar aannemelijk maken dat de vervangende boot als woning valt aan te merken.

**E**en woning is een bouwwerk in de zin van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (Wabo) en voor de vervanging is daarom een omgevingsvergunning vereist. Iedereen is het er echter mee eens dat aan woonboten (en vooral woonschepen) geen omgevingsvergunning kan worden verleend omdat zij niet aan alle bepalingen van het Bouwbesluit 2012 kunnen voldoen. In afwachting op de nodige aanpassingen in de wetgeving heeft de gemeente Amsterdam een gedoogkader in leven geroepen, waarbij een gedoogbeschikking tegelijk met de (lig-plaats- of) vervangingsvergunning wordt aangevraagd. Vereist voor deze gedoogbeschikking is dat de woonboot aan die bepalingen van het Bouwbesluit voldoet die in de Brandbeveiligingsverordening 2013 zijn opgenomen. Dit moet aangetoond worden via een door een erkende installateur opgesteld keuringsrapport met betrekking tot de gas- en elektriciteitsinstallaties aan boord.

Naast de keuring wordt ook vereist dat brandmelders in de nabijheid van in- en uitgangen worden geplaatst, dusdanig dat men in geval van brand geen twijfel heeft over de juiste vluchtroute; een voldoende werkende deurbelinstallatie aanwezig is zodat hulpverlenende personen de bewoner(s) kunnen waarschuwen. De meesten hebben deze punten al gedekt en zo niet dan is het een kleine moeite om de nodige maatregelen te treffen.

## Keuringsrapport

Hier gaat het eigenlijk om. Het valt wel op te merken dat het leeuwendeel van de arken die minder dan tien of zelfs twintig jaar oud zijn, aan de meeste bepalingen van het de Brandverordening al voldoen. Op dergelijke arken is een hypotheek aangevraagd en in dat verband ook een uitgebreide verzekering. Zodra er een verzekeraar in het spel is weet je dat de bouwer wordt gedwongen rekening te houden met zowat alle bepalingen die ook in de Brandverordening worden genoemd. Voor de

oude garde, de waterbewoners van weleer die een omgebouwd schip of een jaren '60 arke bewonen, is het een ander verhaal. Op dergelijke vaartuigen zullen generaties eigenaren hun eigen stempel op het leidingstelsel hebben gedrukt. Misschien niet zoveel op de gasleidingen want daarvoor laten de meesten toch een installateur het werk doen. Ik heb mijn gasinstallatie vrij vlot kunnen laten goedkeuren, al moest er een stopkraan binnen de ark worden geplaatst om de zeer onbetrouwbaar ogende slang tussen ark en steiger buiten beschouwing te houden.

## Nachtmerrie

Aan elektrische installaties wordt wel door veel bewoners echter vrolijk geklust, ondanks dat zij noch de (voldoende) kennis noch de juiste gereedschappen noch het geduld hebben om het werk volgens de regels uit te voeren. Zodoende krijg je meterkasten zoals ik die op mijn 'nieuwe' ark aantrof. Het was een mengelmoes van kastjes en buizen uit de oertijd, aan elkaar



12-volt voeding aan halogeenspotjes: de regeling voor laagspanning stelt geen hoge eisen eisen, maar deze blote lasklemmen in een natte ruimte kunnen net niet door de beugel.



Voedingskabels onder de vloer naar de verwarmingslinten voor de riool- en drinkwaterslangen tussen ark en steiger: destijds zelfs door een installateur geplaatst maar tegenwoordig zo in de open lucht net niet aanvaardbaar.



Controle van de gasleidingen: afpersen en controle dat de druk niet weglekt. Geslaagd!

verbonden met een hopeloos verwarrende spaghetti van verkeerd gekleurde draden. Daarnaast had je in het woongedeelte overal semipermanente verlengsnoeren, al dan niet aan de muren vastgemaakt. Hier van was het kennelijk het idee dat, omdat ze via een stekker werden aangesloten, ze geen 'vaste delen' van de elektrische installatie uitmaakten – maar dat is een

sprookje. Ik heb in mijn tijd genoeg geleerd om een leidingennet in een nieuwe woning aan te leggen en dit zo te doen dat het een nauwkeurige inspectie kan doorstaan. Maar om mijn meterkast te vervangen en zeker te zijn dat ik alles niet alleen goed maar ook volgens de bepalingen doe – daaraan durfde ik niet te beginnen. Zo heb ik een installateur het werk laten doen

en in opvolging van zijn adviezen zal ik de overige foutjes goed moeten maken. De voorschriften zijn vreemd genoeg voornamelijk op brandveiligheid gericht – en en passant ook op mensveiligheid. Gelukkig is er nog tijd zat voor deze werkzaamheden, omdat de nieuwe ark die op de oude ligplaats van mijn 'nieuwe' ark gaat komen, pas laat in het najaar klaar zal zijn. ■

ADVERTENTIE

## VAN DER WOUDE DE GRAAF ADVOCATEN & TONEN ADVOCATUUR

### JURIDISCHE PROBLEMEN MET UW WOONSHIP?

BART TONEN & MATTHIJS VERMAAT

Zijn gespecialiseerd in de juridische problemen die bij het wonen op een woonschip kunnen ontstaan. Wij kennen de woonbotenwereld 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.

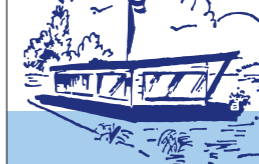
## Woonarkenbouw De Blauwe Wimpel



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](mailto:info@deblauwewimpel.nl)  
[www.deblauwewimpel.nl](http://www.deblauwewimpel.nl)

# Wabo consultatie, wet in wet uit

In de wandelgangen van het gebouw bij de Haagse Binnenhofvijver (waar helaas nog geen woonschip ligt) werd gehoord dat minister Blok niet van plan was om zijn tot 10 juni 2015 ter consultatie aangeboden “Wijziging van de Woningwet en andere wetten met de definiëring van het begrip bouwwerk” nog aan te passen of te veranderen. Dat zou betekenen dat de mij nu (10 juni 2015) bekende 45 pagina’s ingezonden zienswijzen en commentaar van een aantal organisaties en een enkele particulier vanuit de woonbotenwereld niet meer dan een licht galmend geluid zullen maken in de ministeriele werkkamer. Weliswaar is het voorstel tot wetswijziging al een wijziging van de opvatting van de minister in zijn brief met antwoorden aan de Tweede Kamer van 24 juni 2014. Daarin schreef hij:

‘Mijn vertrekpunt daarbij is het door de gemeente Amsterdam gedane voorstel om bestaande drijvende objecten via overgangsrecht in stand te houden zonder omgevingsvergunning en zonder eisen vanuit het bouwbesluit, drijvende objecten die van origine boten zijn maar in de loop van de tijd een andere functie hebben gekregen niet te beschouwen als bouwwerken, en voor de nieuw te bouwen watervilla’s, woonarken en scharken in het bouwbesluit 2012 een aantal specifieke voorschriften op te nemen’

Het eindpunt is dat bestaande woonschepen onder de overgangsbepalingen van de wijziging een van rechtswege Wabovergunning, (ook wel omgevingsvergunning genoemd), krijgen als drijvend bouwwerk. Maar nieuwbouw, vervanging en verbouwing van al deze drijvende bouwwerken (waaronder voorheen schepen) zullen moeten worden getoetst aan nog nader bij AMVB vast te stellen regels van het bouwbesluit 2012. Daarbij stelt art 1 sub 1 van de wetswijziging dat een drijvend bouwwerk een constructie is van enige omvang die op de plaats van bestemming direct of indirect met de grond verbonden is en bedoeld is om langer dan drie maanden ter plaatse te functioneren. Daarbij zullen gemeenten alle bestemmingsplannen en welstandsnota’s voor deze drijvende bouwwerken (voorheen woonboten) moeten gaan aanpassen. Immers bouwen op het water werd daarin niet toegestaan.

### Consultatie zienswijzen

In de zienswijzen wordt veel ingegaan op de tekst dat alles wat drijft na drie maanden permanent blijkt te zijn en daarom een Wabovergunning dient te bezitten of weg te wezen, al dan niet vergezeld van een aanschrijving bestuursdwang cum dwangsom vanwege vanaf dat moment illegaal liggen, dat wil zeggen zonder Wabovergunning.

Wat in alle stukken opvalt is de definiëringkwestie, of beter gezegd het gebrek aan scherpe definities door velen. Want er is nogal verschil in de ondersoorten drijvende objecten. Woonarken, scharken, waterwoningen, charterschepen, al dan niet traditioneel en/of tijdelijk gebruikt als hotelschip, bewoonde jachten, pleziervaart, gevangenschepen, bunkerschepen, caféterrassen etc. en dat is een aanmerkelijk uitgebreider drijftuig dan het voorheen woonschip, gedefinieerd vanaf 1918 als een schip dat uitsluitend of in hoofdzaak gebezigd wordt of bestemd is voor bewoning en een ligplaats als plaats in het water, bestemd en aangewezen om door een woon-



schip bij verblijf te worden ingenomen. In overeenstemming met de Binnenvaart Politie Reglement regels over innemen van ligplaats: Een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting mogen geen ligplaats innemen bijv onder een brug. Mag een drijvend bouwwerk van Blok daar dus wel liggen.

Door Blok verdwijnen deze Scheepvaartwet en BpR begrippen volledig uit de ruimtelijke ordening en omgevingswetgeving en daarmee komt ook een loskoppeling van de in het Burgerlijk wetboek en scheepvaartwetgeving geformuleerde begripbepaling schip en dus ook de ondersoort woonschip zoals laatstelijk nog bevestigd door de Hoge Raad in de uitspraak van jan 2010 en dat wrekt zich nu. Die uitspraak bevestigde de consistente opvatting dat alles wat drijft en bewoond wordt een woonschip is, ongeacht de wijze van afmeren en de plaats. Het Burgerlijk Wetboek bepaalt dat ook watervilla’s gewoon woonarken zijn. Moeten onze drijvende bouwwerken nog steeds adequate boordverlichting voeren in het (vaar)water waar(in) op ze zijn gebouwd. Of wordt dat licht ook gedoofd? Het is over het algemeen niet de voorgestelde wetstekst die het onderwerp is van de zienswijze commentaren. Ook de overgangsregeling geeft geen aanleiding tot veel ernstige zorgen.

Immers al wat bewoond wordt en drijft dient een van rechtswege Wabovergunning te krijgen. De zienswijzen gaan veelal uitgebreid in op de bij de wetswijziging verstrekte toelichting. En vooral tegen de problemen die worden verwacht bij verbouwing en vervanging. En tegen de dwangpositie die ontstaat voor varende woonschepen door de drie maanden toets.

### Al eerder gemeld

Vooruitlopend op deze discussie werd in het voorafgaande Haagse overleg leidend tot de wetswijziging door de ambtelijke deelnemers en wetgevingsjuristen immer gesteld dat dit ter sprake zal moeten komen in het vervolgoverleg over de aanpassing van de regels van het Bouwbesluit. Deze discussie in het kader van een AMvB (Algemene Maatregel van Bestuur) kan echter nauwelijks in de politieke afweging worden getrokken bij de Tweede Kamer die wel moet beslissen over de wetswijziging maar niet over de AMvB.

Er worden dus terecht in deze zienswijzen vele praktijkvoorbeelden gegeven over de situatie die ontstaat indien de Kamer niet bij deze voorliggende wetswijziging bepaalt dat woonschepen niet vallen onder het bouwbesluit, ook indien ze Wabovergunningplichtig worden/blijven. Dat zou in overeenstemming zijn met de toelichting van de nog pas in 2012 door de Kamer aangenomen toelichting van dat Bouwbesluit. Het sluit ook aan bij de eerder mening van de wetgever in 1999 bij de toenmalige wijziging van de woningwet, terwijl in het kader van de vereenvoudiging van de regelgeving al in 1991 werd besloten door de Tweede Kamer allerlei achterhaalde regels voor woonschepen uit de Wet op de woonschepen van 1918 te schrappen en ze ook in andere kaders niet meer toe te staan. In het voorafgaande overleg werd hierop uitbundig en herhaaldelijk gewezen. En niet alleen dat. Er werden ook vele praktijkvoorbeelden gegeven die duidelijk maakten dat er meer problemen zouden ontstaan dan werden opgelost door de lijn die de minister blijkbaar aan de ambtenaren had opgedragen te gaan volgen in afwijking van zijn kamerbrief.

### Toch maar weer

De zienswijze van de LWO noemt ze weer:

- Drijvende objecten bestonden al veel langer en waren al Wabo/bouwvergunningplichtig. Bunkerschepen, gevangenschepen ed. waren al geregeld.
- schepen, al dan niet varende, waren prima te regelen ook in bestemmingsplannen met de bestemming water voor woonschepen/wonen.
- wat gebeurt er met een probleemloos bewoond schip, recreatie, beroepsvaart, chartervaart in welke vorm dan ook dat over de drie maanden heen ligt. Moet dat opeens aan wabo c.q bouwbesluit eisen voldoen totdat het weer gaat varen in het daartoe bestemde seizoen?
- vervangende nieuwbouw onder bestaande eisen qua maatvoering (hxbxl) wordt veelal onmogelijk.
- verplaatsing van een bestaand woonschip naar een andere ligplaats vereist een (kostbare) nieuwe vergunning, immers de omgeving wordt anders.
- in hoeverre maakt een verbouwing een nieuwe vergunning noodzakelijk?

De LWO ondersteunt ook de zienswijzen van een groot aantal (14) behouds- en varende schepenorganisaties, namens hen ingediend door Rolf van der Mark, voorzitter LVBHB. In 18 pagina’s wordt, ook middels fraaie plaatjes, uitgelegd waarom het achterliggende bouwbesluitgedoe niet vermag te deugen.

Deze organisaties legden en leggen nu weer vooral de nadruk op hun specifieke en soms hobbyachtige eigenheid. Veelal benadrukten zij dat om buiten schot te blijven als woonschip. Want die werden al lang genoeg in hun woonvorm geteisterd door verschillende overheden. Door verre van het woonschepen stigma te opereren woonden zij veelal minder geteisterd op hun traditionele of becharterde of nu vooral bewoonde erfgoed schepen in historische of museumhavens. Door de nieuwe regelgeving worden ze nu ook bewabood. Zoals zij schrijven in hun reactie:

“De wettekst correspondeert niet met de bedoeling als omschreven in de memorie van toelichting. Dit zal voor varende woonschepen veel onbedoelde gevolgen hebben en jarenlange procedures en rechtsonzekerheid geven”

Zij leggen in hun reactie de nadruk op hun varende- en erfgoedeigenheid en willen erkenning dat de wetswijziging alleen bedoeld is voor woonarken etc. en niet voor varende schepen. Te begrijpen maar niet echt te verdedigen. Schepen die bewoond zijn vielen en vallen onder de paraplu van de term woonschip, nu drijvend bouwwerk. Daaronder vallen woonarken, scharken, replica’s, watervilla’s, polyester jachten, een museale klipper en vroeger zelfs watervliegtuigjes die bewoond werden. Voor dit alles dient de overheid, welke dan ook, positieve en prettige regelgeving te maken die de zeer positieve bijdrage van de veelal inventieve gelukkige bewoners aan de volkshuisvesting op het water bevordert in plaats van traditioneel dwarszit met bevooroordeelde flauwekulregels.

Natuurlijk hebben de behoudsorganisaties gelijk met te stellen dat bewoning veelal het behoud mogelijk maakt Maar maak dat wonen dan ook tot speerpunt met het steunen van het algemene belang dat wonen op het water in welke vorm dan ook moet worden toegejuicht, vooral door faciliterende overheidsregels. Want ook de varende of traditionele of historische schepen liggen het grootste deel van het jaar braaf bewoond te wezen in de Nederlandse wateren. Steek het trotse bewoonde hoofd uit boven het fraaie teak dek of tussen het gerestaureerde zeiltuig en eis met alle andere woonschepen dat het Bouwbesluit niet geldt voor welk woonschip dan ook. De optelsom van alle argumenten gegeven in de verzamelde zienswijzen rechtvaardigt dat. Ze tonen allemaal aan dat de ministeriële uitvoerings opvatting probleemscheppend is.

### Inadequaat vooronderzoek

En ook strijdig met allerlei beleidsvoornemens en uitingen. De oudere werden al eerder genoemd. Maar ook is niet onaardig te constateren dat de minister tot nu toe geen enkel inzicht heeft verschaft in de gevolgen, qua wetgevingaanpassing, financieel en administratief. En ook geen enkele berekening heeft gemaakt van de ernstige financiële gevolgen voor de waterbewonende burgers. Ook de financiële

► en administratieve lasten voor de gemeenten die alle bestemmingsplannen moeten aanpassen zijn nergens in kaart gebracht. Er wordt alleen een opmerking over gemaakt in zijn brief van 24 juni 2014 onder punt vraag 4. Er kan de minister worden aangeraden kamerstuk 32500 VI te lezen. Onder de daarin genoemde 18 toetsingspunten zitten er een paar over kostenberekening, lasten voor burgers en bedrijven, handhaving etc. die de minister niet had mogen overslaan maar duidelijk had moeten maken. Want in woonbotenland bleek het in 2014 te gaan om 45 als nieuw bij het kadaster ingeschreven woonarken. Het melden van dat feit in het overleg leidde niet tot enig herkenbaar nadenken bij de aanwezige ambtenaren die de minister vertegenwoordigden om het ontstane woonbotenprobleem op te lossen.

### Eenvoud terug

De meest eenvoudige oplossing om de woonschepen niet onder het bouwbesluit te laten vallen werd genegeerd en was ambtelijk onbespreekbaar. Zoals ook de hem gemelde artikelen en brieven van woonbotenadvocaten onbesproken bleven. Want de minister had hen blijkbaar democratisch (??) iets verordonneerd. Daarmee ging hij ook voorbij aan de opvatting, al in september 2014, van de directeur van de Vereniging Bouw- & Woningtoezicht Nederland, de heer W.C.G. Ankersmit: 'De meest eenvoudige wijze is om duidelijk in de begripsbepaling van bouwwerk de hier bedoelde woonschepen uit te sluiten.' De wetgeving kent veel regelingen tot inspraak, overleg, consultatie en horen. Maar helaas geen luisterplicht. ■

### Van het Bestuur

Het is nu 10 juni. De deadline voor dit nummer is over twee dagen. Onze zienswijze op de wijziging van de Woningwet, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, alsmede de Wet ruimtelijke ordening in verband met de definiëring van het begrip bouwwerk, is gisteren de deur uitgegaan. Begin juli is de werkgroep die met ambtenaren van het ministerie overlegt over de aanpassing van het Bouwbesluit 2012 gestart. De LWO neemt met twee mensen deel aan die werkgroep. In oktober moet de tekst klaar zijn. Hoe lang het dan nog duurt voordat de Tweede en Eerste Kamer de wetswijziging hebben behandeld is moeilijk in te schatten. In ieder geval enkele maanden. Dan pas is er zekerheid over de gevolgen van deze wetswijzigingen voor woonbootbezoekers.

### Wel of niet een nieuwe ark laten bouwen?

De vraag of het verstandig is om nu een nieuwe ark te laten bouwen of om een ingrijpende verbouwing te doen is moeilijk te beantwoorden. In de wetswijziging staat dat bestaande woonboten die niet illegaal zijn via overgangsrecht de nieuw benodigde vergunningen krijgen, ook al voldoen ze niet aan de eisen van het Bouwbesluit. Sommige gemeenten eisen echter nu al (vooruitlopend op nieuwe regels die nog niet bekend zijn!) dat bij nieuwbouw of verbouw aan het Bouwbesluit wordt voldaan. Een onduidelijke situatie die nog even blijft bestaan. De LWO durft dan ook geen advies te geven over het al dan niet laten bouwen van een nieuwe ark of het verbouwen van een bestaande woonboot.

### Is de LWO van standpunt veranderd?

Tot nu toe heeft u steeds gelezen dat de LWO in contacten met het ministerie bepleit heeft om woonboten niet als bouwwerk te beschouwen. In de ingediende zienswijze staat dat we dat nog steeds niet willen voor varende woonschepen. We steunen op dit punt onvoorwaardelijk de opvattingen

van de diverse organisaties van varende (woon)schepen. Voor niet varende woonschepen zijn we, onder voorwaarden, bereid de status van 'bouwwerk' te aanvaarden. Maar dan moet er nog wel het een en ander aan de tekst van de wetswijziging en aan de wijziging van het Bouwbesluit worden aangepast. De huidige tekst is onvoldoende. Waarom deze minder afhoudende houding? Wanneer niet-varende woonboten onder landelijke regelgeving komen te vallen, komt er voor een groot deel een einde aan de huidige onduidelijkheid en onzekerheid. Daarnaast is het ons duidelijk geworden dat via het ministerie het bovenstaande het maximaal haalbare is. Willen we het echt anders, dan moet dat via beïnvloeding van de Tweede Kamer. Een belangrijke reden voor de minister om woonboten onder het begrip 'bouwwerk' te brengen is het gelijkheidsbeginsel. Waarom aan woningen op de wal allerlei eisen stellen en aan woonboten niet? Dit argument zal voor veel fracties in de Tweede Kamer zwaar wegen.

De opdracht van het LWO-bestuur is om de belangen van de leden zo goed mogelijk te behartigen. We denken dat op deze manier beter te doen dan via een blijvend afwijzende houding. ■

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 Hetteema**

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

Beëdigd Woonarktaxateur / Makelaar vastgoedprofiel Funda

YVONNE HELSLOOT

# 'Tante Fien'

Twee vriendinnen willen na hun opleiding samen een bedrijf gaan beginnen. Een legaat maakt dat mogelijk, maar... verkeerde liefde en communicatiebrek doorkruisen gevaarlijk hun plannen.

**A** Amber en Liz zijn twee meiden van rond de twintig. Ze wonen op kamers in Amsterdam en zitten in het laatste jaar van de mode-academie, als Amber ineens een legaat van haar overleden tante in de schoot geworpen krijgt. 'Met de wens dat ze het zal besteden als startkapitaal voor haar toekomstige bedrijf.' Zo wordt hun wens een bedrijfje te starten als ze klaar zijn ineens realiteit: 'een eigen kledinglijn'. Ze kunnen op zoek naar een pandje en zijn de hemel te rijk. "We noemen onze toko tante Fien".

Dan wordt nog iets waar Amber erg naar verlangde en wat Liz haar toewenste werkelijkheid. Ze leert Leon kennen: 'de man van haar dromen'. Het is een sprookje. Met een villa in Loosdrecht aan het water en een jacht. Hij rijdt in een Porsche en heeft een dikke baan bij de TV.

Liz en haar vaste relatie Djawad besluiten te gaan samenwonen en vinden zelfs een prachtig appartement in Amsterdam-Oost. Het leven kan niet op.

Helaas blijkt dan dat leven niet alleen maar zonneshijn is. Er volgen allerlei ontwikkelingen die hun plannen ernstig bedreigen. Liz' vader stopt haar toelage: hij zag Djawad een keer stoned. De liefde van Liz met Djawad verandert dan ook nog in een nachtmerrie. Liz is zwanger én Djawad reageert heel vreemd met: 'Nee, Liz, ik krijg helemaal geen kind. Jij krijgt een kind, zul je bedoelen'. Die reactie is het gevolg van nare gebeurtenissen uit zijn verleden. Verzwijgen kan soms fatale gevolgen hebben. Op Djawads thuisfront stijgen ondertussen de spanningen, wat zijn denkvermogen niet bevordert.

Ambers liefde Leon ontpopt zich als een psychopaat, die opgenomen is geweest. Alles wat hij 'had', is van zijn welvarende neef. Geleend voor een tijdje. Hij deinst niet terug voor gevaarlijke stappen, als hij in het nauw komt en Ambers leven loopt gevaar tijdens hun droomvakantie in Frankrijk.

'Natuurlijk' loopt deze 'Young adult thriller' goed af. Djawads



vreemde reactie blijkt erg verklaarbaar en het lijkt erop dat ze het verlies van 'hun' kind samen zullen dragen. Amber wordt net op tijd gered, ze is erg ongelukkig, maar Liz pept haar op. 'Tante Fien' gaat er komen!

De boot is in dit boek is 'een wrak', 'piepklein' en ligt in een gracht in Amsterdam. Djawad woont erop. Met af en toe zijn vriend Joe, wat ook voor de nodige deining zorgt. 'Hij had allang naar de helling gemoeten. Er zitten scheuren in het casco. Drie jaar geleden toen hij hem kocht al: 'Voor zolang het duurt', zei de vrouw van wie hij het kocht. Maar als zijn relatie met Liz stuk loopt, besluit hij de boot op te knappen. Zijn vader en broer helpen hem mee.

Een Young Adult thriller. Een voor mij tot nu toe onbekende wereld met websites en blogs vol boektitels. Een aparte categorie boeken, ook volgens Bol en Bruna. In de psychologie 'dekt' de term young adult 20-40 jarigen. De boeken zijn echter gericht op 14-21 jarigen.

Ik schat dit boek van Carry Slee in voor jongeren van 15 tot 20 jaar. Beetje voorspelbaar. Wel met allerlei thema's die op die leeftijd spelen. Een verwarrende tijd met vriendjes, verkenning van seks, met soms onverwachte grote gevolgen en dood. En natuurlijk school, werk en carrièreplanning.


Het boek is te leen in de bibliotheek. Het is te koop, ook al tweedehands. Het is later uitgegeven in één band met Bangkok Boy. ■

**Titel** Fatale liefde  
**Auteur** atale liefdek  
**Uitgever** FMB Uitgevers, A'dam, 20103  
**ISBN** 978 90 499 2421 8  
**Prijs** 8,50 (tweedehands)



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](http://www.mathilderenes.com)

 Mathilde is ook op Facebook!



Daar gaan we weer!



gangboorden schuren



gangboorden schilderen



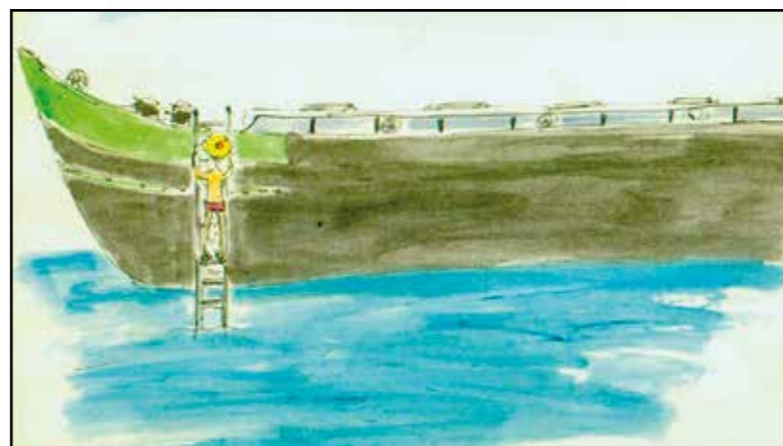
Pleky's in de grondverf



De Esmeralda uitgezwaaid



Oeps! Autosleutels in het water, snel in het water: gevonden! met publiek...



Nu vrijwillig te water.

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

De Landelijke Woonboten Organisatie zet zich met vrijwilligers al tientallen jaren in voor het behartigen van de belangen van de ongeveer 9500 woonboten en hun bewoners in Nederland.

## Word nu lid!

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

### En ontvang Woonboot magazine.

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

### Reden genoeg om lid te worden!



Wordt lid via onze Website [www.lwoorg.nl](http://www.lwoorg.nl) of met een briefje naar LWO, Postbus 8192, 3503 RD Utrecht. U kunt ook mailen naar [ledenadmin@lwoorg.nl](mailto:ledenadmin@lwoorg.nl) met vermelding van naam, postadres en Nieuw Lid.

## 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

De romp van de Margaretha is uit 1900. En is daarmee 12 jaar ouder dan de Titanic. Een kwestie van om de ijsbergen heen varen.

# De historie van je schip

**G**edurende het leven van de Margaretha is er het nodige gebeurd. In die 115 jaar heeft ze verschillende eigenaren gehad, verschillende namen gedragen en verschillende taken uitgevoerd. Verbouwingen, ingrepen, aanpassingen aan de functionaliteit en het meest ingrijpende: ingekort, zijn op haar losgelaten. Daar zijn de nodige sporen van overgebleven. Fysieke sporen op romp en dek en papieren sporen zoals inschrijvingen in diverse registers.

## Bronnen

Het begon met de aankoop van de Margaretha. De gebruikelijke gang langs makelaar, verzekeringsexpert, notaris gepaard gaande met de nodige papieren resultaten. De beschrijving van de makelaar. Het keuringsrapport van de verzekeringsexpert. De notaris met zijn akte. De inschrijving van het kadaster. Het bleken allemaal aanknopingspunten te zijn om in de geschiedenis van de Margaretha te duiken. Het bijzondere was dat er ook nog ander materiaal aan boord bleek. Visvergunningen uitgegeven aan een visser uit Yerseke, foto's van de vorige staat van de Margaretha, verkoopbonnen (waarvan een met de weinig vertrouwenwekkende naam Sloophandel 4), eerdere expertiseverlagen en rekeningen van uitgevoerde werkzaamheden. Opvallend is dat in de verschillende documenten verschillende gegevens genoteerd staan. Zo variëren de breedte en lengte van de Margaretha alsof ze van elastiek is en wordt vaak gesteld dat bouwjaar en werf onbekend zijn. En dat in officiële stukken! Ze slaan er maar een slag naar.

## Lidtekens

**38** Op de romp en aan dek zijn sporen uit het verleden te herkennen: dichtgelaste spuigaten, doorvoeren, patrijspoorten, de las van het inkorten (alleen met een geoefend oog te herkennen), een in onbruik geraakte ankerkluis. Alles waar in de loop van de jaren blijkbaar geen behoefte meer aan was. Binnen zijn de meeste sporen terug te vinden in de motorruimte. Waarschijnlijk ten behoeve van de functie als oesterkotter zijn er nog indrukwekkende leidingen van de, destijds door de motor aangedreven, waterpomp terug te vinden. De doorvoor benodigde doorvoeren heb ik zelf dicht laten lassen: het liefst zo weinig mogelijk gaten in de romp! Het deel van het dek dat nog oorspronkelijk was, bestond uit

platen puddelijzer met een lange ruit. Deze vorm geeft een indicatie over de leeftijd. Op een bepaald moment zijn ze overgegaan naar een korte ruit. Geen idee waarom. De huidige motor, een Penta Md 67 uit 1955, loopt op zijn laatste benen. Hij doet het nog prima, start meteen bij elke temperatuur maar lust wel een slokje motorolie. Als ik gas geef, doen ze achter mij het licht aan. Sporen van eerdere motorisering heb ik niet kunnen vinden. Oorspronkelijk gebouwd als motorpassagiersschip op de werf van Pannevis in Alphen aan de Rijn, zal er waarschijnlijk, gezien de traditie van de werf, een petroleummotor van Rennes ingestaan hebben. Er zijn geen gegevens bekend van tussenliggende motoren. Die zullen er ongetwijfeld geweest zijn, net zo als zeker is dat de Penta niet de laatste motor is. Volgend jaar komt er een ander in.

## Speurwerk

Bij de verkoop heb ik contact gehad met de vorige eigenaar. Ik heb echter verzuimd om hem uit te horen over wat hij wist over het verleden van zijn schip. Hij heeft mij in ieder geval verteld dat het interieur grotendeels door hem is ingetimmerd en dat hij decorbouwer was bij de NOS. En inderdaad, in een aantal gevallen lijkt het meer dan het is. Het belangrijkste onderdeel voor wat betreft de naspeuringen van het verleden, blijkt het onderste schutbord van de trap te zijn. Hierin staat het oorspronkelijke inschrijvingsnummer van het Register in Rotterdam te staan. Door de inspanningen van onder andere George Snijder, lid van de Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig, die samen met talloze vrijwilligers alle zogenaamde liggers (met de hand genoteerde inschrijvingen) bij het Register heeft gedigitaliseerd en toegankelijk gemaakt op het Internet (website LVBHB) is de inschrijving van de Margaretha als de Vrouwe Jannetje weer terug te vinden. Verder is de administratie van de werf van Pannevis bewaard gebleven en is op de schepenlijst de Margaretha ook terug te vinden. Toch zijn er veel perioden in het leven van de Margaretha onbekend. Ik weet dat ze als beurtscheepje veel in de buurt van Dordrecht heeft gevaren maar niet wanneer. Haar laatste taak als werkschip bestond uit het varen in Zeeland met sportvissers. Uit die tijd stamt ook nog een foto waarbij het stuurhuis en de roef nog gescheiden zijn.



## Digitaal en analoog

Internet is een onmisbare bron voor de naspeuringen naar de geschiedenis van je schip. Niet dat alles meteen het gewenste resultaat oplevert. Zo kwam ik bij het invoeren van de Yerseke 111, het nummer van de Margaretha uit haar vissersverleden, uit bij een houten vissersschip. Dan blijkt dat het vernummen van vissersschepen op een geheel eigen wijze (voor buitenstaanders onnavolgbaar) verloopt. De verschillende scheepvaartmusea beschikken ook over het nodige materiaal. In bijvoorbeeld Sneek, Groningen en Rotterdam zijn mogelijk nog bouwtekeningen te vinden. Daar moet ik nog achter aan. Totaal niet relevant maar wel leuk is dat ik via Google Maps het huis van de laatste oestervisser heb kunnen bekijken. Ook blijkt dat het bedrijf waarvoor het schip voer, nog bestaat. Misschien is een tochtje richting Yerseke de moeite waard om nog meer te weten te komen.

## Historische waarde

De historische waarde van de Margaretha is gering. De huidige staat als varende woonschip heeft het karakter van de

oorspronkelijke Katwijker motor tevel aangetast. Er zijn veel mooiere, geheel in de oorspronkelijke staat behouden of teruggelichte exemplaren van te vinden. Het liggende stuurwiel (om hoogte uit te sparen om onder de lage bruggen door te kunnen), het zware berghout (om het zware leven in de smalle vaarwateren te weerstaan), het kleine roefje in het vooronder voor eventuele passagiers: allemaal karakteristieke elementen die bij de Margaretha zijn opgeofferd aan de eisen die een woonschip nu eenmaal stelt. Wat gebleven is, is de schitterend vormgegeven romp, die bij een waterverplaatsing van 32 ton nauwelijks enige golfslag teweegbrengt. Dat gepaard gaande met een uitstekende manoeuvreerbaarheid (destijds noodzakelijk voor de krappe draaien in de grachten) zorgt ervoor dat het een genot blijft om met de Margaretha te varen en krijg je waardering voor het vakmanschap van de bouwers uit 1900. ■

Wil je serieus met de geschiedenis van je schip aan de slag, dan kan je eigenlijk niet om het boekje Droge kost voor natte geschiedenis, van George Snijder heen. Te bestellen via de website van de L.V.B.H.B.