

Woonboot

MAGAZINE

Vlamingen
verenigen zich
op het water

Kleine
filosofie over
regelgeving

Van geiser
naar boiler,
naar...

**Aktievoeren:
de hete zomer
van 1979**

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!

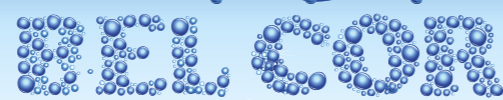
Informeer naar de voorwaarden en vraag een vrijblijvende offerte aan!

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: NL15INGB0003999739

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:
Yvonne Helsloot, Frans Nuberg, Mathilde Renes,
Bert van Rooijen, 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 © 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: NATIONAAL ARCHIEF

IN DIT NUMMER



4

Klein aantal, grote belangen

Tweehonderdvijftig woonschepen liggen er in België. Aanzienlijk minder dan de tienduizend die ons land rijk is. Een heel verschild. Maar wat niet verschilt is dat ook de Belgische waterbewoners hun belangen vertegenwoordigd willen zien. Sinds kort doet het Woonschepencollege dat. Een gesprek met voorzitter Yanne de Belder.

Steiger onder water

Je kon er over lopen, de steiger van Dave Schmalz. Maar daar was alles wel mee gezegd. Een nat pak is zo gehaald. Een kleine inspectie leerde dat de boel door houtrot er niet steviger op geworden was. Aan de slag, dus. Met hout? Nee, met beton. In deel zes van zijn verbodingsrelaas legt Dave uit hoe hij het flikte.



14

De regels beschouwd

Regels beperken, ze geven vrijheid, ze geven recht of ontnemen het juist. In een land als het onze, waar de klaagzang over het regelwoud op ieders lippen bestorven ligt, blijkt juist dat woonbootbewoners op niet-varende schepen nog wel wat regels kunnen gebruiken, zo stelt LWO voorzitter Max Noordhoek op pag. 24



Scheepsdetective

Frans Nuberg stort zich op de historie van zijn Margaretha. Geen detail is onbelangrijk ontdekt hij, en zijn zoektocht voert hem langs oude foto's, stapels officiële documenten, waaronder zelfs visvergunningen, de uithoeken van het schip worden binnenste-buiten gekeerd en ook het internet wordt uitgekamd.

ADVERTEREN IN WOONBOOTMAGAZINE?

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

INHOUD

23^e jaargang nummer 5
Oktober 2015

- 4 Werken aan boord
- 8 Milieu en Techniek
- 10 Zalm schopt stennis
- 12 Juridisch bekeken
- 13 Collectieve verduurzaming
- 14 Relas van een verboting 6
- 16 Lokaal nieuws
- 18 Spannende tijden!, deel 3
- 21 Boekrecensie
- 22 Historie van je schip
- 24 LWO
- 26 Waterverven
- 27 Lezing en film bij Museumwerf Vreeswijk

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

Het Woonschepen-college

De belangen van de Belgische waterbewoner worden weer gerepresenteerd door een vereniging. Anderhalf jaar geleden is het Woonschepencollege opgericht en niet zonder reden.



Voorzitter Yanne de Belder

Er liggen bij onze zuiderburen naar schatting 250 woonschepen, waarvan tweederde in Gent. De bewoners mogen nog gewoon op rode diesel stoken, hoeven geen roerende zaakbelasting te betalen, kijken wat glazig als je onze perikelen met het bouwbesluit probeert uit te leggen en vinden het bijzonder dat onze schepen zijn aangesloten op de riolering. Arken tref je er nagenoeg niet, die zijn op de meeste plekken niet toegestaan. Je moet niet zo vermetel zijn een tuinstoel naast je schip te plaatsen, dat noemen ze privatiseren van de wal en dat mag niet. Het beleid aangaande ligplaatsen wordt voornamelijk bepaald door de beheerders van de waterwegen. In het westen en centrum van Vlaanderen wordt die taak waargenomen door Waterwegen en Zeekanaal NV, kortweg W&Z. In samenspraak met het Woonschepencollege, de Vlaamse tegenhanger van de LWO, is er een nieuw beleid vormgegeven ten aanzien van de rechtszekerheid en andere aspecten van het waterwonen. De vereniging is anderhalf jaar geleden

op het puin van de ter ziele gegane Vereniging Vlaamse Woonschepen opgericht en wordt bestierd door enthousiaste vrijwilligers. Een paar successen hebben zij inmiddels al geboekt, maar er is nog veel werk aan de winkel. Aan de nieuwe vergunningen, concessies genaamd, zit nog een fors kostenplaatje vast. In Gent tref ik de voorzitter, Yanne de Belder. Niet op een spits, zoals je zou verwachten, maar op een fraaie luxe motor.

Het was hard nodig om weer een belangenvereniging te beginnen?

‘Ja, eigenlijk is het beleid hier een beetje een soep. Zo is de gang van zaken rond bijvoorbeeld de wachtlijsten heel ondoorzichtig. Wij kunnen in verenigingsverband beter onze belangen verdedigen tegenover de overheid en W&Z. Dat is het beleidsorgaan, de uitbater van de waterwegen en zij gaan ook over de ligplaatsen. Het is een verzelfstandigd genootschap dat nog steeds van de overheid afhankelijk is. Zij zijn op een gegeven moment zelf met het verzoek gekomen of we ons wilden verenigen om zo een eenduidige partner

te hebben bij het opstellen van een concessieovereenkomst. De vereniging houdt zich daarnaast natuurlijk ook bezig met praktische zaken. Je kunt elkaar helpen en van elkaar leren: hoe verbouw je het beste je schip, waar koop je je spullen en hoe doorloop je de officiële procedures.’

Wallonië vertegenwoordigen jullie niet?

‘Het zou van mij mogen hoor, maar de situatie is daar totaal anders. Er zijn duidelijk twee gescheiden gemeenschappen ontstaan in België. De meeste bevoegdheden zijn opgesplitst. Het beheer daar is nog niet verzelfstandigd en zij werken nog met de oude vergunningen. Wij staan open voor heel Vlaanderen, ook Belgisch Limburg en de Antwerpse Kempen waar de waterwegen niet beheerd worden door W&Z maar door NV de Scheepvaart.’

Wat is de rol van de gemeente?

‘De steden sluiten overeenkomsten af met W&Z en maken dan samen een aanmeerpuntenplan. Zo kunnen zij aangeven in welk kanaal zij wel, en zoja hoeveel, of liever geen woonschepen willen hebben.’

► **Jullie zijn met W&Z in gesprek gegaan over de bepalingen van de nieuwe ligplaatsvergunningen, eh, concessies?**

‘Ja, woordengoochelaarlijk natuurlijk, maar het behelst een modernere vorm van verhuur van ligplaatsen. Over de basistekst ervan hebben wij ruim een jaar onderhandeld met W&Z. In de vorige versie van de concessieovereenkomst stonden echt dingen die juridisch niet klopten. De tekst was ook erg vaag en veel zaken waren ronduit in het nadeel van de bewoner. Bijvoorbeeld wat betreft de aansprakelijkheid. Je moest afstand doen van elk verhaal. Het kwam er op neer dat wat er ook gebeurde met jouw eigen of een ander schip, of in geval van schade aan de kade, de bootbewoner altijd aansprakelijk zou zijn. W&Z zijn wel gaan inzien dat er een en ander niet klopte en waren plots bereid daarover te onderhandelen. We hebben zeker niet alles verkregen waar we om vroegen, maar zo werkt dat, zij zijn de machtigere partij. Toch zijn wij matig tevreden over het resultaat van die onderhandelingen en raden dus onze leden aan hun oude vergunning te vervangen voor een nieuwe concessie. De belangrijkste reden die wij geven is dat de concessieovereenkomst juridisch beter geproportioneerd is en dat je meer woonzekerheid hebt.’

Hoe is het gesteld met die woonzekerheid?

‘Je hebt niet voor de duur van je leven een ligplaats. Wij hebben het kunnen optrekken naar twaalf jaar, voorheen was dat negen.

In de tijd van de vergunningen kon de huurovereenkomst elk moment opgezegd worden. De voorwaarden waaronder een concessie opgezegd mag worden moeten wel echt noodzakelijk zijn, op grond van het algemeen belang bijvoorbeeld. Zij zijn dan wel verplicht om je bij te staan bij het zoeken naar een andere ligplaats. Tja, dat bijstaan kan natuurlijk van alles inhouden.’

Je had het net over wachtlijsten. Wat moet ik mij daar bij voorstellen?

‘Wij kunnen ons tot nu toe daar zelf geen goede voorstelling van maken omdat het beleid dus heel ondoorzichtig is. Dat is een van de punten waarover wij nog graag willen discussiëren met W&Z. Momenteel is het zo dat alle ligplaatsen in Gent bezet zijn. Als je een plek wenst kun je je opgeven en ga je op een wachtlijst. Die is echter niet openbaar. Het komt ook voor dat iemand een plek toegewezen krijgt die hij helemaal niet wil. Zij werken dan de lijst verder af op zoek naar een andere kandidaat. Ik heb van mensen van onze vereniging die een keer zijn opgeroepen gehoord dat die wachtlijst gewoon een Exceldocumentje is. Wij hebben er totaal geen controle op.’

Waar moet je dan liggen met je schip als je nog niet aan de beurt bent?

‘W&Z raadt iedereen aan eerst te kijken of er een plek is en dan pas een schip te kopen. In de praktijk is het zo dat als mensen een schip hebben gekocht en naar ze toestappen met de vraag waar ze kunnen liggen, er altijd wel een mouw aan te passen is. Het is niet zo dat er niet te praten valt met W&Z, het beleid is alleen erg ondoorzichtig. Die wachtlijst is nog niet het hele verhaal. Er wordt ook gewerkt met twee zones, een zone a en een zone b. De b zones zijn vaak gewilde locaties in het centrum. Het verschil is eigenlijk dat in zone b de ligplaatsen vermarkt worden, zoals zij dat noemen. Je moet dan bieden op het forfaitaire bedrag. Met gesloten envelop evenwel, je weet dus niet wat de anderen bieden. Zo hopen ze dat als iemand echt heel graag een bepaalde ligplaats wil hebben die hoog gaat inzetten. Dat is ook nog iets waar we over willen onderhandelen. Wij waren absoluut tegen deze splitsing.’

Wat is een forfaitair bedrag?

‘Ja, dat is ook nieuw. Vanuit W&Z kregen wij opeens de boodschap: we gaan ons beleid aanpassen en vanaf nu kunnen jullie ook een forfaitair bedrag betalen. Daarmee koopt de concessionaris het recht zijn ligplaats te kunnen doorgeven aan een eventuele toekomstige koper van het schip. Dus stel dat ik mijn schip ooit een keer wil verkopen, zal die koper misschien mijn plaats wel willen en met het forfaitaire bedrag kan ik dat recht verkopen.’

Dat is toch juist goed?

‘Ik had het billijker gevonden als het de koper is die dat bedrag moet betalen op het moment van de verkoop. Nu moet ik beslissen voor een koper die ik niet ken en er wellicht ook nooit gaat komen.’

Welk andere kosten zijn er nog?

‘We betalen jaarlijks liggeld, dat wordt berekend oppervlakte van het schip. Ook onrechtvaardig is dat wij een waarborgsom moeten betalen waarmee ze de kosten willen dekken die gemaakt



Ook tjalken in Gent



Lorelei in Gent

woonbotenbeleid. Het gebeurde wel dat oude schippers of hippies, die voor een appel en een ei een schip gekocht hadden, ergens in een hoekje van een haven gingen liggen. Zij vonden dan wel een manier om ergens een stroomkast te kraken. Dat is heel lang zo geweest. Toen W&Z verzelfstandigd werd dachten ze: hé, we kunnen daar nog centjes halen. Bovendien zonk er wel eens een schip en degene die daar op woonde vertrok dan met de noorderzon. W&Z draaiden dan op voor de kosten. Ze hebben dan ook op een gegeven moment gezegd, dit kan niet meer, er moet een beleid komen. Er waren al wel schepen die een vergunning aanvragen en kregen, zoals wij bijvoorbeeld. We hadden ook gewoon kunnen zeggen, we gaan hier liggen en dan zal het waarschijnlijk tien jaar duren voordat er iemand langskomt en zegt dat het niet mag, en dan kun je het nog een paar jaar rekken. Maar omdat wij een stichting waren en er leerlingen aan boord kwamen moesten we zeker zijn van onze plaats.’

moeten worden als er, om welke reden ook, schade aan bijvoorbeeld de kade zou ontstaan. Wij zeggen dat dat dubbelop is, want wij zijn verplicht een verzekering af te sluiten die ons daartegen dekt. Wij hebben de borg weten terug te brengen tot 2500 euro. En ja, ook dit bedrag krijg je pas terug als je weggaat. Ja, als... ‘

Je hebt dus een gevulde spaarpot nodig om op een schip te gaan wonen. Kun je ook een hypotheek krijgen?

‘In België heeft dat nooit gekund tot een jaar of drie geleden, maar voorlopig kennen we nog geen enkele bank die het ook doet. Vroeger was er geen

Tot slot, hoe kijkt de gemiddelde Vlaming naar de woonschepen?

‘Dat is eigenlijk heel dubbel. Als er appartementen worden gebouwd, of er wordt een nieuw project ontwikkeld, dan worden er op de presentaties altijd schepen bijgetekend als het aan de waterkant is. Zo willen zij de prijs opdrijven. De mensen die uiteindelijk zo’n appartement kopen gaan vervolgens ageren tegen de schepen. Er zijn plaatsen in Gent waar de buurtbewoners de schepen echt wegpesten.’

De verschillen met onze zuiderburen zijn ondanks de andere benamingen en regelingen in essentie niet zo groot. Er is beleid gekomen en voor erkenning, zekerheid en formalisering wordt een flinke prijs gevraagd. Het is voorspelbaar dat de prijzen voor de ligplaatsen net als in Nederland opgedreven gaan worden. Goede uitgangspunten voor het Woonschepencollege zijn dan ook het betaalbaar houden van het wonen op een schip en het zorgen voor meer ligplaatsen. Gelukkig zijn er ook altijd nog het plezier en de ervaringen die je kunt delen. Bij elkaar genoeg onderwerpen voor een bloeiende vereniging. Ik wens ze alle succes en blijf ze volgen. ■

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

In het vorige nummer had ik het over mijn schrik toen ik zag hoeveel leidingwater ik gebruik. Ik beloofde toen om de oorzaak te achterhalen en door te geven.

Verspillende techniek de wereld uit!

8 k zou erbij moeten zeggen dat tot 2013 het leidingwater niet werd gemeten in mijn buurt. Met de komst van de meters was het toen even wennen om überhaupt op het waterverbruik te letten – en aangezien het door Waternet gehanteerde tarief aardig meevalt is het nog steeds gemakkelijk om er niet uitvoerig over na te denken. Maar ja, dan lees je over hoe droog het is in allerlei contreien en dan sta je er toch even bij stil. En dan nog, ik had het beloofd – bij deze dus! Gedurende enkele dagen heb ik om de haverklap naar de watermeter gekeken om te kunnen zien hoeveel water er bij allerlei activiteiten het riool ingaat. Wat toen opviel was dat er nergens een echte boosdoener aan te wijzen viel. Een van de grootste slurpers was de ochtenddouche maar het verbruik daarvan was in de buurt van 60 liter – nauwelijks meer dan een kwart van het dag-totaal. Je spoelt uiteraard tig keer per dag de wc door maar dat had ik al tot 7 liter per beurt beperkt. Verder: je drinkt wel wat, je wast je handen (soms vrij uitgebreid als je aan je fiets hebt gewerkt) en als alleenwonende spoel je eerder de afwas onder de heetwaterkraan dan dat je een hele bak vol laat lopen. Ik moet bekennen dat ik die vergelijking niet heb gekwantificeerd, maar mijn idee is dat die werkwijze in mijn geval waterbesparend werkt. Rekening houdende met al deze spoelingen lukte het me niet om op meer dan 200 liter per dag uit te komen. Waar gaat het allemaal aan op? Het daggemiddelde wordt af en toe opgekrikt door een wasbeurt of buiten iets met de tuinslang doen. Dat dit klopt wordt ook

door mijn dagelijkse metingen bewezen, want de dagtotalen die ik waarnam vielen een stuk lager uit dan de 230 liter van mijn gemiddelde over zeven maanden! Variabel waren ze wel, maar dan in een bereik tussen 150 en 200 liter.

Boosdoener

De vraag bleef knagen en de enige conclusie die ik kan trekken is dat de keukengeiser de schuldige is. Al denkende over dit onderwerp gingen mijn gedachten terug naar de beginjaren op mijn schip, toen ik geen gasaansluiting had en mijn warm water uit een keukengeiser op flessengas kwam. Wat heb ik eindeloos en naar mijn gevoel continu met die zware flessen gesjouwd! Uiteindelijk stapte ik over op een elektrische boiler en wat heeft dat gescheeld in mijn portemonnaie – en aan mijn rugwervels!

Per slot van rekening is een heel groot deel van het water dat je gebruikt warm, en met een geiser wil dat zeggen dat je de kraan elke keer wijd opendraait om dat krenge op gang te krijgen en te houden, waardoor je 6 liter per minuut laat lopen. Ga je er koud water bijmengen wordt het volume vanwege de interne regeling in de geiser niet veel meer, maar minder wordt het beslist ook niet. Het is niet alleen water dat je op deze wijze verspilt maar ook energie, en niet zo'n klein beetje, zoals al die gasflessen mij hebben geleerd. Wat het zo jammer maakt is dat je noch die hoeveelheid water noch al die warmte nodig hebt – niet om van een lekkere douche te genieten en niet om al die overige dingen te doen.



Een typische keukengeiser van een jaar of twintig terug. De fabrikanten van elektrische boilers hebben modellen op de markt gebracht die als vervanger van een dergelijke geiser zijn bedoeld. De ruimte voor de rookpijp wordt hierbij benut om de capaciteit te verhogen.

Maar die geisers weten nauwelijks van nuances als meer of minder, voor hen zijn er maar twee standen: aan of uit. Je kunt het ze niet kwalijk nemen, want hun technisch ontwerp moet voldoen aan allerlei veiligheidsrestricties. De vlam mag niet te laag staan vanwege het risico dat hij uitslaat en van de keuken een bom maakt. Maar het water mag ook niet te magertjes gaan lopen want dan wordt het kokend heet waardoor de bewoners brandwonden kunnen oplopen. De bewegingsvrijheid tussen deze tegenstrijdige beperkingen is dermate nauw dat van bijstellen nagenoeg geen sprake is.



Sjiek (geweest)

Maar je hoeft ze ook niet (meer) aan boord te nemen! In hun hoogtijdagen had Nederland net de Groningse gasvelden aangeboord en het goedkope en in overvloed beschikbare gas was in de mode. In veel gemeenten werden zelfs woonboten van gasleidingen voorzien. Daarnaast waren de bevolking en de agrarische industrie kleiner zodat de zuiveringskosten van veilig drinkwater stukken lager waren. Verder waren lang niet alle segmenten van de bevolking er aan toe om op centrale verwarming over te stappen. Het gevolg: de bad- of keukengeiser werd als dé toptech oplossing voor de warm water voorziening beschouwd: klein, goedkoop, eenvoudig. De tijden hebben de geiser inmiddels ingehaald en zelfs ver achter zich gelaten. Eerst kregen mensen in de gaten dat een elektrische boiler een stuk prettiger is dan een geiser en als gevolg daarvan kwamen compacte boilers in de handel die op de plaats van een keukengeiser pasten. De volgende stap was dat bij huizen aan de wal (en de meeste nieuwe woonarken ook) voor centrale verwarming werd gekozen – en dan komt het warm water gewoon uit dat systeem. Voor de bootbewoner die nog geen centrale verwarming heeft pakken deze ontwikkelingen bijzonder gunstig uit. Ik zie dat je op Marktplaats, zelfs tweedehands, zo 'n compacte boiler voor een betaalbare prijs kunt kopen met het formaat om op dezelfde plek te passen als de oude geiser plus rookafvoer! Ik heb het hier over boilers van 50 liter die op ongeveer 650 Watt werken en die er een uur of vier over doen om een nieuwe partij water van 10 tot 65 graden op te warmen. Met een dikkere

De wateraansluitingen zijn er al en mogelijk zelfs op de juiste plekken, al is het niet zo'n grote klus en (zoals hier) geen gek idee om de verbindingen grondig te vernieuwen. Verder moet er een expansie-overloop naar een afvoer (van bijvoorbeeld de wasmachine, wc of douche) geregeld worden en natuurlijk een geaarde stopcontact bijkomen als deze niet al redelijk dichtbij is.

beurs kun je een nieuw exemplaar kopen die op tweeduizend Watt werkt en het water in ongeveer anderhalf uur weer op temperatuur brengt.

Meer met minder

Wat een boiler zoveel aangenamer dan een geiser maakt, is dat je het water niet zo hard hoeft te laten lopen. Uiteraard kun je voor een dikke of harde straal kiezen maar je hebt ook de optie om een dunne of een zachte straal te benutten, wat het verbruik uiteraard ten goede komt. En voor onder de douche heb je ook nog de optie om een thermostatische mengkraan te installeren, iets wat met een geiser werkelijk onmogelijk te combineren is! Maar hoe dan ook zul je je waterconsumptie omlaag zien gaan, want bijna niemand vindt het prettig om het water altijd op volle toeren te laten lopen.

Stel dat je in de nieuwe situatie 4 liter per minuut gebruikt in plaats van 6. Stel verder dat je je douchewater op 40 graden tapt (eigenlijk is 38 graden ideaal, maar ik hou het simpel). Dan meng je 3 liter op 60 graden met 2 liter op 10 graden, zodat de 50 liter in de boiler tot ruim meer dan 80 liter wordt aangelengd. Nu heb je ineens genoeg om 20 minuten onder de douche te mijmeren als je dat zo graag wil – en als uiteindelijk het warm water opraaft moet je er wel onder vandaan stappen!

Duurzamer

We hebben de neiging in Nederland om te denken dat aardgas veel minder aan de klimaatverandering bijdraagt dan steenkool of zelfs olie, maar dat is bedrieglijk! Aardgas is wel degelijk een fossiele brandstof en het bestaat voor 80% van z'n gewicht uit dezelfde koolstof als in steenkool. Het zal lang op zich laten wachten voordat er een duurzaam brandbaar gas in omloop komt dat ook geen CO₂ produceert. Zogenaamd biogas mag zich wel CO₂-neutraal noemen omdat de koolstof via fotosynthese uit de lucht afkomstig is, maar CO₂ wordt toch wel weer de lucht in gepompt. Het wachten is dan op waterstof als brandstof en dat zal vanwege veiligheids- en compatibiliteitsoverwegingen een lange adem vergen.

Vergelijk dat met elektriciteit, traditioneel ook via verbranding van fossiele brandstoffen geproduceerd, maar tegenwoordig ruimschoots beschikbaar uit volledig duurzame bronnen als zonne-, wind- en waterkracht. Er is zelfs ruime keuze bij de energiebedrijven die honderd procent gecertificeerde duurzame energie aanbieden (de kleine lettertjes wel in de gaten houden, want kernenergie wordt ook wel eens als duurzaam aangeboden). Een goedkope en eenvoudige stap in de richting van de verduurzaming van je drijvend huishouden zetten – met betrekking tot zowel energie als drinkwater – waarom die niet vandaag doen? ■

ADVERTENTIE

HETTEMA
wonen-op-water

UW WOONARK TE KOOP ZETTEN OP FUNDA!

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

Nu inclusief Marktplaats!

Wij taxeren en verkopen door héél Nederland

Sjoerd van Hette

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

Beëdigd Woonarktataxateur / Makelaar vastgoedprofiel Funda



Pontificaal op de cover van nr. 3 van Woonboot magazine: Varen doe je samen. In het feitelijke stuk een opsomming van alle geplande activiteiten voor gezamenlijke vaartochten. Niets van dat alles dus. Schipper ziek = niet varen.

Zalm schopt stennis

Als bewoners van een varend woonschip dat inderdaad vaart, heb je natuurlijk niet de voorzieningen die de gemiddelde walbewoner als vanzelfsprekend ervaart. Naast de regelmatige perikelen rond het vinden van watertappunten, stroompalen, winkels etc. komen af en toe ook minder gebruikte, maar

daarom niet minder belangrijke, voorzieningen om de hoek kijken. Neem de medische zorg. In de afgelopen jaren hebben we daar de nodige ervaringen mee opgedaan. En die zijn positief. Een praktijkgeval.

Bijna doodervaring

De dag in Meppel werd afgesloten met een broodje zalm. Zalm, vers uit de koeling van de winkel, direct uit de verpakking gehaald en zelf op een broodje gelegd. Niets bijzonders of verontrustends. Drie mensen hebben er smakelijk van gegeten. Bij twee niks aan de hand maar bij mij ging het fout. Het begon met een algeheel gevoel van onbehagen. Een half uur later lag ik in bed. Optimistisch van aard dacht ik dat het allemaal wel mee zou vallen en dat het er, in het ergste geval, op de een of andere manier wel weer uit zou komen. Niets van dat alles. Om half twee 's nachts vertrouwde ik de zaak helemaal niet meer en kreeg ik gedachten over een bijna doodervaring. Er moest wat gebeuren. In dat geval ben je afhankelijk van een huisartsenpost. Veelal gevestigd in het lokale ziekenhuis. Zo ook in Meppel. Na telefonisch overleg werd mij verteld dat ik maar moest komen. Praktisch punt hierbij was dat wij alleen fietsen aan boord hebben, de afstand Buitenhaven-ziekenhuis niet gering en als doorslaggevend argument: ik had helemaal de puf niet meer om te fietsen. Dus een taxi gebeld. Binnen vijf minuten ter plaatse. Helemaal dubbelgeklapt van ellende en hopen dat ik die Mercedes niet vol zou kotsen, werden we in tien minuten vervoerd naar de ingang van het ziekenhuis.

Hulp

De hulp die ter plaatse aangeboden kon worden bestond uit de inzet van een dienstdoende arts. Na onderzoek besloot hij dat het voldoende was om het probleem aan te pakken met medicijnen. Ik kreeg vier pillen mee voor de eerstkomende vier dagen en daarmee zou de zaak opgelost moeten zijn. Hiervoor was het nodig een apotheker wakker te bellen omdat de hulppost zelf geen medicijnen meer op voorraad mocht hebben. Een regeling waarvan mij op dat moment de logica ontging. Ik had de neiging om diegene die dit bedacht had wakker te bellen in plaats van de apotheker.

Vier pillen rijker in de taxi weer naar de Margaretha. Aan boord gelijk een pil ingenomen. Het was er ondertussen niet beter op geworden.

Varen

Toch maar weer gaan varen. De pillen waren op en met het vertrouwen dat we het ergste gehad hadden op pad. Netjes in de buurt gebleven op de Beulaker. We hadden nog een afspraak lopen om proef te varen met de mensen die mee zouden gaan met Sail. Maar dat ik mij nou echt beter voelde...nee. Drentse Hoofdvaart op. In Dieverbrug aangelegd. Eigenlijk nog steeds beroerd, eerlijk gezegd steeds beroerder. Ik besloot om mijn eigen huisarts in Enschede te bellen: hij kon telefonisch weinig voor mij doen. Toch maar de lokale medicijnman bezoeken in Dwingelo. De afspraak was zo geregeld. Dit keer wel op de fiets er naar toe. Uiteindelijk nog geen twee kilometer. Na hier onderzocht te zijn, kreeg ik dezelfde pillen mee, maar nu in een dubbele dosering en voor veertien dagen. En pilletjes tegen de misselijkheid. Dit ging vergezeld met de geruststellende

mededeling dat voedselvergiftiging inderdaad wel zo lang kon duren. De terugweg leek wel tien kilometer.

Dagelijkse praktijk

Ik zal u de saillante details besparen maar het kwam er op neer dat alles wat er inging (en dat was niet veel) er aan alle kanten weer uitkwam. Die pilletjes tegen de misselijkheid: ik kotste er dwars doorheen. Het resultaat was dat ik een halve kilo per dag afviel. Nu had ik het nodige op reserve dus dat was niet zo'n punt. Maar ik was zo slap als een vaatdoek. Na tien dagen van ellende besloten om terug te keren naar Enschede. Ik wilde mijn eigen huisarts zien. Mijn vrouw, die anders niet achter het roer te vinden is, heeft de Margaretha teruggevaren naar Meppel. Ik kwam er alleen aan te pas als we door een brug of een sluis moesten. Het schip in overleg met de havenmeester achtergelaten in de Buitenhaven van Meppel. Een vriend was bereid om ons op te halen en naar Enschede te brengen.

Vervanging

Natuurlijk was onze huisarts op vakantie. Hij had een vervangster. En die had ook weer een vervangster want het was haar vrije dag. Deze laatste pakte door en had ter plaatse overleg met een specialist. Op zijn aanraden werd de medicatie nog een keer verdubbeld en werd er een afspraak gemaakt. Hoezo een second opinion: inmiddels hadden er zich vijf medici tegenaan bemoeid. Gelukkig zeiden ze alle vijf hetzelfde, anders heb je nog een probleem. Afsproken werd dat ik de oorspronkelijke vervangster zou bellen om haar verslag te doen van mijn welbevinden. Dat welbevinden was ver te zoeken en op haar indicatie kreeg ik krachtvoer. Ik moest het tot de tijd dat ik die afspraak had met de specialist nog wel volhouden. Kleine plastic flesjes waren het. Drie keer per dag. Bemoedigende teksten als 'Met aardbeiensmaak!' probeerden het leed te verzachten maar het spul was niet weg te werken. Zo koud mogelijk en met een rietje: dan was het te doen. Maar het hielp wel. Na twee flesjes wilde ik 's avonds al weer de kroeg in. Mijn vrouw vond dat geen goed idee.

Resultaat

De afspraak met de specialist leverde een inwendig onderzoek op en weer een verdubbeling van de dosering van dezelfde pillen. Inmiddels is dat onderzoek achter de rug en is het afwachten wat het resultaat is. Wat betreft de gezondheid: ik ben weer helemaal in orde. Mag weer alles hebben van de dokter, alleen een broodje zalm komt er bij mij niet meer in!

Wat blijkt is dat medische zorg onderweg prima te regelen is. Je moet je legitimatiebewijs meenemen samen met het kaartje van je ziektekostenverzekering. Hierop staat je zogenaamde BIN-nummer. Dat is de basis waarop de administratieve afhandeling plaats vindt. Verder is handig dat je een lijstje hebt van de medicijnen die je op dat moment slikt.

Waar je over na moet denken is om je medische dossier vrij te geven voor gebruik van anderen dan je eigen huisarts of specialist. De behandelende arts heeft dan inzage in jouw medische geschiedenis. Er zijn wat overwegingen wat betreft de privacy, maar ik ga het wel doen. In de praktijk blijkt dat dit een welkome aanvulling is op de informatie die je op dat moment als doodzieke patiënt op kan hoesten.

Medische zorg: je hoeft er niet voor thuis te blijven! ■

Bouwwerk als reddingsboei

Het zal de gemiddelde woonbootbewoner niet zijn ontgaan: woonboten zijn bouwwerken. In de zin van de wet dan. Dat is het gevolg van een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uit april 2014. In november 2014 volgde nog een uitspraak van de Afdeling waarin ook schepen die nog kunnen varen als bouwwerk werden aangemerkt. Het criterium is dat de woonboot bedoeld is 'om ter plaatse te functioneren', wat betekent "elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die op de plaats van bestemming hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond, bedoeld om ter plaatse te functioneren".

De uitspraken hebben een hoop gevolgen gehad. In Amsterdam, de stad waar het grootste deel ligt van het Nederlandse woonbotenbestand, kon de regelgeving omtrent woonboten bij het grof vuil worden gezet. Regels over het innemen van ligplaatsen, het verbouwen van woonboten en de eventuele vervanging daarvan bleken hun gelding te hebben verloren. Om aan de ontstane juridische en praktische problemen het hoofd te bieden heeft het College van B&W van de gemeente Amsterdam een gedoogkader opgesteld. Doel hiervan is om aan de woonbootbewoners weer enig juridisch houvast te geven. Ondertussen is er ook op landelijk niveau nieuwe regelgeving in voorbereiding.

Dat woonboten bouwwerken zijn kwam misschien niet voor iedereen volstrekt onverwacht uit de lucht vallen, die vaststelling had wel verstrekkende gevolgen. Niet alleen op het gebied van vergunningverlening, maar ook op het terrein van de handhaving. Dat bleek onlangs toen de Afdeling een zaak kreeg voorgelegd waarin de overschrijding van de maximale hoogte van 2,50 meter boven de waterlijn aan de orde was. Omdat handhaving van wettelijke voorschriften en het voorkomen van precedentwerking boven het persoonlijke belang gaat diende er te worden gehandhaafd. Op zich geen bijzondere zaak.

De woonbootbewoner deed echter beroep op de uitspraak van de Afdeling en betoogde dat de woonboot een bouwwerk is en dus hogere wetgeving op de woonboot van toepassing is. De Verordening op het binnenwater (VOB) is dan onverbindend en daarmee ontbreekt de grondslag om op basis daarvan handhavend op te treden. De gemeente in de persoon van een medewerker van Waternet voerde aan dat dit verweer wel een beetje erg laat kwam (tardief verweer), en doelde waarschijnlijk op de volgorde in de tijd. Eerst was er handhavend opgetreden, vervolgens kwam de uitspraak van de Raad van state. Met andere woorden: de bootbewoner had maar eerder met het verweer moeten komen. Dat is echter onjuist. Door de rechterlijke uitspraak wordt in feite vastgesteld wat altijd al zo was. Woonboten zijn juridisch gezien niet sinds april 2014 een bouwwerk, maar zijn dat altijd al. De rechter past de wet immers toe, en maakt deze niet.

De Afdeling gaat dan ook in op de vraag of de gemeente bevoegd was op grond van de VOB handhavend op te treden. Aangezien deze vraag een ambtshalve te beoordelen aspect is, ziet de Afdeling aanleiding het betoog te beoordelen.

De Afdeling pakt de eigen rechtspraak erbij en oordeelt dat voor zover een woonboot is aan te merken als bouwwerk in de zin van de Woningwet, de bepalingen van de VOB



daarop niet van toepassing zijn. Dit geldt ook voor de richtlijnen die ter uitvoering daarvan zijn opgesteld. Aangezien het hier gaat om een woonboot, deze is immers "bedoeld om ter plaatse te functioneren" omdat deze sinds 2007 wordt bewoond en een plaatsgebonden karakter heeft. Het gevolg is dat de VOB noch de richtlijnen toegepast kunnen worden en de gemeente/het dagelijks bestuur niet bevoegd was handhavend op te treden. De woonbootbewoner ontsnapt de dans. Dit zal zolang de regelgeving niet is aangepast voor elke handhavingszaak gelden. Of dat een vrees of een hoop is hangt af van welke positie je inneemt. ■

[1] ABRvS van 16 april 2014 nr. 201306684/1/A1

Vademecum voor collectieve verduurzaming

Om hun graantje uit de begroting van een nabijgelegen verduurzamingsproject mee te kunnen pikken, huurde een vereniging van scheepsbewoners consultants in om alle verduurzamingsmaatregelen op een rij te zetten.

Toen Amsterdam plannen bekendmaakte om een duurzame wijk naast de oude Houthaven te ontwikkelen, zonder de woonboten in de haven erbij te betrekken, vonden de bootbewoners dat zij tekort werden gedaan. In plaats van erover te gaan zeuren heeft hun organisatie Vereniging Woonboteneigenaren Houthaven (VWEH) een onderzoek laten uitvoeren naar welke maatregelen er beschikbaar zijn om hun woonvorm ook mee te verduurzamen. Het resultaat is een 35 bladzijden tellende brochure 'Energiebesparingsopties woonschepen VWEH' die in samenwerking met de bewoners is opgesteld door twee onafhankelijke externe partijen. Eén van deze is blogger en projectbegeleider woonschepen Bas van Schelven, die zaken doet als Waterloft.nl en de andere is de Zaanse energiespecialist EnergyGo. De VWEH heeft de gemeente bereid gevonden om de kosten van het onderzoek te dekken en inmiddels wordt aan de vervolgstappen begonnen, te weten concrete keuzes maken en begroten.

Deze algemene waslijst van mogelijke maatregelen is als PDF download openbaar beschikbaar (zie link hieronder). Hij bevat weinig dat niet al menige jaren in Woonboot Magazine is besproken maar desondanks is het stuk het downloaden waard omdat alle opties bij elkaar worden gebracht in één bondig document. Ook nuttig is dat globale kostenplaatjes voor verschillende maatregelen worden meegegeven. Over merken, modellen en leveranciers wordt echter niet gerept. Wel bijzonder interessant (vooral voor scheepsbewoners) is het hoofdstuk over koudebruggen met de bijgaande infrarood camera beelden. Verdere opmerkingen:

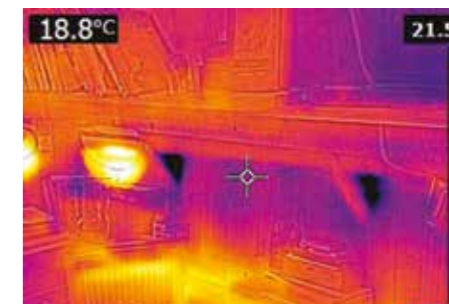
- de nadruk ligt op stalen schepen
- er staat veel in over collectieve/gemeenschappelijke maatregelen
- er is aandacht voor verschillen tussen locaties (en hun overheden)
- ook voor verschillen onder bewoners betreffende hoe zij met energie willen omgaan
- zeer actuele begrippen zoals het 'smart grid'-idee staan er ook in.

Het stuk is zeker aan te bevelen voor zowel particulieren als belangenverenigingen, in ieder geval als inleiding tot deze materie en voor naslag. Verder zal u veel meer interessants op de hieronder genoemde websites vinden!

Geld

Intussen wil de Rijksoverheid dit soort investeringen stimuleren, niet alleen omdat ze in de strijd tegen klimaatverandering hard nodig zijn maar ook als een manier om de economie een zetje te geven. Zodoende is er een geldpotje tot stand gebracht, Het Nationaal Energiebespaarfonds, waaruit leningen (let op, géén subsidies!) voor verduurzamingsprojecten worden verstrekt. De voorwaarden zijn heel gunstig en de aflossingstermijnen ook. Het hoofdsom moet minstens 2.500 euro zijn maar niet meer dan 25.000 euro. Voorwaarde is dat de installatie door een bij de Kamer van Koophandel ingeschreven installateur wordt gedaan. De uitvoerende instantie heet SVN, dat is dus Stimuleringsfonds Volkshuisvesting Nederland, maar in de volksmond en op internet wordt van 'ikinverteerslim' gesproken.

De reden om dit programma hier te noemen is dat ook verenigingen van eigenaren (vve's) in aanmerking komen voor deze leningen (uiteraard met enkele



Boven ziet u de scène: een werkplek onder het dek van een woonschip. Onder hetzelfde beeld zoals de infrarood camera het ziet, waar wit/geel warme objecten weergeeft terwijl koude gebieden donkerblauw zijn. Het is goed te zien hoe de knietjes onder het dek de warmte uit de ruimte wegzuigen (zogenaamde koudebruggen).

aanpassingen van de voorwaarden). Dat begrip is vermoedelijk niet in z'n officiële zin voor een woonbotenvereniging van toepassing, maar vragen kost niets! In ieder geval geldt het programma wel voor individuele woonboten en het kan mogelijk voor sommige lezers uitkomst bieden. ■

www.energiego.nl
www.waterloft.nl/onderzoek-duurzaamheid
www.ikinverteerslim.nl

FOTO: BAS VAN SCHELVEN/WATERLOFT.NL



TEKST EN FOTO'S: DAVE SCHMALZ

Relaas van een verbodting (deel 6)

De situatie ter plekke; het vlot is er zodat ik met mijn eigen gewicht de opgehangen gedeelte van de steiger niet hoeft te belasten.

In mijn eerste aflevering heb ik verteld dat mijn oude schark in haar oude vorm het einde van haar leven had bereikt. Inmiddels is het duidelijk geworden dat mijn houten tussensteiger ook aan groot onderhoud zo niet complete vervanging toe is.

Ik wist al dat een aantal van de steigerpalen op de waterlijn angstig dun werden en er was één exemplaar dat helemaal door en door verrot was, zodat zijn kant van de steiger over een lengte van een meter of zes langzaam wegzakte. Dit was op de plek waar een schuurtje stond, dus het probleem viel niet echt op. Je liep er niet overheen en voelde de laagte niet onder je voeten, maar de verzakking was toch goed zichtbaar. Omdat de ligplaats in verband met het Wabogedoe toch bijna een jaar lang leeg zou staan, leek het mij een goed moment om wat onderhoud aan die steiger te plegen.

Toen ik er aan het begin van de zomerpauze eindelijk aan toe kwam, was de eerste stap het verwijderen van het loopvlak

aan weerszijden van de kapotte paal. Dit zorgde voor enige ergernis onder de buurtkinderen, die er een prachtige zwemplek van hadden gemaakt. Het was vrij snel duidelijk dat de ene paal lang niet de enige slechte in de steiger was. Ten tijde van de bouw had ik voor bankirai gekozen voor de planken van het loopvlak en ook voor de vier meter lange balken in de lengterichting van de steiger. Om de een of andere reden, vermoedelijk omdat ik de bodem van mijn spaarpot had bereikt, koos ik toen voor gewone zacht houten dwarsbalken om de palen aan weerszijden te verbinden en tevens als ondersteuning van de lange balken. Nu wordt het me ingewreven dat dit geen slimme keus was, want die balken rotten gezellig mee met de vuren palen waar ze aan vastzitten. Zo is

het hele bouwsel eigenlijk aan vervanging toe. Niet onverwacht komen de budgettaire overwegingen alweer om de hoek kijken. Ondanks dat dit jaar ideaal zou zijn om het project uit te voeren, kan het niet doorgaan vanwege zowel de kosten als het te verwachten extra gedoe met de vergunning(en). Met het oplappen van die ene kapotte paal wordt me nu al duidelijk dat herbouwen een groot project zal zijn waar ik een aannemer met zware apparatuur voor nodig zal hebben en daarvoor moet ik over de nodige middelen kunnen beschikken!

Slimme truc

Mijn buurman heeft me enige wijsheden toevertrouwd over het herstellen van verrotte palen en deze wil ik u niet onthouden. Hij vertelt dat de rot zich meestal beperkt tot het deel van de paal dat dichtbij de waterlijn en daarboven ligt. Vanaf een centimeter of tien onder de oppervlakte kun je meestal rekenen op goed hout, zelfs wanneer, zoals in mijn geval, de palen ruwe stronken van dennenbomen zijn. Volgens zijn betoog kun je het verrotte hout verwijderen, wel met behoud van een eventuele resterende spits die van het gedeelte boven de waterlijn overblijft. Vervolgens creëer



Zoals het was: ruim tien centimeter van de paal was weggerot en wat erboven hoort is er gewoon op neergezakt.

je er een soort koker omheen die een centimeter of twintig onder de waterlijn start en naar boven doorloopt tot de gewenste hoogte van de paal. De op deze wijze afgebakende ruimte voorziet je van wat los staaldraad en ook de gewenste bevestigingsijzerwaren en vervolgens giet je het geheel vol met beton. Het resulterende betonnen 'condoom' over de paal beschermt hem van verdere verrotting en hij gaat, zoals mijn buurman het verwoordde, 'vijftig jaar mee'. Ik vond dit een charmant idee totdat ik over de details begon te denken. Het is logisch dat het uitstekend zou werken als je de structuur om de paal heen tijdelijk kunt verwijderen, al moet je wel een manier zien om de mal voor het beton te ondersteunen. De paal waar het bij mij om gaat staat dichtbij de gemeentesteiger maar toch zag ik geen betrouwbare manier om de mal te ondersteunen, onder meer omdat de bijgaande paal aan de waterkant van de steiger ook verre van optimaal is. De buurman suggereerde een oud plastic vat van 25 liter te gebruiken als gietvorm, of anders een houten constructie. Deze paal heeft al die balken die eraan vast zitten en die kunnen niet zomaar weg tijdens het proces! Bovendien, het gedeelte van de paal waar de balken aan vastzitten is zelf verrot, zodat

in feite de betonnen verlenging ook tot die hoogte moet komen, met alle complicaties van dien.

Slechte kern

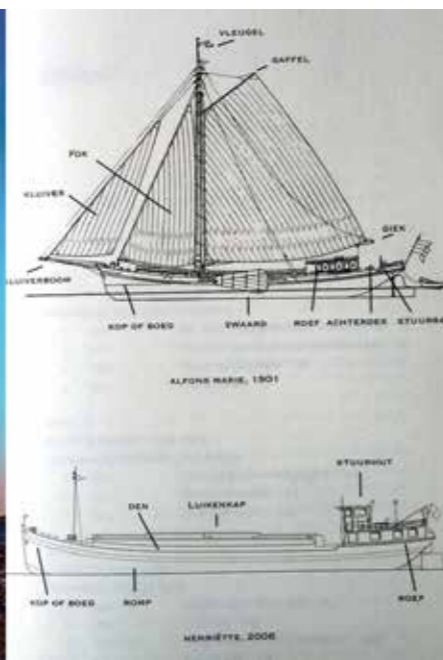
De voor mij beslissende factor was de ontdekking dat de kern van deze paal ook tot een behoorlijke diepte, in ieder geval tot een centimeter of twintig, slecht is. Zodoende ben ik eigenlijk met een houten buis bezig, waarvan de toekomstperspectieven zeer dubieus zijn. Ik heb besloten om de goedbedoelde tip van de buurman te laten varen en voor een eenvoudige reparatie te kiezen die zich ook leent voor gemakkelijke ontmanteling op het moment dat de hele steiger vervangen wordt.

Het basisidee: de paal enige centimeters onder het (laagste) waterpeil vlak afzagen, zoveel mogelijk van de rotzooi uit de holte halen, en de holte met beton vullen. Hoe dit in praktijk gaat daar waar het onder water moet gebeuren was wel een vraagstuk. Desgevraagd vertelde deze zelfde buurman dat beton onder water storten geen probleem is, en dat er zelfs regelmatig voor gekozen wordt bij grootschalige projecten. Vervolgens de ruimte tussen de paal en de balken met een stapel stoeptegels vullen

en klaar is Kees. Iedereen waarmee ik heb gesproken vertelt dat zo 'n steiger blijft 'werken' en dat de reparatie vast moet worden gezet. Ik meen dat probleem te kunnen oplossen door een holle verticale buis, bijvoorbeeld een kort stuk koperen waterleiding, in het beton vast te zetten. Door gaten in de gestapelde stoeptegels te boren wordt het dan mogelijk om met een stalen stang alles op z'n plaats te houden.

Omdat het niet is gelukt de paal precies waterpas af te zagen, zal ik toch iets van het ontwerp van de buurman moeten overnemen. Door een tijdelijke 'kraag' om het bovineinde van de paal aan te brengen kan ik ook een paar centimeter beton als nivelleringslaag bovenop de paal toevoegen. Een en ander moet echter op drogere tijden wachten: op dit moment wordt het water van de recente regenval nog uit de Haarlemmermeerpolder bemaald waardoor de afgezaagde paal echt ver beneden de oppervlakte ligt!

Ideeën welkom. Als u ervaring hebt met dit soort probleem bent u uiteraard welkom om uw eigen tips in te zenden. Eventueel kan er een aflevering van deze rubriek van gebakken worden. ■



DE HISTORIE VAN JE SCHIP

Niet alleen Frans Nuberg ging op zoek naar de roots van zijn 'Margaretha'. Ook Corine Nijenhuis ging aan de slag met de historie van haar schip en schreef er een boek over.

In 2007 kocht Corine de Zeeuwse klipper (1901). Via de schipper van wie zij het schip kocht kwam Corine in contact met de vorige eigenaar, Maria van Utrecht. Van haar hoorde zij het boeiende levensverhaal van het schip en besloot dat op papier te zetten. Het resultaat is een verhaal over inmiddels 'een man van staal' (het schip draagt weer haar doopnaam 'Alfons Marie') die twee wereldoorlogen overleefde, meehielp aan de bouw van de Afsluitdijk, geroofd werd door de nazi's en ingezet als patrouilleboot op het IJsselmeer. Na de oorlog werd het schip is zeer slechte staat teruggevonden in de haven van Den Helder, maar sterk genoeg om opnieuw de vaart in te kunnen.

'Een vrouw van staal' vertelt de levensloop van het schip en van de vijf generaties schippers. Ondanks een bewogen leven is deze oude dame (of heer) niet kapot te krijgen en vaart nog altijd fier over de Nederlandse wateren.

TIJDELIJKE LIGPLAATSEN WOONBOTEN SILODAM PERMANENT?



Amsterdam West- Al vier jaar liggen de woonboten bij de Silodam op een tijdelijke ligplaats. De woonboten zijn daarom niet aangesloten op de riolering of het

waternetwerk. Daar lijkt nu verandering in te komen. De tijdelijke ligplaatsen worden mogelijk permanent. Buurtbewoners zijn minder enthousiast over 26 woonboten voor de deur. Zij willen het beeld van een open haven houden.

BRUGSE RINGVAART WORDT SCHEPENKERKHOF

Brugge- De Brugse ringvaart begint steeds meer op een schepenkerkhof te lijken. Zo'n 30 woonboten en pleziervaartuigen liggen daar al enkele jaren weg te roesten. Gezien de staat van de schepen



lijken zij verlaten te zijn. Ook in andere delen van de vaart, in de Handelskom en ter hoogte van de Houtkaai doet dit probleem zich voor. Volgens de Waterwegbeheerder Waterwegen en Zeekanaal (WenZ) mogen schepen maximum 58 dagen op dezelfde plek blijven liggen. WenZ probeert de eigenaren op te sporen. Als dat niet lukt wordt er een juridische procedure opgestart om de verlaten schepen daar weg te krijgen.

20 JAAR WERKEN AAN GROEN VOOR NIETS?



Utrecht- In juli dit jaar viel bij de woonbootbewoners in de Noordersluis een brief van de gemeente op de mat met de mededeling dat de vangrail bij hun woonboten vervangen wordt. Daar waren de bewoners allesbehalve blij mee... Jarenlang zijn zij bezig geweest de vangrail te transformeren naar een groene afscheiding. Inmiddels is die helemaal afgeschermd door een groene haag en hebben ze een aangenaam groen uitzicht. De bewoners leggen zich dan ook niet neer bij vervanging. De gemeente heeft inmiddels de vervanging voor onbepaalde tijd uitgesteld.

BOTTERS VERSUS WOONBOTEN



Harderwijk- Harderwijk wil al lange tijd van de woonboten in de Vissershaven af. Op deze plek zou een bottervloot moeten komen te liggen. Toch liggen er nog steeds



DUIDELIJKHEID OVER REGELGEVING WOONBOTEN

De ministerraad heeft ingestemd met een voorstel van minister Blok tot aanpassing van de Woningwet. Die aanpassing moet de juridische onduidelijkheden in de bouwregelgeving wegnemen voor bestaande en nieuwe woonboten, watervilla's, hotels of restaurants. Volgens een uitspraak van de Raad van State uit 2014 zijn deze 'drijvende objecten' een bouwwerk, waarvoor een omgevingsvergunning nodig is en waarop de bouwregelgeving van kracht is.

Met de voorgestelde aanpassing wordt een groot aantal bestaande drijvende bouwwerken gelegaliseerd. Bestaande woonboten mogen blijven liggen, afgegeven vergunningen gelden voortaan als omgevingsvergunning en hoeven niet verbouwd te worden om aan het Bouwbesluit 2012 te gaan voldoen. Wel moet voldaan worden aan de veiligheid en gezondheidsnormen anders kan door de gemeente op grond van de zorgplicht worden ingegrepen.

Voor nieuw te bouwen woonboten, watervilla's en drijvende horecagelegenheden moet wel een omgevingsvergunning worden aangevraagd en geldt het Bouwbesluit 2012. Daarin kunnen bepaalde passages niet van toepassing worden verklaard, zoals bepaalde hoogtes of de aanwezigheid van een balkon of tuin. Deze uitzonderingen worden meegenomen in een gewijzigd Bouwbesluit.

Schepen die nog actief gebruikt worden voor de (plezier)vaart worden niet aangemerkt als bouwwerk en hoeven niet te voldoen aan het Bouwbesluit. De ministerraad heeft ermee ingestemd het wetsvoorstel met de voorgestelde aanpassing voor advies aan de Raad van State te zenden. Het streven is om het wetsvoorstel op 1 januari 2017 in werking te laten treden.

woonboten in de Vissershaven. Een onderzoek naar alternatieve ligplaatsen voor de woonschepen in de Vissershaven toonde namelijk aan dat er geen geschikte locaties zijn voor woonboten en een nieuwe plek creëren zou in de miljoenen gaan lopen. De gemeente is nu bezig met het maken van een beleidsplan voor de toekomst van de havens in Harderwijk. Dat plan moet er in 2016 zijn.

MEER RUIMTE IN WAARDERHAVEN

Haarlem- Vijfenvijftig woonarken op een kleine ruimte, dat was de situatie in de Waarderhaven. Het gevolg was dat er niet voldaan kon worden aan de huidige brandveiligheidseisen. In opdracht van de gemeente wordt de haven uitgebreid zodat er meer ruimte tussen de arken



komt. Op 28 augustus werden de eerste woonarken naar hun nieuwe plek verhuisd.

GROENSTROOK BIJ WOONBOTEN

Amsterdam- In Woonbootmagazine stond al eerder een stukje over de woonbootbewoners in Amsterdam Noord die in de clinch lagen met de gemeente. De

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 prijsopgaaf. **Scheepswerf "Vooruit"**, Zuidelijk 404,1505 HE Zaandam. Tel.: 075-615 63 58. WWW.SCHEEPSWERFVOORUIT.NL

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

Postbus 10075, 1001 EB Amsterdam. tel: 020-6238385 epblauw@hetnet.nl

TE KOOP GEVRAAGD; woonboot in Amsterdam. Schip of ark, wel graag ramen aan de zijkanten

Wie heeft belangstelling om zijn/haar woonboot tijdelijk te verhuren van januari tot en met maart of langer.

Reacties naar: info@gekelensink.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

aanleiding daarvoor was dat de bewoners het gebruik van een strook grond aan de wal moesten beëindigen. Een deel hiervan zou gebruikt gaan worden voor het realiseren van een woonwijk.

De woonbootbewoners hebben deze strook sinds de jaren '70 in gebruik en ingericht en stapten naar de rechter met een beroep op verkrijging door verjaring. De rechter ging daar niet in mee. Een van de motiveringsgronden was dat 'niet voldoende is aangetoond dat een woonboot als onroerende zaak moet worden aangemerkt en omdat er geen sprake is van onroerende zaken kan er geen sprake zijn van een erfdienstbaarheid'. Een interessante uitspraak gezien de huidige discussie omtrent de juridische status van een woonboot. Lees de uitspraak en het commentaar op: <http://www.verjaringsadvocaat.nl/verjaring-erfdienstbaarheid-woonboot/>

De versterkte actiebereidheid tegen het negatieve woonschepenbeleid leidde eind juni 1979, amper twee weken na de landelijke manifestatie, al tot een forse aanvaring met het gemeentebestuur van Amsterdam.



30 juni 1979. Uit protest tegen het "doorvaartbriefje" blokkeren woonbootbewoners met hun schepen de toegang tot de Kostverlorenvaart bij de Houtmanbrug te Amsterdam.

Spannende tijden!

deel 3

De woonschepenmanifestatie in de Nieuwe Meer te Amsterdam op 16 en 17 juni 1979 was een luchtig, speels en ludiek spektakel, net als de eerder gehouden open dagen. Met de vaartocht, de tentoonstelling Wonen op het water, muziek, vliegerfeest, theater, toneel, zieners en sprekers, eten en drinken. Alle acts, waaronder Hans Dorrestijn, werden pro deo gedaan uit solidariteit met de bootbewoners. Er waren voorstellingen op de wal en op de boten. Er was een enorme inspanning gedaan om het programma tot stand te brengen met een grote en bonte vloot schepen, geschat op 140 en vele acts uit Amsterdam en uit het hele land.

De demonstratieve optocht op de tweede dag had een heel traag verloop zoals voorzien was. Er konden hooguit zes tot acht schepen tegelijkertijd geschut worden in de Nieuwe Meersluis naar de Schinkel. De wachttijd liep op tot vele uren. De voorbije feestavond vergde ook nogal wat hersteltijd. Ik roeide, ook niet helemaal fris, naar een paar kluiten schepen om ze op te porren. Na de sluis persten de schepen zich door de Schinkel en de Kostverlorenvaart, vaak met 2 of 3 schepen gekoppeld om ruimte te maken tussen de vele bruggen in. Er was volop tijd om patat en bier te kopen zonder de boot te missen. We hadden ons een lange sleep voorgesteld van varende woonschepen die in optocht door geopende bruggen naar het IJ zou trekken, opgetuigd met spandoeken en muziek. Om te laten zien dat al die op eigen kosten met liefde en veel inzet gerestaureerde en verbouwde schepen, bewondering en respect verdienden in plaats van verguizing! Een van de hekkensluiters vertelde me dat het niet was meegevallen om de ankerkettingen weer te ontwarren. Hij was om 14.15 uur vertrokken en om 21.45 uur bij het IJ afgemeerd. Na sluitingstijd van de bruggen had hij een brugwachter met een lekke fietsband een lift gegeven.

Woonboten waren niet zo geliefd bij bestuurders

Er waren volop redenen voor de manifestatie. Het klimaat ten aanzien van woonschepen was guur. Een ontwerp Woonschepenwet was in 1976 met succes getorpedeerd. Daardoor bleef de wet uit 1918 gelden. Die bestempelde de woonschepen tot een zaak van het Rijk, met een enkele bevoegdheid voor de gemeente: het aanwijzen van ligplaatsen en voor de Commissaris van de Koningin: de bewoningsvergunning. Die vergunning was een toets van de bewoonbaarheid van een woonschip op basis van minimale eisen. In de vergunning uit 1981 voor mijn schip van 24 meter lang en 5 meter breed staat dat het schip geschikt is voor bewoning door maximaal 40 personen! De provincies Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland waren bij gebrek aan nieuwe instrumenten overgegaan op specifiek op woonschepen gerichte landschapsverordeningen, de zogenoemde woonschepenverordeningen. Daarin werden de gebieden en plekken met veronderstelde natuur-, landschappelijke-, cultuurhistorische- en archeologische waarden vastgelegd waar ligplaatsen voor woonschepen niet of niet langer waren toegestaan. Bestemmingsplannen van gemeenten werden aan het provinciaal beleid getoetst. Gemeenten hadden daarmee een grond geen ligplaatsen aan te wijzen in dergelijke gebieden en zelfs op te heffen. De Wet ruimtelijke ordening werd ingezet als saneringsinstrument. Een notitie uit 1979 van de provincie Noord-Holland ging uit van een opheffing van 264 ligplaatsen. De provincie Utrecht liep hierin voorop en werd in Noord-Holland zelfs voor een mogelijke invasie gewaarschuwd. In Amsterdam was een conceptnota Wonen op Amsterdams water uitgebracht, voortbordurend op het ontwerp Woonschepenwet 1976. Naast een planologische toetsing werden er ook zogenaamde woonkwalitatieve eisen voorgesteld om op te kunnen treden tegen wrakken en de vermeende slechte kwaliteit van veel woonschepen. Bij verbouwing, wijziging of verkoop van het schip zouden de bouwvoorschriften ook toegepast worden. De woonbotenorganisaties in Amsterdam raakten er door verdeeld. Bij de aanbidding van het manifest aan burgemeester

► Polak reageerde hij als volgt: “De woonbotenorganisaties moeten het wantrouwen onder de bootbewoners niet aanwakken”. Het fundament onder de nota werd, helaas pas na de manifestatie en de blokkade, met een op 18 oktober 1979 gedateerde brief, van één pagina, van staatssecretaris Brockx van Volkshuisvesting opgeblazen. Gemeenten hadden geen bevoegdheid tot het vaststellen van voorschriften ten aanzien van gebruik en inrichting van het woonschip als gevolg van de Wet 1918.

Met al die bedreigende maatregelen voor woonschepen waarin overleg met overheden niet leidde tot een positiever beleid, besloten een aantal woonbotenorganisaties een manifestatie te houden. Er werd speciaal hiervoor een Vereniging tot behoud van het woonschip opgericht en een vergunning bij de gemeente Amsterdam aangevraagd. Amsterdam heeft er alles aangedaan om dat proces te frustreren. Ze wilde zelfs 23.000 gulden precario heffen. Dat was een belemmering van de vrijheid tot demonstratie stelden we, het betrof geen commercieel festival!. Er was een compleet draaiboek voor de zaterdag en zondag aangeleverd. De gemeente eiste van elk schip een doorvaartverklaring. Dat beruchte doorvaartbriefje was juist een van de aanleidingen voor de manifestatie. Uiteindelijk wilde de gemeente een eenmalige ontheffing verlenen mits een lijst van alle schepen en eigenaren verstrekt zou worden. Een dergelijke eis voor een demonstratie was ongekennd en ongehoord en werd daarmee ook gepareerd. De volledige vergunning werd pas op de dag voor de manifestatie verleend. Ambtenaren werden ingezet om de schepen te registreren en te fotograferen.

Blokkade Kostverlorenvaart te Amsterdam van 29 juni tot en met 3 juli 1979

Een grote winst van de manifestatie was de uitgebreide kennismaking met elkaar. Met de gedeelde liefde voor de schepen en de problemen die iedereen ervoer, werd de noodzaak tot een gezamenlijke opstelling en inzet nog sterker gevoeld. Een week later gingen woonbootbewoners uit Schellingwoude op vakantie met hun schip. Ze wilden via het IJ naar de Nieuwe Meer en weigerden een verklaring af te geven “het schip niet te zullen verbouwen



30 juni 1979. Blokkade met woonschepen van de scheepvaartroute door de Kostverlorenvaart te Amsterdam.

en het vaartuig niet hoofdzakelijk zal bezigen en/of bestemmen tot woon- en nachtverblijf”. In wezen eisten ze een verklaring dat je je woonschip niet als woonschip zou gebruiken. Met daarnaast de verklaring de stad na maximaal 7 dagen weer te zullen verlaten op straffe van versleping op eigen kosten. Het principe achter dergelijke verklaringen was onaanvaardbaar voor de woonschippers. Al het andere scheepvaartverkeer had recht op vrije doorvaart zonder eerst te hoeven verklaren dat ze de regels daarvoor kenden maar zij moesten dat wel. Dat was discriminerend, wantrouwig en ook onnodig want de gemeente kon op grond van de APV optreden tegen zogenaamde ongewenste woonschepen.

De havendienst dreigde het woonschip weg te zullen slepen op kosten van de eigenaren. De politie zag geen gronden om op te treden, ze constateerden dat de twee woonschepen de scheepvaart niet hinderden. De schipper had inmiddels het Amsterdamse Woonschepen Overleg (AWO) ingeschakeld en een tweede schip was er bij gaan liggen. De gemeente reageerde dagen niet op een verzoek om een gesprek over de verklaringen. Er werd besloten tot actie en andere woonbotenorganisaties werden om steun gevraagd. De twee schepen waren gestrand voor de

Wie is...

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

Willemsbrug van de Kostverlorenvaart bij de Haarlemmerpoort. Op vrijdagavond 29 juni 1979 belemmerden ongeveer 40 woonbootbewoners het draaien van de Willemsbrug door op het brugdeel te blijven staan. Met als statement: “Als er geen woonschepen door worden gelaten dan ook geen andere vaartuigen”. Met zes woonschepen van hier en een aantal schepen uit Haarlem en Velsen zijn we op die vrijdagavond voor de Westerkeersluis/Houtmanbrug gaan liggen. Voor de Willemsbrug lagen inmiddels ook zes schepen. De blokkade was begonnen! In café “De Noorderster” op de Zoutkeetsgracht informeerden we de gemeente over de blokkade en de redenen daarvoor. Ik ging 's avonds laat met pamfletten terug naar Spaarndam om varende woonschepen te mobiliseren. Ik schreef er nog een dringende oproep bij om ook “op te stomen”. Op vrijdagavond lagen er 12 en op zaterdagavond 32 schepen. De ingeseinde pers kwam massaal op de blokkade af waaronder alle landelijke dagbladen.

In het volgende nummer het verdere verloop met onder meer het gorillagedrag van wethouders, tijdelijk onder het ouderlijk gezag uit van burgemeester Polak (op vakantie) en de onwaarschijnlijke beëindiging van de blokkade met grotesk machtsvertoon. ■

YVONNE HELSLOOT

Twee boekjes met een woonboot ‘light’ erin. Beide gaan over de liefde. Beide zijn geïllustreerd.



Liefde in 't klein

Het oudste is het in 1995 voor het eerst uitgegeven prentenboek van Marit Törnqvist. Het was haar eerste boek. Het is voorzien van haar eigen illustraties uitgevoerd in aquarel en vetkrijt, waarin ze met Oost-Indische inkt heeft getekend. Ik las/keek de achtste druk. Een miniboek uit 2014. De originele grote uitgave verschilt alleen in maat, niet in inhoud. Sophie Dahl schreef haar boekje (een novelle) in 2004. Haar tekst werd van illustraties voorzien door Annie Morris, een Engelse kunstenaar.

Het prentenboekje bestaat voornamelijk uit subtiele aquarellen, kleine schilderijtjes bijna. Een meisje zit op een paal op zee. Je ziet haar in allerlei weersomstandigheden zitten. Vanaf haar paal ziet ze de meest bijzondere boten voorbij varen. Boten in allerlei stemmingen. Dan verschijnt er een woonboot met een man aan boord. ‘De man lachte naar haar, maar voor ze het wist was hij weer verdwenen’. Eenzaam zit het meisje nu op haar paal, ondanks velen die langs varen om haar te troosten. Een storm laat veel wrakhout achter van gezonken schepen. Vanaf haar paal ziet ze in de verte alleen nog de boot van de man, die ‘naar haar had gelachen’. Ze bouwt een paalwoning voor twee. De boot van de man blijft in de verte. De paalwoning wordt zó groot, dat hij instort. Van de resten maakt ze een vlot, waarop ze al bouwend langzaam wegvaart: ‘Naar het licht aan de horizon’.

Pierre, de hoofdpersoon, in het tweede boekje woont op een woonboot in Londen. ‘De Glimmety Glammety, een wondermooie woonboot en voormalig thuis van haar vader, die hem niet meer nodig had’. Zij werkt bij in een antiquariaat en heeft een fantastische baas. Ze ontmoet haar ‘man met de dansende ogen’ op het jaarlijkse gekostumeerde bal bij deze baas. Een stormach-

tige romance en ze werd zijn muze, maar ‘het is gevaarlijk om een muze te zijn...’. Ze zijn heel gelukkig samen op de boot tot hij ‘een misstap maakte die haar hart brak.. Ze vertrekt naar New York, haar geboortestad. Na geruime tijd en vele belevenissen en treurigheden, komt er een kaart van haar antiquair: ‘De man met de dansende ogen wil je ontzettend graag zien...’. Ze weigert eerst, maar hij weet van geen ophouden.

Buiten het thema zijn de twee boeken totaal verschillend. Het een is illustratie met tekst, de ander tekst met illustratie. De illustraties zijn totaal anders. ‘Het klein verhaal’ van Törnqvist is voor 4+ of 10+, afhankelijk van de beoordeling lijkt het. Het boekje van Dahl is voor volwassenen. Ik vind het prentenboek van Törnqvist eigenlijk voor jong én oud. Haar boek vind je in de bibliotheek, evenals veel van haar andere prentenboeken. ‘De man met de dansende ogen’ is alleen te koop. In de bibliotheek staan wel andere boeken van Sophie Dahl. Romans en kookboeken. ■

Titel	De man met de dansende ogen
Auteur	Sophie Dahl
Illustraties	Annie Morris
Uitgever	Uitgeverij De Geus, Breda, 2003
ISBN	90 445 0400 2
Prijs	Tweedehands van af € 7,50

Titel	Klein verhaal over liefde
Auteur	Marit Törnqvist
Illustraties	Marit Törnqvist
Uitgever	Querido, A'dam/Antwerpen, 2014
ISBN	978 90 451 0098 2
Prijs	€ 8,99

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

Gedurende 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 en de 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.

22 Lidtekens

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 zichtbaar 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

Aanduiding van het bureau dat de meetbrief uitreikte	Datum van uitreiking	Metingsmerk	Naam of kensprek van het vaartuig
DORRECHT	5.12.1901	1013	DE VROUW
			JANNETJE
DORRECHT	24.9.1919	1013	MARIA CORNELIA
ROTTERDAM	9.5.1939	11943	MARIA CORNELIA
ROTTERDAM	24.3.1944	14636	SLOOPHANDEL 2

(61) en (62) hier niet van toepassing.

63 De geldigheidsduur van deze meetbrief eindigt 22 MAART 2003. De geldigheidsduur zal evenwel op een eerdere datum eindigen, indien het vaartuig zodanige wijzigingen (reparatie, verbouwing, blijvende beschadiging) ondergaat, dat de aanduidingen in rubriek 34, 35 en 36 niet meer juist zijn.

Deze meetbrief is uitgereikt

(64) Te ROTTERDAM, de 22 MAART 1988

(65) De Scheepsmeter, Hoofd van het District,

(66) *[Handwritten signature]*

(67) *[Official stamp: SCHEEPSMETINGSDIENST ROTTERDAM]*

8 Merken van teboekstelling 5118 ROTT 1906

9 Land van teboekstelling NEDERLAND

De in rubriek 68 vermelde merken van teboekstelling ten hypotheek-kantore zijn ingebeeld op het achterschip

TRAP VOORVERBLIJF ONDERSTE

7,500 m uit hekplaat, 7,500 m uit lengteas, 7,500 m boven dek.

Te YERSEKE, de 22-3-88

De ambtenaar bij de Scheepsmetingsdienst, *[Signature]*

(68) Merken van teboekstelling 25105 B R 2001

(69) Land van teboekstelling NEDERLAND

De in rubriek 68 vermelde merken van teboekstelling ten hypotheek-kantore zijn ingebeeld op het achterschip aan de zijde

in Alteskane stuurhuis

2,10 m uit hekplaat, 0,90 m uit lengteas, 1,15 m boven dek.

Te Aalsmaen, de 6.3.2001

De ambtenaar bij de Scheepsmetingsdienst, *[Signature]*

[Official stamp: KADASTER ROTTERDAM] **06 MAART 2001**

De (voormalige) meetbrief is een belangrijke bron.

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 varend woonschip heeft het karakter van de oorspronkelijke Katwijker motor teveel aangetast. Er zijn veel mooiere, geheel in de oorspronkelijke staat behouden of teruggebrachte 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.

Van de voorzitter

Vrijheid-blijheid?

Tot nu toe is er voor woonboten erg weinig wettelijk geregeld. Het 'minder regels' van het huidige kabinet is voor woonboten al sinds jaren een feit. Moeten we hier blij mee zijn?

De meeste woonbootbewoners hechten erg aan hun persoonlijke vrijheid. Het is vaak een reden om op een woonboot te gaan wonen. Persoonlijke vrijheid wordt ingeperkt door regels. Dus: hoe minder regels, hoe meer vrijheid. Gezagvoerder op je eigen ark als ideaal. Het bovenstaande is wat kort door de bocht. Zowel over de regels als over de vrijheid valt meer te zeggen. Sommige regels werken beperkend, andere regels geven zekerheid. Zo beperken de regels van het Bouwbesluit de vrijheid bij het bouwen van een huis. De huurder van een huis heeft recht op huurbescherming en eventueel op huurtoeslag. De eigenaar van een huis kan in aanmerking komen voor planschade en voor bepaalde subsidies, bijvoorbeeld voor woningaanpassing of subsidie op zonnepanelen. Bij koop van een huis betaalt de koper overdrachtsbelasting, bij koop van een woonboot geldt dit niet. Het is nog niet zolang geleden dat het moeilijk was om een hypotheek op een woonboot te krijgen. De rente op de hypotheek voor een woonboot ligt nog altijd wat hoger dan die op een huis.

Het vallen onder regels heeft dus zowel positieve als minder positieve kanten. Veel regels voor woningeigenaren en voor huurders van woningen beschermen deze bewoners tegen bijvoorbeeld overheden, verhuurders, banken en verzekeraars en anderen en geven bepaalde rechten. Dit is voor woonbootbewoners grotendeels afwezig. Met de vrijheid is al langere tijd iets vreemds aan de hand. Voorheen kon je met je woonboot nog wel ergens gaan liggen zonder dat je veel in de weg werd gelegd. Die tijd is voorbij. Toch zijn er niet meer wettelijke regels gekomen. Hoe kan dat dan? Wanneer er door de rijksoverheid ergens regels voor zijn gesteld mogen andere overheden hierover niet op hun beurt nog eens regels gaan stellen. Wanneer er echter geen rijksregels zijn, staat het de andere overheden vrij eigen regels

te maken. Van deze vrijheid is door deze overheden ruim gebruik gemaakt. De vele woonschepenverordeningen en ligplaatsverordeningen zijn hiervan het resultaat. Het gebruik maken van deze vrijheid heeft de vrijheid van de woonbootbewoners flink aangetast.

We zagen al dat regels ook kunnen leiden tot bescherming tegen derden. Woonbootbewoners hebben deze bescherming niet, of in ieder geval minder dan huizenbewoners. De afwezigheid van deze bescherming geeft de vrijheid om woonbootbewoners maatregelen op te leggen die voor huizenbewoners niet mogelijk zijn. Enkele voorbeelden. Het Rijksvastgoedbedrijf (voorheen RVOB) verhoogt de huur voor ligplaatsen met enkele honderden procenten. Het niet opgenomen zijn van woonboten in een bestemmingsplan geeft overheden heel wat vrijheid om ligplaatsen op te heffen. Net zoals regels heeft ook vrijheid positieve en minder positieve kanten. De vrijheid van regels die

woonbootbewoners lang hebben gekoesterd geven anderen juist de vrijheid tot het nemen van vaak zeer onaangename maatregelen. Het 'vrijheid-blijheid' heeft ook zure kanten. Schippers van varende woonschepen die nog regelmatig varen kunnen nog redelijk goed genieten van hun vrijheid. Het aantal ligplaatsen en de maximale ligduur werkt wel beperkend, maar je kunt je nog met recht gezagvoerder op eigen woonschip voelen. Voor woonboten die permanent aan de kant liggen geldt dit niet meer. Deze eigenaren konden wel eens beter af zijn met wat meer regels, met name met die regels die tevens een zekere mate van bescherming en recht geven.

Het bestuur van de LWO heeft met deze werkelijkheid te maken. Er is ten behoeve van onze leden nog veel te winnen! En misschien komt de vrijheid die we voelen bij het wonen op het water wel door iets anders dan het ontbreken van regels.

Oproep:

Meldt uw ervaringen met het Rijksvastgoedbedrijf (voorheen Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf RVOB).

Woonbootbewoners die in Rijkswater liggen worden sinds enkele jaren geconfronteerd met nieuwe, veel hogere, huurprijzen voor hun ligplaats. Pogingen om via een juridische procedure hierover een uitspraak te krijgen zijn nog niet gelukt omdat het Rijksvastgoedbedrijf niet bereid is tot proceduren.

Ondertussen wordt de nieuwe regeling wel uitgevoerd. Over de wijze van uitvoering krijgt de LWO toenemend negatieve signalen. Het gaat daarbij over de inhoud van contracten met soms vreemde bepalingen, de wijze waarop de overgang naar een nieuwe huurder plaatsvindt, de wijze van bepaling of men in het verhoogde of verhoogde+ tarief wordt ingedeeld en dergelijke.

De LWO wil graag een compleet beeld krijgen van deze uitvoeringspraktijken. U kunt ons helpen door uw ervaringen aan ons te melden via het mailadres van de LWO: lwo@lwoorg.nl

Vermeld in de mail in het kort wat uw ervaringen en problemen zijn. Stuur nog geen documenten mee. Zo nodig nemen we hierover apart contact op. Via de rubriek 'actueel' op onze website (www.lwoorg.nl) houden we iedereen op de hoogte van de verdere ontwikkelingen.

Aankondiging Bijzondere Ledenvergadering LWO

De LWO houdt op zaterdagmiddag 21 november een bijzondere ledenvergadering te Utrecht. Op de agenda komt te staan:

- Verslag van de ledenvergadering van 4 juli
- Jaarrekeningen over 2013 en 2014
- Begroting 2016 en vaststellen contributie
- Introductie van de nieuwe website
- Invoering Huishoudelijk Reglement
- Actuele zaken

Leden ontvangen nog een schriftelijke uitnodiging. Verdere informatie is te vinden op de website: www.lwoorg.nl

De nieuwe LWO website: platform voor leden, woonbootbewoners, beleidsmakers en beslissers.

Het nieuwe bestuur van de LWO wil samen met de leden een impuls geven aan de organisatie. Ze heeft een plan laten opstellen met de aanpak vervat in speerpunten. De nieuwe website gaat in de LWO de centrale rol spelen.

Een nieuwe website als platform. Wat is dat dan? De eerste websites waren eigenlijk digitale advertenties, waarop organisaties zichzelf aanprezen. Daarna kwamen websites waarop mensen vragen konden stellen en reageren. Pas de laatste jaren ontstaan er websites die een platform bieden waar mensen zelf iets kunnen vertellen en elkaar kunnen ontmoeten. De LWO wil dat met de nieuwe website mogelijk maken.

Wat is het doel? Woonbootbewoners wonen over het hele land verspreid en staan vaak voor dezelfde uitdagingen en problemen. Het doel van de website is dat de leden kennis en ervaring kunnen uitwisselen en contacten kunnen leggen. Het bestuur brengt de ontwikkelingen op landelijk gebied in. Zo ontstaat een platform waarop de actuele ontwikkelingen staan, maar leden ook kunnen samenkomen.

Hoe werkt dat? De website heeft een voorkant en een achterkant. De voorkant is voor iedereen toegankelijk. Het is de etalage van de LWO met onder andere actueel nieuws, informatie over de LWO en een presentatie van lokale verenigingen op een kaart van Nederland. De LWO laat daar zien wat ze doet en geeft meningen en achtergrond informatie. De achterkant is alleen voor leden. Daar kunnen leden een eigen blog beginnen en meedoen aan het forum met vraag en antwoord. Lokale organisaties kunnen ook een blog bijhouden over bijvoorbeeld belangrijke lokale ontwikkelingen of een succesvolle burendag. Anderen kunnen daar weer van leren.

Hoeveel mensen heb je nodig die dat allemaal bijhouden? In Nederland zeggen we 'vele handen maken licht werk'. Het mooie is dat leden die dat leuk vinden hun eigen bijdrage kunnen leveren. Vind je het leuk om een blog te schrijven over de verbouw van je schip of de ontwikkeling van jouw woonbotenlocatie of een rechtszaak die je als lokale organisatie voert? Dan mag je een eigen blog beginnen. Heb je een vraag of heb je als ervaren

rot juist veel antwoorden? Op het forum ontstaat zo kennis over een aantal thema's met een zoekfunctie. Er zijn een paar 'moderators' nodig die het doel van de blogs en forums bewaken met spelregels. Zij zijn de spil van het platform voor de leden.

Kun ik nu al beginnen? Bijna. Je kunt je al wel opgeven als het je leuk lijkt. De eerste versie van de website wordt eind september getest en opgeleverd. Begin november is de website klaar. Dan mag je een eigen blog of forum beginnen. Op de ledenvergadering van 21 november laten we de resultaten zien en kunnen andere leden en lokale organisaties zich ook aansluiten. Zo kunnen we samen een vliegende start maken met de nieuwe impuls en weer een aantrekkelijke vereniging worden voor onszelf, nieuwe leden, beleidsmakers en vakmensen.

Het kan! Lijkt het je leuk om je eigen bijdragen te leveren? Heb je een verhaal dat je kwijt wil, of ben je een ervaren rot die de kennis wil delen? Wil je eens ervaren wat het is om moderator te zijn? Stuur een email naar platform@lwoorg.nl. We nemen contact met je op zodra de website klaar is. Dan kunnen we samen aan de slag.

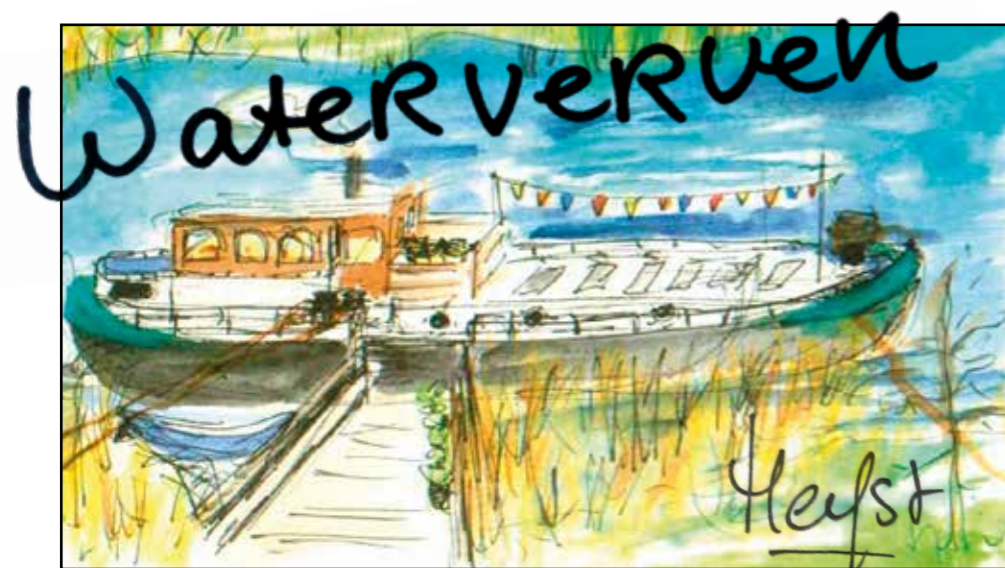
ADVERTENTIE

DUURSM  **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**



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

Meer op: www.mathilderenes.com

 Mathilde is ook op Facebook!



Nog even mooi weer, dus de stuurhut geschuurd, gelakt en de kozijnen van het achteronder! (buiten)



Na gedane arbeid is het goed rusten (in de herfstzon)



Heeft op het dek genieken ... (met een vriendin)



Langzamerhand tijd om weer naar binnen te gaan (taarten bakken bv.)



Zoals altijd als er gekookt wordt zijn er veel belangstellenden.

Lezing en film bij Museumwerf Vreeswijk, 21 november 2015

100 jaar Schippersinternaat Prins Hendrik

Het oudste internaat voor schipperskinderen herdacht dit jaar dat Prins Hendrik het internaat met school in augustus 1915 opende. Het Prins Hendrik Internaat leeft nog bij velen. Dat bleek wel bij de reünie afgelopen augustus, waar zo'n 1200 oud-leerlingen en -personeelsleden op afkwamen. Op zaterdag 21 november besteedt Museumwerf Vreeswijk aandacht aan het honderdjarige internaat met een presentatie. Aan de hand van uiteenlopend documentatiemateriaal gaat schipper Jaap Boersema, voormalig stafid van het PHI, in zijn presentatie in op uiteenlopende onderwerpen.

Film

Voorafgaand aan de lezing is een korte presentatie van de video "Museumwerf redt Cultureboat" van Jan de Vries. De film brengt het werfavontuur in beeld van de Machiel 4 (Utrechtse hasjboot) die vorig jaar, na tientallen jaren, eindelijk voor onderhoud naar de werf kon. Werfbeurt en het Utrechtse schip trokken veel aandacht.

Reserveren

Toegang: € 4,00 p.p. (inclusief twee consumpties). In verband met de voorbereidingen graag tijdige plaatsreservering via museumwerf@museumwerf.nl of via 030-6018770/6579581 (tijdens kantooruren).



ADVERTENTIE

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

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 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.



***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**