

Woonboot

MAGAZINE

“De gemeente Amsterdam varend erfgoed volledig over het hoofd gezien”

Ligplaats zonder schriftelijk contract: wegwezen of niet?

Plastic Whale

“Ons uiteindelijke streven is om overbodig te zijn.”

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 / fax 0561- 611 446

W **KOMPAAN VOCHTWERING**
VOEGWERKEN & VOCHTWERING

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

Cor Goudriaan | *advocatuur*

Staat het water je aan de lippen?

WATER

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

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



Woonboot magazine

verschijnt zes maal per jaar en is een uitgave van

Stichting Uitgeverij Woonboot Publicaties (SUWP)

Postbus 10075, 1001 EB, Amsterdam
Postbank SUWP: NL73 INGB 0000 3848 63
suwp@woonbootmagazine.nl
www.woonbootmagazine.nl

De SUWP is bereikbaar op 020-6238385

WBM Abonnementen administratie:

p/a Postbus 10075, 1001 EB Amsterdam
T: 020-3378006

Redactie Woonboot Magazine:

Dave Schmalz, Martina Koster
020 - 676 65 19
redactie@woonbootmagazine.nl

Aan dit nummer werkten verder mee:

E. P. Blaauw, Yvonne Helsloot, Terence Garnier, Cor Goudriaan, Klaas Koetje, Mathilde Renes, Bert van Rooijen, Griet de Vos

Vormgeving: Mirjam Verheul

Lithografie en druk: Quantes, Rijswijk

Advertenties:

SUWP
020-6238385
Email: suwp@woonbootmagazine.nl

Losse nummers: € 4,00.

Jaarabonnement papier: € 24,00
Jaarabonnement digitaal: € 18,00

Copyright © 2016

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.



I N D I T N U M M E R



Beschermen van maritiem erfgoed

De Amsterdamse woon-schipbewoner Fred Lechner (68) vindt het onbegrijpelijk dat de gemeente Amsterdam bij het opstellen van de Watervisie Amsterdam 2040 geen onderscheid heeft gemaakt tussen varend erfgoed en woonschepen, woonarken en scharken.

4

Werken aan boord

Drijvend afval is een bron van ergernis voor menig bootbewoner. Het moet dan ook als muziek in de oren klinken dat er een bedrijf bestaat dat een winstmodel heeft weten te maken van het vissen naar plastic. Aan het woord is de oprichter Marius Smit.



12



Spannende tijden!

De landelijke acties uit 1979 en 1980 voor erkenning van de woonboot hadden in 1981 nog allesbehalve geleid tot een positievere houding bij bestuurders.

ADVERTEREN IN WOONBOOTMAGAZINE?
SUWP / Tel: 020-6238385
suwp@woonbootmagazine.nl

10 Energie en warmte

In de vorige afleveringen hebben we huishoudelijke energie besproken, vooral warmte. In veel van de (commerciële) literatuur over dit onderwerp en ook in gesprekken met mensen die met de materie bezig zijn, constateer ik dat verwarren over enkele begrippen bestaat.

I N H O U D

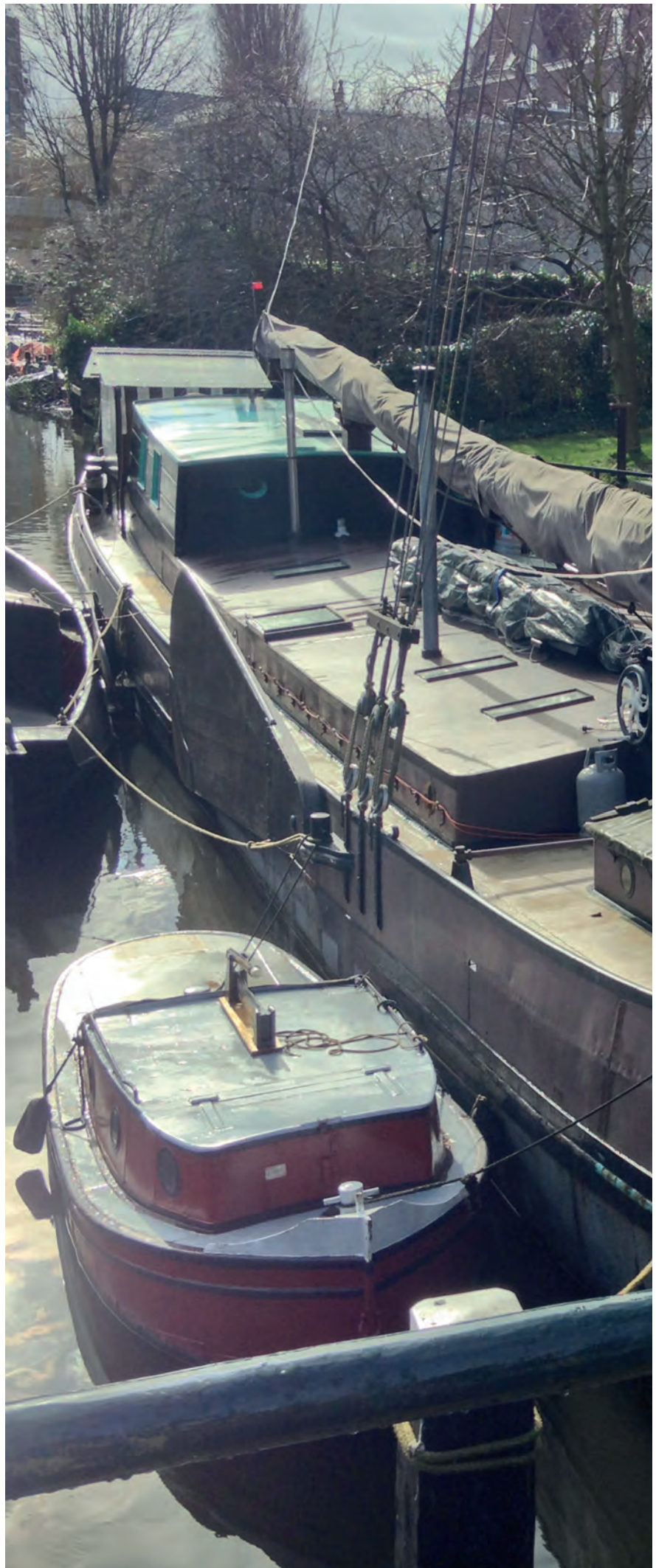
24^e jaargang nummer 2
April 2016

- 4 **Amsterdamse Watervisie**
- 8 **rechtspositie bootbewoners**
- 10 **Milieu & Techniek**
- 12 **Werken aan boord**
- 16 **Lokaal nieuws**
- 18 **Spannende tijden deel 5**
- 21 **Boekrecensie**
- 22 **Oude vrachtschepen in een voormalige vrachthaven, is dat wel historisch verantwoord?**
- 24 **Juridisch bekeken**
- 25 **Relaas van een verbodiging deel 9**
- 26 **Hypotheek en wat echt belangrijk is**
- 28 **Strip**

De Amsterdamse woonschipbewoner Fred Lechner (68) vindt het onbegrijpelijk dat de gemeente Amsterdam bij het opstellen van de Watervisie Amsterdam 2040 geen onderscheid heeft gemaakt tussen varend erfgoed en woonschepen, woonarken en scharken. Daarom pleit hij voor een zelfstandig hoofdstuk in de Watervisie voor varend erfgoed. “De gemeente is onbetrouwbaar en komt afspraken niet na.”

Lechner, woonachtig aan het Amsterdamse Prinseneiland, heeft met een paar andere partijen een zienswijze op het concept van de Watervisie ingediend bij de gemeente. Hierin pleit de gepensioneerde bestekschrijver voor – op z'n zachtst gezegd – meer aandacht voor het varend historisch erfgoed dat de stad Amsterdam rijk is. “In de Watervisie heb ik de woorden varend erfgoed slechts drie keer aangetroffen, het woord woonboot 121 keer. En dat een half jaar na Sail. Qua welstandsregels wordt er geen onderscheid gemaakt tussen de schoenendozen en het varend erfgoed. Op de vaste wal wordt het beheer van huizen in een willekeurige buurt van Amsterdam toch ook niet op een grote hoop gegooid met het behoud en beheer van monumenten in die buurt?”

- 4 De geboren en getogen Amsterdammer begon veertig jaar geleden in het actiewezen. Nu Lechner gepensioneerd is, heeft hij daar meer tijd voor. Daarom ontwikkelde hij een zienswijze in samenspraak met een aantal andere historische schepen met staande mast, de Vereniging voor Beroepschartervaart, Paul van Soomeren namens de creatieve industrie en werkers in Werkgebouw het Veem, project Goud voor Hout en Ine Reijnen. Laatstgenoemde verzamelde 200 handtekeningen van bewoners en werkers van diverse woongebouwen en pakhuizen. Lechner hoopt dan ook dat





“In de Watervisie heeft de gemeente Amsterdam varenderfgoed volledig over het hoofd gezien”

de zienswijze zoden aan de gemeentelijke dijk zal zetten. “Mischien sterft onze zienswijze een stille dood in de ambtenarij – ondanks het feit dat er 330 ambtenaren op de afdeling Ruimte en Duurzaamheid werken. Maar de combinatie en samenwerking van al onze partijen zorgt voor een sterke positie van onze zienswijze.”

Onbetrouwbaar

De Prinseneiland-bewoner kijkt ook met afkeuring richting het handelen van de gemeente omtrent de Oude Houthaven. “De woonschepen die in 2008 aan de Pontveersteiger lagen, zouden tijdelijke ligplaatsen krijgen in de Oude Houthaven omdat de Nieuwe Houthaven nog niet klaar was. Ook wordt in de Nieuwe Houthaven een nieuw hotel gepland en gebouwd. Daarvoor moeten zestien geplande ligplaatsen wijken. De gemeente verdedigt nu ineens het hotelbelang, want dat vinden ze blijkbaar belangrijker voor de stad. De gemeente komt de eerder gemaakte afspraken niet na en dus is de gemeente onbetrouwbaar.”

“Amsterdam moet een ander beleid gaan voeren over de mooie dingen in de stad”, is hij kritisch. “Men koestert het varend erfgoed wel, maar de ligplaatstarieven zijn desondanks voor deze schepen verdubbeld.” Ook over de schoenendozen heeft Lechner geen goed woord over. “Schoenendozen maken er een rotzooi van. Ze woekeren voort, terwijl het eigenlijk gewoon woningen zijn. Het zijn mensen die op het water wonen, maar niets met het water hebben. Ze gebruiken vaak de boot als Bed en Breakfast – Airbnb staat er vol mee. Nog een reden waarom welstandsbeleid van deze boten en het varend erfgoed niet bij elkaar horen.”

Speciale ligplaatsvergunning

Zijn eigen schip, de Groninger tjalk Rensiena, zag het levenslicht in 1909. In 1991 kocht Lechner de tjalk en sindsdien stak hij naast bijna drie ton ook veel bloed, zweet en tranen in het schip voor renovatie en restauratie. Dat zorgde ervoor dat hij sinds 2000 mee is gaan varen met hét vijfjaarlijkse maritiem evenement in Amsterdam, Sail.

In 1995 kreeg de schipper een niet-overdraagbare, speciale ligplaatsvergunning van de gemeente. Deze gedoogvergunning houdt in dat het schip de wateren van de gemeente Amsterdam zal moeten verlaten als de bewoning ervan beëindigd wordt. Omdat het een niet-overdraagbare vergunning betreft, vertrekt het schip bij overlijden van Lechner en moeten zijn kinderen een ligplaats elders vinden. Daarom is hij een petitie gestart om zijn schip op deze plaats te behouden. Deze is te tekenen op petities.nl. Lechner is ook een website gestart waarop hij pleit voor het behoud van de huidige ligplaats voor zijn schip – welke door de grote staande mast en de volledige restauratie als toeristische attractie wordt gezien. “Die masten zijn niet alleen eyecatchers bij Sail, maar ook gewoon aan het Prinseneiland en andere vergelijkbare plaatsen in de stad”, aldus Lechner.

Een ander speerpunt van de Watervisie is de verplaatsing van boten uit de binnenstad naar andere gebieden, waar wel ruimte is voor groei. Dit wegens de overvolle wateren. Lechner begrijpt dat wel – zolang het maar niet om varend erfgoed gaat. Hij merkt ook veel van de toegenomen drukte op het water in Amsterdam. “Ik heb op de lagere school op de Prinsengracht

gezet. Vanaf daar keek ik zo op de Noordermarkt. De Prinsengracht was een aimabele, kalme en rustige gracht. Er voeren alleen een paar rondvaartboten en enkele gesleepte dekschuiten. Nu zie je zoveel arken en is het er zo vol, dat het een soort botsbootjesvaren is geworden. Die arken hebben nu ook vaak zo’n rubberen band om de boten, om zichzelf te beschermen tegen hoerensloepen met beschonken en lallende opvarenden.”

Lechner vindt het wel goed dat er een Watervisie ontwikkeld wordt. “Ik ondersteun de Watervisie verder overigens wel. Qua drukte op het water, de rondvaartboten die vechten om aanlegplaatsen. Het is goed dat daar nu een keer een overall lijn in komt en dat kwesties rondom het water niet langer vechtpartijen tussen individuele belangen zijn. Het enige wat aan de Watervisie schort is dus een zelfstandig hoofdstuk voor het varende erfgoed.”

LWO

Ook de Landelijke Woonboten Organisatie (LWO) diende een zienswijze in bij de gemeente Amsterdam. Voorzitter Max Noordhoek zegt dat de zienswijze van zijn organisatie zich vooral heeft gericht op de toon die wordt aangeslagen in de Watervisie. “Ons grootste kritiekpunt op de nota is dat de insteek voornamelijk economisch is”, stelt hij. “Het is vooral gericht op geld verdienen op en om het water. Natuurlijk begrijpen we dat de economische invalshoek belangrijk is, maar van een gemeente die het algemeen belang van de burgers moet dienen verlangen wij dat zij dit niet als enige invalshoek nemen. Ook de leefomgeving van middenstanders is belangrijk.” Noordhoek, ruim een jaar als voorzitter aan het roer van de LWO, geeft wel toe dat hij in zijn zienswijze ietwat overdreven heeft. “Er is qua woonbotenbeleid een tweedeling in de stad Amsterdam tussen de rijken in de binnenstad en de buitenstanders buiten het centrum. Dat is het beeld bij ons. Het is wat overdreven, maar niet onwaar.”

De voorzitter zwakt de woorden van Fred Lechner over het gebrek aan aandacht voor varend erfgoed in de Watervisie enigszins af. “Het varend erfgoed wordt wel degelijk genoemd in de Watervisie. Er staan verwijzingen in waaruit blijkt dat het beeld van Amsterdam wordt bepaald door de karakteristieke historische schepen. Maar ook naar het varend erfgoed wordt met een te economische bril gekeken”.

Lechner vindt de LWO-zienswijze maar wat aan de oppervlakkige kant. “Het is een algemeen, neutraal verhaal. Ik weet hoeveel ark-belangen er bij de LWO zijn. Ik lees in hun zienswijze ook niets over varend erfgoed. Onze zienswijze is veel heftiger en praktischer,” besluit Lechner.

Toch is het nog maar zeer de vraag in hoeverre er op gemeentelijk vlak werk wordt gemaakt van de zienswijzen van LWO en van Lechner en co. “We hebben meer dan vijfhonderd zienswijzen binnengekregen” aldus Roy Berents, hoofdplanoloog & stedenbouwkundig ontwerper bij de dienst Ruimte en Duurzaamheid van de gemeente Amsterdam en projectleider van de Watervisie. “We zijn nu druk bezig met categoriseren en nota’s van beantwoording schrijven. Een deel van de zienswijzen zal tot wijzigingen en verbeteringen leiden, een ander deel zal weerlegd worden.”

Koesteren

Berents vindt de woorden van Lechner wat “kort door de



bocht”. “Het is niet zo dat we woonboten, woonarken, scharken en maritiem erfgoed op één hoop gooien. De gemeente Amsterdam bevestigt dat wij de kwaliteit zien van het varend maritiem erfgoed in de stad en dat koesteren we dan ook. In de Watervisie wordt ook benadrukt dat historische schepen bijdragen aan het cultuurhistorisch maritieme beeld van de stad. Dit ‘varend erfgoed’ bestaat uit allerlei typen schepen, zoals stoom- en motorsleepboten, klippers en tjalken, zeilwherry’s, reddingboten, kotters, langedijkers en akkerschuiten, rond- en platbodems, hoogaarzen en bidders, bakdekkers en zalmschouwen. Veel van de vanouds varende schepen zijn nu in gebruik als woonboot of dienen voor de chartervaart. Agendapunt 6 van de uitvoeringsagenda 2016-2018 bij de Watervisie Amsterdam 2040 is daarom niet alleen het aanscherpen en uniformeren van welstandsbeleid voor woonboten (is boten, arken, scharken én historische schepen), maar tevens het verkennen van de mogelijkheden voor eventuele beleidsontwikkeling op het gebied van varend erfgoed. “

“Het is een lastig onderdeel van de Watervisie”, vervolgt Berents. “Daarom gaan we het komend jaar dat eerst beter uitzoeken. Is het daadwerkelijk mogelijk om het maritiem erfgoed te beschermen en moet de gemeente dat willen doen? Subsidies voor monumenten op wal zijn afgeschaft, dus bijvoorbeeld subsidies om de historische schepen te onderhouden en op te knappen wordt lastig. Het is een grijs gebied, er kunnen discussies ontstaan over wat dan de karakteristieke onderdelen zijn op zo’n schip. En, de gemeente wil de bewoners van maritiem erfgoed ook geen verplichtingen opleggen qua verbouwingen, want voor je het weet leg je eisen op aan eigenaren wat ze weer

op extra kosten kan jagen. En dat is juridisch en privaatrechtelijk weer een lastig verhaal”, aldus de projectleider.

Wonen op het water is een belangrijk onderdeel van de Watervisie, onderschrijft Berents. “Het past bij Amsterdam. De stad heeft 2500 woonboten, ongeveer de helft (red: een kwart) van Nederland. In de bestaande stad – zeg maar het centrum, Oost, West en Zuid – liggen genoeg woonboten. Hier is geen ruimte meer voor groei. Aan de Amstel en bijvoorbeeld de Brouwersgracht in de binnenstad is zelfs enige verdunning gewenst, omdat je hier vanaf hele grote stukken kade het water überhaupt niet meer ziet of erbij kunt. Hier willen we het water beter leefbaar maken voor de Amsterdamer. In de Watervisie wordt aangegeven dat er aan het IJ (in Houthavens, Johan van Hasseltkanaal West) en het IJmeer (bij IJburg) mogelijkheden zijn voor groei van wonen-op-water-buurtjes, met zowel klassieke woonschepen als ruimte voor nieuwe moderne vormen van drijvende woningen, zoals bijvoorbeeld in de waterbuurt bij Steigereiland IJburg. Er is veel vraag naar die bijzondere vorm van wonen op het water en we denken dat die vraag aanhoudt. Echter, er kan in een groeiende en verdichtende stad maar mondjesmaat aan toegegeven worden. Het water kent immers vele gebruikers en het zicht op het water en openheid is ook een kwaliteit voor de (nieuwe) bewoners op de wal. Daarom moeten wij als gemeente een goede balans zoeken tussen wonen op het water en het zicht vanaf de waterkant”, zegt Berents.

“De Watervisie geeft een langetermijnperspectief op het gebruik van het water en oevers. De waarde van het varend erfgoed wordt zeker erkend in de Watervisie, maar de Watervisie gaat over veel meer. De aanhoudende groei van bewoners en bezoekers in de stad zorgen de komende decennia voor meer druk op de openbare ruimte - ook op het water. Bovendien groeit de passagiers-, beroeps- en cruisevaart. Dit vraagt om maatregelen voor een optimaal en duurzaam gebruik van het water en een goede ordening van het groeiend gebruik van water en oevers. Met de Watervisie wordt vooral ingezet op het meer toegankelijk en leefbaar maken van het Amsterdamse water en de oevers en op een betere spreiding van het gebruik van het water over stad en regio”, beëindigt de projectleider. ■

Op de site van Woonboot Magazine (www.woonbootmagazine.nl) staat nog wat meer (achtergrond) informatie. Onder het kopje Watervisie 2040 kunt u de volgende documenten vinden:

- Eric Blaauw's eerste indruk op Watervisie 2040.
- De zienswijze van de LWO
- Links naar Watervisie 2040 en de website van Fred Lechner

Hoe gaat het nu verder?

- Een ieder die een zienswijze heeft ingediend, krijgt rond mei/juni 2016 een inhoudelijke reactie van de gemeente.
 - Maart – mei 2016: schrijven definitieve Watervisie en nota van beantwoording op basis van zienswijzen & vaststelling in college van B&W
 - Mei – juni 2016: behandeling en vaststelling definitieve Watervisie in de gemeenteraad
- Woonboot Magazine blijft de ontwikkelingen volgen.

“Erfpacht is economisch eigendom”, verklaart Ton van Namen van Waterpacts.nl. Hij is projectontwikkelaar van een aantal ligplaatsen aan de Cas Oorthuyskade in Amsterdam. Die zijn in een razend tempo ‘verkocht’ voor 163.000 per stuk waarbij de suggestie werd gewekt dat de kopers vrij op naam een waterkavel in eigendom kregen. Het blijkt echter om, volgens Van Namen, appartementsrecht te gaan dat in erfpacht is uitgegeven. Erfpacht is sowieso al een omstreden onderwerp in de hoofdstad maar als het gaat over ligplaatsen voor woonboten lijken alle wetten met voeten te worden getreden en een gerechtelijke uitspraak te worden genegeerd.

In de Watervisie (zie elders in dit nummer) is geopperd om een aantal woonboten te verplaatsen van de Amsterdamse binnenstad naar de Oude Houthavens. Dat lijkt netjes maar er schuilt wel degenlijk een addertje onder het gras. De ligplaatsvergunningen in de binnenstad zijn namelijk uitgegeven volgens een publiekrechtelijk systeem en de ligplaatsen in de Oude Houthaven zullen worden uitgegeven via erfpacht en dat is privaatrecht. Dat heeft voor de vergunninghouder die straks erfpachter wordt vergaande consequenties voor zijn rechtspositie.

De discussie begint in feite al in het Burgerlijk Wetboek 5. In artikel 20 lid 1d staat dat water dat in open verbinding staat met water op een ander erf niet als eigendom beschouwd kan worden. Vrij vertaald: je zult een ligplaats geheel met damwanden moeten afschermen voordat eigendom een kans krijgt. Artikel 21 geeft ook nog eens de ‘beperkte bruikbaarheid’ van grond in eigendom aan wat bijvoorbeeld betekent dat de staat het recht heeft om bijvoorbeeld pijpleidingen onder particuliere grond aan te leggen. Artikel 27 zegt expliciet dat al het openbaar vaarwater geacht wordt eigendom van de staat te zijn of van een openbaar lichaam, bijvoorbeeld gemeente, waterschap en provincie, dat dit water onderhoudt. In artikel 28 wordt dat nog aangevuld wat betreft het onderhoud. Het is juist op basis van deze artikelen dat mr. dr. Herman Bröring, staats- en bestuursrechtprofessor van de Rijksuniversiteit Groningen tot de conclusie komt

Waterkavels, erfpacht, ligplaatsvergunningen:

rechtspositie bootbewoners blijft discussiestuk

dat: “Je als particulier moeilijk eigenaar kunt zijn van onderliggend water”. Dat zou dus ook betekenen dat je een waterkavel niet kunt kopen. Ook Van Namen zegt: “Natuurlijk is water voor iedereen”. Dat bijvoorbeeld het baggeren, waarvoor de erfpachters van de Oorthuyskade nu verantwoordelijk zijn, in het belang van het waterbeheer van de hele stad is en dus geen particuliere taak, trekt hij echter weer in twijfel: “Die kavels zijn niet in het openbaar vaarwater maar langs de vaarweg”.

De Landelijke Woonbotenorganisatie (LWO) schrijft in een reactie: “Wanneer alleen de erfpachter voordeel heeft van baggeren heeft de eigenaar hier geen trek in”. Bovendien stelt de belangenorganisatie dat iemand die een erfpachtcontract ondertekent met die bepaling daarmee de consequenties dient te aanvaarden.

Tweewegenleer

Bröring kan en wil niet uitsluiten dat overheden water in erfpacht kunnen uitgeven of verkopen en daarmee de tweewegenleer kunnen omzeilen. Die tweewegenleer maakt het geheel nog ingewikkelder.

Kortgezegd komt het erop neer dat een overheid in beginsel voor een publiekrechtelijke weg moet kiezen als dat hetzelfde resultaat oplevert als een privaatrechtelijke weg. In Amsterdam en veel andere gemeentes zijn ligplaatsen vergund volgens een publiekrechtelijk stelsel. Daarmee is de ruimtelijke ordening op het water prima te regelen. Erfpacht en verkoop van waterkavels lijkt daar haaks op te staan. Dat wordt dan ook juist gebruikt om meer geld binnen te slepen dan via de roerend zaakbelasting of precario gebeurt dat weer als publiekrechtelijk middel wordt gehanteerd. Het is dan ook niet vreemd dat de gemeente

Amsterdam in 2008 door de rechter werd verboden om erfpacht op te leggen bij een bootbewoner die een ligplaatsvergunning in het stadsdeel Westerpark kreeg. Dat bracht toenmalig wethouder Maarten van Poelgeest in de problemen omdat hij juist grootschalig erfpacht wilde invoeren. Ondanks dit verbod is de gemeente Amsterdam toch doorgegaan met het uitgeven van ligplaatsen waar erfpacht voor werd gevraagd. Overigens was er in 2010 een soortgelijke uitspraak van de Raad van State rond een ligplaats in Amsterdam-Oost.

Het probleem voor de woonbootbewoner, of hij nu een kavel koopt, in erfpacht heeft of via het vergunningstelsel krijgt, zijn de verschillen in rechtspositie. Ook daarbij zijn de reacties niet eensluidend. De LWO ziet wel wat in privaatrecht dat “in een aantal gevallen meer rechtszekerheid biedt” maar voegt daar voorzichtig aan toe: “Vanuit belangenbehartigingsoptiek is de ene weg (in het huidige politieke klimaat) niet bij voorbaat ‘beter’ dan de andere”.

Bröring is echter een andere mening toegedaan. Hij vindt de privaatrechtelijke weg, mede op basis van de tweewegenleer en het Burgerlijk Wetboek niet aantrekkelijk voor woonbootbewoners: “de overheid mag veel, maar woonbooteigenaren zijn het best af met een publiekrechtelijk stelsel”. Die mening sluit ook aan bij het RIGO-rapport “Vaste Grond Onder de Voeten” dat in 2013 werd gepubliceerd na een onderzoeksopdracht van minister Blok. Het RIGO is nog meer uitgesproken dan Bröring: “Bij een publiekrechtelijke toestemming voor het gebruik van de ligplaats is de bewoner immers beschermd door de algemene spelregels van het publiekrecht; de eigenaar heeft minder vrijheid om voor de bewoner ongunstige

bepalingen op te nemen". Een ander voordeel van dit publiekrecht voor de bewoner is dat procederen goedkoper is en laagdrempeliger.

RZB

Dit publieksrechtelijk aspect geldt overigens ook voor het vaak gehanteerde argument van de opbrengst van liggeld of precario. De Roerend Zaakbelasting (RZB) kent dezelfde systematiek als de Onroerend Zaakbelasting (OZB) die bij huizen wordt berekend. In een aantal rechtszaken heeft de rechter al bepaald dat de waarde van de ligplaatsvergunning mag worden meegeteld bij de bepaling van de totale waarde van woonboot en ligplaats. Dit ondanks het feit dat een ligplaatsvergunning geen eigendom is van de bewoner. Eigendom is een voorwaarde bij het vaststellen van de waarde van roerend en onroerend goed. De rechter is echter van mening dat de waarde van de ligplaatsvergunning mede de waarde van

de woonboot bepaalt en daardoor via de RZB mag worden belast. Op die manier krijgt de gemeente alsnog een vergoeding voor de 'waterkavel' en het gebruik daarvan die rechtstreeks te maken heeft met de marktwaarde.

Voor de bewoner geldt ook hier weer het voordeel van het publieksrecht waarin zowel de regelgeving als de mogelijkheid tot bezwaar voor iedereen hetzelfde is. Als de OZB wordt verhoogd zal ook de RZB moeten worden verhoogd en dan hebben huis- en booteigenaren een zelfde belang. Bij erfpacht sluit de gemeente per erfpachter een contract af. De LWO schrijft in een reactie op vragen hierover dan ook: "Mogelijk dat wanneer woonschepen vallen onder de Woningwet (met bijbehorende Omgevingswetvergunningen) de vergelijking met reguliere woningen gelijkwaardiger uitpakt".

Reactie gemeente Amsterdam

De gemeente Amsterdam is een aantal

Uitspraak erfpachtcontract:

<http://jure.nl/ljn%20bc1516>
Site Raad van State; zoeken in uitspraken: 201107123/1/A3

Uitspraak RZB, waarde ligplaatsvergunning:

ECLI:NL:GHAMS:2001:AB2759 LJJN AB2759, Gerechtshof Amsterdam, 00_2165, 23-7-2001. n

vragen voorgelegd over de gang van zaken rond erfpacht voor ligplaatsen en de aspecten die in dit artikel aan de orde komen. Bij het ter perse gaan van dit nummer had de gemeentelijk woordvoerder laten weten dat men nog met de beantwoording bezig was omdat het "veel uitzoekwerk" vergt. Als de reactie is ontvangen, zal die geplaatst worden op de website www.woonbootmagazine.nl. ■

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.

Hoe zit dat nou weer met energie en warmte?

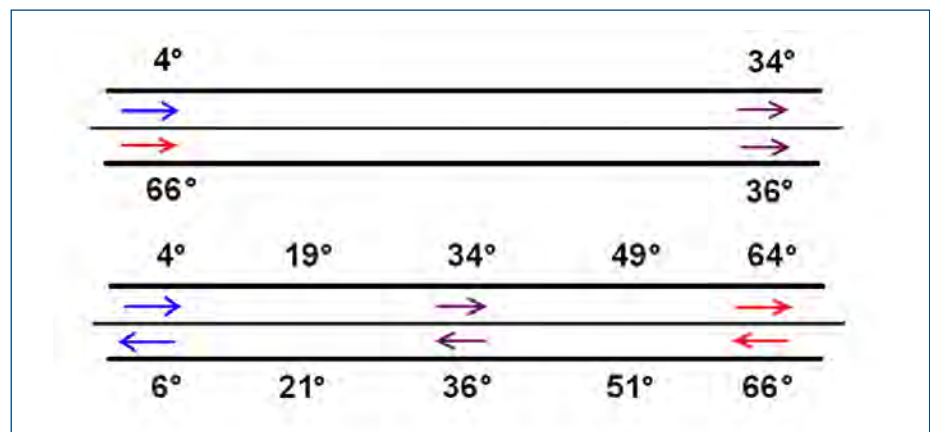
In de vorige afleveringen hebben we huishoudelijke energie besproken, vooral warmte. In veel van de (commerciële) literatuur over dit onderwerp en ook in gesprekken met mensen die met de materie bezig zijn, constateer ik dat verwarring over enkele begrippen bestaat.

De verwarring wordt in sommige gevallen zelfs misbruikt om een bepaald idee of product te 'verkopen'. Zo hoor je mensen praten over de warmtewisselaar in hun installatie alsof deze op een of andere manier een rol heeft in de productie van warmte. En zodra je met een 'deskundige' over een warmtepomp begint, krijg je een verhaal te horen over diepe putten en het onttrekken van warmte aan het grondwater.

Voor alle duidelijkheid: een warmtewisselaar is een apparaat waarmee warmte efficiënt kan worden overgedragen van het ene circuit naar een andere. Denk bijvoorbeeld aan het verwarmde water uit een zonneboiler, dat antivries moet bevatten. Om de ingewonnen warmte aan de voorraad warm tapwater over te dragen wil je de beide kringlopen in contact met elkaar brengen maar je wilt de vloeistoffen niet mengen.

Je zou natuurlijk het water uit de zonneboiler door een serie buizen in de opslagtank van het warme tapwater kunnen laten circuleren. Dat is eigenlijk de eenvoudigste (durf ik 'primitiefste' te zeggen?) vorm van warmtewisseling. Zolang het water uit de zonneboiler warmer is dan het water in de tank zal enige warmte worden overgedragen, maar dan stuur je het water terug naar de zonneboiler zonder dat je alle nuttige warmte eruit hebt gehaald.

Je kunt meer winst behalen als je voor een dynamische benadering kiest. Stel,



je activeert de circulatie bij voorkeur op de momenten dat warm water werkelijk getapt wordt, en laat dan het koude voedingswater via (indirect) contact met het water uit de zonneboiler komen. Zodoende trekt het koude water meer van de warmte uit het door de zon verwarmde water, vanwege het grotere temperatuurverschil.

Tegenstroming

Met zo 'n dynamische opstelling kun je er een schepje rendement bovenop doen, door de stromen tegen elkaar in te laten lopen, zoals in de onderste tekening wordt geschetst. Op deze manier heerst er over de hele lengte van het apparaat een min of meer constant temperatuurverschil tussen de stromende vloeistoffen en wordt het mogelijk om veel meer dan de helft van de warmte over te dragen!

Er is uiteraard veel meer slims met dit begrip en de bijbehorende apparatuur te doen. Tijdregeling, vloeisnelheden, afstem-

ming van vloeistoffen met verschillende warmtecapaciteiten, aan alles kan zowel theoretisch als praktisch gesleuteld worden om tot een optimaal resultaat te komen. De fabrikanten en handelaren zullen uiteraard beweren dat ze al dat werk hebben gedaan en dat kan wel kloppen zolang ze nog geen winstgevend product hadden. Zelf ben ik bijna zeker dat een geoefende doe-het-zelver met enige vrije tijd, met zelfgemaakte of zelfs bij elkaar gescharrelde componenten een warmtewisselaar in elkaar kan knutselen met even goede prestaties – en het vooral goedkoper doen.

Verbazingwekkend is de (theoretische) capaciteit van een dergelijk apparaat om warmte over te dragen. Stel je voor: twee concentrisch opgestelde koperen waterleidingpijpen van 15 en 22 millimeter doorsnee. Het contactvlak is in feite de hele binnenste pijp, ongeveer 0,045 vierkante meter per strekkende meter. Zelfs met een temperatuurverschil van één graad kan het warmtetransport theoretisch bijna 17

kW bedragen! Geloof het of niet – ik heb het dubbel en dwars gecontroleerd en het komt elke keer op hetzelfde uit. Zelfs met de helft weg aan verliezen en ontwerpfouten en noem maar op is deze capaciteit in dezelfde orde van grootte als de totale energiebehoefte van een bescheiden waterwoning op een winterdag!

Verwarming

Tot zover de warmtewisselaar: een apparaat dat geen warmte produceert maar die wel reuze efficiënt is in het overdragen van warmte. Willen we warmte wel produceren dan moeten we óf een warmtebron aftappen óf een manier vinden om de laagwaardige warmte uit de omgeving te veredelen door haar temperatuur te verhogen. Over warmtebronnen is er genoeg verteld. Hoe zit het dan met dat veredelen van warmte?

Wij weten uit de dagelijkse ervaring dat heel hete spullen kunnen gebruikt worden om nuttig werk te verrichten. Denk bijvoorbeeld aan de verbrandingsgassen in de motor van een auto. Wij weten ook dat door het leveren van mechanische energie die verbrandingsgassen koeler worden. Al in de negentiende eeuw heeft men deze fenomenen bestudeerd en de verhoudingen tussen warmte en mechanische energie samengevat in een leer die ze thermodynamica noemden. Het sleutelbegrip van deze wetenschap is een temperatuurschaal waarvan het nulpunt een toestand beschrijft die helemaal geen warmte bevat. Dit ‘absolute’ nulpunt komt overeen met 273 graden onder het vriespunt van water, zeg maar min 273° C. De graden op die schaal zijn even groot als de Celsius graden en de schaal wordt met de letter K aangegeven, zodat het vriespunt van water met 273 K wordt aangeduid, het kookpunt met 373 K en de normale menselijke lichaamstemperatuur met 310 K.

Kenmerkend van de thermodynamica is de constatering dat de nuttige energie van warmte evenredig met de K-temperatuur oploopt. Als je bijvoorbeeld een verbrandingsmotor met gassen op 600 K voedt en de uitlaattemperatuur als 300 K meet, dan kan je stellen dat de winbare energie maximaal de helft van de warmte van de verbrandingsgassen bedraagt. Dat is eigenlijk niet zo mooi – de helft van de verbrandingsenergie wordt in de omgeving weggegooid!

Omdraaien

De keerzijde is echter goed nieuws voor degene die een warmtepomp wil ontwikkelen! In een typische situatie heb je een voorraad warmte op zeg maar 280 K (7° C) en wil je warmte op bijvoorbeeld 350 K (77° C) aanleveren. Zodoende verhoog je de K-temperatuur met 25%. Nu is dit de grap: de warmtepomp hoeft maar 25% van de ingewonnen energie in het proces te steken en die energie wordt ook in warmte omgezet in de uitvoer, die dus vijf keer zoveel is als wat je voor de pomp nodig hebt. Noem het maar een rendement van 500%! Niet gek, hé?

Even praktisch

Toen ik met dit artikel begon was het mijn doel om te tonen dat je je boot ‘s winters warm kunt houden met een warmtepomp die de nodige warmte uit het water onder de boot onttrekt. Dan kan je niet volstaan met een mooi theoretisch verhaal zonder dat je naar de harde cijfers kijkt. Daarom heb ik de gasmeter een paar dagen lang in februari in de gaten gehouden, waarbij ik een verbruik zag van ongeveer 14 kuub per dag. Ik vond dat verbazingwekkend hoog omdat mijn gemiddeld verbruik gedurende de herfst- en wintermaanden rond de 8 kuub per dag lag – en de gemeten dagen waren niet de allerkoelste die je in een winterseizoen kunt treffen. Bovendien had ik een elektrische kachel lopen op die dagen om mijn directe omgeving lekker warm te houden.

De 14 kuub gas zou met een hoog-rendement ketel ongeveer 125 kilowattuur aan warmte opleveren (zie kader hiernaast) maar de realiteit van mijn ketel is anders en ik heb er waarschijnlijk niet meer dan een kWh of 80 aan warmte uit de CV gekregen. Tel daarbij ongeveer 8 kWh voor het kacheltje op en neem een ruime marge ook nog bij en je komt op 90 kWh per etmaal uit. Merk wel, dat is de warmte-energie die een warmtepomp zou moeten leveren en het verbruik uit het net is enkel 20% daar-

Conversie meeteenheden

1 kilocalorie = 4,18 kilojoule
1 kilojoule = 0,24 kilocalorie
1 kilowattuur = 864 kilocalorie

9 kilowattuur = 1 kuub gas

0° C = 273 K

van, of 18 kWh per etmaal. Zo hoef ik geen capaciteitsproblemen te verwachten.

Ik merk hierbij op dat ik op internet CV’s genoemd zie met piekcapaciteiten van 18 tot zelfs 30 kilowatt. Stel je voor, als je 30 kW een hele dag laat lopen is dat 720 kWh ofwel 80 kuub gas! Als je huis of boot echt groot (en slecht geïsoleerd) genoeg is om zoveel energie op te vreten dan is het advies ‘thermostaat een graadje lager’ zeker van toepassing. Ik denk echter dat we hier met het ‘de mijne is groter dan de jouwe’ effect te doen hebben, dat verkopers misbruiken om handel mee te genereren.

Warmte van onder je boot

Tot zover over de theorie. Nu rijst de vraag – kan dat in de werkelijkheid? Is de verbruikte stroom te betalen? Wat als ik het water zo koud maak dat er geen warmte meer overblijft? En nog erger, wat als mijn collector in de plomp zichzelf in een grote blok ijs invriest?

Wij kunnen beginnen met de hoeveelheid water die we beschikbaar hebben. Een vrij gebruikelijke ligplaats is ongeveer 100 vierkante meter met een diepte van drie meter. De boot of ark verplaatst een deel van het water maar je kunt op een volume van 250 kuub water rekenen. Als je dat water met één graad afkoelt – zeg maar van 4 naar 3 graden – heb je een kwart miljoen kilocalorieën opgeslagen, of ruim een miljoen kilojoule. Dat omgerekend is bijna 290 kWh – terwijl we ons maximum dagelijks verbruik uit het havenwater op 70 kWh hebben ingeschat. En dan nog – tijdens de ruim vier dagen die we nodig zouden hebben om het water met 1° af te koelen, zal het waterschap ons water meerdere malen hebben ververs.

Doen!

Mijns inziens kan zo ‘n systeem gewoon op de plek in de woning komen waar de bestaande CV heeft gestaan, zodat je geen zorgen hoeft te maken over ruimte. Dan rest alleen de vraag hoeveel je kijkt bent voor uitrusting, regelapparatuur en installatie. Tel iets daarbij op voor deskundige adviezen over de details. Het is nog mogelijk om een lening tegen gunstige voorwaarden te sluiten en het aflossen zal in sneltreinvaart verlopen vanwege de besparingen op stookkosten!

www.ikinveesterslim.nl

Werken aan boord

Plastic Whale



12

“Ons uiteindelijke streven is om overbodig te zijn.”



In actie op een van de sloepen gemaakt van plastic afval

Drijvend afval is een bron van ergernis voor menig bootbewoner. Het moet dan ook als muziek in de oren klinken dat er een bedrijf bestaat dat een winstmodel heeft weten te maken van het vissen naar plastic. Hun werkgebied beperkt zich vooralsnog tot Amsterdam maar er liggen al plannen op stapel om uit te breiden naar andere steden en er is zelfs al internationale belangstelling getoond. Wellicht raakt ook de lezer geïnspireerd. Aan het woord is de oprichter: Marius Smit.

Hoe is het idee ontstaan?

“Dat was tijdens een wereldreis die ik met mijn vriendin maakte. We hadden in Borneo een leuk, klein strandhuisje gehuurd. Op een dag was het ontzettend slecht weer. Het bleek dat er een ‘staartje’ van een tyfoon had geraasd op honderden kilometers afstand. Van de één op de andere dag was ons strandje veranderd in een enorme plastic vuilnisbelt. We waren echt in shock. Je ziet wel overal, ook op de mooiste plekjes, plastic afval slingeren maar dit was echt buitenproportioneel. Aangezien er voor de kust van Borneo honderden kilometers zee ligt, besef je dan meteen hoe groot het probleem van de plastic soep is. Ik besloot dat ik er iets aan wilde doen. Ik had alleen nog geen idee hoe”.

Wanneer kwam dat?

“Het bleef prikkelen. Ik was vooral op zoek naar een manier waarop ik als eenling een deuk zou kunnen slaan in het spreekwoordelijke pakje boter, in casu de plastic soep. Ik had ook helemaal geen idee hoe je iets moest opzetten. Ik heb mij toen laten inspireren door de speech van Kennedy waarin hij stelde dat ‘before the end of the decade’ er een man op de maan moest staan. Toen nog totaal onmogelijk, maar wel relevant vanwege de strijd met de Sovjet Unie. Voor mij een mooi, helder beeld. Door zijn uitspraak ontstond er toen een enorm samenhangingsgevoel en een drang tot innovatie. Ik had het geluk dat de sociale media erg in opkomst waren, daardoor was het makkelijk met gelijkgestemden in contact te komen. Ik heb toen in 2011 op mijn blog mijn man op de maan bekend gemaakt: Ik wil binnen een half jaar een boot maken van



De vangst

plastic afval, maar ik heb nog nooit een boot bestuurd, laat staan er een gebouwd”.

Dat is gelukt?

“Nee, dat was natuurlijk niet haalbaar, maar ik had wel een mooi streven. Het enige waarmee ik startte, was het geloof dat er met die uitdaging een netwerk zou kunnen ontstaan van deskundigen, bedrijven en overheidsinstanties waarmee ik vooruit zou kunnen. Het initiatief sloeg enorm aan en in no time was ik door heel Nederland aan het reizen voor overleg met mensen die gereageerd hadden: juristen, accountants, een ontwerper, recyclingpartijen, noem maar op. We waren dan wel veel in overleg, maar op een gegeven moment bedacht ik dat ik in de tussentijd ook wel iets wilde doen. Waarom niet een paar bootjes regelen, wat hapjes, een paar schepnetjes en wat vrienden optrommelen? We maakten een evenement op Facebook aan dat we Oud Amsterdamsch Plastic Vissen noemden, alsof het een langlopende traditie betrof. Tot onze grote verbazing kwamen er 450 mensen opdagen in dertig boten. Het jaar daarop zelfs 1200 man in 72 boten. Er kwamen zelfs mensen uit Groningen op af”.

De volgende uitdaging: een boot maken

“We werden in contact gebracht met een bootbouwer die als basis voor de bouw van een sloep PET-schuim gebruikte. Ik wilde ook zo’n mooie sloep. We zijn toen de flessen apart gaan inzamelen. Wij leveren die in bij een verwerker van PET-flessen, die er vervolgens schuim van maakt. Twee jaar geleden hebben wij tijdens de Hiswa onze eerste sloep van Amsterdams grachtenplastic gepresenteerd en ons plan gelanceerd om de eerst professionele plastic fishing company van de wereld te worden. Vanaf dat moment was mijn beroep officieel plastic visser”.

Je doet veel meer toch dan alleen plastic vissen?

“Ik ga allang niet meer altijd mee. We hebben inmiddels ook al met 70 bedrijven gevist en we zijn ook met een scholenprogramma van start gegaan. We zijn echt een bedrijf geworden, wel een sociaal bedrijf natuurlijk. Ik heb nu te maken met sponsors, de gemeente en ik heb zelfs gesprekken met het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Ik ben uitgenodigd door het Consulaat-Generaal van India, daar ga ik in mei een lezing geven. In april komen hier zelfs 12



Marius Smit

mond reclame, we hebben er zelf niets voor hoeven doen, al communiceren we natuurlijk via Facebook. In de toekomst willen we wel mensen gaan ronselen omdat onze ideële doelstelling toch is zoveel mogelijk mensen te betrekken bij het plasticprobleem. Betrokkenheid is de kern van wat wij doen en we worden steeds vaker benaderd door partijen die iets willen bijdragen”.

Na koningsdag en de Gaypride hebben jullie zeker een soort afterparty?

“Ja, dan zijn er rijke viswateren. Wij hebben vorig jaar voor aanvang van de Gaypride 200 scheepsnetten uitgedeeld aan woonbootbewoners op de route. Zij stuurden ons vaak hele enthousiaste mailtjes waarin ze vroegen of ze niet ook een

steentje konden bijdragen. Het leek ons een mooi gebaar omdat we niet iedereen persoonlijk kunnen antwoorden. Bij sommige woonboten zie ik nog steeds onze poster op de ramen”.

Best frustrerend natuurlijk dat je ieder jaar weer opnieuw kunt beginnen

“Mensen vragen ons weleens of de grachten ook echt schoner worden, maar ik heb niet de pretentie dat wij het probleem kunnen oplossen. Natuurlijk halen we lang niet alles uit het water. Waternet doet ook heel veel. Maar als ik tot aan mijn knieën in de plastic flessen in de loods sta, ben ik toch blij dat die niet meer in de gracht drijven, of in de zee terechtkomen. Wij willen een positieve koers varen om zuur commentaar te vermijden. Ons doel is bij zoveel mogelijk mensen een zaadje te planten. Wij halen de pers, op de bootjes zelf staat dat ze van grachtenplastic zijn gemaakt en ik geef veel lezingen. Wij trekken mensen aan die het waarderen dat je er ondernemend inzit. Die aan de slag willen. Wij streven naar schone grachten zodat we onszelf overbodig kunnen maken. Misschien klinkt dat raar, maar er zijn verschillende manieren om jezelf als bedrijf in stand te houden. Ik geloof erin dat zodra een probleem is opgelost, er ruimte ontstaat om weer verder te ontwikkelen. Een goed voorbeeld zijn bijvoorbeeld de skateboards die we nu ook maken van de plastic doppen. Die halen wij weer van de grote festivals”.

Zou je van het materiaal ook een woonboot kunnen maken?

“Een schip gaat natuurlijk niet lukken, maar een ark op een betonnen bak is wel mogelijk. Er is zelfs een partij die me daar op de Hiswa voor heeft benaderd. Hij maakt recreatiearken, die ook varen”.

Tot slot, waarom heet het bedrijf Plastic Whale

“Ik liep eerst met het idee rond om een gestrande walvis te maken van plastic uit de zee en die op het strand te zetten. Maar, zo bedacht ik toen, daar zit geen continuïteit in. De naam Plastic Whale bleef wel in mijn hoofd hangen en ik vond die wel toepasselijk. Een walvis is een sympathiek dier, en staat bovendien symbolisch voor de omvang van het probleem”. ■

directeur-generaals van de lidstaten van de Europese Gemeenschap. Het project begint echt te exploderen”.

Jullie vissen ook met bedrijven, een soort teambuilding?

“Ja, maar dat is niet zoals wij het ooit bedacht hebben. Bedrijven zagen ons vissen en benaderden ons met de vraag of wij niet ook wat voor hen konden organiseren. Verder ging alles via mond op tot



WOONBOTEN MOGEN BLIJVEN LIGGEN. GRATIS.



Roermond- In 2011 waren er plannen voor grindgat De Weerd. Dat zou een Nautisch Kwartier met drijvende woningen moeten worden. Het bedrijf Maasplassen liet de woonbooteigenaren dan ook weten dat ze per 31 december 2012 hun ligplaatsen moesten verlaten. Dat liep anders want het project kwam niet door de gemeenteraad. De woonbootbewoners konden blijven op voorwaarde dat zij een huurcontract voor drie jaar zouden tekenden. De woonboten lagen echter al jaren gratis op die plek. Op verzoek van de gemeente en met instemming van de toenmalig eigenaar, de provincie. Omdat woonbootbewoners en Maasplassen het niet eens konden worden over de huurprijs stapte het bedrijf naar de rechter om ontruiming af te dwingen. De rechter oordeelde ten gunste van de woonbootbewoners want in deze zaak zou een bruikleenovereenkomst gelden. De rechter overwoog bij de beslissing dat Maasplassen de situatie vanaf 2001 jaren tolereerde en er geen alternatieve ligplaatsen voor woonboten in de omgeving zijn. Ook speelde bij de beslissing mee dat het bedrijf op dit moment geen concrete plannen heeft met het gebied terwijl de woonbootbewoners vermogensschade lijden bij ontruiming. Maasplassen BV kan zich niet vinden in de uitspraak en heeft aangekondigd in hoger beroep te gaan. Zie ook Juridisch Bekeken.

16 Lees de uitspraak op: www.rechtspraak.nl: ECLI:NL:RBLIM:2016:367

OUDSTE WOONBOOTBEWONSTER VAN NEDERLAND?

Lelystad- Ouder worden komt helaas vaak met gebreken. Daarom kiezen woonbootbewoners op leeftijd soms noodgedwongen voor een woning aan de wal. Maar niet Anna Smit-Dijkstra. Op 2 februari jl. vierde deze dame, aan boord van

woonark Trynsje, haar 102e verjaardag. Mevrouw Smit woont al meer dan 50 jaar op haar boot en kan daar blijven wonen dankzij de hulp van haar kinderen, mensen uit de buurt en de thuiszorg. Proficiat!

WOONBOTEN BOLDER MOETEN WEG



Leidschendam- De vier woonboten die aan Bolder liggen, moeten daar weg. Door herontwikkeling van het gebied moeten zij verhuizen naar de Starrevaart. Daar liggen al vier woonboten. Buurtbewoners zijn een petitie gestart tegen de komst van meer woonboten. Volgens de buurtbewoners zou de komst van meer woonboten de mogelijkheden voor vissen en zwemmen beperken. Ook zou daardoor natuur en landschap worden aangetast en leiden tot minder wandelmogelijkheden. B&W is niet onder de indruk van de argumenten omdat er genoeg ruimte tussen de woonboten blijft voor waterbeleving. Ook het wandelpad is inmiddels aangepast.

AFWEZIGHEID LIGPLAATSVERGUNNING GEEN GROND VOOR WEIGERING



Deventer- De gemeente Deventer weigert de nieuwe eigenaar van een woonboot aan de Huneparkade een ligplaatsonthefving te verlenen. De reden; de verkoper van de woonboot was niet in bezit van een ligplaatsonthefving. De verkoper had de woonboot van zijn vader gekocht en daarna weer doorverkocht aan de huidige eigenaar. De ligplaatsonthefving van de vader was ingetrokken wegens hennep-gerelateerde activiteiten. Volgens de Raad van State mag de gemeente geen ligplaatsvergunning weigeren enkel op basis van het feit dat de vorige eigenaar er ook geen had. Ter zitting heeft het college ingebracht dat een nieuwe ontheffing vermoedelijk zal worden geweigerd nu de staat van het woonschip het aanzien van de gemeente schaadt en er vermoedens bestaan dat



WOONBOOT VAN HET JAAR 2015

Amsterdam- De woonark Weesperzijde is uitgeroepen tot woonboot van het jaar 2015. De juryleden beoordeelden de ingezonden projecten op de architectonische en waterwoonkwaliteit, vindbaarheid en vakmanschap. Deze woonark heeft volgens de jury het meest complete pakket; een woonboot die van exterieur tot uitvoering voorbeeldig is en zich daarom Woonboot van het jaar 2015 mag noemen. De hoofdprijs is een fotoreportage in VLOT-magazine en een artikel in ArchitectuurNL. Behalve de juryprijs werd ook de publieksprijs uitgereikt aan de eigenaren van woonboot Jupiter.

de huidige eigenaar omgaat met mensen die zich bezighouden met hennep-gereleerde activiteiten. Hierop ging de Raad van State niet in omdat dit niet relevant is

bij de ontheffingsweigering.
Lees de uitspraak: www.raadvanstate.nl/
Uitspraak 201503923/1/A3

BRITSE VARENDE WOONSCHIPPERS STRIJDEN OM VERBLIJF OP HET WATER

United Kingdom- Meer en meer Britten kiezen voor leven op een boot. Vaak uit nood, gedreven door hoge huur-en huizenprijzen. Kanaalboten zijn dan vaak de laatste resterende bron van betaalbare huisvesting. Het aantal scheepslicenties dat werd afgegeven door de Canal and River Trust (CRT) dat het bestuur over ruim 3000 kilometer aan waterwegen heeft, steeg tussen maart 2005 en 2015 dan ook met 27%. Vandaag de dag zijn er 132.733 boten op het water. Maar hoe idyllisch het leven op een kanaalboot soms ook lijkt, niets is minder waar. Om gratis te kunnen liggen moeten de bootbewoners om de twee weken hun schip verplaatsen en om als varende woonschip aangemerkt te

worden op z'n minst 15-20 mijl (tussen de 25 en 35 kilometer) per jaar varen. De CRT hanteert in de praktijk een ruimere definitie. Zo werd de vergunning van een schipper beperkt omdat hij maar één keer van richting was veranderd, en dat terwijl hij bijna 100 kilometer in een half jaar had gevaren. Ook rapporteerden schippers intimidatie als zij wegens ziekte niet in staat waren om hun schip tijdig over de vereiste afstand verplaatsen. Een legertje van toezichhouders wordt ingezet om in de gaten te houden of de schepen aan de regels voldoen. Overtreders krijgen een beperkte vergunning, een eerste stap om je licentie af te nemen en je boot te confisqueren. In mei tot

oktober afgelopen jaar beperkte de CRT 826 vergunningen. In Londen, waar het aantal boten in de afgelopen jaren het meest is toegenomen, kreeg zelfs een op de vier boten een beperkte licentie.

De CRT handhaaft streng om de steeds drukker wordende waterwegen bevaarbaar te houden maar zegt dat het laatste wat zij wil doen is iemands licentie of schip wegnemen. Betere communicatie over de interpretatie van de regels moet verbetering gaan brengen. Volgens de CRT verliest slechts een klein gedeelte van de boten hun vergunning. De verhalen van de schippers laten een ander beeld zien. Hun leven wordt beheerst door besluiten waar ze moeilijk tegenop kunnen. De Britse schippers moeten navigeren in een systeem waarin ze constant het risico lopen om dakloos te worden door willekeurige steekproeven en onduidelijke regels.



© Clearvista | Dreamstime.com

MEERPAALTJES

REPARATIE EN ONDERHOUD

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

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

Zuiddijk 404,1505 HE Zaandam.

Tel.: 075-615 63 58.

WWW.SCHEEPSWERFVOORUIT.NL

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

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: SUWP / Tel: 020-6238385 suwp@woonbootmagazine.nl

VREESWIJKVOLVAART

Nieuwegein/ Vreeswijk- Van 29 t/m 31 juli staan 200 historische schepen garant voor een prachtig spektakel. De landelijke vereniging "Het Historisch Bedrijfsvaartuig" houdt dan haar jaarlijkse reünie. Dit keer zijn de schepen te gast in Vreeswijk. Onder auspiciën van de Museumwerf Vreeswijk zullen prachtig gerestaureerde en nog volledig varende en zeilende tjalken, klippers, aken, luxe motoren en andere voormalige bedrijfsvaartuigen de wateren in Vreeswijk sieren. VreeswijkVolVaart zal in 2016 voor het Varende Erfgoed het grootste evenement zijn dat in Nederland wordt georganiseerd! Meer informatie: <http://vreeswijkvolvaart.nl/programma.html>

Arken uit de Laars worden waarschijnlijk weggesleept

28 NOV. 1979

Gemeente wil illegale woonschepen verbannen

28 NOV. 1979

FRIDAG 13 AUGUSTUS 1981

Woonschepenbeleid blijft

Nieuwe Noordhollandse Courant 18 FE
UITWATERENDE SLUIZEN IN

gemoederen bezig houden

Tegen wildgroei woonschepen saneringsproces noodzakelijk

NRC/Handelsblad 26 JAN. 1981

N-Holland treedt tegen illegale woonschepen op

DONDERDAG 4 MAART 1982

Interpellatie CPN in Staten

Door wegslepen schip de boot aan bij Woonschipbewoners

Acties woonschipbewoners hebben weinig resultaat

Provincie: Vervangende plaats geen dwanghaven

18 *...arne is vol*

College laat vrachtschip uit Haarlem wegslepen

Spannende tijden!

deel 6

De landelijke acties uit 1979 en 1980 voor erkenning van de woonboot hadden in 1981 nog allesbehalve geleid tot een positievere houding bij bestuurders.

Vooral de drie Randstad-provincies en diverse gemeenten stonden met hun plannen een sanering voor van de woonboten.

Ook recreatie-en waterschappen maakten grote bezwaren. De ANWB pleitte in haar ledenblad de Kampioen met een oplage van naar schatting boven het miljoen voor een sanering van woonschepen in het buitengebied. Woonschepen waren storende elementen in het landschap en verkleinden in vele gevallen de ligmogelijkheden voor kort verblijf van jachten. Ook Natuurmonumenten had weinig met ons op. Bij elkaar een hoeveelheid aan invloedrijke organen en organisaties die steeds openlijker en zelfs fanatieker de woonboot wilden laten verdwijnen. Een betere en sterkere organisatie van de woonbotenorganisaties werd nog meer van levensbelang. De overkoepelende Landelijke Woonboten Organisatie (LWO) en de provinciale woonbotenorganisaties zoals het NHWO (Noord Hollands Woonschepen Overleg) stonden een steviger verweer voor met naast overleg en lobbyen, ook een grotere inzet van juridische mogelijkheden en acties. Het NHWO had in een tumultueuze vergadering in een buurthuis in Amsterdam de oude woordvoerders vervangen door vertegenwoordigers die de steviger lijn voorstonden. Het bestaande netwerk werd beter geïnformeerd en geactiveerd en er werd veel moeite gedaan om alle bootbewoners in de provincie er bij te betrekken. Wij waren als actiegroep de voortrekkers geweest van de nieuwe lijn en sprongen er bovenop als er aan de bel getrokken werd door bootbewoners in nood. Dat



hebben we in vele gevallen gedaan, niet alleen voor bootbewoners maar ook krakers die ontruimd of belaagd werden. Hieronder volgen alleen al uit 1981 een paar voorbeelden uit Haarlem waar we vanuit Spaarndam immers het snelst bij konden zijn.

Venceremos

Twee vrouwen hadden een woonboot, de Venceremos, gekocht in de provincie Utrecht en naar Haarlem laten slepen. Ze vroegen direct een ligplaatsvergunning aan. De havendienst wilde de boot na de reguliere verblijfsduur van 7 dagen terug slepen naar de plaats van herkomst. Een ingeschakelde advocaat stelde dat de boot tot een besluit over de vergunningaanvraag moest kunnen blijven. De havendienst stelde dat er ondertussen

niet op gewoond mocht worden en belette de vrouwen een aantal keren om aan boord te verblijven. De vergunning werd na 7 weken afgewezen en de havendienst versleepte het schip terug naar Utrecht. Pas op dat moment werden we ingeschakeld. Diezelfde nacht nog brachten we het schip terug met een bevriende sleper uit Amsterdam naar Haarlem. De havendienst versleepte het schip die dag weer naar een zijkanaal in Nauerna, gemeente Zaanstad. Dat betrof rijkswater en Rijkswaterstaat wilde op zijn beurt weer het schip verslepen. Om dat te verhinderen zijn we met een aantal varende woonschepen rond het schip gaan liggen. We schatten in dat Rijkswaterstaat na het weekend met groter materieel zou terugkomen. De vrouwen waren lichamelijk en emotioneel uitgeput geraakt van het wekenlange getouwtrek, zonder water, ►



► stroom en gebrek aan slaap. Niet alle sympathiserende woonschepen konden na het weekend blijven. De vrouwen hebben het schip vervolgens zelf naar de Oude Houthaven in Amsterdam laten verslepen en hun droom na een tijd daar laten varen.

Ark van Noah

Marten Dek is niet onbekend bij de trouwe lezers van dit blad. In 1981 heeft hij al een lange geschiedenis van problemen met de gemeente over zijn ligplaats. Hij woont met zijn vrouw en twee jonge kinderen op de Ark van Noah, een klipper van 20x6 meter met behalve die zeldzame afmetingen ook een bijzondere geschiedenis. Het schip met een teakhouten opbouw heeft o.a. als kolenschip gevaren op de Rijn en is ingezet bij de aanleg van de Afsluitdijk. Het schip is recentelijk gesloopt.

Marten ligt in 1981 al 10 jaar met een boot in het Zuiderbuitenspaarne in Haarlem bij de wijk het Rozenprieel die in het kader van de stadsvernieuwing wordt gerenoveerd. Hij krijgt in december 1981 een brief dat hij geen ligplaatsvergunning meer heeft en de ark zal worden versleept naar de Industriehaven van Haarlem. De

ligplaatsvergunning, stelde de gemeente, is vervallen op het moment dat hij met zijn gezin op de wal is gaan wonen. De wijkraad vindt het schip ook niet passend bij de opgeknapt wijk. Een havenmeester licht hem in over het moment van versleping. We worden geïnformeerd op de dag voor versleping, 17 december 1981. Het is heel koud en er ligt ongeveer 5 cm ijs op het Spaarne. Marten heeft met een bevriende bootbewoner al een anker onder schip uitgegooid. De volgende morgen zou een sleepboot als ijsbreker fungeren om bij de ark te kunnen komen en verslepen. We verzinnen een list en spuiten met een tuinslang laagjes water op het ijs om het te laten aangroeien zodat het ijs te dik zou worden voor de sleper.

De volgende morgen ligt er een sleepboot klaar en worden door vrienden van Marten via 27 MC zenders de bewegingen van de door de havendienst ingezette troepen gevolgd. Twee politiebotten met bemanning liggen bij het politiebureau aan het Spaarne en twee bussen ME houden zich stand-by op de Ripperdakazerne. Op de ark zijn diverse vertegenwoordigers aanwezig van het NHWO, LWO, uit Haarlem, Utrecht en Amsterdam. Er wordt overlegd met de wethouder over een oplossing. Wegslepen zal niet worden geaccepteerd.

Een arts van de GGD vindt de plek in de Industriehaven onaanvaardbaar. Er worden de wethouder drie alternatieven voorgesteld. Hij kiest uiteindelijk een van de drie en ziet daarmee van versleping af. Marten vertrekt uiteindelijk naar de nieuwe plek nadat deze een paar weken later is uitgebaggerd en stroom en water is aangelegd.

Daadwerkelijke verslepingen hebben enorme emotionele gevolgen op de betreffende bootbewoner(s). Marten krijgt nog regelmatig tranen in zijn ogen als we er na 35 jaar nog eens over praten. ■

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 vastgoedpro B Fonda

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.

YVONNE HELSLOOT

Een groep intellectuelen en artiesten komt elke avond bij elkaar. Zij roken de waterpijp en bedrijven de liefde. De zestiger jaren in Caïro en de maatschappij is door en door rot, vinden zij.

Toevluchtsoord



“Opzichter” Anies Zaki ontvangt de vriendengroep in een woonboot op de Nijl. “De bijeenkomst was tot in de puntjes voorbereid”. Dit betekent dat hij de kussens voor de veranda in de vorm van een halve maan rangschikt. In het middelpunt van de halve cirkel zet hij een groot koperen blad met de waterpijp en andere benodigdheden. Zicht op de ondergaande zon op de Nijl “bracht kalmte in de atmosfeer”. Hij slikt ter voorbereiding vast een ander verdovend middel. Hij doet er alles aan om zijn dagelijkse gang naar het Ministerie te bagatelliseren. Dit leidt tot filosofische mijmeringen. In de loop van het verhaal blijkt dat hij ook zijn verleden wil vergeten: zijn vrouw en dochter zijn overleden.

De “bewaker” van de woonboot is amm Abdoeh. Hij woont naast de woonboot in een lemen hut. Het is een enorme man: “iets reusachtigs, iets dat oud en diepgeworteld was. Een waar symbool van het verzet tegen de dood”. Deze amm Abdoeh zorgt voor de hasjiesj voor de waterpijp en voor vrouwen tot vermaak van de gasten. Hij onderhoudt ook de boot en hij verzorgt Zaki. “Hij is de woonboot”. En hij is voorganger in een naast de boot gelegen gebedsruimte: “het gebed is het dierbaarste dat ik heb”.

Aan het schommelen van de boot weet Anies dat zijn vrienden eraan komen. Wij leren ze uit gesprekken langzamerhand kennen. Zeer divers, maar allemaal op zoek naar een rustpunt in hun dagelijks leven. Ze roken en praten wat. Hun rust wordt verstoord door Samara. Een journaliste, die hen en hun beweegredenen om de waterpijp te roken wil onderzoeken. Zij wil uiteindelijk een toneelstuk schrijven. Zij rookt niet en is: “een ernstig meisje”. Haar komst zet de onderlinge relaties tussen de vrienden onder druk. Zowel Anies als Ragab vat een zekere liefde voor haar op. Haar ware aard blijkt als Anies haar aantekenboekje uit haar tasje pakt. Wat zij over de vrienden schrijft doet hij de volgende keer uit de doeken. Dat legt een ‘bom’ onder de vriendschappen. Een autoritje met een desastreuze afloop zet de boel

op scherp. De realiteit breekt in. Keuzes moeten gemaakt worden.

De woonboot is voortdurend aanwezig in het verhaal. Hij ligt op de Nijl. Te midden van andere boten, “die in een lange rij onder de takken van de acacia’s lagen”. Stemmen van de bewoners kun je duidelijk horen. Rechts is een lege plek van een door de stroom meegevoerde woonboot en links op een brede landtong ligt de gebedsruimte: “omgeven door een muur van gedroogde leem en geplaveid met een versleten tapijt”. Door een deur kom je via een betegeld pad in een kleine tuin met klimop, als “achtergrond voor een uitgebloeide guaveboom” en een perk met waterkers. Over de tuin hangen de takken van de “kamferbomen aan de straat”. Via de loopplank bereik je de boot. Deze is geheel ingericht en van alle gemakken voorzien.

Een groep vrienden op de vlucht voor de vijandige wereld. Hun gesprekken worden doorspekt door de associatieve beelden, die bij hoofdpersoon Anies opkomen door middel van zijn roes. Hij is veelal dienend en stil en hij ‘droomt’. Maar hij is wel de spil waar alles om draait.

Het boek is indertijd ontvangen als “een felle aanklacht tegen de toenmalige maatschappij”, aldus het nawoord van Richard van Leeuwen.

Oorspronkelijk verschenen in 1966. In het Nederlands vertaald in 1994. Te leen in de bibliotheek én tweedehands te koop. ■

Titel	In een roes op de Nijl
Auteur	Mahfoez, Nagieb
Uitgever	De Geus, Breda, 1994
ISBN	90-5226-189-x
Prijs	Tweedehands, vanaf € 5,85

Oude vrachtschepen in een voormalige vrachthaven, is dat wel historisch verantwoord?



De Oude Houthaven

22

Tussen de 26 ‘tijdelijke’ bootbewoners en een groep omwonenden van de Oude Houthaven in Amsterdam heerst al enige tijd tweespalt over de invulling van de steigers en de toekomst van het gebied. Wat beide partijen bindt, is dat zij het historisch karakter van de haven hoog in het vaandel dragen. Om steun voor hun standpunt te genereren zijn zij ieder afzonderlijk een facebookgroep begonnen en een petitie gestart. Het twistpunt is evenwel gelegen in de manier waarop zij denken dat het karakter van de haven het best gewaarborgd blijft, de facto met of zonder woonschepen. Hoewel er af en toe in de lokale media

berichten over de kwestie zijn verschenen, kon ik er toch niet echt een goed beeld van krijgen. Ik besloot daarom een bijeenkomst bij te wonen waar beide partijen hun visie en bezwaren zouden presenteren. Eigenlijk hoopte ik vooral antwoord te krijgen op de volgende vragen: Waarom hebben de omwonenden eigenlijk zo’n probleem met de woonschepen? Maar ook, waarom willen de bewoners niet gewoon terug naar hun oude ligplaats, zoals was afgesproken? Op de tweede vraag heb ik een bevredigend antwoord gekregen. Bij het antwoord op de eerste vraag daarentegen plaats ik nog steeds enige vraagtekens. Ik zal daar straks na een korte beschrijving van beide scenario’s nader op in gaan.

De avond werd ingeluid door stadsdeelvoorzitter Gerolf Bouwmeester. Hij zette meteen in met het ontzenuwen van een hardnekkig gerucht, namelijk dat het verstrekken van een ligplaatsvergunning aan de schepen de weg zou vrijmaken voor de komst van watervilla’s. Hij wuifde deze angst weg door te stellen dat het nautisch niet verantwoord is daar arken neer te leggen. Bovendien gelden er voor het gebied strikte welstandsnormen. Het vervangen van een patrijspoortje is bij wijze van spreken al aan regels gebonden. De reden waarom het vigerende bestemmingsplan zou moeten wijzigen van water naar wonen, heeft slechts tot doel de woonschepen enige rechtszekerheid te bieden.



TEKST EN FOTO'S: MARTINA KOSTER

nutsvoorzieningen zouden krijgen. Zij hebben een terugkeergarantie, maar daarover bestaat nogal wat onduidelijkheid. Zo is het niet helemaal zeker of ze wel in dezelfde buurt kunnen blijven en aangezien er inmiddels ook kinderen geboren zijn, die graag in een vertrouwde omgeving blijven, achten zij dat wel wenselijk. Ook een ligplaats aan de toekomstige Pontsteiger met aan het hoofd het vermaarde Steigergebouw met 's lands duurste penthouse zal qua beleving niet hetzelfde oproepen als hun oorspronkelijke ligplaats. Wat betreft het historische karakter van de haven, stelt de spreker dat die juist zal worden gewaarborgd door de oude woonschepen. Zij bieden bovendien ook de beste garantie tegen een eventuele vercommercialisering van het gebied. Er kan nog extra ruimte voor varende schepen worden gemaakt en ook voor de Schepencarrousel zijn er 10 tot 15 plaatsen ingeruimd. Ten slotte merkt hij nog op dat de woonschepen absoluut niet detoneren in de haven, sterker nog, de meeste hebben er ooit al eens gelegen om te laden of te lossen.

Scenario 2

Dit wordt gepresenteerd door iemand die werkt in het aan de haven grenzende Veemgebouw. Dat hij er niet woont maar werkt wil hij graag benadrukken. Het Veem is een monumentaal gebouw met vooral veel bedrijvigheid en hij ziet graag een weerslag daarvan in het water. Hij wil graag een echt havengevoel en dat is alleen te verkrijgen door vaak wisselende en varende schepen, aldus de spreker. Hij denkt daarbij vooral ook aan de bruine vloot omdat masten een haven allure geven. Om niet de verdenking op zich te laden dat hij het gebied wil verantonpiecken, stelt hij dat niet alleen mooie schepen welkom zijn. Ook moderne jachten of desnoods een pieremachochel moeten er terecht kunnen, als ze maar weer gauw weggaan. De negen vergunde woonschepen in de haven mogen wat hem betreft gewoon blijven.

Na afloop was er uiteraard ruimte om vragen te stellen. Opvallend was dat de inhoud van de vraag vaak geen uitsluitend gaf over welk scenario werd aangehangen. Zo bleken er bijvoorbeeld

omwonenden te zijn die helemaal niet zo'n voorstander waren van de terugkomst van de bruine vloot omdat de passagiers vaak voor overlast zorgen. Directeur Paul van Ommen van de BBZ (de Vereniging voor de Beroepschartervaart) kwam ook nog even aan het woord. Hij zou het natuurlijk fijn vinden als de charterschepen op zo'n mooie plek zouden kunnen afmeren, maar volgens mij maakte hij er minder een halszaak vaak dan de omwonenden. De bruine vloot krijgt overigens plek aan de Pontsteiger. Het Havenbedrijf bleek om veiligheidsredenen ook niet echt een voorstander van de gewenste bedrijvigheid.

De stadsdeelvoorzitter sloot de avond met een positief gevoel af, en beloofde snel weer een nieuwe datum te prikken voor een volgende bijeenkomst.

Nawoord

Hoewel ik zeker geloof dat beide partijen zich oprecht willen inzetten voor het behoud van de Oude Houthaven, kan ik mij toch niet onttrekken aan de indruk dat het streven wellicht ook dient als kapstok waaraan de discussie wordt opgehangen. De meeste scheepsbewoners willen gewoon in de Oude Houthaven blijven wonen en enige rechtszekerheid verwerven. Dat lijkt mij heel legitiem. Dat de omwonenden liever geen Vinex-wijk te water op die plek willen zien verrijzen, kan ik ook begrijpen maar dat gaat dus helemaal niet gebeuren. Ik vraag mij overigens ook af of zij zich weleens verdiept hebben in het uiterlijk van moderne, poenerige jachten want die passen mijns inziens net zo min in een historische haven. Moderne vrachtschepen zijn domweg te groot voor de Oude Houthaven, die gaan geen bedrijvigheid opleveren. Dan zijn historische vrachtschepen toch een mooie oplossing, ook al hebben ze niet allemaal een mast. Het zijn bovendien veelal varende schepen, dus die zullen er echt wel eens op uittrekken. Dus nee, wat de omwonenden werkelijk dwarszit is mij onduidelijk. Het zal toch niet zo zijn dat er anno 2016 nog steeds vooroordelen bestaan ten opzichten van bootbewoners? Of wordt de plek ze gewoon niet gegund.

*Er is een Oude Houthaven, een Houthaven zonder bijvoeglijk naamwoord en een Nieuwe Houthaven. ■

Scenario 1

De zienswijze van de scheepsbewoners. In de kern komt die erop neer dat de situatie blijft zoals hij nu is. De spreker toont een foto om de toehoorders een beeld te geven van hoe zij vroeger lagen aan de Pontsteiger. Een prachtplek, waar zij graag gebleven waren. Vanwege de ambitieuze plannen van de gemeente met het Houthavengebied moesten de schepen in 2011 tijdelijk uitwijken naar de Oude Houthaven*. Door de crisis kwamen de bouwplannen echter stil te liggen met als gevolg dat de schepen nu nog steeds in de Oude Houthaven liggen en daar zeker nog een jaar of vijf moeten blijven. Het zou natuurlijk erg prettig zijn als zij eindelijk eens wat

Ligplaats zonder schriftelijk contract: wegwezen of niet?

Woonbootmagazine maart 2016



Mijn collega Bart Tonen, bekend van deze rubriek, maakte mij attent op een interessante uitspraak¹ in een zaak waarin hij oorspronkelijk namens een bootbewoner het verweer voerde in een procedure tot ontruiming van de ligplaats. In de uitspraak wordt een heldere methode van toetsing toegepast over de volgende juridische vragen:

- Is er een bruikleenovereenkomst? Zo ja:
- Dient verhuurder een zwaarwegende grond voor opzegging te hebben? Zo ja:
- Is die zwaarwegende grond voor opzegging aanwezig?

De situatie

In een grindgat bij de Maas in Roermond ligt al jarenlang een aantal woonboten. Ze liggen in water dat sinds 2001 eigendom is van Maasplassen Roermond BV. Maasplassen stelt dat zij plannen heeft om het gebied te ontwikkelen en dat de woonboten daar niet in passen. Zij stuurt in januari 2012 onder andere aan woonbooteigenaar X een brief waarin zij stelt dat X zonder toestemming gebruikmaakt van haar water en dat X de woonboot daar moet verwijderen. Voor het geval zou komen vast te staan dat er een bruikleenovereenkomst bestaat, zegt zij deze op. X gaat niet akkoord en in een procedure eist Maasplassen de verwijdering van de woonboot uit haar water.

Bruikleenovereenkomst?

De oorspronkelijke eigenaar van de boot heeft die er op verzoek van de gemeente en met instemming van de toenmalige water-eigenaar afgemeerd. Er werd geen vergoeding voor het gebruik van de ligplaats betaald. Toen Maasplassen eigenaar werd, heeft die deze situatie ongewijzigd laten voortduren. X heeft de boot in augustus 2011 gekocht, en ook toen heeft Maasplassen tot de brief van januari 2012 niets gedaan. Deze omstandigheden brengen volgens de rechtbank met zich mee dat er in januari 2012 met X een bruikleenovereenkomst voor onbepaalde tijd bestond.

Zwaarwegende grond voor opzegging nodig?

Een bruikleenovereenkomst is volgens de wet opzegbaar. Maar, zoals bij alle overeenkomsten, moeten partijen zich gedragen volgens de eisen van redelijkheid en billijkheid. Volgens vaste jurisprudentie van de Hoge Raad kunnen die eisen met zich meebrengen dat opzegging alleen rechtsgeldig is wanneer degene die de overeenkomst wil beëindigen daarvoor een zwaarwegend belang heeft. De rechtbank oordeelt dat Maasplassen in dit geval een zwaarwegend belang bij opzegging moet aantonen op grond van de volgende omstandigheden:

- X en de vorige woonbooteigenaar hebben 11 jaar lang ongestoord gebruik mogen maken van de ligplaats,
- verwijdering van de boot leidt voor X tot het verlies van zijn woonruimte,
- er zijn geen vergelijkbare alternatieve ligplaatsen beschikbaar
- X zal bij ontruiming vermogensschade lijden (naar ik aanneem omdat zijn woonboot dan bijna niets meer waard is).

Is er een zwaarwegende grond voor opzegging?

In mijn juridische praktijk hamer ik er altijd op, dat partijen in een procedure alle relevante feiten en belangen zo concreet en duidelijk mogelijk naar voren moeten brengen, en ook moeten onderbouwen. Met name in dit soort procedures, waarbij de rechter zoals dat heet "alle omstandigheden van het geval" moet meewegen is dat van belang. Dit alles is hier kennelijk door Maasplassen niet gedaan en dat nekt haar in de procedure. Zij stelt dat zij ontwikkelplannen heeft, maar heeft die niet nader geconcretiseerd, aldus de rechtbank. Maasplassen heeft op de zitting nog aangegeven dat zij voornemens is om binnen enkele jaren een woonarkhaven te realiseren in de buurt van de ligplaats van X. Bovendien heeft ze verklaard dat haar plannen momenteel geen doorgang kunnen vinden in verband met enkele besluiten van de gemeente. Dit alles bete-

kent volgens de rechtbank dat het belang van Maasplassen bij opzegging, afgezet tegen de belangen van X bij voortzetting van de bruikleenovereenkomst, niet voldoende zwaarwegend is.

De conclusie is dan ook dat de opzegging in strijd is met de eisen van redelijkheid en billijkheid en de vordering tot verwijdering van de woonboot wordt afgewezen. Maasplassen BV is het niet met de uitspraak eens en heeft aangekondigd in hoger beroep te gaan.

Redelijke vergoeding

Mij viel bij lezing van de uitspraak op dat er tussen partijen ook nog discussie heeft plaatsgevonden over de vraag welk bedrag nu een redelijke vergoeding zou zijn voor het gebruik van de ligplaats. Omdat Maasplassen dat in de dagvaarding niet gevorderd had, gaat de rechtbank daar niet verder op in. Waarom viel mij dat op: het lijkt wel of het de laatste jaren steeds vaker voorkomt dat er tussen woonbooteigenaren enerzijds en eigenaren van ligplaatsen of oevergrond anderzijds een verschil van mening bestaat over wat die redelijke vergoeding zou moeten zijn. En als je daar dieper op ingaat, zitten daar zoveel kanten aan, dat het ei van Columbus nog niet gevonden lijkt te zijn. Het antwoord op die vraag kan ook grote invloed hebben op de vraag of de eigenaar van een ligplaats een zwaarwegend belang heeft bij opzegging van het gebruik daarvan. Als een woonbooteigenaar weigert om een redelijke vergoeding te betalen, zou dat heel goed een zwaarwegend belang bij opzegging kunnen zijn.

Cor Goudriaan
Cor@corgoudriaan.nl

¹Rechtbank Limburg 20 januari 2016, www.rechtspraak.nl: ECLI:NL:RBLIM:2016:367



(deel 9)

Relaas van een verboting



Van boven naar beneden
Drukte in het rak, met ark A en de sleepboot tussen ark D in de voor-
grond en ark J aan de andere zijde (foto: Roelof Thalén).

Ark D varende op de Schinkel.

De poes was zeer tevreden met deze thuiskomst op haar eigen ligplaats
en voer lekker mee met haar nieuwe ark. (foto: Hugo Schuit)

TEKST EN FOTO'S: DAVE SCHMALZ

Eindelijk zijn we bijna aan het einde van dit epos: op 5 maart jongstleden vond de botendans plaats en nu ligt mijn overgenomen oude ark op mijn eigen ligplaats en de ark van de nieuwe burens is op hun ligplaats terecht.

Het klinkt eenvoudig – oude ark losmaken en naar de andere ligplaats slepen, nieuwe ark op de vrijgekomen ligplaats aanleggen. De realiteit is anders, want om deze twee eenvoudige klussen in onze nogal volle haven te klaren moesten twee andere arken van hun plaats, afgezien van een stuk of zeven vlotjes, terrassen en kleine plezierboten. In bijgaande satellietfoto (van de aanvankelijke situatie) tracht ik aan te geven waar de uitdagingen vandaan kwamen.

Het doel was om ark D met het aangebouwde terras T5 naar ligplaats L aan de eerste steiger te verplaatsen en vervolgens de nieuwe ark (niet op de foto) op de ligplaats aan steiger 3 aan te meren. De door de grote ark H veroorzaakte vernauwing N1 maakte het nodig om ark H en bootje B4 uit het rak te slepen en ergens anders tijdelijk aan te leggen. Om de verplaatsingen nog eenvoudiger te maken werd besloten om ark A tijdelijk naast ark J aan te leggen maar om dat mogelijk te maken moesten de objecten T1 en B1 eerst uit de weg. Ook moest eraan gedacht worden om de sleepboot vóór de verplaatsing van ark A het rak in te varen! Met alle obstakels uit de weg kon ark D met de hand naar het einde van de steiger gesleept worden, waarna er ruimte zat was om de sleepboot eraan vast te binden.



In rak 1 waren al van tevoren bootje B3, terras T2 en meerkoetsaccommodatie K uit de weg gehaald en er werd in overleg besloten dat objecten B4, T3 en T4 op hun plaats konden blijven. De buurman was ervan overtuigd dat hij zijn bootje B2 niet hoefde te verplaatsen maar op het moment van de waarheid werd het duidelijk dat die stelling niet echt slim was.

Er werd vroeg begonnen met het losmaken van alle walverbindingen van arken H, A en D en het verplaatsen van de arken in het derde rak en geloof het of niet mijn ark D lag vóór half tien al op haar eigen nieuwe ligplaats L!

Daarna was ik bezig om allerlei dingen ter plekke te regelen maar ik kreeg bericht dat de overige verplaatsingen in het derde rak tegen de middagpauze klaar waren. Een topprestatie van de sleepers dus! ■

Hypotheeken en wat echt belangrijk is

de visie van Klaas Koetje

In 1990 kocht ik mijn eerste schip (35.000 gulden; 25 bij 5 meter Hasseleraak) met overdraagbare ligplaatsvergunning in de binnenstad van Groningen. Dankzij een overtuigende babbel bij de toenmalige Groninger Kredietbank kreeg ik een hypotheek. De verbazing in de woonbotenwereld was groot. Niemand kreeg een hypotheek. Hooguit een persoonlijke lening. De Groninger Kredietbank leidde later tot een grote crisis in de lokale politiek met een aftredende wethouder en allerlei malversaties die nooit hadden mogen plaatsvinden. Het verstrekken van hypotheeken was er een van.

Omdat de aftrekbaarheid van rente op persoonlijke leningen inmiddels, volkomen terecht, was afgeschaft, bleken woonboten-eigenaren die hun boot ook bewoonden zeer nadelig te worden behandeld ten opzichte van huizenbezitters die hun huizen bewoonden. Immers de hypotheekrenteaftrek gold voor huizen en niet voor schepen. Een onrecht waar het toenmalige LWO-bestuur tegen te hoop liep onder aanvoering van Steven Elings.

In 1996 kochten wij, er was inmiddels iets gewijzigd in de gezinsituatie, een fraaie Luxe Motor voor bewoning. Met veel pijn en moeite wist Kees Has, een van de eerste financiële dienstverleners in de woonbotenwereld, een hypotheek te organiseren bij de SNS-bank. Een woonbotenhypotheek. Dat wilde zeggen 5 jaar minder looptijd en een hogere rente dan bij huizen.

Andere banken wilden niet of nauwelijks hypotheeken verstrekken. Het meeste ging als persoonlijke lening en mocht het alsnog tot een hypotheek komen dan was de looptijd zeker 5 en soms wel 10 jaar korter dan bij een huis en de rente altijd hoger. Het merkwaardige feit bleef zich echter voordoen dat de hypotheekrente voor woonboten niet aftrekbaar was en dat betekende nog steeds een fiks fiscaal nadeel voor een booteigenaar-bewoner ten opzichte van een huiseigenaar-bewoner.

SNS ASN SNS

Banken bleven niet of nauwelijks bereid tot verstrekken van

hypotheeken. En hoe stompzinnig het kon gaan. Eind jaren negentig liet de SNS-bank weten dat men definitief afzag van hypotheeken. Een rimpel in de vijver. Bestaande hypotheeken werden gerespecteerd dus wij hoefden ons geen zorgen te maken. Ik wilde echter nog een fikse verbouwing van de roef uitvoeren en zocht contact met de altijd sympathieke ASN-bank met de vraag of zij de hypotheek van SNS wilden overnemen en het schuldbedrag wilden verhogen. Na wat heen-en-weer geklets werd dat afgewikkeld en zaten wij hoog en droog bij de ASN met een hypotheek voor een woonvorm waar zij geen ervaring mee hadden.

Ik rolde van mijn stoel van het lachen toen ik een aantal jaren later een schrijven ontving van de ASN dat men op een aantal terreinen zich terugtrok en ging samenwerken met SNS en dat de hypotheek dus werd afgerond en overgedragen aan SNS. Wij zijn dus nu alweer jaren een keurig betalend stel dat een spaarhypotheek bij de SNS heeft lopen die niets meer met hypotheeken voor woonboten van doen willen hebben.

Ondertussen vond er een belangrijke verandering plaats waarvan ik de exacte datum niet meer heb kunnen achterhalen.

Has, als goeie dienstverlener had ons per brief geïnformeerd. In ieder geval werd duidelijk dat in het vervolg de renteaftrek voor de inkomstenbelasting ook voor woonboten gold. Dat was natuurlijk veel belangrijker dan wat gepruttel over korter lopende leningen (al of niet hypotheeken) en hogere rentes. Eindelijk werd de eigenaar-bewoner van een woonboot voor de inkomstenbelasting gelijk behandeld ten opzichte van een huisbewoner.

Een tweede belangrijke wijziging die nog niet zo lang bestaat, is dat een lening voor een woning of woonboot niet meer perse een hypotheek hoeft te zijn maar ook een andere lening kan zijn. Als er afgelost wordt is de rente aftrekbaar van het inkomen. De belastingdienst heeft het leuker gemaakt en gemakkelijker.

PRIJSOPDRIJVING - Dan de actualiteit:

Plotseling gepiep via EenVandaag dat ING heeft aangekondigd te stoppen met hypotheeken voor woonboten of watervilla's of... In ieder geval stopt ING per 1 oktober met het financieren van mensen die een drijvende woning willen kopen. Alleen de Rabobank nog (ook met kortere looptijd en hogere rente). Een hoop tumult. De LWO maakt zich zorgen. Zelfs Kamervragen. Nu heeft een gemiddeld Tweede Kamerlid tegenwoordig de neiging om bij ieder wissel van de minister met een pak papier aan vragen te bestoken maar in dit geval dacht ik helemaal, vanuit mijn observatorium in het Noorden des Lands: "Waar maken die mensen zich toch druk om?"

Er is in al die jaren dat ik nu met dit onderwerp ben geconfronteerd nog nooit een bank geweest die zich welwillend heeft opgesteld ten opzichte van mensen die drijvend willen wonen. Dat heeft er desondanks toe geleid dat er een krankzinnige prijsopdriving heeft plaatsgevonden, vooral veroorzaakt door de schaarste aan ligplaatsen. Er worden arken en watervilla's gebouwd die tonnen kosten en niet zelden meer dan een half miljoen. Schepen, al of niet varende met een overdraagbare ligplaatsvergunning zijn kapitalen waard. En dat wordt allemaal gewoon gekocht en verkocht.

GEJANK

Jeroen Dijsselbloem, in het dagelijks leven aan te spreken als minister van financiën, heeft op vragen van de zeer bezorgde sociaal-democraat Albert de Vries volkomen logisch geantwoord (zie vraag 4 en dus antwoord 4 van de betreffende Kamervragen) dat de korter lopende leningen weliswaar een hogere rente vergen maar dat die rente gewoon aftrekbaar is mits men volgens het huidige stelsel ook aflost.

Hij vertrouwt er ook op dat er wel andere marktpartijen zijn die in het gat zullen springen. Zoekt u voor de gein even met de termen 'hypotheek' en 'woonboten' op het internet en u krijgt een indrukwekkende hoeveelheid aanbieders waaruit te kiezen valt. Hoe zij die leningen regelen hadden wij van WoonbootMagazine graag voor u uitgezocht maar dat lukte voor deze editie even niet.

Gejank om niks dus. Ook bij een normale hypotheek betalen de meeste mensen weinig af. Tegen de tijd dat je dood gaat, is je hypotheek afgelost. Mocht je voor die tijd gaan verkopen dan is de openstaande schuld in ieder geval bij de koopprijs inbegrepen. Het is voor de verkoper helemaal niet interessant hoe groot de openstaande schuld nog is, laat staan of dat een hypotheek is of een andere lening. Als de verkoop maar genoeg oplevert om die schuld ineens af te lossen.

Veel belangrijker is de hypotheekrenteaftrek of beter de renteaftrek voor leningen ten behoeve van de aankoop van een eigen woning. Als die aftrek wordt ingeperkt dan verandert er echt iets. Persoonlijk ben ik voor de afschaffing van de renteaftrek die in sommige kringen ook wel villasubsidie wordt genoemd. Een term die in onze wereld best af en toe eens watervillasubsidie mag worden genoemd.

Als de renteaftrek wordt afgeschaft dan zullen de prijzen van woningen dalen en wordt een einde gemaakt aan het om fiscale redenen (lees legale fraude of het eufemistische belastingontwijking) de lening op de woning de hoogte in te jagen. Een van

de oorzaken van de crisis op de woningmarkt en de hypotheeken was dat huizen te duur waren geworden door het oversluiten van hypotheeken, vaak voor andere doelen. Een praktijk die inmiddels wettelijk aan banden is gelegd.

PANACEE

Kamervragen over hypotheeken? Wat een onzin. Bovendien zullen we na de beantwoording er verder niets meer over horen. Er zijn veel belangrijker zaken in de wereld van het wonen op het water.

Een panacee zal het niet zijn maar de wijziging van de woningwet waarbij al wat drijft en bewoond wordt tot bouwwerk wordt verklaard, is oneindig veel belangrijker. Dan kan eindelijk de gelijkwaardige behandeling van huis- en waterbewoners wettelijk verankerd worden (en mogen we hopen dat ook de rijksoverheid en andere (semi-)overheden zich eens aan de wet gaan houden). Want zeg nou zelf: een omgevingsvergunning is de beste garantie voor een overdraagbare situatie.

Als meneer De Vries nog een zinnige bijdrage wil leveren aan het woon- en leefklimaat voor mensen die drijvend wonen dan zou hij het volgende eens moeten vragen aan bijvoorbeeld minister Blok maar ook aan minister Schultz en ook aan minister Dijsselbloem: "Hoe kan het toch dat de rijksoverheid die al sinds 1991 geen woonbotenbeleid mag voeren en geen ligplaatsen mag aanwijzen omdat dat gemeentelijke taken zijn het zelfs durft om huur te vragen voor water dat van iedereen is?" En dan heb ik het nog niets eens over de hoogte van de huur.

Lees het RIGO-rapport Vaste Grond Onder De Voeten nog eens en laat de conclusies tot je doordringen: roerende zaakbelasting en publiekrechtelijke regeling van ligplaatsen. Beide zaken kun je in een klap regelen door nu heel snel de Woningwet te wijzigen. En maak je niet druk over de lening. Maak je druk over de renteaftrek. Die keuze is aan u.

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2016/03/09/beantwoording-kamervragen-woonboothypotheeken>

ADVERTENTIE

DUURSMA  **VERSLUIJS**

DÉ WOONBOOT TAXATEUR

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

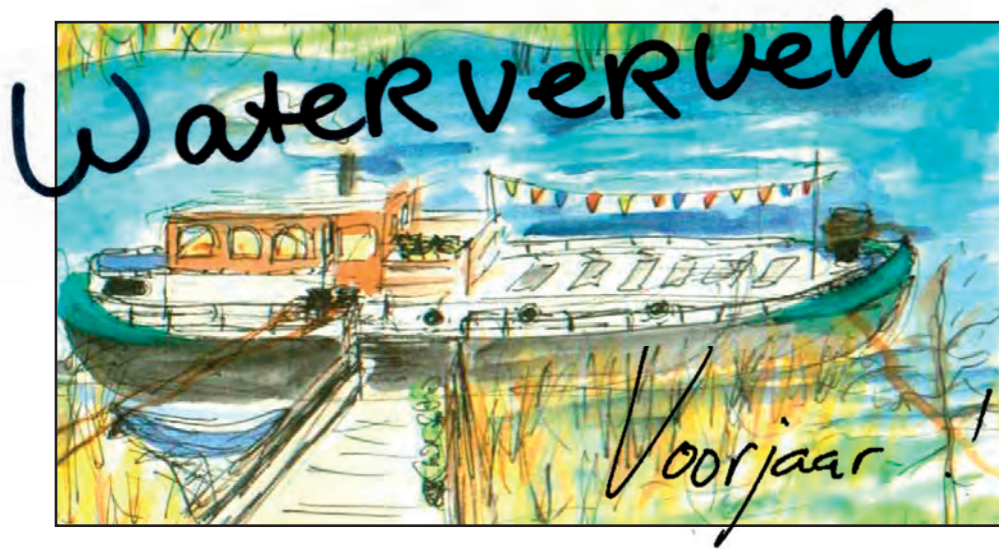
Informeer naar onze concurrerende tarieven

088-77 88 666 (lokaal tarief)

Amsterdam - Naarden - Oegstgeest

www.duursma.info

27



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!



alst tulpen en grote schoonmaak!



koken en bakken en narcissen uit de tuin



Want steeds maar bezoek, gezellig!