

'Écht wonen doe je in een woonboot'

Volgens Vincent van Loon, eigenaar van het Woonbootmuseum aan de Prinsengracht in Amsterdam, ervaar je in een woonboot pas echt wat wonen is. 'Je realiseert je meer dan een gemiddelde huisbewoner dat het ding waarin je woont in orde moet zijn. Ligt de boot goed aangemeerd, is hij goed onderhouden en zijn maatregelen getroffen voor het geval het gaat vriezen.' Van Loon laat toeristen in Amsterdam kennismaken met het 'ultieme woongevoel'.

Annemieke van Roekel

Ondanks de toenemende drukte in de Amsterdamse grachten, is het positieve gevoel over wonen op het water allesoverheersend bij Vincent van Loon, beheerder van het Amsterdamse Woonbootmuseum. Zelf woont hij al tien jaar op een woonark tegenover het museum.

Het Woonbootmuseum, een oud vrachtschip uit 1914 van het type Hagenaar, de Hendrika Maria, ligt aan de andere zijde van de Prinsengracht. Het museum ging in 1997 van start. Toeristen en andere belangstellenden kunnen er kennismaken met wonen op het water. Van Loon: 'Wij merken dat toeristen ontzettend nieuwsgierig waren naar hoe zo'n woonboot er van binnen uitziet. Toeristen op waterfietsen keken bij ons naar binnen en voorbijgangers klopten aan om te vragen of ze even een kijkje mochten nemen.' Het was de reden dat hij een museum startte over het wonen in een boot.

Mensen denken dat het koud en donker is en dat je op een emmer moet poepen

Volgens Van Loon zijn nog heel wat vooroordelen weg te nemen over wonen op het water. Met het Woonbootmuseum wil hij daar een bijdrage aan leveren. 'Mensen denken dat het koud en donker is op zo'n oud

vrachtschip en dat je op een emmer moet poepen. Ze verwachten niet dat je er rechtop kan staan en er kunt douchen. Maar de meeste bezoekers vinden de ruimte in het schip enorm meevallen'. De museumboot is 23 meter lang en 4,5 meter breed. Het ruim is ingedeeld in een entree met keuken en een middengedeelte dat vanwege meubilair, televisie, boekenkast en kachel oogt als een huiskamer. In het voorste deel van het schip is een kinderspeelruimte ingericht, een zitje met een permanente diavoorstelling over wonen op het water en een doorkijk naar de binnenwand. Zo is goed te zien hoe de ijzeren platen met klinknagels aan elkaar zijn vastgezet. Want de Hendrika Maria dateert uit een tijd dat de schepen nog niet gelast werden.

Fotomateriaal aan de wanden, scheepsmodellen, maar toch vooral het schip zelf laten de bezoeker de sfeer proeven van wonen in een oud vrachtschip. Het roefje waar de schipperfamilie vroeger woonde is nog intact. Het schip heeft in het begin nooit een motor gehad. Het was oorspronkelijk een zeilschip dat langs kanalen, waar niet gezeild kon worden, 'gejaagd' werd met een paard. Pas in de dertiger jaren werden binnenvaartschepen uitgerust met een dieselmotor. In de jaren vijftig werd de Hendrika Maria aan één zijde uitgerust met een zijschroefinstallatie, een soort propeller, waarmee het schip over kleine afstanden langzaam vooruit bewogen kon worden. De schippersfamilie woonde toen al aan de wal. De Hendrika Maria heeft in haar werkend leven bagger, kolen, zand en steen vervoerd.

Van Loon romantiseert absoluut niet de tijd dat volledige schipperfamilies op dergelijke vrachtschepen moesten wonen. In de oude huiskamer van de museumboot draait nu een video over de binnenvaart en het leven van schipperskinderen in die harde tijd. Maar om nu op een binnenvaartschip te wonen lijkt hem ook geen pretje. 'De woningen die op duwbakken zijn gebouwd zijn weliswaar groot, maar om het bedrijf rendabel te houden moet er vaak 24 uur per dag worden gevaren. Hele families varen in wisseldiensten op die schepen', vertelt Van Loon.

'Tegenwoordig trekt transport over water wel weer aan'. Voor Van Loon is zijn Woonbootmuseum nu nog half werk, half hobby, maar met ingang van volgend jaar, als de entreprijzen worden verhoogd, moet dat veranderen.

Tachtig procent van de bezoekers zijn buitenlandse toeristen van over de hele wereld, twintig procent is Nederlands. Jaarlijks bezoeken circa 15.000 toeristen het Woonbootmuseum.

'Ligplaatsen aanbieden op industrieterreinen is een oneerbaar voorstel'

Volgens Van Loon 'veryuyp' het water in Amsterdam. De afgelopen tien jaar zijn de prijzen van woonschepen en woonarken verviervoudigd. Dat komt niet alleen door de overspannen woningmarkt, maar ook doordat de banken tegenwoordig de koop van een woonboot deels financieren. Wonen op schepen werd vooral in de jaren zestig populair, toen honderden binnenvaartschepen uit de vaart werden genomen omdat ze niet rendabel meer waren. Vanwege een combinatie van hoge woningnood, hoge sloopprijzen van de schepen en de aantrekkingskracht van de alternatieve woonsteefer kozen veel mensen ervoor op een schip te gaan wonen. In Amsterdam wonen inmiddels 2500 huishoudens op een woonboot. Woonboten zijn er in drie categorieën: woonschepen (oude binnenvaartschepen); woonvaartuigen (een binnenvaartschip waarvan de oude opbouw volledig is vervangen door een nieuwe, rechte opbouw) en woonarken (een drijvende, onderhoudsvrije, betonnen bak met een meestal rechte opbouw).

Het water in Amsterdam 'veryuyp'

In Nederland is wonen op het water een volwaardige woonvorm, aldus Van Loon. Wonen onder de waterspiegel vindt hij ook goed bij Nederlanders. Onlangs gaf hij een lezing voor Deense architecten over woonvormen op het water. 'In de haven van Kopenhagen is men hier momenteel mee bezig. Het gaat dan om moderne woningen op het water. In de Verenigde Staten zie je ook gebieden waar op het water wordt gewoond. Oude Nederlandse schepen zie je ook wel in het buitenland, zoals in Londen en Parijs. Er worden aardig wat oude Nederlandse binnenvaartschepen geëxporteerd.'

De gemeente Amsterdam vindt het een goed idee als oude Nederlandse schepen voor Nederland bewaard zouden blijven door de functie van de grachten in ere te herstellen. Bijvoorbeeld door meer transport van goede-

ren over het water te laten plaatsvinden. Het zou de verkeersdruk op de grachten kunnen ontlasten. Van Loon vindt dit een slecht plan: 'Een koeriersbedrijf vervoert in Amsterdam post met een oude rondvaartboot.

De koeriers gaan aan de wal met een fiets verder. Het klinkt allemaal hartstikke leuk dat de gemeente het goedertransport over het water wil bevorderen, maar milieutechnisch is het alleen interessant voor grote volumes. Een brief met een oude rondvaartboot vervoeren is echt nonsens. Met een elektrisch bootje zou het misschien nog te accepteren zijn.'

Van Loon: 'De gemeente Amsterdam wijzigt het beleid aangaande de woonboten voortdurend en dat is lastig voor ons. Momenteel ziet de gemeente bijvoorbeeld de woonark liever uit de stad verdwijnen. De gemeente beseft te weinig dat ook woonbootbewoners met de koop van een schip een locatie kiezen en bijvoorbeeld gebonden raken aan die plek door hun sociale omgeving en door de kinderen die in de buurt naar school gaan. Het plan is nu om ligplaatsen te creëren op afgelegen industrieterreinen, zodat de woonbootbewoners daar sociale controle kunnen uitoefenen. Ik vind dat een oneerbaar voorstel'. Anderzijds constateert Van Loon dat de gemeente Amsterdam ook echt iets met woonboten wil. Als voorbeeld noemt hij IJburg en het KNSM-eiland. Dit laatste project is het voormalig terrein van de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij, een schiereiland in Het IJ waar halverwege deze eeuw schepen met grote diepgang konden aanmeren. Sinds begin jaren negentig zijn hier honderden woningen gebouwd en zijn de oude havenkantoren grotendeels afgebroken of verbouwd tot woningen, ateliers en winkelruimten. Van Loon: 'Oude schepen brengen steer, dat beseft ook de gemeente. Woonboten maken de oude functies van een gebied weer zichtbaar'.

Het Woonbootmuseum is dagelijks, behalve op maandag, geopend van 11.00 - 17.00 uur. Adres: Prinsengracht tegenover nr. 296, Amsterdam. Vanaf januari 2001 wijzigen de openingstijden. Meer informatie op www.houseboatmuseum.nl