

Thuis op het water

Woonschepen: een belangrijke aanvulling op de woningmarkt



Woonboten in Amsterdam-Noord.

Foto: Dienst Ruimtelijke Ordening, Gemeente Amsterdam

Hoe men in Amsterdam ook over de aanwezigheid van woonschepen denken mag, niet ontkend kan worden dat ze aan een groot aantal mensen huisvesting bieden. Op ongeveer 2250 boten wonen momenteel naar schatting 4500 Amsterdammers. Maar dat is niet hun enige betekenis. In dit artikel wordt ingegaan op de bijdrage die de woonschepen kunnen leveren aan het functioneren van de Amsterdamse woningmarkt. Met die bijdrage kunnen ze zelfs een rol spelen in het ruimtelijk beleid!

KEES VAN DE MEULEN

Het aantal woonschepen is vooral eind jaren zestig, begin jaren zeventig, snel gegroeid. Aan het begin van de jaren zestig waren er rond de 900 (legale) ligplaatsen binnen de gemeente, merendeels in Amsterdam-Noord en in de woonschepenhavens aan het IJsbaanpad. In de tweede helft van de jaren zestig besloten veel woonschipbewoners niet te wachten op gemeentelijke toestemming en gingen illegaal in de stad wonen.

In 1968 waren er ongeveer 200 van deze illegale schepen, in 1974 was dit aantal opgelopen tot 1200. In dat jaar riep de gemeente de groei van het woonschepenbestand een halt toe. Vanaf 1974 mochten geen nieuwe woonschepen de stad binnen en werden de toen aanwezige schepen "gedoogd". Zodoende is het aantal woonschepen vanaf 1974 stabiel gebleven: ruim 2200. Tot 1974 was het voor iedereen mogelijk een schip in de stad neer te leggen. Een afgestoten binnenvaart-

schip of een zelf opgebouwde dekschuit konden zonder veel kosten als woonschip in gebruik worden genomen. Persoonlijke eigenschappen als moed, initiatief, doorzettingsvermogen en bereidheid tot het nemen van enig risico waren, vóór 1974, veel belangrijker bij het verwerven van een woonschip dan financiële drempels. De woonomstandigheden waren vrij primitief, zodat vooral jonge, startende, kleine huishoudens met weinig financiële middelen op een woonboot kwamen wonen.

Na 1974 werd het "schip met ligplaats" een schaars goed, waardoor financiële randvoorwaarden steeds belangrijker werden bij het verwerven van een schip. Deze ontwikkeling ging gepaard met een verdergaande institutionalisering van het verschijnsel woonschip, waarbij de huisvesting op woonschepen steeds luxueuzer en comfortabeler werd. In de loop van de jaren zeventig en het begin van de jaren tachtig kwamen dan ook steeds meer doorstromers en hogere inkomensgroepen op een schip terecht, mede door het

ontbreken van alternatieven binnen de stad voor deze groepen.

Kenmerken

Woonschepen kenmerken zich door een vrije ligging, de aanpasbaarheid aan de individuele behoeften van huishoudens en een grote verscheidenheid aan typen schepen. Kleine en grote, luxe en eenvoudige, stalen en betonnen, mobiele en immobiele schepen wisselen elkaar af. Woonschepen verschillen vooral van woningen wat betreft *ligging*, *mobilititeit*, *mate van vrijheid* voor de bewoners, *eigendom* en *prijs*. Ze liggen vooral in de centrale stadsdelen en bevinden zich voor een klein deel in woonschepenhavens. De relatief immobiele schepen met een betonnen casco lijken nog het meest op gewone huizen. Zij vertegenwoordigen 41% van het totaal. Maar bijna een kwart van alle schepen is zeer mobiel en kan op eigen kracht varen. 89% van de boten is eigendom van de bewoner, terwijl slechts 11% van de Amsterdamse woningen eigen bezit is. De koopprijs van een boot ligt in het algemeen lager dan die van een woning: zo tussen de 20.000 en 70.000 gulden. Woningkenmerken zoals *grootte* en *voorzieningsniveau* wijken bij woonschepen gemiddeld weinig af van die van de totale Amsterdamse voorraad. Wel heeft zich bij woonschepen een grote mate van *diversiteit* ontwikkeld, hetgeen geresulteerd

heeft in een groot arsenaal keuzemogelijkheden.

De bewoners

Zowel de ontwikkelingen binnen de woonschepenmarkt als de mede daaruit resulterende kenmerken van de woonschepen hebben ertoe bijgedragen, dat de bewonerssamenstelling zeer divers is. Op *demografisch gebied* zijn de verschillen tussen de woonschippopulatie en de totale Amsterdamse bevolking nog vrij groot. De leeftijdsgroep 25-39 jarigen is op woonschepen sterk oververtegenwoordigd (fig. 1). Verwacht kan worden, dat dit verschijnsel tijdelijk is. Door de geringe verhuiscigheid veroudert de woonschipbevolking en ontstaat steeds meer een evenwichtige bevolkingsopbouw. Op woonschepen wonen iets meer kleine *huishoudens*, waardoor de gemiddelde woningbezetting iets lager is; 2.03 tegenover 2.25 voor de stad als geheel. Toch behoort nog bijna 30% van de huishoudens tot het type gezin met kind(eren) (al dan niet volledig).

de Amsterdamse woningmarkt. Integendeel, het verblijf in de markt is vrij duurzaam te noemen.

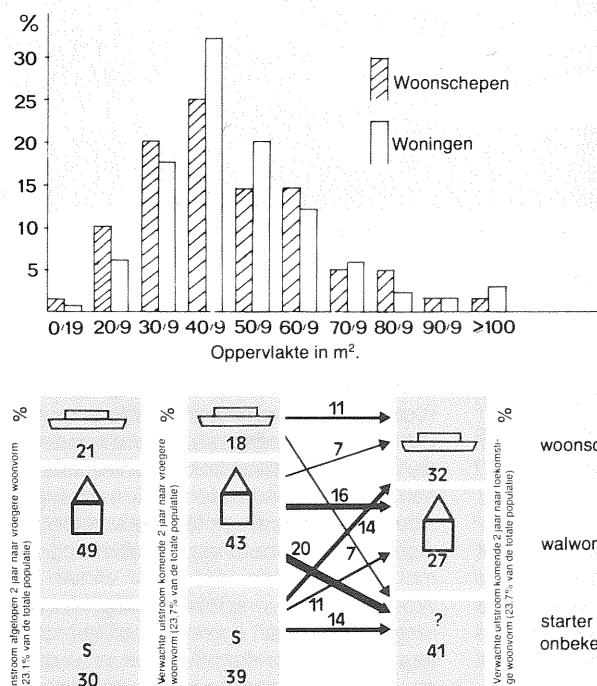
In de jaren zestig waren het vooral de starters op de woningmarkt, die op een woonschip terecht kwamen. Sinds het midden van de jaren zeventig zijn het veelal doorstromers die als huisvestingsvorm het woonschip kiezen. Dit zijn niet alleen doorstromers, die eerder een schip bewoond hebben, maar juist ook doorstromers die eerder in een woning op de wal woonden. Dit zijn merendeels bewoners uit etagewoningen in de centrale stadsdelen, maar ook een vrij groot deel is afkomstig uit meer courante woningen: flats in de tuinsteden of Amsterdam-Zuidoost, eengezinshuizen of koopwoningen.

Zodoende is er nu sprake van een vrij evenwichtige verdeling van de huishoudens over de groepen starters (33%), schipdoorstromers (30%) en waldoorstromers (37%). Verwacht kan worden, dat de laatste twee groepen nog meer in omvang zullen toenemen. De verhuiscigheid

markt. Vaak realiseren deze groepen hun woonwensen (vrijheid, privacy) door middel van suburbanisatie. Voor diegenen onder hen, die hun woonwensen graag in de stad vervuld zien, is een woonboot een aantrekkelijk alternatief. Het is nu dan ook niet meer zozeer de woningnood, als wel de "vrijheid binnen de stad", die de woonboot populair maakt.

Hoewel kwantitatief van vrij geringe omvang vormen de woonschepen een kwalitatief belangrijke aanvulling op de Amsterdamse woningvoorraad. Hun aanwezigheid verruimt de keuzemogelijkheden binnen de woningmarkt. Ze maken het tevens mogelijk dat woonwensen vervuld worden van diegenen die anders de stad uit zouden gaan. Het bieden van een gevarieerd aanbod en de differentiatie van woonmilieus en woningtypen binnen het stedelijk milieu kan suburbanisatie tegengaan en zelfs de terugkeer naar de stad stimuleren. Zo kunnen de woonschepen bijdragen

Figuur 1: Woonoppervlakte van woningen en woonschepen in Amsterdam.



Figuur 3: Recent in- en uitstroom naar vroegere en toekomstige woonvorm

Op *sociaal-economisch gebied* zijn de verschillen met de Amsterdamse populatie als geheel zeer gering, hoewel het opleidingsniveau, beroepsniveau en inkomen van huishoudens op schepen in het algemeen iets hoger ligt.

Ondanks de genoemde verschillen, kunnen we zeggen dat de woonbootbewoners een redelijke afspiegeling van de Amsterdamse bevolking vormen.

Starters, schip- en waldoorstromers

In tegenstelling tot wat wel gedacht wordt, bezitten woonschepen geen specifieke doorstroom- of wachtkamerfunctie binnen

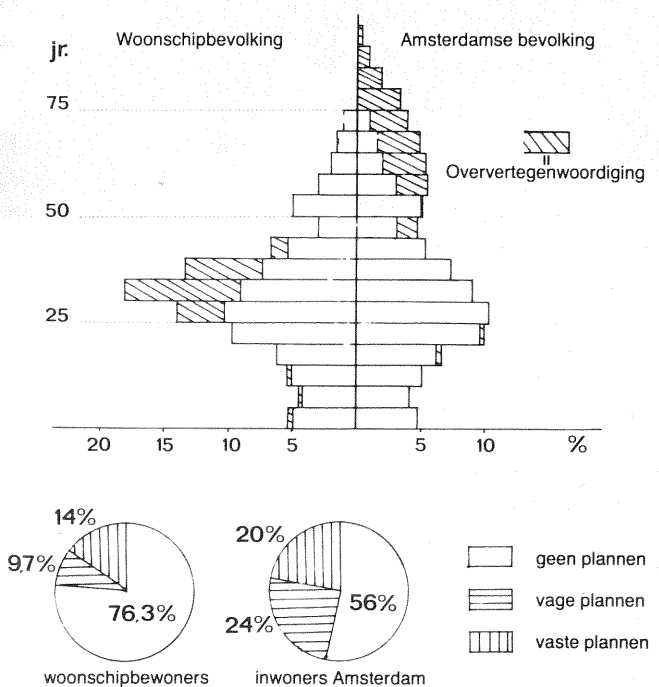
van woonschipbewoners is zeer gering. De woonsatisfactie is hier verantwoordelijk voor.

Vrijheid en privacy

Deze woonsatisfactie is vooral toe te schrijven aan de typische woonschipkenmerken als vrije ligging, aanpasbaarheid aan eigen behoeften en mobiliteit. Daarbij komt dat grootte, voorzieningenniveau en kwaliteit bij woonschepen nauwelijks onderdoen voor de gemiddelde woning aan de wal.

Veel woonschepen worden bewoond door de wat sterkere groepen op de woning-

Figuur 2: Leeftijdsoopbouw van de woonschipbevolking en van de gehele Amsterdamse populatie.



Figuur 4: Verhuisplannen van woonschipbewoners en van de Amsterdamse bevolking als geheel.

aan één van de doelstellingen van het huidige verstedelijkingsbeleid.

Auteur: K. van de Meulen

Titel: Thuis op het water

Verkrijgbaar bij: Geografisch en Planologisch Instituut van de Vrije Universiteit