

# FLUPPEN in de Amsterdamse grachtengordel

**Tijdens een fietstochtje langs de Amsterdamse grachten valt in eerste instantie de verscheidenheid aan woonboten op. Het beeld van de woonboot als poezenopvang, woning van zonderlingen of drijvende hennepplantage dat een aantal mensen wellicht van de woonboot heeft, blijkt niet geheel te kloppen met de werkelijkheid. De vraag is wie de Amsterdamse grachten en kanalen bevolken.**

JOOST BOS\*

Na de Tweede Wereldoorlog vindt de grootste groei van het Nederlandse woonbotenbestand plaats. Tussen 1947 en 1960 groeit het aantal van 2000 tot 7049 woonboten. De meest recente schatting (uit 1989) spreekt van 9100 boten, waarvan meer dan een kwart in Amsterdam ligt. Een deel van de woningzoekenden vond na de Tweede Wereldoorlog in het kopen van een woonboot een oplossing voor haar nijpende huisvestingsprobleem en kon zich met deze alternatieve woonvorm onttrekken aan de officiële regelgeving met betrekking tot woonruimteverdeling. De overheid zag de woonboot als tijdelijk fenomeen dat zichzelf zou oplossen zodra de woningvoorraad weer op peil was gebracht. Regelgeving met betrekking tot de woonboot werd daarom in eerste instantie soepel gehanteerd. De woonboot bleek echter een permanente plaats in de woningvoorraad te hebben ingenomen. In de jaren zestig diende zich in de grote steden weer een nieuwe groep woningzoekenden aan die moeilijk op de stedelijke woningmarkt terecht kon. Alleenstaanden, studenten en werkende jongeren vonden onder andere op het water een geschikt alternatief voor de reguliere woningmarkt die zich vooral richtte op gezinshuishoudens.

## NOODOPVANG

Een onderzoek van de provincie Noord-Holland uit 1979 geeft een idee van de woonsatisfactie

onder woonbootbewoners; driekwart waardeert wonen op het water meer dan wonen op de wal. Waar het wonen op een schip in eerste instantie voor velen uit nood was geboren, werd het later als een luxe ervaren. Maar ook de soepele houding van de overheid veranderde op het moment dat de woonboot meer dan een tijdelijk fenomeen bleek te zijn. De Nederlandse overheid is zich deze eeuw in toenemende mate gaan mengen in zaken betreffende de volkshuisvesting. Met een complex geheel aan wetten, voorschriften en regels, probeert de overheid op verschillende niveaus 'een optimale woonsituatie voor alle burgers te bevorderen'. De woonboot is, als roerend goed, echter een buitenbeentje. De enige wet met betrekking tot de woonboot, is de sterk verouderde Wet op Woonwagens en Woonschepen uit 1918. Naast deze beperkte wet is het voor gemeenten mogelijk een eigen beleid ten opzichte van de woonboot te voeren. Per gemeente, stadsdeel en soms zelfs per ligplaats kan regelgeving en juridische status verschillen. Uitgangspunt van beleid in veel gemeentes is, zo ook in Amsterdam, bevrozing van het aantal woonschepen en het tegengaan van excessen.

De veelal onduidelijke juridische status van de woonboot maakt financiering van de koop van een boot moeilijk en relatief duur. Behalve mogelijke onzekerheid brengt de woonvorm een aantal voordelen met zich mee. De woonbootbewoner beschikt, in vergelijking tot walbewoners in grote steden, over een hoge mate van privacy. De vaak beperkte regelgeving geeft woonbootbewoners veel vrijheid in het naar eigen wens inrichten en aanpassen van de eigen woning. Aan veel woonboten is te zien dat er veel geld, tijd en energie in de woning is gestoken. Wonen op het

water beantwoordt kortom in hoge mate aan de behoefte aan identiteit, privacy en herkenbaarheid, wat de woonsatisfactie onder woonbootbewoners verklaart. Het bevrozingsbeleid maakt dat in Amsterdam de woonboot, maar vooral het recht om hiermee een ligplaats in te nemen, een schaars goed is geworden. Gezien de beperkte rol van de overheid en de rol die de locatie van de ligplaats kan spelen in de prijs van een hypotheekneming voor een woonboot, is het aannemelijk dat er een ruimtelijke uitsortering heeft plaatsgevonden. Verwacht kan worden dat mensen met een hogere sociaal-economische positie te vinden zijn op de woonboten die liggen in buurten met een hoge status (bijvoorbeeld in de Grachtengordel).

## RUIMTELIJKE UITSORTERING

Om een eventuele uitsortering te signaleren, is de sociaal-economische positie van woonbootbewoners op twee locaties onderzocht. Aan de hand van een enquête is een representatief onderzoek verricht in Oud-West en de binnenstad van Amsterdam. De in het onderzoek betrokken woonschepen in de binnenstad liggen in de, van oudsher statige, Grachtengordel. Oud-West is, ondanks haar 'gouden randje' aan het Vondelpark en revitalisatie in enkele andere buurten, een stadsdeel met een lagere status. Gekeken is naar inkomensverdeling, arbeidsmarktpositie en opleidingsniveau van de woonbootbewoner. Voor wat betreft de inkomensverdeling valt voor beide locaties op dat de groep middeninkomens het best vertegenwoordigd is (zie tabel 1). In Oud-West is een, in vergelijking tot de binnenstad, iets hoger percentage studenten en arbeidsongeschikten debet aan het lagere aandeel woonbootbewo-

Tabel 1: Netto huishoudensinkomen per maand in procenten

	Oud-West	Binnenstad
< f1300	19,6	15,6
f1300-f1800	11,8	15,6
f1800-f2500	27,5	20,0
f2500-f3500	21,6	28,9
f3500-f5000	13,7	8,9
>f5000	5,9	8,9
geen antwoord	0	2,2
totaal	100	100

ners met een betaalde baan. In zowel Oud-West als de binnenstad valt het hoge opleidingsniveau onder de waterbewoners op, waarbij de binnenstad de hoogopgeleiden beter zijn vertegenwoordigd dan in Oud-West. Een duidelijke ruimtelijke uitsortering naar sociaal-economische positie is onder de woonbootbewoners echter niet zichtbaar.

## MIDDENINKOMENS

Van de onderzochte populatie bleek het merendeel jonger dan 55 jaar te zijn (89 procent). De leeftijdsgroep tussen dertig en veertig is het best vertegenwoordigd met 37 procent. Het grootste deel van de woonbootbewoners leeft in een éénpersoons huishouden (68 procent). Twintig procent maakt deel uit van een tweepersoons huishouden. Opvallend is dat de waterbewoner erg hoog is opgeleid; maar liefst 63 procent heeft een HBO- of universitaire opleiding. De inkomensverdeling is echter niet zonder meer een afspiegeling van het hoge opleidingsniveau. De middeninkomens vormen het zwaartepunt in deze verdeling; een kwart van de huishoudens heeft een netto maandinkomen tussen 2500 en 3500 gulden en een kwart verdient tussen 1800 en 2500 gulden. Bijna driekwart van de respondenten heeft betaald werk. Iets meer dan vier procent is werkzoekend en meer dan zes procent is arbeidsong-



Door het ontbreken van regelgeving is een grote mate van variëteit ontstaan.

eschikt. Als getracht wordt clusters van woonbootbewoners met dezelfde sociaal-economische positie op het spoor te komen, valt één groep direct op. De grootste groep woonbootbewoners wordt gevormd door hoog opgeleide alleenstaanden. Het grootste deel van deze groep is vrij gelijkmatig verdeeld over de leeftijdscategorieën onder 55 jaar en de categorieën met een netto maand inkomen lager dan 3500 gulden. Een kleinere groep bestaat uit hoog opgeleide tweepersoons huishoudens met middelhoge tot hoge inkomens (boven de 3500 gulden). Uit het kwantitatieve onderzoek is gebleken dat woonbootbewoners in Amsterdam een vrij homogene groep vormen.

## TYOLOGIE

De constatering dat woonbootbewoners voor wat betreft sociaal-economische positie een homogene groep vormen sluit aan op de ideeën die de socioloog H.J. Gans in de jaren zes-



Woonboten bepalen het gezicht van de Jacob van Lennepkade in Oud-West.

tig ontwikkelde aan de hand van onderzoek onder de bevolking van Amerikaanse grote steden. Gans zag dat de stadsbevolking zich in toenemende mate heterogeniseerde maar constateerde tegelijkertijd de vorming van homogene groepen stedelingen. De plek die de stadsbewoner zowel ruimtelijk als op de maatschappelijke ladder inneemt wordt volgens Gans bepaald door zaken als etniciteit, opleidingsniveau, levensfase, inkomen en huishoudenssamenstelling. Het voert te ver de woonbootbewoner in te delen in de door Gans gemaakte classificatie van Amerikaanse stadsbewoners. Wel valt te concluderen dat de woonbootbewoners zijn te rekenen onder de wat Gans noemt *inner city dwellers by choice*. Het merendeel van de waterbewoners heeft een dusdanige maatschappelijke positie dat zij voor een andere woonsituatie had kunnen kiezen (bijvoorbeeld op de wal of sub-urbaan). Uit de enquête is ook gebleken dat de meerderheid zeer tevreden is over de huidige woonsituatie.

## LEVENSTIJLEN

Het begrip keuze is op een ander manier als uitgangspunt voor een typologie gebruikt door W. Bell. De keuze van mensen voor een bepaald woonmilieu komt, in Bell's benadering, voort uit hun keuze voor een bepaalde levensstijl. Bell onderscheidt de volgende ideaaltypische levensstijlen: *familism*; *career*; *consumership*; *familism-career*; *familism-consumership*; *career-consumership*; *familism-career-consumership*. *Familism* impliceert dat veel tijd, geld en energie besteed wordt aan het gezinsleven. Mensen trouwen jong en nemen snel kinderen. Het carrière-gerichte type investeert veel in zijn/haar maatschappelijke carrière, de meeste activiteiten staan dan ook in het teken hiervan. Het consumptie georiënteerde type richt zijn/haar leven zoveel mogelijk op vermaak en het genieten van het leven, los van carrière of gezinsdoelen. De andere typen zijn combinaties van de drie levensstijlen. Uitgaande van de eerste drie ideaaltypen, neigt de woonboot-

bewoner het meest naar het consumptieve type stadsbewoner. Het feit dat het merendeel van de onderzochte huishoudens kinderloos is, geeft aan dat zij weinig gezinsgericht is. Een carrière-gericht type had met het hoge opleidingsniveau van de woonbootbewoner waarschijnlijk carrière gemaakt en een hoger inkomen gehad. Dit type stadsbewoner kiest hoogst waarschijnlijk voor een woonvorm met meer status dan de woonboot. Een alternatieve woonvorm als de woonboot past waarschijnlijk het meest bij de levensstijl van een consumptie-gericht huishoudenstype. Uit de enquête is gebleken dat bij de inkomens van de woonbootbewoners de top van de verdeling ligt bij de middeninkomens. Zowel de uitkeringsgerechtigde als de grachtenyup is in de populatie in de minderheid. Misschien kan de Amsterdamse woonbootbewoner het beste betiteld worden als FLUP; een *Floating Urban Professional*. De FLUP is net als de *Young Urban Professional* hoog opgeleid maar heeft een minder hoog inkomen en is minder carrière-gericht in vergelijking tot de YUP. De FLUP hecht veel waarde aan zijn/haar specifieke woonsituatie en -locatie (urbaan en op het water).

De schaarste van ligplaatsen in Amsterdam drijft de prijs van een woonboot met ligplaats op. Met de invoer van roerend ruimtebelasting (vergelijkbaar met onroerend goed belasting) en een mogelijk in te voeren erfpachtstelsel voor waterbewoners, zijn woonlasten voor woonbootbewoners de afgelopen jaren gestegen en kunnen in de toekomst verder stijgen. Wonen op het water vormt al lang niet meer het goedkope alternatief voor de woningmarkt dat het in het verleden was. Op den duur valt niet uit te sluiten dat wonen op het water in monumentale binnensteden en andere gewilde locaties slechts voorbehouden zal zijn aan stedelingen met hoge inkomens.

\*De auteur is coördinator van het woonscheppenbeleid in stadsdeel Oost/Watergraafsmeer te Amsterdam