

Helldörfer maakt naam met bijzondere projecten

Liefde voor anderemans droom

Door Corine Nijehuis

Dat Casper Helldörfer (59) en Petra Eijkelpkamp (59) meer affectie hebben voor varende schepen, doet weinig af aan de wijze waarop zij motorloze woonboten bouwen. Anderszuchtig zou je die kunnen noemen. Omdat Amsterdam eisen stelt aan het vervangen van woonboten, is er een niche in de markt ontstaan.



De voormalige Kampenaar Robbeoos werd ingehort en tot varend woonschip omgebouwd. (Foto: Annelie Robertson)

Nieuwbouwwoonboten met een 'scheep-schitterij'. Lashedrijf van Scheepbouw Helldörfer bouwt ze. Hoewel niet met voorbedachten rade: 'Wij zijn er gewoon in gerold. Al was het wel een wem.' Casper Helldörfer is groot geworden tussen het metaal. Maar dan wil van het edele soort: zijn vader was juwelier. Diens opvolger zou hij niet worden, dat stond al vroeg vast. 'Ik had niets met sieraden. En dan zou ik ze nog moeten gaan verkopen ook.' Toch ging hij naar Vakschool Schoonhoven, maar in plaats van de afdeling gootmeden koos hij voor graveren. Die studie rondde hij af met een stageperiode in Duitsland. Goed betaald. 'Das bleef ik even hangen.' Het levende hem genoeg geld op om een kleine woonboot te kopen in Arnhem. Met ligplaats, zodat hij een eigen plek had en nauwelijks woonlasten. Dat maakte het mogelijk om voor zichzelf te beginnen tijdens een periode waarin half Nederland werkloos was.

Maar eerst ging hij de houtkachel in. Bij een kennis die wel wat hulp kon gebruiken. Maar dan niet als werknemer, dus werd Casper vanzelf zelfstandig ondernemer. Hij plaatste kachels, deed timmer- en loodgieterswerk, om zo te zeggen steeds meer in het metaal te raken. Na enkele jaren koos hij definitief voor een ondernemerschap in de metaalbouw. Al was het een slechte tijd. 'Mijn hele omgeving was werkloos in die crisisjaren.'

Heljes en meubels
Hij begon in een schuur in een dorp vlakbij Arnhem. De kleine werkplaats stond in no-time vol machines, hoewel de opdrachten schaars waren die eerste jaren. Maar langzaam kreeg Helldörfer naam bekendheid. Hij maakte van alles: heljes, meubels, klein constructiewerk. Een vriend zat in de horeca, het leverde de nodige opdrachten op. Ook kwam er werk van woonbootbouwers; bruggen en

afstandhouders, reparatiewerk boven de waterlijn. Langzaam begon het lashedrijf te lopen. Werden er eerst alleen free-lancers ingehuurd, spoedig stond er een medewerker op de loer. Samen met levens- en zakenpartner Petra Eijkelpkamp huurde Casper een grote hal achter een betoncentrale, maar die werd spoedig te klein. Toen de betoncentrale fuseerde met een centrale verterp, kwam het terrein vrij. 'Hoevel er twee grote bedrijven op aaiden, gunde de directeur in kwestie het Helldörfer; hij vond het kleine bedrijf zo aardig. Dat

Nichemarkt: woonarken met 'scheepschitterij'

kleine bedrijf groeide al spoedig te groot en kocht er een volgende loods bij.

Zilveren sigaar

Die groot had alles te maken met een nieuw werkgebied. Scheepbouw. De eerste opdracht gold een nieuwe te bouwen rooiboot. Daarna volgden de woonarken. 'Gewoon, rechthoek-rechtaam-bakken, met een staalconstructie erop. Hij bouwde er een stuk of 15 achter elkaar. 'Dan krijg je daar een beetje naam in.' Maar routine verdreef de uitdaging. Die kwam terug met de bouw van een anderszuchtige woonboot. De opdrachtgever was een visliet. Hij had in Amsterdam een ark met ligplaats gekocht, op de Prinsengracht. Maar de ark was laag en zijn strijktok had hoogte nodig; hij besloot tot nieuwbouw. Een woonboot onder architectuur gebouwd. 'Ten langwerpige zilveren sigaar, prachtig. De bak was een soort detschuit. Gigantisch verzwaard, waardoor er binnen hoogte ontstond. De vergunning was aangevraagd, maar ongeduld werd op toestemming gewacht. Totdat er, op de

laatste dag, bezwaar werd gemaakt. Het groepje grachtensindbewoners had niet zoner problemen met de 'zilveren sigaar', hun afkering betrof alle woonboten. Die maakten die buurt zo rrommig. Het bezwaarschrift was een toets om te zien hoever ze konden komen. Hoewel hun bezwaar op niets uitliep, duurde het nog een half jaar voordat het proces door de opdrachtgever was gewonnen en hij zijn handtekening zette voor de bouw van het woonschip.

Nieuwe markt

Het was de aanzet tot een nieuw werkterrein. Tijdens het afmeren van de zilveren sigaar, dienden zich de volgende opdrachten aan. Een scheepsonwerper en een binnenhuisarchitect. Met een duidelijk plan en dito tekeningen. Hun nieuw te bouwen woonschip was gepland in het havengebied van Amsterdam. Op een ligplaats waar vereist wordt dat een woonboot, varend of niet, op een schip lijkt. Want dat is een nieuwe regel in de hoofdrol: een ark mag dan worden vernoemd voor een ander oem-



De voor de Amsterdamse rederij gebouwde rondvaartboten Sleazs 1 en 2. (Foto: Casper Helldörfer)

plaar, wanneer men een woonschip wil vervangen, golden andere eisen. Die van een nautisch uiterlijk. Het ontwerp van woonschip Somoya is dan ook gebaseerd op een passagierschip. Met zijn 35 meter lengte paste het niet in de bedrijfshal. Daarom bouwde Casper het in twee delen, die hij op de kade in elkaar laste.

De eisen die Amsterdam aan nieuwe woonboten stelt, gemeent een nieuwe markt. Voor de jachbouw zijn de woonschepen te groot, voor de arkenbouw te scheeps. Het gros van de scheepswerven bouwt al een woonschip. Wanneer iemand overweegt een schip te bouwen dan belt hij aan bij een ander nieuwbouwwerk. Zo gaan die dingen.

Principes

Hoewel het vervolg niet altijd zo eenvoudig is. Een deel van de waterbewoners die hun woonboot wil vervangen, heeft zich weinig verdiept in de materie. Die komen bij Casper met de vraag: hoe dat zit en wat het kost? 'Terwijl het veel werk is een ontwerp te maken en tot een offerte te komen. 'De kunst is om eerst uit te zoeken wat iemand wil.' Dat er op de website van het bedrijf veel voorbeelden van nieuwbouwwerken staan, helpt. En hoewel Helldörfer vaak samenwerkt met Peter Bosgraaf van Bosgraaf 't Huisgen, komen sommige klanten met een eigen ontwerp. Dat kan goed gaan, maar ook behoorlijk fout. Dan wil iemand een schip met een klipperkont, maar eindigt de werving al boven de waterlijn. En hoewel Casper de bouwer is en niet de ontwerper, hoort hij zich aan zijn principes: 'Als het te erg is, dan zeg ik er wat van.' Want sommige woonbooteigenaren geven weinig om het



Eigenaren Casper Helldörfer en Petra Eijkelpkamp van Lashedrijf van Scheepbouw Helldörfer in Arnhem. (Foto: Corine Nijehuis)

het schip gekocht ter vervanging van een ander, de vergunning was gereed. Maar tijdens de verbouwing had zij weinig aandacht besteed aan het uiterlijk van het schip. Toen de luxe motor op bestemming lag, kwamen de omwonenden in verweer tegen het avarigheidsrijke bakkeest. De gemeente kwam, gearmeerd, op de klachten af. Vergeleek de eisen op de afgegeven vergunning met de werkelijkheid. Begon moeilijk te doen, eerst over de ramen die een andere afmeting hadden dan bij aanvrage, vervolgens over de maatvoering van de romp. Het schip bleek te hoog op het water te liggen, het was nauwelijks geballast. Het item werd door de gemeente aangegevoerd, de eigenaar kreeg drie maanden om het schip te verwijderen. Toen Casper kwam kijken, werd het probleem snel duidelijk: in het ruim was alle ruimte benut om te wonen, er was geen plek over om ballast kwijt te maken. Met kunst en vliegwerk werden er metalen staven ber en der in het schip geplaatst: onder het licht, in kassies. Het had nog flink wat voeten in de aarde voordat de gemeente het schip alsnog vergunde.

Zenuwlopend

En met de vergunning valt of staat elk woonbootproject dat Helldörfer aanpak. Want zonder dat krijgt geen schip een ligplaats. De procedure kan zenuwlopend zijn. Alleen al omdat de regels met regelmaat lijken te veranderen. De leden van de commissie die het beleid bepaalt, hebben daar zo hun eigen ideeën over. Zo werd er eens gezegd dat een nieuwbouwwerk woonschip ronde kinnen moest hebben. Omdat dat ook het geval is bij een varend exemplaar. Die eis kotte de opdrachtgever 10.000 euro extra, terwijl de ronde kinnen nutloos of onzichtbaar bleven. Uitsluitend werd het voordeel de kinnen dan maar dubbelgeklemt te maken, aangekomen. En er zijn meer voorbeelden. Commissies die stellen dat bodders niet op klassieke plekken zitten: 'Terwijl ook bij een werkend schip de schipper-eigenaar bepaalt waar hij die hebben wil.'

Desondanks worden vrijwel alle vergunningaanvragen voor de door Helldörfer te bouwen woonschepen gehonoreerd. Dan kan het tekenwerk worden afgerond, een 3D-model van het woonschip gemaakt. Het plaatwerk gesneden en gevormd, een project dat uitbesteed wordt aan een gespecialiseerd bedrijf. Om vervolgens over te gaan tot de samenstelling van het snijplan met alles wat daarbij komt kijken.

En omdat met het hele traject pas na de stempel van goedkeuring kan worden begonnen, is het haast altijd zaak: spoedig een verlegging van de vergunning aan te vragen. Want na de bouw volgt de installatie van de techniek en de albouw. Terwijl die vergoeding vergoeding maar een enkel jaar geldt is. De enige manier om uitstel aan te vragen, is het casco feitelijk op de ligplaats af te voeren ter keuring op maatvoering en uiterlijk. Om het vervolgens elders te laten afbouwen. Een mijl op zeven. In de praktijk vertrekt men de vergunning en moet de woonboot op de ligplaats af wanneer hij klaar is.

LEES VERDER OP PAGINA 19.

uiterlijk. Hen interesseert alleen de binnenkant van het schip. Zij omhieren een woning met maximale ruimte.

Onnodenkend

Dat die insteek ook bij bestaande schepen problemen kan opleveren, ondervond Casper toen hij bij een luxe motor werd geropen. De bewoonster had



De jongste nieuwbouwwerk Helldörfer, de jacht Doorgedacht naar het model van de Woonwaars van Peter Glas. (Foto: Corine Nijehuis)