

RUIMDENKEND

WONEN OP HET RITME VAN DE GOLVEN VOOR DE PRIJS VAN EEN WONING IN DE STAD

Een interview met **Delphine Deceuninck** en **Bart Cobbaert**

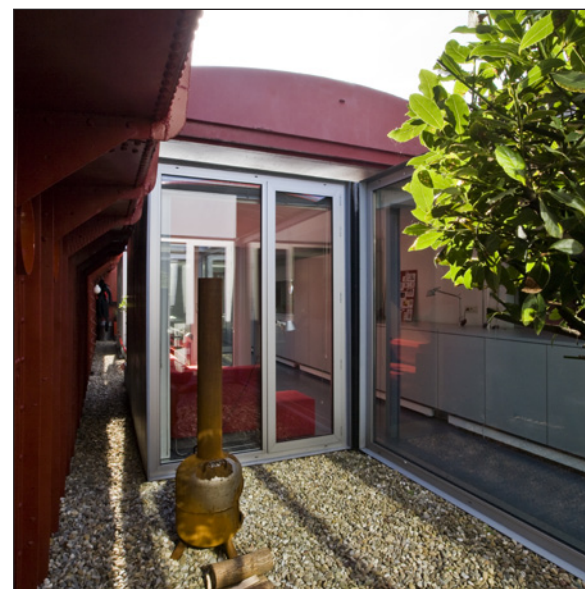


Hoe komt een architect er bij om voor zichzelf een woning te bouwen in het ruim van een oud binnenschip? Omdat de architecten al op hun dertigste hun eigen woning wilden bouwen, diende die volgens hen fundamenteel anders te zijn dan wat zij nog zouden gaan bouwen. Ze wilden later niet telkenmale gefrustreerd thuis komen met de gedachte dat zij overdag weer maar

eens een nog hedendaagser, energiezuiniger... concept zouden ontworpen hebben. Door zelf voor een woonboot te kiezen, is dat referentiekader weggefallen. En zij profileren zich natuurlijk als innoverende architecten. De aankoop kostte, samen met de verbouwing en het onderhoud, ongeveer zoveel als een woning in de stad. De gratis meerwaarde heet vrijheid!

Laten we beginnen met een stukje geschiedenis van de Notre Dame D'Espérance.

Het schip dateert uit 1929, meet 39 op 5 m en heeft nog een werkende motor. Het werd gebruikt voor bulktransport. De oorspronkelijke woonruimte was erg benepen en allesbehalve comfortabel. Het toilet was bijvoorbeeld niets meer dan een emmer



met deksel. De aankoopprijs was best betaalbaar, een 50.000 EUR.

Hoe ben je te werk gegaan bij de transformatie naar een hedendaagse woning?

Daar waar voorheen een benepen kajuit een heel schippersgezin moest weten te huisvesten, draait alles nu om het potentieel van de laadruimte. De woonst is opgevat als een aaneenschakeling van



volumes, in glas en staal, geplaatst in het ruim van een schip, los van de scheepswand, alsof het een lading containers betreft, met behoud van het zicht op de prachtige scheepswand met klinknagels. We begonnen met het wegnemen van de afdekluisen en plaatsten 14 nieuw gemodelleerde 'containers' in de open ruimte, vrij van de zijwanden. Daardoor moesten we de eigenlijke bootwand niet isoleren en zo konden we meteen ook de prachtige textuur ervan

zichtbaar houden. Het zicht op de scheepswanden houdt de herinnering aan het vorige leven van het schip levendig. De containers schikten we zo dat een aantal aangename patio's in het ruim ontstonden die vanuit de beglaasde leefruimtes een visuele uitbreiding zijn van de eerder beperkte woonoppervlakte. Licht en lucht worden zo tot in het hart van het scheepsruim toegelaten. De typische patrijspoorten zouden dit resultaat nooit kunnen evenaren.

“Over de volledige lengte van het schip staat één lange strakke kast van 25 meter.”

dan 100 m² bewoonbaar, omdat zowel de boeg als de achtersteven (respectievelijk anker- en machinekamer) hierin vervat zijn, evenals de tuintjes.

Hoe vertaalt zich dat dan in de inrichting en materiaalkeuzes?

Over de volledige lengte van het schip staat één lange strakke kast van 25 meter. Die schept een

containers op zich bestaan uit stalen skeletten waarbij de gesloten boven- en zijvlakken zijn uitgevoerd in staal. De open zijvlakken zijn over de volledige oppervlakte beglaasd. De onderlinge aansluiting tussen de volumes werd soepel gehouden om tegemoet te komen aan de bewegingen die het schip maakt. Ook in het interieur plooit het staal zich gewillig naar diverse toepassingen – van sanitaire cel tot trappen-



De patio's staan met elkaar in verbinding, waardoor de woonvolumes wel reuzenblokken lijken in een box. Het potentieel gevaar van het water voor de kinderen is beperkt door het verplaatsen van de buitenplaats van het dek naar de patio's in het beschutte scheepsruim. Het laadruim krijgt zo een heldere en open architectuur die intimiteit bewaart. Van de zowat 200 m² bruto oppervlakte is uiteindelijk minder

maximum aan ruimte die het leven met vier draaglijk maakt. Zowel ligbad, keuken, wasmachine, televisie als drankvoorraad vinden er hun onderkomen. Materialisatie, kleurgebruik en detaillering zijn sober en minimaal. Waar privacy nodig is, zijn afgesloten kamers gecreëerd, elders is alles zo open mogelijk gehouden. Het project is zowat een drijvend staalmuseum, met respect voor de industriële archeologie. De

huis – binnen een geraffineerd concept. Zo is bijvoorbeeld de gehele sanitaire cel opgevat als een compact stalen meubel bestaande uit een trapvorm en een parallel geplaatste kuip. De trap is een logisch gevolg van het te overbruggen hoogteverschil naar het toilet, dat boven een composttank is geplaatst. De kuip fungeert als lavabo, bad en/of douche, al naargelang de positie van de gebruiker op de flankerende trap.





Hoe heeft het feit dat jullie nog effectief varen met de boot een invloed op energievoorziening?

Door de containerwanden te voorzien van zo'n 20 cm thermische isolatie diende niet geraakt aan de eigenlijke bootsromp. Deze vormt nu onze eigenlijke tuinomheining. De stalen huid van de containers heeft op zich een zeer goede luchtdichtheid. De mechanische balansventilatie, met hoog rendement en

warmterecuperatie, wordt vraaggestuurd geregeld. Elektriciteitsvoorziening lijkt vanzelfsprekend, doch blijkt complex wanneer een aansluiting op het openbaar net niet steeds binnen de mogelijkheden ligt. Het schip is uitgerust met een fluisterstille generator voor elektriciteit, waarvan de warmteafgifte wordt gerecupereerd voor de productie van het sanitair warm water en de verwarming (= warmtekrachtkopelingsinstallatie). Omdat eilandsystemen niet goed-



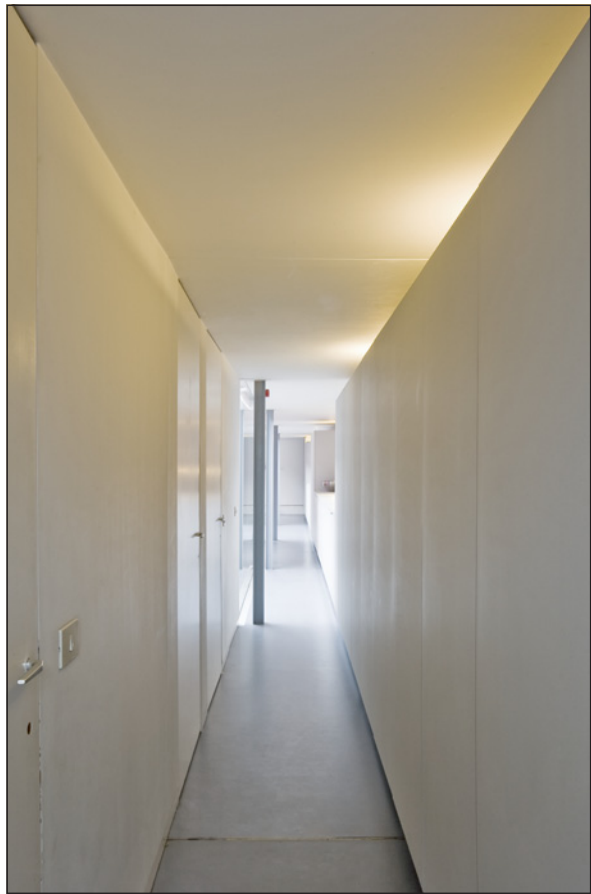
“De woonvolumes lijken wel reuzenblokken in een box.”



koop zijn, moeten we heel zuinig zijn met energie: standby verliezen worden gemeden door (automatische) stroomonderbrekers, vaat- en wasmachine zijn van het type 'hotfill', de droogkast zonder muurdoorvoer gebruikt warmtepomptechnologie, alleen spaarlampen verzorgen het kunstlicht...

Hoe zou je het wonen op een boot zien in een breder maatschappelijk perspectief?

Vrijheid is natuurlijk het sleutelwoord. Op het ritme van de seizoenen kunnen we pendelen tussen de stad en het platteland. Al twee maal maakten we in de zomervakantie een twee weken durende rondvaart door België. De meeste mensen kennen het 'hellend vlak van Ronquières' of de 'lift van Strépy' enkel van de schoolbanken. De inherente mobiliteit geeft een gevoel van 'urbaan nomadisme'. Het is een antwoord op de paradox tus-



sen het statische gebouw en de dynamische woonwensen. Verder kan je zeggen dat deze verbouwing ‘erft met eerbied’, en dat erfgoed ook toont. Oudere of verouderde materialen zijn niet per definitie ten dode opgeschreven. Een historisch kader krijgt zijn verdiende tweede leven. Voor onze architectenstudio is het ook een statement: innovatie stelt de onderneming in staat ‘anders’ dan anderen te zijn, onze grensverleggende attitude is ons wezenskenmerk.



De Architect

denc!-studio & Bertien Stegeman
Voorhavenlaan 31/002 – 9000 Gent
09 373 83 43
info@denc-studio.be
www.denc-studio.be

Het project werd in 2006 genomineerd voor de Staalbouwwedstrijd. De Notre Dame D’Esperance behaalde er een derde plaats. In 2007 werd het project ‘laureaat architectuurprijs 2007 van de Oost-Vlaamse Provinciale Raad van de Orde van Architecten’

Technische Fiche

- **Type woning:** bootwoning
- **Bouwjaar of jaar van de verbouwing:** 2002
- **Bouwmethode:** containers van staal en glas
- **Oppervlakte van het perceel:** ± 200 m²
- **Woonoppervlakte:** ± 90 m²
- Gebruikte materialen:**
 - **Isolatie:** 20 cm
 - **Verwarming & sanitair warm water**
 - **productie:** warmtekrachtkoppeling
 - **Ventilatiesysteem:** vraaggestuurde mechanische balansventilatie met warmterecuperatie
 - **K-waarde / E-peil:** niet van toepassing (wegens verbouwing roerend goed)
 - **Kostprijs:** Bouwkost ± 350.000 EUR

Toelichting plan

1. Kantoor
2. Slaapkamer
3. Dressing
4. Zithoek
5. Keuken
6. Eethoek
7. Badkamer

