

Het is voorstelbaar dat woonarken en scharken gaan vallen onder het begrip bouwwerk. Doorgaans zal het voor dit type woonboten niet heel moeilijk zijn om aan de eisen van het Bouwbesluit te voldoen. Voor voormalige vrachtschepen en/of replica's van voormalige vrachtschepen ligt dat een stuk moeilijker. Tenminste als men uitgaat van het behoud van varend erfgoed en/of de voorkeur die een eigenaar/bewoner kan hebben voor een varend schip.

Overigens sluit men met de beperking tot voormalige vrachtschepen uit dat op sleepboten of andere (voormalige) bedrijfsschepen gewoond kan worden.

Mijn voorstel is dan ook om een uitzondering in de Woningwet op te nemen die tegemoet komt aan bovenstaande. Het is wellicht ook mogelijk deze uitzondering alleen te laten gelden voor het Bouwbesluit zodat voormalige vrachtschepen dan wel replica's van voormalige vrachtschepen wel aangemerkt kunnen worden als bouwwerk zonder dat zij hoeven te voldoen aan de bepalingen van het Bouwbesluit. Dit heeft zelfs mijn voorkeur vanwege verderop genoemde zaken als NHG en huurrecht.

Voor deze uitzondering heb ik de volgende definitie opgesteld indien zij in de wet wordt opgenomen:

niet als drijvend bouwwerk wordt aangemerkt een voor bewoning bedoeld voormalig vrachtschip dan wel een replica van een voormalig vrachtschip dat naar aard en inrichting niet aan de vaart is onttrokken.

Deze definitie zou dus nog aangepast kunnen worden als zij uitsluitend ten aanzien van de bepalingen van het Bouwbesluit zou gelden naar:

uitgezonderd voor de bepalingen van het Bouwbesluit zijn drijvende bouwwerken zijnde een voor bewoning bedoeld voormalig vrachtschip dan wel een replica van een voormalig vrachtschip dat naar aard en inrichting niet aan de vaart is onttrokken.

Met name de toevoeging niet aan de vaart onttrokken is belangrijk. Het is bekend dat replica's worden gebouwd die boven de waterlijn ogen als een varend vrachtschip maar onder water een rechthoekige bak hebben. Ook oudere schepen worden wel op die manier geconserveerd. Niet uit de vaart genomen heeft dus in eerste instantie te maken met de vorm van het casco en ten tweede met het al of niet aanwezig zijn van een roer dan wel dat de aanwezigheid van een roer gemakkelijk te herstellen is. Een roer is namelijk essentieel voor de vaarbaarheid cq. manoeuvreerbaarheid van een vaartuig. Hoe het vaartuig in beweging komt is van minder belang.

Het mag duidelijk zijn dat ik bij het opstellen van deze uitzondering zo dicht mogelijk gebleven ben bij de voorgestelde wetswijziging en de toelichting die daar bij hoort.

Hoewel het voor de hand ligt, mis ik een passage in de wet (swijziging) en/of toelichting dat met ingang van deze wetswijziging woonboten ook in aanmerking komen voor de Nationale Hypotheekgarantie.

Voorts mis ik in de wetswijzigingen cq. de toelichting bij de wet de positie van huurders (huurbescherming en huurtoeslag). Het is in feite niet meer dan logisch dat huurders van woonboten die bouwwerken zijn deze rechten verkrijgen.

Een belangrijke vraag die openstaat: kan een gemeente naast een omgevingsvergunning ook nog een aparte ligplaatsvergunning eisen? Naar mijn oordeel niet omdat met het invoeren van de

wetswijziging alle bestaande vergunningen worden omgezet in een omgevingsvergunning. Is het niet nodig om expliciet uit te sluiten dat de gemeente per ligplaats maar een soort vergunning kan uitschrijven? Bij een vergunning tot het innemen van een ligplaats zou het dan gaan om schepen/vaartuigen die geen bouwwerk zijn. Dit sluit tevens aan op voorgaande opmerkingen over de gewenste uitzondering ten aanzien van het Bouwbesluit.

Tenslotte acht ik het noodzakelijk dat met deze wetswijziging ook wordt vastgelegd dat de elke ligplaatsaanbieder geen tarief anders dan de roerend zaakbelasting of in voorkomende gevallen van waterwoningen onroerend zaakbelasting mag innen. Daarmee is de gelijkschakeling van wonen op het water en wonen op de wal ook in fiscale zin te realiseren. Het komt nu nog te vaak voor dat woonboten voor verschillende (hogere) tarieven worden aangeslagen die meer lijken op belastingheffing voor recreatie dan belastingheffing voor wonen.

Daarbij kan opgemerkt worden dat de versterking van de rechtspositie die met deze wet kan worden bereikt ongetwijfeld effect zal hebben op de WOZ-waarde en daarmee zal leiden tot een hogere belastingopbrengst voor de gemeente.

Als gevolg van de wijziging van de Woningwet zal de gemeente (zoals al de bedoeling was bij de wetswijziging uit 1991 van de Wet op de Woonwagens en Woonschepen) de enige instantie zijn die ligplaatsen aanwijst en daar vanaf nu omgevingsvergunningen voor verleent. Rijk, waterschappen en provincies dienen waar nodig ligplaatsen voor woonboten over te dragen aan de gemeente.

Verwachtend u hiermee, voldoende te hebben geïnformeerd, verblijf ik,

Met vriendelijke groet,

Klaas Koetje