

Aan het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Turfmarkt 147
2511 DC 'S-GRAVENHAGE

Betreft: Internetconsultatie Wijziging Woningwet in verband met definitie bouwwerk

Zoetermeer, 9 juni 2015

Geachte dames en heren,

De voorgestelde wetswijziging is besproken op het ministerie en ik was daarbij in de gelegenheid aan die discussie bij te dragen. Oorspronkelijk ter assistentie van de heer E. Blaauw, degene die via de Landelijke Woonboten Organisatie expertise mocht inbrengen. Maar toen eenmaal bleek welke ongewenste consequenties er voor het varend erfgoed aan de orde waren, zelf ook namens de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig. Het is ons in die bijeenkomsten gezamenlijk niet gelukt voldoende helder over te brengen, dat het stellen van regels in dit verband op z'n minst heel erg lastig zou worden en bovendien naar onze mening, zeker voor varende schepen, niet noodzakelijk. Dat er zoveel aspecten aan het wonen op vooral varende schepen zijn, dat het stellen van regels via het Bouwbesluit in dit geval zeker niet passend zou zijn.

Daarom merk ik naar aanleiding van de internetconsultatie met betrekking tot de wijziging Woningwet in verband met definitie bouwwerk en de daar gestelde vraag "wat is uw zienswijze ten aanzien van dit voorstel met betrekking tot het overgangsrecht en het vastleggen van de definitie van bouwwerk?" het volgende op:

De uitspraak van de Raad van State ziet op een situatie waarbij de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State stelt: "Bij beantwoording van de vraag of [de woonboot] als bouwwerk moet worden aangemerkt, is niet bepalend hoe die verbondenheid fysiek is vormgegeven, maar is doorslaggevend dat [de woonboot] is bedoeld om ter plaatse als woning te functioneren. (Uitspraak 201306684/1/A1 van woensdag 16 april 2014)

Op kamervraag 2 van het lid Albert de Vries, ingezonden 5 juni 2014:

Kunt u toelichten wat de gevolgen zijn van deze uitspraak waarin de Raad van State een boot als bouwwerk definieert met als primaire argument dat «een boot ter plaatse functioneert als bouwwerk»?

antwoorde de Minister voor Wonen en Rijksdienst:

Door een boot als bouwwerk aan te merken is het bouwen of verbouwen daarvan omgevingsvergunningplichtig. In dat verband moet voldaan worden aan de bouwregels van een bestemmingsplan en redelijke eisen van welstand. Tegelijkertijd moet voldaan worden aan de regels voor bouwkwaliteit uit het Bouwbesluit 2012. Het gevolg van de uitspraak is verder dat lokale regels met betrekking tot (bouw)technische kwaliteit van (woon)boten en lokale vergunningenstelsels voor het afmeren van een (woon)boten, voor zover deze als bouwwerk zijn aan te merken, niet langer gelden. Een consequentie is ook dat formeel veel bestaande woonboten en andere drijvende bouwwerken als illegaal bouwwerk moeten worden aangemerkt. Legalisatie daarvan binnen het door de uitspraak van toepassing geworden wettelijk kader is in de regel niet mogelijk, bijvoorbeeld omdat de woonboot niet voldoet aan de technische voorschriften die op grond van het Bouwbesluit 2012 voor bouwwerken gelden.

De minister stelt nu voor de definitie van bouwwerk in de Woningwet te wijzigen. Door de voorgestelde wijziging zouden drijvende objecten die langer dan drie maanden met een woon- of andere gebruiksfunctie ergens afgemeerd liggen onder het bouwbesluit en de omgevingswet gaan vallen. Het probleem met de voorgestelde wetswijziging is echter, dat die wijziging niet aansluit bij de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 14 april 2014. Want die zegt:

Voorts is de enkele omstandigheid dat in de toelichting bij het Bouwbesluit wordt opgemerkt dat een woonboot geen bouwwerk in de zin van de Woningwet is, niet beslissend voor het oordeel over de vraag of een woonboot als [de woonboot] al dan niet een bouwwerk is, nu deze opmerking niet in de tekst van het Bouwbesluit is neergelegd, maar slechts in de toelichting is opgenomen, terwijl ook de Wabo geen bepaling bevat die een woonboot als [de woonboot] uitzondert van het toepassingsbereik ervan, ook niet in verbinding met het Bouwbesluit.

Het betekent dat ondanks de min of meer geruststellende redactie van de voorgestelde voorgestelde memorie van toelichting, die aangeeft dat de een aantal drijvende objecten waarmee wordt gevaren niet bedoeld zijn om als bouwwerk te worden aangemerkt, dit niet in de voorgestelde wettekst is opgenomen en dat die toelichting daarvoor volgens de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State niet beslissend is, want: "nu deze opmerking niet in de tekst van het Bouwbesluit is neergelegd, maar slechts in de toelichting is opgenomen."

Bij de formulering van de wijzigingen in de wet is van de nieuwe, toekomstige tekst uitgegaan. Het is daarbij voor degenen die met schepen varen duidelijk, dat er bij het opstellen van de tekst onvoldoende rekening gehouden is met het feit, dat het verblijven op het water op veel meer manieren kan, dan uitsluitend via bewoning van schepen. Vaartuigen kunnen eenvoudig en vaak van functie veranderen als een kameleon van kleur.

De voorgestelde memorie van toelichting zegt op pagina 7:

Op bestaande drijvende objecten die door functiewijziging voortaan als drijvend bouwwerk gebruikt gaan worden, zullen dezelfde Bouwbesluitvoorschriften van toepassing zijn als door het overgangsrecht op bestaande drijvende bouwwerken van toepassing zullen zijn. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan een binnenvaartschip dat voortaan voor permanente bewoning gaat worden gebruikt en waarmee ligplaats op een voor woonboten aangewezen ligplaats wordt ingenomen.

In de voorbereiding voor het wetsvoorstel is vaak gesproken over een formulering "als boot geboren", waarmee dan eigenlijk een "als zelfstandig varend vaartuig gebouwd en als zodanig nog steeds in de vaart zijnd schip" wordt bedoeld. Uiteindelijk zijn in de teksten die nu aan de orde zijn daarvoor de termen "beroepsvaart", "binnenvaartschip", "vrachtschip" en "pleziervaartuig" door elkaar en zelfs zonder definitie gebruikt.

De voorgestelde memorie van toelichting zegt op pagina 4:

Varende schepen, zoals binnenvaartschepen waar ook op gewoond wordt, vallen niet onder de in dit wetsvoorstel opgenomen definitie van bouwwerk, ook niet als deze langer dan drie maanden op een bepaalde plek liggen. Die schepen zijn bedoeld voor de beroepsvaart en het wonen is dan van ondergeschikt belang. Een dergelijk schip is niet bedoeld ter plaatse te functioneren als bouwwerk.

Maar of een schip beroepsmatig, bedrijfsmatig of recreatief wordt gebruikt, kan je aan de buitenkant van een schip meestal niet zien. Een voormalig bedrijfsvaartuig dat uit de binnenvaart komt en is opgebouwd voor bewoning, kan goed beroepsmatig, zeilend en bewoond in de chartervaart als "bruine vloot" worden ingezet. Dan gaat het om beroepsvaart.

Bij wonen aan boord buiten de beroeps- en bedrijfsmatige vaart gaat het vaak om traditionele vaartuigen. Internationaal kan daarbij als definitie gebruikt worden:

“Traditioneel vaartuig”: een vaartuig dat op grond van zijn leeftijd, zijn technische of constructieve karakteristieke eigenschappen, zijn zeldzaamheid, zijn betekenis voor het behoud van traditionele principes van het zeemanschap of van binnenvaarttechnieken of zijn betekenis voor een tijdperk uit historisch oogpunt het waard is, te worden behouden, en dat in het bijzonder voor demonstratiedoeleinden wordt gebruikt of de replica daarvan;

“Replica van een traditioneel vaartuig”: een vaartuig dat voornamelijk uit oorspronkelijk materiaal in overeenkomstige bouwwijze volgens tekeningen of ontwerpen als traditioneel vaartuig werd nagebouwd”.

Deze definities zijn door het European Maritime Heritage voorgesteld voor Hoofdstuk 19 van de Europese Richtlijn 2006/87/EG en deze zijn international in Europa al vele malen gecommuniceerd.

"Een Varend historisch woonschip is een object dat als zelfstandig vaartuig is gebouwd, naar aard en inrichting niet aan de vaart onttrokken en dat op grond van zijn leeftijd, zijn technische of constructieve karakteristieke eigenschappen, zijn zeldzaamheid, zijn betekenis voor het behoud van traditionele principes van het zeemanschap of van binnenvaarttechnieken of zijn betekenis voor een tijdperk uit historisch oogpunt het waard is te worden behouden, of de replica daarvan."

In de voorgestelde memorie van toelichting wordt regelmatig de term "woonboot" gebruikt. Maar wat is een woonboot? Dat is in de wet niet gedefinieerd. De Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State is van oordeel dat zo'n schip moet worden aangemerkt als een bouwwerk, los van het feit dat het kan worden verplaatst.

Varende woonschepen hebben twee bedoelingen: varen en wonen, beide zijn even belangrijk. Als men ons varend erfgoed wil behouden zal dat financieel mogelijk moeten zijn. Dat kan vaak alleen door op het schip te wonen.

Een aantal leden van Landelijk Vereniging tot Behoud van het Varend Bedrijfsvaartuig, de Vereniging de Motorsleepboot en de Stichting tot Behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten wonen bijvoorbeeld vaak aan boord, maar hun schepen liggen niet altijd permanent op een plaats van bestemming. Die bestemming kan elke dag weer anders zijn. Ze varen ook door Nederland, zelfs verder door Europa. Ze zijn ons varend erfgoed en niet bedoeld om ergens ter plaatse blijvend of langer dan drie maanden te functioneren, meestal ook niet als er op gewoond wordt. Maar niets houdt ze desondanks tegen om toch ergens langer dan drie maanden voor de wal te gaan.

De voorgestelde memorie van toelichting zegt op pagina 12:

Een vrachtschip is bedoeld om vracht mee te vervoeren en is daarmee, ook als naast het vervoeren van vracht op het schip gewoond wordt, geen bouwwerk. Wanneer echter een vrachtschip op een ligplaats wordt gelegd met de bedoeling daar, op die plek van bestemming, permanent te worden bewoond, dan is in principe sprake van een bouwwerk.

Cruciaal is hier "de bedoeling daar, op die plek van bestemming, permanent te worden bewoond". En dan gaat het vooral om dat permanent. Het is meestal de bedoeling van het varend erfgoed een ligplaats permanent te reserveren voor een bepaald schip, maar niet om er altijd alleen maar te liggen. Zo'n schip vaart, ook al ligt het dan meestal ergens voor de wal. Het komt daar af en toe weer terug, vaak alleen 's winters, omdat de buitentemperaturen het dan niet meer aanlokkelijk maken door het land te varen.

De Raad van State zegt in de betreffende uitspraak ECLI:NL:RVS:2014:1331

Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen (uitspraak van 17 juli 2013 in zaak nr. 201300743/1/A1), kan voor de uitleg van het begrip bouwwerk ook bij toepassing van de Wabo aansluiting worden gezocht bij de modelbouwverordening die een bruikbare omschrijving van het begrip bouwwerk omvat.

Deze definitie luidt:

“elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die op de plaats van bestemming hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond, bedoeld om ter plaatse te functioneren”.

Kán aansluiting gezocht worden, zegt de Raad. Voor de Raad is het kennelijk geen noodzaak. Een andere wijze van probleemoplossing is dus wel degelijk mogelijk.

De voorgestelde memorie van toelichting zegt op pagina 8:

De oplossing zou dan wellicht gevonden moeten worden in het uitsluiten van alle drijvende objecten van de Woningwet. Dat zou betekenen dat woningen, restaurants of winkels enkel vanwege het feit dat ze op het water worden gebouwd, niet zouden hoeven te voldoen aan dezelfde eisen als die worden gesteld aan hetzelfde soort bouwwerken op het vaste land. Tevens zou dit tot gevolg hebben dat dit soort werken nog steeds niet verplicht hoeven te worden opgenomen in bestemmingsplannen, hetgeen minder rechtszekerheid biedt.

En dat is een misvatting. Het is goed mogelijk zelfstandig varende drijvende objecten waarop gewoond wordt van de woningwet uit te sluiten en te bepalen dat in bestemmingsplannen ligplaatsen moeten worden opgenomen en op de verbeelding moeten worden ingetekend, met daarbij aan te geven of er al dan niet gewoond mag worden. Dan moet een hotel, drijvend terras van een restaurant, discotheek, een bajesboot of een vaste bunkerboot wel aan de eisen van het Bouwbesluit voldoen. De schepen van het varend erfgoed zijn per definitie niet bedoeld om alleen maar ergens ter plaatse te functioneren. Die varen (af en toe).

De voorgestelde memorie van toelichting zegt op pagina 8:

Daarnaast speelt ook de eerder genoemde roep naar meer gelijkheid tussen wonen op het water en het land een rol.

Zo lang huurbescherming en huurtoeslag nog steeds niet mogelijk zijn voor woonboten of woonschepen, is er weinig gelijkheid in behandeling.

Nu is het voorstel om de definitie aan te passen tot:

"constructie van enige omvang, die op de plaats van bestemming direct of indirect met de grond verbonden is en bedoeld is om langer dan drie maanden ter plaatse te functioneren. "

Om te beginnen betekent dit, dat opnieuw jurisprudentie zal ontstaan, omdat van de tot dusver gebruikelijke formulering is afgeweken. Dat is weliswaar beargumenteerd gebeurd, maar de rechter zal zich er eerst over moeten uitspreken.

Hier zegt de Raad van State dat de mogelijkheid van verplaatsen geen rol speelt. En het is juist dit element, dat belangrijk is voor varende woonschepen, vooral voor varend erfgoed. Voor varende schepen geldt namelijk, dat ze moeten voldoen aan regelgeving die is geënt op internationale regelgeving. Verdragen gaan boven de wet. In Nederland op dit moment het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 en Europese richtlijn 2006/87/EG.

In de definitie is het element "bedoeld is om langer dan drie maanden ter plaatse te functioneren" van wezenlijk belang. Nergens in het wetsvoorstel of de memorie van toelichting is echter te vinden hoe die termijn moet worden bepaald. Criteria over hoe het "bedoeld" moet worden vastgesteld zijn niet gegeven. Wie bepaalt wat er bedoeld wordt?

Om te bezien hoe het wetsvoorstel uitwerkt voor verschillende categorieën schepen geef ik een aantal voorbeelden:

1. een binnenschip waarop door de schipper wordt gewoond, dat in de beroepsvaart door omstandigheden langer dan drie maanden op één plaats voor de wal blijft liggen.

De voorgestelde memorie van toelichting zegt op pagina 4:

Varende schepen, zoals binnenvaartschepen waar ook op gewoond wordt, vallen niet onder de in dit wetsvoorstel opgenomen definitie van bouwwerk, ook niet als deze langer dan drie maanden op een bepaalde plek liggen. Die schepen zijn bedoeld voor de beroepsvaart en het wonen is dan van ondergeschikt belang. Een dergelijk schip is niet bedoeld ter plaatse te functioneren als bouwwerk.

Uit de meer genoemde uitspraak van de Raad van State blijkt echter, dat niet wordt gekeken naar het feit of een schip kan varen, omdat dit volgens de Raad volgens de definitie van bouwwerk geen rol speelt. Al dan niet varen is echter niet in de voorgestelde wettekst opgenomen, maar wordt uitsluitend genoemd in de voorgestelde memorie van toelichting. Dat is, zoals hiervoor al betoogd, nu juist het probleem. Bedenk: In de toelichting bij het Bouwbesluit 2012 is destijds opgenomen dat een woonschip of woonark geen bouwwerk is in de zin van de Woningwet (Stb. 2011, 416, pagina 188). Desondanks vindt de Raad van State dat een schip een bouwwerk volgens de definitie van bouwwerk is. Het is dus absoluut noodzakelijk een verwijzing naar schepen in de wettekst op te nemen. Impliciet vraagt de Afdeling hier om.

2. Een groot plezierjacht waarop door pakweg twee gepensioneerden wordt gewoond en dat 's zomers door Europa toert, maar 's winters voor de wal ligt. Ze hebben alleen nog maar een briefadres en geen woning meer aan de wal.

De voorgestelde memorie van toelichting zegt op pagina 5:

Dat is eveneens het geval met pleziervaartuigen. Dit zijn schepen die bedoeld zijn om mee te varen. Het gegeven dat een pleziervaartuig voor langere tijd in een haven ligt, maakt het niet tot een bouwwerk.

De toelichting spreekt van pleziervaartuigen. Het verrassende is, dat je in Nederland wel in een camper op een camping kan wonen zonder dat het Bouwbesluit 2012 er op van toepassing wordt verklaard, maar als zo'n rijdende woning op een ponton wordt gereden zou hij plotseling wel aan dat besluit moeten gaan voldoen. Want in tegenstelling tot die camper wordt het anders, als je volgens de definitie van de wet op een jacht gaat wonen.

De voorgestelde memorie van toelichting zegt op pagina 5:

Indien zo'n vaartuig wordt verbouwd waardoor het bijvoorbeeld primair een woning wordt en niet meer is bedoeld om mee te varen, dan zal (opnieuw) beoordeeld moeten worden of er dan wel sprake is van een bouwwerk.

Maar het wordt helemaal niet verbouwd, de eigenaren nemen genoeg met het schip zoals het van de werf kwam. Is het dan een drijvend bouwwerk volgens de wet?

3. Een historisch vaartuig van het varend erfgoed, een voormalig zeilend bedrijfsvaartuig, wordt 's zomers beroepsmatig gebruikt in de chartervaart, bekend als de bruine vloot. Er wordt ook gedurende het hele jaar op gewoond. Dan gaat het om beroepsvaart. Die schepen liggen 's winters meestal langer dan drie maanden voor de wal en veel van deze schepen worden dan gebruikt als drijvend hotel.

De voorgestelde memorie van toelichting zegt op pagina 4:

Varende schepen, zoals binnenvaartschepen waar ook op gewoond wordt, vallen niet onder de in dit wetsvoorstel opgenomen definitie van bouwwerk, ook niet als deze langer dan drie maanden op een bepaalde plek liggen. Die schepen zijn bedoeld voor de beroepsvaart en het wonen is dan van ondergeschikt belang. Een dergelijk schip is niet bedoeld ter plaatse te functioneren als bouwwerk.

Het zou heel vreemd zijn als de eisen aan een schip dat betalende passagiers vervoert, veel lichter zouden zijn dan de eisen aan een schip waar een particulier met zijn eigen gezin op woont. Gewoonlijk is dat bij commercieel en particulier gebruik andersom.

Het verschil tussen deze beroepsvaart en recreatievaart is het feit dat bij de beroepsvaart in de roef permanent en in dit geval in het ruim tijdelijk wordt gewoond.

4. Een historisch vaartuig van het varend erfgoed, waarop ook gedurende het hele jaar wordt gewoond. Het neemt deel aan de schepencarrousel en neemt een paar keer per jaar voor een aantal maanden ligplaats in een andere stad.

Het is een voormalig bedrijfsvaartuig, bedoeld voor de beroepsvaart, het wordt alleen recreatief gebruikt als bewoond pleziervaartuig. De vraag is dan: Wordt het een drijvend bouwwerk als het een keer langer dan drie maanden in een stad ligplaats heeft? En hoe wordt die termijn van drie bedoelde maanden eigenlijk berekend? Daar geeft het wetsvoorstel geen uitsluitel over.

5. Een historisch vaartuig van het varend erfgoed, geregistreerd als Varend Monument, waarop ook gedurende het gehele jaar wordt gewoond, dat ligplaats heeft in een historische haven.

Het stellen van bouwkundige eisen aan zulke schepen brengt de status voor het Nationaal Register Varende Monumenten in gevaar. Dat vraagt dat de schepen zoveel als praktisch en nautisch mogelijk is gerestaureerd worden naar een beeld, zoals dat minstens 50 jaar geleden was. Het daarvan afwijken maakt het onmogelijk ligplaats te vinden in historische havens van veel gemeenten. Die stellen zo'n status als eis.

Het vervallen van de status verkleint de kans dat het schip als varend erfgoed behouden kan blijven. Dat is geheel in strijd met het staand en komend erfgoedbeleid van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. Bij de parlementaire behandeling van de nieuwe Erfgoedwet kwam duidelijk naar voren dat er meer aandacht moet komen voor het varend, rollend, rijdend en vliegend erfgoed. Het is ook niet voor niets dat Sail Amsterdam het grootste evenement in Nederland is.

6. Jongelui kopen straks een spits uit de beroepsvaart, standaard ruim 38 meter lang, en willen er op gaan wonen. Ze korten het in tot 30 meter en maken het ruim bewoonbaar. Laten ze de motor in het schip staan en gaan er voor hun plezier mee door Nederland zwerven, dan verblijven ze nergens langer dan drie maanden en hoeven zich niet aan de regels van het Bouwbesluit te houden. Maar als ze besluiten om ten behoeve van een schoolgaand kind een langere periode - zeg een schooljaar - ergens te blijven liggen, zouden ze dan moeten gaan verbouwen?

De voorgestelde memorie van toelichting zegt op pagina 7:

Op bestaande drijvende objecten die door functiewijziging voortaan als drijvend bouwwerk gebruikt gaan worden, zullen dezelfde Bouwbesluitvoorschriften van toepassing zijn als door het overgangsrecht op bestaande drijvende bouwwerken van toepassing zullen zijn. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan een binnenvaartschip dat voortaan voor permanente bewoning gaat worden gebruikt en waarmee ligplaats op een voor woonboten aangewezen ligplaats wordt ingenomen.

Ze liggen echter gewoon voor een loswal langs een provinciale weg, waar nog voldoende ruimte was. Geen voor woonboten aangewezen ligplaats. Die zijn namelijk uitermate schaars. Ze voldoen dus niet aan omschrijving als gegeven in de toelichting.

7. Vergelijkbaar. Een keurig voor bewoning ingetimmerde luxe motor wordt uitsluitend recreatief gebruikt, de eigenaar woont met zijn gezin aan de wal. Het schip krijgt in het overgangsrecht een omgevingsvergunning. Het is geen drijvend bouwwerk, er werd alleen recreatief mee gevaren, was niet bedoeld om ter plaatse te functioneren. Maar er volgt na een paar jaar een echtscheiding en meneer gaat aan boord wonen. Het schip blijft voortaan langer dan drie maanden op de ligplaats liggen. Moet hij dan eerst het schip in overeenstemming brengen met de eisen van het Bouwbesluit?

De voorgestelde memorie van toelichting zegt op pagina 7:

Op bestaande drijvende objecten die door functiewijziging voortaan als drijvend bouwwerk gebruikt gaan worden, zullen dezelfde Bouwbesluitvoorschriften van toepassing zijn als door het overgangsrecht op bestaande drijvende bouwwerken van toepassing zullen zijn. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan een binnenvaartschip dat voortaan voor permanente bewoning gaat worden gebruikt en waarmee ligplaats op een voor woonboten aangewezen ligplaats wordt ingenomen.

Het was alleen geen binnenvaartschip en het ligt niet op een ligplaats die voor woonboten is aangewezen. Bovendien was het een drijvend object en daarvoor is geen overgangsrecht van toepassing. Dat is geschreven voor drijvende bouwwerken en niet voor drijvende objecten die van functie verwisselen naar drijvend bouwwerk. Het betekent dat na het van kracht worden van deze wetswijziging keurig voor recreatieve bewoning ingetimmerde schepen plotseling verbouwd moeten gaan worden, als er op langer dan drie maanden op gewoond gaat worden. Het maakt die schepen praktisch onverkoopbaar.

Bovendien, en dat is nog belangrijker, dat overgangsrecht is wel aangegeven in de toelichting, maar niet in de wet geregeld. Dat is in strijd met aanwijzing 165 van de vigerende Aanwijzingen voor de regelgeving.

8. Een liefhebber vindt over drie jaar een sterk verwaarloosd schip en ziet er prachtige lijnen in. Hij heeft net voldoende geld om het voor de sloop te behouden, maar dat lukt alleen als hij op het schip gaat wonen. De bedoeling is om het weer als varende erfgoed onder zeil te brengen. Er moet bijvoorbeeld weer een mast op komen. Hij vindt een gemeente met een historische haven, dat het schip graag wil hebben, mits het voldoet aan de eisen die de historische haven aan schepen stelt. Authenticiteit is dan het sleutelwoord.

Gemeenten zien graag dat hun historische havens voor de inwoners van de gemeente en toeristen attractief zijn en de ervaring heeft geleerd dat zulke havens alleen kunnen bestaan als ze met medewerking van de gemeente kunnen worden geëxploiteerd.

De voorgestelde memorie van toelichting zegt op pagina 7:

Op bestaande drijvende objecten die door functiewijziging voortaan als drijvend bouwwerk gebruikt gaan worden, zullen dezelfde Bouwbesluitvoorschriften van toepassing zijn als door het overgangsrecht op bestaande drijvende bouwwerken van toepassing zullen zijn. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan een binnenvaartschip dat voortaan voor permanente bewoning gaat worden gebruikt en waarmee ligplaats op een voor woonboten aangewezen ligplaats wordt ingenomen.

Als hij het schip zou verbouwen naar de eisen die het huidige Bouwbesluit stelt, mag het naar alle waarschijnlijkheid niet in de historische haven. Kortom, zoals het wetsvoorstel nu luidt kunnen er geen nieuwe historische schepen meer worden gerestaureerd, anders dan door mensen die rijk genoeg zijn om een schip naast een woning aan te houden. De overige casco's moeten maar naar de sloper. Dat is in strijd met het erfgoedbeleid.

9. Een bewoond voormalig bedrijfsvaartuig gaat naar de werf. Daar wordt geconstateerd dat het hijsttuig niet meer veilig is en de stalen mast en giek worden van het schip gesloopt. Het geeft een wezenlijke verandering aan het uiterlijk van het schip.

De voorgestelde memorie van toelichting zegt op pagina 7:

In zo 'n geval is het niet wenselijk dat de eigenaar daarna opnieuw een vergunning moet aanvragen voor het terugplaatsen van het bouwwerk, zo lang dit bouwwerk hetzelfde uiterlijk heeft en op dezelfde wijze op de oorspronkelijke plaats in het water wordt geplaatst.

Dat geeft dus twee beperkingen: het schip moet hetzelfde uiterlijk houden en het moet niet alleen weer op dezelfde locatie komen te liggen, het mag ook niet zwaaien (het moet "op dezelfde wijze" blijven liggen). Deze laatste beperking vindt geen steun in het voorgestelde wetsartikel 2.24 van de Wabo.

10. Een bewoond voormalig bedrijfsvaartuig gaat heerlijk op reis.

De voorgestelde memorie van toelichting zegt op pagina 15:

Ook in andere gevallen dan noodzakelijke werkzaamheden kan het bevoegd gezag van oordeel zijn dat een drijvend bouwwerk na verplaatsing mag worden teruggeplaatst zonder dat daarvoor opnieuw een omgevingsvergunning hoeft te worden aangevraagd. Gedacht kan worden aan het geval dat een woonboot in verband met een reis toch tijdelijk niet op de ligplaats is. Op grond van het tweede lid kan het bevoegd gezag een dergelijke afweging maken.

Kán, maar het hoeft niet, en dan zelfs ook nog eens op aanvraag. En dan:

Daarnaast wordt voorgesteld dat in een omgevingsvergunning met betrekking tot een drijvend bouwwerk op aanvraag kan worden bepaald dat op grond van dezelfde vergunning het drijvende bouwwerk opnieuw geplaatst mag worden. Hierbij wordt geregeld dat het bevoegd gezag in de vergunning voorwaarden kan stellen voor het opnieuw mogen gebruiken van de vergunning.

Dan kan het bevoegd gezag daar dus ook nog eens andere voorwaarden aan verbinden. Het geeft derhalve geen enkele rechtszekerheid over een ligplaats. En zonder ligplaats heeft een schip uitsluitend nog schrootwaarde. Het gaan varen wordt daarmee volgens dit voorstel uitermate riskant. De schipper wordt afhankelijk van de goede wil van een ambtenaar bij een gemeente.

Geheel geen aandacht is hierbij besteed aan het feit dat veel ligplaatsen worden gehuurd. Het risico bestaat daarmee dat een schipper/eigenaar wel moet betalen voor zijn ligplaats, maar er misschien niet mag terugkeren als hij eens aan de reis is geweest. Nergens is bepaald dat zo'n terugplaatsgarantie is opgenomen in de van rechtwege verkregen omgevings- of ligplaatsvergunning.

11. Er zijn nog aardig wat schepen die op een ligplaats liggen die niet in een bestemmingplan zijn opgenomen.

De voorgestelde memorie van toelichting zegt op pagina 4:

Met deze wet komt er geen verplichting ligplaatsen op te nemen in bestemmingsplannen, maar de bouwwerken dienen wel opgenomen te worden/zijn in bestemmingsplannen. Dit betekent dat ook dit soort permanente drijvende bouwwerken opgenomen moeten worden in bestemmingsplannen.

Het betekent dat er via deze wetswijziging alleen een verplichting zou komen voor het opnemen van bewoonde schepen. Maar het is aan de gemeenteraad om te bepalen welke bestemming gronden hebben, ook als er water boven staat. Dat is een zaak van ruimtelijke ordening en niet van bouwregelgeving. Het risico bestaat dat in gemeenten waar men een hekel heeft aan woonboten, de schepen op deze wijze kunnen worden weggepest. Dat mag helemaal niet, naar mijn beste weten moet de bestemming naar het feitelijk gebruik zijn, zoals dat meestal al jaren het geval is.

De Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012 geeft aan dat het er dan om gaat dat de bestemming "wonen" wordt, met als functie 'drijvende woning'. De grond onder het water waar zo'n woonschip ligt, wordt dan bestemd onder de hoofdgroep "water" met als functie "woonschepenligplaats". Dan werkt het.

12. Als je een schip wil gaan verbouwen om er op te gaan wonen, dan gelden er wel degelijk regels die overeenkomen met de regels voor woningen aan de wal.

De voorgestelde memorie van toelichting zegt op pagina 6:

Bij een drijvend bouwwerk hoeft er dan bijvoorbeeld geen balkon/tuin, buitenberging of badkamer aanwezig te zijn. Daarnaast zullen voor bepaalde onderwerpen voor nieuwbouw dezelfde minimeisen gelden als voor bestaande bouw. Hierbij gaat het om eisen rond bijvoorbeeld daglicht, trappen, toiletruimte, afmetingen en hoogtes van verblijfsgebied (kamers) en hekwerk bij vloeren, trappen en hellingbanen.

Het is de vraag of het daarbij gaat om geheel nieuwe of bestaande casco's die worden omgebouwd. Op die bestaande schepen, die tot woonschip worden verbouwd, is het niet altijd mogelijk bijvoorbeeld achteraf alsnog de hoogte van het verblijfsgebied aan de eisen te laten voldoen.

13. Als drijvende bouwwerken rondreizen, aan welke regels met betrekking tot de Woningwet en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht moet worden voldaan in het overgangsrecht? De regels van de (tijdelijke, maar soms veel langer dan drie maanden) ligplaats of die van de plaats waar het schip geregistreerd is? Een schip hoeft niet geregistreerd te zijn in de plaats waar het ligt.
14. Een drijvend asielzoekerscentrum is een kruising tussen een bajesboot en een drijvend hotel. Het verschil is echter, dat de daar wonende vreemdelingen en vluchtelingen onder een heel ander regiem horen te vallen. Die hebben de wet niet overtreden en behoren niet in hun vrijheid te worden beperkt. Ze hebben alleen onderdak nodig en het aantal beschikbare normale woningen per gemeente is - zeker in de huidige tijd - beperkt.

Het opvangen van vreemdelingen en vluchtelingen volgens de Vluchtelingenwet is gebonden aan de instroom en die varieert enorm in de tijd. Het komt dus regelmatig voor dat deze schepen weer worden verkocht, vaak naar het buitenland. De ervaring heeft geleerd dat deze schepen daarom niet bedoeld zijn om permanent op een ligplaats blijven liggen. Ze passen dan niet in de voorgestelde definitie.

15. De voorgestelde memorie van toelichting zegt op pagina 9:

Voor bestaande drijvende objecten die voortaan als bouwwerk moeten worden aangemerkt, hoeft niet alsnog een vergunning te worden aangevraagd. Die objecten hoeven ook niet aan andere eisen te voldoen dan voorheen.

Maar dat is alleen maar als je er nu al op woont. Want het moet al bedoeld zijn om langer dan 3 maanden als bouwwerk te functioneren:

Artikel 131 Woningwet (nieuw) en Artikel 8.2a Wabo (nieuw)

1. Op een drijvend bouwwerk dat tot het tijdstip van inwerkingtreding van de wet tot wijziging van de Woningwet en enkele andere wetten in verband met de definiëring van het begrip bouwwerk voldeed aan de tot dat tijdstip bij of krachtens provinciale of gemeentelijke verordening gegeven voorschriften voor het bouwen of gebruiken van drijvende bouwwerken of waarvoor tot dat tijdstip geen voorschriften voor het bouwen of gebruiken ervan waren gegeven, zijn de artikelen 1b voor zover het de voorschriften betreft, bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdelen a en b, tweede lid, onderdelen a en b, 7b en 13 niet van toepassing.

Het probleem is dus dat schepen, die wel geschikt zijn om op te wonen, maar waar nu nog niet op gewoond, die alleen nog maar recreatief worden gebruikt, niet onder het overgangsrecht zullen vallen. Het betekent dat deze schepen - en er zijn er daar heel erg veel van - niet meer voor bewoning kunnen worden verkocht zonder ze eerst te verbouwen. Dat maakt ze praktisch onverkoopbaar, ook die kunnen naar de sloper.

Naar mijn beleving leidt de tot dusver voorgestelde tekst tot conflictopwekkende regelgeving. En die is niet toegestaan volgens aanwijzing 12 van de vigerende Aanwijzingen voor de regelgeving.

Hopelijk kunt u met deze reactie het wetsvoorstel verder aanpassen, zodat er niet alleen voor vast op een ligplaats liggende woonschepen, maar ook voor varende bewoonde en bewoonbare schepen veel meer rechtszekerheid ontstaat.

Met vriendelijke groet,

S.J. de Waard
Pinaskade 49
2725 EN Zoetermeer
06 43 04 46 57