

Vaanuit die systematiek heeft het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (verder HHNK) een discussienota "Beleid Wonen op Water" losgelaten onder de verdere titel "Ligplaatsen voor woonboten". (www.hhnk.nl/discussienota_beleidsregels_woonboten) Deze voorgestelde beleidsregels dienen ter invulling van hun waterschaps- en waterbelangenregelgeving, de zogenaamde Keur, vastgesteld in 2009.

Deze Keur van 2009 kent geen woonboten in de begripsomschrijvingen van art. 1.1. Ze vallen onder art. 1.1. sub p als zijnde werken:

"alle door menselijk toedoen ontstane of te maken constructies met toebehoren".

Ook wordt de formulering gevonden dat er sprake is van handelingen die al dan niet mogen. Dat geldt ook voor de woonschepen. Deze zijn een werk of een handeling. Ontheffing c.q. vergunning is mogelijk, maar al bij de voorafgaande Keur van 2006 wordt het aloude bevrozings- of doodvriesbeleid geformuleerd, want onder art. 5.2.6 j wordt gesteld:

"Het Hoogheemraadschap heeft als uitgangspunt dat er geen ontheffing verleend wordt voor nieuwe ligplaatsen langs waterkeringen".

Dat had vroeger al tot gevolg dat een langdurig bewoond schip langs een ongebruikte loswal werd weggejaagd met bestuursdwang onder andere omdat er dan geen recreatievaartuigjes meer konden afmeren aan deze loswal voordat ze onder de volgende brug doordoken.

Het per 13 november 2012 vastgestelde discussiestuk over ligplaatsen voor woonboten, waarop tot 15 april 2013 kon worden gereageerd, is dus de moeite van het bestuderen waard. Immers daarbij gaat het wel over woonboten. Weliswaar kent de rijkswetgeving al welhaast 95 jaar een vaste definitie voor woonschepen, nu in de Huisvestingwet art. 1 c:

"woonschip: schip dat uitsluitend of in hoofdzaak gebezigd wordt of bestemd is voor bewoning"

maar een kniesoor die daar over valt. Niet

Water als geld.

Volgens de rijkswetgever zijn de gemeenten verantwoordelijk voor woonbotenbeleid. Maar ook andere overheden kunnen op grond van hun specifieke belangen en bevoegdheden regels vaststellen ten opzichte van woonschepen. Dat geldt voor provincies, vaarwegbeheerders en water- en hoogheemraadschappen.

het Hoogheemraadschap want die definieert het volgende:

"De nota is bedoeld voor het wonen op het water met een vaste ligplaats. Hoewel drijvende kantoren, restaurants, horecaterassen en werkvlotten en andere drijvende objecten waarop overnachting mogelijk is niet kunnen worden gezien als woonboot, is het beleid hierop onverkort van toepassing."

Maar uw recreatiebootje of zeilbootje van uw kinderen, waar af en toe op kan worden geslapen dus overnacht, valt er dus ook onder. Maar vermoedelijk alleen bij het innemen van een nieuwe ligplaats want als doelstelling geldt ook:

"Deze nota is bedoeld om een kader te bieden voor het beoordelen van aanvragen voor een watervergunning voor het innemen van een ligplaats met een woonboot en voor het stellen van voorwaarden voor een eventuele huur- of erfpachtovereenkomst. In principe richt deze nota zich op nieuwe woonbotenlocaties, voor bestaande situaties wordt hier zoveel als mogelijk bij aangesloten."

Nu zult u voor uw plezierbootje niet zo snel een erfpachtovereenkomst willen afsluiten maar toch?? Het gebruik van het woord "principe" in overheidsteksten

noopt tot opletten. Gewone mensen denken bij "principe" aan een vaste, zeer moeilijk doorbreekbare opvatting waarop je kunt vertrouwen. Maar in overheidstaal betekent het dat er een regeling is ingebouwd om juist wél af te wijken van de regeling. En dat staat in voetnoot 2 bij de bovenstaande tekst.

"Bij bestaande situaties spelen meerdere belemmeringen een rol, waaronder de toetsing van de waterkering, gebruik van de oeverkavel, etcetera. Voor die gevallen betekent dit dat gezocht wordt naar een maatwerkoplossing. Indien dit niet mogelijk is dan de ligplaats opheffen en de woonboot verwijderen."

Onder het kopje "Afstemmen belangen" wordt duidelijk wat er bedoeld wordt want:

"Gezien deze belangen en de daaruit voortvloeiende eisen wil HHNK het ontwikkelen van woonbotenlocaties alleen voor projectlocaties toestaan."

Met bovenstaande in de inleiding van het stuk is de toon gezet. Alleen grote projecten met erfpacht of huur, waaraan door het HHNK verdiend kan worden, zijn mogelijk en uw individuele woonboot kan worden verwijderd als er niet aan de nieuwe eisen wordt voldaan.

Hoe doen ze dat?

Door het koppelen van waterkavel en oeverkavel en door het weer knoeien met definities die afwijken van de eerder genoemde in de inleiding. Want nu vallen ook bedrijfsmatig of soortgelijke activiteiten uitgeoefend onder de definitie woonboot. En wordt het onbenullig geklets over restanten van en (in aanbouw zijnde) woonarken, drijvende waterwoningen, woonschepen, etcetera herhaald. Wee uw gebeente als u in een etcetera op het water woont.

Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen nieuwe woonbotenlocaties (waar, op het moment van vergunningaanvraag, geen ligplaats voor een woonboot is) en bestaande locaties:

- situaties van voor 1 januari 2003: de inrichting van de water- en de oeverkavel bestemd voor woonboten die op 31 december 2002 bij het Hoogheemraadschap bekend zijn en zijn opgenomen in bestemmingsplannen.
- situaties vanaf 1 januari 2003: woonbotenlocaties die niet vallen onder nieuwe of voor 1 januari 2003.

Als uw woonschip niet bekend was of niet was opgenomen in een bestemmingsplan, óf u bent van na 1 januari 2003, zult u na vele jaren alsnog vallen onder de maatwerkoplossing "ligplaats opheffen en woonboot verwijderen". Tenzij u in een erfpachtproject wordt ondergebracht.

Nieuwe woonbotensituaties, punt 3 van de nota

Deze gelden, volgens het HHNK, voor een moderne woonboot die doorgaans een breedte heeft van 6 meter, 1 meter van de kant ligt en een omloop heeft van 1 meter. Daardoor ontstaat een waterkavelbreedte van 8 meter vanuit de oever. Ook andere combinaties zijn mogelijk zolang de vrije ruimte van 5 meter in acht wordt genomen. De afstand vanaf de oever moet altijd 1 meter zijn. Dat er ook een hele hoop oude woonboten zijn met andere, zeer variërende maten, lijkt het HHNK te ontgaan.

In de beleidsregels wordt verder een groot aantal uitvoeringsvoorwaarden gesteld om de belangen van het HHNK te beschermen waarvan een aantal begrijpelijk zijn, maar een aantal worden bepaald door andere dan waterbeschermingsbelangen.

Waarom een woonboot door middel van een beugelconstructie flexibel aan afmeerpalen moet worden verbonden, kan alleen begrepen worden vanuit de poging om van deze woonboten onroerende vererfpachtbare waterwoningen te maken. Ook valt op dat de woonbooteigenaar bijvoorbeeld onderhoudsplichtig wordt voor het onderhoud en het op diepte houden van het water (0,3 m minimaal, ook bij droogte) en de beschoeiing. Zo dient de woonbooteigenaar ook de rietkraag jaarlijks te onderhouden, tenzij het om een gezonde rietkraag gaat, dan maar eens in de twee jaar. Voer hem dus geregeld bij. Er volgt ook nog een groot aantal regels voor vaarwater en walgebruik en bijvoorbeeld parkeerplaatsen.

De conclusie moet zijn dat na uitgebreide toetsing, waarbij het HHNK vooral maar niets wenst te doen aan onderhoud en instandhouding van het door haar beheerde gat in het water, zij alle kosten van het projectmatig neerleggen van waterwoningen gaat leggen bij anderen. Maar ook dat u, als individuele woonbootbewoner, geen kans meer maakt en vermoedelijk als u er al voor of na 2003 in hun water ligt grote kans heeft te worden verwijderd in overeenstemming met hun discussienotavoorstellen óf wordt verplicht marktconform te gaan betalen voor uw veranderde ligplaats. Erfpacht bijvoorbeeld, een vrijwillige, privaatrechtelijke overeenkomst. Maar de kans is groot dat bij u, indien u niet vrijwillig een groot bedrag kunt betalen, door dwang zal worden gestuurd. Want zo meldt het HHNK

"Tegen het overtreden van en om te voldoen aan gestelde privaatrechtelijke voorwaarden kan volgens de regels van het Burgerlijk Wetboek worden opgetreden".

Of dat het waterwonen gezelliger maakt is maar de vraag. Het maakt het wel duur, want zonder ook maar iets te doen aan het ontwikkelen van de ligplaats, strijkt het HHNK, hetzij linksom via de gemeentekas óf rechtsom via de woonbootbewoners, een groot bedrag aan euro's in haar marktconforme kas.

De motivatie is dus volledig financieel. Met maximale opbrengst. Een typische projectontwikkelaarmentaliteit waarbij deze overheidsorganisatie haar mogelijkheid

om bestuursdwang uit te oefenen bij individuele bootbewoners die buiten de 2003 peildatum vallen, niet lijkt te schuwen. Dat is nog al wat anders dan de vroegere traditionele rommelige knokploeg van louche projectontwikkelaars.

De bestaande woonbootsituaties.

Er zijn ongeveer 1250 woonboten in het beheergebied van HHNK, zoals vermeld in punt bijlage 5.3 Er werd niet bij gemeld welke vallen onder blijven of wegmoeten. Wel wordt een aantal situaties genoemd waarbij problemen te verwachten zijn met een oplossing tussen

"ligplaats wordt gelegaliseerd en een privaatrechtelijk huurovereenkomst opgesteld tot voorzover een privaatrechtelijk overeenkomst gesloten is deze op te zeggen."

En onder een punt 3 wordt gemeld: *"actief weigeren en gezamenlijk handhaven, direct ligplaats opheffen".*

Afwachten dus, maar het stemt niet vrolijk.

Verder worden de nieuwe regels van toepassing bij vervangen of verbouwen óf bij het opnieuw inrichten bij dijkversterking of onderhoud. En voor deze situaties en bij verkoop of vervanging van de woonboot dient de eigenaar een nieuwe watervergunning aan te vragen. Geen overschrijving van de oude vergunning op naam van de nieuwe rechthebbende dus meer.

Het HHNK gaat met deze discussienota een merkwaardige en voor de overheid gevaarlijke kant op. Het wil geld vangen voor hun gat in het water en de kosten en het onderhoud voor een project afwentelen op de gemeente en/of anderen die dat weer doorrekenen aan de uiteindelijke woonbootbewoner. Daarbij worden bestaande ligplaatsen/woonschepen ook gedwongen te voldoen aan de nieuwe eisen en financieringssystematiek en lijken daar ook toe gedwongen te zullen worden.

En dit allemaal in een tijd waarbij de hypothecaire financiering van ook woonboten problematischer is geworden en er geen sprake meer is van geld als water om woonruimte te verkrijgen op een woonboot. ■