

Vergaderjaar 2019–2020

32 730

Ligplaatsen voor woonboten

Nr. 19

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN KONINKRIJKSRELATIES

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 mei 2020

Op verzoek van de Vaste commissie voor Binnenlandse Zaken doe ik u hierbij mijn reactie toekomen op de brief van Woonboten Oostkanaaldijk Nijmegen (WON) te Nijmegen d.d. 21 februari 2020 met betrekking tot woonboten/Wet verduidelijking voorschriften woonboten (hierna Wvww). Naast deze brief van de bedrijvenvereniging TPN West heeft de commissie ook een brief ontvangen van de bewonersvereniging en de Landelijke Woonboten Organisatie, waarin zij hun zienswijze rond deze casus en in meer algemene zin over de Wvww kenbaar maken. Deze brieven heb ik ook in afschrift ontvangen en betrokken bij de beantwoording van het verzoek van de commissie.

Vooropgesteld moet zijn dat het bevoegd gezag in deze specifieke casus de gemeente is. Over de vraag of het wenselijk is dat de genoemde woonboten in Nijmegen gezien de lokale ruimtelijke omstandigheden daar gelegen zijn doe ik dan ook geen uitspraak. De brief van de bedrijvenvereniging TPN-West stelt echter in algemene zin dat er bij het opstellen van de Wvww illegale situaties zijn gelegaliseerd en dat dit hersteld zou moeten worden. Daarvan is mijns inziens op basis van onderstaande uitleg van de wet, geen sprake. In dat licht zie ik dus ook geen noodzaak tot het aanpassen van de Wvww.

De Wet verduidelijking voorschriften woonboten is op 1 januari 2018 in werking getreden. Aanleiding voor deze wet was een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 16 april 2014 die ten aanzien van woonboten een koerswijziging ten opzichte van eerdere uitspraken inhield. Woonboten (en andere drijvende objecten) die aan de uitspraak aangegeven kenmerken voldeden, moesten voortaan als bouwwerk in de zin van de Woningwet en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) worden aangemerkt. Dat bracht met zich dat zij (net zoals andere bouwwerken) aan een aantal specifieke technische, ruimtelijke en procedurele eisen zouden moeten voldoen. Geconstateerd werd dat zij in het algemeen niet aan de technische eisen voldeden en vaak ook niet alsnog daaraan zouden kunnen gaan voldoen. Met als

consequentie dat nagenoeg alle circa 10.000 woonboten in ons land binnen de betreffende regelgeving als illegaal en niet alsnog te legaliseren bouwwerk zouden moeten worden aangemerkt. Die consequentie was politiek, bestuurlijk en maatschappelijk niet aanvaardbaar. In antwoord op Kamervragen heeft het toenmalige kabinet dan ook aangegeven de wetgeving op dit punt te willen aanpassen. Dat heeft geleid tot de ontwerp-Wvww, die is opgesteld in overleg met vertegenwoordigers uit de kring van gemeenten en eigenaren en gebruikers van woonboten en door de Tweede Kamer met algemene stemmen is aanvaard.

Vertrekpunt in het wetsvoorstel was dat eigenaren en gebruikers van bestaande woonboten die op grond van de toen geldende regels tot de bedoelde uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak niet als illegaal werden aangemerkt, niet de dupe zouden moeten worden van de consequenties van de lijn in de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak. In de Wet verduidelijking voorschriften woonboten is dat vertrekpunt «eerst niet illegaal, dan ook nu niet illegaal» uitgewerkt in het overgangsrecht dat in artikel 8.2a van de Wabo is opgenomen. Het eerste lid van dat artikel heeft betrekking op de situatie dat voor of op het tijdstip van inwerkingtreding van de Wvww krachtens een provinciale of een gemeentelijke verordening een vergunning of ontheffing voor het bouwen of gebruiken van de woonboot was verleend. In dat geval is de situatie in het concrete geval vooraf door de overheid beoordeeld en is (blijkens de verleende vergunning of ontheffing) toestemming verleend. Het overgangsrecht van het eerste lid stelt die vergunning of ontheffing gelijk met een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onderdeel a, c of d, van de Wabo.

Het tweede lid van artikel 8.2a van de Wabo heeft betrekking op de situatie dat voor de woonboot krachtens een provinciale of een gemeentelijke verordening geen vergunning of ontheffing werd vereist voor het bouwen of gebruiken ervan. In die situatie is eerder door de overheid geoordeeld dat een vergunning of ontheffing met bijbehorende afweging van onder meer veiligheidsaspecten niet noodzakelijk is. Derhalve was het alsnog doen van zo'n afweging ook niet aan de orde.

Zowel in de in het eerste lid bedoelde situatie als in de in het tweede lid bedoelde situatie was tot de koerswijziging in de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak geen sprake van een illegale situatie. Die illegale situatie ontstond pas door die koerswijziging. Naast de in het eerste en tweede lid bedoelde situaties is er de situatie dat een woonboot illegaal aanwezig was, hetgeen het geval kan zijn als krachtens een provinciale of gemeentelijke verordening een vergunning of ontheffing voor het bouwen of gebruiken was vereist en die vergunning of ontheffing niet was verleend of als krachtens een provinciale of gemeentelijke verordening weliswaar geen vergunning of ontheffing voor het bouwen of gebruiken was vereist maar de woonboot in strijd met de regels van die verordening aanwezig was. Dergelijke illegale situaties vallen niet onder het overgangsrecht van artikel 8.2a van de Wabo. Het overgangsrecht van artikel 8.2a van de Wabo strekt zich dus niet uit tot gevallen waarin de woonboot illegaal aanwezig was.

Wat het vorenstaande betekent voor de woonboten aan de Oostkanaaldijk hangt af van de situatie waarin die woonboten ten tijde van de inwerkingtreding van artikel 8.2a van de Wabo verkeerden. Als zij onder de werking van het eerste lid vallen, is die vergunning of ontheffing door de wetswijziging gelijkgesteld met een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onderdeel a, c of d, van de Wabo. Als zij onder de werking van het tweede lid vallen, is de woonboot gelijkgesteld met een bouwwerk waarvoor een omgevingsvergunning als bedoeld in de

artikelen 2.1, eerste lid, onderdelen a, c of d, van de Wabo is verleend. Als zij niet onder de werking van het eerste of tweede lid van artikel 8.2a vallen, vallen zij niet onder het toepassingsbereik van het overgangsrecht en is voor het bouwen en gebruiken daarvan een omgevingsvergunning vereist.

Er is in mijn ogen dan ook geen sprake van een omissie in de wet. De belangenafweging of een woonboot of drijvend object op een locatie kan worden toegestaan is immers voor gevallen die onder het overgangsrecht vallen al eerder in de tijd gemaakt, bij het verlenen van de oorspronkelijke vergunning of ontheffing, dan wel bij het oordeel dat een dergelijke vergunning of ontheffing niet nodig was.

Het overgangsrecht is in nauw overleg met betrokken partijen en uw Kamer tot stand gekomen. Hierbij is ook geregeld dat in het verleden aan de vergunning verbonden voorwaarden onverminderd blijven gelden, zoals tijdelijkheid, juist om het overgangsrecht niet onbedoeld een te brede reikwijdte te geven.

In maart 2019 heeft BZK ambtelijk contact gehad met de gemeente Nijmegen over de specifieke casus en is deze algemene informatie over de Wvww ook gedeeld met de gemeente. De gemeente Nijmegen heeft vervolgens zelf een inschatting gemaakt van de situatie destijds in het licht van de verschafte informatie over de Wvww. Wanneer partijen het niet eens zijn met de door de gemeente bereikte conclusie in dit specifieke geval (het niet overgaan tot handhaving), kunnen zij daartegen in bezwaar en mogelijk beroep gaan.

Op basis van het bovenstaande zie ik geen aanleiding tot het wijzigen van de overgangsrechtelijke bepalingen zoals die door de Wvww in de Wabo zijn opgenomen. Temeer omdat deze bepalingen sinds twee jaar duidelijkheid en rechtszekerheid geven aan de bezitters van woonboten en andere belanghebbenden in heel Nederland.

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
K.H. Ollongren