

De minister voor Wonen, Wijken en
Integratie



Namens de algemene commissie voor Wonen, Wijken en Integratie leg ik naar aanleiding van uw brief van 25 februari jl. over de inventarisatie van woonwagencollocaties (31700 XI, nr. 75), een aantal vragen en opmerkingen over zowel woonwagens als woonschepen ter beantwoording aan u voor.

Plaats en Datum	Den 13 maart 2009
	Haag,
Betreft	Vragenlijst woonwagens en woonschepen
Ons kenmerk	09-WWI-B-008

De problemen met de rechtsbescherming van woonschepen is vergelijkbaar met de situatie voor woonwagens. Steeds vaker worden ligplaatsen, waar schepen al vele jaren liggen, opgekocht door projectontwikkelaars of vermogende particulieren, om vervolgens voor een veel hoger tarief aangeboden te worden aan de woonbootbewoners op de bewuste locatie. In de praktijk blijkt dat deze bewoners weinig te kiezen hebben. Mede vanwege de moeizame definitie van een woonboot als woning dan wel als perceel, worden de bewoners vaak niet in het gelijk gesteld in een voorkomende juridische procedure.

1. Is het mogelijk om voor woonschepen in Nederland, voor zover gelegen op een toegestane locatie, een juridisch houdbare definitie van een schip zijnde een woning (aansluitend op titel 3 BW) op te stellen om de moeizame discussie daarover te beslechten?

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

T. 070-3182211
E. cie.wwi@tweedekamer.nl

2. Is het, hierop volgend, mogelijk een eenduidige en juridisch houdbare definitie op te stellen voor ligplaatsen, gezien het feit dat woonschepen technisch niet óp de ligplaats liggen (zoals een woonwagen) maar in het water erboven?
3. Op welke manier kan meer bescherming worden gerealiseerd tegen plotselinge en extreme prijsverhogingen van langdurig bezette ligplaatsen voor woonschepen, zonder de dynamiek en inzetbaarheid van waterwegen te beperken?
4. Is het mogelijk om van rijkswege iets te doen aan het lage percentage woonbootbewoners dat een huurcontract heeft voor de ligplaats waar hun schip ligt, zodat eventuele conflicten over deze ligplaatsen eenvoudiger beslecht kunnen worden?
5. Welke redenen zijn er om het verschil in belastingdruk (bijvoorbeeld de afwezigheid van OZB) tussen woonschepen en 'reguliere' huizen voort te laten bestaan als de huurbescherming eenmaal op een vergelijkbaar niveau met die op vaste grond is?
6. Is het mogelijk om lokale overheden te verzoeken om prudent om te gaan met de verkoop van ligplaatsen voor woonschepen c.q. waterwegen waarin woonschepen mogelijk willen aanleggen, zodat deze niet in handen vallen van speculanten die slechts uit zijn op grote financiële winsten ten koste van bewoners?

Met betrekking tot de woonwagenstandplaatsen legt de commissie u de volgende vragen voor:

7. Hoeveel woonwagenstandplaatsen zijn er ultimo 2007 (inmiddels kan dit 2008 worden) per gemeente?
8. Kunt u de Kamer informeren over het aantal standplaatsen en huurwagens per gemeente dat inmiddels is overgedragen aan een woningcorporatie, zoals afgesproken bij het afschaffen van de Woonwagenwet?
9. Heeft de VROM-inspectie onderzocht of er een relatie is tussen het gemeentelijk beleid van de afgelopen tien jaar en het voorkomen van vrijplaatsen en locaties met geweldsdreiging? Het valt op dat er grote verschillen zijn tussen de verschillende gemeenten. Utrecht heeft bijvoorbeeld 26 kampen zonder één vrijplaats of locatie met geweldsdreiging. Den Haag heeft 12 kampen, die allemaal als locatie met geweldsdreiging worden aangemerkt. Op grond van de bekende historie in beide gemeenten wordt vermoed dat het gemeentelijk beleid de belangrijkste verklarende variabele is, en dat geldt vermoedelijk ook voor andere gemeenten.

Hoogachtend,

Drs. M.J. van der Leeden

De griffier van de algemene commissie voor Wonen,
Wijken en Integratie

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

T. 070-3182211
E. cie.wwi@tweedekamer.nl