

Woonschepencomité Groningen, april 2015

[http://www.woonschepencomite-groningen.nl/index.php/RZB_in_plaats_van_liggeld_\(precario\)](http://www.woonschepencomite-groningen.nl/index.php/RZB_in_plaats_van_liggeld_(precario))

RZB in plaats van liggeld (precario)

Beschouwing en overzicht door Klaas Koetje.

Alleen de gemeente gaat over ligplaatsen voor woonboten. De gemeente is dus gerechtigd om ligplaatsen aan te wijzen in water van provincie, rijk of waterschap naast het 'eigen water'. Rijk, waterschap en provincie kunnen namelijk geen woonbotenbeleid voeren. Hooguit kunnen die drie instanties zwaarwegende bezwaren opwerpen tegen het aanwijzen van ligplaatsen door de gemeente. Als die bezwaren steekhoudend zijn (bijv. nautisch of uit het oogpunt van waterhuishouding o.i.d) dan komen er geen ligplaatsen. Zijn de bezwaren niet zwaarwegend dan komen die ligplaatsen er wel.

Als je dit doortrekt naar het liggeld dan kun je stellen dat ook de gemeente de enige instantie is die 'liggeld' int of mag innen. Als andere instanties namelijk geen woonbotenbeleid kunnen voeren dan kunnen ze dat ook niet op financieel gebied. Wij hebben uiteindelijk met succes de gemeente Groningen doen inzien dat het heffen van liggeld niet beantwoordt aan het gelijkwaardig behandelen van huis- en bootbewoners. Liggeld is namelijk een precariorecht en precario wordt opgelegd voor terrassen, uithangborden en meer van dat soort zaken. Dat heeft dus niets met wonen te maken. In september 2012 vatte het ambtelijk stuk Wat er leeft in stad, concept 0.3 het kernachtig samen: *Het gaat hier meestal om een kortdurend verblijf in Groningen* of in mijn woorden: Passanten betalen liggeld, inwoners (roerende zaak)belasting.

Bootbewoners moeten in beginsel dezelfde belastingen betalen als huisbewoners en daar hoort liggeld (of precario dus) niet bij. Vanuit deze redenering is Roerende Zaakbelasting (RZB) de enige logische en gerechtvaardigde vergoeding die de gemeente kan vragen voor het ter beschikking stellen van een ligplaats. Nu kun je nog vragen of de ligplaats dan zelf niet een prijskaartje moet hebben. In de eerste plaats weten we sinds kort dat de WOZ-waarde waarop onze RZB-aanslag is gebaseerd ook de waarde van de ligplaatsvergunning behelst. Daarmee is de meerwaarde die de ligplaats levert dus al berekend en belast. Een gemeente mag niet twee keer een belasting heffen voor hetzelfde.

Soms wordt ook nog wel eens de mogelijkheid van erfpacht geopperd maar dat is wettelijk onmogelijk. Bij erfpacht gaat het tussen gemeente en pandeigenaar om een particuliere overeenkomst. De ligplaatsvergunningen in Groningen zijn ondergebracht in een publiekrechtelijke regeling en dat maakt het onmogelijk om een privaatrechtelijke heffing op te leggen.

Tenslotte: vaak wordt gesteld dat iemand die een huis koopt ook de grond moet betalen. Dat klopt. Dat betekent dus ook dat de grond in eigendom komt. Tot dusver is de gemeente niet van plan om ligplaatsen te verkopen en dus openbaar water in particulier eigendom te geven (levert o.a. problemen op met vragen als wie verantwoordelijk is voor beschoeiing, baggeren etc.). Een reden daarvoor is juist dat de gemeente de controle over het openbaar vaarwater wil behouden. Dit houdt tevens in dat je op lange termijn nooit zeker bent van je ligplaats al heeft de gemeente zich verplicht om of een nieuwe ligplaats aan te bieden of je schadeloos te stellen.

Naar aanleiding van een gesprek (in voorjaar 2012) met professor mr. dr. Herman Bröring, geïntegreerd bestuursrecht Rijksuniversiteit Groningen, werd duidelijk dat het [Burgerlijk Wetboek 5](#) het feitelijk onmogelijk maakt om openbaar (vaar)water in eigendom te krijgen. In artikel 20 lid 1d staat dat water dat in open verbinding staat met water op een ander erf niet als eigendom beschouwd kan worden. Artikel 21 geeft ook nog eens de 'beperkte bruikbaarheid' van grond in eigendom aan.

Artikel 27 zegt expliciet dat al het openbaar vaarwater geacht wordt eigendom van de staat te zijn of van het *openbaar lichaam*, bijvoorbeeld gemeente, waterschap en provincie, dat dit water onderhoudt. In artikel 28 wordt dat nog aangevuld wat betreft het onderhoud.

Ik vind het al met al dus raar dat de LWO al jaren verzuimt om op deze wijze voor die 1900 huurders van Domeinen op te komen....maar goed.....men kan zich niet overal mee bemoeien. Zou ik zelf op zo'n ligplaats terecht komen dan zou ik zeker het juridische gevecht aangaan.

Overzicht 1995-2010

Aanvankelijk (grofweg tot begin jaren 80) werd bij woonboten liggeld geheven naar tonnage. Dit vond z'n oorsprong uiteraard in het feit dat liggelden werden geheven voor vrachtschepen. Aangezien wonen op het water aanvankelijk grotendeels in voormalige vrachtschepen plaatsvond, was het heffen van liggeld niet verbazingwekkend. Ook oud-schippers die hun werkzaamheden hadden gestaakt en op hun schip bleven wonen, vonden het logisch dat ze per tonnage bleven betalen. Ze waren niet anders gewend en het leek logisch (+).

In (?) werd de grondslag van liggeld voor woonboten veranderd. Men zag kennelijk in dat het tonnage geen recht deed aan de woonfunctie en men ging over naar een heffing per m². Dat bleef de logische maatstaf tot 1995. Het was een logische maatstaf omdat voor wonen het aantal vierkante meters woonoppervlak relevanter leek dan het laadvermogen.

1995:

In 1995 nam de gemeenteraad een voorstel aan waarmee de Havendienst 200.000 gulden extra inkomsten moest realiseren uit de liggelden voor woonschepen. In de praktijk zou dit neerkomen op een verdubbeling van het liggeld. Met name de motivatie (oa. baggeren van waterwegen, kaderrenovatie en brugbediening) van die verdubbeling bleek aanleiding om eens goed te kijken naar het liggeld. De uitkomst van die nauwkeurige analyse leverde het volgende op: Individuele woonlasten moeten niet vergeleken worden, immers de een kiest voor een duurder onderkomen dan een ander; de een pleegt meer onderhoud. Dat zijn doorgaans keuzes die men zelf maakt. De voor- en nadelen van die keuzes mogen verondersteld te zijn betrokken in het maken van de keuze. Het enige dat vergelijkbaar is, is de gemeentelijke belastingheffing en de belastingdruk. Uit die vergelijking kwam naar voren dat bootbewoners geen rioolbelasting en geen (on)roerend zaakbelasting betaalden. Huisbewoners betaalden geen liggeld. Vervolgens werd een vergelijking gemaakt tussen liggeld en onroerend zaakbelasting. De waarde van een woonschip in de stad Groningen werd vergeleken met de waarde van een woonhuis in de stad. Daaruit kwam al snel naar voren dat bij vergelijkbare taxatiewaarde van de woning het liggeld gemiddeld drie keer hoger was dan de onroerend zaakbelasting. Dat betekende dus dat woonbootbewoners een onevenredig hoog bedrag bijdroegen aan de gemeentelijke schatkist en dat dat bedrag ook nog eens verdubbeld zou worden. Van gelijk(waardig)e behandeling van huis- en bootbewoners op belastinggebied was dus geen sprake. De rioolbelasting was een apart verhaal. Feit was dat woonboten niet op de riolering waren aangesloten. Het leek logisch dat dus geen rioolbelasting werd betaald. Vanuit strategische overwegingen (welwillend naar de politiek om werkelijk alle belastingen die huisbewoners voor de kiezen kregen ook te betalen; en strategisch: vroeg of laat zouden we toch aan de riolering moeten en dan konden we in ieder geval zeggen dat dat bekostigd moest worden uit het reserveringsfonds riolering aangezien we daar door middel van de rioolbelasting al aan bijgedragen hadden (de rest is geschiedenis; zie 2004))

(+) Overigens wordt tot op de dag van vandaag voor andere dan woonschepen nog steeds havengeld per ton laadvermogen betaald. Voor woonschepen die Groningen aandoen geldt ook nog steeds een liggeld per vierkante meter.

2002

Na hevige acties tegen de verhoging van het liggeld (zie boekje A WAR IS BORN) besloot wethouder van financiën Wicher Pattje in 2001 dat de juridische strijd ten einde moest komen omdat hij ook tot de conclusie gekomen was dat de invoering van Roerend Zaakbelasting voor woonboten het enig juiste middel was. (Zie pagina 111 Na de Oorlog van A WAR IS BORN). In 2002 wordt de RZB voor het eerst geheven. De waardevaststelling van huizen en woonboten is identiek volgens de Wet Waardering Onroerende Zaken en het (lokale) tarief is ook identiek voor huizen en woonboten. (Artikel 221 Gemeentewet bevat de bepalingen dienaangaande)

2004

De gemeente Groningen voert rioolbelasting in voor woonschepen. Het openbaar vaarwater wordt tot riool verklaard waardoor de belasting geheven kan worden.

2009

De Rekenkamercommissie van de gemeenteraad publiceert het Onderzoek naar de gemeentelijke lokale lasten. Ten aanzien van de RZB merkt ze op dat de (taxatie)kosten hoger zijn dan de opbrengsten. Niettemin trekt deze raadsbrede commissie de conclusie: “Overigens valt er uit oogpunt van het gelijk behandelen van onroerende zaken (bijv. woningen) en roerende zaken wat voor te zeggen om beide te belasten”, hetgeen dus gebeurt.

2010

In het collegeprogramma acht het college de tijd rijp om te komen tot tarifiering van ligplaatsen. In de gesprekken daarna blijkt dat het gentleman's agreement uit 2002 (zie pag. 111 e.v. van AWIB) door de plee wordt gespoeld ondanks het rapport van de Rekenkamercommissie. Sommige oorlogen weten maar niet te eindigen. Er is geen enkele reden om van systematiek te veranderen. Per 1 januari 2013 is het openbaar vaarwater geen riool meer. (Bijna) Alle woonboten zijn aangesloten op de riolering en enkelen hebben een IBA. De laatsten hoeven geen rioolbelasting te betalen omdat zij geen gebruik maken van de riolering. Wel betalen zij nog een verontreiningsheffing (v.e.) aan het waterschap.