

Introductiedossier Versterking Recreatietoervaart

colofon

©Stichting Recreatie, april 2008

Auteurs: Bart van der Aa, Stijn Boode, Erik Tuunter en
Wieger de Vries (ADWOO)

In opdracht van: Ministerie van LNV

Uitgever: Stichting Recreatie, Kennis- en Innovatiecentrum
Raamweg 19
2596 HL Den Haag
telefoon 070-312 49 70
fax 070-312 49 99
e-mail secretariaat@kicrecreatie.nl
website: www.stichtingrecreatie.nl

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	5
	1.1 Aanleiding	5
	1.2 Commissie Kamminga	6
	1.3 Agenda Vitaal Platteland	7
	1.4 Werkwijze en status rapport	8
	1.5 Leeswijzer	8
2	De watersportsector	9
	2.1 Economisch belang	9
	2.1.1 Bestedingen door watersporters	9
	2.1.2 Productiewaarde en toegevoegde waarde	10
	2.1.3 Arbeidsmarkt	11
	2.2 Jachthavens	11
	2.3 Watersporters en hun dagtochten	12
	2.4 Organisaties	13
	2.4.1 HISWA Vereniging	13
	2.4.2 Watersportverbond	14
	2.4.3 ANWB	14
	2.4.4 NPvW	14
3	Doelgroep watersportbijdrage	17
	3.1 Pleziervaren en pleziervaarders	17
	3.1.1 Formele definities	17
	3.1.2 Voorgestelde definities	18
	3.1.3 Drie subcategorieën	18
	3.2 Omvang watersportsector	19
	3.2.1 Aantal pleziervaartuigen	19
	3.2.2 Pleziervaartuigen in subcategorieën	20
	3.2.3 Aantal boten in subcategorieën	21
	3.3 Differentiatie	22
	3.3.1 Naar type	22
	3.3.2 Naar snelheid	22
	3.3.3 Naar afmeting	23
	3.3.4 Naar nationaliteit eigenaar	23
	3.3.5 Naar wijze van gebruik	24
	3.3.6 Naar intensiteit gebruik	24
	3.3.7 Naar omvang vaargebied	24
	3.3.8 Naar motorvermogen	24
4	Heffingen	25
	4.1 Import	25
	4.2 BTW	25
	4.3 Brandstofaccijns	26
	4.4 Brug- en sluisgelden	26
	4.5 Tolgelden vaargebieden	27
	4.6 Watertoeristenbelasting	27
	4.7 Incidentele leges van gemeenten en recreatie- en waterschappen	28
	4.8 Europese vaarwegbeprijzing	28
5	Identificatie en registratie	31
	5.1 Wettelijk geregelde bootregistraties	31
	5.1.1 Snelle motorboten	31
	5.1.2 Kadaster	31
	5.1.3 Wedstrijdboten	32
	5.2 Operationele systemen	33

5.2.1	Internationaal Certificaat Pleziervaartuig (ICP)	33
5.2.2	Nationaal botenregister	33
5.3	Wijze van registratie	33
5.3.1	Producenten van pleziervaartuigen	33
5.3.2	Verzekeraars	34
5.4	Centrale registratie in de toekomst?	34
5.4.1	Basisregister	35
5.4.2	Marechaussee	35
5.4.3	Verzekeringsbranche	35
5.4.4	Diefstalpreventie	36
5.4.5	Waterpolitie & Justitie	36
5.5	Aandachtspunten bij invoering registratie	36
5.5.1	Aantal objecten	36
5.5.2	Communicatie	37
5.5.3	Wet- en regelgeving	37
5.6	Identificatie	37
5.6.1	Twee systemen	38
5.6.2	Registratiekenmerken	38
6	Overige wettelijke regelingen	41
6.1	Binnenvaartpolitierglement	41
6.2	Vaarbewijsplicht	41
6.3	Binnenvaart	41
7	Andere sectoren en het buitenland	43
7.1	Auto	43
7.2	Caravans	43
7.3	Campers	44
7.4	Binnenvaart	44
7.5	Situatie in het buitenland	44
8	Vaarpas	47
8.1	Viswet	47
8.2	Kleine en grote vispas	47
8.3	Efficiëntie	48
8.4	Verspreiding sportvisakte	48
8.5	Bijzondere situaties	48
8.6	Analogie sportvisakte en watersportbijdrage	49
9	Standpunten watersportorganisaties	51
9.1	HISWA vereniging	51
9.2	Watersportverbond	51
9.3	ANWB	52
9.4	Nederlands Platform voor WaterRecreatie	52
10	Dilemma's	53
10.1	Definitie pleziervaart	53
10.2	Doelgroep watersportbijdrage	53
10.3	Wijze van heffen	53
10.4	Omvang van de bijdrage	53
	Bronnen	54
	Bijlage 2: Brandstofaccijnzen	59
	Bijlage 3: Toezegging aan de kamer	60
	Bijlage 4: Vereiste bootpapieren in het buitenland	65
	Bijlage 5: Eigen kentekenbewijs voor caravans	66
	Bijlage 6: Gesproken organisaties	67

1 INLEIDING

De discussie over de invoering van een watersportbijdrage is niet nieuw. In deze introductie schetsen we de aanleiding voor de huidige discussie, belichten we de uitkomsten van de Commissie Kamminga die in 1999 een advies over de invoering van de vaarbelasting uitbracht en geven we aan hoe het Ministerie van LNV de verkenning voor de watersportbijdrage heeft verankerd. Tot slot geven we een leeswijzer voor dit introductiedossier.

Dit introductiedossier is geschreven voor de Taskforce Versterking Recreatietoervaart. Delen ervan kunnen wellicht als bouwstenen voor het eindadvies gebruikt worden.

1.1 Aanleiding

In 1985 zag de eerste Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland (BRTN) het licht voor het in stand houden en verbeteren van de vaarwegen voor de recreatievaart. In 1992 hebben Rijk, Provincies en watersportorganisaties een convenant getekend voor de realisatie van een knelpuntvrij landelijk recreatietoervaartnet van 4.400 kilometer in de periode 1992-2012. Op 1 januari 1995, richtten dezelfde partijen de Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN) op (SRN 1995). De organisatie, een twintig jaar durend samenwerkingsproject, werd belast met de uitvoering van de Beleidsvisie RecreatieToervaart in Nederland (BRTN). Volgens de Akte van oprichting van de SRN (1994) werd tot oprichting besloten omdat:

Gestreefd dient te worden naar een grotere betrokkenheid van het particuliere initiatief – ook in financiële zin – bij het verbeteren van de kwaliteit van het nationaal toervaartnet in Nederland en bij het oplossen van de in het convenant Uitvoering BRTN uit 1992.

De volgende partijen nemen deel aan het samenwerkingsverband SRN (en zitten gezamenlijk in het bestuur):

- ANWB
- Watersportverbond
- HISWA Vereniging
- VNG
- Unie van Waterschappen
- Adviseurs van LNV en V&W en
- 4 gedeputeerden van provincies.

Beleidsvisie RecreatieToervaart in Nederland (BRTN)

Momenteel is het concept van de vijfde Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland gereed. De hoofddoelstelling luidt nog steeds:

Het net van het Nederlandse bevaarbare water behouden en verder ontwikkelen als één aantrekkelijk, gedifferentieerd en samenhangend recreatietoervaartnet.

Op basis van deze hoofddoelstelling kunnen de volgende doelen van de BRTN 2008 worden geformuleerd:

- Het wegwerken van knelpunten in het basistoervaartnet.
- Het bijdragen aan de internationale positionering van het Nederlandse toervaartaanbod.
- Het via het water openleggen van de Nederlandse verscheidenheid aan landschappen, steden en dorpen.

- Het integreren van toervaartontwikkelingen met toerisme en recreatie, cultuurhistorie, natuur en milieu, beroepsvaart en dergelijke (bevorderen van afstemming en samenhang).

Financiering toervaartnet

De financiering van de realisatie van de BRTN-doelstelling kwam tot 1 januari 2007 grotendeels vanuit het rijk; de watersportorganisaties en de brancheorganisaties dragen geld bij voor de organisatiekosten van SRN. De ANWB, het Watersportverbond, HISWA Vereniging, VNG en de Unie van Waterschappen droegen in 2008 gezamenlijk een bedrag van € 11.208 bij.

De omzetting van het beleid in concrete projecten vindt jaarlijks plaats in het Meerjaren Uitvoerings Programma (MUP) van SRN. In totaal heeft SRN in de periode 1989-2006 231 projecten afgerond, zoals het uitbaggeren van ondiepe gedeelten, het vervangen van vaste bruggen door beweegbare, het verbeteren van de brug- en sluisbediening, het verbinden van ontbrekende schakels en het creëren van tijdelijke aanlegplaatsen (zie bijlage 1 voor het volledige overzicht van afgeronde projecten). De totale kosten van de 231 projecten ligt op €445 miljoen. SRN draagt een vastgelegd percentage in de totale kosten bij de realisatie van het toervaartnet bij (€52 miljoen, oftewel 11,7%). Deze subsidie is genoeg om andere partijen over de streep te halen om ook mee te financieren.

Vanaf 1 januari 2007 wordt de financiering betaald via het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG), waarbij de provincies tot 2013 €30 miljoen beschikbaar stellen aan het rijksdoel een “knelpuntvrij landelijk routenetwerk varen in 2013”. Er zijn diverse signalen dat de uitgaven aan het landelijke toervaartnet teruglopen sinds de provincies hiervoor verantwoordelijk zijn. Van de taakstelling om 4.400 kilometer knelpuntvrij te maken, moet er nog 1.800 kilometer worden gerealiseerd.

Sinds de oprichting is het een van de doelen van SRN om te komen tot een derde, particuliere geldstroom uit de hoek van de gebruikers/watersporters. De opbrengst van de watersportbijdrage zou, volgens het SRN bestuur als aanvulling op het ILG-budget, voor een groot deel beschikbaar moeten komen voor de realisatie van BRTN en BRTN+. Tevens vindt het SRN-bestuur het voor de hand liggend om de watersportbijdrage in te zetten voor voorzieningen voor de kleine watersport wanneer de kleine watersport eveneens een bijdrage levert.

De watersportorganisaties willen graag betrokken worden bij de discussie over de watersportbijdrage: op die wijze kunnen ze meedenken over hoe de bijdrageregeling gaat werken en wat er met het binnenkomende geld gaat gebeuren. Dit geld zou niet in de algemene middelen moeten verdwijnen (een *belasting*), maar beschikbaar komen voor de watersportsector (een *bijdrage in een blauwfonds* (werktitel)).

Financiële bijdrage watersporters

Er wordt al langer nagedacht over een mogelijke financiële bijdrage van watersporters. Lange tijd was dit niet mogelijk vanwege de internationale afspraak dat er geen heffing is voor de beroepsvaart (oftewel vrachtvaart) en hoge perceptiekosten. Op beide punten lijken nu veranderingen aan de orde. De Europese Unie vraagt om beprijzing van de infrastructuur en registratie van schepen is om verschillende redenen dichterbij dan ooit.

1.2 Commissie Kamminga

De huidige discussie over de invoering van een watersportbijdrage kent verschillende voorgangers, met de discussie over de invoering van een vaarbelasting door de Commissie Kamminga als meest recente. Onder het Tweede Kabinet Kok verkende

deze Commissie de mogelijkheden voor het invoeren van een vaartuigbelasting. Zij concludeerden dat de invoering geen haalbare kaart was, en wel om de volgende vier redenen:

- Ongunstige verhouding tussen opbrengst en perceptiekosten omdat een centrale registratie van vaartuigen ontbreekt. De uitgaven om de registratie op te zetten en te beheren zou dan geheel ten laste komen van de opbrengst van de belasting. Er zou ook gewerkt kunnen worden met een eenvoudiger stickersysteem, maar voor de handhaving vergt dat om hoge controle-inspanningen. Een stickersysteem is tevens fraudegevoelig, zeker bij weinig draagvlak bij de watersporters.
- Ongelijkheid in behandeling tussen pleziervaart en beroepsvaart, die in het kader van de Akte van Mannheim tussen de Rijnsoeverstaten buiten de belastingheffing gelaten zou worden.
- Buitenlandse recreatievaarders kunnen niet op een goede manier in de belastingheffing worden betrokken.
- Er is onvoldoende draagvlak in de watersportsector voor een dergelijke heffing.

Wel merkte de Commissie op dat de invoering van een doelheffing, met andere woorden een watersportbijdrage, wellicht wel mogelijk kan worden gemaakt:

De werkgroep is tot de conclusie gekomen dat... er geen vaarbelasting kan worden geïntroduceerd. Indien er toch de wens bestaat tot een vaarbelasting te komen, dan zal naar de mening van de werkgroep – ondanks de bezwaren die ook hier bestaan – de watersportsector uit de opbrengst daarvan middelen ter beschikking dienen te krijgen om de knelpunten in het basistoervaartnet en haar maatschappelijke wensen aan te pakken, naast de middelen die ten behoeve van de algemene middelen worden gegenereerd.

Een bijdrage, inclusief de vorming van een fonds, kan wellicht op medewerking van de watersportsector rekenen doordat de opbrengst – in tegenstelling tot een belasting die in de algemene middelen verdwijnt – ten goede komt aan de watersporters zelf. Voor het invoeren van een watersportbijdrage moesten volgens de Commissie Kamminga wel twee aspecten worden opgehelderd, namelijk het verkrijgen van inzicht in:

- het aantal recreatievaartuigen in ons land en
- de mogelijkheden van het afkopen van brug-, sluis- en toegangsgelden voor het gebruik van het vaarwater.

Beide onderzoeken zijn in 2005 in opdracht van het ministerie van LNV door Waterrecreatie Advies uitgevoerd. De uitkomsten hiervan komen in paragraaf 3.2 en 4.4 en 4.5 van dit introductiedossier aan bod. Internationale ontwikkelingen, zoals veranderingen in de Akte van Mannheim, kunnen de haalbaarheid van een doelheffing verder vergroten. In de provincie Fryslân denkt men momenteel ook na over het invoeren van een provinciale watersportbijdrage of vaarbelasting.

1.3 Agenda Vitaal Platteland

In het Tweede Meerjarenprogramma (MJP-2) Vitaal Platteland heeft het Ministerie van LNV (2005) aangekondigd de mogelijkheden van een watersportbijdrage om te mogen toervaren in Nederland te onderzoeken. Met de watersportbijdrage wordt beoogd:

- Tol- en sluisgelden af te kopen.
- De uitvoering van het basisrecreatietoervaartnet te versterken door de ontwikkeling van een Netwerk van Kleine Waterrecreatie (roeien, kanoën, schaatsen) en door de verbetering van de toegankelijkheid van oevers.

- Milieumaatregelen met betrekking tot de pleziervaart te nemen.
- De veiligheid te vergroten.

Het SRN-bestuur heeft de minister van LNV verzocht om uit te zoeken waarom een Watersportbijdrage van belang is. En onder welke voorwaarden. SRN heeft hier energie ingestoken.

1.4 Werkwijze en status rapport

Het secretariaat voor de verkenning van de mogelijkheden om een watersportbijdrage in te voeren bestaat uit de organisaties Stichting Recreatie (Erik Tuunter en Bart van der Aa) en ADWOO (Wieger de Vries). Zij verzamelden in de verkennende fase informatie om de taskforce te informeren over verschillende aspecten die met de invoering van de bijdrage samenhangen. Hiervoor hanteerden zij voornamelijk twee bronnen, interviews bij diverse organisaties alsmede literatuurstudie. Voorliggend rapport betreft enerzijds ‘harde’ informatie, anderzijds komen er discussiepunten uit naar voren waarover de Taskforce zich kan buigen.

1.5 Leeswijzer

Voor de discussie over een mogelijke invoering van een watersportbijdrage, evenals de wijze waarop, is basiskennis over de watersportsector onontbeerlijk. Vandaar dat we in hoofdstuk 2 van deze inventarisatie eerst aandacht besteden aan deze sector, de economische betekenis en de betrokken partijen. Vervolgens gaan we kort in op de vraag welke watersporters voor de bijdrage zouden kunnen betalen, het bedrag dat zij momenteel moeten betalen in het kader van hun vrijetijdsactiviteit en de van toepassing zijnde wettelijke regelingen.

Vanaf hoofdstuk 5 geven we informatie ten behoeve van hoe de watersportbijdrage zou kunnen worden ingevoerd. De heffing op het vaartuig betreft een ‘zwaarder’ systeem, waarbij de identificatie en registratie van vaartuigen verbeterd moet worden. Hierbij gaan we in op de situatie in andere sectoren alsmede het buitenland. Moeten watersporters daar een bijdrage of belasting betalen en wat is daar geregeld over de registratie van vaartuigen? Voor de mogelijkheden op een heffing op de persoon, recreatievaarder in de functie van schipper van een pleziervaartuig, ontlene we kennis aan de sportvisakte, hoofdstuk 8. In hoofdstuk 9 komen ten slotte een aantal discussiepunten aan de orde waarover de Taskforce zich kan buigen.

2 DE WATERSPORTSECTOR

In dit hoofdstuk gaan we in op het economisch belang van de sector, het aantal watersporters en jachthavens en de watersportorganisaties.

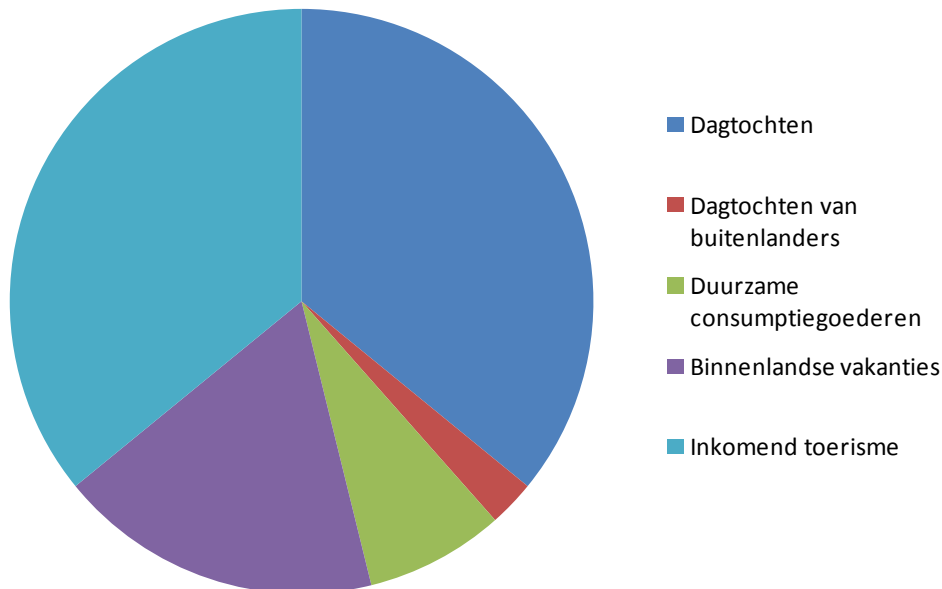
2.1 Economisch belang

Voor een indicatie van het economisch belang van de watersportsector gaan we hier in op de bestedingen door watersporters alsmede de productiewaarde en toegevoegde waarde en de werkgelegenheid van de watersportindustrie.

2.1.1 Bestedingen door watersporters

Onderzoek van het NRIT en RIKZ (2002) verschaft inzicht in de totale bestedingen die in 2000 gedaan zijn als gevolg van watergerelateerde recreatie en toerisme. Het grootste deel van de omzet komt van dagtochten door Nederlanders en inkomend toerisme (beide €1,4 miljard, zie figuur 2.1).

Figuur 2.1: Totale bestedingen als gevolg van watergerelateerde recreatie en toerisme (in miljarden euro's) (totaal 3,9 miljard).



Bron: NRIT/RIKZ (2002).

Ook in het ContinuVrijeTijdsOnderzoek (CVTO 2005) zijn gegevens over bestedingen voor waterrecreatie opgenomen. Ongeveer 57% van de activiteiten die behoren tot het cluster 'waterrecreatie en – sport' gaat gepaard met uitgaven. Gemiddeld wordt per activiteit 6,85 euro per persoon uitgegeven. Aan zeilen (€16,60) wordt het meest uitgegeven, aan roeien het minst (€1,10). De bestedingen kunnen worden uitgesplitst naar directe bestedingen (benzine, bruggeld, ligplaats en overnachting) en indirecte bestedingen (boodschappen, cultuur, horeca, winkelen en overig). De indirecte

bestedingen per dag zijn ruim drie keer hoger dan de directe. In totaal besteedde de toerwaarder in 2002 ongeveer €75,- per dag (zie tabel 2.1).

Tabel 2.1: Gemiddelde opbrengst naar type boot per dag in euro's (door Nederlanders).

Type opbrengsten		Zeilboten		Motorboten		Totaal	
		1993	2002	1993	2002	1993	2002
Direct	Met liggelden		15,07		20,21		17,64
	Zonder liggelden	11,31	6,11	11,42	13,41	11,37	9,79
Indirect		57,34	56,86	47,84	57,28	52,59	57,07
Totaal	Met liggelden		71,93		77,49		74,71
	Zonder liggelden	68,65	62,97	59,26	70,69	63,96	66,83

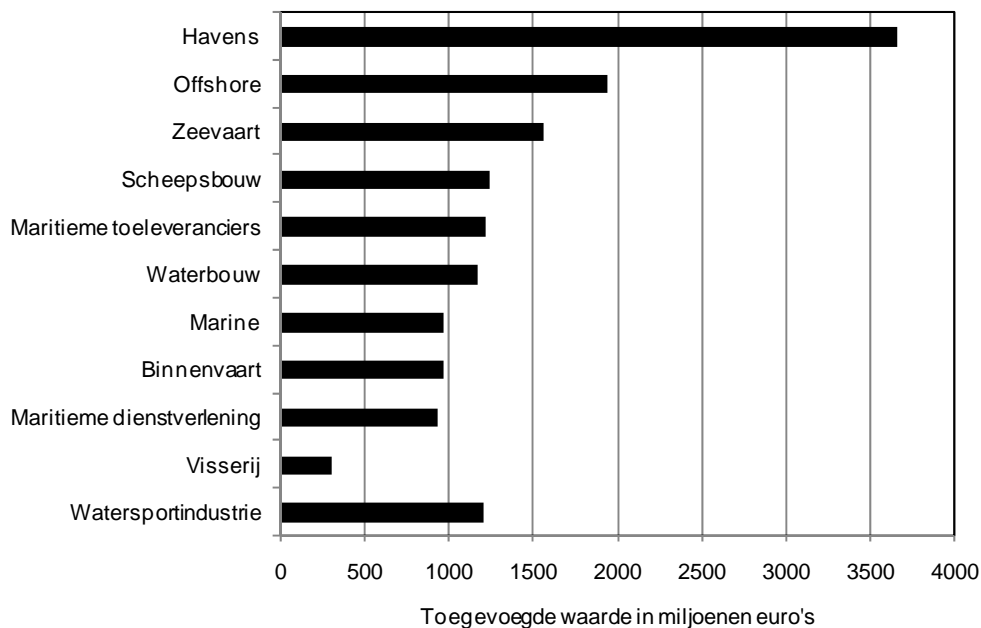
Bron: CVTO (2005).

2.1.2 Productiewaarde en toegevoegde waarde

Een studie van Nederland Maritiem Land (NML 2006) laat zien dat de productiewaarde van het maritieme cluster in 2005 op 26,9 miljard lag. De watersportindustrie neemt hiervan bijna 10% van de rekening, namelijk 2,5 miljard. De toegevoegde waarde van de totale sector bedroeg 13,3 miljard, waarvan eveneens ongeveer 10% van de watersportindustrie afkomstig is (1,2 miljard).

Ter vergelijking: de toegevoegde waarde van de watersportindustrie bevindt zich op dezelfde hoogte als de toegevoegde waarde van de scheepsbouw, is ongeveer 30% hoger dan voor de binnenvaart en vier keer zo groot als de visserij. Zie ook figuur 2.2.

Figuur 2.2: Toegevoegde waarde van de maritieme sector, 2005.



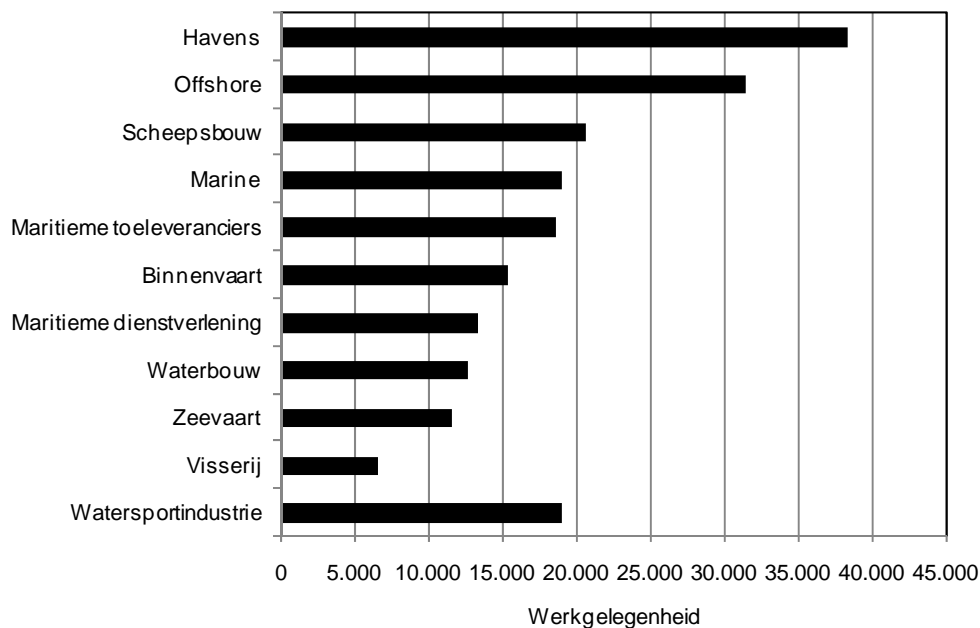
Bron: NML (2006).

2.1.3 Arbeidsmarkt

De totale werkgelegenheid (direct en indirect) in de watersportsector bedroeg in het onderzoek van Van der Bossche *et al.* (1999) 20.000 arbeidsjaren. Binnen de watersportsector is de deelsector productie het grootst (9.174 arbeidsjaren). Recentere kerncijfers van de watersportindustrie in 2004 staan in het rapport 'De Watersportindustrie in 2004' (Ecorys 2005). Zij komen tot 4.100 watersportondernemingen en 17.000 in de sector werkzame personen.

De cijfers van Van der Bossche en Ecorys komen redelijk overeen met de getallen van NML. Zij tellen in 2005 19.100 banen in de watersportindustrie (figuur 2.3). Hiermee ligt het aantal banen in de watersportindustrie op dezelfde hoogte als in de marine en de maritieme toeleveranciers.

Figuur 2.3 : Totale werkgelegenheid in de maritieme sector, 2005.



Bron: NML (2006).

Een uitgave van het Hoofdbedrijfshap Detailhandel (2003) geeft een gedetailleerd beeld van de watersportdetailhandel. In totaal verkopen circa 650 ondernemingen in Nederland watersportartikelen. Voor 370 bedrijven van deze bedrijven is de verkoop van watersportartikelen de hoofdactiviteit. Samen zijn de 650 ondernemingen goed voor een omzet van €250 miljoen bij een werkgelegenheid van 1.830 mensen.

2.2 Jachthavens

De bezettingsgraad van de jachthavens geeft een idee van de marktontwikkelingen in de pleziervaart. De bezettingsgraad laat volgens het CBS (2008) een stijgende trend zien. Het aantal zomerligplaatsen daalt, waarbij het aantal vast verhuurde ligplaatsen terrein wint ten opzichte van de passantenplaatsen. Het aantal jachthavens is vrij stabiel, iets boven de 800 (zie tabel 2.2).

Het aantal jachthavens en het aantal ligplaatsen ligt volgens cijfers van HISWA (2007) hoger dan volgens de CBS-cijfers. Het totaal aantal commerciële- en

verenigingsjachthavens is 985, met in totaal 170.000 ligplaatsen. Daarnaast zijn er nog 80 overheidshavens.

Tabel 2.2: Jachthavens en ligplaatsen in Nederland.

Periode	Aantal jachthavens	Aantal zomerligplaatsen		Bezettingsgraad
		Totaal zomerligplaatsen	Vast verhuurd	
1997	810	142.100	108.600	76%
2000	820	138.500	109.800	79%
2003	815	133.500	109.900	82%

Bron: CBS (2008).

2.3 Watersporters en hun dagtochten

In verscheidene andere onderzoeken zijn aantallen en kenmerken van de watersporters in beeld gebracht. Gegevens kunnen echter lastig met elkaar vergeleken worden door verschillende jaartallen, definities en onderzoeksmethoden (zie tabel 2.3). Het CBS Onderzoek Dagrecreatie gaat uit van bijna 7,2 miljoen watersportdagtochten in de periode 2001/2002. Deze dagtochten zijn door het CBS niet uitgesplitst naar activiteit. Volgens het Continu Vrije Tijdsonderzoek (CVTO) zijn in de periode 2004-2005 veel meer watersport dagtochten ondernomen; namelijk 26 miljoen. Het verschil tussen CBS en CVTO komt vooral door de ondergrens in tijdsduur. CBS telt een activiteit pas als dagtocht als recreanten minimaal 2 uur van huis zijn. CVTO hanteert een ondergrens van 1 uur.

Een derde bron voor het aantal dagtochten van watersporters betreft een telefonisch onderzoek van TRN (2002) onder 1.457 Nederlanders. TRN concludeert dat Nederlanders jaarlijks ruim 11 miljoen watersportactiviteiten ondernemen. TRN noemt hiervoor als redenen de verschillende onderzoeksmethoden en het hanteren van verschillende definities. Het CVTO zet momenteel een specifiek watersportonderzoek uit.

Tabel 2.3: Watersportdagtochten per jaar volgens CBS (2001/2), CVTO (2004/5) en TRN (2002).

Activiteit	CBS dagtochten	CVTO activiteiten	TRN dagtochten
Varen met motorboot/jacht		13.264.000	4.927.000
Zeilen		4.480.000	3.100.000
Roeien		3.726.000	1.946.000
Kanoën		3.056.000	1.065.000
Surfen		1.439.000	Niet opgenomen
Totaal	7.166.000	25.965.000	11.038.000

Bron: CVTO (2005), TRN (2002) en CBS (2008).

HISWA Vereniging schat het aantal watersporters op 1,5 miljoen Nederlanders. Dit is mede gebaseerd op onderzoek van TRN (2002), waarin 19% van de Nederlandse bevolking aangaf in het voorgaande jaar vaargerichte recreatieactiviteiten ondernomen te hebben. Meerdere recreanten beoefenen verschillende vormen van watersport (zeilen, roeien, surfen), waardoor het aantal watersporters lager ligt dan 19% van de bevolking.

2.4 Organisaties

Algemeen landelijke organisaties in de watersportsector zijn de HISWA Vereniging, het watersportverbond, de ANWB en het Nederlands Platform voor WaterRecreatie (NPvW). Hier gaan we in op hun algemene doelstelling. Daarnaast zijn er diverse landelijke organisaties die zich op een onderdeel van de watersport richten, zoals Sportvisserij Nederland, Koninklijke Nederlandsche Motorbootclub (KNMC), Nederlandse Onderwater Bond (NOB), Koninklijke Nederlandsche Schaatsenrijders Bond (KNSB), en dergelijke.

2.4.1 HISWA Vereniging

HISWA Vereniging is de overkoepelende belangenorganisatie van alle bedrijfssoorten in de watersport, ook wel watersportindustrie genoemd. In 1932 opgericht als tentoonstellingsorganisatie, ontwikkelde de Vereniging zich vooral in de tachtiger jaren van de vorige eeuw tot een allround service en belangenorganisatie voor alle watersportbedrijven. De naam HISWA stond voor: Nederlandse Vereniging voor Handel, Industrie, Scheepvaart en Watersport. Tegenwoordig staat HISWA voor: Nederlandse Vereniging van Ondernemingen in de Watersportindustrie.

Inmiddels zijn ongeveer 1.100 grote en kleinere bedrijven in 17 bedrijfstaksectoren aangesloten. Als brancheorganisatie behartigt HISWA Vereniging de belangen van de leden op regionaal, nationaal en internationaal niveau. De optimale dienstverlening strekt zich uit over drie specifieke productgroepen:

- Jachtbouw (waaronder jachtbouwers, onderhoud/reparatiewerven, architecten, experts en makelaars),
- Handel (waaronder importeurs van schepen, motoren, maritieme toeleveranciers, elektronica en equipment) en
- Recreatie (waaronder jachthavens, verhuurbedrijven en vaarscholen).

HISWA Vereniging informeert haar leden over de laatste ontwikkelingen en brengt adviezen uit op zowel, algemeen, fiscaal, milieu als juridisch gebied. Daarnaast is de Vereniging actief binnen commissies op het gebied van milieu, kwaliteit, EG-beleid, normalisatie en certificatie. HISWA Vereniging is de brancheorganisatie van ondernemingen in de watersportindustrie (te vergelijken met BOVAG).

Bedrijfschap

Een voor de invoering van de watersportbijdrage relevante ontwikkeling is de oprichting van het Bedrijfschap Watersportindustrie door HISWA Vereniging. Bijvoorbeeld voor het innen van de bijdrage bij kleine pleziervaartuigen, zonder dat de consument daar jaarlijks mee lastig wordt gevallen.

De oprichting van het Bedrijfschap Watersportindustrie is een langgekoesterde wens die in 2003 eindelijk in vervulling leek te gaan. HISWA Vereniging, ondersteund door de Hout en Bouw vakbonden van FNV en CNV, diende formeel in 2000 een aanvraag tot oprichting van het bedrijfschap watersportindustrie in. De Sociaal Economische Raad (SER) gaf in 2003 groen licht en het was enkel nog het wachten op een ministeriële handtekening. Echter toen kwam de politieke discussie op van nut en noodzaak van de gehele Publiekrechtelijke BedrijfsOrganisatie (PBO) en daarmee ook kritische vragen ten aanzien van de nieuwe aanvragen, waaronder die van HISWA Vereniging.

Ondertussen heeft de PBO-structuur de politieke storm doorstaan, zij het dat er wel allerlei aanpassingen worden door gevoerd. Die hebben vooral te maken met meer transparantie en meer publieke verantwoording over wat een bedrijfsschap doet en

het invoeren van een code van goed bestuur. Hangende de voornoemde discussie en invoertrajecten zijn alle nieuwe aanvragen opgehouden.

Door het verstrijken van de tijd rijzen er nieuwe problemen, zoals de vraag of de representativiteit van HISWA Vereniging nu nog wel klopt, acht jaar na de initiële aanvraag. Het is deze vraag die op dit moment opnieuw door HISWA Vereniging en de vakbonden beantwoord moet worden. Van de zijde van HISWA Vereniging wordt geen taxatie gegeven wanneer een en ander rond kan zijn gezien het verloop van de voorgaande jaren, maar vooralsnog wordt de aanvraag wel doorgezet.

2.4.2 Watersportverbond

Het Koninklijk Nederlands Watersportverbond, meestal kortweg aangeduid met Watersportverbond, komt op voor de belangen van alle watersporters in Nederland. In totaal zijn er circa 500 verenigingen aangesloten, die op hun beurt ruim 114.000 leden hebben.

Het Watersportverbond is dé vertegenwoordiger van de watersport. Toervaren, wedstrijdsport en topsport zijn de drie hoofdtaken. Het ondersteunen en adviseren van de aangesloten verenigingen is daarnaast ook heel belangrijk. Deze taken worden uitgevoerd voor de drie doelgroepen van het Watersportverbond: de surfers, de zeilers en de motorbootvaarders.

Belangenbehartiging is – volgens het Watersportverbond – ervoor zorgen dat er, nu en in de toekomst, gewatersport kan worden. Zo zorgt het Watersportverbond er bijvoorbeeld voor dat vaarwegen open blijven voor de pleziervaart. De belangenbehartiging doet het Watersportverbond op internationaal, nationaal, regionaal en, in samenspraak met de verenigingen, op lokaal niveau.

2.4.3 ANWB

Het behartigen van de collectieve belangen van de leden is vanaf de oprichting in 1858 een hoofdtaak van de ANWB geweest. Bij het innemen van standpunten en het bepalen van de strategie om gestelde doelen te bereiken, is een breed draagvlak bij de leden een eerste vereiste. Dit doet de ANWB tevens voor de belangen van de watersporter, waarvoor het een eigen afdeling ‘Watersport’ kent. Ook bij een eventuele invoering van de watersportbijdrage zal de ANWB de leden betrekken.

2.4.4 NPvW

Het Nederlands Platform voor WaterRecreatie (NPvW) – opgericht op 1 januari 2005 en de opvolger van het Watersportberaad – is een samenwerkingsverband van organisaties die actief zijn op het gebied van Waterrecreatie. Alle deelnemende organisaties vertegenwoordigen bij elkaar ruim één miljoen georganiseerde watersporters in Nederland.

Het Nederlands Platform voor WaterRecreatie wil:

- Samenwerking tussen de aangesloten leden verbeteren, onder meer door onderling informatie uit te wisselen en overleg met elkaar te voeren over actuele zaken. Doel is om bij het behartigen van de belangen van de watersporters steeds in een zo breed mogelijke coalitie op te treden.

- Standpunten afstemmen en zo mogelijk (mede) namens andere organisaties optreden. Daardoor kunnen de aangesloten organisaties meer bereiken.

De 17 deelnemende organisaties zijn:

- ANWB
- Vereniging voor Beroepschartervaart
- Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV)
- HISWA vereniging
- Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM)
- Reddingsbrigades Nederland (KNBRD)
- Koninklijke Nederlandsche Motorbootclub (KNMC)
- Koninklijke Nederlandsche Schaatsenrijders Bond (KNSB)
- Nederlandse Kano Bond (NKB)
- Nederlandse Onderwatersport Bond (NOB)
- Nederlandse Vereniging van Toerzeilers (NVvT)
- Nederlandse Waterski Bond (NWB)
- Vereniging Scouting Nederland (SN)
- Sportvisserij Nederland
- Toeristische Kano Bond Nederland (TKBN)
- Wadvvaarders
- Koninklijk Nederlands Watersport Verbond (KNWV)

3 DOELGROEP WATERSPORTBIJDRAGE

De ‘gebruikers’ van de vaarwegen kunnen we opdelen in een deel beroepsvaart, een deel plezier- of recreatievaart en een deel oeverrecreanten (zwemmers, vissers, wandelaars en fietsers). De insteek is dat bij de invoering van een watersportbijdrage alleen de pleziervaart moet gaan betalen voor het gebruik van het water. In dit hoofdstuk geven we de formele definities alsmede de definities zoals we die voorstellen. Het is moeilijk om de groep recreatievaartuigen af te bakenen zonder dubbeltellingen. Toch schatten we het aantal boten. In de derde paragraaf gaan we in op 8 mogelijke manieren om het totale botenbestand op te delen.

3.1 Pleziervaren en pleziervaarders

We beginnen met de definitie van pleziervaartuig volgens de wet pleziervaartuig en de definitie van vaarder volgens het Binnenvaartpolitiereglement (BPR).

3.1.1 Formele definities

Volgens de wet pleziervaartuig is een pleziervaartuig:

Een schip dat is bestemd voor sportbeoefening of vrijetijdsbesteding, met een romplengte van minimaal 2,5 meter en maximaal 24 meter met uitzondering van onderstaande vaartuigen:

- schepen, gebouwd of bestemd voor het bedrijfsmatig vervoer van personen, buiten de bemanning;
- wedstrijdboten; boten die bedoeld zijn om uitsluitend en alleen voor wedstrijdveren te gebruiken;
- kano's, kajaks, gondels en waterfietsen;
- boten voor roei-instructie, die als zodanig door de fabrikant zijn aangemerkt;
- zeilplanken;
- motorzeilplanken en soortgelijke schepen;
- historische schepen die voor 1950 zijn gebouwd, alsmede individuele replica's van zulke schepen, indien zij hoofdzakelijk met de oorspronkelijke materialen zijn gebouwd en als zodanig door de fabrikant zijn aangemerkt;
- experimentele schepen, voor zover zij niet op de gemeenschappelijke markt worden gebracht;
- voor persoonlijk gebruik gebouwde schepen, voor zover zij gedurende een periode van vijf jaar na de bouw niet op de gemeenschappelijke markt worden gebracht;
- onderzeeboten;
- luchtkussen voertuigen; en
- draagvleugelboten.

Volgens Artikel 1.02 “Verantwoordelijkheid voor de naleving van het reglement” van het Binnenvaartpolitiereglement, lid 1:

Een schip, met uitzondering van een duwbak, en een samenstel moeten zijn gesteld onder het gezag van een persoon die het schip of het samenstel voert. Deze persoon wordt hierna aangeduid als schipper. Onder schipper wordt tevens verstaan degene die de leiding heeft over een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting.

3.1.2 Voorgestelde definities

De definitie van pleziervaartuig laat wedstrijdboten en boten van meer dan 24 meter buiten beschouwing, waardoor deze minder geschikt is voor een bijdrageregeling. En de definitie van het Binnenvaartpolitiereglement maakt geen onderscheid naar plezier- en beroepsvaarder. Aangezien de watersportbijdrage feitelijk ingevoerd zou kunnen worden voor alle pleziervaarders (ongeacht lengte van de boot) stellen we twee nieuwe definitie voor.

Pleziervaartuig

Een vaartuig dat mede beoordeeld naar zijn bouw en inrichting of huidige gebruik, ongeacht het oogmerk van degene die het heeft aangeschaft en van de opvarenden, of het doel waarvoor het oorspronkelijk is gebouwd, moet worden gerekend tot de vaartuigen welke plegen te worden gebruikt voor het genoeg, vrijetijdsbesteding of sportbeoefening van de eigenaar of de houder of de zijnen.

Onder een pleziervaartuigen wordt **niet** verstaan:

- Vaartuigen die in gebruik zijn voor het bedrijfsmatig vervoer van goederen.
- Vaartuigen die in gebruik zijn voor het bedrijfsmatig vervoer van betalende passagiers (zoals de betalende passagiers op een pont of veer).
- Vaartuigen zijnde sleep- en duwboten welke bedrijfsmatig sleep- en duwwerk.
- Vissersvaartuigen welke voor beroep en bedrijf de visserij bedrijven en daartoe uitgerust zijn.
- Overige vaartuigen en drijvende inrichtingen die niet vallen onder de genoemde definities van 3.1.3 (zoals schepen voor de weg- en waterbouw of voor baggerwerkzaamheden).

Pleziervaren

Een schipper volgens de definities van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR), die voor het genoeg, vrijetijdsbesteding of sportbeoefening vaart met een pleziervaartuig.

3.1.3 Drie subcategorieën

We kennen drie kleine subcategorieën vaartuigen waarover afzonderlijk moet worden bepaald of ze tot de doelgroep van een watersportbijdrage behoren: woonboten en woonarken, voormalige bedrijfsvaartuigen en de chartervaart.

Deze categorieën zijn ook in het verleden, zoals door de Commissie Kamminga, onderkend. De opvatting is altijd geweest dat deze boten buiten de watersportbijdrage gelaten zouden worden voor zover ze niet voor de pleziervaart worden gebruikt.

Woonboten en woonarken, al of niet voor permanente bewoning

Een woonboot is een boot die zo is ingericht dat men erop kan wonen, variërend van een klein zeilschip tot een oud binnenvaartschip. Een woonboot is niet meer bedoeld om er mee te reizen. Woonboten hebben een eigen woonadres.

Dilemma

*Deze dienen **niet** te vallen onder een watersportbijdrage indien die op hun permanente ligplaats liggen, van of naar de werf gaan voor onderhoud of transport uit hoofde van verplaatsing naar een andere permanente ligplaats.*

*Zij zouden **wel** onder de watersportbijdrage moeten gaan vallen op het moment dat men de vaartuigen gebruikt voor het genoeg, vrijetijdsbesteding of*

sportbeoefening van de eigenaar of de houder en de zijnen, ondanks het feit dat men permanent verblijft aan boord. Immers dat doen de watersporters ook in de periodes dat men met het pleziervaartuig vaart en/of overnacht.

Voormalige bedrijfsvaartuigen

Dit is een zeer diverse groep vaartuigen welke soms voor bewoning worden gebruikt, soms alleen voor pleziervaart of voor behoud maar niet als zodanig erkend. Indien deze schepen niet vallen onder woonboten of cultuurhistorisch vaartuig, maar wel gebruik maken van de wateren, is dat pleziervaart en zouden onder de watersportbijdrage moeten gaan vallen op het moment dat men de vaartuigen gebruikt voor pleziervaart.

Dilemma

*Deze dienen **niet** te vallen onder een watersportbijdrage indien die op hun permanente ligplaats liggen, van of naar de werf gaan voor onderhoud of transport uit hoofde van verplaatsing naar een andere permanente ligplaats.*

*Zij zouden **wel** onder de watersportbijdrage moeten gaan vallen op het moment dat men de vaartuigen gebruikt voor het genoegen, vrijetijdsbesteding of sportbeoefening van de eigenaar of de houder en de zijnen, ondanks het feit dat men permanent verblijft aan boord. Immers dat doen de watersporters ook in de periodes dat men met het pleziervaartuig vaart en/of overnacht.*

Chartervaart

Een specifieke vorm van cultuurhistorische boten is de chartervaart (ook wel Bruine Vloot genaamd). Het fenomeen 'bruine vloot' begon in de jaren zestig, toen vanuit Spakenburg met een tjalk tochtjes over het IJsselmeer gemaakt konden worden. Het schip dient als vervoermiddel en verblijfsaccommodatie. Het varen als vermaak is een wezenlijk onderdeel van het product. De schepen varen hun gasten langs bezienswaardige plaatsen en meren daar af om hun gasten de kans te geven steden, musea en omgeving te bekijken. Het overgrote deel van de chartervaart speelt zich af in het gebied IJsselmeer/ Waddenzee.

Dilemma

*Dit is voornamelijk vervoer van betalende passagiers, wat valt onder de schepenwet en is derhalve een bedrijfsmatige vaart, welke **niet** onder een watersportbijdrage dient te vallen.*

*Zij zouden **wel** onder de watersportbijdrage moeten gaan vallen op het moment dat deze schepen in particulier bezit zijn en niet voor bedrijfsmatige exploitatie aangewend worden en dus niet onder de onder de schepenwet vallen. Dan dienen ze wel te vallen onder een watersportbijdrage regeling.*

3.2 Omvang watersportsector

Hoeveel pleziervaartuigen zijn er in Nederland? En hoeveel vallen er in elke subcategorie?

3.2.1 Aantal pleziervaartuigen

Waterrecreatie Advies (2005) heeft in opdracht van het Ministerie van LNV onderzoek gedaan naar de omvang van de Nederlandse vloot. Hieruit bleek dat er ruim 500.000 vaartuigen in Nederland zijn. Dit zijn minder vaartuigen dan aanvankelijk werd aangenomen. Het grootste gedeelte van de vaartuigen zijn kajuitzeiljachten (zie tabel

3.1). De watersportsector schat dat de cijfers van Waterrecreatie Advies voor 90% betrouwbaar zijn.

Van het totale aantal pleziervaartuigen liggen er ongeveer 200.000 in jachthavens en elders op het water. In aanvulling daarop zijn er circa 210.000 recreatievaartuigen op de wal die nog wel met enige regelmaat worden gebruikt. Daarnaast liggen er nog ongeveer 100.000 vaartuigen, vooral surfplanken, kano's en open bootjes, in Nederland opgeslagen die waarschijnlijk nooit meer zullen varen.

Tabel 3.1 Het bruto aantal recreatievaartuigen in Nederland naar locatie.

Locatie	Aantal
In jachthavens	200.000
Op de wal	210.000
Opgeslagen (Kano's, kajaks, roeiboten, e.d.)	100.000
Totaal	510.000

Bron: Waterrecreatie Advies (2005).

Van den Bossche et al. (1999) constateerden op basis van internationale gegevens (ICOMIA 1998 en IBI, 1998) dat het aantal boten per hoofd van de bevolking in Nederland, na de Scandinavische landen, het hoogste is van Europa. In het BRTN uit 2000 wordt ervan aangenomen dat de groei van de toervaartvloot de komende 25 jaar zal doorzetten en gemiddeld op circa 1% per jaar zal liggen. Dit houdt in dat, in combinatie met de gegevens van Waterrecreatie Advies (2005), omstreeks het jaar 2025 gerekend kan worden op ongeveer 230.000 toervaartboten.

3.2.2 Pleziervaartuigen in subcategorieën

Varende woonboten

Het LWO (Landelijk Woonboten Organisatie) noemt een getal van 9.500 woonboten in Nederland. Het overgrote deel zijn stilliggende woonarken of permanent afgemeerde woonboten. Een klein gedeelte is enkele malen per jaar actief varende, met name in de vakantieperiodes. Tevens is er een grote overlap naar de groep van de cultuurhistorische schepen en voormalige bedrijfsvaartuigen. Het "Netwerk van varende woonschepen" kent 45 leden (LWO 2008; Netwerk van varende woonschepen 2008).

Varende cultuurhistorische schepen

In totaal 2.500 vaartuigen zijn opgenomen in het "Nationaal Register Varende Monumenten". Dit zijn de wettelijk erkende nationale varende monumenten. Naar schatting zijn rond de 400 oorspronkelijk al gebouwd als pleziervaartuig. De verenigingen "Oude Glorie" en Vereniging Klassieke Scherpe Jachten (VKSJ) tellen respectievelijk 230 en 250 leden (Federatie van Oud-Nederlandse Vaartuigen 2008).

Voormalige bedrijfsvaartuigen

De Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB) vertegenwoordigt alle historische schepen waarmee oorspronkelijke een schipper vroeger zijn brood verdiende door de handel, de beurtvaart of de sleepvaart. Door het behoud van deze schepen wordt een voor Nederland belangrijk varende cultureel erfgoed in stand gehouden. Met deze schepen behouden havens en vaarwegen hun oorspronkelijke levendige karakter en zijn de havensteden een beleving voor toeristen en recreanten.

Veel historische schepen zijn te bezichtigen, in museumhavens of gewoon ergens op het water. De vereniging heeft ruim 1.500 leden met ongeveer 1.200 schepen, die of in restauratiestadium, of al in de vaart zijn. De meeste van deze schepen zijn aangemeld bij het Nationaal Register Varende Monumenten. Dit register is opgezet door Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen (FONV), waarbij de LVBHB is aangesloten (LVBHB 2008).

3.2.3 Aantal boten in subcategorieën

Het totale aantal vaartuigen dat in aanmerking zou kunnen komen voor de watersportbijdrage kunnen we als volgt bepalen (zie ook tabel 3.2).

Woonboten en woonarken

In totaal zijn er 9.500 woonboten en woonarken. Naar schatting zijn er 8.800 woonboten die niet onder een bijdrageregeling komen te vallen. Ruwe schatting is dat ongeveer 700 woonboten “varend kunnen zijn” voor hun plezier. De overlap van de groep varende woonboten met zowel de schepen die geregistreerd zijn als varend monument en lid zijn van de LVBHB is naar schatting 50%. Hiermee komen we tot een totaal van 350 varende woonboten die in aanmerking kunnen komen voor een watersportbijdrage.

Varende cultuurhistorische schepen

De Federatie van Oud-Nederlandse Vaartuigen heeft 2.500 schepen in het “Nationaal Register Varende Monumenten”. Als we het botenbestand van de verenigingen “Oude Glorie” en Vereniging Klassieke Scherpe Jachten (VKSJ) hiervan afhalen, blijven er 2.020 boten over.

Voormalige bedrijfsvaartuigen

De leden van de LVBHB beschikken in totaal over 1.200 schepen. Ongeveer de helft daarvan staat in het FONV-register.

Tabel 3.2 Aantal pleziervaartuigen in subcategorieën in Nederland.

Type	Aantal	Potentiële doelgroep
Aantal varende woonboten en woonarken	700	
Waarvan 50% opgenomen in LVBHB register	350	350
Cultuurhistorische boten FONV register	2.500	
Waarvan 'Oude Glorie' reeds in telling pleziervaartuigen	-230	
VKSJ reeds in telling pleziervaartuigen	-250	2.020
Landelijke vereniging tot behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig	1.200	
Waarvan ook in register FONV	-600	
Onbekende overlap tussen LVBHB, FONV en varende woonboten	??	600
Totaal in subcategorieën		2.970

Het aantal van circa 3.000 boten in subcategorieën is op zich een gering aantal wanneer we dit afzetten tegen het totale aantal pleziervaartuigen (namelijk minder dan één procent). Zelfs als er een 100% fout in de schatting zit, bedraagt het aantal nog altijd minder dan 2% van het aantal pleziervaartuigen in Nederland. Deze 3.000 vaartuigen zijn echter wel beeldbepalend en nemen relatief veel ruimte in.

Dilemma

Uit het oogpunt van 'gelijke monniken en gelijke kappen' voor wat betreft het soort gebruik van de wateren is vrijstelling van een eventuele bijdrageregeling waarschijnlijk moeilijk verdedigbaar.

3.3 Differentiatie

De hoogte van de door watersporters te betalen bijdrage kan afhankelijk worden gemaakt van verschillende factoren. We behandelen hier vijf van zulke factoren, waarvan er drie betrekking hebben op de eigenschappen van de boot (type, snelheid en lengte- of oppervlaktemaat), één op de bestuurder (de nationaliteit) en één op de wijze van gebruik.

3.3.1 Naar type

Onderzoek van Waterrecreatie Advies laat zien dat er verschillende typen boten in jachthavens liggen. Deze getallen staan in tabel 3.3.

Tabel 3.3 Het bruto aantal recreatievaartuigen in Nederland naar soort.

Type	Aantal
Kajuitzeiljachten	190.000
Kajuitmotorjachten	140.000
Open zeilboten	33.000
Open motorboten	37.000
Platbodems	8.000
Totaal	508.000

Bron: Waterrecreatie Advies (2005).

3.3.2 Naar snelheid

De boten kunnen we indelen naar snelheid die ze kunnen halen:

- Het overgrote deel van de boten bestaat uit zogenaamde waterverplaatsers. Zij halen veelal geen 20 kilometer per uur.
- Naast de waterverplaatsers zijn er de glijders en halfglijders, ook wel speedkruisers genoemd. Deze boten halen snelheden van 35 kilometer per uur en meer, waarbij ze – door hun specifieke rompvorm – slechts beperkte golven maken.

Op de Nederlandse wateren geldt een maximumsnelheid van 20 kilometer per uur. Op diverse plaatsen is echter een lagere maximumsnelheid voorgeschreven op basis van het Binnenvaartpolitiereglement of vaarwegverordeningen (van rijk, provincie, gemeente of waterschappen al naar gelang wie het vaarwater beheert). Voor speedboten, waterscooters en waterskiën zijn plaatselijk specifieke snelvaargebieden aangewezen. De vaartuigen die sneller varen dan 20 kilometer per uur, en niet langer zijn dan 20 meter, vallen in de categorie snelle motorboten (SMB).

Op basis van de Regeling Motorboten op Rijkswaarwegen is het toegestaan snel te varen op de volgende aangewezen wateren:

- Noordzee
- Waddenzee in de vaargeulen
- IJsselmeer
- Maas (delen)
- Waal – Merwede-Noord – Nieuwe Waterweg
- Noordzeekanaal

- Lek / Nederrijn (delen)
- IJssel (delen)
- Deltagebied (onder andere Krammer, Volkerak, Keeten)
- Westerschelde

3.3.3 Naar afmeting

De hoogte van de te betalen watersportbijdrage kan afhankelijk worden gemaakt van de afmeting van het vaartuig. Deze heffingsmodaliteit kan plaatsvinden op basis van twee criteria, oppervlakte of lengte.

De Commissie Kamminga gaf de voorkeur aan een oppervlakte criterium boven een lengtecriterium. Deze keuze vloeide voort uit het feit dat de oppervlakte in de praktijk een gebruikelijk onderscheidend criterium is. De Commissie Kamminga deelde de pleziervaarders in de volgende zes klassen in:

- Klasse 1: Surflanken, kano's, roei-, vis- en raceboten en overige pleziervaartuigen tot 4 meter lengte met uitzondering van bepaalde categorieën, zoals jetski's en racketboten.
- Klasse 2: Pleziervaartuigen van 4-6 meter lengte / 6 m²-12 m²
- Klasse 3: Pleziervaartuigen van 6-10 meter lengte / 12 m²-35 m²
- Pleziervaartuigen van 0-6 meter lengte met een groter motorvermogen dan 10 kilowatt.
- Klasse 4: Pleziervaartuigen van 10-15 meter lengte / 35 m²-60 m²
- Klasse 5: Pleziervaartuigen van 15-20 meter lengte / 60 m²-100 m²
- Klasse 6: Pleziervaartuigen van 20 meter of langer / meer dan 100 m²
-

De Commissie Kamminga veronderstelde dat de lengte in de regel correspondeert met een bepaalde oppervlaktemaat. Veldonderzoek in 50 jachthavens door Waterrecreatie Advies (2005) toont aan dat de oppervlaktemaat ('boxmaat') iets afwijkt (met tussen haakjes het aantal boten in elke categorie):

- Minder dan 4 meter lengte (282 boten)
- 4-6 meter lengte komt overeen met een oppervlakte van 7m²-13m² (18.580)
- 6-10 meter lengte komt overeen met een oppervlakte van 13m²-30m² (108.805)
- 10-15 meter lengte komt overeen met een oppervlakte van 30m²-60m² (32.639)
- 15-20 meter lengte komt overeen met een oppervlakte van 60m²-96m² (1.489)
- Voor boten van meer dan 20 meter kan geen oppervlakte worden aangegeven (205).

3.3.4 Naar nationaliteit eigenaar

Buitenlanders maken momenteel op twee manieren gebruik van de Nederlandse vaarwegen:

- *Buitenlanders met vaste ligplaats in een Nederlandse haven.*
Landelijk behoort ongeveer 15% van de boten aan een buitenlander toe, maar in bepaalde watersportgebieden (bijvoorbeeld de Limburgse Maasplassen) loopt het aandeel van buitenlanders, vooral Belgen en Duitsers, op tot 70 à 80%.
- *Buitenlanders zonder vaste ligplaats in een Nederlandse haven die in Nederland op vakantie gaan.*
Het aantal buitenlanders zonder vaste ligplaats in Nederland dat hier een vaarvakantie houdt is van geringe omvang.

Het lijkt, gezien de kaders van de Europese regelgeving, geen probleem om buitenlandse bezoekers eveneens te laten betalen voor het gebruik van de

Nederlandse waterwegen, zolang de Nederlandse en buitenlandse pleziervaarder profijt hebben van de door hen betaalde bijdrage. Met de oprichting van een blauwfonds, waaruit de kwaliteit van de waterwegen wordt verbeterd, is dit gegarandeerd. Dit kan worden vergeleken met de tol die Nederlanders bijvoorbeeld in Frankrijk moeten betalen; dit geld komt ten goede aan de kwaliteit van de Franse tolwegen.

De acceptatie van de watersportbijdrage door Nederlandse watersporters zal toenemen wanneer Duitsers en Belgen met een boot in een Nederlandse haven niet worden ontzien.

3.3.5 Naar wijze van gebruik

Niet alle boten in Nederland worden gebruikt. Waterrecreatie Advies schatte in 2005 het aantal vaartuigen dat niet meer wordt gebruikt op ongeveer een-vijfde van het totale botenbestand, op circa 100.000. De overige ruim 400.000 worden nog wel gebruikt (zie tabel 3.4).

Tabel 3.4 Aantal Recreatievaartuigen in Nederland.

Gebruikswijze	Aantal
Aantal vaartuigen in het water bij havens en bedrijven	162.000
Aantal vaartuigen in het water op overige plaatsen	36.000
Aantal vaartuigen op de wal dat nog gebruikt wordt	210.000
Aantal vaartuigen op de wal dat niet meer gebruikt wordt	100.000
Totaal	508.000

Bron: Waterrecreatie Advies (2005).

3.3.6 Naar intensiteit gebruik

Boten kunnen ook worden onderverdeeld naar de intensiteit van gebruik. Eigenaren zouden meer kunnen betalen naarmate zij vaker met hun boot het water opgaan.

Eventuele vervolgactie

Uitzoeken wat een logische indeling naar intensiteit zou zijn, alsmede hoeveel boten in iedere categorie zou vallen.

3.3.7 Naar omvang vaargebied

Boten kunnen – analoog aan de vispas – worden onderverdeeld naar het gebied waar ze (willen) varen.

3.3.8 Naar motorvermogen

Tot slot, boten kunnen worden onderverdeeld naar motorvermogen. Wellicht een voor de handliggende indeling, maar het is in technisch opzicht lastig vast te stellen wat het vermogen is.

4 HEFFINGEN

De watersporter betaalt momenteel op verschillende wijzen voor het varen. Hier behandelen we acht heffingen, die overigens nog niet allemaal en overal van toepassing zijn:

- Importheffing
- BTW
- Brandstofaccijns
- Brug- en sluisgelden
- Tolgelden vaargebieden
- Watertoeristenbelasting
- Incidentele leges van gemeenten en recreatie- en waterschappen
- Vaarwegbeprijzing

Booteigenaren betalen ook voor andere voorzieningen, zoals kader- of liggelden. Aangezien deze uitgaven niet aan het varen zijn gekoppeld, laten we ze hier buiten beschouwing.

4.1 Import

Importeurs van vaartuigen betalen een importheffing. Het land van herkomst en het gewicht van de boot bepalen de hoogte van het te betalen bedrag.

Import van buiten de Europese Unie

Voor pleziervaartuigen van:

- minder dan 100 kg betaalt de importeur 2,7% importheffing en 19% BTW
- meer dan 100 kg betaalt de importeur 1,7% importheffing en 19% BTW

Import uit EU-landen

Voor pleziervaartuigen uit andere EU-landen betaalt de importeur alleen de BTW. De hoogte hiervan is afhankelijk van plaats van levering, het tarief van het desbetreffende EU land. Dit ligt veelal rond de 19%.

Bij levering in Nederland

Van zo goed als alle van de in Nederland verkochte pleziervaartuigen (99%) ligt het BTW tarief op 19%.

4.2 BTW

Verkoop van pleziervaartuigen valt onder het 19% tarief, evenals alle aanverwante diensten, zoals verhuur, reparatie en onderhoud, bemiddeling, lesgeven, expertises. Levering van brandstof is gelijk aan de “weg” tarieven voor wat betreft accijns en BTW (zie bijlage 2).

Het leveren van voedsel, water, logies, verhuur van recreatiepercelen aan het water, verhuur van huisjes of woonboten, EHBO dozen en boeken vallen onder het 6% tarief.

4.3 Brandstofaccijns

Voor de pleziervaart gelden de wegtarieven voor brandstofaccijnzen (HISWA Vereniging 2003). De ontwikkeling van deze bedragen over de periode 2005-2008 staan vermeld in bijlage 2.

4.4 Brug- en sluisgelden

Waterrecreatie Advies (2005) heeft uitgebreid onderzoek gedaan naar het aantal bruggen en sluisen. In totaal kent Nederland 2.986 bruggen en 348 sluisen. Meer dan de helft van de bruggen is beweegbaar (1.660).

De meeste bruggen en sluisen kunnen zonder het betalen van tol worden gepasseerd. Voor het passeren van 'slechts' 152 objecten (114 bruggen en 38 sluisen) moet worden betaald. Tabel 4.1 toont de ligging van de bruggen en sluisen die niet gratis gepasseerd mogen worden. Het merendeel ligt in vier provincies: Friesland, Utrecht en Noord- en Zuid-Holland. Vooral zeilboten met niet-strijkbare mast moeten voor het passeren geld betalen. De meeste motorboten kunnen zonder probleem onder de obstakels doorvaren.

Tabel 4.1: Aantal bruggen en sluisen waarvoor tol betaald moet worden, per provincie 2005.

Provincie	Aantal bruggen en sluisen
Flevoland	1
Friesland	61
Gelderland	3
Groningen	1
Noord-Brabant	1
Noord-Holland	30
Overijssel	3
Utrecht	27
Zuid-Holland	25
Totaal	152

Bron: Waterrecreatie Advies (2005).

De tolgelden die beheerders innen variëren aanzienlijk. In 2004 lagen de extremen op €2.625 en €75.600. De inkomsten van de overige beheerders verspreiden zich redelijk gelijkmatig tussen deze uitersten. De totaalopbrengst lag in 2003 op €475.112 en in 2004 op €500.618. SRN (2008) meldt dat de hoogte van de tollende laatste jaren nogal zijn gestegen. De tol voor een brug ligt nu gemiddeld op €2,50; voor sluisen op €5,00. Als een aantal tollende in hetzelfde traject liggen, kan het totale tolbedrag aardig oplopen.

De ANWB en het Watersportverbond zijn voor een watersportbijdrage op voorwaarde dat de tol- en sluisgelden worden afgekocht. WaterRecreatie advies (2005) onderzocht de bereidheid van beheerders om af te zien van de tolheffing. Deze bereidheid was laag: vier op de vijf beheerders verwachten een financiële compensatie. Maar, zo stelt WaterRecreatie Advies, omdat de heffingen vooral in Friesland en de Randstad voorkomen "ligt het niet voor de hand deze regionale heffingen af te kopen via een eventueel te introduceren met een nationale watersportbijdrage".

Twee opmerkingen. Ten eerste, bij het afkopen van de brug- en sluisgelden zouden alleen de provincies die nog geld heffen worden gecompenseerd, niet de provincies die deze gelden in het verleden hebben afgeschaft. Ten tweede, om nieuwe heffingen

te voorkomen, zal met alle partijen die een heffing mogen invoeren (gemeenten en Waterschappen) afspraken gemaakt moeten worden. Een andere manier is regels zo te wijzigen dat zij geen recht meer hebben om een heffing in te voeren.

Eventuele vervolgactie

ANWB oppert het idee om middels de eigen Almanak na te gaan of er een overzicht verkregen kan worden van nieuwe heffingen. Zijn mutaties bekend en op te vragen bij de ANWB? Wij kunnen, namens Henny Kromhout van de ANWB, vragen naar verschillende heffingen.

4.5 Tolgelden vaargebieden

Waterrecreatie Advies (2005) bracht tevens inzichtelijk voor welke vaargebieden moet worden betaald. Dit bleek het geval in 18 gebieden. Bijna al die vaarroutes liggen in Zuid-Holland. De andere twee provincies die een vaarvergunninggebied hebben, zijn Friesland en Noord-Holland met beide 1 gebied.

Naast het betalen voor de vaargebieden, moeten pleziervaarders in andere plaatsen betalen hier voor het 'recht' om door een plaats te varen. Dit is vaak inclusief het havengeld.

Eventuele vervolgactie

Wat betaalt een pleziervaarder zo ongeveer? Deze informatie kan uit de ANWB Almanak worden gehaald als de Taskforce dit een wenselijke vervolgactie vindt.

4.6 Watertoeristenbelasting

Voor watertoeristenbelasting geldt dat er ter zake van het houden van verblijf binnen de gemeentegrenzen een directe belasting kan worden geheven op vaartuigen waarvoor vergoeding wordt betaald door personen die niet zijn ingeschreven in het bevolkingsregister. Achterliggende gedachte van deze belasting is, net als toeristenbelasting voor hotels, pensions en campings, niet-inwoners mee te laten betalen voor gemeentelijke voorzieningen.

Betaling per etmaal

In de verordening watertoeristenbelasting van de gemeente is het vaarseizoen opgenomen (veelal van 1 of 15 april tot 1 of 15 oktober). Het aantal etmalen verblijf van niet ingezetenen van de gemeente is belast, en dus niet het aantal overnachtingen. Een (klein) deel van een etmaal geldt als een heel etmaal. Elke gemeente bepaald zelf welke vorm van belasting men int alsmede de hoogte van het te innen bedrag per vaartuigtype. De exploitant van ligplaatsen is in dezen belastingplichtig en mag de belasting doorberekenen aan de waterrecreatant.

Twee vormen

De belastingplichtige exploitant mag kiezen uit de volgende twee vormen van watertoeristenbelasting:

- als een vast forfait per ligplaats (op basis van een berekening) of
- op basis van tellingen van het aantal belastingplichtige dagen.

Differentiatie naar vaartuigtype

Vaartuigen onder de 4 meter zijn vaak vrijgesteld. Bij een forfait (vast bedrag) is er sprake van een berekening op basis van het veronderstelde aantal etmalen verblijf (meestal 24 etmalen) en het gemiddelde aantal opvarenden per vaartuig.

Veelal zijn er categorieën opgenomen (4-8 meter, 8-12 meter en meer dan 12 meter, of op basis van oppervlakte schip). Hoe groter het vaartuig, hoe meer opvarenden volgens de meeste verordeningen (3 tot 5 personen gemiddeld).

4.7 Incidentele leges van gemeenten en recreatie- en waterschappen

Van de waterschappen is bekend dat deze van mening zijn extra kosten te moeten maken in beheer en onderhoud als gevolg van scheepvaart op hun wateren, meer dan alleen nodig zou zijn voor het in stand houden voor de waterhuishouding. Enkele waterschappen hanteren nog vaarvergunningssystemen om het aantal pleziervaartuigen in toom te houden evenals ligplaatsvergunningen.

Vervolgactie

Rapport opvragen bij Nico Koedam.

4.8 Europese vaarwegbeprijzing

Dit onderwerp zit er op termijn aan te komen. De EU commissie heeft een rapport uitgebracht waarin de uitgangspunten zijn bepaald waaraan een land moet voldoen op het moment dat men wil overgaan tot vaarwegbeprijzing (European Commission 2007). Het gaat dan om welke kosten en exploitatie elementen mogen worden toegerekend aan de vaarweg gebruikers. Dit om een uniforme grondslag voor vaarwegbeprijzing in de EU te realiseren.

Eenzelfde methodiek heeft de EU ook ontwikkeld voor de tarieven die EU zeehavens in rekening mogen brengen aan bezoekende zeeschepen.

De combinatie van bovenstaande ontwikkelingen speelt al in het onderzoek rond de opzet van een tarifiering voor schepen die het havengebied van Rotterdam bezoeken. Nu is dit gericht op de bedrijfsmatige vaart van in de eerste plaats zeeschepen, maar er wordt ook al nagedacht over hoe de binnenvaart daar in mee zou moeten worden genomen. Verwacht mag worden dat, wanneer Rotterdam dit tot uitvoering krijgt, andere havengebieden zullen volgen. Vervolgens is het maar de vraag of de pleziervaart daarvan gevrijwaard wordt.

Als deze ontwikkeling zich vervolgens stroomopwaarts uitbreidt, dan zal het voor de pleziervaart moeilijk worden om vrij te blijven van algemene heffingen.

In dit licht is het ook van belang om te onderkennen dat de EU het principe standpunt heeft ingenomen dat voor het gebruik van infrastructuur in zijn algemeenheid betaald moet gaan worden. Zie hiertoe ook de discussies over de liberalisering van en op het spoor, stroomnetten, luchtvaart infrastructuur en dus ook het vaar- en wegverkeer.

De grote vraag is welke tijdsbalk eraan gehangen moet worden. Op dit moment gaan de processen zeer langzaam of liggen stil. Dit heeft onder andere te maken met de Akte van Mannheim. Deze Akte uit 1868 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) garandeert vrij verkeer op de waterwegen van de Rijnsoeverlidstaten. De Akte geldt nog steeds. Een van de grondbeginselen is 'De vrijheid van de scheepvaart' (CCR 2008). Dit principe behelst dat bestaande of toekomstige belemmeringen van de scheepvaart vermeden of op zijn minst zoveel mogelijk beperkt worden, zoals bijvoorbeeld:

- Natuurlijke belemmeringen ten gevolge van de toestand of de beschikbaarheid van de waterweg en de daarbij behorende bouwkundige voorzieningen;
- Administratieve, fiscale, douanerechtelijke of economische belemmeringen, die met name een gevolg kunnen zijn van een ongeoorloofde heffing van rechten op grond van het feit dat het gaat om scheepvaart;
- Juridische of reglementaire hindernissen die leiden tot beperkingen in het gebruik van de waterweg en indruisen tegen de herziene Rijnscheepvaartakte.

Vervolgactie

Nader interview met de Europese Unie over de invoering van een vaarwegbeprijzing volgt.

5 IDENTIFICATIE EN REGISTRATIE

Het innen van de watersportbijdrage wordt vergemakkelijkt als er een duidelijk, waterdicht en fraudebestendig systeem bestaat waarmee redelijk eenvoudig kan worden gecontroleerd of een vaartuig identificeerbaar is op basis van een register. Een goede registratie bestaat namelijk uit twee aspecten:

- Identificatie: Vaartuig X moet ook daadwerkelijk vaartuig X zijn en
- Registratie: Wie is er verantwoordelijk voor het vaartuig

In dit hoofdstuk beschrijven we welke boten momenteel al geregistreerd staan, de wijze waarop dat gebeurt en de ontwikkelingen op dit vlak vanuit andere belanghebbenden (zoals de verzekeraars en politie) om te komen tot een goede identificatie.

5.1 Wettelijk geregelde bootregistraties

De registratie van boten is voor een drietal categorieën wettelijk geregeld:

- De verplichte registratie van snelle motorboten bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW)
- De vrijwillige registratie bij het Kadaster
- De registratie van wedstrijdboten bij het Watersportverbond.

5.1.1 Snelle motorboten

De eigenaar van een snelle motorboot – een boot die sneller vaart dan 20 kilometer per uur en niet langer is dan 20 meter – is verplicht het object te registreren bij de RDW. Dit kan via het postkantoor.

Het ministerie van V&W beschikt momenteel over een advies waarin wordt geconcludeerd dat het register Snelle MotorBoten vernieuwd moet worden. In technisch opzicht is er niets dat een invoering in de weg staat. Het hangt alleen nog op de politieke besluitvorming. De kans dat deze regeling wordt ingevoerd, schat het RDW op 60–40. Het RDW noemt de verbeterde registratie snelle motorboten als een van de belangrijkste doelstellingen in 2008.

De verbeterde registratie van snelle motorboten kan het RDW desgevraagd eenvoudig opschalen naar een registratie van alle pleziervaartuigen. De registratie is opgebouwd uit de drie factoren identificatienummer, technische gegevens en persoonsnummer, onafhankelijk van het soort voer- of vaartuig.

Indien besloten wordt dat alle pleziervaartuigen geregistreerd moeten worden, dan is de RDW daartoe bereid. Minister Donner van Justitie deed in 2003 en 2005, mede namens minister Peijs van Verkeer & Waterstaat, toezeggingen aan de kamer over de invoering van de kentekenaansprakelijkheid van snelle motorboten (zie bijlage 3).

5.1.2 Kadaster

Het kadaster registreert registergoederen, in totaal 8 miljoen stuks, in drie categorieën:

- onroerende zaken (zowel onder en boven de grond, 99,1% van alle registraties),
- te boek gestelde luchtvaartuigen (300 stuks) en
- te boek gestelde schepen (45.000 stuks).

Deze laatste registratie, die op vrijwillige basis plaatsvindt en voornamelijk pleziervaartuigen betreft, had in 2008 een omvang van 16.500.

Te boek gestelde schepen worden sinds 1838 ingeschreven in het Kadaster en krijgen een brandmerk. Het voordeel van de teboekstelling is voor eigenaren dat zij hierdoor in staat worden gesteld het vaartuig met een hypothecaire lening te financieren. Verkoop van te boek gestelde vaartuigen dient via de notaris of een beëdigd scheepsmakelaar te verlopen.

Teboekstelling omslachtig

Het Kadaster erkent dat voor de kleinere pleziervaartuigen de teboekstelling omslachtig is en dat de verplichte notariële akte een flinke kostenpost is. Naar verwachting wordt dit in de nabije toekomst eenvoudiger door de volgende twee ontwikkelingen:

- Door de digitalisering van de teboekstelling
- Introductie van een registratie zonder formele teboekstelling (neveneffect: financiering met hypothecaire lening wordt dan onmogelijk, er is immers geen status van registergoed).

Identificeerbaar

Daarnaast vindt er een derde ontwikkeling plaats: het fysiek brandmerken van de vaartuigen wordt gekoppeld aan de juridisch-administratieve teboekstelling. Dit moet fraude (bijvoorbeeld van hypotheek) voorkomen. Bij brandmerken wordt tevens gecontroleerd of er niet al een ander brandmerk is aangebracht. Dus eerst controleren en brandmerken, daarna administratief afhandelen door in te schrijven in het register.

5.1.3 Wedstrijdboten

Jaarlijks dient een wedstrijdboot te worden geregistreerd als een 'actieve' wedstrijdboot. De boot die opgegeven wordt door de inschrijver bij een wedstrijd dient op de lijst 'geldige wedstrijdschepen' voor te komen. De bootregistratie is actueel en zichtbaar op de internetsite van het Watersportverbond (het jaarlijks afgegeven papieren registratiebewijs is vervallen).

Om ervoor te zorgen dat de boten blijvend aan de klassenvoorschriften voldoen, worden in overleg met de klassenorganisatie periodieke controles georganiseerd. De opbrengst van de (boot)registratie dient onder meer voor het actueel houden van het schependossier, het controleren van schepen en het onderhouden van klassenvoorschriften.

Voor de klassen waarvoor het Watersportverbond extra werk verricht, wordt een toeslag in de jaarlijkse verlengingskosten van de meetbrief (registratie) berekend. Dit geldt in de meeste gevallen voor de nationale klassen. Het aantal door het Watersportverbond geregistreerde open wedstrijdjakhten is 5.800. Het aantal geregistreerde kajuitzeiljakhten ligt op circa 1.400 en het aantal geregistreerde rond- en platbodems ligt op circa 250.

5.2 Operationele systemen

Naast de drie wettelijk geregelde registratie zijn er nog de volgende twee operationele systemen.

5.2.1 Internationaal Certificaat Pleziervaartuig (ICP)

De uitgifte van het Internationaal Certificaat Pleziervaartuig (ICP, vergelijkbaar met de vlaggenbrief) gebeurt momenteel door de ANWB en het Watersportverbond. Met dit officieuze eigendomsbewijs kan de bezitter (in het buitenland) aantonen dat het pleziervaartuig, inclusief kano's, roeiboten, zeilplanken en jetski's, op zijn naam staat. In sommige landen is het ICP verplicht, maar niet in Nederland. Dit leidt tot de situatie dat Nederlanders in het buitenland wel worden bevraagd, maar dat buitenlanders in Nederland niet over een ICP hoeven te beschikken (zie bijlage 4 voor het overzicht in 23 Europese landen).

De aanschafkosten voor het document dat twee jaar geldig is bedraagt €14,- voor ANWB-leden en €19,- voor niet leden. Het ICP is overbodig voor de mensen die hun pleziervaartuig bij het Kadaster hebben geregistreerd. Probleem is volgens sommigen dat het een zogenaamde "eigen" opgaaf is, zonder toets op het bezit of controle op de ingevoerde gegevens.

5.2.2 Nationaal botenregister

Dit is een particulier initiatief van Stichting Nationaal Botenregister (2008) om pleziervaartuigen geregistreerd te krijgen. Echter ook hier geldt het hoofdbezwaar dat dit "eigen opgaaf" van de houder is. Of deze houder tevens eigenaar is of rechtmatig gebruiker, wordt niet gecontroleerd evenals de ingevoerde gegevens van het vaartuig (zoals type, bouwjaar, CIN nummer, Fabrikant, Europese Certificatie (CE) klassen, Motornummer, beschrijving vaartuig op uniforme wijze).

5.3 Wijze van registratie

Momenteel zijn er twee branches waarin pleziervaartuigen worden geregistreerd: door de botenbouwers en door de verzekeraars.

5.3.1 Producenten van pleziervaartuigen

Importeurs van pleziervaartuigen van buiten de Europese Unie worden door de EU als fabrikant beschouwd. Deze fabrikanten dienen als onderdeel van de Europese Certificatie (CE) vereisten een Craft Identification Number (CIN) aan te brengen op de door hun geproduceerde vaartuigen die langer zijn dan 2,5 meter of korter dan 24 meter. Dit CIN is vergelijkbaar met het chassisnummer van een voertuig.

Dit nummer bestaat onder andere uit een fabrikantencode deel. Dit deel wordt door HISWA Vereniging verstrekt namens het ministerie van Verkeer en Waterstaat als zelfstandig Bestuursorgaan (ZBO). HISWA Vereniging kan het overzicht leveren van alle producten van pleziervaartuigen in Nederland. De HISWA Vereniging kan dit niet leveren van de door de producenten geleverde pleziervaartuigen, aangezien daarvan geen centraal register voorhanden is. Het is de verplichting van de producent

om minimaal 10 jaar lang de administratie op dit punt bij te houden. Invoering van deze wet was 1998. Deze producenten, of een deel daarvan, kunnen een rol kunnen spelen als registratiepunt gelijk de situatie in de voertuigbranche (HISWA Vereniging)

5.3.2 Verzekeraars

Volgens een Nieuwsbericht van 22 februari 2007 op de website van Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV) blijft diefstal van vaartuigen een probleem. VbV concludeert dit op basis van cijfers over 2006:

- Hoewel het aantal diefstallen een lichte afname laat zien, neemt de bijbehorende schadelast nog altijd toe.
- Bovendien wordt slechts acht procent van de vaartuigen teruggevonden.

Het VbV, dat in juni vorig jaar is gestart met het (inter)nationaal registreren van vaartuigdiefstallen, komt binnenkort met een certificering voor vaartuigbeveiliging en een keurmerk voor veilige stalling op de markt om het aantal diefstallen verder terug te dringen. Uit cijfers blijkt dat het aantal diefstallen gemiddeld genomen afneemt, maar een aantal regio's valt juist op door een sterke stijging, zoals IJsselland en Amsterdam-Amstelland. Probleem is bovendien dat het terugvindpercentage laag is: slechts acht procent van de vaartuigen wordt teruggevonden, terwijl dit bij motorrijtuigen ruim zestig procent is.

Actie

Interview met De Stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV) volgt.

5.4 Centrale registratie in de toekomst?

De meeste pleziervaartuigen staan momenteel nog niet geregistreerd, en al helemaal niet centraal. De gebrekkige registratie kan tot problemen leiden.

In de periode 2004-2007 verkenden onder andere het ministerie van V&W, het Kadaster en de RDW de mogelijkheid om een centrale registratie voor alle vaartuigen in te voeren. Er zijn ambtelijke geluiden dat het ministerie van V&W zich op het standpunt zal stellen dat de registratie uitsluitend verplicht wordt voor de snelle motorboten die zich bij de RDW kunnen registreren. De registratie bij het kadaster functioneert momenteel niet juridisch, maar de-facto, als een centrale registratie van de overige vaartuigen. Het ministerie van V&W ziet geen noodzaak om een centrale registratie in te voeren, aangezien weinig diensten van de registratie gebruik zouden maken (en een registratie in feite te duur zou worden).

Andere instanties, als het RDW (indien het opdracht krijgt) en Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (STAVc) zouden de registratie wel graag willen uitbreiden. Er lopen dan ook diverse initiatieven die mogelijkwerijs het in een (centraal) register brengen van pleziervaartuigen op termijn kunnen stimuleren. We behandelen hier de initiatieven:

- om te komen tot een centrale registratie,
- van de Marechaussee,
- de verzekeringsbranche (VbV),
- de diefstalpreventie (STAVc) en
- de Waterpolitie.

De voordelen van een centrale registratie zijn heel divers, zoals:

- Handhaving en toezicht van snelle motorboten.
- Diefstalpreventie (nuttig voor eigenaren, jachthavens, makelaars, verzekeraars)
- Fiscus, om zwart geld op te kunnen sporen (hetgeen nu in sommige gevallen tot gedoe leidt voor eigenaren van marina's).
- Eigenaren kunnen bij aankoop van een boot duidelijkheid krijgen over het eigendom van de boot.
- Betrouwbare handel
- Recals van fabrikanten
- Houder- en/of eigendomsdocumenten

5.4.1 Basisregister

De verbetering van de Identificatie & Registratie van snelle motorboten zal de mogelijkheid openen om alle pleziervaartuigen te gaan registreren. Immers, technisch gezien maakt het niet uit of alleen de SMB worden geregistreerd of alle pleziervaartuigen. Alle problematiek is dan al geadresseerd en opgelost. De stap naar een Identificatie & Registratie voor alle pleziervaartuigen is dan technisch gezien niet groot meer en alleen nog een kwestie van politieke wil en de krachtsverhoudingen met de belangenorganisaties.

Hierbij speelt mee dat de druk op de politiek toeneemt om iets te doen doordat politie, justitie, recherche, waterpolitie en verzekeraars erom vragen de zaken goed te regelen. Zij kunnen de verbeterde registratie gebruiken voor opsporing en handhaving.

5.4.2 Marechaussee

De Marechaussee en TNO hebben – in opdracht van het Ministerie van Defensie – in 2007 onderzoek gedaan naar de Identificatie en Registratie van de pleziervaart op zee wegens Schengenproblematiek. Nu is het zo dat zeilers uit Schengenlanden zich niet hoeven te identificeren wanneer zij een jachthaven binnenkomen. Doordat er uitsluitend op papier wordt gecontroleerd, werkt de aanpak niet. Er zijn wensen om te kunnen controleren op zee, met mogelijkheden tot identificatie.

De heer Buldman van de Marechaussee heeft hierover een informatief gesprek gehad met de HISWA Vereniging. De Marechaussee heeft een intern rapport opgesteld, en op basis hiervan is er een briefadvies over de registratie van de bestaande vloot naar de minister van Defensie gegaan. De Marechaussee adviseerde het kenteken te verplichten zodat er tot een sluitende Identificatie en Registratie kan worden gekomen.

5.4.3 Verzekeringsbranche

De verzekeringsbranche werkt aan de ontwikkeling van een negatief botenregister. In dit register staan de gestolen boten waarvan de eigenaar de boot als gestolen heeft opgegeven. Het is duidelijk dat De Stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV) in samenwerking met de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (STAVc) wil komen tot de oprichting van een negatief botenregister. Dit omdat de schadelast van gestolen en verduisterde pleziervaartuigen en motoren bij de verzekeraars te hoog is. Het is zeer waarschijnlijk dat dit zogenaamde diefstalregister er zal komen.

Uit het recente traject van kentekening van bromfietsen is gebleken dat het hebben van een negatief register een van de voorwaarden is om tot een goed positief register te kunnen komen. Daarnaast bestaat momenteel al het gestolen botenregister van het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD), van het zogenaamde LAVA team. Dit register werkt nauw samen met onder andere de verzekeraars en de initiatiefnemers voor het Negatief botenregister, de VbV en STAVc.

5.4.4 Diefstalpreventie

De STAVc heeft zijn activiteiten uitgebreid naar de vaartuigcriminaliteit. Deze stichting heeft belang bij een goede registratie van vaartuigen. Ze hebben een Plan van Aanpak geschreven, waarin zij een koppeling voorstellen tussen de melding van de diefstal bij de politie en het doen van een aangifte bij de verzekeraar.

5.4.5 Waterpolitie & Justitie

Het handhaven van de maximumvaarsnelheid op kleinere wateren is een probleem voor de vaarwegbeheerders. Immers dan gaat het niet alleen om sneller varen dan 20 kilometer per uur, maar om maximum vaarsnelheden variërend van 5 tot 12 kilometer per uur, en de maximale afmetingen en/of mechanisch aangedreven waarmee bepaalde wateren mogen worden bevaren.

De waterpolitie en justitie zijn zeer voor een Identificatie & Registratie systeem uit oogpunt van een efficiënte en effectieve handhaving. Op dit moment komt het zelfs voor dat lokale korpsbeheerders stoppen met handhaving op de wateren daar overtreders van bijvoorbeeld maximum vaarsnelheden nauwelijks te verbaliseren zijn.

5.5 Aandachtspunten bij invoering registratie

Een goede registratie van de pleziervaartuigen kan alleen met medewerking van de watersportsector. Een goede Identificatie & Registratie begint bij nieuwe producten, dus bij het maken en verkopen van nieuwe producten. De botenbouwer, importeurs of dealers moeten het nummer aanbrengen en identificeren, want de koper van het product kan dit zelf niet (er staan meerdere nummers op een product, vergelijk fietsframe). Daarnaast moet er een systeem worden bedacht om de bestaande producten te registreren. Dit is bijvoorbeeld ook gedaan bij de registratie van al verkochte bromfietsen.

Het RDW voerde op 1 januari 2006 het kenteken voor bromfietsen in. De belangrijkste leerervaringen uit invoering bromfietskenteken zijn:

- De bepaling van het aantal bestaande objecten voor registratie
- Goede communicatie over het proces van registreren en hoe te handelen voor de eigenaar/houder
- Een goede verankering in Wet- en regelgeving

5.5.1 Aantal objecten

De laatste uit onderzoek verkregen schatting, vlak voor de invoering van het kentekenbewijs voor bromfietsen, was dat er 400.000 brommers zouden zijn. Voor de

zekerheid hebben ze dit aantal met 25% verhoogd, tot 500.000. Tot op heden zijn er echter al bijna 750.000 kentekens aangevraagd. Het aantal bromfietsen lag dus 50% hoger dan was aangenomen.

Leerpunt: Gezien de diverse aannames in het rapport van Waterrecreatie Advies (2005), is het goed mogelijk dat het in 2005 geschatte aantal pleziervaartuigen afwijkt van het aantal dat er in werkelijkheid is. Dit kan de kostprijs van de registratie beïnvloeden.

5.5.2 Communicatie

Het RDW heeft vooraf veel informatie verspreid onder mensen met een brommer, maar toch bleef er een categorie mensen over die het RDW niet heeft bereikt. Het is daarom van belang om zeer vroeg te beginnen met de voorlichting.

Ook hebben brommereigenaren maar een beperkte kennis van het eigen product. Het gaat dan om het beantwoorden van vragen als:

- Hoe krijg ik een registratie?
- Welke type vaartuig heb ik?
- Welke consequenties zitten er aan het hebben van een kentekenbewijs (bijvoorbeeld verzekeren)?

Leerpunt: Communicatie moet tijdig beginnen en helder zijn. De hulp van de watersportbranche bij dit communicatietraject is zeer wenselijk.

5.5.3 Wet- en regelgeving

De RDW bereide de invoering van het brommerkenteken goed voor, maar toch kwamen er verschillende bezwaren en beroepszaken. Voor de bromfietsen waren dit er rond de 2.000 bezwaren op een afwijzing (ongeveer 0,25% van het aantal kentekenaanvragen) en hiervan is bij ongeveer 20 zaken beroep ingesteld.

Leerpunt: Een gedegen en fatsoenlijke wetgeving is een voorwaarde voor het welslagen van het traject. Toch zijn ook bij de invoering van een watersportbijdrage bezwaar- en beroepszaken te verwachten. Bijvoorbeeld als gevolg van onduidelijke definities. De definitie van snelle motorboot ("behaalt een snelheid die hoger is dan 20 kilometer per uur") is niet waterdicht. De snelheid van een kleine(rubber)boot met buitenboordmotor is sterk afhankelijk van het gewicht van de bestuurder. Dit kun je oplossen door in de wet te omschrijven welke type boten binnen de definitie vallen. Typeregister volgens de technische voorschriften van een EG-richtlijn of een ECE-reglement (Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties). De vraag is wat voor deze branche de beste oplossing is.

5.6 Identificatie

Er bestaan verschillende manieren om een pleziervaartuig te identificeren, met andere woorden een identificatie nummer aan te brengen op basis waarvan kan worden vastgesteld of het vaartuig inderdaad het vaartuig is dat de houder en/of eigenaar zegt dat het is.

5.6.1 Twee systemen

We gaan hier in op 2 systemen: Het CIN-nummer en het brandmerken door het Kadaster.

Basis is sinds 1998 het CIN nummer, Craft Identification Number

Dit nummer is vergelijkbaar met het chassisnummer van een voertuig. Dit nummer dient rechtsachter op het vaartuig te zijn aangebracht. Vaartuigen van vóór 1998 hebben in veel gevallen geen CIN nummer. Die zullen dus te zijner tijd in een register moeten worden ingevoerd. Dit beïnvloedt in hoge mate de invoeringskosten van een bijdrageregeling. Vergelijk de recente bromfiets case; voor het bestaande park aan voertuigen moeten veel kosten worden gemaakt.

Kadaster

Vrijwillig zijn ongeveer 16.000 pleziervaartuigen voorzien van een zogenaamd "brandmerk", uitgegeven door het Kadaster. Deze instantie heeft het schip geïdentificeerd aan de hand van een aantal kenmerken en vervolgens geregistreerd op de naam van de eigenaar. Het brandmerk wordt rechtsachter op het vaartuig aangebracht. Het gebrandmerkte nummer is zowel het dan nieuw aangebrachte chassisnummer als het registratienummer.

5.6.2 Registratiekenmerken

Het registratiekenmerk is vergelijkbaar met de kentekenplaat voor auto's. Allereerst dient een vaartuig degelijk te zijn geïdentificeerd en geregistreerd op naam van de eigenaar en/of houder. Pas daarna is het zinvol om identificatiemerken, zoals het CIN en het kadasterbrandmerk, op een andere manier op de boot te worden aangebracht:

- een opgeplakt registratienummer
- in een chip,
- met microdots,
- stickers met boat focus,
- met een Permanent Marker pen
- ingevoerd in het GPS alarmsysteem
- Automatic Identification Signal.

Opgeplakt registratienummer

Een registratiekenmerk is op dit moment alleen van toepassing voor snelle motorboten. Dit wordt door de RDW uitgereikt na opgave van wie de houder/eigenaar is en welk vaartuig het betreft aan de hand van onder andere het CIN nummer. Dit is omschreven als letters en cijfers, duidelijk contrasterend ten opzichte van de ondergrond met minimale tekengrootte van 15 x 10 mm en stamdikte van 2 mm.

Microdots

De Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit heeft een werkgroep voor microdots, waarmee unieke codes van 17 of 37 karakters met een spuitbus op vaartuigen kan worden aangebracht. De werkgroep is een marktinitiatief. Zij bouwen een database op om boten te koppelen aan een HIN of CIN nummer (Hull of Craft Identification Number, vergelijkbaar met een chassisnummer).

Boat focus

Een stickersysteem met zender.

Permanent Marker

Booteigenaren kunnen bij het Watersportverbond een pen met een code kopen en de code op de boot graveren. Het Watersportverbond houdt een lijst bij van verkochte Permanent Marks en de bijbehorende booteigenaar.

Het aantal Permanent Mark registraties in het bestand van het Watersportverbond ligt op 383. Een aantal eigenaren heeft de registratie weer ongedaan gemaakt (verkoop boot en niet over op de nieuwe eigenaar) en twee nummers zijn overgegaan naar een andere naam (verkoop boot).

Alarmsysteem

Het alarmsysteem op afstand, dat is gekopieerd uit de autobranche, heet 'Tracking and Tracing'. Dit is momenteel al verplicht voor de duurdere sloepen en snelle motorboten welke in zeehavens liggen. Het werkt als volgt: op het vaartuig staat een GPS ontvanger en zender, waarmee kan worden nagegaan waar boten zich bevinden.

De Stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV) heeft een technische beschrijving opgesteld om te garanderen dat een identificatie betrouwbaar is. Een gecertificeerd identificatiesysteem zou aan de volgende drie eisen moeten voldoen:

- Het systeem moet aanvalsbestendig zijn: er dient een (elektronische/mechanische) beveiliging van de motor en het motorslot te zijn.
- Een aanverwante dienst moet beschikbaar zijn: bij diefstal moet er een melding of SMS naar een gecertificeerde alarmcentrale gaan.
- Een werkend communicatiesysteem: het systeem moet kunnen 'Tracking & Tracing', waarmee de verplaatsing na diefstal in de gaten kan worden gehouden.

Automatic Identification Singal (AIS)

AIS staat voor Automatic Identification Singal. Het is een signaleringsveiligheidssysteem op afstand dat uit de zeevaart komt en binnenkort ook voor de beroepsbinnenvaart wordt ingevoerd voor het RIS (River Information System). Het dient ter informatie van andere vaarweggebruikers en verkeersleiders, die daarmee op de radarschermen kunnen identificeren wie waar vaart, wat de koers en snelheid is en de plaats van bestemming. AIS is momenteel al verplicht voor zeevaartschepen. Het werkt als volgt: op het vaartuig staat een ontvanger, waarmee kan worden nagegaan welke rondom varende boten een AIS zender hebben. De zender is (nog) niet verplicht voor de pleziervaart.

6 OVERIGE WETTELIJKE REGELINGEN

Drie overige aspecten die van belang zijn voor pleziervaartuigen brengen we hier ter sprake: het Binnenvaartpolitiereglement, de vaarbewijsplicht en de registratie van de binnenvaart.

6.1 Binnenvaartpolitiereglement

Het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) bevat de verkeersregels voor de Nederlandse binnenwateren. Zo staan hierin de borden en overige verkeerstekens vermeld, de te voeren verlichting, tekens en geluidsseinen voor vaartuigen, en de voorrangs- en uitwijkregels op het water. Het BPR is laatstelijk op 1 december 2004 grondig gewijzigd.

Het BPR geldt voor iedereen en voor elk vaartuig, zowel voor de beroepsvaart als voor de recreatievaart (inclusief roeiboten en surfplanken).

6.2 Vaarbewijsplicht

Een vaarbewijs is alleen nodig voor bestuurders van boten die sneller gaan dan 20 kilometer per uur en langer zijn dan 15 meter. Er bestaan twee soorten vaarbewijs:

- Klein Vaarbewijs I, betreft de theoretische kennis voor het varen op rivieren, kanalen en meren (binnenwateren met uitzondering van de Ooster- en Westerschelde, het IJsselmeer, Markermeer, IJmeer, de Waddenzee, de Eems en de Dollard) en
- Klein Vaarbewijs II, betreft de theoretische kennis voor het varen op alle binnenwateren.

De kosten voor Klein Vaarbewijs I liggen op €65,-, voor Klein Vaarbewijs II op €79,-. De ANWB geeft de kleine vaarbewijzen af namens de Minister van V&W. Het examen mag men alleen afleggen bij een door Ministerie van V&W aangewezen instantie: de ANWB, de Koninklijke Nederlandsche Motorboot Club (KNMC), het Watersportverbond en de Nederlandse Waterski & Wakeboard Bond (NWWB). Voor het bevaren van de Noordzee is geen vaarbewijs vereist, maar wel voor het bevaren van de zeehavens.

De bestuurder van een snelle motorboot moet daartoe bekwaam zijn en beschikken over een geldig Klein Vaarbewijs I of II, of een vergelijkbaar hier erkend buitenlands vaarbewijs en tenminste 18 jaar oud zijn. Het vaartuig moet voorzien zijn van een registratieteken en een registratiebewijs. Dit laatste wordt afgegeven door de RDW, Unit Aansprakelijkheids- en Persoonsregistratie.

6.3 Binnenvaart

Voor de binnenvaart geldt geen verplichte registratie, tenzij met het vaartuig een economische activiteit wordt ondernomen.

7 ANDERE SECTOREN EN HET BUITENLAND

In deze inventarisatie zijn ter vergelijking en oriëntatie enkele andere sectoren opgenomen om een beeld te geven van de verhoudingen. Voor de auto-, caravan-, camper- en binnenvaartbranche gaan we in op een aantal kentallen als opgegeven door CBS (2008), het geldende belastingregime en de wijze van registratie. In de laatste paragraaf besteden we aandacht aan de situatie in het buitenland

7.1 Auto

Kentallen

▪ Aantal auto's in Nederland	7.111.000
▪ Gemiddeld per jaar verkocht	Rond de 500.000
▪ Verkoopprijzen	Van € 6000,- tot €1.000.000,-
▪ Gemiddelde verkoopprijs	€ 25.000

Belastingregime voor auto's

▪ Verkoopprijs	+ 43% Belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM) + toeslag of aftrek door emissie-eisen + 19% BTW over verkoopprijs en BPM
▪ Motorrijtuigenbelasting	Afhankelijk van provincie en gewicht (tot 2.500 kg), tussen €76 en € 2.544,- per jaar

Registratie

Middels een kenteken wat op naam van de houder wordt gezet via de systemen van de branche en het RDW.

7.2 Caravans

Kentallen

▪ Aantal caravans in Nederland	465.866
▪ Verkopen per jaar	Rond de 15.000
▪ Verkoopprijzen	Van €10.000 tot €60.000

Belastingregime

▪ Verkoop	19% BTW
▪ Motorrijtuigenbelasting	Geen

Registratie

De verplichting tot registratie van caravans is afhankelijk van het gewicht. Als de caravan met laadvermogen meer dan 750 kg weegt is een eigen kenteken verplicht. Dit kenteken moet op de naam van de houder worden gezet via de systemen van de branche en het RDW.

Caravans met een totaal toegestaan gewicht van minder dan 751 kg krijgen geen eigen kenteken. Op deze aanhangwagens moet een witte kentekenplaat met het kenteken van de trekkende auto zijn aangebracht. Zie verder bijlage 5 voor een nadere toelichting op de caravans.

7.3 Campers

Kentallen

- Aantal campers in Nederland 35.258
- Verkopen per jaar Rond de 1.500
- Verkoop prijzen Van €45.000 tot €150.000

Belastingregime

- Verkoopprijs
 - + 43% Belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM)
 - + toeslag of aftrek door emissie-eisen
 - + 19% BTW over verkoopprijs (niet BPM)
- Motorrijtuigenbelasting
 - Een kampeerauto is een personenauto: Voor een kampeerauto is de motorrijtuigenbelasting **een kwart** van de belasting die voor personenauto's moet worden betaald. Kampeerauto's zijn ruwweg in twee groepen in te delen: tot 3.500 kg en tot 7.500 kg. Bijbehorende motorrijtuigenbelasting ligt op € 512 tot € 1.244 per jaar.

Registratie

Als een personenauto.

7.4 Binnenvaart

Kentallen

Aantal actieve geregistreerde binnenschepen lag in 2002 op 7.111. Het aantal binnenvaartschepen daalt, maar door de sterke toename van de afmetingen van de binnenvaartschepen groeit de tonnage vervoerde lading.

Belastingregime

- Binnenschepen worden bedrijfsmatig geëxploiteerd en verrekenen af te dragen BTW met de voorheffing.
- Brandstofaccijns: binnenvaart mag op zogenaamde rode diesel, is laag belast. +10% BTW.

Registratie

Kadasterregistratie, in 2007 18.200 stuks.

7.5 Situatie in het buitenland

De International Council of Marine Industry Associations (ICOMIA) houdt overzichten bij van de scheepvaart in andere landen. Een drietal aspecten selecteerden we, namelijk de situatie over:

- Het vaarbewijs
- De wijze van registratie
- De te betalen belasting

Deze drie aspecten werken we uit voor drie regio's: de ons omringende landen, een aantal andere Europese landen en landen buiten Europa. De situatie vatten we samen in tabel 7.1, 7.2a, 7.2b en 7.3.

Tabel 7.1: Situatie in ons omringende landen op hoofdlijnen.

	Duitsland	Denemarken	België	Verenigd Koninkrijk
Vaarbewijs	Ja, als het motorvermogen groter is dan 5 PK	Ja, als het motorvermogen groter is dan 25 PK of de boot langer is dan 15 meter	Ja, als de boot langer is dan 15 meter en sneller vaart dan 20 km/uur	Nee
Registratie	Ja, als de boot langer dan 15 meter	Nee	Ja	Ja
BTW	19%	25%	21%	17,5%

Tabel 7.2a: Situatie in vier andere Europese landen op hoofdlijnen.

	Frankrijk	Ierland	Italië	Finland
Vaarbewijs	Ja, als het een motorboot is	Nee	Nee	Nee
Registratie	Ja, als het motorvermogen groter is dan 6 PK en/of de boot langer is dan 5 meter	Ja, als het motorvermogen groter is dan 10 PK	Ja, als de boot langer is dan 10 meter	Ja, als het motorvermogen groter is dan 50 PK
BTW	19,6%	21%	20%	22%

Tabel 7.2b: Situatie in nog eens vier andere Europese landen op hoofdlijnen.

	Portugal	Spanje	Zweden	Zwitserland
Vaarbewijs	6 verschillende categorieën	Ja, als het motorvermogen groter is dan 13,5 PK en de boot langer is dan 5 meter	Ja, als de boot langer is dan 12 meter en breder dan 4 meter	Ja, als het motorvermogen groter is dan 8 PK of zeilboten met een mast van meer dan 15m ²
Registratie	Ja	Ja	Nee	Ja, als de boot langer is dan 2,5 meter
BTW	19%	16%	-	7,6%

Tabel 7.3: Situatie in drie niet-Europese landen op hoofdlijnen.

	Verenigde Staten van Amerika	Canada	Australië	Nieuw Zeeland
Vaarbewijs	Nee	Nee	Verschilt per staat	Nee
Registratie	Verschilt per staat	Ja, als het motorvermogen groter is dan 10 PK	Ja, als het een motorboot is	Ja, voor commerciële boten en chartervaart
BTW	Verschilt per staat	6%	10%	12,5%

Bron: ICOMIA (2008).

In sommige landen is het ICP verplicht, maar niet in Nederland. Dit leidt tot de situatie dat Nederlanders in het buitenland wel worden bevraagd, maar dat buitenlanders in Nederland niet over een ICP hoeven te beschikken

8 VAARPAS

In de voorgaande hoofdstukken werd informatie verschaft over de koppeling van de watersportbijdrage aan een verbeterde Identificatie en Registratie van pleziervaartuigen. In dit hoofdstuk geven we informatie voor een andere oplossingsrichting: de invoering van een vaarpas voor iedereen die een pleziervaartuig bestuurt. Dit naar analogie van de per 1 januari 2006 ingevoerde Sportvisakte.

We beschrijven in dit hoofdstuk de onderliggende wet, het verschil tussen de kleine en de grote vispas, de efficiëntie van het systeem, de wijze van verspreiding en de enkele bijzonderheden. We sluiten af met een paragraaf over de mogelijkheden om de sportvisakte te kopiëren naar de watersportbijdrage.

8.1 Viswet

Aan de basis voor het innen van een bijdrage voor het mogen vissen liggen eeuwenoude viswetten. Het is publiekrechtelijk bepaald dat iedereen toestemming nodig heeft van de 'visrechthebbende' om te mogen vissen. Zo heeft het ministerie van LNV het visrecht voor de rijkswateren. Zij verhuurt dit recht aan de sportvisserij en de beroepsvisserij. Een waterschap heeft het visrecht voor haar eigen wateren dat zij doorverhuurt aan de sportvisserij en de beroepsvisserij.

Door het bestaan van deze viswet, is het wettelijk mogelijk om de rechten te verkopen alsmede om de aanschaf van een pas of vergunning voor het mogen vissen verplicht te stellen.

8.2 Kleine en grote vispas

Elke vispas wordt verstrekt op naam, niet per hengel. Dus, als twee mensen achter 1 hengel zitten, mag slechts 1 persoon de hengel 'bedienen'. De sportvisser heeft de keuze uit een kleine en een grote vispas. Tabel 8.1 zet de verschillen tegen elkaar af.

Tabel 8.1: Verschillen tussen de kleine en grote vispas.

	Kleine vispas	Grote vispas
Lidmaatschap visvereniging	Niet verplicht	Verplicht
Geldigheid	Op een beperkt aantal wateren	Op 95 % van de wateren
Aantal hengels	Maximaal 1	Maximaal 2
Aanschafkosten per pas per jaar	Euro 9,50	Variabel per vereniging
Opbrengst per pas per jaar	Euro 9	Euro 14,50
Aantal uitgegeven passen	ca. 150.000	ca. 500.000

Bron: Sportvisserij Nederland.

8.3 Efficiëntie

Opbrengsten

De opbrengst grote en kleine vispas ligt in totaal op circa € 9 miljoen.

Kosten

De kosten voor het maken en verzend van de grote vispas ligt op circa € 2,50, oftewel 16% van de totaalprijs. Daarnaast heeft Sportvisserij Nederland 4 medewerkers in dienst. Zij werken op de helpdesk om vragen over de akte beantwoorden. Tot slot betaalt Sportvisserij Nederland pachtgeld aan diverse organisaties voor het mogen 'gebruiken' van de visrechten. In totaal zijn ze hier circa € 200.000 aan kwijt.

8.4 Verspreiding sportvisakte

De verspreiding van grote vispas via visvereniging, viswinkels en winkels. De verspreiding van kleine vispas gaat via Sportvisserij Nederland en het postkantoor.

Het maken en verspreiden van de meeste grote vispassen besteed Sportvisserij Nederland uit aan een professioneel bedrijf. Sportvisserij Nederland kan zelf op incidentele basis een klein aantal passen maken.

8.5 Bijzondere situaties

Is een visakte ook verplicht voor zeevissers? Moeten buitenlanders ook over een vispas beschikken? Deze vragen komen hier aan bod.

Op zee

Op zee heeft niemand een vispas nodig. Sportvisserij Nederland wil dit wel graag gaan reguleren, door een zeevisvergunning uit te geven. Hiertoe zal de organisatie eerst het "visrecht" voor het vissen op zee met een hengel moeten krijgen.

Buitenlanders

Buitenlanders die in Nederland willen vissen, moeten over een kleine of grote vispas beschikken. Hiervoor heeft Sportvisserij Nederland het boekje met toelichtingen over de kleine en grote vispas tevens in het Duits en Engels uitgegeven.

Als een buitenlander een grote vispas wil aanschaffen, dan kan dat door eerst lid te worden van een Nederlandse visvereniging.

Incidentele vissers

Mensen die hooguit incidenteel vissen, bijvoorbeeld een keer op een opstapschip, moeten ook toestemming hebben van de visrechthebbende. Vaak kunnen zij bij de lokale visrechthebbenden tegen een geringe bijdrage een dagvergunning kopen.

De prijs van deze dagvergunning zit vaak bij de prijs bij de dagactiviteit inbegrepen. Bij eenmalige huur van een boot zou de vaarder ook een (kleine) bijdrage moeten betalen.

8.6 Analogie sportvisakte en watersportbijdrage

Is de opzet van de Sportvisakte te kopiëren naar de watersportbijdrage? We staan stil bij de wettelijke verankering, de basisgedachte, de mogelijke organisatie en eventuele kanttekeningen.

Wettelijke verankering

Een watersportbijdrage die op dezelfde leest is geschoeid als de sportvisakte is mogelijk indien er bij wet wordt geregeld dat eigenaren van wateroppervlaktes rechten mogen verhuren aan watersporters die in dat gebied het water op willen. De overheid zou een voorstander kunnen zijn voor een dergelijke wet, aangezien ze meer aan de watersportsector wil overlaten.

Basisgedachte

De vispas is op naam. Naar analogie zou de watersportbijdrage niet via het vaartuig, maar via schipper of gezagsvoerder kunnen plaats vinden. Daarvan is er, bij wet, al minimaal één op elke boot aanwezig. Deze gezagsvoerder kan in dat geval zonder bijbetaling andere passagiers meenemen.

Betrokken organisaties

De instantie die de watersportbijdrage gaat organiseren moet neutraal en overkoepelend zijn. Dit zou de SRN kunnen zijn.

Het NPvW en het Watersportverbond zouden op het “federatie” niveau, naar analogie van Sportvisserij Nederland, kunnen zitten. En onder de “federaties” hangen dan weer de lokale verenigingen.

Via de verenigingen kan de watersportpas vervolgens worden uitgegeven gelijk de sportvisvereniging dit doen voor de Sportvispas.

Een organisatie als de ANWB zou op het niveau van het postkantoor kunnen worden ingeschakeld. Verkoop via ondernemerskanalen is ook mogelijk in deze constructie. Hiermee wordt een fijnmazig netwerk van uitgiftepunten gecreëerd waarmee verkrijgbaarheid van de watersportpas gegarandeerd wordt, ook in de weekeinden en vakantieperiodes.

Kanttekeningen

Er zijn in ieder geval twee aspecten die nader moeten worden onderzocht. Allereerst de mogelijkheden tot prijsdifferentiatie, en wel in verband met het reguliere vaargebied en het soortvaartuig waarmee men vaart.

Ten tweede, wat is de exacte strekking van de verordeningen van Amsterdam, Rijnland, de Weerribben, de Rottmeren en de Reeuwijkse Plassen. Hier geldt namelijk al een soort van vaarvergunningstelsel (ook wel de gele vaargebieden op de ANW waterkaarten).

Daarnaast is er nog het volgende dilemma: de vaarpashouder mag niet verhinderd zijn (bijvoorbeeld ziekte), want dan kan het hele gezin niet varen. Mochten ze toch gaan varen en zonder vaarpas worden aangehouden, krijgen ze dan een boete omdat de vaarpashouder met hoofdpijn thuis zit?

9 STANDPUNTEN WATERSPORTORGANISATIES

In het tweede hoofdstuk behandelden we al de vier belangrijkste watersportorganisaties. Hier besteden we aandacht aan hun standpunt ten aanzien van een eventuele invoering van de watersportbijdrage. Dit betreft *niet* het formele standpunt van de organisatie. Het betreft de persoonlijke mening als geuit tijdens oriënterende gesprekken. Zie bijlage 6 voor een overzicht van de gesproken partijen en personen.

9.1 HISWA vereniging

HISWA Vereniging handhaaft al lange tijd hetzelfde standpunt over de watersportbijdrage. HISWA Vereniging is voor een bijdrageregeling op voorwaarde dat die gedragen wordt door de gebruikers(consumenten)organisaties uit de sector. Het hoofd van de bedrijfsgroep, de heer J. van den Heuvel, maakt de inschatting dat de weerstand in de sector tegen de watersportbijdrage aan het wegebben is. De Vereniging is voor Identificatie en Registratie van alle pleziervaartuigen vanaf 2,5 meter lengte. Dit zorgt voor een betrouwbare en transparante sector waarmee zowel het consumentenbelang als het branchebelang gediend wordt.

Over de randvoorwaarden meldt de HISWA Vereniging het volgende. Men maakt zich sterk voor een houderschapsregistratie en bijbehorende identificatie van de pleziervaartuigen. Dit omdat de systematiek dan aansluit bij, dan wel vergelijkbaar is met, de bestaande wet- en regelgeving voor motorvoertuigen. Uiteraard komen er aan de uitvoeringskant de nodige verschillen daar voertuigen geen vaartuigen zijn.

HISWA Vereniging stelt geen voorwaarden ten aanzien van het opheffen van de lokale heffingen, zoals het watersportverbond en de ANWB dat doet. HISWA Vereniging is er wel op gebrand dat de branche geen hinder gaat ondervinden van de watersportbijdrage. Onnodig veel administratieve verplichtingen, waardoor de verkoop, handel en het houden van pleziervaartuigen wordt belemmert, kan tot aanzienlijke omzetzettingen leiden. De toetredingsdrempel voor de watersport dient zo laag mogelijk te blijven.

9.2 Watersportverbond

Een bijdrageregeling is slechts mogelijk als de kosten niet te hoog zijn en het binnenkomende geld aan de juiste doelen wordt besteed: aan de watersport zelf. De regeling dient effectief en efficiënt te zijn, en de afschaffing van de lokale heffingen, zoals brug- en sluisgeld, moet er tegenover staan. Dit is het standpunt dat het Watersportverbond al lange tijd inneemt.

In het onderzoek van Waterrecreatie Advies (2005) concludeerde men dat de bereidheid bij lokale overheden om de lokale heffingen af te schaffen heel minimaal is. Ook doordat er meer verantwoordelijkheden naar het lokale schaalniveau zijn geschoven, is het moeilijker geworden om een van hun inkomsten, de tol- en sluisgelden, af te nemen. Het Watersportverbond moet aan deze randvoorwaarde blijven vasthouden om de watersportbijdrage aan onze leden uit te kunnen leggen.

9.3 ANWB

Alex Ouwehand, die tot november 2007 voor de ANWB werkte op het gebied van de watersport, verwoorde het standpunt van de ANWB ten aanzien van de watersportbijdrage in het eigen blad *De Waterkampioen* als volgt:

“De ANWB is tegen de invoering van een vaarbelasting waar de watersporter niets van terugziet. Maar wanneer de overheid lokale heffingen als brug- en sluisgelden, vaarvergunningen en de watertoeristenbelasting wil afschaffen, in combinatie met het versterken van het recreatietoervaartnet met extra aandacht voor de kleine waterrecreatie, het verbeteren van toegankelijke oevers en voor de financiering van maatregelen op het gebied van milieu en veiligheid voor de pleziervaart, dan willen we meepraten over de invoering hiervan.”

De personen die wij spraken gaven aan vooral het eigen standpunt, dus niet dat van de organisatie ANWB, te geven. Tijdens het gesprek begin januari 2008 herhalen zij de randvoorwaarden als beschreven door Alex Ouwehand: afschaffen brug- en sluisgelden en een goede verhouding tussen opbrengsten en inningskosten. Verder geven zij aan dat het standpunt afhankelijk is van de wijze waarop de watersportbijdrage zal worden vormgegeven. Het zou ideaal zijn wanneer er een goed functionerend fonds ontstaat dat als een hefboom fungeert voor het verbeteren van de watersportinfrastructuur. Hierbij moet er goed nagedacht worden over hoe een dergelijk fonds gevuld en beheerd moet worden.

Een belangrijk uitgangspunt is dat watersporters er meer voor terug krijgen dan ze er in steken, of minimaal evenveel en aantoonbaar. De financiële middelen uit het fonds zouden dan onder andere benut moeten worden voor het verbeteren van de toegankelijkheid, het realiseren van verbindingen met het achterland en het creëren van aanlegplaatsen.

In zijn column riep Alex Ouwehand de ANWB-leden op om te reageren op de eventuele invoering van de watersportbijdrage. Henny Kromhout geeft aan dat hij bereid is om de reacties op deze column voor ons te verzamelen. De algemene verwachting is dat er wel negatieve reacties kunnen komen van de watersporter op de watersportbijdrage. ANWB is bereid haar ledenenquête systeem in te zetten voor vragen rond een watersportbijdrageregeling zou daar een beroep op wordt gedaan door partijen.

Actie

Reacties van de ANWB-leden op de column opvragen.

9.4 Nederlands Platform voor WaterRecreatie

We hebben in de inventariserende fase het NPvW per e-mail om hun standpunt gevraagd. Hierop heeft geen enkele organisatie binnen het platform de mening laten weten. Uit een recent contact met de voorzitter bleek dat men in eerste instantie vertrouwt op de stellingname van ANWB en het Watersportverbond.

10 DILEMMA'S

In dit hoofdstuk stippen we vier discussiepunten aan: de te hanteren definities, de doelgroep voor een watersportbijdrage, de wijze van invoeren en de omvang van het te betalen bedrag.

10.1 Definitie pleziervaart

In dit introductiedossier komen de formele alsmede de door ons zelf geformuleerde definities voor pleziervaartuig en pleziervaren aan bod. Gaat de Taskforce akkoord met de genoemde definities?

10.2 Doelgroep watersportbijdrage

Voor welke pleziervaarders gaat de watersportbijdrage gelden? De in hoofdstuk 3 beschreven opties zijn:

- Pleziervaarders
- Drie subcategorieën:
 - woonschepen,
 - cultuurhistorische schepen en
 - voormalige bedrijfsvaartuigen

10.3 Wijze van heffen

Enkele mogelijkheden:

- Gekoppeld aan een centrale registratie (I&R)
- middels een vaarpas, analoog aan de (kleine en grote) vispas
- Via een opslag op de brandstof (zoals gangbaar in de Verenigde Staten van Amerika).

10.4 Omvang van de bijdrage

Het te betalen bedrag kan variëren naar:

- Type boot
- Snelheid
- Afmeting
- Nationaliteit eigenaar
- Wijze van gebruik
- Mate van gebruik
- Omvang vaargebied

BRONNEN

CBS (2008) *Statline*

CCR (2008) <http://www.ccr-zkr.org/>

Commissie Kamminga (1999) *Rapport van de werkgroep vaarbelasting* Den Haag: Ministerie van Financiën

CVTO (2005) *ContinueVrijeTijdsOnderzoek*

Ecorys (2005a) *De Watersportindustrie in 2004*

Ecorys en Mettle (2005) *Charging and pricing in the area of inland waterways: Practical guideline for realistic transport pricing* Rotterdam

European Commission (2007) *Preparation of an impact assessment on the internalisation of external costs: Consultation document* Brussel: Directorate-General for Energy and Transport

Federatie van Oud-Nederlandse Vaartuigen (2008) www.fonv.nl

HISWA (2008) <http://www.hiswa.nl>

HISWA Vereniging (2003) *BTW brochure*

HISWA Vereniging (2007) *De watersportindustrie Driebergen*: HISWA Vereniging

Hoofdbedrijfschap Detailhandel (2003) *Zicht op de watersportdetailhandel*

LVBHB (2008) <http://www.lvbhb.nl/>

LWO (2008) <http://www.lwoorg.nl/>

Ministerie van Financiën (2008) <http://www.minfin.nl>

Ministerie van LNV (2005) *Meerjarenprogramma Vitaal Platteland* Den Haag

Netwerk van varende woonschepen (2008) <http://www.varendewoonschepen.org>

NML (2006) *De Nederlandse maritieme cluster: Economische Monitor 2006* Rotterdam: Stichting Nederland Maritiem Land.

NML (2007) *Monitor Maritieme Arbeidsmarkt 2006: Werkgelegenheidscijfers 2005 en vacaturecijfers voorjaar 2006* Rotterdam: Stichting Nederland Maritiem Land

NPvW (2008) <http://www.npvw.nl/>

Ouwehand, A. (2007) "De preekstoel" *Waterkampioen* Nr 19

SRN (2000) *Beleidsvisie toekomst recreatievaart Nederland* Den Haag: Stichting Recreatietoervaart Nederland

SRN (1994) *Afschrift van de akte houdende oprichting van de stichting Stichting Recreatietoervaartnet Nederland* Den Haag: Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn advocaten en notarissen

SRN (2008) *Beleidsvisie recreatievaart Nederland* (concept maart) Den Haag: Stichting Recreatietoervaart Nederland

Stichting Nationaal Botenregister (2008) <http://www.botenregister.nl/>

Waterrecreatie Advies (2005a) *Onderzoek naar kansen op het vrij toegankelijk maken van openbare vaarwateren voor watersport* Lelystad

Waterrecreatie Advies (2005b) *Onderzoek aantal recreatievaartuigen in Nederland* Lelystad

Watersportverbond (2008) <http://www.watersportverbond.nl>

Bijlage 1: Meerjaren Uitvoeringsprogramma SRN

SRN-code	Project
1998.21	Automatisering brug-en sluisbediening Reitdiep
1998.21	Verhoging brug Burgwerd
1998.22	Opwaardering route Grou-Leeuwarden
1998.23	Aanlegvoorzieningen Ter Aar
1998.24	Uitbaggeren Alkmaardermeer- en Uitgeestermeer
1998.25	Passantesteigers Woudrichem
1998.26	Passantenhaven Lottum
1999.1	Stimulering vaartoerisme gemeente Groningen
1999.2	Uitdiepen Bonke
1999.3	Passantensteiger Dokkum
1999.4	Wachtplaats brug Eastermar
1999.5	Wachtvoorziening buitenhaven Stavoren
1999.6	Wachtplaatsen Van Harinxmakanaal
1999.7	Aanlegvoorziening Hoogeveen
1999.8	Passantenhaven Hasselt
1999.9	Aquaduct Hardersluis
1999.10	Afstandsbediening Elburgerbrug
1999.11	Passantensteigers Weerdsingel
1999.12	Automatisering sluis 's-Gravelandse Vaart
1999.13	Passantenhaven Zegerplas
1999.14	Verbetering bereikbaarheid Geertruidenberg
1999.15	Passantenplaatsen Hilvarenbeek
2000.1	Vaarverbinding Rhederbrug-Nieuweschans
2000.2	Wachtplaatsen Jonkers- of Helomavaart
2000.3	Bochtverruiming P.M. kanaal – Jeltsloot
2000.4	Buitenhaven Kampen
2000.5	Afstandsbediening Kadoelerbrug
2000.6	Aanlegvoorzieningen Blauwe Loper
2000.7	Passantenhaven Maastricht
2000.8	Historische route Maastricht naar Vlaanderen
2000.9	Passantenvoorziening Middenmeer
2000.10	Passantenvoorziening Kolhorn 1e fase
2000.11	Passantenhaven Den Haag
2000.12	Passantenvoorziening Kolhorn 2e fase
2001.1	Verdieping Zuidlaardermeer
2001.2	Aquaduct Langdeel/Greuns
2001.3	Middelseeroute
2001.4	Passantenhaven Oldeberkoop
2001.5	Verdiepen Rijnsloot
2001.6	Passantenhaven Vroomshoop
2001.7	Realisering wachtplaatsen Vecht
2001.8	Afmeervoorzieningen Nieuwe Kade en wachtplaatsen Bemuurde Weerd
2001.9	Herinrichting Eemhaven Amersfoort
2001.10	Aanlegvoorzieningen Kop van Noord-Holland
2001.11	Passantenplaatsen Buyshaven in Enkhuizen
2001.12	Verhoging brug Oosthuizen
2001.13	Pleisterplaatsen langs de Zaan
2001.14	Wachtplaatsen 3 bruggen N-H, w.o. Cruquiusbrug
2001.15	Passantensteiger Willemstad
2001.16	Tweede brug over Zandkreekdam
2001.17	Verdiepen kanaal door de Oude Arne
2002.22	Aanlegvoorzieningen Zuidhorn
2002.23	Aanlegvoorzieningen Coevorden

2003.1	Aquaduct Jelteloot
2003.2	Aquaduct Galamadammen
2003.3	Aquaduct Woudsend
2003.4	Verhogen bruggen Zwemmer
2003.5	Brugbediening Wergea
2003.6	Aanlegvoorziening Delden
2003.7	Passantensteigers Zwolle
2003.8	Passantenplaatsen Hattem
2003.9	Aanlegplaatsen Vecht, fase 2
2003.10	Aanlegsteiger Goedereede
2003.11	Passantenplaatsen Schiedam
2003.12	Pleisterplaatsen Zaan fase 3
2003.13	Afstandsbediening bruggen Haarlem
2003.14	Aanlegvoorzieningen Kop van Noord-Holland fase 3
2003.15	Steigers aan het Spaarne
2003.16	Passantensteigers Buyshaven fase 2
2003.17	Wachtplaatsen Zijkanaal C
2003.18	Aanlegvoorzieningen Alkmaardermeer
2003.19	Passantenhaven Lith
2003.20	Aanlegvoorzieningen Ravenstein
2003.21	Aanlegvoorzieningen Oosterhout
2003.22	Aanlegsteiger centrum 's-Hertogenbosch
2003.23	Bypass Grevelingenmeer/Bruinisse
2003.24	Haalkommen grote sluis Vlissingen
2003.25	Tracéstudie Erica-Ter Apel (reserveproject 2004)
2004.1	Het verdiepen en verbreden van de Zuid-Willemsvaart ten noorden van sluis 19
2004.2	Vaarverbinding Zuidlaardermeer / Oost-Groningen
2004.3	Automatische bediening Mandjeswaardbrug
2004.4	Passantenhaven Wijk bij Duurstede
2004.5	Rvierpleisterplaats Druten
2004.6	Passantenhaven Gramsbergen
2004.7	Ligplaatsen WSV Sint-Annaland
2004.8	Passantenhaven De Rijp
2004.9	Drachtstervaart fase II
2004.10	Aanlegvoorzieningen Kop van Noord
2004.11	Passantenplaatsen Buitenhaven
2005.0	Passantensteiger Coevorden
2005.1	Bevaarbaar maken Apeldoorns Kanaal - traject Noordpand
2005.2	Automatisering brug- en sluisbediening Oude IJssel
2005.3	Automatisering bruggen Nieuwegein
2005.4	Passantenplaatsen Randmeren
2005.6	Automatisering bruggen Emmeloord
2005.7	Passantensteiger Coevorden
2005.8	Passantensteiger Kloosterdijk
2005.9	Passantensteiger Muiden
2005.10	Afstandsbediening bruggen Vecht
2005.11	Passantensteiger Nigtevecht
2005.12	Passantensteigers Zaltbommel
2005.13	Afstandsbediening Tollebekerbrug
2005.14	Passantensteiger Woudrichem
2005.15	Passantenhaven Willemstad
2005.16	Ligplaatsen / WSV De Stuw
2005.17	Passantenhaven in het Wilhelminakanaal nabij Oirschot
2005.19	Landverbinding binnenhoofd kleine sluis Veere
2005.20	Passantenhaven Hoedekenskerke

2005.22	Verbinding Erica - Ter Apel
2005.23	Johan Frisosluis
2005.24	Polder Hoofdkanaal
2005.25	Blauwe As te Assen
2005.26	Ophogen brug Irnsumerzijl
2005.27	Passantensteiger Renkum
2005.28	Passantenhaven Naarden
2005.29	Afstandbediening sluizen Veere
2006.1	Reconstructie Catharijnesingel te Utrecht
2006.3	Verhoging brug Oosthuizen
2006.4	Wachtplaatsen bij spoorbruggen in Noord-Holland
2006.5	Passantenhaven Delft Zuid-Kolk
2006.6	Passantenhaven Kamperhoek
2006.7	Aanlegplaatsen Middelseerûte
2006.8	Vier passantensteigers in de Vecht
2006.9	Verbeteringen t.b.v. de toervaart nabij Meineslootbrug en Weidlânbrug te Akkrum
2006.11	Voorzieningen passantenhaven Cromstrijen
2006.12	Afstandbediening Zeelandbrug□
2006.13	Afstandbediening Westerhavensluis en basculebrug te Medemblik□
2006.14	Passantenhaven Wolphaartsdijk
2006.15	Inrichting passantenhavens Dordrecht
2006.16	Ligplaatsen / WSV Sint-Annaland
2006.17	Passantenvoorziening Arnhemuiden
2006.18	Passantenhaven Ter Apel

BIJLAGE 2: BRANDSTOFACCIJNZEN

De genoemde prijzen zijn in € per liter, exclusief 19% BTW, in vier jaren.

	2005	2006	2007	2008
Benzine (euroloodvrij)	0,6734	0,6734	0,6841	0,6943
<i>Waarvan</i>				
accijns	0,6681	0,6681	0,6788	0,6890
voorraadheffing (Cova)	0,0053	0,0053	0,0053	0,0053
Diesel (weggebruik)	0,3702	0,3702	0,3761	0,4116
<i>Waarvan</i>				
accijns (2008=per 1/7, per 1/1=0,3763)	0,3649	0,3649	0,3708	0,4063
waarvan voorraadheffing (Cova)	0,0053	0,0053	0,0053	0,0053
Diesel overig (rode diesel)	0,2081	0,2144	0,2170	0,2495
<i>waarvan</i>				
accijns (2008=per 1/7, per 1/1=0,0466)	0,0466	0,0466	0,0466	0,0766
Energiebelasting	0,1562	0,1625	0,1651	0,1676
waarvan voorraadheffing (Cova)	0,0053	0,0053	0,0053	0,0053
LPG (weggebruik)	0,0548	0,0548	0,0548	0,0699
<i>Waarvan</i>				
accijns (2008=per 1/7, per 1/1=0,0519)	0,0519	0,0519	0,0519	0,0670
voorraadheffing (Cova)	0,0029	0,0029	0,0029	0,0029

Bron: Ministerie van Financiën (2008).

BIJLAGE 3: TOEZEGGING AAN DE KAMER

Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2003–2004

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

452

Vragen van de leden **Wolfsen** en **Boelhouwer** (beiden PvdA) aan de ministers van Justitie en van Verkeer en Waterstaat over *mogelijke onveiligheid in de Biesbosch door hoge snelheden van waterscooters*. (Ingezonden 9 oktober 2003)

1
Hebt u kennisgenomen van het artikel «Irritatie op het water», waarin wordt gesproken over waterscooters die met hoge snelheid de binnenwateren, zoals de Biesbosch, onveilig maken zonder gepakt te kunnen worden?¹

2
Is het u bekend dat het moeilijk is om deze waterscooters te bekeuren, omdat het registratiesysteem van snelle motorboten, waar een waterscooter onder valt, niet waterdicht is? Zo ja, kunt u verklaren waarom dit registratiesysteem niet waterdicht is?

3
Waarom is het moeilijk, zo niet onmogelijk, om vaartuigen op hun kenteken te bekeuren? Houdt dit in dat de politie te weinig middelen heeft om deze snelheidsduivels aan te kunnen pakken?

4
Kunt u aangeven waarom het registratiesysteem van snelle motorboten afwijkt van het registratiesysteem van weggebruikers?

5
Is het vergroten van de pakkans een reden om het registratiesysteem voor motorboten te wijzigen? Ziet u nog meer redenen om het registratiesysteem zodanig te wijzigen dat het vergelijkbaar wordt met dat van de weggebruikers?

6
Ziet u redenen om naast de wijziging van het registratiesysteem een vaarbewijsplicht in te voeren? Zo neen, waarom niet?

7
Zou een vaarbewijsplicht de pakkans van de snelheidsovertreders kunnen vergroten? Zo neen, waarom niet?

8
Is zowel het wijzigen van het registratiesysteem als een vaarbewijsplicht denkbaar en bespreekbaar?

¹ Rotterdams Dagblad, 26 juli jl.

Antwoord

Antwoord van minister **Donner** (Justitie), mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat. (Ontvangen 10 december 2003), zie ook Aanhangsel Handelingen nr. 285, vergaderjaar 2003–2004

1
Ja.

2 t/m 5
Het registratiesysteem is inderdaad niet waterdicht. Dit is in geval van staandehouding geen probleem,

omdat dan meteen bekend is wie de overtreder is. Problemen zijn er alleen wanneer er geen sprake is van staandehouding en alleen het registratieteken bekend is. Het gaat hierbij jaarlijks om enkele tientallen snelheidsovertredingen door niet te achterhalen snelle motorboten (waaronder waterscooters). Deze snelle motorboten moeten op naam van de eigenaar zijn geregistreerd bij de Dienst Wegverkeer.

Bekeuring op registratiekenteken is feitelijk niet goed mogelijk, omdat het registratiesysteem tussen 1997 en 2000 weliswaar aangepast is, maar zeker nog niet waterdicht is. Dit maakt dat het huidige register waarschijnlijk (ernstig) vervuild is en dus onvoldoende betrouwbaar is voor de opsporing.

De gebrekkigheid van het register is te wijten aan de omstandigheden dat niet fysiek wordt gecontroleerd of de gegevens die bij een postkantoor worden opgegeven ook feitelijk juist zijn en dat het systeem niet wordt geschoond bij mutaties.

Wat dat laatste betreft geldt de volgende systematiek. Een snelle motorboot moet pas zijn voorzien van een registratieteken bij deelname aan de scheepvaart. Dit betekent dat een snelle motorboot eerst na de aanschaf behoeft te worden geregistreerd. De registratie geschiedt op basis van een omschrijving van de boot, die niet altijd is voorzien van een rompnummer (chassisnummer).

Hierbij is niet voorzien in een fysieke check ter controle of de opgegeven gegevens ook feitelijk juist zijn. Het motornummer biedt hierbij ook geen garantie, omdat het hier veelal om buitenboordmotoren gaat die eenvoudig kunnen worden gewisseld. Tevens kunnen doublures van geregistreerde snelle motorboten daarom voorkomen: een snelle motorboot kan meermalen zijn geregistreerd zonder dat de eerder afgegeven registratienummers zijn ingetrokken. Dit is bij de kentekenregistratie voor motorrijtuigen op de weg niet het geval.

In de tweede plaats is het juridisch niet mogelijk om te bekeuren op kenteken. Er is namelijk geen kentekenaansprakelijkheid in de regelgeving opgenomen. Voor een effectieve handhaving door middel van bekeuring op kenteken, is een betrouwbaar registratiesysteem alsmede de invoering van kentekenaansprakelijkheid noodzakelijk. Dezelfde voordelen, die het bekeuren op kenteken van weggebruikers kent, kunnen alsdan ook van toepassing worden voor de handhaving op het water. Gezien de genoemde technische en juridische beperkingen is het op dit moment niet mogelijk om een betrouwbaar registratiesysteem in te voeren. De wens om dit te doen is er wel. Om de mogelijkheden hiertoe verder te onderzoeken zal begin volgend jaar in overleg worden getreden met de branche, de RDW, het openbaar ministerie en de politie.

6 t/m 8

Voor het besturen van een snelle motorboot bestaat, sedert de inwerkingtreding van het Besluit Vaarbewijzen in 1992, reeds een vaarbewijsplicht. Een vaarbewijsplicht vergroot op zich niet de pakkans van de snelheidsovertreders, omdat tussen de vaarbewijsplicht en de registratieplicht geen koppeling bestaat. Wel wordt bij staandehouding van snelheidsovertreders het vaarbewijs gecontroleerd.

Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2004–2005

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1296

Vragen van de leden **Wolfsen** en **Boelhouwer** (beiden PvdA) aan de ministers van Justitie en van Verkeer en Waterstaat over *waterscooters die te hard varen in de Biesbosch*. (Ingezonden 11 februari 2005)

1
Herinnert u zich de antwoorden¹ op de vragen over het artikel «Irritatie op het water»² waarin wordt gesproken over waterscooters die met hoge snelheid de binnenwateren, zoals de Biesbosch, onveilig maken zonder te kunnen worden gepakt?

2
Kunt u de Tweede Kamer laten weten wat de uitkomst van het overleg is geweest dat u in het begin van 2004 zou hebben met de branche, de RDW, het Openbaar Ministerie en de politie?

3
Bent u voornemens een kentekenaansprakelijkheid in de regelgeving op te nemen? Zo neen, waarom niet?

¹ Aanhangsel-Handelingen nr. 452, vergaderjaar 2003–2004.

² Rotterdams Dagblad, 26 juli 2003.

Antwoord

Antwoord van minister **Donner** (Justitie), mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat. (Ontvangen 31 maart 2005)

1
Ja.

2
Het overleg, dat onder leiding staat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, heeft zich uitgesproken voor kentekening van snelle motorboten, daaronder begrepen waterscooters, en het opnemen van een kentekenaansprakelijkheid in de Scheepvaartverkeerswetgeving. Een en ander zal door dit overleg nader uitgewerkt worden.

3
Ook het College van procureurs-generaal heeft mij bericht voorstander te zijn van kentekenaansprakelijkheid. Ik deel de mening van het College en ben dan ook voornemens in overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat kentekenaansprakelijkheid in te voeren. Een sluitend «kentekenregister» zorgt voor een toename in de pakkans en maakt de vervolging eenvoudiger. Grosso modo zijn de voordelen die het bekeuren op kenteken van weggebruikers kent, ook van toepassing bij handhaving op het water. Van staandehouding, conform artikel 52 van het Wetboek van Strafvordering, kan op het water vaak fysiek of uit veiligheidsoverwegingen

niet direct sprake zijn. De snelle jetski's zijn door de politie niet steeds gemakkelijk te achterhalen, vooral in (over)volle recreatiegebieden waarin het uit veiligheidsoverwegingen niet wenselijk is een onmiddellijke achtervolging in of voort te zetten. Voor een aanvullende onderbouwing verwijs ik u graag naar de antwoorden 2 tot en met 5 op de kamervragen van 9 oktober 2003 nr. 2030401200.

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2385

Vragen van het lid **Van Hijum** (CDA) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *pleziervaartuigen*. (Ingezonden 20 juli 2005)

1
Klopt het dat er in 2004 voor het eerst meer dan 1000 pleziervaartuigen zijn gestolen, ten opzichte van 939 in 2003? Kunt u inzicht verschaffen in de meest actuele cijfers over 2004 en 2005 met betrekking tot het aantal gestolen vaartuigen en het aantal dat uiteindelijk wordt teruggevonden?

2
Klopt het dat het Verbond van Verzekeraars heeft aangegeven een oplossing te zien in een kentekenbewijs voor vaartuigen om diefstal te voorkomen en opsporing te vergemakkelijken?

3
Deelt u de mening dat het voorkomen van diefstal primair een verantwoordelijkheid is van de eigenaar en dat zelfregulering in de watersportsector de voorkeur verdient boven nieuwe wetten en regels?

4
Deelt u de mening dat er momenteel sprake is van een wildgroei aan systemen voor de registratie en

identificatie van pleziervaartuigen, hetgeen de duidelijkheid voor de watersporters niet bevordert?

5
Bent u bereid om in overleg te treden met de watersportsector en het Verbond van Verzekeraars, om te bezien of binnen de sector één uniform systeem voor registratie en identificatie kan worden ontwikkeld?

Antwoord

Antwoord van minister **Donner** (Justitie), mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat. (Ontvangen 12 september 2005), zie ook Aanhangsel Handelingen nr. 2232, vergaderjaar 2004–2005

1
Eind jaren '90 van de vorige eeuw was het aantal diefstallen van vaartuigen beduidend hoger dan in de afgelopen jaren. Het schommelde toen jaarlijks rond de 1600. Daarna zijn de inspanningen van de politie op dit delict vegroot. De afgelopen jaren beweegt het aantal gestolen vaartuigen zich rond de duizend per jaar. Het aantal in 2003 bij de politie bekend geworden diefstallen van vaartuigen – variërend van roeiboten tot jachten – was 947. Daarvan werd ongeveer 13% teruggevonden. In 2004 was dat aantal 1012, waarvan ongeveer 11% terug werd gevonden.

In de eerste helft van 2005 zijn 541 aangiftes van diefstal van vaartuigen bekend.

2
Het Verbond van Verzekeraars heeft aangegeven wel voordelen te zien in kentekening van vaartuigen. Dit hoeft naar het oordeel van het Verbond niet per se een door de overheid opgelegde kentekenregistratie te zijn.

3
Ik deel de mening dat de eigenaar een eigen verantwoordelijkheid heeft als het gaat om het voorkomen van diefstal, zo ook bij pleziervaartuigen. Een goede (her)kenbaarheid van vaartuigen door een uniform systeem van kentekening kan daar evenwel aan bijdragen.

4
Ik deel die mening niet. Het huidige bestaande systeem van registratie van snelle motorboten, conform hoofdstuk 8 van het Binnenvaartpolitiereglement, is wel voor verbetering vatbaar. Op kentekening en kentekenaansprakelijkheid in dit verband ben ik eerder ingegaan in antwoord op de vragen van de leden Wolfsen en Boelhouwer over waterscooters die te hard varen in de Biesbosch (Aanhangsel Handelingen II nr. 1296, vergaderjaar 2004–2005) en over mogelijke onveiligheid in de

Biesbosch door hoge snelheden van waterscooters (Aanhangsel Handelingen II nr. 452, vergaderjaar 2003–2004).

5

Het door u genoemde overleg, waar de watersportsector en het Verbond van Verzekeraars deel van uitmaken, is reeds gestart en staat onder leiding van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ook hier wil ik u graag wijzen op de hiervoor in antwoord 4 genoemde antwoorden op eerdere kamervragen.

BIJLAGE 4: VEREISTE BOOTPAPIEREN IN HET BUITENLAND

Het Watersportverbond geeft een overzicht van de situatie van de vereiste bootpapieren in het buitenland. Zie onderstaande tabel.

Land	ICP	ICC/Ned. Vaarbewijs	Verzekering	Bemanningslijst	Bijzonderheden
Ierland	Ja	Aanbevolen			
Groot-Brittannië	Ja	ICC als boot langer is dan 24 meter		Aanbevolen	
België	Ja	ICC/Ned. Vaarbewijs			o.a. Vaarvignet kopen
Frankrijk	Ja	ICC		Ja (zeehavens)	
Spanje	Ja	ICC		Ja	Vaarvergunning kopen
Portugal	Ja	ICC		Ja	
Noorwegen	Aanbevolen	Aanbevolen		Aanbevolen	
Finland	Ja	ICC		Aanbevolen	
Zweden	Ja				
Denemarken	Ja	ICC als boot meer weegt dan 20 ton			
Duitsland	Ja	ICC/Ned. Vaarbewijs			Sportpatent (Rijn)
Zwitserland	Ja	ICC	Ja (WA-verz.)		
Italië	Ja	ICC	Ja (Ital.certif.)		
Oostenrijk	Ja	ICC			
Griekenland	Ja	ICC-Kustwateren			Vaarbelasting
Kroatië	Ja	ICC	Ja (WA-verz.)		Vaarvergunning kopen
Turkije	Ja	ICC-Kustwateren			
Polen	Ja	ICC		Ja	
Tsjechië	Ja	ICC			
Hongarije	Ja	ICC			
Slowakije	Ja	ICC			
Slovenië	Ja	ICC-Kustwateren	Aanbevolen	Ja	Vaarvergunning kopen
Nederland	Nee				

Bron: Watersportverbond (2008).

Het ICC is een internationale variant van het Nederlandse Vaarbewijs. Het ICC is in veel Europese landen verplicht. Er zijn drie soorten ICC's. Deze worden uitgegeven door de ANWB.

BIJLAGE 5: EIGEN KENTEKENBEWIJS VOOR CARAVANS

Sinds 1 september 2002 krijgen caravans zwaarder dan 750 kg (leeggewicht + laadvermogen) een eigen kenteken met bijbehorende kentekenplaat. Voor eigenaren van caravans welke voor 1 september al op de weg waren, gold dat het registratiebewijs moest worden omgeruild voor een kentekenbewijs. Gezien de omvang van deze operatie werd hier een jaar voor uitgetrokken. Zo diende uiterlijk 1 september 2003 elke caravan van het nieuwe kentekenbewijs te zijn voorzien. Deze datum bleek door verschillende omstandigheden niet haalbaar. Op voorwaarde dat het nieuwe kenteken wel voor 1 september 2003 is aangevraagd, geldt dat er geen bekeuring wordt opgemaakt mits de tijdige aanvraag kan worden aangetoond.

Het kentekenbewijs

Het nieuwe kentekenbewijs bestaat uit drie delen:

- Kentekenbewijs deel I vermeldt de technische gegevens van de aanhangwagen en legt het bouwjaar vast.
- Op deel II worden naam- en adresgegevens van de eigenaar vermeld. Daarnaast wordt op deel II vastgelegd op welke datum de aanhangwagen is tenaamgesteld.
- Het overschrijvingsbewijs tenslotte is nodig bij de overdracht van de caravan, zoals in geval van verkoop.

De kentekenplaat

Het nieuwe kenteken van de caravan is hetzelfde als het nummer van het registratiebewijs. De eerste lettergroep op alle aanhangwagenkentekens begint met de letter W, die van opleggers met de letter O. Caravans die zwaarder zijn dan 750 kg moeten een nieuwe, gele kentekenplaat voeren. Deze kentekenplaat heeft een gele achtergrond, zwarte letters en een lichtblauwe zijbalk met de letters NL aan de linkerkant. Dit type kentekenplaat wordt gecontroleerd afgegeven en ingenomen.

Caravans die lichter zijn dan 751 kg moeten sinds 1 september 2003 een witte kentekenplaat met zwarte letters voeren als ze verbonden zijn met een trekkend voertuig. Ook voor fietsendragers is dus een witte kentekenplaat verplicht.

BIJLAGE 6: GESPROKEN ORGANISATIES

ANWB

- Henny Kromhout (tevens bestuurslid SRN), Ko Droogers (regioconsulent regio West), Ferry Smits en Mark van Edenaar
- 8 januari 2008

HISWA Vereniging

- Jeroen van den Heuvel
- 30 november 2007

Kadaster

- Zacharias Klaasse
- 7 december 2007

Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW)

- Johan Boxma (Afdeling Registratie en Informatie)
- 24 januari 2008

Rijkswaterstaat, DG Transport en Logistiek

- Nico Koedam
- 19 december 2007

Sportvisserij Nederland

- Fred Bloot
- 5 februari 2008

Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (STAVc)

- Werner Postma
- 15 februari 2008

Watersportverbond

- Edmee van der Hoeven en Frank Jibbe
- 13 november 2007