Verkenning van de technische en bestuurlijke haalbaarheid van een bijdrage voor de recreatietoervaart

Advies van de Taskforce Versterking Recreatietoervaart

28 november 2008

Verkenning van de technische en bestuurlijke haalbaarheid van een bijdrage voor de recreatietoervaart

- De Taskforce wijst het invoeren van een vaartuigbelasting af.

- De Taskforce adviseert tot het instellen van een stimuleringsfonds (Blauwfonds) uitsluitend voor de recreatietoervaart.

- Het Blauwfonds wordt aangewend als kwaliteitsimpuls voor de watersport:
  - de opheffing van de knelpunten in het toervaartnet;
  - het stimuleren van de kleine waterrecreatie;
  - het bevorderen van de veilige vaart;
  - het treffen van milieumaatregelen.

- Van de circa 510.000 pleziervaartuigen dragen 300.000 vaartuigen bij aan het Blauwfonds. De 210.000 overwegend kleinere vaartuigen worden uitgezonderd.

- De betrokken organisaties krijgen de zeggenschap over het Blauwfonds. Het Blauwfonds krijgt een wettelijk kader met verantwoordingsplicht aan de minister van LNV.

Colofon

©Taskforce Versterking Recreatietoervaart, 28 november 2008
Op verzoek van: de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Secretariaat: Kenniscentrum Recreatie
Raamweg 19
2596 HL Den Haag
telefoon 070-312 49 70
fax 070-312 49 99
e-mail: secretariaat@kenniscentrumrecreatie.nl
website: www.kenniscentrumrecreatie.nl

Inhoudsopgave

1 Inleiding 7
1.1 Samenstelling Taskforce 7
1.2 Opdracht Taskforce 8
1.3 Werkwijze van de Taskforce 8
1.4 Leeswijzer 8

2 Strategisch kader 9
2.1 Uitgangspunten 9
2.2 Bevindingen 10

3 Beantwoording van de vragen van de minister 13

4 Conclusies en aanbevelingen 23

5 Begrippenlijst 25

6 Literatuur 27

7 Geraadpleegde personen en instanties 29

Bijlage 1 Rekenvoorbeeld Opbrengst Bijdrageregeling 30

1 Inleiding

De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit heeft op 4 september 2008 de Taskforce Versterking Recreatietoervaart ingesteld[1] om een advies uit te brengen over de technische en bestuurlijke haalbaarheid van een bijdrage voor de recreatietoervaart en de condities waaronder deze eventueel kan worden gerealiseerd. De Taskforce, bestaande uit deskundigen en bestuurders, is in mei 2008 gestart met haar werkzaamheden.

Als de minister op basis van het advies besluit dat een bijdrage voor de recreatietoervaart wenselijk en uitvoerbaar is, dan zal de Taskforce vervolgens een voorstel doen voor de invulling en vormgeving van zo'n bijdrage.

Aanleiding voor de instelling van de Taskforce vormt het beleidsvoornemen uit de Agenda Vitaal Platteland (2006): "Het Rijk onderzoekt de mogelijkheden van een watersportbijdrage (heffing of vergunning) om te mogen toervaren in Nederland. Met de watersportbijdrage wordt beoogd: 1) Brug-, sluis- en toegangsgelden voor het gebruik van vaargebieden af te kopen. 2) De uitvoering van het basisrecreatie-toervaartnet te versterken door de ontwikkeling van een netwerk voor de kleine waterrecreatie (zoals roeien en kanoën) en door verbetering van de toegankelijkheid van oevers. 3) Milieumaatregelen met betrekking tot de pleziervaart nemen. 4) De veiligheid te vergroten."[2]

Van groot belang voor de Taskforce zijn de conclusies van de in 1999 door de voormalige staatssecretaris van Financiën ingestelde Werkgroep Vaarbelasting (Commissie Kamminga). Deze commissie constateerde dat een vaarbelasting voor recreatievaartuigen niet wenselijk was. De commissie zag echter onder voorwaarden wel mogelijkheden voor de invoering van een watersportbijdrage.

1.1 Samenstelling Taskforce

De Taskforce heeft de volgende leden:

- dhr. drs. J.D. Gabor, tevens voorzitter;
- dhr. J.H.M. Bond MCI;
- dhr. G.J. Kuiper;
- dhr. prof. dr. L. van Leeuwen;
- dhr. prof.dr. J.A. Monsma;
- mw. dr. ir. M.P.M. Ruijgh-van der Ploeg

Het secretariaat van de Taskforce werd verzorgd door dhr. drs. E.J. Bruls, dhr. drs. E. Tuunter en dhr. drs. S. Boode van de Stichting Recreatie, Kennis- en Innovatiecentrum (nu Kenniscentrum Recreatie), daarin bijgestaan door dhr. W.H. de Vries van adviesbureau ADWOO.

---

1 Staatscourant (2008), Instellingsbesluit Taskforce Versterking Recreatietoervaart, in: Staatscourant 18 september 2008, nr. 181 / p. 5
2 Ministerie van LNV (2006), *Agenda Vitaal Platteland. Meerjarenprogramma 2007 - 2013*, p. 71-72.

1.2 Opdracht Taskforce

De Taskforce heeft tot taak:

de minister verslag te doen van haar verkenning van de technische en bestuurlijke haalbaarheid van een watersportbijdrage en de condities te benoemen waaronder een eventuele watersportbijdrage kan worden gerealiseerd. In het verslag besteedt de Taskforce in ieder geval aandacht aan:

- de relevante (inter)nationale ontwikkelingen ten aanzien van identificatie, registratie en houderschapsregistratie van pleziervaartuigen, het beprijzen van de vaarweg en de kansen en de belemmeringen die deze ontwikkelingen bieden voor het instellen van een watersportbijdrage;
- de verschillende opties omtrent instituties en bestuurlijke stappen die nodig zijn om een watersportbijdrage in te kunnen stellen;
- welke opbrengst voor welke maatregelen nodig is.

de minister een voorstel te doen over de watersportbijdrage, indien en voor zover de minister na ontvangst van het advies benoemd in lid 1 besluit dat een watersportbijdrage wenselijk en uitvoerbaar is. In haar voorstel besteedt de Taskforce in ieder geval aandacht aan:

- de juridische, fiscale, bancaire en organisatorische aspecten van de watersportbijdrage;
- de koppeling van de opbrengsten aan concrete doelen en de verantwoording voor de koppeling van de opbrengsten.

Het voorliggende advies komt tegemoet aan de onder lid a. gestelde taak.

1.3 Werkwijze van de Taskforce

De Taskforce heeft vanaf mei tot en met november 2008 vijf keer zitting gehouden. Tijdens deze bijeenkomsten besprak de Taskforce de opdracht, het door het secretariaat opgestelde introductiedossier en de randvoorwaarden voor een watersportbijdrage. De Taskforce onderzocht vervolgens de vragen die de minister in het instellingsbesluit stelde. Om tot een antwoord te komen sprak de Taskforce, dan wel de medewerkers van het secretariaat, met diverse personen en organisaties. In de bijlagen bij dit verslag kunnen relevante achtergronddocumenten en een lijst met gesprekspartners worden gevonden.

1.4 Leeswijzer

De in dit advies omschreven begrippen zijn omschreven in de begrippenlijst, welke achterin dit advies is opgenomen.

2 Strategisch kader

2.1 Uitgangspunten

De Taskforce Versterking Recreatietoervaart:

kiest als vertrekpunt de vraagstelling van de minister, de conclusies van het rapport Kamminga als mede het beleidsvoornemen van het ministerie van LNV zoals verwoord in de Agenda Vitaal Platteland en de Beleidsvisie Basisrecreatietoervaartnet[3] (BRTN) om te komen tot private financiering (naast de bestaande publieke financiering) van de infrastructuur voor de recreatietoervaart.

adviseert vanuit het uitgangspunt, en hanteert tevens als randvoorwaarde, dat de eventuele bijdragen uitsluitend ten gunste van de watersportsector worden besteed. Het dient een strikt op de sector gerichte regeling te worden.

constateert dat de rijksoverheid conform de Agenda Vitaal Platteland een hoge prioriteit toekent aan de instandhouding en verbetering van het BRTN, zoals het tot voor kort in de Planologische Kernbeslissing (PKB) is opgenomen. De Taskforce dringt erop aan dat met de te wijzigen Wet Ruimtelijke Ordening de rijksoverheid er voor zorg draagt en daartoe actie onderneemt dat de BRTN ook in de toekomst geborgd blijft.

heeft bij de uitwerking van het advies zowel de BRTN-vaarwegen als de overige vaarwegen en vaargebieden betrokken, omdat daar de watersport plaatsvindt en deze een kwaliteitsimpuls nodig hebben.

constateert dat aan de twee onderzoeksvoorwaarden van de commissie Kamminga is voldaan, te weten het onderzoek naar het aantal pleziervaartuigen in Nederland[4] en het onderzoek naar de situatie op het vlak van brug, sluis en tolgelden[5].

gaat uit van het principe dat Vaarwegbeheerders verantwoordelijk blijven voor onderhoud en beheer van de vaarwegen. Een landelijk stimuleringsfonds (later in het advies Blauwfonds[6]) zal nimmer de reguliere onderhoudsuitgaven van de vaarwegbeheerders kunnen en mogen vervangen.

vindt dat bij een eventuele overdracht van het nautisch beheer tussen overheden dat de financiële consequenties van deze overdracht van dusdanig niveau zijn dat de normeringen behorende bij het nautisch beheer gegarandeerd blijven.

---

[3] Stichting Recreatietoervaart Nederland (2000), *Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland BRTN 2000.*
[4] Waterrecreatie Advies (2005a), *Onderzoek naar kansen op het vrij toegankelijk maken van openbare vaarwateren voor watersport* .
[5] Waterrecreatie Advies (2005b) *Onderzoek aantal recreatievaartuigen in Nederland.*
[6] Dit begrip wordt later in dit advies uitgewerkt. Zie voor uitleg ook begrippenlijst.

constateert dat de aangekondigde herziening van de RDW-registratie voor snelle motorboten en mogelijke verbreding naar alle pleziervaartuigen[7] een kans biedt om deze als drager voor de bijdrageregeling te gebruiken.

vindt van wezenlijk belang dat na instelling van het Blauwfonds er geen nieuwe algemene belasting komt voor pleziervaartuigen, teneinde draagvlak voor de bijdrageregeling voor de recreatietoervaart te behouden.

is van oordeel dat een nieuwe publiekrechtelijke regeling geen of zo weinig mogelijk bestaande wet- en regelgeving mag raken.

kiest als uitgangspunt dat de perceptiekosten op een aanvaardbaar niveau dienen te liggen (maximaal 10 procent van de jaarlijkse opbrengst). Hetzelfde uitgangspunt geldt voor de opstartkosten. Overigens zullen de opstart- en perceptiekosten mede afhankelijk zijn van de keuze voor het systeem en van acties van andere partijen.

kiest als uitgangspunt dat controle en handhaving zo eenvoudig mogelijk moeten zijn.

kiest als uitgangspunt dat beroepsmatig vervoer van goederen en personen (met name passagiersvervoer) en overige beroepsmatige vaart buiten de bijdrageregeling komen te vallen. Verhuurde pleziervaartuigen zonder schipper vallen er wel onder. In een eventuele vervolgfase zal worden bezien of beroepsmatige recreatievaart (zoals chartervloot en rondvaartboten) in de regeling moet worden betrokken.

2.2 Bevindingen

De Taskforce Versterking Recreatietoervaart:

constateert dat thans noch de Akte van Mannheim[8] noch EU richtlijnen en wetgeving[9] zich verzetten tegen het instellen van een bijdrageregeling in Nederland. De EU werkt aan het voornemen om te komen tot infrastructuurheffingen. In het EU-programma voor de binnenvaart, NAIADES[10] wordt het jaartal 2013 genoemd. Tevens is er het Witboek Transport en de midterm review[11] daarvan, waarin het voornemen staat om op termijn infrastructuurheffingen in te voeren. Dit laatste voornemen kent evenwel nog geen concrete uitwerking in de vorm van een actieprogramma zoals NAIADES.
Op het moment dat er concrete Europese voorstellen komen tot invoering van heffingen voor de binnenvaart zullen deze de speelruimte voor de Nederlandse overheid om een bijdrageregeling voor de recreatietoervaart in te voeren beperken. Dit constaterend bestaat er een hoge urgentie om de instelling van een bijdrageregeling recreatietoervaart op korte termijn in gang te zetten.

---

[7] Handelingen Tweede Kamer (2007-2008), Handelingen Tweede Kamer (2008-2009) en RDW (2006).
[8] *Herziene Rijnvaartakte*, in: Tractatenblad 1955, 161, Trb. 1964, 83, Trb. 1980, 7 en Trb. 1980, 8.
[9] European Commission (2007)
[10] Commissie van de Europese Gemeenschappen (2006).
[11] Europese Commissie (2006), p. 28.

stelt dat het oneigenlijk gebruik van de middelen voortvloeiend uit een bijdrage voor de recreatietoervaart voor andere doeleinden dan de vooraf geformuleerde doelstellingen, het draagvlak en de bereidheid om bij te dragen aantast. Een duidelijke omschrijving van de doeleinden is daarmee van groot belang.

is van mening dat een systeem van bijdrageheffingen een publiekrechtelijke basis dient te hebben. De uitvoering dient bij een privaatrechtelijke organisatie, dichtbij de sector te liggen.

is van oordeel dat om het proces van oplossen van (nieuwe) knelpunten, realiseren van ontbrekende schakels, verbeteren van de vaarveiligheid, milieu en kwaliteit in stand te houden er een centraal gefinancierd financieringsinstrument nodig is. De Taskforce vindt dat dit het beste gewaarborgd is via een landelijk stimuleringsfonds (Blauwfonds). Met een nader vast te stellen maximum percentage kan onder vooraf gestelde voorwaarden op gestructureerde wijze subsidie toegekend worden aan projecten die passen binnen de doelstellingen.

vindt dat de zeggenschap over het Blauwfonds berust bij de in de tweede fase te bepalen organisaties en dat het Blauwfonds verantwoording aflegt over de recht- en doelmatigheid van de verdeling van de middelen aan de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. De realisatie van de besteding van de middelen vindt plaats door toewijzing aan nader te bepalen uitvoeringsorganisaties.

vindt dat de handhaving van een systeem van bijdrageheffingen publiekrechtelijk geregeld moet zijn.

stelt dat het voor het binnenlandse draagvlak wenselijk is dat ook buitenlanders bijdragen in het gebruik van vaarwegen. Voor het draagvlak is het eveneens een voorwaarde dat brug-, sluis- en tolgelden verdwijnen.

is van mening dat een zo spoedig mogelijke instelling van Blauwfonds de kans op het aanpakken van knelpunten en oplossen van problemen tot behoud en versterking van het toervaartnet sterk vergroot.

vindt dat voor het welslagen van de uitvoering van het BRTN noodzakelijk is dat alle overheden en verantwoordelijke organisaties hun investeringen voor de recreatietoervaart ook in de toekomst onverkort continueren.

onderschrijft het economische en maatschappelijke belang van de recreatietoervaart en de daarvan afgeleide economische activiteiten voor Nederland in al haar facetten en verdere potentie zoals uit diverse onderzoeken is gebleken[12].

constateert dat bij niet instellen van een Blauwfonds de uitvoering van het BRTN ernstig gevaar loopt vanaf 2012, het moment van het expireren van het huidige convenant.

---

[12] Stichting Recreatie (2008), *Introductiedossier Versterking Recreatietoervaart*, p.9-12.

3 Beantwoording van de vragen van de minister

Hieronder wordt op beknopte wijze ingegaan op de in de opdracht van de Taskforce door de minister gestelde vragen.

1a Wat zijn de de relevante (inter)nationale ontwikkelingen ten aanzien van identificatie, registratie en houderschapsregistratie van pleziervaartuigen?

De Taskforce onderscheidt een aantal relevante internationale ontwikkelingen wat betreft identificatie en registratie. Nederland heeft de VN-resolutie (TRANS/SC.3/148) over de algehele invoering van een identificatie en registratie van de pleziervaart in Europa nog niet geratificeerd. Wel heeft Nederland de aan de resolutie verbonden regelingen rond het internationaal vaarbewijs en vaartuigdocument ingevoerd. Zonder een deugdelijk identificatie- en registratiesysteem is dit echter weinig zinvol. In een groot aantal Europese, waaronder ons omringende landen (België, Duitsland, Frankrijk, Groot-Brittannië), zijn wel registratiesystemen ingevoerd.[13]

Er bestaat sinds 1998 een Europese verplichting om nieuwe boten te voorzien van een Craft Identification Number (CIN).

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft op 15 september 2008 aan de Tweede Kamer toegezegd om te komen tot een vernieuwde en verbeterde RDW-registratie voor snelle motorboten en de optie om tot een bredere toepassing van de registratie over te gaan.[14]

Diverse gemeenten en waterschappen hanteren verordeningen met daaraan gekoppelde registratieverplichtingen. Dit aantal neemt toe. Bijvoorbeeld in de politieregio Zaanstreek-Waterland vindt een pilot plaats in de gemeente Wormerland.

1b Wat zijn de de relevante (inter)nationale ontwikkelingen ten aanzien het beprijzen van de vaarweg?

De Taskforce onderscheidt een aantal relevante internationale ontwikkelingen wat betreft beprijzing van vaarwegen. De Europese Unie streeft beprijzing van alle modaliteiten in het goederenvervoer na. Dit geldt ook voor de binnenvaart. Experts verschillen van mening of daarmee op den duur ook beprijzing van het gebruik van vaarwegen voor de pleziervaart mogelijk wordt. Te verwachten valt dat op termijn als gevolg van de emissieproblematiek (NOx en CO2) de pleziervaart in heffingen betrokken zal worden. De Europese Unie laat dit nu nog aan de lidstaten over. In verscheidene Europese lidstaten bestaan beprijzingsmechanismen voor het gebruik van (snel)wegen, als ook voor vaarwegen.

De provincie Fryslân overweegt een watersportbijdrage in te voeren. Voorlopig is dit afhankelijk gemaakt van een invoering van een landelijke bijdrageregeling.

---

[13] Zie voor een lijst van deze landen: Stichting Recreatie (2008), p. 45.

[14] Handelingen Tweede Kamer der Staten Generaal (2007 - 2008), Handelingen Tweede Kamer der Staten Generaal (2008 - 2009).

Er bestaan diverse regionale en lokale vaarvergunningen om het nautisch beheer mogelijk te maken en het gebruik van vaarwegen te reguleren (onder meer in Amsterdam, Rotterdam, Rijnland en Delfland). Voor het verkrijgen van zo'n vergunning zijn leges verschuldigd.

2 Welke kansen en belemmeringen bieden deze ontwikkelingen voor het instellen van een watersportbijdrage?

Feitelijk bestaan er door deze ontwikkelingen geen belemmeringen voor de invoering van een bijdrage voor de recreatietoervaart. Wel kan het streven door de EU om vervoer te beprijzen op den duur mogelijk de manoeuvreerruimte om een bijdrage voor de recreatietoervaart in Nederland te voeren gaan beperken.

Het spoedig instellen van een Blauwfonds voorkomt dat in een later stadium beprijzing niet ten goede komt aan de verbetering van watersportinfrastructuur. Dit acht de Taskforce van cruciaal belang.

Het instellen van een bijdrage voor de recreatietoervaart ontmoedigt waarschijnlijk het ontstaan van een lappendeken aan regionale en lokale registratiesystemen en heffingen, met alle nadelen van dien voor de gebruikers.

3 Wat zijn de verschillende opties omtrent instituties en bestuurlijke stappen die nodig zijn om een watersportbijdrage in te kunnen stellen?

Een bijdrage voor de recreatietoervaart kan geheven worden op een persoon of op een object (vaartuig). De Taskforce onderscheidt voor de bijdrage voor de recreatietoervaart drie opties met elke een eigen specifieke vorm en specifieke bestuurlijke stappen.

De drie opties zijn:

- Vaarpas (op persoon)
- Vaarsticker (op boot)
- Vaartuigkenteken (op persoon en boot)

Hieronder volgt een korte beschrijving van elke optie en een korte toets op de volgende onderdelen: wetgeving, differentiatie, inning en distributie, handhaving, perceptiekosten, en bestuurlijk draagvlak.

Vaarpas

De Vaarpas werkt naar analogie van de VISpas. Deze staat op naam van de persoon en personen zijn geïdentificeerd (in combinatie met een identiteitsbewijs). Gedachte is dat de vaarpas is gebaseerd op het idee dat iedereen toestemming van de vaarwegeigenaar / vaarwegbeheerder nodig heeft om te mogen varen in Nederland. Vergunning wordt vervolgens verleend door middel van een vaarpas. De houder van de vaarpas is gerechtigd om te mogen varen in heel Nederland of in bepaalde gebieden met alle pleziervaartuigen of bepaalde pleziervaartuigen. De schipper (volgens het Binnenvaartpolitiereglement BPR) van een pleziervaartuig dient in het bezit van een vaarpas te zijn. Bestuurlijk zal er een wetsvoorstel moeten komen waarin wordt geregeld dat er toestemming nodig is om in

Nederland als schipper op een pleziervaartuig te mogen varen (wellicht te regelen via de Scheepvaartverkeerswet).

- Wetgeving: geregeld moet worden dat een schipper op een pleziervaartuig toestemming moet hebben om ergens te varen.
- Differentiatie: omdat de Vaarpas persoonsgebonden is lijkt differentiatie naar oppervlakte van het vaartuig niet mogelijk te zijn.
- Inning en distributie: inning vindt plaats op het moment van het aanvragen van een vaarpas door de schipper. Aanvragen via de watersportvereniging, -bedrijven en organisaties. Centraal vindt aanmaak en distributie van de Vaarpas plaats. De inkomstenstroom is afhankelijk van het aantal aanvragen in de loop van het jaar. Schippers zullen veelal de pas aanvragen op het moment dat ze voor de eerste keer gaan varen. Dat leidt ertoe dat de inkomsten voor het fonds door het jaar heen fluctuaties vertonen.
- Handhaving: Handhavers zullen een schipper moeten controleren op het bezit van een Vaarpas. Dit leidt tot een grote handhavingsinspanning. De ervaring met de VISpas[15] leert bovendien dat er een relatief hoog percentage “zwartvaarders” te verwachten valt.
- Perceptiekosten: het ieder jaar aanmaken van vaarpassen op het moment van aanvragen kan kostenverhogend werken, omdat minder schaalvoordelen te behalen zijn. Ook een uitgebreid decentraal netwerk van distributiepunten werkt kostenverhogend. Maar de totale perceptiekosten blijven naar verwachting van de Taskforce binnen de gestelde maximumgrens van 10 procent.
- Bestuurlijk draagvlak. De Taskforce acht op voorhand geen bestuurlijk draagvlak aanwezig voor een Vaarpas, gezien de volgende constateringen: een vaarpas rust op de persoon en niet op het object, terwijl het profijt objectgebonden is: differentiatie op basis van object is daarmee onmogelijk; controle en handhaving zijn tijdrovend; de Vaarpas draagt niet bij aan nevengestelde doelen (zoals handhaving van verkeers- en milieuvoorschriften en opsporing van gestolen vaartuigen). Bij consumentenorganisaties, vaarwegbeheerders, handhavers en de bedrijfstak kan deze optie naar verwachting op weinig draagvlak rekenen.

Vaarsticker

In het Vlaams Gewest en Frankrijk bestaat een waterwegenvignet voor pleziervaartuigen. Deze vignetten zijn gebaseerd op een identificatie- en registratiesysteem voor het pleziervaartuig. De gedachte in Nederland is dat voor de vaarsticker geen identificatie- en registratiesysteem voor de boot benodigd is. Verder is de vaarsticker gebaseerd op het idee dat iedereen toestemming van de vaarwegeigenaar / vaarwegbeheerder nodig heeft om te mogen varen in Nederland. Vergunning wordt verleend door het verstrekken van een vaarsticker die op het pleziervaartuig moet worden aangebracht. Deze geeft de schipper van het pleziervaartuig toestemming om te varen in heel Nederland of bepaalde gebieden.

- Wetgeving: geregeld moet worden dat een pleziervaartuig toestemming moet hebben om ergens te varen.
- Differentiatie: is mogelijk door verschillende soorten stickers te introduceren voor verschillende oppervlaktecategorieën.

---

[15] Zie Sportvisserij Nederland (2006), *Beleidsvisie Controle Visdocumenten*, p. 5. Hierin wordt een percentage zwartvissers tussen 26 en 41 procent genoemd.

- Inning en distributie. Inning vindt decentraal plaats op moment van verkoop van sticker bij de watersportvereniging, -bedrijven of organisaties. Centraal vindt productie van de Vaarsticker plaats. De inkomstenstroom is afhankelijk van het aantal aankopen in de loop van het jaar. Jaarlijks moet een sticker opnieuw worden aangeschaft. Pleziervaarders zullen veelal de sticker aankopen op het moment dat ze voor de eerste keer gaan varen. Dat leidt ertoe dat de inkomsten voor het fonds door het jaar heen fluctuaties vertonen. Een sticker zal een relatief hoge geldwaarde gaan vertegenwoordigen. Dit leidt tot hoge eisen rondom veiligheid en administratieve procedures.
- Handhaving: Handhavers zullen het pleziervaartuig visueel moeten controleren op de aanwezigheid van de juiste Vaarsticker (jaartal en afmetingen). Dit leidt tot een grote handhavingsinspanning. De vraag is of dit niet ook tot een relatief hoog percentage "zwartvaarders" leidt.
- Perceptiekosten: het ieder jaar aanmaken van vaarstickers op het moment van aanschaf kan kostenverhogend werken, omdat minder schaalvoordelen te behalen zijn. Ook een uitgebreid decentraal netwerk van distributiepunten werkt kostenverhogend. Maar de totale perceptiekosten blijven naar verwachting van de Taskforce binnen de gestelde maximumgrens van 10 procent.
- Bestuurlijk draagvlak. Bij de overheden zal naar verwachting weinig draagvlak voor Vaarsticker bestaan, omdat er geen nevengestelde doelen mee worden gediend. Bij de consumentenorganisaties bestaat naar verwachting groot draagvlak, omdat het niet leidt tot identificatie en registratie. Bij vaarwegbeheerders, handhavers en de bedrijfstak kan deze optie naar verwachting op weinig draagvlak rekenen.

Vaartuigkenteken

Het vaartuigkenteken werkt naar analogie van een kenteken op een voertuig. Het kenteken komt op naam van de houder van het pleziervaartuig. Gedachte is dat alle pleziervaartuigen in Nederland geregistreerd staan. Daartoe dient elk pleziervaartuig te worden geïdentificeerd en vervolgens geregistreerd op naam van de houder. Het kenteken geeft de schipper van het pleziervaartuig toestemming om te varen in heel Nederland of bepaalde gebieden.

- Wetgeving: Er zal er een wet moeten komen waarin wordt geregeld dat voor het houden van een pleziervaartuig een bijdrage is vereist. In de wet moet een kentekenplicht voor pleziervaartuigen geregeld worden, evenals de kentekenaansprakelijkheid.
- Differentiatie: eenvoudig en door te voeren op basis van centrale database met vaartuiggegevens.
- Inning en distributie. Inning vindt centraal plaats, gekoppeld aan de registratie. Dit levert een reguliere en stabiele inkomstenstroom op voor het Blauwfonds. Houders van een pleziervaartuig betalen jaarlijks hun bijdrage op een door het fonds te bepalen moment. Dat leidt door het jaar heen tot een stabiele inkomstenstroom.
- Handhaving: eenvoudige administratieve controle en handhaving op afstand (zicht op kenteken) mogelijk. Dit leidt tot een kleine handhavingsinspanning met een laag percentage "zwartvaarders".
- Perceptiekosten: er zijn eenmalige kosten voor het opzetten van een registratiesysteem en identificatie van vaartuigen, tenzij deze kosten reeds worden genomen vanuit andere doelstellingen. De jaarlijkse perceptiekosten zijn in vergelijking met de

Vaarpas en Vaarsticker laag. De totale perceptiekosten blijven naar verwachting van de Taskforce binnen de gestelde maximumgrens van 10 procent.

- Bestuurlijk draagvlak. Bij de overheden zal naar verwachting groot draagvlak voor het Vaartuigkenteken bestaan, omdat er alle nevengestelde doelen mee worden gediend. Bij de consumentenorganisaties bestaat naar verwachting weinig draagvlak, uit vrees voor invoering van andere heffingen en wellicht technische (milieu)eisen. Bij vaarwegbeheerders, handhavers, de bedrijfstak en dienstverleners (financiers, verzekeraars, jachtmakelaars, jachtexperts) kan deze optie naar verwachting op veel draagvlak rekenen.

Voor alle drie de opties geldt bovendien: bestuurlijk moet geregeld worden dat er een Blauwfonds (institutie) wordt opgericht. Het Blauwfonds dient bevoegdheden te krijgen welke noodzakelijk zijn voor het innen van een bijdrage. Daarvoor moet het Blauwfonds de benodigde overeenkomsten met uitvoerende organisaties voor registratie, inning, handhaving, beroepsprocedures, distributie en uitvoeringsorganisaties ten behoeve van de gestelde doelen te kunnen aangaan. Het in te stellen Blauwfonds moet de mogelijkheid hebben om voor de verschillende doelen met verschillende uitvoeringsorganisaties te kunnen werken. Eén privaatrechtelijke instantie is verantwoordelijk voor de inning.

De Taskforce concludeert dat indien men uitsluitend vanuit het instellen van een bijdrageregeling voor de recreatietoervaart redeneert, de voorkeursvariant de Vaarsticker zal moeten zijn. Echter als andere beleidsoverwegingen om te komen tot een registratie van vaartuigen ook een rol spelen, zoals de wenselijkheid van snelheidshandhaving op het water, controle op de handhaving van milieuwetgeving, het bestrijden van criminaliteit, belastingontwijking, fraude en het tegengaan van diefstal van vaartuigen, dan dient de voorkeur te worden gegeven aan de optie van het Vaartuigkenteken.

4 Welke opbrengsten zijn voor welke maatregelen nodig?

Op basis van het in 2005 gehouden onderzoek naar het aantal pleziervaartuigen in Nederland[16] komt de Taskforce tot de inschatting dat van de circa 510.000 pleziervaartuigen een 300.000 zullen gaan bijdragen naar oppervlakte. De Taskforce kiest ervoor om niet-gemotoriseerde pleziervaartuigen kleiner dan 10 m^2 uit te sluiten van de verplichting tot bijdrage. Bij het hanteren van bijvoorbeeld € 8,00 per vierkante meter (als rekenvoorbeeld) kan een Blauwfonds van ongeveer € 45 miljoen per jaar worden gerealiseerd (zie voor het rekenvoorbeeld bijlage 2).

De Taskforce onderscheidt acht doelen waaraan tot 2020 de opbrengst van een bijdrage voor de recreatietoervaart kan worden besteed. Het gaat jaarlijks om een geraamd bruto bedrag voor besteding aan de doelen van ongeveer € 45 miljoen. Een raming voor de periode na 2020 is nu nog niet te maken, maar investeringen in de infrastructuur voor de toervaart blijven noodzakelijk. Naast de opbrengst voor de doelen zijn er jaarlijkse perceptiekosten (in dit stadium geraamd op ongeveer 10 procent van de opbrengst). Het gaat om een bedrag van jaarlijks van maximaal ongeveer € 5 miljoen.

Het Blauwfonds dient het karakter van een aanjaag- en stimuleringsfonds te hebben. Met een nader vast te stellen maximum percentage kan onder vooraf gestelde voorwaarden op

[16] Waterrecreatie Advies (2005b).

gestructureerde wijze subsidie toegekend worden aan projecten. Binnen de huidige beleidsvisie Recreatietoervaart zijn deze voorwaarden vastgelegd in het Convenant uit 1992, dat een looptijd heeft van 1 september 1992 tot en met 1 september 2012.

De mogelijke doelen zijn verkort weergegeven en bieden derhalve geen volledig overzicht van projecten.[17]

1 Opheffen van brug-, sluis- en toegangsgelden voor het gebruik van vaarwegen

Wat betreft het afkopen van brug-, sluis- en tolgelden (voor alle duidelijkheid: de taskforce rekent hier uitdrukkelijk niet lig-, haven- en kadegelden toe) geldt dat uit onderzoek is gebleken dat gemeenten die deze heffen er weinig voor voelen om deze op te heffen. De Taskforce acht het een voorwaarde dat deze heffingen komen te vervallen met de invoering van een bijdrageregeling. Ook de watersportorganisaties geven aan dat zij het afkopen van brug- en sluisgelden als voorwaarde beschouwen. De commissie oordeelt dat afkoop haalbaar is in combinatie met financiering vanuit het Blauwfonds voor uit te voeren projecten. Om verwarring te voorkomen hanteert de Taskforce als peildatum voor een afkoop 1 juli 2008. Om eventueel nieuw in te voeren brug-, sluis- en tolgelden en andere (regionale of lokale) vaarheffingen te voorkomen is wetgeving noodzakelijk die dit verbiedt, vergelijkbaar met het verbod op het heffen van milieuleges en de precario op buisleidingen.

Uit onderzoek in 2005 bleek voor 18 vaargebieden toegangsgeld te bestaan (16 in Zuid-Holland, 1 in Friesland, 1 in Noord-Holland). Het totaalbedrag voor brug-, sluis- en tolheffingen werd in 2005 op € 3 miljoen per jaar geraamd[18]. Onderzoek van de provincie Friesland in het kader van Friese Merenproject geeft aan dat het daar om € 660.000 per jaar gaat.

Geschat wordt een benodigd bedrag op jaarbasis tot 2020 voor eenmalige afkoop van brug- en sluisgelden in combinatie met verbeterende maatregelen van € 2,5 tot 3 miljoen per jaar.

2 Aanvulling op Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) in uitvoering van het Basis Recreatietoervaartnet (BRTN)

Vanaf 2007 is de regie en het budget voor de uitvoering van de BRTN in handen van de provincies. Het ministerie van LNV heeft in het kader van het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) € 30 miljoen beschikbaar gesteld die moet bijdragen dat in de periode 2007-2013 de aanwezige fysieke knelpunten worden opgelost. Bepaald is dat de ILG-bijdrage maximaal 10% van de investeringskosten mag zijn. Een belangrijk deel van de investeringen zal dus op andere wijze gefinancierd moeten worden.

Bovendien is de verwachting dat een groot deel van de op te lossen knelpunten in het BRTN in 2012 nog niet opgelost is. Ook na 2012 moet daar geld voor gereserveerd worden. De totale BRTN-bijdrage bedroeg vanaf 1993 t/m 2006 € 52,3 miljoen op een totale investering van € 446 miljoen.

SRN raamt een bedrag van € 75 miljoen nodig te hebben vanuit het Blauwfonds. Daarmee kan de bijdrage vanuit het Blauwfonds op circa 20 - 25 procent van de totale investeringen komen. Geschat wordt tot 2020 een bedrag van € 10 tot € 12,5 miljoen per jaar.

Voor de uitbreiding van het landelijke basistoervaartnet na 2012 verwacht SRN dat voor

[17] Voor uitgebreide informatie over de verschillende doelen en projecten wordt verwezen naar de notities van SRN (21-07-2008 en 19-08-2008), het Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP) BRTN 2006-2010 en de Beleidsvisie BRTN 2008-2013.

[18] Waterrecreatie Advies (2005a).

vijf grote projecten in totaal € 62 miljoen benodigd is. De benodigde bijdrage aan de investeringen voor de uitbreiding van het provinciale toervaartnet, in de vorm van het fijnmazige vaarnetwerk Randstad en Oost Zeeuws Vlaanderen, raamt SRN op € 43 miljoen. Totaalbedrag voor uitbreiding landelijke en provinciale toervaartnet raamt SRN voor de periode 2013-2020 op € 105 miljoen. Dat is € 12 tot € 15 miljoen per jaar.

3 Stimulering realisatie grotere BRTN projecten
Uit de nulmeting van de Dienst Landelijk Gebied blijkt dat 12 grotere projecten die zijn opgenomen in 'kostenraming streefbeeld BRTN 2005-2012' een extra financiële stimulans van 35 procent nodig hebben om van de grond te komen. Het gaat om twaalf projecten variërend van € 5 tot €20 miljoen.
SRN raamt een totale bijdrage van € 200 miljoen over een periode van 11 jaar, gerekend vanaf 2009 is dit gemiddeld € 18 miljoen per jaar. Vanwege het ontbreken van concrete uitvoeringplannen op dit moment wordt deze post PM opgenomen.

4 Verder ontwikkelen van een netwerk voor kleine waterrecreatie en verbeterde toegankelijkheid van oevers
Het Watersportverbond (kleine watersportbonden en ANWB) hebben in 2001 de gewenste acties voor het verbeteren van kwaliteit, toegankelijkheid en ontsluiting van watergebieden voor de kleine waterrecreatie benoemd[19]. Hoofdpunten zijn:

- toegankelijkheid van oevers vanaf land en water door recreatief medegebruik: het openstellen van wegen en paden naar oevers, parkeerplaatsen nabij oevers;
- juridische toegankelijkheid van het water verbeteren door zonering en convenanten;
- het realiseren van een Netwerk Kleine Waterrecreatie, een informatie- en signaleringssysteem Kleine Waterrecreatie;
- het optimaliseren van mogelijkheden voor gebiedsgebonden vormen van kleine waterrecreatie (kansen in steden, overgangsgebieden en het landelijk gebied)

In overleg met deskundigen op het terrein van de kleine watersport en op basis van ervaringen uit het verleden wordt een totaal bedrag benodigd bedrag van rond de € 10 miljoen geraamd. Dit is € 1 miljoen op jaarbasis tot 2020.

5 Veiligheid op het water bevorderen
Hoewel het aantal ongevallen laag is in vergelijking met het aantal vaarbewegingen is een verbeterde veiligheid op het water van groot belang.

Hieronder vallen ondermeer:

- Voor de veiligheid zijn voor hoofdverbindingsassen parallelroutes voor de toervaart aangewezen. Beroepsvaart en recreatievaart krijgen zo meer ruimte.
- Wachtsteigers dienen volgens de Richtlijnen Vaarwegen van Rijkswaterstaat bij alle 1100 beweegbare bruggen en 260 sluizen aanwezig te zijn. In 65% van de gevallen zijn wachtsteigers onvoldoende of niet aanwezig. Voor deze 885 objecten zijn steeds twee wachtsteigers à € 75.000 benodigd. Totale investeringsbedrag komt daarmee op € 133 miljoen. SRN gaat uit van 50 procent financiering vanuit het Blauwfonds, dus € 66

[19] Buro Stroband (2001), *Beleidsvisie Kleine Waterrecreatie Nederland 2001-2020.*

miljoen en dat is € 16 miljoen per jaar tot 2013. De commissie acht een bijdrage van 1/3 in eerste instantie reëel. Dit is € 10 miljoen per jaar tot 2013.
- Voor 2013-2020 raamt SRN de benodigde bijdrage aan investeringen in veiligheid op € 125 miljoen. Dit is € 18 miljoen per jaar tot 2020. De commissie acht 1/3 in eerste instantie reëel. Dat is € 12 miljoen per jaar tot 2020.

6 Beheer en onderhoud

Het baggeren van vaarwegen tot diepten die voor de recreatievaart vereist zijn wordt niet overal consequent door beheerders gedaan. Vaarwegen buiten de hoofdvaarwegen krijgen weinig prioriteit. Waterrecreanten zouden door verstrekking van subsidie vanuit het in te stellen Blauwfonds deels kunnen meebetalen aan deze onderhoudswerkzaamheden.

Het gaat hierbij om onderhoud dat buiten het reguliere pakket van beheerders valt en dat een meerwaarde voor de recreatievaart oplevert. De kosten die verband houden met het gebruikelijke onderhoud en beheer van het basistoervaartnet worden niet vanuit het Blauwfonds gefinancierd. De subsidieverstrekking heeft daarmee een eenmalig uitzonderlijk karakter, op projectbasis. Zoals nu bijvoorbeeld in het Friese Merenproject voor baggerwerkzaamheden een deel subsidie wordt gegeven vanuit het lopende BRTN. Geraamd wordt dat een structureel budget van € 5 miljoen per jaar nodig is.[20]

7 Milieumaatregelen mogelijk maken
- Vanaf 2009 moet de watersport voldoen aan de milieueis dat er geen afvalwater meer aan de oppervlakte geloosd wordt. De infrastructuur van vuilwaterstations (VUP) dient daarvoor verbeterd te worden. Op dit moment zijn 320 VUP's gebouwd om op de wal vuilwater van schepen op te vangen. Het aantal inzamelingspunten moet verhoogd worden naar minimaal het dubbele, op termijn naar ongeveer 1.200 (alle jachthavens één). Rekening houdend met een eerder door SRN uitgevoerd project wordt het investeringsniveau tot 2013 op € 12 miljoen geraamd. Dit is € 3 miljoen per jaar tot 2013. Ook een stimuleringsregeling voor vuilwatertanks behoort tot de milieumaatregelen
- Voor 2013-2020 raamt SRN de benodigde bijdragen om milieumaatregelen mogelijk te maken op € 80 miljoen. Dit is opgebouwd uit de verduurzaming van de watersport € 20 miljoen, introductie hergebruik en verwerken van afbreekbare materialen in de botenbouw €50 miljoen en vermindering brandstof emissies € 10 miljoen. Per jaar in totaal € 11 miljoen.

8 Voorlichting, onderzoek en ondersteuning van ontwikkeling van duurzame waterrecreatie
- Voorlichting over het Blauwfonds, de bijdrageregeling en de besteding aan de doelen en de resultaten.
- Kennis en procesbegeleiding op landelijk en gebiedsniveau bieden, ter stimulering van de ontwikkeling van duurzame waterrecreatie.
- Indicatie bijdrage: van de totale bestedingen uit het Blauwfonds zou circa 5 procent naar voorlichting, onderzoek en ondersteuning van ontwikkeling moeten gaan.

Het schema op de volgende pagina biedt een overzicht van de acht doelen, waarbij de volgorde een zekere prioritering aangeeft, met uitzondering van punt 8. Deze post voor promotie, onderzoek en ondersteuning zal altijd een bepaald percentage van de opbrengst moeten bedragen.

---

[20] Raming gebaseerd op: Grontmij (1995), *Nautische baggerproblematiek jachthavens. Eindrapport.*

	Doelen	Tot 2013	2013-2020	Bijdrage als percentage van totale investeringen
		Bijdrage per jaar	Bijdrage per jaar	
1	Opheffen van brug-, sluis- en toegangsgelden	€ 2,5 mln.	€ 3 mln.	PM
2a	Basis toervaartnet (BRTN): aanvulling op ILG in uitvoering	€ 10 mln.	-	20 - 25%
2b	Basis toervaartnet: 5 grote projecten (BRTN)	-	€ 12 mln.	PM
3	Stimulering realisatie van 12 grotere BRTN projecten tot 2020	€ 10 mln.	PM	35%
4	Netwerk kleine waterrecreatie en verbeterde toegankelijkheid van oevers	€ 1 mln.	€ 1 mln.	25%
5	Veiligheid op het water	€ 10 mln.	€ 12 mln.	33%
6	Beheer en onderhoudsprojecten	€ 5 mln.	€ 5 mln.	25%
7	Milieumaatregelen	€ 3 mln.	€ 11 mln.	PM
	Subtotaal	€ 41,5 mln.	€ 44 mln.	
8	Voorlichting, onderzoek en ondersteuning (5% van subtotaal)	€ 2 mln.	€ 2,2 mln.	PM
Netto totaal doelen besteding		€ 43,5 mln.	€ 46,2 mln.	
Geschatte perceptiekosten (10% van netto)		€ 4,5 mln.	€ 4,6 mln.	
Bruto totaal benodigde jaarlijkse opbrengst (inclusief perceptiekosten)		€ 48 mln.	€ 50,8 mln.	

4 Conclusies en aanbevelingen

De Taskforce Versterking Recreatietoervaart concludeert in unanimiteit en beveelt aan:

1 De beoordeling van de bestuurlijke haalbaarheid kent vele facetten. Wetgevingsaspecten, de politieke besluitvorming op het niveau van Europa, het rijk, de provincies, waterschappen en gemeenten spelen daarbij een rol. Een afgerond oordeel kan slechts worden gevormd nadat aan de hand van een concreet voorstel betrokken instanties geraadpleegd worden. De Taskforce zelf komt tot de conclusie dat de bestuurlijke haalbaarheid reëel is, als voldaan wordt aan de in dit advies geformuleerde voorwaarden.

2 Voor een beperkt aantal gemeenten[21], die brug-, sluis- en tolgelden heffen, is de bestuurlijke haalbaarheid afhankelijk van de gefaseerde afkoop van die gelden gecombineerd met een aantal uit te voeren (en uit het Blauwfonds mede te financieren) projecten. SRN heeft goede ervaringen met het op deze wijze afschaffen van brug- en sluisgelden.

3 De Taskforce constateert dat op dit ogenblik noch de Europese, noch andere internationale wetgeving zich verzet tegen de invoering van een bijdrage voor de recreatietoervaart door middel van het oprichten van een Blauwfonds, voor de verbetering van de recreatietoervaart in Nederland.

4 Wat betreft de maatschappelijke haalbaarheid onder watersporters concludeert de Taskforce dat goede informatie en communicatie door de Rijksoverheid aan de watersporters en de watersportsector cruciaal is. Als het nut en de noodzaak van een bijdrageregeling ter versterking van de recreatietoervaart goed worden gecommuniceerd kunnen scepsis en wantrouwen omslaan in draagvlak.

5 De beroepsmatige vaart komt buiten de bijdrageregeling te vallen. In een eventuele vervolgfase zal worden bezien of beroepsmatige recreatievaart in de regeling moet worden betrokken.

6 De Taskforce heeft ervoor gekozen om niet gemotoriseerde pleziervaartuigen kleiner dan 10 m^2 uit te sluiten van de verplichting tot bijdrage aan het fonds.

7 Diverse geschetste ontwikkelingen pleiten voor snel handelen. Het gesignaleerde streven door de Europese Unie om vervoer te beprijzen kan op den duur de manoeuvreerruimte om een bijdrage voor de recreatietoervaart in Nederland in te voeren gaan beperken. Het spoedig instellen van een Blauwfonds voorkomt dat in een later stadium beprijzing niet ten goede komt aan de verbetering van de watersportinfrastructuur.

8 Het nalaten van een bijdrageregeling voor de recreatietoervaart leidt waarschijnlijk tot een onoverzichtelijke lappendeken aan regionale en lokale registratiesystemen en heffingen, met alle nadelen en belemmeringen voor de gebruikers. Het nalaten van een

[21] Zie Waterrecreatie Advies (2005a)

bijdrage voor de recreatietoervaart zal na 2013 tot het inzakken van en de achteruitgang in de investeringen in het BRTN-toervaartnet leiden.

9 De Taskforce concludeert dat indien men uitsluitend vanuit het instellen van een bijdrageregeling voor de recreatietoervaart redeneert, de voorkeursvariant de Vaarsticker zal moeten zijn. Strikt genomen wordt daarmee aan de opdracht van de Taskforce voldaan. Echter, als andere beleidsoverwegingen om te komen tot een registratie van vaartuigen ook een rol spelen, zoals de wenselijkheid van snelheidshandhaving op het water, controle op de handhaving van milieuwetgeving, het bestrijden van criminaliteit, belastingontwijking, fraude en het tegengaan van diefstal van vaartuigen, dan dient de voorkeur te worden gegeven aan de optie van het Vaartuigkenteken. In dat geval zal het opzetten van een registratie- en identificatiesysteem door andere beleidsdepartementen (mede)gefinancierd moeten worden.

10 Nederland is een watersportland bij uitstek en moet de economische en maatschappelijke kansen van dit “unique selling point” benutten. Een bijdrage voor de recreatietoervaart zal daarbij een belangrijk investeringsinstrument vormen.

11 Als de minister besluit tot de instelling van een bijdrage voor de recreatietoervaart, is het gewenst dat de minister een voorkeur uitspreekt voor een van de drie geschetste opties, zodat de Taskforce in de tweede fase een voorstel kan doen voor de invulling en vormgeving van de bijdrage voor de recreatietoervaart conform artikel 3 lid b van de instellingsbeschikking.

12 Het Blauwfonds dient wettelijk verankerd te worden. De uitvoering zal privaatrechtelijk moeten plaatsvinden door de betrokken organisaties ten behoeve van de recreatieve toervaart, met verantwoordingsplicht over de recht- en doelmatigheid van de besteding van de middelen aan de minister van Landbouw, Natuur en Voedselveiligheid.

5 Begrippenlijst

Agenda Vitaal Platteland
Dit is de visie van de rijksoverheid op het plattelandsbeleid. De Agenda Vitaal Platteland wordt uitgewerkt in het Meerjarenprogramma 2007 — 2013. Hierin staat het voornemen van het rijk tot een onderzoek naar de mogelijkheden van een watersportbijdrage.

Akte van Mannheim
Officieel staat deze bekend als de *Herziene Rijnvaartakte*. Hierin is geregeld het vrij verkeer van goederen over de Rijn en de daarop aansluitende wateren van Basel tot aan de Noordzee. De verdragsstaten zijn Zwitserland, Frankrijk, Duitsland en Nederland.

Blauwfonds
Het instituut dat enerzijds publiekrechtelijk de bevoegdheid krijgt om een bijdrage te innen voor de recreatietoervaart en anderzijds de verkregen gelden te verdelen over de geformuleerde doelen ter verbetering van de recreatietoervaart. Het Blauwfonds is een stimuleringsfonds. De realisatie van de besteding van de middelen vindt plaats door toewijzing aan nader te bepalen uitvoeringsorganisaties.
Het Blauwfonds dient wettelijk verankerd te worden. De uitvoering zal privaatrechtelijk moeten plaatsvinden door de betrokken organisaties ten behoeve van de recreatieve toervaart, met verantwoordingsplicht over de recht- en doelmatigheid van de besteding van de middelen aan de minister van Landbouw, Natuur en Voedselveiligheid.

Blokmaat
Oppervlaktemaat van een vaartuig, gemeten naar de minimale rechthoek waarin het theoretisch past. Het gaat dus over de maximale lengte en de maximale breedte zonder rekening met de vorm te houden. De maximale lengte en breedte wordt gemeten over de vaste delen van het vaartuig. Topbare kluiverbomen zoals bijvoorbeeld van platbodems en outriggers van roeivaartuigen tellen niet mee in de oppervlaktebepaling. Demontabele maar doorgaans vast gevoerde boegspriet of botteloef wel.

BRTN
Nota Beleidsvisie Recreatie Toervaartnet Nederland. Dit is de beleidsvisie van de Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN). Deze nota beschrijft het ontwikkelingsperspectief voor het landelijk toervaartnet (ook wel bekend als basisrecreatietoervaartnet, ook BRTN) van 4.400 km in Nederland. De bijbehorende kaart van deze vaarwegen had tot voor kort de status van Planologische Kernbeslissing (PKB), nu vast gelegd in een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB). De nota wordt vormgegeven door meerjarenuitvoeringsprogramma's. In SRN werken overheden en watersportorganisaties samen. De SRN is een van de beoogde uitvoeringsorganisaties voor de doelen van het Blauwfonds.

Craft Identification Number
Na de invoering van de CE-Richtlijn Pleziervaartuigen op 29 november 1996 en de overgangstermijn tot 16 juni 1998, zijn producenten en importeurs van pleziervaartuigen buiten de EU, verplicht een CIN aan te brengen op de door hen geleverde producten. De gegevens en productinformatie van het uitgegeven CIN moeten 10 jaar door deze producenten en importeurs worden bewaard. Er is geen centrale registratie van deze uitgegeven nummers. Er is wel een registratie per EU land wie als producent of importeur actief zijn. In Nederland is HISWA Vereniging daartoe bevoegd en daarvoor als zelfstandig bestuursorgaan door de rijksoverheid aangesteld. Er zijn geen kosten voor de afnemers. CIN geldt voor boten langer dan 2,5 meter. CIN is een opvolger van het Hull Identification Number (HUL).

Pleziervaren
Het varen voor het genoegen, vrijetijdsbesteding of sportbeoefening vaart met een pleziervaartuig door een schipper.

Pleziervaartuig
Een vaartuig dat, beoordeeld naar 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 genoegen, vrijetijdsbesteding of sportbeoefening van de eigenaar of de houder of de zijnen. De Taskforce introduceert definieert hiermee een nieuwe definitie van pleziervaartuig in het kader van de bijdrageregeling.

Recreatiewateren
Alle vaarwateren, meren en kanalen waarop recreatief gevaren kan worden. Het BRTN-net is het basisverbindingsnetwerk tussen deze wateren. Sommige provincies hebben aanvullend een provinciaal netwerk gedefinieerd.

Schipper
De persoon die volgens het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) het gezag voert over een schip met uitzondering van een duwbak. Onder het begrip schip vallen volgens de definitie van het BPR alle vaartuigen.

Tolgelden, brug- en sluisgelden
Gelden die verschuldigd zijn voor het passeren van een brug of een sluis.

6 Literatuur

Berenschot (2008), *Voortgang BRTN, Stand van zaken na invoering ILG en perspectief voor de toekomst*, Utrecht, 2008 (intern rapport voor SRN)

Buro Stroband (2001), *Beleidsvisie Kleine Waterrecreatie Nederland 2001-2020. Beleidsvisie van: Nederlandse Kanobond, Toeristische Kano Bond Nederland, Koninklijke Nederlandsche Roeibond, Koninklijke Nederlandse Schaatsenrijders Bond, Nederlandse Vereniging van Sportvissersfederaties en Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB. Onder auspiciën van het Watersportberaad*, Bilthoven, 2001

Commissie van de Europese Gemeenschappen (2006), *Mededeling van de Commissie betreffende het bevorderen van de binnenvaart "NAIADES". Geïntegreerd Europees Actieplan voor de binnenvaart*, 2006.

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

Europese Commissie (2006), *Europa duurzaam in beweging. Duurzame mobiliteit voor ons continent*, Luxemburg, 2006.

European Commission (2007), *Preparation of an impact assessment on the internalisation of external costs: Consultation document*, Brussel, 2007

Europese Gemeenschappen (2001), *Witboek. Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen, Luxemburg*, 2001.

Grontmij (1995), *Nautische baggerproblematiek jachthavens. Eindrapport*, De Bilt, 1995

Handelingen Tweede Kamer der Staten Generaal (2007 - 2008), 3585, KVR 33321, Antwoorden op de vragen van de leden Rouwe en Haverkamp.

Handelingen Tweede Kamer der Staten Generaal (2008 - 2009), 1, KVR 33322, Antwoorden op de vragen van de leden Kuiken en Roefs.

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

Hoofdbedrijfschap Detailhandel (2003), *Zicht op de watersportdetailhandel*, 2003

Ministerie van LNV (2006), *Agenda voor een Vitaal Platteland, Meerjarenprogramma 2007-2013*, Den Haag, 2006.

RDW (2006), *Onderzoeksrapport R/0061, Uitvoeringstoets naar verbeterde registratie van snelle motorboten*, Veendam, 2006.

Sportvisserij Nederland (2006), *Beleidsvisie Controle Visdocumenten*, Bilthoven, 2006

Staatscourant (2008), *Instellingsbesluit Taskforce Versterking Recreatietoervaart*, in: Staatscourant 18 september 2008

Stichting Recreatie (2008), *Introductiedossier Versterking Recreatietoervaart*, Den Haag, 2008.

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

Stichting Recreatietoervaart Nederland (2006), *MUP-BRTN 2006-2010*, Driebergen, 2006

Stichting Recreatietoervaart Nederland (2008), *Beleidsvisie recreatievaart Nederland*, Driebergen, 2008

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

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

Waterrecreatie Advies (2007) *Onderzoek vaargedrag Fryslan en Leeuwarden*, Lelystad, 2007

Werkgroep Vaarbelasting (1999), *Rapport van de werkgroep vaarbelasting,* Den Haag, 1999

7 Geraadpleegde personen en instanties

Het secretariaat van de Taskforce sprak met:

- Mw. H. Bolkestein (Unie van Waterschappen)
- Dhr. Goos en dhr. W. van der Vegt (Provincie Fryslân)
- Dhr. J. Kamman en dhr. F. Boonstra (Sportvisserij Nederland)
- Dhr. C. Koopmans (Kennisinstituut Mobiliteit)
- Dhr. H. Kromhout en dhr. M. van Eenennaam (ANWB)
- Dhr. N. Van Lamsweerde en dhr. T. Romeijn (Stichting Recreatietoervaart Nederland)
- Dhr. G. Mensink (Ministerie van Verkeer & Waterstaat)
- Mw. T. Schuurmans (Gemeente Wymbritseradiel)
- Mw. C. Wortmann (Europarlementariër)

Voor het opstellen van het introductiedossier (mei 2008) is gesproken met:

- Dhr. F. Bloot (Sportvisserij Nederland)
- Dhr. J. Boxma (Rijksdienst voor het Wegverkeer, Afdeling Registratie en Informatie)
- Dhr. J. van den Heuvel (HISWA Vereniging)
- Mw. E. van der Hoeven en dhr. F. Jibbe (Watersportverbond)
- Dhr. Z. Klaasse (Kadaster)
- Dhr. N. Koedam (Rijkswaterstaat, DG Transport en Logistiek)
- Dhr. H. Kromhout, dhr. K. Droogers, dhr. Smits (ANWB)
- Dhr. N. van Lamsweerde en Dhr. T. Romeijn (Stichting Recreatietoervaart Nederland)
- Dhr. W. Postma (Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (STAVc))
- Adviseur Taskforce Versterking Recreatietoervaart
  ADWOO, Advies voor Watersportondernemingen, - Organisaties en Overheden.
  www.adwoo.nl

Bijlage 1

Instellingsbesluit

LNV

Instellingsbesluit Taskforce Versterking Recreatietoervaart

Besluit van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van 4 september 2008, nr. TRCJZ/2008/1705, houdende de instelling van de Taskforce Versterking Recreatietoervaart (Instellingsbesluit Taskforce Versterking Recreatietoervaart)

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,

Besluit:

Artikel 1
In dit besluit wordt verstaan onder:
– Minister: Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit;
– SRN: Stichting Recreatietoervaart Nederland;
– taskforce: Taskforce Versterking Recreatietoervaart.

Artikel 2
Er is een Taskforce Versterking Recreatietoervaart.

Artikel 3
De taskforce heeft tot taak:
a. de Minister verslag te doen van zijn verkenning van de technische en bestuurlijke haalbaarheid van een watersportbijdrage en de condities te benoemen waaronder een eventuele watersportbijdrage kan worden gerealiseerd. In het verslag besteedt de taskforce in ieder geval aandacht aan: de relevante (inter)nationale ontwikkelingen ten aanzien van identificatie, registratie en houderschapsregistratie van pleziervaartuigen, het beprijzen van de vaarweg en de kansen en de belemmeringen die deze ontwikkelingen met zich brengen voor het instellen van een watersportbijdrage; de verschillende opties omtrent instituties en bestuurlijke stappen die nodig zijn om een watersportbijdrage in te kunnen stellen; welke opbrengst voor welke maatregelen nodig is.
b. de Minister een voorstel te doen voor de invulling en vormgeving de watersportbijdrage, voor zover de Minister na ontvangst van het verslag, bedoeld in het eerste lid, besluit dat een watersportbijdrage wenselijk en uitvoerbaar is. In het voorstel besteedt de taskforce in ieder geval aandacht aan:
a. de juridische, fiscale, bancaire en organisatorische aspecten van de watersportbijdrage;
b. de koppeling van de opbrengsten aan concrete doelen en de verantwoording voor de koppeling van de opbrengsten.

Artikel 4
1. De taskforce heeft de volgende leden:
– dhr. drs. J.D. Gabor, tevens voorzitter;
– dhr. J.H.M. Bond MCI;
– dhr. G.J. Kuiper;
– dhr. prof. dr. L. van Leeuwen;
– dhr. prof. dr. J.A. Monsma;
– mw. dr. ir. M.P.M. Ruijgh-van der Ploeg.

2. Het secretariaat van de taskforce wordt verzorgd door de Stichting Recreatie Kennis en Innovatiecentrum.
Artikel 5
1 De taskforce brengt het verslag, bedoeld in artikel 3, aanhef en onderdeel a, voor 1 november 2008 uit aan de Minister.
2 Na afronding van de in artikel 3, aanhef en onderdeel a, onderscheidenlijk onderdeel b, genoemde taken, wordt de taskforce opgeheven.

Artikel 6
Dit besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na dagtekening van de Staatscourant waarin het wordt geplaatst en werkt terug tot en met 1 mei 2008.
Artikel 7
Dit besluit wordt aangehaald als: Instellingsbesluit Taskforce Versterking Recreatietoervaart.
Dit besluit zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.
Den Haag, 4 september 2008.
De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,

G. Verburg.

Toelichting
In 1999 heeft de door de voormalig Staatssecretaris van Financiën ingestelde Werkgroep Vaarbelasting (Commissie Kamminga) geconstateerd dat een vaarbelasting voor recreatievaartuigen niet wenselijk was. Deze commissie zag onder voorwaarden wel mogelijkheden voor de invoering van een watersportbijdrage.

Op dit moment ontbreekt echter de informatie en kennis om een besluit te kunnen nemen over de invoering van een watersportbijdrage. Derhalve moet worden verkend of een watersportbijdrage technisch en bestuurlijk haalbaar is en wat de condities zijn waaronder een watersportbijdrage eventueel kan worden ingevoerd. Daarna kan worden besloten over een vervolgfase waarin een concreet voorstel wordt uitgewerkt.

Met het onderhavige besluit stel ik daarom de Taskforce Versterking Recreatietoervaart (hierna: de taskforce) in. De taskforce zal uiterlijk 1 november 2008 aan mij advies uitbrengen over de technische en bestuurlijke haalbaarheid van de invoering van een watersportbijdrage (artikel 3, aanhef en onderdeel a, en artikel 5, eerste lid van het onderhavige besluit).

Indien ik oordeel dat een watersportbijdrage wenselijk en uitvoerbaar is, heeft de taskforce als vervolgtaak mij een voorstel te doen voor de invulling en vormgeving van de watersportbijdrage (artikel 3, aanhef en onderdeel b). Bij die gelegenheid zal ik samen met de taskforce bezien binnen welke termijn dit voorstel kan worden afgerond.

De benoeming van de leden is geregeld in artikel 4. De samenstelling van de taskforce verzekert dat er binnen de taskforce de nodige kennis is over watersport en vaarwegen en over de financiële aspecten, juridische aspecten of bestuurlijke aspecten van het vraagstuk. De vergoeding van de nietambtelijke leden van de taskforce zal plaatsvinden op basis van artikel 3 van het Vacatiegeldenbesluit 1988.
De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
G. Verburg.

Uit: Staatscourant 18 september 2008, nr. 181 / pag. 5

Bijlage 2

Rekenvoorbeeld Opbrengst Bijdrageregeling

De Taskforce Versterking Toervaart (TVR) baseert zich op de tabellen 14, 15 en 22 uit "Onderzoek aantal Recreatievaartuigen in Nederland" van Waterrecreatieadvies en het Introductiedossier Versterking Recreatietoervaart. De uitgangspunten en verantwoording van die onderzoeken gelden ook voor onderstaande berekeningen.

Uitgangspunt voor de berekeningen zijn de volgende keuzes van de TVR:

Onder de bijdrageregeling vallen alle pleziervaartuigen volgens de definities:

- Een vaartuig dat, beoordeeld naar 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 genoegen, vrijetijdsbesteding of sportbeoefening van de eigenaar of de houder of de zijnen.
- Uitgezonderd worden niet mechanisch aangedreven pleziervaartuigen met een oppervlak van minder dan 10 m^2, blokmaat.

Onder pleziervaartuigen worden hier dus 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 (met een openbaar vervoer-karakter).
- Vaartuigen zijnde sleep- en duwboten welke bedrijfsmatig sleep- en duwwerk verrichten.
- Vissersvaartuigen welke voor beroep en bedrijf de visserij bedrijven en daartoe uitgerust zijn.
- Overige bedrijfsmatige vaartuigen en drijvende inrichtingen.

Toelichting op de berekening:

Er zijn geen ondergrens en bovengrens gedefinieerd. Geen ondergrens omdat alle mechanisch aangedreven pleziervaartuigen worden geacht te gaan bijdragen, dus ook jetski's en waterscooters e.d. en geen bovengrens omdat daarvoor elke motivering ontbreekt.

Eveneens zijn er geen andere uitzonderingscategorieën in het kader van pleziervaren gedefinieerd daar de motivatie daarvoor ontbreekt. Immers men vaart ook voor het plezier of genoegen met gerestaureerde pleziervaartuigen of voormalige al of niet gerestaureerde bedrijfvaartuigen of elektrisch aangedreven pleziervaartuigen. Ook pleziervaartuigen die worden verhuurd zonder schipper vallen onder de bijdrageregeling.

Berekening aantal pleziervaartuigen onder de bijdrageregeling

Uitgangspunt is het rapport *Onderzoek aantal recreatievaartuigen* van Waterrecreatieadvies uit 2005. Daarin is een totaal aantal vaartuigen van bijna 510.000 berekend. Om een schatting te maken welk deel van de niet mechanisch aangedreven pleziervaartuigen onder de grens van 10 m^2 valt zijn de volgende aannames gedaan.

Niet mechanisch aangedreven aantallen vaartuigen kleiner dan 10m^2:

In jachthavens en bij watersportbedrijven in de lengtecategorieën

5 t/m 6 m:	is de aanname dat 75% van de kajuitzeilboten, open zeilboten, platbodems en overige vaartuigen geen mechanisch aandrijving tot hun beschikking hebben	4.476
4 t/m 5 m:	idem	2.403
Totaal 4 t/m 6 m:		6.879
Aanname: 2/3 daarvan is kleiner dan 10 m^2		4.586
0 t/m 4 m : 0,2% kleiner dan 10 m^2 en niet mechanisch aangedreven		55
Aantal vrijgestelde vaartuigen in jachthavens		4.641

In sloten en kanalen

Aanname is dat gezien de gemiddelde lengte van 9 meter alle kajuitzeilboten groter dan 10 m^2 zijn. Geen vrijgesteld aantal derhalve.	
Aanname is dat van de 7.200 open zeilboten 2/3 kleiner dan 10 m^2 is en 2/3 daarvan niet mechanisch aangedreven is. Vrijgestelde vaartuigen:	3.200
Aanname is dat van de 1.080 platbodems 2/3 kleiner is dan 10 m^2 en van deze de helft geen motor heeft. Vrijgestelde vaartuigen:	360
Aanname is dat van de categorie Overige vaartuigen 4.320 van gemiddeld 4 meter lengte allen minder dan 10 m^2 zijn maar voor 50% mechanisch aangedreven is. Vrijgestelde vaartuigen:	2.160
Aantal vrijgestelde vaartuigen in sloten en kanalen	5.720

Op de wal

Van alle 210.300 boten op de wal wordt voor de berekening aangenomen dat ze kleiner zijn de 10m^2. Van 20% van de zeil- en roeiboten op de wal wordt aangenomen dat die ook voorzien zijn van een motor, dit zijn er 10.200. Daarnaast zijn er nog eens 98.000 mechanisch aangedreven pleziervaartuigen.
Aantal vrijgestelde vaartuigen: 102.100

Op de wal niet in gebruik

Voor de berekening zijn niet meegenomen de 100.000 niet in gebruik zijnde vaartuigen op de wal.

Totaal aantallen vrijgestelde pleziervaartuigen kleiner dan 10 m^2 oppervlak en niet mechanisch aangedreven: 212.461

Resteren 295.839 pleziervaartuigen van de 508.300 welke onder de bijdrage regeling komen te vallen

Toegevoegd naar aanleiding van de door de TVR gekozen definitie in de lengte categorieën groter als 20 meter zijn 2.970 vaartuigen, welke buiten het onderzoek naar pleziervaartuigen 2005 vielen, zijnde alle andere vaartuigen welke voor pleziervaart worden gebruikt volgens de definitie maar qua uiterlijk voormalige bedrijfsvaartuigen zijn. Zie ook introductie dossier TVR.

Daarmee komt naar schatting het totale aantal vaartuigen, welke onder de bijdrageregeling gaan vallen uit op 298.809 pleziervaartuigen.

Om aan de totale opbrengst in euro's te komen op basis van het oppervlak per pleziervaartuig zijn de volgende aannames gedaan:

Pleziervaartuigen in de lengte klasse:

0 - 4 m	zijn gemiddeld 3,40 lang en 1,32 breed. (minimum lengte van op de markt verkrijgbare bootjes is rond de 2 m.):	= 4,5 m^2
4 - 6 m	zijn gemiddeld 5 m. lang en 1.8 m. breed:	= 9 m^2
6 - 10 m	zijn gemiddeld 8 m. lang en 2,94 m. breed:	= 23,50 m^2
10 -15 m	zijn gemiddeld 12,5 m. lang en 3,8 m. breed:	= 47,5 m^2
15 - 20 m	zijn gemiddeld 17,5 m. lang en 4,57 m. breed	= 80 m^2
> 20 m	gerekend is 20 m. lang en 5.m breed	= 100 m^2

Het werkelijke totale oppervlakte aan pleziervaartuigen kan afwijken indien de rechtevenredige verdeling zoals hier toegepast in blijkt te verschillen. Verwachting is echter dat de diverse verschillen zich ook weer (deels) opheffen, waarmee naar verwachting de opbrengst rond de € 44 miljoen zal blijven. Dit op voorwaarde dat de definities en oppervlakte grenzen ongewijzigd blijven en er geen nieuwe uitzonderingscategorieën komen.

Niet meegenomen zijn effecten welke kunnen optreden als gevolg van de invoering van de bijdrageregeling. Verwacht kan worden dat met name in de oppervlaktecategorie van minder dan 10 m^2 het aantal mechanisch aangedreven vaartuigen wat zal gaan dalen.

Oppervlakte van recreatievaartuigen en aantal in jachthavens

Lengte	Opp. Volgens commissie Kamminga (m^2)	Gemiddelde oppervlakte per klasse	Aantal in jachthavens	Aantal in sloten en e.d.	boten op de wal,	Totaal naar opp.	Totaal oppervlak	Euro's per opp. Klasse (ter voorbeeld)	Gemiddeld per klasse	
< 4	0	4,50	227	2160	108000	110387	496742	€ 8,00	€ 36,00	€ 3.973.932,00
4 - 6	6 - 12	9,00	13994	15520		29514	265626	€ 8,00	€ 72,00	€ 2.125.008,00
6 -10	12 - 35	23,50	108805	12600		121405	2853018	€ 8,00	€ 188,00	€ 22.824.140,00
10 - 15	35 - 60	47,50	32639			32639	1550353	€ 8,00	€ 380,00	€ 12.402.820,00
15 - 20	60 - 100	80,00	1489			1489	119120	€ 8,00	€ 640,00	€ 952.960,00
> 20	100	100,00	3175			3175	317500	€ 8,00	€ 800,00	€ 2.540.000,00
Totaal			160329	30280	108000	298609	5602358			€ 44.818.860,00