

Analyse registratie pleziervaartuigen

Egon Baldal, Projectenbureau Beleidskern IenW 05-06-2023 eindversie.

0. Samenvatting

Al jaren is er vanuit verschillende maatschappelijke en ambtelijke partijen een roep om registratie van pleziervaartuigen. De achtergrond daarvan is divers en varieert van traceerbaarheid bij overlast en nalatigheid zoals het achterlaten van wrakschepen tot zware criminaliteit zoals fraude, heling, drugssmokkel en smokkel van illegale migranten en van een betere internationale erkenning van ons Internationaal Certificaat Pleziervaartuigen (ICP) tot een statistische behoefte aan data om tot beter beleid te komen.

De grote gemene deler bestaat uit de wens om de gegevens van de boot te kunnen koppelen aan de gegevens van een eigenaar, wat gepaard gaat met een uniek kenteken.

Dit document behandelt de verschillende behoeften die er zijn en adviseert op basis daarvan een brede registratie met strikte eisen aan de opvraagbaarheid ervan. Er wordt voorgesteld om deze registratie onder de Scheepvaartverkeerswet te laten vallen en de Snelle Motorboot Registratie (SMR) erin op te laten gaan. De Dienst Wegverkeer (RDW) wordt gevraagd om een uitvoerbaarheidstoets op deze registratie. Ook wordt voorgesteld om de juridische basis te leggen voor het ontsluiten van het basisregister voor de handhavende diensten (realtime), waarbij idealiter een terugkoppeling is tussen de bestanden van het korps landelijke politiediensten (KLPD) en deze database (i.v.m. diefstal etc.). Eventueel kunnen ook andere zaken voortbouwen op deze registratie. Voorstel is echter om dat in separate trajecten vorm te geven. Meegegeven wordt ook te overwegen om bovenop de werkelijke kosten een opgeld ten behoeve van een Blauwfonds in te richten in nauwe samenwerking met de sector.

De voorziene doorlooptijd van het wetgevingstraject waarin de Scheepvaartverkeerswet wordt aangepast is minimaal 2 jaar.

Kosten en doorlooptijd voor het inrichten van het loket bij de RDW zijn op dit moment niet te voorzien aangezien ze gebaseerd zullen worden op gemaakte beleidsbeslissingen.

Voorziene kosten individuele vaartuigeigenaren zullen later bepaald worden, maar zullen gegeven de ervaringen met drones- en voertuigenregistratie naar verwachting in de orde van 35-50 euro liggen voor een eerste registratie. Als hiervoor gekozen wordt zal een regelmatige verlenging van de registratie naar verwachting ongeveer 20 euro kosten.

1. Context

Beginnend in de jaren '00 van deze eeuw start de discussie over registratie van pleziervaartuigen. In 2013 komt de EU met een richtlijn betreffende pleziervaartuigen en waterscooters (2013/53/EU) waarin certificering en het CE keurmerk worden geregeld voor vaartuigen die nieuw toegelaten worden tot de markt. Bij de laatste revisie is gepleit voor eigendomsregistratie, maar daar is niet toe besloten (mondelinge informatie, ILT).

In 2015 komt een bestuurlijk signaal van de Politie Midden Nederland¹ waarin de noodklok wordt geluid over het gemak waarmee regels omzeild worden binnen de bestaande Snelle Motorboot Registratie (SMR)² en het gemis van regels voor andere pleziervaartuigen. Door het gebrek aan gedegen registratie vinden criminelen de pleziervaartuigenbranche aantrekkelijk voor witwassen, fraude, ontduiking etcetera. Dit resulteert in een situatie waarin er bijvoorbeeld ca. 300.000 snelle

¹ Bestuurlijk signaal Frauderen/witwassen, zie:
<https://nos.nl/nieuwsuur/artikel/2354359-deze-stukken-gebruikten-we-in-onze-verhalen-over-het-icp>

² [wetten.nl - Regeling - Beleidsregel registratie snelle motorboten - BWBR0040997 \(overheid.nl\)](https://wetten.nl/Regeling/Beleidsregel%20registratie%20snelle%20motorboten%20-%20BWBR0040997%20(overheid.nl))

motorboten geregistreerd staan in Nederland terwijl er naar schatting van de RDW ongeveer 70.000 zijn.

In de Wet Pleziervaartuigen 2016³ mist de grondslag en dus ook de verplichting tot registratie. De Wet Pleziervaartuigen is ingesteld om kwaliteitseisen te stellen aan veiligheid en milieuzaken rond pleziervaart. De primaire vragen die ten grondslag liggen aan de registratie die we nu onderzoeken zijn van een andere aard en zodoende lijkt opname in de Scheepvaartverkeerswet voor de hand te liggen.

Ondanks aanpassing van de SMR geeft de politie in 2018 een tweede signaal af via de media⁴ wat leidt tot kamervragen aan Minister Grapperhaus van JenV⁵.

Hiswa pleit in haar position paper van 2018⁶ ook voor registratie waarbij merk, type, bouwjaar en kenteken gekoppeld worden aan eigenaarsgegevens.

In een interne concept nota van 2 april 2020 (geen ref.) nav het position paper van de Hiswa gericht aan het Ministerie van JenV geeft de RDW een overzicht van te nemen stappen die terugvallen op een registratie met kentekenaansprakelijkheid conform de registratie van voertuigen.

Nieuwsuur brengt op 29 oktober 2020 een artikel uit over grootscheepse drugssmokkel op Nederlandse schepen⁷. Dit leidt tot kamervragen van de leden Van Brenk⁸ en Van Aalst en Helder⁹ over onder meer het Internationaal Certificaat Pleziervaartuigen (ICP). Dit heeft geleid tot het aanscherpen van de ICP eisen. Internationale acceptatie is er echter nog lang niet overal.

Op 30 april 2021 publiceert het Ministerie van JenV een quick scan over ondermijning in de pleziervaart, waar eigendomsregistratie als oplossing wordt gezien.¹⁰

2. Verschillende belangen, gedeelde behoeften

Er onderscheiden zich een zestal vraagstukken.

1. Het niet kunnen verbinden van vaartuigen en personen die varen in het buitenland.
2. Het niet kunnen verbinden van lozingen, misdragingen, verwaarlozing en dumping van pleziervaartuigen aan personen.
3. Het niet kunnen verbinden van pleziervaartuigen en criminelen in fraude/ontduiking/smokkel (o.m. mensen en drugs)/ondermijningszaken.
4. Het niet kunnen verbinden van vaartuigen en personen die een verplicht zegel aanvragen voor het in gesloten stand verzegelen van de afsluiter van de toiletafvoer

Voor ieder van deze vier categorieën heeft men de behoefte terug te vallen op registratie van vaartuigen (en hun motoren) en personen.

5. Behoeftte aan data voor statistische analyse om te komen tot overzicht en inzicht in de sector om beleid op vorm te geven.

Voor deze categorie is met name een overzicht van schepen, hun typen en afmetingen, CE keurmerk en hun spreiding van belang.

³ [wetten.nl - Regeling - Wet pleziervaartuigen 2016 - BWBR0037546 \(overheid.nl\)](https://wetten.nl - Regeling - Wet pleziervaartuigen 2016 - BWBR0037546 (overheid.nl))

⁴ O.a. [Witwassen via aanschaf van een boot is volgens de politie nog steeds kinderspel | Informatie voor de watersporter \(nauticlink.com\)](https://Witwassen via aanschaf van een boot is volgens de politie nog steeds kinderspel | Informatie voor de watersporter (nauticlink.com))

⁵ [Kamervragen \(Aanhangsel\) 2017-2018, nr. 2855 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen \(officielebekendmakingen.nl\)](https://Kamervragen (Aanhangsel) 2017-2018, nr. 2855 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl))

⁶ [Position Paper IR nederlands versie 2 juli 2018.pdf \(mailplus.nl\)](https://Position Paper IR nederlands versie 2 juli 2018.pdf (mailplus.nl))

⁷ [Nederlands vaardocument gebruikt bij grootschalige drugssmokkel \(nos.nl\)](https://Nederlands vaardocument gebruikt bij grootschalige drugssmokkel (nos.nl))

⁸ [pdf \(overheid.nl\)](https://pdf (overheid.nl))

⁹ [pdf \(overheid.nl\)](https://pdf (overheid.nl))

¹⁰ [Verplichte registratie pleziervaartuigen - Jaarverslag 2021 \(nh-sv.nl\)](https://Verplichte registratie pleziervaartuigen - Jaarverslag 2021 (nh-sv.nl))

6. Reductie van administratieve druk op de burger en wildgroei aan systemen bij gemeenten.

Vanuit zowel de Tweede Kamer, verscheidene steden en provincies, de media, de Politie, Hiswa als JenV klinken behoeften op het gebied van recreatievaart. De RDW heeft hier een aantal te regelen zaken voor op een rij gezet en adviseert een systeem met sterke analogie aan de registratie van voertuigen.

Hieronder gaan we in op ieder van deze behoeften.

Ad 1. Het niet kunnen verbinden van vaartuigen en personen die varen in het buitenland.

Het ICP is géén vaardigheidsbewijs, geen sluitend eigendomsbewijs en geen nationaliteitsbewijs. Het is geldig in een beperkt aantal landen en is een goedkope optie om in het buitenland te mogen varen¹¹. In landen waar het ICP niet geldt kan alleen gevaren worden met een zeebrief die aan te vragen is na eigendomsregistratie bij het Kadaster. Het Kadaster en de zeebrief zijn fors duurder dan het ICP. Evenwel bestaan er dus wel internationaal erkende, toegankelijke en gebruikte routes om in het buitenland te kunnen varen.

Het probleem met het ICP is dat er geen koppeling bestaat tussen vaartuig en eigenaar. Als het ICP eigenaarsregistratie als voorwaarde zou kunnen nemen voor uitgifte van het ICP zou een deel van de pijn ondervangen worden. Er is dan namelijk een hoofdelijk aansprakelijke van een identificeerbaar schip dat toestemming heeft om in bepaalde delen van het buitenland te varen.

De facto leidt een registratieverplichting voorafgaand aan het afgeven van het ICP ertoe dat alle legaal in het buitenland varende Nederlandse pleziervaartuigen terug te voeren zijn op een rechtspersoon.

Naast het praktische punt van hierboven wordt Nederland internationaal ook gezien als vrijhaven waar "alles mag en kan". Andere landen ervaren hierdoor last van onze soepelheid en handhaven strenger. Voor het imago van Nederland in deze internationale context kan een steviger een universele registratie een goede basis betekenen.

Box 1.

In het geval dat gekozen wordt voor het verbinden van vaartuigen en personen ten behoeve van het varen in het buitenland als doelstelling van de registratie wordt de groep vaartuigeigenaren die gebruik wil maken van een ICP de/een doelgroep. Deze groep kiest actief voor deze registratie, die goedkoper is dan een Kadastrale registratie plus zeebrief. Een registratiesysteem louter en alleen op basis van het ICP, zou slechts een deel van de vaartuigen en eigenaren dekken, namelijk alleen op basis van hun wens om naar het buitenland te varen. Deze ongelijksoortige groep qua vaartuigen (de een heeft een klein bootje de ander een jacht) maakt het optuigen van een registratie voor alleen dit doel weinig efficiënt. Dit doel kan wel meeliften op een ander doel. Hier lijkt een algemene registratie het meest voor de hand te liggen.

Het ICP moet dan wel breder erkend worden dan nu het geval is. Dat is maar gedeeltelijk gegarandeerd aangezien niet alle landen de UNECE resolutie hebben geaccepteerd en dus ook niet gebonden zijn aan de inhoud ervan (bijv. Italië). Wel is de verwachting dat een bredere erkenning een stap verder geholpen wordt door een steviger registratie waarin de koppeling tussen personen en vaartuigen vastgelegd is (comm. IenW DGLM/BuZa).

Draagvlak: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Marechaussee, Douane, sector

¹¹ [ECE/TRANS/SC.3/2019/20 \(unece.org\)](https://unece.org/trans/sc/3/2019/20)

Ad 2. Het niet kunnen verbinden van misdragingen, verwaarlozing en dumping van pleziervaartuigen aan personen.

In deze categorie komt een grote groep vaartuigen voor die relatief klein en goedkoop zijn. Door de beperkte traceerbaarheid van de misdragingen en overtredingen wordt het uiten daarvan niet afgeremd en komen de maatschappelijke kosten van vervuiling, verstoring, opruimen voor kosten van de gemeenschap.

Een simpele kentekenregistratie van vaartuig en eigenaar kan traceerbaarheid en verbaliseren bevorderen, een vignetverplichting maakt ook elektronisch handhaven mogelijk. Echt kleine vaartuigen als kano's, surfplanken en waterfietsen worden uitgezonderd cf. de Richtlijn pleziervaartuigen met als referentie de niet geregistreerde fiets of step in de analogie met het wegverkeer.¹²

Box 2.

Als beleidsmatig voor deze doelstelling gekozen wordt om misdragingen, verwaarlozing en dumping van pleziervaartuigen te kunnen koppelen aan personen zal ieder vaartuig geregistreerd moeten worden. Ook de gemotoriseerde zogenoemde Personal watercrafts van 0-4 meter. Daarnaast worden de parameters van de Richtlijn Pleziervaartuigen waar functioneel gehanteerd om maximaal aan te sluiten op bestaande regelgeving. Dat betekent dat het gaat om vaartuigen die zijn bedoeld voor sport en vrije tijd, voor zowel binnenvaart als zeevaart, ongeacht de wijze van voortstuwen, met een lengte groter dan 2,5 meter. De maximale grootte van 24m zoals beschreven in de Regeling Pleziervaartuigen wordt in deze verplichte registratie losgelaten omdat het hier gaat om traceerbaarheid. Schepen groter dan 20 meter moeten ook aan andere eisen voldoen vanuit de Binnenvaartwet, waardoor ze niet onder de Wet pleziervaart 2016 hoeven te vallen voor veiligheids- en milieu eisen. Daarnaast moeten ze traceerbaar zijn via hun marifonie registratie. Deze registratie zou daar de koppeling van eigenaarschap aan vaartuig aan toevoegen. De zogenoemde Personal watercrafts (bijvoorbeeld jetski's) zijn in een aantal gevallen korter dan 2,5m. Toch is het voorstel deze vaartuigen wel onder de verplichte registratie te laten vallen omwille van de handhaving op overlast en snelvaren.

Uitgezonderd zijn onder andere kleine opblaasbare boten, kano's, kayaks, roeiboten, gondels, waterfietsen, zeilplanken en surfplanken, omdat registratie hiervan onevenredig veel kost en de onderhavige problematiek zeer beperkt op hen van toepassing is.

NB. De andere uitzonderingen in de Richtlijn Pleziervaartuigen zijn bewust niet meegenomen om de eenduidigheid van de plicht tot registratie zo groot mogelijk te maken.

Draagvlak: KLPD, Gemeenten, Provincies, waterbeheerders, vertegenwoordigende koepels

Ad 3. Het niet kunnen verbinden van pleziervaartuigen en criminelen in fraude/ontduiking/smokkel/ondermijningszaken.

¹² Op 5 juli 2023 wordt een workshop georganiseerd met verschillende overheden en vertegenwoordigende koepels uit de sector om scenario's te schetsen voor de afbakening van de reikwijdte van deze registratieplicht.

Door het opheffen van de anonimiteit verhoog je de drempel voor crimineel gedrag. Een verplichte registratie voor ieder vaartuig bewerkstelligt dit en draagt daarmee bij aan transparantie en veiligheid in onze maatschappij. In de huidige tijd waarin de georganiseerde, ondermijnende criminaliteit een groeiend probleem is in Nederland en de overheid hier forse maatregelen tegen aan het nemen is, zou een verplichte registratie passend zijn.

Opvraagbaarheid van data helpt handhaving (KLPD, Marechaussee, RWS, gemeenten). Daarom zal dit in deze regeling meegenomen worden.

Box 3.

Als gekozen wordt voor het tegengaan van zware criminaliteit als doelstelling moet ook bepaald worden welke vaartuigen dan geregistreerd zouden moeten worden. Aangezien iedere beperking zal leiden tot een speltheoretisch ontwijken ervan door criminelen, zal een ruime verplichting noodzakelijk zijn. Het verschil met de definitie onder "ad 2. *Het niet kunnen verbinden van misdragingen, verwaarlozing en dumping van pleziervaartuigen aan personen.*" is in dat geval beperkt. Het totaal meenemen lijkt in dat geval zowel dit doel van tegengaan van criminaliteit als het doel van handhaven op overlast en nalatigheid te dienen tegen beperkte extra kosten, inspanning en administratieve druk.

Draagvlak: Ministerie van Justitie en Veiligheid, KLPD, Marechaussee, Douane.

Ad 4. *Het niet kunnen verbinden van vaartuigen en personen die een verplicht zegel aanvragen voor het in gesloten stand verzegelen van de afsluiter van de toiletafvoer*

Op basis van het Wijzigingsbesluit verzegeling afvoerleiding pleziervaartuigen¹³, met geplande inwerkingtreding op 1 januari 2026, worden schippers van pleziervaartuigen verplicht een speciaal zegel aan te brengen op de afsluiter van de toiletafvoer, teneinde te verzekeren dat er geen toiletwater in het oppervlaktewater kan worden geloosd en de gezondheid van zwemmers en andere waterrecreanten wordt beschermd. Om fraude bij het aanvragen van zegels zoveel mogelijk te voorkomen, is een verplichte registratie waarbij een verband wordt gelegd tussen de eigenaar en het pleziervaartuig zeer gewenst.

Box 4.

Als gekozen wordt voor het verbinden van personen en vaartuigen met het verkrijgen van een zegel als doel voor registratie komt er een registratieplicht als basis voor de zegelplicht voor ieder vaartuig met een of meerdere toiletten aan boord.

Deze reden is te licht om op zichzelf een basisregistratie te dragen en zodoende zal deze in de praktijk meeliftten op een andere doelstelling, waarbij een brede registratie cf. "ad 2 *Het niet kunnen verbinden van misdragingen, verwaarlozing en dumping van pleziervaartuigen aan personen.*" voor de hand ligt.

Draagvlak: IenW als beleidsverantwoordelijke, natuur- en milieuorganisaties, watersportsector

Ad 5. *Behoeftte aan data voor statistische analyse om te komen tot overzicht en inzicht in de sector om beleid op vorm te geven.*

Voor het vormgeven en controleren van beleid kunnen data een uitkomst bieden. Door een registratie van scheepsgegevens kan bijvoorbeeld vaarweginrichting en -beheer op getallen

¹³ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/besluiten/2022/11/04/bijlage-wijzigingsbesluit-verzegeling-afvoerleiding-toilet-pleziervaartuigen>

gestoeld worden. Tevens kan inzicht in CE certificering bijdragen aan een vergroting van toezicht en daarmee veiligheid in de pleziervaart.

Box 5.

Des te meer er bekend is, des te specifiekere beleids- en beheersinstrumenten ingezet kunnen worden. Hoe breder de registratie hoe nauwkeuriger de input. Zodoende zal vanuit deze behoefte aan gegevens altijd een brede registratie gewenst zijn. Deze behoefte *an sich* zal echter niet voldoende gewicht in de schaal leggen voor een uit te rollen registratie. Daarom zal deze behoefte mee moeten liften op een registratie tbv een ander doel.

Draagvlak: Vanuit vertegenwoordigers, kennisinstituten, beleidsmakers en beheerders is meer kennis gewenst. Voor ieder doel, maar dit specifieke doel in het bijzonder, zal voorzichtig omgegaan moeten worden met privacy om maatschappelijk draagvlak en

Ad 6. *Reductie van administratieve druk op de burger en wildgroei aan systemen bij gemeenten.*

Door de druk van de recreatievaart op de watersystemen qua bezetting en overlast is in Amsterdam een vignetplicht¹⁴. Meerdere steden/provincies overwegen een dergelijk systeem in te voeren om te kunnen handhaven en reguleren. Dit kan leiden tot een wildgroei aan vignetten en systemen als men een reis door Nederland maakt. Een nationaal registratiesysteem kan hier de burger in ontlasten door bijvoorbeeld op basis van de registratie bepaalde toegang additioneel aan te schaffen (al dan niet digitaal, bijvoorbeeld middels een vignet zoals in Amsterdam)

Box 6.

Eén centrale registratie heeft een geringere impact dan meerdere separate, soms overlappende en soms complementaire systemen. Als er geen centrale registratie plaatsvindt dan zal deze sowieso ingevoerd worden op meerdere plaatsen, ieder op een eigen wijze. Zo heeft Amsterdam reeds een zeer uitgebreid elektronisch vignet systeem, zit Alkmaar aan iets vergelijkbaars te denken en heeft de gemeente Wormerland een kentekenplicht met stickers. De administratieve druk op de burger gaat zodoende dus omlaag door één centraal systeem te kiezen. Het gaat dan ook om een brede registratie. Als deze behoefte de enige zou zijn van de 6, dan zou overwogen kunnen worden om het initiatief voor het ontwikkelen van zo'n systeem bij de Provincies of VNG te laten liggen. Echter, gegeven de urgentie bij "Ad 2. *Het niet kunnen verbinden van misdragingen, verwaarlozing en dumping van pleziervaartuigen aan personen.*" en "Ad 3. *Het niet kunnen verbinden van pleziervaartuigen en criminelen in fraude/ ontduiking/ smokkel/ ondermijningszaken*" lijkt het vanzelfsprekend het initiatief bij het Rijk te laten hiervoor.

Draagvlak: groot bij Gemeenten en Provincies met veel watersport en bij watersport belangenorganisaties.

3. **Wetgeving**

De Wet Pleziervaartuigen 2016, die qua focus op het eerste gezicht de meest aangewezen wet lijkt voldoet hier niet voor. De Wet Pleziervaartuigen 2016 is ingevoerd om kwaliteitseisen te stellen aan veiligheid en milieuzaken rond pleziervaart. De primaire vragen die ten grondslag liggen aan

¹⁴ [Binnenhavengeldvignet aanvragen of opzeggen - Gemeente Amsterdam](#)

de registratie die we nu onderzoeken zijn van een andere aard, meer gericht op het koppelen van vaartuig en individu. Zodoende lijkt opname in de Scheepvaartverkeerswet voor de hand te liggen. Deze redenering is analoog aan de voertuigkentekenregistratie in de Wegenverkeerswet.

Met aanpassing van de Scheepvaartverkeerswet kan er gekozen worden voor een ruime variatie in de maatvoering van de op te nemen vaartuigen en het opnemen van gegevens over bijvoorbeeld motorvermogen. Indien zo'n breed palet onder de registratie pleziervaartuigen zou gaan vallen kan de Snelle Motorboot Registratie komen te vervallen, waarmee de regeldruk voor deze groep naar verwachting in belangrijke mate gelijk zou kunnen blijven.

4. Kritische noten

Naast alle behoeften die een registratie kan bedienen leven er ook zorgen over een registratie als deze waarbij persoonsgegevens gekoppeld zijn aan bezit.

Met toenemende bevoegdheden en verdere verzoeken daartoe van opsporingsdiensten¹⁵ ontstaat in delen van de maatschappij een terughoudendheid ten aanzien van het delen van gegevens. Als gekozen zou worden voor de voordelen van bijvoorbeeld een elektronisch vignet cf. Amsterdam is traceerbaarheid potentieel zo groot dat men zich bespied voelt. Door de scanners in Amsterdam is de traceerbaarheid namelijk groot. Dat biedt voordelen, zoals het kunnen traceren van gestolen of gezonken vaartuigen, maar ook nadelen, zoals het volgbaar zijn.

Een andere zorg bestaat uit het mogelijk later inzetten van deze registratie ten behoeve Belastingaangifte in Box3, waarin vermogen belast wordt. Dit aspect is nadrukkelijk niet de aanleiding tot, noch de focus van, noch een neven doel of functie van dit onderzoek naar registratie. Geadviseerd wordt om vooraf een duidelijke doelbinding op te nemen.

5. Opvraagbaarheid gegevens

De totale set aan gegevens (datasets persoon, vaartuig, kenteken/vignet) kan realtime worden opgevraagd door handhavende diensten op basis van een gerechtvaardigde aanleiding (KLPD, Marechaussee, Douane, BOA). Voor statistische doeleinden kunnen de gedepersonaliseerde datasets (alleen vaartuig, evt. kenteken/vignet) gebruikt worden door overheden en belangenorganisaties. Dit vraagstuk kan worden ondervangen door bij de totstandkoming van wet- en regelgeving ook de juiste doelbinding op te nemen zodat achteraf geen discussie kan ontstaan over welke gegevens wel of niet mogen worden verstrekt.

Terugkoppeling van diefstal vanuit KLPD is wenselijk voor de hygiëne van de data en dus voor de gebruikers ervan.

Dit zou geregeld kunnen worden in de Scheepvaartverkeerswet conform de opvraagbaarheid van gegevens zoals geregeld in de Wegenverkeerswet

Sanctionering

Ook voor sanctionering van niet voldoen aan de regelgeving kan de parallel gezocht worden met het wegvervoer.

6. Draagvlak

Het draagvlak voor een registratie wordt breed gedeeld, zowel binnen Rijkspartijen, als binnen Provinciale en Gemeentelijke partijen, maar ook vanuit de sector zelf (Waterrecreatie Nederland en alle daarin verbonden partijen).

¹⁵ Zie bijvoorbeeld [Verkennen, hacken en tappen: mogen de AIVD en MIVD al genoeg of moet de wet nodig ruimer? - NRC](#)

Blauwfonds

Vanuit Waterrecreatie Nederland en daarin vertegenwoordigde partijen als bijvoorbeeld het Watersportverbond, de Toerzeilers en HISWA klinkt de wens om een Blauwfonds in te richten. Dit zou gefinancierd kunnen worden uit een opgeld boven de kostendeekkende RDW tarieven. Het fonds komt vervolgens ten goede aan de sector. Dit naar analogie van de vrachtwagenheffing¹⁶¹⁷, waar ook een programmatische aanpak voor het terugsluizen van de netto inkomsten voor innovatie en verduurzaming van de sector in is geregeld¹⁸. Het instellen van een Blauwfonds is strikt genomen niet randvoorwaardelijk voor het instellen van een centrale registratie, maar zal zeker bijdragen aan het draagvlak ervoor.

7. Internationaal vergelijk

Nederland staat niet op als enig land voor dit vraagstuk rond registratie. In deze paragraaf bekijken we de situatie in enkele buurlanden. We kiezen daarvoor België, Duitsland, Denemarken.

In **België** bestaat een brede registratie plicht¹⁹. Het gaat om alle pleziervaartuigen langer dan 2.5 meter en kleiner dan 20 meter óf 100m³ inhoud. Deze eerste grens komt overeen met onze Wet Pleziervaartuigen 2016 en laatste grens is congruent met onze Binnenvaartwet. Bij pleziervaartuigen groter dan 20 meter of meer dan 100 m³ inhoud moet een Uniecertificaat worden aangevraagd, wat een diepe technische keuring inhoudt met o.a. een analyse van rompstabiliteit. Waterscooters dienen altijd geregistreerd te worden. Uitgezonderd zijn alle brandingssporten, strandvermaak, kano's, kajaks, gondels en waterfietsen. Kleinzeilerij betreft vaartuigen korter dan 6.5 meter, zonder kajuit en motor. Hiervoor zijn aparte registratieregels. Ieder pleziervaartuig moet geregistreerd worden bij de Federale overheidsdienst voor Mobiliteit en vervoer. Een registratie is 5 jaar geldig, kost 59 Euro (prijspeil 2021). Verlenging is gratis. Geregistreerd worden

- Eigendomsbewijs
 - o Naam
 - o Adres
 - o Datum overdracht
 - o Prijs
 - o Beschrijving vaartuig
 - o Handtekeningen van verkopers en kopers
- Nationaliteitsbewijs (indien niet Belgisch)
- Conformiteitsverklaring CE
- Foto's, waaronder CIN/HIN/CE
- Motorgegevens

In **Duitsland** bestaat een iets minder brede, maar nog steeds behoorlijk brede registratieplicht²⁰. Ieder vaartuig langer dan 5.5 meter of met een motorvermogen van meer dan 2.21kW moet een kenteken voeren. Bij controle door de Wasserschutzpolizei of in de haven moet een Internationaler Bootschein (IBS) getoond kunnen worden. Deze zijn 2 jaar geldig en zijn wereldwijd geldig onder VN resolutie 13 Het IBS is nodig om eigendom te bewijzen, internationaal te varen en om een kenteken aan te vragen. Dit IBS is aan te vragen bij overheden of door overheden vertrouwde organisaties als ADAC (~ ANWB). De kosten variëren met aanbieder en lidmaatschap, maar bedragen ongeveer 25 Euro (prijspeil 2023) voor zowel een nieuwe registratie als een overschrijving.

¹⁶ [Programma Vrachtwagenheffing | Vrachtwagenheffing.nl](#)

¹⁷ [Kamerbrief over voortgang invoering vrachtwagenheffing per 1 oktober 2022 | Kamerstuk | Vrachtwagenheffing.nl](#)

¹⁸ [Aanpak programma | Vrachtwagenheffing.nl](#)

¹⁹ <https://mobilit.belgium.be/nl/scheepvaart/pleziervaart/vaartuig/registratie>

²⁰ [Internationaler Bootsschein \(IBS\) – Das ADAC Bootskennzeichen > ADAC Skipper-Portal](#)

Geregistreerd worden

- Persoonsgegevens (identificatie)
- HIN/WIN/CIN
- Lengte, breedte, gewicht, bouwjaar, bouw materiaal, thuishaven
- Motorgegevens als producent, motornummer, vermogen
- Bankgegevens
- Gegevens sloep(en)
- Foto's in het geval van zelfbouw
- Marifoniegegevens

8. Voorgestelde beleidsbesluiten

In de in paragraaf 2 beschreven behoeftes is een prioriteitsvolgorde aan te brengen. Het tegengaan van ondermijning en zware criminaliteit is daarin het meest politiek urgent, gevolgd door de handhaving in de brede zin. Alle andere aanleidingen legitimeren op zichzelf beschouwd een centrale administratie niet, met uitzondering van de roep om een centrale registratie om de administratieve last te verminderen. Ondermijning vraagt om een relatief brede registratie om ontwijking van de regels te voorkomen. De meerwaarde van de handhaving is groot voor de beperkte extra inspanning die nodig is voor een meer algemene registratie. Zeker in het licht van de opkomende lokale en regionale initiatieven om pleziervaart te volgen en reguleren is een algemene registratie aan te bevelen. De overige initiatieven kunnen op deze brede registratie meeliften en daarmee de maatschappelijke meerwaarde en het gemak voor de burger vergroten. Grote aandacht zal uit moeten gaan naar bevoegdheden van opsporingsdiensten en handhavers zoals verwoord in paragrafen 4. en 5.

Voorstel 1. Leg aan de Minister van IenW en de Minister van JenV gelijktijdig de vraag voor of zij bereid zijn tot het invoeren van een brede registratie van pleziervaartuigen conform box 2.

Voorstel 2. Leg aan beide Ministers de vraag voor of de gegevens gebruikt mogen worden door politie, Marechaussee en handhavende diensten. De data zijn bedoeld voor directe monitoring en handhaving en mogen niet opgeslagen worden, met uitzondering van de gericht opgevraagde data ten behoeve van opsporing door politie en Marechaussee. We adviseren hierbij nauw aan te sluiten op de systematiek zoals deze vastgelegd is en gehanteerd wordt voor bevestigingen uit het kentekenregister.

Voorstel 3. Vraag de RDW om een uitvoerbaarheidstoets uit te voeren op deze registratie en een inschatting van doorlooptijd en kosten te geven.

Voorstel 4. In navolging van voorstellen 1. en 2. leg aan de Minister van IenW het besluit voor om de juridische grondslag voor de registratie en de opvraagbaarheid ervan vast te leggen in de Scheepvaartverkeerswet.

Voorstel 5. Met een brede registratie kan de Snelle Motorboot Registratie als separate registratie vervallen omdat het een volledige overlap met het nieuw voorgestelde register betreft. Hiermee wordt de administratieve last zo klein mogelijk gehouden.

Voorstel 6. De beleidskeuze te maken om de basisregistratie randvoorwaardelijk te laten zijn voor een aantal andere zaken zoals ICP, zeebrief, inschrijving Kadaster, toegang tot marifonie, aanvraag zegels in het licht van tegengaan van lozingen toiletwater etc²¹. Het verbinden, zowel juridisch als technisch, zal voor ieder van de hierboven beschreven zaken individueel geregeld moeten worden door de beleidsverantwoordelijke van de desbetreffende zaak. De randvoorwaardelijkheid van de basisregistratie voor deze zaken zal de registratiebereidheid en daarmee de effectiviteit van het register vergroten. Echter, om de initiële uitrol van de registratie

²¹ De ingangsdatum van de verzegelingsplicht is voorzien op 1 januari 2026, maar het is niet waarschijnlijk dat de Basisregistratie dan al operationeel is. Combinatie van de verzegelingsplicht en basisregistratie is wenselijk in verband met voorkomen van fraude, maar niet essentieel; de eerste tijd zou het eventueel zonder basisregistratie kunnen.

overzichtelijk en planbaar te maken adviseren we te beperken tot de registratie van de vaartuiggegevens en persoonsgegevens en de koppeling met handhavende diensten.

Voorstel 7. Overweeg in nauwe samenwerking met de sector een Blauwfonds op te richten. De opzet en realisatie van de registratie evenwel niet af te laten hangen van het tempo van het Blauwfonds.

9. Vooruitblik op vervolg na beleidsbeslissingen: stappen in registratie

Wat moet geregistreerd worden

Dataset Persoon:

Eigenaarsgegevens (Naam, Burgerservicenummer, woonplaats)
Evt KvK nummer
Evt Kadasterregistratie nummer
Evt vaarbewijsnummer

Dataset Vaartuig:

CE keurmerk (foto van vastgeklonken plaatje uploaden)
WIN (Watercraft Identification Number)²²
Merk
Type
Bouwjaar
Kleur
Naam
Plaats van thuishaven
Afmetingen (Lengte, breedte, diepgang, doorvaarhoogte)
Motor(en)nummer(s)²³
Motor(en)merk(en)
Motor(en)type(n)
Motor(en)vermogen
Aantal spoeltoiletten aan boord (in verband met verzegelplicht)

²² Deze afkorting staat gelijk aan VIN (vaartuig Identificatie Nummer), HIN (Hull identification number) en CIN (craft identification number). Het is een code die bestaat uit een 14 tekens groot rompnnummer (bv NL-HXAB7A33G506: NL=productielandcode, HXA=producentcode, B7A33=serienummer, G=productiemaand, 5=productiejaar, 06=modeljaar)

²³ idealiter zit het motornummer vast op de motor, niet dmv een sticker zoals nu veelal het geval is. Dit werkt fraude/diefstal meer in de hand. Een regeling daarvoor maken valt buiten de scope van dit project.

Dataset Kenteken/vignet²⁴

Betaald/ niet betaald

Evt categorie²⁵

Evt additionele zaken zoals ICP, marifonie, zegel, etc. Zie hoofdstuk 7.

Eisen aan registratie

Uitgangspunten voor actuele, effectieve en efficiënte registratie zijn:

- De database zo stabiel mogelijk te houden door het aantal kortcyclisch variabele elementen te beperken tot het noodzakelijke. Daarmee is de actualiteit en de waarde geborgd.
- Dataminimalisatie door koppeling van elders vastgelegde bestanden ipv dubbelop te registreren
- Beperkte kosten voor het inrichten van het loket
- Beperkte kosten voor de vaartuigeigenaar
- Jaarlijkse verlenging dmv automatische navraag bij registratiehouder (cf. drones) om register actueel te houden.

Hoe moet geregistreerd worden

Hier wordt een geïnformeerd standpunt beschreven waarbij een sterke parallel wordt getrokken met de voertuigregistratie voor het wegverkeer.

Indien nieuw

Verkoper koppelt eigenaarsgegevens aan WIN, CE en andere hierboven vereiste registratiedata. Dit gebeurt conform de manier waarop dit gebeurt bij voertuigen. De verkoper dient dit te registreren en blijft anders deze zelf verantwoordelijk voor het vaartuig. Deze verplichting geldt direct na de inwerkingtreding van de wet.

Indien bestaand en van na 1998

Binnen een redelijke termijn²⁶ na ingang van de wet dient ieder vaartuig dat voldoet aan de eisen geregistreerd te zijn. Dit gebeurt ten principale op basis van het WIN.

Indien bestaand en van voor 1998

Binnen een termijn van 2 jaar na ingang van de wet dient ieder vaartuig dat voldoet aan de eisen geregistreerd te zijn. Dit gebeurt door middel van de hiervoor beschreven lijst of, indien dit niet mogelijk is vanwege de ouderdom van het schip, door middel van beschrijven van voldoende

²⁴ wordt via RDW toegekend, moet voor handhaving zichtbaar op het vaartuig worden aangebracht. Suggestie 1, klassiek: Achterop aan bakboordzijde in een contrasterende kleur die goed zichtbaar is op 50 meter afstand, met een lettergrootte van minimaal 10 cm. Foto uploaden. Suggestie 2, modern cf. Amsterdam: elektronisch op afstand uitleesbaar vignet.

²⁵ Er kan gedacht worden over differentiatie in tarieven cf. Amsterdam. Hier zijn categorie rood (verbrandingsmotor, 100% prijs), groen (elektrisch of geen motor, 30% prijs), geel (hybride, 30% prijs) en wit (met ligplaats in jachthaven, 50% prijs) gedefinieerd naast doorvaartvignetten. Hierbij betaalt men per oppervlak van het vaartuig.

²⁶ 2 jaar lijkt een redelijke termijn te zijn voor een vlotte overgang. Het is dan duidelijk dat er op korte termijn iets moet gebeuren waardoor eigenaren geattendeerd kunnen worden in een gerichte intensieve campagne. Deze relatief korte overgangstermijn biedt snel duidelijkheid voor zowel de eigenaren als de handhavende instanties.

kenmerken (minimaal: eigenaarsgegevens incl. Burger Service Nummer, vaartuiggegevens als: typebeschrijving, naam, kleur, afmetingen, motorgegevens).

Registratie van bestaande vaartuigen kan online gedaan worden door de eigenaar om zodoende de administratieve last voor zowel burger als overheid te beperken.

Wie kan registreren

Iedereen die woonachtig of gevestigd is in Nederland kan registreren. Mensen woonachtig in het buitenland maar met de Nederlandse identiteit kunnen ook registreren. Mensen die niet de Nederlandse identiteit hebben en niet in Nederland woonachtig zijn kunnen niet registreren.

Dit wordt voorgesteld om te voorkomen dat in Nederland snel een schip op makkelijke wijze geregistreerd wordt om in het buitenland als een "bewijs van eigenaarschap" te worden gebruikt of om makkelijk aan een ICP te komen. Dit om de RDW bestanden schoon te houden en om beter aan te sluiten op de overige Europese landen qua regelgeving (imago).

10. Kosten en doorlooptijd

De voorziene doorlooptijd voor het wetgevingstraject waarin de Scheepvaartverkeerswet wordt aangepast is minimaal 2 jaar.

Voorziene kosten en doorlooptijd inrichten loket RDW zullen door de RDW in een uitvoerbaarheidstoets uiteengezet worden. Hierin zullen uitgespaarde kosten als gevolg van het overbodig raken van andere registraties meegenomen worden.

Voorziene kosten voor individuele vaartuigeigenaren laten zich pas later inschatten, maar op basis van andere ervaringen bedragen ze naar verwachting tussen de 35 en 50 euro.

11. Eventuele vervolgstappen

Na het vastleggen van een registratieplicht in de wet en het tot uitvoering brengen van de regeling kan er een aantal vervolgstappen worden gezet om zaken te regelen die voortbouwen op deze registratieplicht. De registratieplicht gaat dan werken als centraal stevig fundament voor verdere regelgeving zoals hieronder niet uitputtend beschreven. Deze stappen maken geen onderdeel uit van een stap naar registratie maar kunnen registratie als vertrekpunt gebruiken. Geadviseerd wordt om deze trajecten niet in de scope van het traject tot inregelen van de registratie op te nemen en deze separaat te laten ontwikkelen door de respectievelijke departementen/diensten. Dit met uitzondering van het openstellen van de database voor handhavende diensten, waar dit traject de opening voor moet bieden.

Automatic Identification System (AIS)

AIS is een systeem dat de veiligheid verhoogt van de scheepvaart. Het doel van AIS is om een goede communicatie tussen schippers en tussen schippers en verkeersposten mogelijk te maken. Een AIS verplichting is genoemd als wenselijk door enkele partijen, maar ook hier verschillen de meningen over. Als alle onder deze registratie bedoelde vaartuigen AIS zouden voeren is maar zeer de vraag of de bomen in dat bos nog te zien zijn. Daarnaast speelt het aspect van privacy en dat van draagvlak. Ook deze vraag bevindt zich buiten de scope van deze verkenning. Eventuele latere besluitvorming over een AIS verplichting zou wel kunnen bouwen op de registratie die hier onderzocht wordt.

ICP

Een verbetering van de internationale erkenning van het ICP kan hoogst waarschijnlijk verkregen worden door een stevige centrale registratie die als basis voor afgifte van het ICP kan dienen. Een check kan worden uitgevoerd door IenW DGLM of een dergelijke registratie waarbij persoons- en

vaartuiggegevens gekoppeld zijn het aan de ketting leggen van vaartuigen in landen als Spanje, Portugal en Italië voorkomt.

Verzekeringsplicht

Onderzocht kan worden om een verzekeringsplicht in te stellen, cf. wens van de KLPD, om aansprakelijkheid voor schade/verontreiniging/ongevallen te regelen. Hier verschillen de meningen over. Draagvlak voor een verplichting is breder dan gedacht, ook bij de sector.

Zegelplicht

Voor de zegelplicht zal na het gereedkomen van de Scheepvaartwetgeving aangegeven worden dat afgifte van het zegel op basis van de registratie moet gebeuren. Naar verwachting is het efficiënt om de bij de zegelplicht behorende aspecten (zoals het aantal toiletten aan boord) op te nemen in het register.

Zwerfboten

Voor handhaving kan een up to date register inhouden dat in een separate regeling die teruggrijpt op deze registratie bepaald wordt hoe verwijdering van wrakken/zwerfboten geregeld kan worden na de overgangstermijn van 2 jaar. Aangezien ieder pleziervaartuig geregistreerd moet zijn op dat moment is eigenaarschap zonder registratie op dat moment illegaal. De zorg bestaat dat het aantal zwerfboten direct na deze overgangstermijn zal stijgen omdat de kosten van registratie niet opwegen tegen de baten van de boot. Verwacht wordt dat dit een tijdelijk effect is.

Bijlage.

Voor dit document zijn verschillende bronnen geraadpleegd. Rapporten, brieven, internet en wetgeving zoals vermeld in de tekst.

Daarnaast is er een aantal interviews afgenomen, met:

Ministerie van IenW DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Ministerie van IenW DG Water en Bodem

Ministerie van IenW DG Mobiliteit

Ministerie van Justitie en Veiligheid

RDW

KLPD

Marechaussee

Douane

ILT

Gemeente Amsterdam

Provincie Noord Holland

HISWA Recron

Watersportverbond

Nederlandse Vereniging van Toerzeilers

Waterrecreatie Nederland

En indirect contact met

Ministerie van Buitenlandse Zaken

Met dank aan het dagelijkse begeleidingsteam bestaande uit Marijn Steijven en Madevi Harpal van DGLM, Wilfred Reinhold van DGWB, Emma Heijning van JenV en Ellen Heikamp en Arnold Rijks van de RDW en de collega's van het Projectenbureau Beleidskern voor het voeden, lezen, luisteren, feedback geven en verbinden.