



# Verbond Nederlandse Motorbootsport NIEUWSBRIEF

KNMC, Dukatenburg 90-11/6, 3437 AE Nieuwegein [www.knmc.nl](http://www.knmc.nl)

## Special Vaarbijdrage

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



## Advies van de Taskforce Versterking Recreatietoervaart Verbond Nederlandse Motorbootsport tegen Vaarbijdrage

### Persbericht

Het Verbond Nederlandse Motorbootsport is tegen de invoering van de Vaarbijdrage waarbij zij tevens van mening is dat het voorgestelde investeringsplan de directe taak van de diverse overheden is. Zie *pagina 2*

### Diverse eerste reacties

Zowel positieve, maar vooral negatieve reacties heeft uw redactie uit de diverse media opgepikt en onder het kopje Knipsels in deze speciale uitgave opgenomen. Lees ook de reacties van de Hiswa en het Watersportverbond. Zie de diverse *pagina's*

### De minister aan het woord

Minister Verburg heeft het rapport advies Taskforce Versterking Recreatietoervaart in ontvangst genomen. Haar Toespraak van 13-01-2009 is hierbij afgedrukt. Het kabinet zal deze zomer een breed gedragen standpunt innemen. Zie *pagina 7*

### Bijdrage in beeld

Volgens de berekeningen uit het rapport 'Verkenning van de technische en bestuurlijke haalbaarheid van een bijdrage voor de recreatietoervaart' van de Taskforce een overzicht van de verwachte geldelijke bijdrage. Lees verder *pagina 14*

# Verbond Nederlandse Mototbootsport

## tegen Vaarbijdrage

Persbericht, 23 januari 2009.

### Verbond Nederlandse Motorbootsport tegen Vaarbijdrage.

Het Verbond Nederlandse Motorbootsport, dat de belangen behartigt van ongeveer 10.000 leden van bij de KNMC aangesloten verenigingen, heeft kennis genomen van de voorstellen, zoals verwoord in het rapport "Verkenning bijdrage van de recreatietoervaart", uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij. Uit het rapport blijkt dat men geen vaarbelasting wil instellen, maar wel een bijdrage in de kosten van het onderhoud van de vaarwegen, die dan alleen door de pleziervaarders moeten worden opgebracht.

Het Verbond Nederlandse Motorbootsport is tegen de invoering van een dergelijke Vaarbijdrage en wel om de volgende redenen:

- De voorgestelde bijdrage van € 8,- per vierkante meter bootoppervlakte, met een minimum van € 80,-, zal leiden tot een sterke vermindering van de vaaractiviteiten van vooral de bezitters van kleine- en middelgrote pleziervaartuigen, verreweg de grootste groep.
- Vele van deze vaartuigen worden slechts weinig gebruikt en zo zij gebruikt worden, dan nog bijna uitsluitend voor vakanties.
- Het gevolg zal zijn dat men deze schepen zal verkopen en de bijbehorende ligplaatsen in (verenigings)jachthavens zullen worden opgezegd. Met als gevolg: veel potentiële wrakken op de wal.
- De recreatievaart in Nederland werd enkele jaren geleden ook al belast met fors hogere brandstofkosten als gevolg van de verplichte omschakeling van rode naar witte diesel, waardoor het rijk jaarlijks vele miljoenen extra belasting ontvangt. Verder heeft de pleziervaart recent forse investeringen moeten doen om aan het zogenaamde lozingsverbod - met de daaraan verbonden kosten - te voldoen. Ook deze regeling geldt weer alleen voor de pleziervaart.
- De voorgestelde bijdrageregeling komt daar nog bovenop en is bovendien geheel in strijd met het bevorderen van vakantie in eigen land. Het is bekend dat de Nederlandse pleziervaarder vooral zijn vakanties binnen Nederland houdt. Uit onderzoek is gebleken dat de sector waterrecreatie in zijn geheel in ons land jaarlijks enkele miljarden euros genereert. Aan deze sector zal door dit voorstel een zware klap worden toegebracht.
- Als deze vaarbijdrage ook gevraagd gaat worden van bezoekende buitenlandse watersporters zal dat op hen een afschrikwekkende werking hebben.
- Bovendien zal dit voorstel geen middel zijn tot het verhogen van de veiligheid, zoals in het rapport wordt gesteld. Verhoging van kosten zal, als men al kan blijven varen, direct leiden tot bezuiniging op het onderhoud en daarmee zelfs een negatieve invloed hebben op de veiligheid op het water. Voor het verhogen van de veiligheid op het water is het eventueel uitbreiden van de Marifoon- en Vaarbewijsplicht een veel beter middel.

Op grond van genoemde punten is het Verbond Nederlandse Motorbootsport tegen de invoering van de Vaarbijdrage waarbij zij tevens van mening is dat het voorgestelde investeringsplan, de directe taak van de diverse overheden is en dient te blijven, waar immers de pleziervaart al zoveel aan bijdraagt.

Nadere informatie: drs. A.C. Kwak - voorzitter VNM, tel. 06-20408847.

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

## Aanbevelingen uit het rapport:

- ◇ De Taskforce wijst het invoeren van een vaartuibelasting 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.



Donkere wolken boven de portemonnee van de recreatietoervaarder

## Eerste Reactie Watersportverbond 13 januari 2009

*tenzij...*

### Watersportverbond tegen vaarbijdrage

De Taskforce Versterking Recreatietoervaart onder voorzitterschap van oud-staatssecretaris Gabor heeft gisteren haar advies gepresenteerd aan de minister van LNV voor de invoering van een bijdrageregeling voor de watersport.

**Het Watersportverbond is geen voorstander van een bijdrage, tenzij:**

- alle gebruikers van het water bijdragen aan het gebruik van het water
- de problematiek met kruisingen met snelwegen en spoorwegen duurzaam opgelost worden
- lokale en (sub-) regionale heffingen afgeschaft worden
- de regeling zelf betaalbaar en beheersbaar is, zowel voor gebruiker als voor innende instantie
- de bijdrage besteed wordt in het verbeteren van het toervaartnet.

Uit de nu voorliggende voorstellen van de Taskforce blijkt dat de beroepsvaart van de bijdrage wordt uitgezonderd.

Voorts blijkt niet uit de bijgevoegde lijst van doelen waarvoor het nieuwe Blauwfonds (= de bijdrage) zou moeten worden gebruikt, dat deze uitsluitend aangewend wordt voor verbeteringen in het toervaartnet. Nu worden ook genoemd reguliere onderhoudswerken, naast verbeteringen waar ook de beroepsvaart

ten volle van profiteert. Het Watersportverbond pleit voor een structuur waarbij de sector daadwerkelijk zelf bepaalt aan welke projecten het geld wordt besteed en de prioriteitsvolgorde. De zeggenschap over het Blauwfonds zal dan ook op een acceptabele wijze invulling moeten krijgen.

Wij zijn het eens met het uitgangspunt dat de brug- en sluisgelden zullen moeten verdwijnen maar zien vooralsnog in het voorstel geen garanties dat lokale overheden een verbod krijgen om toch enigerlei heffing te voeren.

De Taskforce laat ruimte open om de bijdrage te innen middels een vergaand registratiesysteem. De watersporters zitten daar helemaal niet op te wachten en zo'n systeem zal veel geld en inspanningen vragen die beter kunnen worden besteed aan gevraagde verbeteringen. Een regeling die volgens het voorstel zo'n € 340,- á € 800,- per schip zou kunnen gaan kosten zal niet positief worden ontvangen door waterrecreanten; men moet immers nu ook al investeringen plegen voor een vuilwaterinstallatie aan boord, hogere liggelden dit jaar en hogere brandstofprijzen. De bijdrage zal derhalve aanmerkelijk omlaag moeten wil alles betaalbaar blijven voor deze groep.

Het Watersportverbond wil graag in overleg met de Minister over dit onderwerp.

*Wij zijn het eens met het uitgangspunt dat de brug- en sluisgelden zullen moeten verdwijnen maar zien vooralsnog in het voorstel geen garanties dat lokale overheden een verbod krijgen om toch enigerlei heffing te voeren.*

3



# Eerste Reactie Hiswa vereniging

## HISWA Vereniging gematigd positief over advies Blauwfonds

Het rapport dat de Taskforce Versterking Recreatietoervaart aan minister Verburg van LNV overhandigde, is door HISWA Vereniging, brancheorganisatie van de watersportindustrie, gematigd positief ontvangen. Met name het feit dat er geen pleziervaartuijgenbelasting wordt voorgesteld, stemt de vereniging optimistisch. Wel is de brancheorganisatie kritisch ten aanzien van een bijdrageregeling ten gunste van de watersport.

**H**ISWA Vereniging is tevreden dat dit rapport er nu ligt als een vervolg op een eerder advies van de commissie Kamminga aan het Kabinet in 1999. HISWA Vereniging waardeert de voortvarende aanpak van de taskforce en de toezegging van de minister dat het Kabinet na overleg met betrokken organisaties en ministeries nog voor de zomer met een kabinetsbesluit zal komen. "Daarmee komt linksom of rechtsom hopelijk een einde aan dit langlopende onderwerp en de bijbehorende discussies", aldus André Vink, directeur HISWA Vereniging.

De brancheorganisatie is verheugd dat ook de taskforce nadrukkelijk een pleziervaartuijgenbelasting afwijst. Een voorgestelde watersportbijdrageregeling ten behoeve van een op te richten Blauwfonds is bespreekbaar. De gedachte om vanuit een fonds te kunnen investeren om knelpunten in het toervaartnet op te lossen, de kleine waterrecreatie te stimuleren, een veilige vaart te bevorderen en milieumaatregelen te treffen kan op onze instemming rekenen. "Wij zijn blij dat de taskforce pleit voor een bijdrageregeling die uitsluitend ten gunste van de watersportsector wordt besteed. Ook kunnen wij zelf meepraten over hoe het beschikbare budget besteed wordt, de Rijksoverheid blijft zorg dragen voor het Basis Recreatie Toervaartnet Nederland en de vaarwegbeheerders blijven verantwoor-

delijk voor het onderhoud van de vaarwegen. De voorwaarde dat brug-, sluis- en tolgelden komen te vervallen, kan eveneens op onze instemming rekenen", aldus Vink.

Zorg is er over het draagvlak onder de watersporters. De brancheorganisatie vindt harde afspraken met de overheid over de gestelde voorwaarden, die ook de taskforce aangeeft, van cruciaal belang. Ook is er zorg over de gekozen berekeningsmethodiek die niet in alle gevallen rechtvaardig lijkt uit te pakken alsmede de hoogte van de voorgestelde bedragen. Immers, watersport moet wel betaalbaar blijven! HISWA Vereniging wil samen met ANWB en Watersportverbond de uitkomsten van de voorgestelde methodiek narekenen de komende maanden.

Tenslotte, de taskforce heeft drie systemen uitgewerkt die tot 'vulling' van het Blauwfonds moeten leiden. In de komende maanden zullen HISWA Vereniging, ANWB en Watersportverbond met minister Verburg overleggen welk systeem het beste aansluit bij de wensen van de sector en van het Kabinet. HISWA Vereniging is voorstander van een kentekenregistratie wanneer naast 'vulling' van het fonds ook opsporing en handhaving een rol moeten spelen.

HISWA Vereniging verwacht partijen als KLPD, douane en verzekeraars aan haar zijde te vinden.

*Knelpunten in het toervaartnet oplossen, de kleine waterrecreatie te stimuleren, een veilige vaart te bevorderen en milieumaatregelen te treffen kan op onze instemming rekenen.*



# (tegen) Knipsels (voor)

NRC Handelsblad

## Het spookschip 'De Vaarbijdrage'

Als een spookschip koerst de vaartuigenbelasting door de parlementaire geschiedenis. Deze week is zij weer opgedoken.

Van de 4.400 kilometer aan vaarwegen voor watersporters, vertoont 40 procent knelpunten. Ook de brug- en sluisgelden kunnen de watersporters dwars zitten, evenals een reeks lokale heffingen. Bureaucraten in Brussel werken aan een simpele, uniforme watersportheffing voor heel Europa, maar Nederland wil een eigen koers varen. Daarom heeft Gerda Verburg, de CDA-minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, vorig jaar snel een commissie ingesteld. Een normale Haagse reactie in zulke situaties.

Voor de afwisseling kreeg deze commissie de naam 'taskforce' mee. Vanaf 1979 hebben heel wat commissies een vaartuigenbelasting voorgesteld, maar er is nooit wat van gekomen. Dat ter geruststelling van watersporters met een allergie voor belastingen.

Overigens wil de taskforce niet over een 'belasting' spreken. Zij houdt het op 'een bijdrage'; dat klinkt een stuk vriendelijker. Watersporters zijn gevoelig op dat punt. Om hen te winnen voor de heffing, moet het geïnde geld meteen worden teruggesluisd naar de watersport zelf; buiten de overheid om. Ter wille van de aanvaardbaarheid, mag de Belastingdienst niets met de inning te maken hebben. Daarvoor worden organisaties als de ANWB en de Vereniging HISWA verantwoordelijk. Die worden beloond met 10 procent van de heffing. De opgehaalde 45 á 50 miljoen euro komt terecht in een potje (Blauwfonds) waar Kamerleden niets over te zeggen hebben. Zo weinig overheid en zo veel private sector zou in elk geval de VVD genoeg moeten doen. Dat is niet het geval. Het kersverse, liberale Tweede Kamerlid Ton Elias constateert dat de 'bijdrage' wettelijk verplicht is. Dan is het een belasting. Iedere nieuwe belasting roept bij de VVD heftige reflexen op, hoeveel suiker men ook door de naam mengt.

De watersportorganisaties zelf weten nog niet hoe ze de smakelijke worst van extra macht moeten afwegen tegen de impopulariteit van een vaarbelasting. Ze hebben het rapport niet vooraf mogen lezen en het was ook niet uitgelekt. In de Haagse politiek is dat kunststukje een compliment waard aan commissievoorzitter Dzsingisz Gabor. Tien jaar geleden was hij CDA-Kamerlid en staatssecretaris van Natuurbeheer.

Van de 510.000 mensen met een bootje) moeten er 300.000 verplicht aan het fonds doneren. Maar hoe regel je dat? De mogelijkheden zijn een belastingsticker op de boot, een persoonlijke vaarpas of een kenteken. Dat kan een plaat of een chip op de boot zijn in combinatie met een document voor de eigenaar. Daar beginnen de moeilijkheden. Is het echt zo simpel honderdduizenden boten te identificeren vervolgens op kenteken te zetten en daarna toezicht uit te oefenen? De ambtenaren van veel overheidsinstanties willen dat graag. De politie kan overtreders vlotter bekeuren, de belastinginspecteur kan fraudeurs makkelijker opsporen en voor verzekeraars is het ook handig. De commissie vindt een vaarsticker simpeler. Maar die is helaas ook makkelijker na te maken.

De vaarbelasting zou acht euro per vierkante meter moeten bedragen. Boten tot tien meter vallen buiten de heffing, maar dan mogen ze geen (buitenboord)motor hebben. Dat roeiende watersporters daardoor buiten de heffing blijven en alle grachtensloepen worden belast, lost voor de PvdA niet meteen alle problemen met de heffing op. Aan de ene kant hebben de sociaal-democraten altijd gezocht naar een manier om de eigenaren van patserige jachten mee te laten betalen aan de voorzieningen van de recreatievaart. Aan de andere kant wil de financiële woordvoerder in de Tweede Kamer, Paul Tang, eerst zeker weten dat de voorgestelde regeling niet uitmondt in een particuliere bureaucratie die vooral ergernis oproept en weinig vereenvoudigt.

De race voor Gabor is nog niet gelopen. De minister heeft beloofd nog vóór de zomer met een kabinetsstandpunt te komen. Verscheidene eerdere - soms bijna aangenomen - wetsvoorstellen zijn overigens nooit ingevoerd. Oud-minister Zalm (Financiën, VVD) betitelde de vaarbelasting ooit als 'een van de nachtmerries van het ministerie van Financiën'. En die spookt maar door. Tot op de dag van vandaag zit in de prijs van elke liter diesel een halve eurocent als compensatie voor een eerdere op de valreep niet-ingevoerde vaarbelasting.

**AERTJAN GROTENHUIS**

Lees meer hierover op [nre.nl/geld](http://nre.nl/geld)

NRC Handelsblad, za. 17 januari 2009

5

# tegen **Knipsels** voor

## Website NRC Handelsblad

zondag 18 januari 2009 door aertjan grotenhuis

### **Vaartuigenbelasting op komst?**

Wacht botenbezitters vanaf de gemotoriseerde sloep een nieuwe belasting? Wel als het aan een speciaal ingestelde taskforce ligt. Niet als de geschiedenis zich herhaalt. Verscheidene eerdere pogingen om zo'n heffing in te voeren zijn mislukt. De laatste nadat een inmiddels ter ziele gegane actiegroep 120.000 handtekeningen had verzameld.

Dat was in 2001. Daarna was het acht jaar rustig. Maar onder de dreiging van mogelijke Europese initiatieven voor een internationaal geüniformeerde heffing, trok minister Gerda Verburg van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit het initiatief naar zich toe. Zij stelde een commissie onder de naam 'taskforce' in om de mogelijkheden van een vaarbelasting te onderzoeken. Het eerste wat de commissie ontdekte, was dat de heffing zeker geen vaarbelasting mocht heten. Dan gaan bij alle watersporters de haren overeind staan. De heffing die de taskforce voorstelt, heet dus keurig 'een bijdrage'. Maar als verplichte bijdrage verschilt die niet echt van een belasting. Of het moet zijn dat de opbrengst van maximaal 50 miljoen euro in een speciaal Blauwfonds terecht komt. Daaruit worden uitgaven ten behoeve van de watersport betaald.

Minister Verburg heeft bij het in ontvangst nemen van het commissierapport haar kruit droog gehouden. Ze komt vóór de zomer met een standpunt. De watersportorganisaties houden zich nogal stil. De politie en de Belastingdienst zouden graag zien dat alle boten voor deze heffing een kenteken krijgen. De verzekeraars hopen daar stilletjes ook op. In het kielzog van zo'n registratie en alle daarop volgende aandacht van de fiscus, zal de diefstalgevoeligheid van vaartuigen verminderen.

We hebben al eens eerder een vaartuigenbelasting gekend. Die werd in 1921 ingevoerd. De Duitse bezetter schafte haar in 1943 af. De waterrecreatie was toen stilgevallen.

Het commissierapport vindt u hier maar zeker zo interessant is het weggestopte voorbereidende onderzoek.

Deze vaarbelasting was ook het thema voor de fiscale rubriek van NRC Handelsblad van 17 januari 2009.

6

# tegen **Knipsels** voor

## De minister

Minister Verburg neemt advies Task Force Versterking Recreatietoervaart in ontvangst  
Toespraak 13-01-2009

Waardering voor dit advies. Een verkenning, u gaf het al aan, naar de technische en bestuurlijke haalbaarheid van een bijdrageregeling voor de watersport. U heeft het met wijsheid gedaan, en met ijver. In minder dan een half jaar is het tot stand gekomen. Hulde daarvoor.

Wie Nederland zegt, zegt water. En dat water is meer dan een dreiging. Meer dan levensbehoefte. Meer dan een basis voor voedselproductie. Water is ook recreatie, ontspanning, emotie, cultuur. We werden de afgelopen week getraakteerd op prachtige voorbeelden. Niet echt weer om te praten over recreatioervaart, maar een andere hobby op het water: schaatsen. En wat een fantastische manier om Nederland zo vanaf het water te zien. Prachtige plaatjes, alsof Anton Pieck ze schilderde. Nu stevige dooi is ingetreden kunnen we het weer hebben over de toervaart.

Onze vaarten en plassen zijn ons recreatietegoed. In bijna alle seizoenen toeven en toeren mensen erdoor en erover. Even bijkomen in het zonnetje tussen het riet, genieten van het geklots van golfjes, en dan ineens die bijzondere vogel zien. Of zwemmen, zeilen, surfen, skiën. De vakantiebeurs, die vorige week woensdag werd gehouden, speelde daar ook op in. Er komt vanuit die hoek zelfs een campagne voor vakantie in eigen land.

Daar sta ik helemaal achter. Nederlanders moeten vakantie in eigen land kunnen houden, in elk jaargetijde. Op hun eigen manier, in hun eigen tempo. Daar hebben we een goed, toegankelijk, fijnmazig en duurzaam recreatietourvaartnet bij nodig.

Het ideale vaarrouthenetwerk wordt, net als landschap, gedragen door ons allemaal. Waarbij het belangrijk is dat we beseffen dat recreatief tourvaren niet vanzelfsprekend is. Ik ben dan ook blij, mijnheer Gabor, te horen dat gebruikers zich betrokkenheid weten. Dat is positief. Wie er van geniet, voelt zich betrokken. En wie betrokken voelt, wil er best extra voor betalen. Goed nieuws.

Doorvaarhoogten, vaardieptes, veiligheid, en milieu moeten nu eenmaal in de gaten worden gehouden. Dat vraagt investeringen, onderhoud en beheer. U adviseert het instellen van een zogenaamd blauwfonds met een geschatte opbrengst van rond de 45 á 50 miljoen euro per jaar, gevoed door gebruikers.

U heeft ook gesproken met consumentenorganisaties en brancheorganisaties. Ze blijken te hechten aan de voorzieningen. En zij wijzen bijdragen van de recreanten niet op voorhand af. Tussen uw zinnen door hoorde ik dat het mogelijk is om enige vormen van scepsis te doen omslaan. We zullen dat bekijken als we praten met de verschillende organisaties de komende maanden.

De houding, van recreanten en van maatschappelijke organisaties, maakt het Blauwfonds kansrijk.

Recreatievaarders die het fonds zelf voeden, ervaren sterker dat hun belangen gericht gediend worden.

Ik ben benieuwd, en daar zal ik in uw advies ook op letten, in hoeverre het ook praktisch uitvoerbaar is. Ik wil niet graag iets nieuws als de administratieve lasten hoger zijn dan de opbrengsten. Of het voldoende oplevert om de participanten in het fonds waar voor hun bijdrage te geven. En of de administratieve lasten ook echt opwegen tegen de baten.

Als je door Nederland kunt trekken met je boot; soms klein, soms groot, dan kom je vele knelpunten tegen. Van de 4400 kilometer vaarroute is er op 40% sprake van knelpunten. Daar moeten we wat aan doen.

Over de wenselijkheid en mogelijkheden ga ik in gesprek met de bij de watersport betrokken organisaties, met collega-ministers en met andere overheden. Op basis daarvan zal het kabinet voor de zomer een breed gedragen kabinetsstandpunt innemen.

Nogmaals dank voor het advies. Hulde voor uw inzet, uw enthousiasme en het resultaat dat er nu ligt.

# tegen **Knipsels** voor

## Persbericht van de Taskforce

### Blauwfonds verbetert kwaliteit infrastructuur voor watersport

Dit is een persbericht van de Taskforce Versterking Recreatietoervaart

Persbericht 13-01-2009

Het Blauwfonds draagt bij aan investeringen om knelpunten in het toervaartnet op te lossen, de kleine waterrecreatie te stimuleren, een veilige vaart te bevorderen en milieumaatregelen te treffen. Volgens de Taskforce moeten ongeveer 300.000 van de 510.000 pleziervaartuigen in Nederland een bijdrage leveren aan het Blauwfonds. De 210.000 overwegend kleinere vaartuigen hoeven dat niet. De Taskforce wijst de invoering van een vaarbelasting af.

De Taskforce onder voorzitterschap van de heer J.D. Gabor adviseert de minister om zeggenschap over het Blauwfonds bij de betrokken watersportorganisaties te leggen. Het Blauwfonds moet een wettelijk kader krijgen met verantwoordingsplicht aan de minister van LNV. Minister Verburg gaat het advies bespreken met de sector, andere departementen en overheden. Voor de zomer reageert het kabinet op het advies.

De minister stelde de Taskforce Versterking Recreatietoervaart op 4 september 2008 in om de technische en bestuurlijke haalbaarheid van een watersportbijdrage te verkennen. De Taskforce besteedt in haar advies onder meer aandacht aan internationale ontwikkelingen rondom identificatie en registratie van pleziervaartuigen, beprijzing van vaarwegen en de kansen en belemmeringen voor een watersportbijdrage. Ook brengt de Taskforce in het advies verschillende opties en bestuurlijke stappen in beeld. De Taskforce adviseert de minister ook welke opbrengsten nodig zijn voor welke maatregelen.

De Taskforce Versterking Recreatietoervaart concludeert dat de instelling van een Blauwfonds bestuurlijk haalbaar is mits er aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Voorwaarden zijn onder meer dat de eventuele bijdragen uitsluitend ten gunste van de watersportsector worden besteed, dat de rijksoverheid zorg blijft dragen voor het Basis Recreatie Toervaartnet Nederland (BRTN) en dat vaarwegbeheerders verantwoordelijk blijven voor onderhoud en beheer van de vaarwegen. De Taskforce acht het verder een voorwaarde dat brug-, sluis- en tolgelden komen te vervallen.

Volgens de Taskforce bestaan er drie opties om een bijdrage te innen: een vaarpas (op persoon), een vaarsticker (op boot) of een vaartuigkenteken (op persoon en boot). De Taskforce concludeert dat uitsluitend voor het innen van een bijdrageregeling voor de recreatietoervaart de voorkeursvariant een vaarsticker is. Als andere beleidsoverwegingen om te komen tot een registratie van vaartuigen ook een rol spelen, dan gaat de voorkeur uit naar een vaartuigkenteken.

De Taskforce bestond naast voorzitter Gabor uit de heren J.H.M. Bond, G.J. Kuiper, L. van Leeuwen, J.A. Monsma en mevrouw M.P.M. Ruijgh-van der Ploeg. Het secretariaat werd verzorgd door het Kenniscentrum Recreatie.

# (tegen) Knipsels (voor)

## Deze stichting is inmiddels opgeheven

### Doelstelling van de Stichting Aktie Pleziervaartuigen (StAP)

12 januari 1993 is in Hilversum officieel de oprichtingsakte gepasseerd KvK nummer 41194362 van de "Stichting Aktie Pleziervaartuigen." (StAP). Het doel van de StAP is het bundelen en organiseren van alle individuele protesten van watersporters tegen de regeringsplannen om pleziervaartuigen te gaan registreren en belasten. Tevens zetten zij zich in tegen te hoge watertoeristenbelasting b.v. (Aalsmeer). Acties tegen de snelle veervaart op de Randmeren, enz., enz. Het bestuur van de StAP is als volgt samengesteld:

- ☐ Gijs Beringen, Huizen. voorzitter
- ☐ Jan de Rooij, Capelle a/d IJssel. penningmeester
- ☐ Ritus Meinders, Huizen. commissaris

Het kantooradres is:  
Fok 28 & 30, 1276 HW Huizen.  
telefoon: 035-5252660  
mobiel: 06-51001982.  
fax: 035-5252660.  
E-mail:

Postbank-nummer. 9325 ten name van StAP te Capelle a/d IJssel.  
Bankrekening: 34.64.49.340 ten name van StAP te Capelle a/d IJssel.

Omdat niet wordt uitgesloten dat de StAP zal moeten procederen bij het Europese Hof, wordt er een éénmalige bijdrage van de watersporters gevraagd. Deze donatie bedraagt minimaal NLG 10,=. De StAP werkt alleen met vrijwilligers. Bij grote activiteiten, zoals watersporttentoonstellingen wordt de StAP gesponsord. Rente van binnengekomen donaties worden besteed aan acties en administratiekosten.  
Het bestuur.

16-1-2009

### Watersportverbond raadpleegt haar leden over de vaarbijdrage

Het watersportverbond wil n.a.v. het rapport van de Taskforce Versterking Recreatietoervaart horen hoe haar leden tegen de voorgestelde vaarbijdrage aankijken.

Het Watersportverbond zal daartoe:

- Bijeenkomsten organiseren voor haar verenigingen en
- Een enquête uitzetten onder de leden.

Aanleiding hiertoe zijn de uitkomsten en voorstellen in de adviezen van de Taskforce; deze komen niet tegemoet aan de verwachtingen en standpunten van het Watersportverbond over de vaarbijdrage.

Het Watersportverbond is geen voorstander van een bijdrage, tenzij:

- alle gebruikers van het water bijdragen aan het gebruik van het water
- de problematiek met kruisingen met snelwegen en spoorwegen duurzaam opgelost worden
- lokale en (sub-) regionale heffingen afgeschaft worden
- de regeling zelf betaalbaar en beheersbaar is, zowel voor gebruiker als voor innende instantie
- de bijdrage besteed wordt in het verbeteren van het toervaarnet.

Het Watersportverbond gaat de reacties op de bijeenkomsten en de uitkomsten uit de enquête mede betrekken in haar overleg met de minister.

# (tegen) Knipsels (voor)

## Botentaks voor pleziervvaart

JUDITH BOER DEN HAAG

Mensen met plezierboten genieten volop van het water, dus mogen ze best bijdragen aan het onderhoud ervan. Dat is de strekking van een advies dat gisteren aan minister Verburg (Natuur) is aangeboden.

Het geld is voor verbetering en onderhoud van aanlegsteigers, oevers en sluizen, maar ook voor de veiligheid op het water. Onderhoud van de vaarwegen kost het rijk jaarlijks zo'n half miljard euro.

Watersporters zijn best te porren voor zo'n bijdrage, denkt Hiswa-directeur André Vink.

### Botentaks

Afgelopen maandag werd in Nova uitgebreid aandacht besteed aan de grote milieuvvervuilers ofwel 'criminelen'. De strekking was dat er zo weinig vervuilers werden gepakt en/of zaken opgelost en dat er veelal economische, politieke en commerciële belangen een rol speelden, die ook door de overheden niet worden aangepakt.

Echter: Alle watersporters met een bootje – met of zonder vuilwatertank - die enkele weken per jaar hun plasje direct lozen, zijn toch wel erg crimineel bezig. Dus het zal er wel op uitdraaien dat net als met de snelheidscontroles de vele kleine óvertreders massaal gepakt zullen worden want dat tikt zo lekker aan. Ook goed voor het percentage van opgemerkte zaken. De overheid zal dus wel weer een aantal mensen in een heel luxe auto naar jachthavens en sluizen sturen.

Blijkbaar gaan snelheidscontroles ook het fijnst vanuit een Mitsubishi Outlander.

**Wim den Boer, Zwijndrecht**

### Botentaks (6)

Beseft de overheid niet dat al die watersporters die in Nederland varen ook hun (vakantie) geld in Nederland besteden? De overheid moet eens vragen aan de plaatsen waar veel watersport is of ze dat geld zouden willen en kunnen missen. De botenbouwers, de toeleveranciers, de gemeentes met hun toeristenbelasting. Restaurants en middenstand floreren. Een provincie als Friesland bestaat economisch toch bij de gratie van de watersport. De watersportbranche heeft een omzet - en dus belastingopbrengst - groter dan menig andere tak en wordt gerealiseerd vanaf de bouw, tot gebruik en onderhoud door Nederlandse bedrijven.

**Wim den Boer, Zwijndrecht.**

10

# (tegen) Knipsels (voor)

## Botentaks (4)

Elke keer wordt er gesproken over het invoeren van vaarbelasting. Gemiddeld drie maanden per jaar plezier op het water kan dan wel eens met een tent op een camping gaan worden. Ik moet er niet aan denken.

**G. Stevens, Maassluis.**

## Botentaks (5)

weten onze bestuurders dat 90 procent van de watersporters hun vakantie in eigen land besteedt en zodoende een aardige bijdrage levert aan de staatskas? In totaal 30 miljard! Hoezo botentaks?

**Henny Riethoff, Rotterdam.**

## Botentaks (2)

Ieder kabinet, dat op zoek is naar nieuwe bronnen van inkomsten komt met 'de vaarbelasting'. Elke keer blijkt weer, dat deze vorm van belasting geen draagvlak heeft. Onderhoud aan beschoeiing en sluizen wordt via polder- en waterschapsbelasting al betaald. Om voor eens en altijd de discussie te stoppen, is er al jaren geleden met het Watersportverbond overeengekomen, dat pleziervaartuigen niet langer rode diesel mochten tanken, maar extra accijnzen moesten gaan betalen door het verplicht tanken van gewone Diesel. Vaarbelasting van de baan.

**C. Olieman, Amersfoort.**

## Botentaks (3)

'Botentaks' voor pleziervaart (AD 14-1). Hiswa-directeur André Vink weet blijkbaar niet dat varen op de Vecht al een tijdje 5 euro kost. Betalen bij de sluis in Muiden en een bonnetje als bewijs van betaling. Alle klompjes onderweg zijn bedelklompjes en leuk voor kinderen en buitenlanders. Je krijgt dus ook nooit een betalingsbewijs. Als deze 'deskundigheid' de extra belasting moet rechtvaardigen dan kun je op je 'klompen' aanvoelen dat een beetje volksvertegenwoordiger hier faliekant tegen is.

**Kees van Beek, Barendrecht.**

# De Telegraaf, 24 januari 2009

Watersporters zijn furieus door de plannen een vaarbelasting in te voeren voor vrijwel alle pleziervaartuigen. Vele honderden lezers van de Vaarkrant reageren afkeurend op deze als 'jaloeziebelasting' omschreven heffing. On-

ze mailbox pilde letterlijk uit. Vooral de watersporter met een kleine beurs die hard heeft gewerkt en gespaard om een paar weekeinden per jaar op het water te kunnen genieten, voelt zich 'gepakt' door Den Haag. Kassa!



# (tegen) Knipsels (voor)

## VAARDERS FURIEUS!

door COEN SPRINGELKAMP

**AMSTERDAM** – Samengevat kost de voorgestelde heffing watersporters 8 euro per vierkante meter schip (uitgezonderd niet-gemotoriseerd kleiner dan 10 m<sup>2</sup>). De maatregel komt voor de eigenaar van een bootje van zes meter neer op circa 100 euro extra per jaar. In ruil worden wel de nu beperkte tol-, brug- en sluisgelden afgeschaft. Of en hoe de bijdrage geëind gaat worden, is nog onduidelijk.

„Als een Nederlander na het betalen van inkomstenbelasting, btw en tientallen andere heffingen wil genieten van zijn netto overgebleven geld, dan wordt dat afgestraft”, zegt D. de Rover uit Enter. Dan cynisch: „Als de vaarbelasting doorgaat, moet je alle vormen van recreatie fiscaal belasten.”

Volgens Ben Rommers uit Ede, eigenaar van een Doerak motorboot, is straks vooral de 'kleine man' de dupe.

„Als je een bootje hebt, betekent dat nog niet dat je iedere dag vaart. Het gaat ook om de sociale contacten in de thuishaven”, aldus Rommers.

„Bovendien betalen watersporters al genoeg. Toeristenbelasting, accijns, btw.

Norbert Douqué van de Stichting Westeinder Zeilwedstrijden ziet graag het hardnekkige misverstand dat alleen rijke landgenoten zich een boot kunnen veroorloven overboord



■ Ben Rommers

Het onderhouden van een klas-sieke boot kost veel geld.”

Jan Oosthoek uit Leerdam is het daarmee eens.

Veel watersporters zijn volgens hem lid van een vereniging en hebben een ligplaats in de met eigen handen opgebouwde en onderhouden haven.

Grote, dure professionele marina's met dito schepen zijn volgens hem absoluut 'niet de norm'.

gaan. „De meerderheid van alle watersporters heeft met veel pijn en moeite een boot kunnen kopen”, aldus Douqué.

„Ik vrees dat dit veel wedstrijdzeilers de kop kost.

Oosthoek: „Dit doet mij denken aan de vliegtaks. Ook zo succesvol.”

Ook de manier waarop de voorgestelde vaartbelasting wordt berekend, ergert watersporters. Zo zegt de oppervlakte niet alles over de waarde van een schip en dus de draagkracht van de eigenaar. Een gemiddelde sloep is vaak meer waard dan een stalen motorbootje.



■ Norbert Douqué

R. Kuiper uit Ommen, eigenaar van een transportbedrijf, is vóór. „Waarom moeten automobilisten wel wegenbelasting betalen en vaarweggebruikers niet? Mensen die een boot kunnen kopen, kunnen ook wel belasting betalen. Mijn belastinggeld hoeft niet gebruikt te worden om anderen een plezier te bezorgen.”

**'Ze hebben kennelijk weer geld nodig'**

12

# Knipsels

(tegen) (voor)

## Hobby

We ergeren ons eraan dat er zo gesputterd wordt tegen de voorgestelde vaarbelasting. Natuurlijk begrijpen we wel dat als er een belasting bij komt dat niemand er blij mee zal zijn. Een ieder kiest natuurlijk voor zijn eigen hobby, maar wees dan ook zo fair om je eigen hobby zelf te betalen. Aangezien wij campertouristen zijn, bekijken we jullie gesputter wel iets anders.

Voor een gemiddelde camper betaal je ongeveer € 600 tot € 700 per jaar aan wegenbelasting. Daarbij komt nog de apk van ongeveer € 100 per jaar. Binnenkort wordt een roetfilter verplicht van € 600 (schatting). Ook betalen we op de meeste campings toeristenbelasting. Ook betalen we op de meeste 'stellplaten' stageld van gemiddeld € 8 per nacht. Tevens betalen we vrijwel altijd voor het lozen van vuil water en de wc.

Wat betaalt een bootbezitter aan wegen- en vaarbelasting? Niets. Wat betaalt een bootbezitter voor apk? Niets. Moeten jullie een roetfilter? Nee. Is jullie diesel schoon? Wat betaalde je tot heden voor het lozen? Niets. Waarom moeten wij, en alle burgers tezamen, ook nog jullie hobby betalen? De waterwegen en bruggen en nieuw te graven kanalen t.b.v. de vaarrecreatie worden uit de algemene middelen betaald en dus ook uit onze portemonnee. Ook het onderhoud hieraan tikt flink door.

Het is nooit leuk om belasting te betalen, dat is bij ons net zo. Maar het lijkt ons toch ook niet meer dan normaal dat iedereen zijn eigen hobby betaalt. Dat het niet gewenst is, begrijpen we wel, maar wij worden dubbel geplukt!

D. Oldenziel

## Botentaks

Waarom geen botentaks? Automobilisten betalen toch ook wegenbelasting?

Koos, Amsterdam

## Drie keer

Helaas heb ik geen probleem met dit soort belasting. Ik bezit een auto, een antieke motor en een bijna nieuwe. Ik betaal drie keer wegenbelasting en kan maar op een tegelijk rijden. Het is mijn keuze drie vervoermiddelen te hebben. Ik wil toch zonedig?

Johan, Utrecht

tie is ook uit den boze. Snelvarende boten hebben al een registratienummer en desondanks ziet de waterpolitie geen kans het snelvaren op rustig water in te dammen, laat staan dat ze ook nog kan controleren of je vaarbelasting betaald hebt. Trouwens, de opbrengst zal in dat geval voor een groot deel naar de administratieve rompslomp verdwijnen.

En een registratie is helemaal belachelijk. Iedereen moet een legitimatiebewijs bij zich hebben en iedere boot heeft een naam die veelal goed zichtbaar is. Of denkt men dat ik op mijn honderd jaar oude Fries jacht (varend monument) een groot registratienummer ga aanbrengen?

Telegraaf bedankt voor uw inzet en ga zo door.

A. van der Werf, Velp

## Tegen

Hiermee wil ik te kennen geven tegen de vaarbelasting te zijn. Door mijn twee motoren te voeden met witte dieselolie betaal ik reeds voldoende belasting. De meeste mensen varen maar drie à vier weken per jaar.

W. Poede, Wieringerwerf

## Pesten

'Regeren is vooruitzien' is een bekend gezegde; dat omkijken soms ook zinnig is, blijkt uit het feit dat deze minister blijkaar niet op de hoogte is van de maatregel die al jaren geleden genomen werd, namelijk om het de pleziervaartschippers te verbieden om nog rode diesel te tanken in plaats van witte. Dat bracht volgens het huidige prijsniveau ca. 450 euro per jaar per boot op. Het kostte niks extra's, geen registratiesysteem, geen loket om het te beheren... pure winst!

De bruggelden: bruggen liggen er niet voor schepen, maar voor alle verkeer dat er overheen gaat.

Ik protesteer dus met klem tegen de zoveelste aanslag op de watersport die alleen bedoeld is om mensen uit hun botje te pesten en de pot 'algemene middelen' een paar euro's extra te bezorgen.

A. J.M. den Biggelaar

## Drogredenen

Hierbij enige opmerkingen: vorige week zou men registratie voorstellen, echter niet voor belastingdoeleinden, maar wat zien we? De commissie-Gabor doet dat juist wel. Weet deze commissie niet dat voor alle

derd Amsterdam? De Vecht, hier kan men omheen via het Amsterdam-Rijnkanaal. Ik vaar al 58 jaar, in al die tijd drie à vier keer hier gevaren en betaald. Dus geen vaarbelasting om drogredenen!

Aart van Beem

## Rode diesel

Men schijnt vergeten te zijn dat men de pleziervaartuijgenbelasting al eens heeft willen invoeren. De opbrengsten schatte men des tijds op tachtig miljoen gulden per jaar. Doch men begrootte de uitvoering en handhavingskosten ook op zo'n tachtig miljoen per jaar dus heeft men er voor gekozen om af te zien van de vaarbelasting als de pleziervaart geen rode diesel zou mogen tanken en dit is als zodanig afgesproken. Dus als men de vaarbelasting gaat invoeren mogen wij weer rode diesel tanken, nietwaar?

Koert Brouwer

## Toeristenbelasting

Hoezo vaarbelasting? Btw betalen over de aanschaf van boten met toebehoren? Als we gezellig aanmeren bij een willekeurige jachthaven en overnachten of ons loggied betalen, wordt er toch ook toeristenbelasting geheven. Hoezo na invoer van de vaarbelasting geen sluis- of bruggelden meer betalen? Doen we nu toch ook niet, op de Friese wateren na dan.

R. van Tellingen, Oosterhout

## Afhaken...

Wij, een echtpaar van 65+, varen al ruim 35 jaar met ons motorbootje door ons mooie Nederland. Wij hadden gehoopt nog enige jaren na onze pensionering door te kunnen gaan met varen. Dit is helaas niet meer mogelijk door allerlei roofridders die op de loer liggen om je van je verdiende en gespaarde euro's te ontdoen. Dat gebeurt o.a. met het lozingsverbod, registratie, vaarbelasting, hoge brandstofprijzen, steeds hoger wordende overnachtingsgelden, steeds minder plaatsen waar vrij mag worden gerecreëerd. Dit maakt dat wij, en waarschijnlijk nog veel meer gewone watersporters, moeten afhaken en onze anders in Nederland te besteden euro's maar uit gaan geven in het goedkope buitenland.

H. van Duijn

## Opzeggingen

Ik verwacht dat het verzet tegen de maatregel heel groot zal zijn. Een belangrijke taak is hier voor de watersportbonden weggelegd. Indien zij geen kans zien dit van tafel te krijgen, dan voorzie ik veel opzeggingen van de aangesloten watersportverenigingen.

Jan de Bree, Veenendaal

# De Telegraaf, 24 januari 2009

# 13

# (tegen) Knipsels (voor)

## De jaarlijkse bijdrage van het vaartuig

Volgens de berekeningen uit het rapport  
'Verkenning van de technische en bestuurlijke  
haalbaarheid van een bijdrage voor de  
recreatietoervaart'  
van de Taskforce

| Oppervlakte van recreatievaartuigen en aantal in jachthavens |                                               |                                         |                          |                                |                     |                     |                     |                                                    |                         |
|--------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------|--------------------------|--------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------------------------------------|-------------------------|
| Lengte                                                       | Opp. Volgens<br>commissie<br>Kamminga<br>[m²] | Gemiddelde<br>oppervlakte<br>per klasse | Aantal in<br>jachthavens | Aantal in<br>sloten en<br>e.d. | boten op<br>de wal, | Totaal naar<br>opp. | Totaal<br>oppervlak | Euro's per<br>opp.<br>Klasse<br>(ter<br>voorbeeld) | Gemiddeld<br>per klasse |
| < 4                                                          | 0                                             | 4,50                                    | 227                      | 2160                           | 108000              | 110387              | 496742              | € 8,00                                             | € 36,00                 |
| 4 - 6                                                        | 6 - 12                                        | 9,00                                    | 13994                    | 15520                          |                     | 29514               | 265626              | € 8,00                                             | € 72,00                 |
| 6 - 10                                                       | 12 - 35                                       | 23,50                                   | 108805                   | 12600                          |                     | 121405              | 2853018             | € 8,00                                             | € 188,00                |
| 10 - 15                                                      | 35 - 60                                       | 47,50                                   | 32639                    |                                |                     | 32639               | 1550353             | € 8,00                                             | € 380,00                |
| 15 - 20                                                      | 60 - 100                                      | 80,00                                   | 1489                     |                                |                     | 1489                | 119120              | € 8,00                                             | € 640,00                |
| > 20                                                         | 100                                           | 100,00                                  | 3175                     |                                |                     | 3175                | 317500              | € 8,00                                             | € 800,00                |
| Totaal                                                       |                                               |                                         | 160329                   | 30280                          | 108000              | 298609              | 5602358             |                                                    |                         |
|                                                              |                                               |                                         |                          |                                |                     |                     |                     |                                                    |                         |

14