



RDW

(R/00612)

Onderwerp:
Uitvoeringstoets naar verbeterde registratie van snelle motorboten

Onderzoeksrapport

Onderzoeksdoelstelling:

Onderzoek de mogelijkheden voor de opzet van een nieuw systeem voor de registratie van snelle motorboten, waarmee kentekenaansprakelijkheid kan worden verkregen. Tevens dient te worden onderzocht of een dergelijk systeem wordt toegepast op alle recrea-

Opdrachtgever: Peter de Pree
Opdrachtnemer: Johan Boxma
Datum: 08-02-2006
Versie: 1.0

Versie informatie

Versie	Datum	Bijzonderheden	Auteur
0.1	15-12-2005	Eerste concept versie	Johan Boxma
0.2	11-01-2006	Commentaar Peter de Pree en projectgroep verwerkt	Johan Boxma
0.3	06-02-2006	Diverse commentaren verwerkt	Johan Boxma
1.0	08-02-2006	Definitieve versie	Johan Boxma

Verzendlijst

Naam	Rol/ Functie
Peter de Pree	Opdrachtgever
MT R&I	Divisiebesturing
Gert Stel	Kwaliteitsreview
Rob Blommestijn	Planning en Control
MT RDW	RDW besturing
Herriet Heersink	Informatiemanager RDW
Nico Koedam	V&W Beleidsmedewerker DGTL
Werkgroep	Verbetering registratie snelle motorboten

Akkoordverklaring

Opdrachtgever
 Peter de Pree
 <Datum van ondertekening>

Opdrachtnemer
 Johan Boxma
 <Datum van ondertekening>

Inhoudsopgave

Deel I - Management	4
1 Managementsamenvatting	4
2 Probleemdefinitie	6
2.1 Leeswijzer	6
2.2 Vraagstuk	6
2.3 Opdracht	7
2.4 Uitgangsdokumentatie	7
Deel II – Uitvoering Onderzoek	8
3 Huidige situatie	8
3.1 Praktische problemen	9
4 Gewenste situatie	11
4.1 Inleiding	11
4.2 Uitgangspunten	11
4.3 Randvoorwaarden	12
4.4 Unieke identificatie van te registreren pleziervaartuigen	12
4.5 Definitie van te registreren pleziervaartuigen	13
4.6 Registratie van buitenboordmotoren	14
4.7 Globale procesbeschrijving	15
4.8 Te registreren gegevens	20
5 Initiële opname van bestaande vloot	22
5.1 Belangrijke uitgangspunten bij de initiële opname	22
5.2 Initieel opnameproces	22
5.3 Uitvoerders van initiële opname proces	22
5.4 Identificatie	23
5.5 Registratieteken	23
5.6 Initiële opnameduur	23
5.7 Aantal pleziervaartuigen	24
6 Kosten/baten en tarieven	25
6.1 Kosten/baten analyse	25
6.2 Kosten versus opbrengsten snelle motorboten	28
6.3 Projectkosten	29
6.4 Kosten voor en door de watersportbranche	29
6.5 Tarieven na de initiële opname	30
7 Bijlage 1 Basisregistratie vaartuigen	31
Basisregistratie vaartuigen en registratie snelle motorboten	31
Registratie snelle motorboten en de 12 eisen aan een basisregistratie	33

Deel I - Management

1 Managementsamenvatting

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft naar aanleiding van vragen in de Tweede Kamer, vragen uit de watersportmarkt en de verzekeraars, de RDW gevraagd om te onderzoeken of een systeem van registratie mogelijk is waarmee kentekenaansprakelijkheid voor pleziervaartuigen en in het bijzonder snelle motorboten kan worden gerealiseerd. Maar ook organisaties als BVOM en CJIB hebben aangegeven belang te hebben bij een goede en betrouwbare registratie

Het ontbreken van kentekenaansprakelijkheid in de huidige registratie van snelle motorboten maakt dat er te weinig mogelijkheden zijn om de problematiek op het water het hoofd te bieden. Hierbij gaat het om de mogelijkheden voor:

- Handhaving op en om het water. De Politie geeft aan dat handhaving ernstig wordt beperkt door niet te kunnen "bekeuren op kenteken". De gestelde kamervragen betreffende overlast in de Biesbosch hebben hier betrekking op. Bij het beschikbaar hebben van een kentekenaansprakelijkheid kan door de Politie met dezelfde inspanning 30% tot 50% effectiever worden opgetreden. De handhaving moet thans door de politie meestal op het water gebeuren omdat de overtreder staande gehouden moet worden. Een betrouwbare registratie op basis van kentekenaansprakelijkheid maakt handhaven vanaf land beter mogelijk.
- Het beperken van de diefstal. Per jaar wordt 1732 maal aangifte gedaan van diefstal van een pleziervaartuig of een buitenboordmotor. 103 pleziervaartuigen worden teruggevonden. De verzekeraars keren per jaar € 2,8 miljoen uit ter dekking van deze schade.
- Schade aan oeverbescherming en kunstwerken. Door te hard varende pleziervaartuigen en het intensiever gebruik van de waterwegen ontstaat schade aan walbescherming en kunstwerken. De kosten voor het onderhoud zijn hoog, alleen in de provincie Friesland moet €200 miljoen over 16 jaar worden uitgegeven om 1.000 kilometer wal en kadebescherming te vervangen.
- A-sociaal gedrag als gevolg van de anonimiteit op het water. De ergernis en overlast als gevolg van te hard varen, gevaarlijk gedrag, niet aanhouden van de vaarregels is bij de overige vaarweggebruikers en recreanten langs het water groot. Een overtreder zal zich nog een keer bedenken als hij/zij weet dat hij aansprakelijk kan worden gesteld op basis van een betrouwbare registratie.

Kentekenaansprakelijkheid is daarmee het belangrijkste uitgangspunt voor dit onderzoek. Het belangrijkste thema in dit onderzoek is HOE voor de registratie van pleziervaartuigen een vorm van kentekenaansprakelijkheid kan worden gecreëerd, zodanig dat gelijke waarborgen en mogelijkheden kunnen worden ontwikkeld zoals deze bij de motorvoertuig registratie aanwezig zijn. Immers de kentekenregistratie van motorvoertuigen heeft op grond van een stelselherziening in 1995 waarin kentekenaansprakelijkheid leidend is geweest zijn waarde bewezen. De systemen, processen en procedures van de motorvoertuigregistratie hebben model gestaan voor de, in dit onderzoek beschreven opzet van een nieuw te ontwikkelen registratiesysteem voor de pleziervaartuigen.

Om de tekortkomingen in de huidige registratie snelle motorboten te kunnen ondervangen en de gevraagde kentekenaansprakelijkheid te kunnen bieden zijn grote veranderingen noodza-

kelijk. Dit betekent dat het wettelijk kader, het proces, de procedures en het registratiesysteem moeten worden ingericht zoals bij de voertuigregistratie het geval is. De basis van een goede en betrouwbare registratie is de unieke identificatie van voertuigen en de aansprakelijke om deze gegevens vervolgens vast te leggen in een centraal register.

In de voertuigenregistratie is sprake van een gecontroleerde 1^e registratie van de te registreren voertuigen. Hiervoor is de betrokkenheid van de voertuigenbranche noodzakelijk. Zij geven aan, welk voertuig, met welke kenmerken geregistreerd wordt, om vervolgens bij verkoop de aansprakelijke te koppelen aan het betreffende voertuig. Deze rol kan in de pleziervaartuigenregistratie worden ingevuld door de watersportbedrijven. Middels regelgeving, waarin de eisen en voorwaarden zijn beschreven, moet deze rol worden vastgelegd en vervolgens door de RDW gehandhaafd worden.

Naast de gecontroleerde 1^e registratie moeten andere processen, zoals overschrijven (wijzigen tenaamstelling), mutaties, sloop, export, etc., die de zuiverheid van de registratie waarborgen worden aangepast naar het model van de voertuigenregistratie.

De overgangperiode van de huidige situatie naar de nieuwe verbeterde registratie behoeft geen apart proces of organisatie, zoals bijvoorbeeld voor de registratie van aanhangwagens en bromfietsen wel het geval was. Tijdens de overgangperiode begint direct het nieuwe registratieproces. De duur van de overgangperiode moet worden bepaald aan de hand van het aantal te registreren pleziervaartuigen en het aantal watersportbedrijven die mee gaat werken.

In het kader van dit onderzoek is ook naar het perspectief van een basisregistratie voertuigen gekeken gelet op programma stroomlijning basisgegevens/andere overheid. Dit om te kunnen vaststellen of de beschreven registratie ook kan voldoen aan de eisen van een basisregister. Dit blijkt goed mogelijk onder voorwaarde beschreven in bijlage 1. Uiteraard moet besluitvorming in deze door V&W, na overleg met VROM plaatsvinden.

Kosten/baten en financiering

Het implementeren van de verbeterde registratie levert vanuit de kosten baten analyse een positief resultaat van bijna € 1 miljoen gerekend over 5 jaar indien alleen de snelle motorboten in de verbeterde registratie worden opgenomen. Als de kosten en opbrengsten van de huidige registratie snelle motorboten worden vergeleken met de kosten en opbrengsten van de verbeterde registratie laat dit zien dat het kostenneutraal kan worden uitgevoerd.

Wanneer alle pleziervaartuigen in de verbeterde registratie worden opgenomen levert dit over 5 jaar gerekend een positief resultaat van € 7,7 miljoen.

De initiële kosten voor de uitvoering van het project om de in onderzoek beschreven registratie te ontwerpen, realiseren en implementeren en de bijbehorende processen/procedures en regelgeving aan te passen bedragen € 2,5 miljoen

De RDW tarieven voor het verkrijgen van een pleziervaartuigregistratie zijn € 47,25

Advies

Het verkrijgen van kentekenaansprakelijkheid voor pleziervaartuigen is goed realiseerbaar onder voorwaarden zoals beschreven in dit onderzoek. Een geleidelijke invoering is ook mogelijk. Te beginnen met de snelle motorboten (mits een duidelijke wetmatige definitie mogelijk is) en op later tijdstip andere categorieën pleziervaartuigen op te nemen in deze verbeterde registratie.

2 Probleemdefinitie

2.1 Leeswijzer

In dit document wordt gesproken over pleziervaartuigen en niet alleen over snelle motorboten. De reden hiervoor is dat een goede registratie niet afhankelijk is van het soort of type van een pleziervaartuig.

2.2 Vraagstuk

De registratie van pleziervaartuigen is geen nieuw onderwerp en staat al sinds de jaren negentig op de agenda. De roep om een goede registratie, van met name snelle motorboten is de laatste jaren meer relevant geworden. De snelheid op het water neemt toe en daarmee de problemen. Steeds meer snelheidsmaniakken verdwijnen in de anonimiteit. De huidige registratie van snelle motorboten is niet toereikend en daarom slecht bruikbaar voor de handhaving.

Deze problemen met de huidige registratie van snelle motorboten leidt ertoe dat er steeds meer vragen vanuit de markt en de overheid zijn om over te gaan op een verbeterde registratie.

Overigens geldt voor de niet snelle motorboten deze argumentatie grotendeels ook. Met name op de meer kwetsbare kleinere vaarwegklassen. Immers de ingebouwde motorvermogens stijgen evenals ook de vaartuigafmetingen. Op de kleinere vaarwegen gelden altijd vaarsnelheidsbeperkingen, vaak van minder dan 8 km/uur. Ook hier is in de huidige situatie handhaving op de maximale vaarsnelheid vrijwel onmogelijk.

Handhaving:

Om de voorschriften langs en op het water te handhaven ontbreekt het de politie aan een betrouwbaar register waarmee overtreders kunnen worden aangepakt. De enige mogelijkheid die overblijft, is overtreders staande te houden en dit is vaak niet mogelijk door de hoge snelheid van de overtreders. Indien de politie een register ter beschikking zou hebben waarin juiste, betrouwbare gegevens met betrekking tot het vaartuig en de aansprakelijke zouden staan, kan de politie haar taak beter uitvoeren. Indien een vaartuig via een kenteken zou kunnen worden opgespoord, is de verwachting dat bij een gemiddelde handavingsinspanning ongeveer 30% tot 50% meer overtredingen kunnen worden vastgesteld (ten opzichte van 2003 is dit tussen de 600 en 1000 meer) Een betere handhaving op fraude en mogelijkheden voor fraudebestrijding heeft veel bestuurlijke aandacht.

Anonimiteit:

Vanwege gebrekkige registratie is de pleziervaarder vrijwel anoniem op het water, en is daardoor bij overtredingen en schadevaringen niet of nauwelijks te achterhalen. Zoals vaker voorkomt in dit soort situaties zijn er mensen die hiervan misbruik maken en gedrag vertonen dat niet in overeenstemming is met de normen en waarden in Nederland. Wanneer een watersporter zich bewust is van het niet meer anoniem zijn en aangesproken kan worden op zijn gedrag door het kunnen achterhalen van zijn of haar gegevens zal dit leiden tot minder overlast.

Diefstal:

Gestolen pleziervaartuigen zijn slecht traceerbaar doordat een goede registratie ontbreekt. Hierdoor is het ook betrekkelijk eenvoudig een gestolen pleziervaartuig en of buitenboordmotor te verkopen. Het huidige registratiesysteem geeft te weinig waarborgen om een gestolen vaartuig niet opnieuw te kunnen registreren. Exacte cijfers van gestolen snelle motorboten zijn moeilijk te geven. In 2003 werd er ongeveer 1732 maal aangifte gedaan van diefstal van een pleziervaartuig of een buitenboordmotor. Hiervan zijn er 103 teruggevonden. Bij de verzekeraars zijn 500 pleziervaartuigen vergoed met een schadelast € 2.8 miljoen.

De rechtszekerheid van de eigenaar/houder neemt toe door een goede registratie.

Schade:

Het gedrag op het water, door onder andere met te hoge snelheid langs oevers en kunstwerken te varen veroorzaakt schade aan vaarwegen en oeverbescherming. Het herstellen van een kilometer walbescherming bedraagt ca. € 200.000,- Alleen in de provincie Friesland wordt € 200 miljoen in 16 jaar uitgegeven aan het herstellen van 1000 kilometer wal en kade bescherming. De reden hiervoor is enerzijds de intensievere bevaring van de waterwegen anderzijds ook door te snel varen waardoor de walbescherming vernield wordt. Hierbij kan ook gedacht worden aan geluidshinder in of nabij stiltegebieden. Ook verstoringen van de openbare orde door met hoge snelheid langs kades, pontons, terrassen en andere pleziervaartuigen te varen met als enige doelstelling om zoveel mogelijk mensen een nat pak te bezorgen. Het opheffen van de anonimiteit door een duidelijk registratiekenmerk met de bijbehorende registratie maakt het opsporen van deze overtreeders veel eenvoudiger.

Veranderdoelstelling:

De hiervoor beschreven problemen kunnen beter worden bestreden door het invoeren van een registratiesysteem dat kentekenaansprakelijkheid geeft. Dit betekent dat het systeem eenzelfde zekerheid moet kunnen bieden als het ontwikkelde stelsel voor de kentekenplicht op motorvoertuigen. Hiervoor is een goede wettelijke verankering noodzakelijk, een deugdelijk registratiesysteem en een stelsel van controlemaatregelen die dit registratiesysteem ondersteunen ten einde de handhaving optimaal te kunnen ondersteunen.

2.3 Opdracht

Onderzoek de mogelijkheden voor de opzet van een nieuw systeem voor de registratie van snelle motorboten, waarmee kentekenaansprakelijkheid kan worden verkregen. Tevens dient te worden onderzocht of een dergelijk systeem kan worden toegepast op alle pleziervaartuigen of ondergebracht wordt bij de kentekenregistratie motorvoertuigen.

2.4 Uitgangsdokumentatie

- Opdrachtbrief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat DGTL d.d. 16-08-2005;
- Startnotitie, inzake onderzoek opzet registratiesysteem snelle motorboten;
- Vragen uit de Tweede Kamer (1296)

Deel II – Uitvoering Onderzoek

3 Huidige situatie

De huidige registratie van de snelle motorboten is vrijblijvend. Het initiatief en de keuze van de soort registratie is volledig bij de klant gelegd. Een eigenaar of aanstaande eigenaar haalt een aanvraagformulier op het Postkantoor of download deze van het Internet.

Op dit aanvraagformulier geeft de klant aan of het om een eerste registratie of een wijziging tenaamstelling (overschrijving) gaat.

Dit formulier levert de klant in bij het Postkantoor en verkrijgt daar na betaling het nieuwe registratiebewijs. De gewijzigde gegevens worden later door de RDW verwerkt in het systeem Snelle MotorBoten(SMB). Het huidige systeem is behoorlijk “vervuild”. Hiervoor zijn een aantal redenen. Hieronder staan de belangrijkste redenen benoemd:

1. Het ontbreken van een wettelijk kader om een stelsel (van controle) mogelijkheden in te richten ter voorkoming van “vervuiling” van de huidige registratie.
2. De huidige eigenaar/houder verkoopt een geregistreerd vaartuig en de nieuwe eigenaar/houder registreert het vaartuig als een “eerste registratie” in plaats van een overschrijving.
3. Een geregistreerd vaartuig wordt verkocht en de nieuwe eigenaar/houder laat de registratie niet aanpassen.
4. Enige jaren geleden moesten ook buitenlandse pleziervaartuigen die tijdelijk gebruik maken van de Nederlandse wateren een registratieteken voeren. Deze registraties zijn nooit uit het register gehaald, omdat geen afmelding is gedaan.
5. Wanneer een vaartuig wordt gesloopt, dan worden de vermelde registratie niet door eigenaar/houder afgemeld.

Op dit moment bedraagt het aantal registraties in het SMB ongeveer 244.000. De inschattingen van de HISWA Vereniging is dat er tussen 40.000 en 55.000 snelle motorboten in gebruik zijn. Het register bevat dus 5 keer zoveel registraties. Hieruit kan worden geconcludeerd dat daarmee de bruikbaarheid en betrouwbaarheid onvoldoende zijn voor bijvoorbeeld handhavingsdoeleinden.

3.1 Praktische problemen

Er is onderzocht wat de belangrijkste punten zijn waarop het huidige proces te kort schiet. De hieronder beschreven oorzaken moeten worden opgelost om een goede bruikbaarheid en betrouwbaarheid te kunnen waarborgen;

1. *Geen gecontroleerde opname van pleziervaartuigen in het register*

De eigenaar/houder bepaalt zelf wanneer er sprake is van een 1^e registratie of een overschrijving. De gegevens van het vaartuig worden door de eigenaar/houder zelf opgegeven en zijn niet controleerbaar op juistheid en volledigheid.

De gevolgen hiervan zijn:

a. Onjuiste gegevens in het register

Het achterhalen van identificerende gegevens kan in bepaalde gevallen lastig zijn en heeft de eigenaar houder te weinig kennis om dit vast te stellen.

b. De uniek identificerende gegevens zijn optioneel

Indien de eigenaar/houder de uniek identificerende gegevens niet kan of wil vinden bestaat de mogelijkheid om bij de aanvraag deze gegevens blanco te laten (bijvoorbeeld: rompnnummer, merk, type en kleur)

c. Pleziervaartuigen komen meerdere keren voor in het register

De unieke identificerende gegevens zijn niet opgegeven of niet voorhanden. Een andere mogelijkheid is dat een vaartuig opnieuw als 1^e registratie wordt opgegeven terwijl er eigenlijk sprake is van een overschrijving. Hierdoor kan een vaartuig onder verschillende registratienummers in het register voorkomen.

d. Gestolen pleziervaartuigen kunnen opnieuw worden opgenomen in het register

Door het vaartuig opnieuw als 1^e registratie te behandelen. Een andere mogelijkheid door de uitgestelde verwerking van een gestolen melding en de uitgestelde verwerking in het register van de gedane aanvraag.

e. De bruikbaarheid en betrouwbaarheid neemt hierdoor sterk af

Er is immers geen garantie dat bij raadpleging het juiste vaartuig wordt gevonden.

f. Eigenaar houder weet niet of het vaartuig geregistreerd moet worden

Pleziervaartuigen die conform de definitie als snelle motorboot moeten worden geregistreerd. Dit wordt niet gedaan omdat de eigenaar/houder niet weet dat dit verplicht is of dat hij dit niet noodzakelijk vindt. Maar ook andersom is denkbaar er worden pleziervaartuigen opgenomen die volgens de definitie niet geregistreerd hoeven/mogen worden.

2. *Unieke registratie van pleziervaartuigen is noodzakelijk*

Dit betekent dat het vaartuig maar 1 keer in het register mag voorkomen met een actieve status. Het huidige registratieproces kan dit niet waarborgen omdat er geen gecontroleerde 1^e registratie plaatsvindt. Daarnaast geeft ook de overschrijfprocedure geen garantie op unieke registratie.

3. *Directe verwerking van mutaties in het register*
De klant krijgt direct zijn registratiebewijs uitgereikt en na ontvangst van de papieren van Postkantoren wordt door de RDW de mutatie in het SMB aangebracht. Als er achteraf fouten worden geconstateerd is het lastig om deze te herstellen.
4. *Geen noodzaak om registraties te beëindigen*
Door het ontbreken van deze noodzaak blijven pleziervaartuigen geregistreerd die gesloopt, geëxporteerd of op een andere wijze niet meer in de vaart zijn en blijven als actueel geregistreerd.
5. *Gestolen meldingen direct opnemen in het register*
Het huidige proces van het plaatsnemen van een gestolen of vermist status gebeurt indirect. De gestolen meldingen worden per fax of brief aan de RDW gemeld en verwerkt. Aan het einde van de dag worden alle mutaties verwerkt en ook beschikbaar gemaakt voor raadpleging door de Politie. Deze vertraging is niet wenselijk omdat het vaartuig al weer kan zijn overgeschreven voordat de gestolen melding is geplaatst.
6. *Het ontbreken van een helder en duidelijk wettelijk kader*
De huidige registratie is vastgelegd in het Binnenvaart Politie Reglement en de Regeling registratie snelle motorboten. In het Binnenvaart Politie Reglement wordt bepaald dat een snelle motorboot op naam dient te staan van de eigenaar, dat er een registratiebewijs dient te zijn afgegeven, dat de schipper van een snelle motorboot verplicht is een registratiebewijs bij zich te dragen. Tevens dat een registratieteken op de motorboot moet zijn aangebracht. In de regeling registratie snelle motorboten is bepaald dat de RDW de bevoegde instelling is inzake de afgifte van registratiebewijzen. Tevens is in de regeling het model van het registratiebewijs opgenomen. Verder is er geen wettelijke kader wat een goede aansprakelijkheid afdwingt.

4 Gewenste situatie

4.1 Inleiding

Om de genoemde tekortkomingen in het huidige registratieproces te kunnen ondervangen, zijn grote veranderingen noodzakelijk. In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze het doel, het verkrijgen van kentekenaansprakelijkheid voor pleziervaartuigen, en snelle motorboten in het bijzonder, kan worden gerealiseerd.

Kentekenaansprakelijkheid is de basis die onder de hierna volgende proces en systeem beschrijving ligt. Kentekenaansprakelijkheid houdt in dat een uniek identificeerbaar plezier vaartuig of buitenboordmotor worden gekoppeld aan de eigenaar/houder. Het proces moet de waarborgen hebben om deze aansprakelijkheid ten uitvoer te kunnen brengen.

Uitgangspunt is dat de registratie van de pleziervaartuigen en/of buitenboordmotoren en de eigenaar/houder zonder voorbehoud moet kunnen worden gebruikt voor de handhaving, informatieverstrekking en andere werkzaamheden.

Internationaal is het hebben van een betrouwbare centrale registratie van belang.

Het registratieproces van de motorvoertuigen en de rol van de automotieve branche heeft al deze waarborgen over lange jaren al bewezen. Het hieronder beschreven proces is afgeleid van het proces van de motorvoertuigen inclusief de samenwerking met de watersportbranche.

Voor het proces is het niet van belang om te weten welk soort pleziervaartuig en/of buitenboordmotor wordt geregistreerd, maar voor de uitvoering van het proces is vooral van belang hoe deze objecten worden geregistreerd.

4.2 Uitgangspunten

- Geen registratie van beroepsvaart, alleen registratie van pleziervaartuigen. Het registratiesysteem is uitsluitend bedoeld voor de pleziervaart. Dit betekent dat in ieder geval de pleziervaartuigen als bedoeld in de wet pleziervaart geregistreerd kunnen worden. Een sluitende definitie moet worden opgesteld en vastgelegd in wet- en regelgeving;
- Kentekenregistratie belegt alleen de aansprakelijkheid voor een pleziervaartuig maar is geen juridische eigendomsverklaring van een pleziervaartuig;
- Maximaal aansluiten bij bestaande kentekenprocessen, procedures en infrastructuur, zoals gebruikt in de voertuigregistratie;
- Tenaamstelling alleen van Nederlandse ingezetenen die vaartuigen gebruiken op de Nederlandse vaarwegen¹;

¹ NB. Bijkomende consequentie van deze keus is dat buitenlandse pleziervaartuigen en hun registratie in Nederland worden erkend en toegelaten

- Buitenboordmotoren apart registreren, geen koppelingen tussen vaartuig en buitenboordmotor aanleggen;
- Geen verplichtingen op pleziervaartuigen (bijvoorbeeld: belasting, APK en WA verzekeringsplicht). Uit de opdracht en het voornemen van V&W blijkt dat er geen aanvullende verplichtingen voorzien zijn;
- De 1^e registratie alleen via RDW erkende bedrijven. De RDW zal deze erkende bedrijven periodiek controleren en handhaving op de regels uitvoeren;
- Geen systeem van bedrijfsvoorraad noodzakelijk, omdat er geen sprake is van aanvullende verplichtingen;
- Politie heeft het beheer over het gestolen signaal. De politie plaatst en verwijderd online het gestolen signaal in de registratie;
- Beheer van de persoonsgegevens integreren in de bestaande systemen en processen (Kamer Van Koophandel en Gemeentelijke Basis Administratie);
- Wijziging tenaamstelling via RDW balies, erkende watersportbedrijven en de loketten van Postkantoren BV;
- Kenteken leesbaar voeren op de buitenzijde van vaartuig (huidige registratieteken behouden);
- Er wordt gebruik gemaakt van RDW proven technologie, zoals infrastructuur, programmeertalen en elektronische hulpmiddelen;
- Buitenlandse pleziervaartuigen die gebruik maken van de Nederlandse vaarwegen vallen niet onder de registratie;
- Gecontroleerde afgifte, geen fysiek (papieren) archief meer nodig.

4.3 Randvoorwaarden

- Landelijk Raadpleegbare Deelverzameling is operationeel;
- Burger Service Nummer is ingevoerd en wordt toegepast binnen RDW systemen;
- Bestaand beveiligingsniveau voor toegang tot RDW systemen;
- De noodzakelijke wet- en regelgeving is geaccordeerd.

4.4 Unieke identificatie van te registreren pleziervaartuigen

Het allerbelangrijkste is dat te registreren pleziervaartuigen uniek identificeerbaar zijn. Dit uitgangspunt is een voorwaarde voor het eenduidig en juist registreren van een vaartuig. Uniek identificeerbaar houdt in dat er een uniek kenmerk in het vaartuig aanwezig is. In de pleziervaartuigen gebouwd vanaf juni 1996 is een zogenaamd Craft Identification Number (CIN) aangebracht. Een nummer wat volgens ISO norm 10087 wordt samengesteld. De oudere pleziervaartuigen hebben vaak een bouwnummer en dit kan in combinatie met het merk en type voldoende uniciteit bieden. Als een vaartuig geen uniek kenmerk heeft, zal deze alsnog moeten worden aangebracht voordat het vaartuig in de registratie wordt opgenomen. Dit is verder uitgewerkt in het hoofdstuk 5 "Initiële opname".

Een andere mogelijkheid is Elektronische Identificatie. Er zijn verschillende technieken voorhanden. Als eerste kan de TAG techniek worden gebruikt. Deze techniek wordt ook nu gebruikt voor diefstalpreventie in verschillende typen voertuigen en ook in pleziervaartuigen. Het bestaat uit een aantal chips die op verschillende plaatsen (1 zichtbaar en 1 verborgen) in een voer- of vaartuig worden aangebracht. Met behulp van een TAG reader kan de informatie worden uitgelezen

Een tweede techniek is met behulp van RFID techniek. Hierbij wordt ook een chip onlosmakelijk verbonden aan het object en dit kan vervolgens worden uitgelezen met een daarvoor geschikte reader.

Het doel van beide technieken is uiteindelijk gelijk. Voor de registratie maakt het geen verschil, omdat in de registratie alleen de tag- of chipgegevens moeten worden vastgelegd. Dit kan op redelijk eenvoudige wijze worden ondergebracht in het pleziervaartuigenregister. De toepassing en het gebruik met de bijbehorende infrastructuur is niet meegenomen in dit onderzoek.

4.5 Definitie van te registreren pleziervaartuigen

De huidige registratie heeft alleen betrekking op Snelle Motorboten. De definitie van snelle motorboten in het Binnenvaartpolitiereglement lijkt heel duidelijk. "Een klein schip (lengte minder dan 20 meter) dat, bij gebruikmaking van mechanische middelen tot voortbeweging, sneller kan varen dan 20 km per uur".

De toepassing van deze definitie blijkt in de praktijk voor de handhavende instanties zoals de politie lastig. Wie bepaalt wanneer een pleziervaartuig hieraan voldoet?

De verkoper van nieuwe pleziervaartuigen zal dit kunnen weten. Bij particuliere verkoop is dit alweer een stuk lastiger. Ook de manier waarop een vaartuig wordt gebruikt, maakt verschil voor de definitie. Een pleziervaartuig met een bestuurder van 50 kg kan wel harder dan 20 km/u , maar met een bestuurder van 100 kg kan hetzelfde pleziervaartuig niet harder dan 20 km/u.

Verder worden door leveranciers van buitenboordmotoren certificaten (niet officieel) afgegeven, waaruit blijkt dat een buitenboordmotor is beperkt in het vermogen en daarmee kan een pleziervaartuig niet harder varen dan 20 km/u. Een eigenaar/houder die de wet wil ontduiken, heeft dus alle gelegenheid.

Uiteindelijk zal door de handhaver bij een controle (staande houding) moeten worden vastgesteld of een vaartuig al of niet voldoet aan de definitie met alle mogelijke gevolgen van dien.

Voor de registratie is dit een lastig vertrekpunt. Immers bij registratie moet eenduidig kunnen worden vastgesteld of het onderhavige vaartuig wel of niet aan de definitie van snelle motorboot voldoet.

Indien besloten wordt om alle pleziervaartuigen te registreren, wordt de definitie van snelle motorboot minder belangrijk. Een vaartuig wat zich niet houdt aan de regels van de waterwegen kan door de handhavers op een betrouwbare wijze worden geïdentificeerd en hiervoor worden beboet. De snelheid is dan een gedraging die vanuit het Binnenvaart Politie Reglement kan worden gehandhaafd. Op deze wijze wordt een thans technisch zeer ingewikkeld, en dus ook kostbaar, probleem praktisch opgelost.

4.6 Registratie van buitenboordmotoren

In de huidige registratie van snelle motorboten is per motorboot de toegepaste motorisering opgenomen. De koppeling tussen vaartuig en 1- of meer buitenboordmotoren is in de praktijk erg lastig. Een buitenboordmotor is relatief eenvoudig van het ene vaartuig en te monteren op een ander vaartuig. Het huidige registratiedocument is vaartuiggebonden en moet daarop worden aangepast. Dit zal in de praktijk niet gebeuren en het gevolg is een onzuivere registratie. Een aantal voorbeelden:

- 1- of meerdere motoren voor meerdere verschillende pleziervaartuigen;
- Vaak wisselende motoren bij verhuur van pleziervaartuigen;
- Vervanging bij storingen;
- Niet wijzigen van de bestaande registratie in geval van wijzigingen in de motorisering.

Daarnaast is de diefstalgevoeligheid van buitenboordmotoren groot en zijn gestolen motoren praktisch niet traceerbaar.

Door de buitenboordmotor(en) afzonderlijk te registreren, worden de bovenstaande problemen voorkomen en wordt meer zekerheid geboden. Iedere buitenboordmotor krijgt een eigen registratie en wordt daarmee een zelfstandig object met alle bijbehorende waarborgen die ook voor geregistreerde pleziervaartuigen gelden. De watersportbranche en de verzekeraars staan hier achter om mede op deze manier zoveel mogelijk betrouwbare handel te kunnen realiseren en diefstal en verving van motoren op deze manier zoveel mogelijk tegen te gaan.

Wat betekent dit? Een buitenboordmotor krijgt een eigen registratienummer (soort kentekennummer) die in de vorm van een niet verwijderbare sticker op de kap van de buitenboordmotor is aangebracht en eventueel door TAGS. Daarbij hoort een overschrijvingsbewijs.

De buitenboordmotor kan worden vergeleken met een kentekenplichtige aanhangwagen bij de motorvoertuigen. Een aanhangwagen boven de 750 kg is kentekenplichtig en draagt een eigen kenteken.

Nadelen:

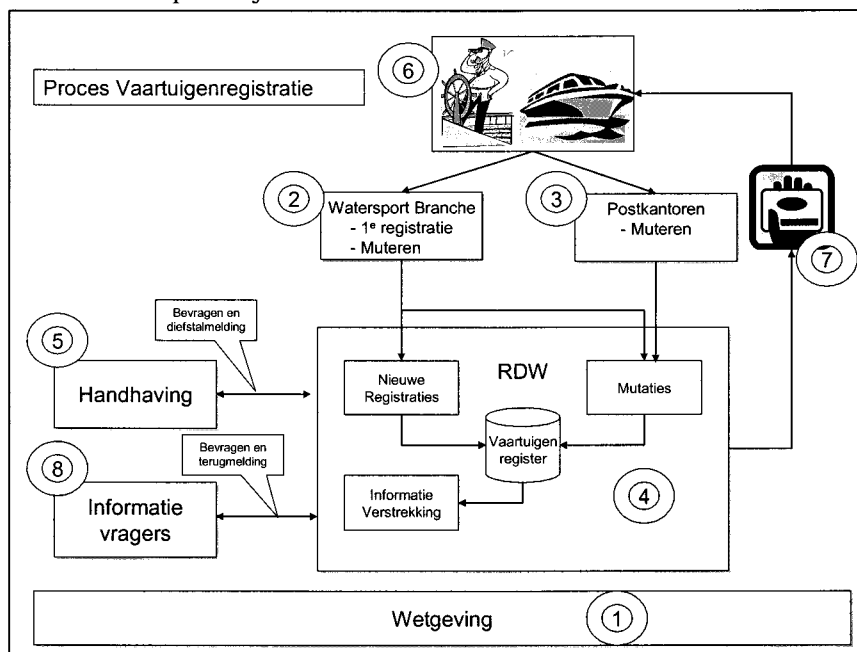
- Extra kosten bij aanschaf en verkoop door meerdere handelingen, indien de buitenboordmotor los wordt verhandeld.

Voordelen:

- Betere handhaafbaarheid;
- Als gestolen geregistreerde buitenboordmotoren zijn niet over te over te schrijven;
- Minder kans op "vervuilen" van registratie van pleziervaartuigen;
- Betrouwbaardere handel en dus meer zekerheden voor de consument.

4.7 Globale procesbeschrijving

In het onderstaande diagram is het proces beschreven met de daarbij behorende aandachtspunten die van belang zijn voor het verkrijgen van de gewenste kentekenaansprakelijkheid.



Hieronder staat een korte beschrijving van het bovenstaande diagram. Inhoudelijk zullen deze onderdelen afzonderlijk worden beschreven.

1. Wetgeving

De wetgeving moet zodanig worden ingericht dat de pleziervaartuigenregistratie kentekenaansprakelijkheid invoert. De analogie met de voertuigregistratie moet hier worden meegenomen.

2. Watersportbranche

Nieuwe registraties van pleziervaartuigen en buitenboordmotoren zullen via de bouwers, importeurs, scheepswerven van pleziervaartuigen worden verzorgd. Naast de registratie van nieuwe pleziervaartuigen zullen ook mutaties kunnen worden geregistreerd.

3. Postkantoren

De Postkantoren kunnen mutaties uitvoeren op de pleziervaartuigenregistratie, zoals een wijziging in de tenaamstelling.

4. RDW

De processen en systemen bij de RDW moeten zo maximaal mogelijk aansluiten bij de bestaande processen en infrastructuur voor de voertuigregistratie. Het pleziervaartuigenregister wordt gebaseerd op 2 peilers. Een uniek identificeerbaar vaartuig en een aansprakelijke vaartuighouder. Ieder geregistreerd vaartuig heeft één unieke actieve vermelding en een hierbij behorende aansprakelijke vaartuighouder.

5. Handhaving

Het pleziervaartuigen register vormt de basis voor de handhavers voor de controle en handhaving op en bij het water. De handhaver gebruikt hiervoor de bestaande infrastructuur voor de informatievoorzieningen tussen Politie en RDW. Tevens levert de handhaver de meldingen van gestolen en vermiste pleziervaartuigen (het plaatsen van een gestolen signaal)

Naast de handhavers zullen informatievragers zijn die informatie uit het pleziervaartuigenregister willen betrekken voor diverse doeleinden, voor zover dit binnen de grenzen van wet- en regelgeving wordt toegestaan.

6. Pleziervaartuigen

De pleziervaartuigen en buitenboordmotoren moeten uniek identificeerbaar zijn. Naast de unieke pleziervaartuiggegevens en/of buitenboordmotor gegevens zullen ook technische gegevens van het pleziervaartuig worden vastgelegd. Hierbij moet zeker gedacht worden aan de wijze van voortstuwing. Naast de pleziervaartuigen moet voor een goede registratie ieder pleziervaartuig en buitenboordmotor gekoppeld zijn aan een aansprekelijke.

7. Vaartuigdocument

Het vaartuigdocument zodanig inrichten dat de registratieprocessen zo maximaal mogelijk aansluiten bij de bestaande registratieprocessen. Optioneel kan het document in de vorm van een plasticcard en een overschrijvingsbewijs krijgen.

8. Informatievragers

Het hebben van een betrouwbaar register betekent dat deze gegevens eenvoudig kunnen worden verstrekt aan overheidspartijen zoals: Douane, gemeenten, sociale recherche, CBS, CJIB, BVOM, etc. Onder de bestaande wetgeving kan ook informatie worden verstrekt aan partijen die een publiekrechtelijke taak uitvoert. Met de nieuwe wetgeving per mei 2008 kan er nog meer informatie worden verstrekt. Daarnaast is de watersportbranche ook geïnteresseerd in statistische informatie uit dit register

4.7.1 Wetgeving en juridische gevolgen

Aangezien met de registratie van snelle motorboten dezelfde doelstellingen worden nagestreefd als met de registratie van voertuigen, te weten een adequate handhaving door het mogelijk maken van het handhaven op kenteken en het in het leven roepen van kentekenaansprakelijkheid en daarnaast de overdracht van gestolen snelle motorboten te bemoeilijken, dient een dergelijke registratie (*mutatis mutandis*) juridisch aan dezelfde vereisten te voldoen.

Derhalve dienen ook (*mutatis mutandis*) dezelfde onderwerpen een plaats in de regelgeving voor de scheepvaart te krijgen als die zijn opgenomen in Hoofdstuk IV. Kentekens en kentekenbewijzen van de Wegenverkeerswet 1994.

Het gaat dan om aangelegenheden met betrekking tot:

de kentekenplicht, het kenteken, de kentekenplaat, het kentekenregister, kentekenbewijzen, de mogelijkheid voor bedrijven om een eerste afgifte van een kentekenbewijs te verzorgen op basis van een erkenning of bevoegdheid, gegevensverstrekking uit het kentekenregister, de taken van de RDW, de wijze waarop aan de RDW opgedragen taken worden gefinancierd, een kentekenaansprakelijkheid en strafbaarstelling van niet naleving van opgelegde verplichtingen.

Om dit te realiseren is een wijziging nodig van de Scheepvaartverkeerswet en dienen door middel van een geheel nieuwe krachtens de Scheepvaartverkeerswet in het leven te roepen algemene maatregel van bestuur en ministeriële regeling nadere regels te worden gesteld. Daarnaast dienen er wijzigingen te worden aangebracht in het Binnenvaartpolitiereglement en zal er over de toepasselijkheid voor het toepassingsgebied van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, het scheepvaartreglement voor het kanaal van Gent naar Terneuzen en het scheepvaartreglement gemeenschappelijke Maas, overeenstemming met het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer in het Scheldegebied en met België moeten worden bereikt. Voor wat betreft het toepassingsgebied voor het Scheepvaartreglement Eemsmonding is overeenstemming met Duitsland noodzakelijk. Daarenboven zal er moeten worden nagedacht over toepasselijkheid in de territoriale zee en zal er wellicht met de VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten) of ook met kustgemeentes moeten worden overlegd.

Voorzienbaar is in elk geval dat invoering van een registratieplicht zoals gewenst een omvangrijke wetgevende operatie met zich meebrengt, waarvoor minstens twee jaar zal moeten worden uitgetrokken.

4.7.2 1e Afgifte proces

Voorwaarde voor een betrouwbare registratie begint bij het gecontroleerd opnemen van gegevens van het te registreren vaartuig.

Gecontroleerde registratie betekent dat de identificerende gegevens worden vastgesteld door de RDW of door een instantie die door de RDW is aangewezen om deze activiteiten uit te voeren. Alleen dan kan de zekerheid worden verkregen dat een vaartuig slechts eenmaal wordt geregistreerd.

In de voertuigregistratie begint de registratie met het vastleggen van goedgekeurde typegegevens om op basis van deze gegevens een individueel voertuig aan te melden.

In de vaartuigbranche is geen sprake van een wettelijke typegoedkeuring. Wel is er sprake van gegevens die per type gelijk zijn, zoals lengte, breedte, materiaal, etc. Deze gegevens zullen wel in een typegegevens database worden vastgelegd en gevuld worden door typegegevens verkregen uit de watersportbranche (HISWA).

De levenscyclus (registratiecyclus) van een vaartuig begint feitelijk bij de verkoop aan de eerste gebruiker (eigenaar/aansprakelijke).

Soorten pleziervaartuigen die een eerste registratie moeten hebben:

- Nieuwe werfgebouwde pleziervaartuigen
- Geïmporteerde nieuwe pleziervaartuigen
- Eigenbouw door particulieren
- Bestaande pleziervaartuigen die nog niet eerder zijn geregistreerd
- Geïmporteerde occasion pleziervaartuigen
- Bestaande pleziervaartuigen die nog niet eerder in Nederland geregistreerd zijn

Uitvoerders van de eerste registratie

Er zijn meerdere soorten bedrijven die pleziervaartuigen verkopen: bouwers, importeurs, makelaars en dealers. Dit type bedrijven is de aangewezen partij die met kennis van zaken de eerste registratie kan uitvoeren. Hiervoor moet het registratiebedrijf door de RDW gemachtigd of erkend worden om deze werkzaamheden uit te voeren. Aan het verkrijgen van deze erkenning zullen voorwaarden worden gesteld die van toepassing zijn op het registreren van pleziervaartuigen.

Controle

De RDW is gehouden aan het waarborgen van een goede, volledige en betrouwbare registratie, zoals dit in de voertuigregistratie gebruikelijk is. De registratieve werkzaamheden van de registratiebedrijven moet ook worden gecontroleerd door het uitvoeren van steekproefsgewijze controles van de RDW in een nog vast te stellen percentage. Uiteraard houdt dit ook in dat indien registraties niet worden uitgevoerd conform de daarvoor geldende voorschriften dat hiervoor een sanctiebeleid gevolgd zal worden.

Procesverloop

Het proces eerste registratie (nieuw) pleziervaartuig

1. De verkoper (door RDW erkend bedrijf) neemt de gegevens op van het te registreren vaartuig;
2. De verkoper registreert deze gegevens in het registratiesysteem pleziervaartuigen, het systeem controleert de typegegevens;
3. De verkoper registreert de gegevens van de koper (nieuwe eigenaar/houder) en voert dit in tenaamstellingsysteem pleziervaartuigen (gelijk aan systeem voor wijziging tenaamstelling). De eigenaar/houder moet zich hiervoor legitimeren;
4. De RDW verwerkt de gegevens en maakt een registratiedocument en overschrijvingsbewijs aan en verzendt deze documenten naar de geregistreerde eigenaar/houder.

Het proces eerste registratie (bestaand) pleziervaartuig

1. De eigenaar meldt zich met zijn vaartuig bij een door de RDW erkend bedrijf;
2. Het bedrijf neemt de gegevens op van het te registreren vaartuig;
3. Het bedrijf registreert deze gegevens in het registratiesysteem pleziervaartuigen, het systeem controleert de type gegevens;
4. Het bedrijf registreert de gegevens van de koper (nieuwe eigenaar/houder) en voert dit in tenaamstellingsysteem pleziervaartuigen (gelijk aan systeem voor wijziging tenaamstelling) De eigenaar/houder moet zich hiervoor legitimeren;
5. De RDW verwerkt de gegevens en maakt een registratiedocument en overschrijvingsbewijs aan en verzendt deze documenten naar de geregistreerde eigenaar/houder.

Belangrijke functies van het systeem eerste registratie pleziervaartuigen

- Opvoeren van gegevens van het vaartuig;
- Directe verwerking in het pleziervaartuigenregister;
- Online controle van het legitimatiebewijs en adresgegevens;
- Controle van typegegevens.

4.7.3 Mutatieprocessen

In de huidige registratie snelle motorboten ligt de keuze bij de klant of hij een overschrijving of een nieuwe registratie aanvraagt. In de verbeterde registratie kan voor een reeds geregistreerd vaartuig niet opnieuw een eerste registratie worden aangevraagd. Hiermee zijn ook meer waarborgen te verkrijgen over de status van een geregistreerd vaartuig en de hieraan verbonden kentekenaansprakelijkheid. Het belangrijkste van dit proces is het overdragen van de aansprakelijkheid aan de nieuwe eigenaar/houder.

Het procesverloop van wijziging tenaamstelling

1. De verkoper heeft in zijn bezit het registratiedocument en een overschrijvingsbewijs.
2. De verkoper geeft het overschrijvingsbewijs aan de koper (vorm van wilsbeschikking).
3. De koper gaat met het overschrijvingsbewijs naar het "loket" van zijn keuze.
4. De koper vult een [aanvraag-]formulier in met zijn gegevens en neemt de bestaande geregistreerde gegevens van het pleziervaartuig over.
5. De medewerker van het "loket" verwerkt het aanvraagformulier in het pleziervaartuigenregister. Het systeem vervaardigt een vrijwaringsbewijs. De nieuwe eigenaar/houder legitimeert zich voordat het verwerkingsproces wordt gestart;
6. De koper overhandigt de vrijwaring aan de verkoper en het vaartuig aan de koper
7. De RDW maakt centraal het nieuwe registratiebewijs en stuurt dit naar de nieuwe eigenaar/houder.
8. De koper staat nu geregistreerd als de nieuwe eigenaar/houder.

Uitvoerders van het proces

- De watersportbranche die door de RDW erkend is kan het proces wijziging tenaamstelling uitvoeren. Hierbij moet vooral gedacht worden aan de bedrijven die pleziervaartuigen handelen/verkopen, zoals makelaars, dealers en importeurs;
- Postkantoren BV is de bekende outlet voor RDW producten, ook hier moet het proces kunnen worden uitgevoerd om de verkopen van de particulieren te faciliteren;
- De RDW balies zullen dit proces ook moeten kunnen uitvoeren;

Belangrijke functies van het systeem wijziging tenaamstelling registratie pleziervaartuigen:

- Invoeren van de gegevens van de nieuwe eigenaar/houder
- Directe verwerking in het pleziervaartuigenregister
- Online controle van het legitimatiebewijs
- Presenteren van de geregistreerde vaartuiggegevens
- Printen van een vrijwaring (bewijs van overschrijving)

4.7.4 Registratiedocument

Het registratiedocument voor pleziervaartuigen bestaat net als bij de motorvoertuigen uit twee delen. Naast een registratiebewijs komt er ook een overschrijvingsbewijs.

Het overschrijvingsbewijs geeft in het proces wijzigingen tenaamstelling een waarborg voor de "oude" eigenaar/houder voor het verkrijgen van een vrijwaringsbewijs.

Het registratiedocument bevat de gegevens van het pleziervaartuig en de geregistreerde eigenaar/houder.

Het overschrijvingsbewijs is een papieren afschrift van het registratiedocument. Naast de gegevens van het vaartuig staat hierop ook een meldcode. Deze meldcode is manier om bij overschrijving te kunnen constateren dat het om het originele overschrijvingsbewijs gaat.

In dit onderzoek is een papierendocument als uitgangspunt genomen om de kosten en de complexiteit te kunnen beheersen.

Optioneel kan bij eventuele uitvoering meegenomen worden dat het registratiebewijs in de vorm van een plasticcard (creditcardformaat) wordt verstrekt. Een plasticcard biedt wel een aantal voordelen. Hierbij moet gedacht worden aan: waterbestendigheid, eenvoudig in gebruik(klein), voorbereid op het dragen van een chip voor elektronisch gebruik van de gegevens en centrale aanmaak en controle.

Voor de buitenboordmotoren is een afwijkende set van documenten voorzien. Het overschrijvingsbewijs is gelijk, maar het registratiebewijs zal in de vorm van een niet verwijderbare sticker worden geleverd. Deze sticker moet op de buitenboordmotor worden aangebracht. Hierop staan de belangrijkste gegevens van de motor en een registratienummer. Naast de sticker kan nagedacht worden over het aanbrengen van een TAG.

Voor beide registraties wordt een bewijs van overschrijving geleverd, waarmee de oude eigenaar gevrijwaard wordt.

Voor beide registratiebewijzen wordt uitgegaan van centrale aanmaak bij de RDW. Hierdoor is het verstrekken van blanco registratiebewijzen met de bijbehorende eisen ten aanzien van opslag, beprinting en administratie aan de erkende registrerende bedrijven overbodig geworden. Dit wijkt af van de wijze van documentafgifte in de voertuigbranche.

4.8 Te registreren gegevens

Uitgangspunt voor de te registreren gegevens is het huidige systeem. Op basis hiervan is gekeken welke gegevens minimaal noodzakelijk zijn voor een goede registratie.

Pleziervaartuigen

<i>Soort gegeven</i>	<i>Korte beschrijving</i>	<i>Verplicht of optioneel</i>
Identificatienummer	Cin of aan te brengen uniek registratienummer	V
Merk	Naam die fabrikant heeft gegeven aan het vaartuig	V
Type	De type aanduiding van de fabrikant	V
Kleur	De hoofdkleur van de romp	V
Lengte	De totale lengte van het vaartuig	V
Breedte	De maximale breedte van het vaartuig	V
Soort	Motorboot, zeiljacht, waterscooter, etc.	O
Materiaal	Basisbouw materiaal van het vaartuig	O
NAW gegevens	Persoonlijke gegevens van de eigenaar/houder	V
Motornummer	Alleen voor inboard motoren	O
Elektronisch identificatienummer	Het unieke nummer van de elektronische identificatiechip	Mogelijk
Kadastraalnummer	De gegevens van het kadastrale brandmerk	Mogelijk

Buitenboordmotoren

<i>Soort gegeven</i>	<i>Korte beschrijving</i>	<i>Verplicht of optioneel</i>
Identificatienummer	Motornummer	V
Merk	Naam die fabrikant aan de buitenboordmotor heeft gegeven	V
Type	De type aanduiding die fabrikant heeft aangegeven	V
Brandstof	Brandstoftype benzine, diesel, etc	V
Vermogen in PK	Het door de fabrikant opgegeven motorvermogen vermeld in PK's	V
		O
NAW gegevens	Persoonlijke gegevens van de eigenaar/houder	V

5 Initiële opname van bestaande vloot

Bij het invoeren van de kentekenaansprakelijkheid voor pleziervaartuigen en snelle motorboten in het bijzonder betekent dit dat de huidige registratie niet meer voldoet en er een actieve initiële opname moet plaatsvinden. Dit betekent dat er een overgangperiode komt waarin eigenaar/houders van pleziervaartuigen hun vaartuig moeten aanbieden voor een 1^e registratie.

5.1 Belangrijke uitgangspunten bij de initiële opname

- Ieder vaartuig dat binnen de geldende definitie valt moet opnieuw een 1^e registratie verkrijgen;
- Gegevens van de pleziervaartuigen worden gecontroleerd opgenomen;
- Uitvoering door erkende RDW bedrijven;
- Steekproefsgewijze controle hierop door de RDW.

5.2 Initieel opnameproces

Het initiële opnameproces is in principe gelijk aan het proces van 1^e registratie. De doelstelling is immers gelijk, een nog niet eerder geregistreerd vaartuig moet worden geregistreerd.

1. De eigenaar meldt zich met zijn vaartuig bij een door de RDW erkend bedrijf;
2. Het bedrijf neemt de gegevens op van het te registreren vaartuig.
Indien geen unieke identificatie gegevens aanwezig wordt een identificatiegegeven samengesteld en aangebracht door de RDW;
3. Het bedrijf registreert deze gegevens in het registratiesysteem pleziervaartuigen het systeem controleert de type gegevens;
4. Het bedrijf registreert de gegevens van de koper (nieuwe eigenaar/houder) en voert dit in tenaamstellingssysteem pleziervaartuigen (gelijk aan systeem voor wijziging tenaamstelling) De eigenaar/houder moet zich hiervoor legitimeren;
5. De RDW verwerkt de gegevens en maakt een registratiedocument en overschrijvingsbewijs aan en verzendt deze documenten naar de geregistreerde eigenaar/houder.

5.3 Uitvoerders van initiële opname proces

De bedrijven die de initiële opname uitvoeren zijn dezelfde bedrijven die erkend zijn om het 1^e registratieproces uit te voeren.

Belangrijk is het aantal bedrijven wat mee gaat werken aan de registratie van pleziervaartuigen en een erkenning gaat aanvragen. Het aantal bedrijven wat erkend wordt, is een belangrijk gegeven voor de duur van de initiële opnameperiode. Dit zal in een nader onderzoek moeten worden vastgesteld.

5.4 Identificatie

Zoals vermeld in hoofdstuk 4.4 “Unieke identificatie van te registreren pleziervaartuigen” is een unieke identificatie belangrijk. Vanaf 1996 zijn alle nieuwe pleziervaartuigen uitgerust met een Craft Identification Number. Dit is een nummer dat vanuit de fabrikant wordt aangebracht en daarmee uniek is. Oudere pleziervaartuigen moeten worden voorzien van een unieke code voor unieke identificatie. De opbouw en invulling van de code moet in nader onderzoek worden vastgesteld. Tevens moet worden onderzocht op welke wijze de unieke code moet worden aangebracht in het pleziervaartuig

Op het moment dat de code is vastgesteld en geregistreerd is, wordt de identificatiecode aangebracht in of aan het vaartuig. Hierin kan ook de inzet elektronische registratiemiddelen een rol gaan spelen.

5.5 Registratietekens

Het huidige registratieteken zoals dit nu moet worden aangebracht op snelle motorboten is voldoende voor een goede herkenbaarheid. De regels voor het huidige registratieteken zijn als volgt:

- Het registratieteken moet aan beide kanten van het vaartuig, midscheeps of aan de boeg aangebracht zijn;
- Duurzaam en goed zichtbaar zijn;
- Een kleur die sterk afwijkt van de ondergrond;
- Letters en cijfers van tenminste 150 mm hoog, 100 mm breed en met een stamdikte van tenminste 20 mm;
- Bij waterscooters mogen deze afmetingen afwijken: Minimaal 100 mm hoog, 60 mm breed en 15 mm stamdikte.

Om onderscheid te kunnen maken tussen wel en niet geconverteerde pleziervaartuigen wordt voor de pleziervaartuigen met een nieuwe registratie gebruik gemaakt van een nieuwe weergave van de cijfer letter combinatie (sidecode). Wel blijft de Y als beginletter voor de pleziervaartuigen gehandhaafd. Een voorbeeld voor een registratieteken is: 12-YBB-3.

5.6 Initiële opnameduur

De overgangperiode tussen de huidige registratie en de nieuwe registratie moet duidelijk benoemd worden. Op deze wijze kan ook een datum worden vastgesteld waarop alle aanwezige pleziervaartuigen moeten zijn geregistreerd.

De periode waarbinnen alle pleziervaartuigen die moeten worden voorzien van een nieuwe registratie is afhankelijk van een aantal zaken:

- Welke pleziervaartuigen geregistreerd moeten worden en de daarbij behorende aantallen;
- Hoeveel watersportbedrijven kunnen en willen meedoen.

5.7 Aantal pleziervaartuigen

Totaal aantal pleziervaartuigen conform de wet op de pleziervaartuigen in Nederland is door de HISWA onderzocht en wordt geschat op 250.000 pleziervaartuigen. Hiervan zijn naar verwachting 50.000 actieve snelle motorboten.

1. opsporing. Er is daarnaast bijvoorbeeld efficiencywinst wanneer er geen dubbele registratie en identificatie van vaartuigen plaatsvindt, en de registratie is een goede basis voor een verzekeringsregistratie, zoals ook bij de registratie voertuigen het geval is.
2. Inrichten op basis van een proces analoog aan de voertuigenregistratie, voor het realiseren van een operationele registratie, voorzien van de nodige kwaliteitsborging, en voor het bieden van bekende en herkenbare procedures aan burgers, bedrijven en afnemers van de registratie.
3. De wetgeving zal moeten worden aangepast, eventueel een aparte wet op de basisregistratie vaartuigen opstellen en vanuit de andere betreffende wetten en regelingen hier aan refereren.
4. Bij de uitwerking en invulling van deze stappen is een nadere analyse met andere partijen als Politie en Kadaster van belang en noodzakelijk.

6 Kosten/baten en tarieven

6.1 Kosten/baten analyse

De kosten en baten van de ontwerp, realiseren en implementeren van een verbeterde registratie zijn in dit hoofdstuk verder uitgewerkt.

Kwantitatieve baten

Betere handhaving door:

- Kentekenaansprakelijkheid geeft grotere betrouwbaarheid van register;
- Met gelijkblijvende inspanning beter resultaat (30 tot 50%);
- Handhaving van de wal ook mogelijk, vooral belangrijk in kleinere regionale wateren (KLPD heeft de focus op grote vaarwegen);
- Betere opsporingsmogelijkheden van gestolen pleziervaartuigen;
- Verbaliseren van overtredingen zonder staande houding mogelijk;
- Geen gevaarlijke achtervolgingen meer noodzakelijk.

Er zijn in het vaarseizoen 2003 ongeveer 1400 verbalen uitgeschreven het gemiddelde bedrag van deze zal rond de € 60 liggen. Dit betekent een jaar opbrengst van $1400 * € 60 = € 84.000$. De Politie te water geeft aan 30% tot 50% effectiever te kunnen zijn met een betrouwbare registratie. Dit betekent dat er tussen € 25.000,- en € 45.000,- meer opbrengsten zijn te verwachten bij een gelijkblijvende inspanning. Dit kan nog hoger worden omdat ook de lokale politie nu op afstand kan handhaven en eventueel verbaliseren met behulp van de nieuwe registratie.

Wanneer alle pleziervaartuigen geregistreerd worden zal dit bedrag met 10% to 15% toenemen.

Minder diefstal door:

- Overschrijven is niet meer mogelijk na aangifte van diefstal;
- Verwacht wordt dat risico op diefstal afneemt;
- Grotere kans op terugvinden van gestolen pleziervaartuigen.

Het verbond van verzekeraars geeft aan dat de schadelast van gestolen motorschepen in 2004 is opgelopen tot € 2,5 miljoen. De verwachting is dat diefstal zodanig onaantrekkelijk wordt dat tussen de 10% en 20% minder diefstallen zullen plaatsvinden. Dit betekent dat de schadelast gemiddeld 15% zal afnemen met een bedrag van € 390.000,-

De totale schadelast van alle pleziervaartuigen bedraagt € 2,8 miljoen, bij een 15% afname betekent dit een bate van € 420.000.

Minder schade door:

- Door verhogen van pakkans wordt langzamer gevaren daardoor minder schade aan walbescherming en kunstwerken;
- Minder milieuschade bijvoorbeeld, lawaai in natuurgebieden, traceerbaarheid bij illegale olielozingen.

Het onderhouden van de walbescherming is een zeer kostbare zaak. Een meter walbescherming kost ongeveer € 200,-. Verschillende waterbeheersinstanties (Waterschappen) geven aan dat het terugdringen van te snel varen minder schade aan walbescherming zal ontstaan. De mate van schade reductie is ook voor deze organisaties lastig aan te geven. Een reële

aanname is, wanneer we uitgaan dat per snelle motorboot hierdoor 1 meter walbescherming minder hoeft te worden hersteld betekent dit een besparing van $55.000 * € 200 = € 1$ miljoen. Niet alleen de snelle motorboten varen te hard maar ook de overige pleziervaart draagt hieraan bij, maar een stuk minder. Uitgaande van 50 % van de 250.000 pleziervaartuigen die door te snel varen schade aanbrengen betekent dit een besparing $125.000 * € 200,- = € 2,5$ miljoen

De kwantitatieve baten zijn in onderstaande schema's afgezet tegen de initiële kosten en de exploitatielasten van de verbeterde registratie.

Kosten/baten model voor verbeterde registratie Snelle Motorboten

Kosten	Omschrijving	Jaar 0	Jaar 1	Jaar 2	Jaar 3	Jaar 4	Jaar 5	Totaal
RDW	Project verbeterde registratie	2.500						
	Exploitatie Snelle motorboten		460	460	460	460	460	
		2.500	460	460	460	460	460	4.800
Baten								
Maatschappelijk	Minder schade aan walbescherming		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
	Extra opbrengsten verbalen		40	40	40	40	40	
	Minder schadelast door diefstal		100	100	100	100	100	
			1.140	1.140	1.140	1.140	1.140	5.700
Bruto resultaat								900

(bedragen* € 1000)

Kosten/baten model voor verbeterde van alle pleziervaartuigen

Kosten	Omschrijving	Jaar 0	Jaar 1	Jaar 2	Jaar 3	Jaar 4	Jaar 5	Totaal
RDW	Project verbeterde registratie	2.500						
	Exploitatie vaartuigenregistratie		900	900	900	900	900	
		2.500	900	900	900	900	900	7.000
Baten								
Maatschappelijk	Minder schade aan walbescherming		2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	
	Extra opbrengsten verbalen		40	40	40	40	40	
	Minder schadelast door diefstal		400	400	400	400	400	
			2.940	2.940	2.940	2.940	2.940	14.700
Bruto resultaat								7.700

(bedragen* € 1000)

Kwalitatieve baten

Naast de kwalitatieve baten zijn ook baten te benoemen die voor de eigenaar/houder gelden.

- Meer rechtzekerheid voor de eigenaar door:
 - Gestolen pleziervaartuigen kunnen niet meer overgeschreven worden;
 - Meer betrouwbare handel;
 - Betere traceerbaarheid van gestolen pleziervaartuigen dus terugvinden van gestolen eigendommen;
 - Verhaal bij doorvaren na aanvaringen (opheffen van anonimiteit).

- Baten voor de watersportbranche door:
 - Door het toenemen van het aantal “showroomcontacten” is een kans om hieraan ook andere commerciële activiteiten te koppelen.

De RDW heeft meer omzet van registraties en registratie bewijzen, echter de RDW is verplicht om kostendekkend te werken en wordt door de Minister van Verkeer en Waterstaat ook op deze wijze gecontroleerd.

6.2 Kosten versus opbrengsten snelle motorboten

Kosten versus opbrengsten

	Jaar 1	Jaar 2	Jaar 3	Jaar 4	Jaar 5
Projectkosten	2.500.000				
Steekproeven	171.000				
	2.671.000				
Initieel opname tarief	€ 47,25				
	2.693.250				
Volumes					
Aantal initiele opname's	57.000				
Regulier 1e registraties	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000
Reguliere tenaamstellingen	14.000	14.000	14.000	14.000	14.000
Tarief/kostprijzen					
1e Registratie (Deel 1A+ovb)	€ 37,00	€ 37,00	€ 37,00	€ 37,00	€ 37,00
Tenaamstelling (deel 1B)	€ 10,25	€ 10,25	€ 10,25	€ 10,25	€ 10,25
Branche tarief	€ 25,00	€ 25,00	€ 25,00	€ 25,00	€ 25,00
Opbrengsten					
1e Registratie	296.000	296.000	296.000	296.000	296.000
Tenaamstelling	143.500	143.500	143.500	143.500	143.500
Branchewerkzaamheden	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000
	3.332.750	639.500	639.500	639.500	639.500
Huidige Opbrengsten SMB					
1e registratie	€ 30,00	€ 30,00	€ 30,00	€ 30,00	€ 30,00
Tenaamstelling	€ 30,00	€ 30,00	€ 30,00	€ 30,00	€ 30,00
	240.000	240.000	240.000	240.000	240.000
	420.000	420.000	420.000	420.000	420.000
	660.000	660.000	660.000	660.000	660.000
Kosteneffekt	20.500- -3%	20.500- -3%	20.500- -3%	20.500- -3%	20.500- -3%

Zoals uit bovenstaand model blijkt kan een sterk verbeterde registratie van snelle motorboten kosten neutraal worden uitgevoerd.

6.3 Projectkosten

De initiële kosten zijn de kosten voor de uitvoering van het project om de beschreven registratie te ontwerpen, realiseren en implementeren en de bijbehorende processen/procedures en regelgeving aan te passen. Het systeem heeft een vergelijkbare opzet als de registratie voor motorvoertuigen. De geschatte inspanning bedraagt 18.500 uur. Daarnaast zijn er kosten begroot voor het benodigde communicatietraject en de realisatie van externe middelen zoals inspanningen van derden.

De opbouw van deze kosten zijn in onderstaand model verwerkt.

Projectbegroting Verbeterde vaartuigen registratie			
	Uren	Tarief	
Projectinspanning	18500	€ 100,00	€ 1.850
Communicatie			€ 500
Externe middelen			€ 150
Totaal			€ 2.500
(bedragen * 1000)			

6.4 Kosten voor en door de watersportbranche

De bedrijven in de watersportbranche die willen en kunnen participeren in de registratie van pleziervaartuigen krijgen te maken met kosten die enerzijds noodzakelijk zijn om een erkenning aan de vragen bij de RDW en anderzijds kosten te voldoen aan eisen van deze erkenning.

- Erkenning voor bedrijven: Aanvraag Eerste erkenning (tarief 2006) eenmalig € 500,-
Instandhouding per jaar € 175,-
- Instandhouding beveiliging online aansluiting per jaar (tarief 2006) € 18,-

Een erkend bedrijf moet voldoen aan een aantal eisen om een eerste registratie en wijziging tenaamstelling te kunnen uitvoeren.

- Een computer met een internetverbinding
- Een deugdelijke printer (minimaal een inkjetprinter)
- Looplamp
- Eenvoudig gereedschap (om toegang tot het identificatienummer te verkrijgen)

De HISWA vereniging waarbij veel watersportbedrijven bij zijn aangesloten heeft een indicatie gegeven wat de kosten van de werkzaamheden zijn die nodig zijn om een eerste registratie uit te voeren.

- Identificatiekosten van pleziervaartuig ongeveer € 25,- De hoogte van dit bedrag is vastgesteld op basis van vergelijkbare werkzaamheden in de bromfietsbranche voor het schouwen. Dit tarief is aan marktwerking onderhevig. Daarnaast worden eventuele additionele werkzaamheden apart in rekening gebracht.

6.5 Tarieven na de initiële opname

De tarieven beschreven in deze paragraaf zijn kostendeekkende tarieven op het prijspeil 2006. Deze tarieven zijn gelijk aan de tarieven als die voor een kentekenbewijs van een motorvoertuig. De reden hiervan is dat de gemaakte kosten voor de RDW gelijk zijn

Bij de kentekening van vaartuigen zijn de volgende reguliere diensten en tarieven van toepassing:

- | | | |
|---------------------------------------|---------------------------------------|----------|
| • 1 ^e Registratie vaartuig | Kentekenbewijs Deel 1A | € 37,- |
| • Wijziging tenaamstelling | Kentekenbewijs Deel IB | € 10,25 |
| • Vervanging kentekenbewijs | Totale set | € 29,50 |
| • Erkenning voor bedrijven | Aanvraag Eerste erkenning tarief 2006 | € 500,-; |
| | Instandhouding | € 175,- |

De HISWA vereniging waarbij veel watersportbedrijven bij zijn aangesloten heeft een indicatie gegeven wat de kosten van de werkzaamheden zijn die nodig zijn om een eerste registratie uit te voeren.

- Identificatiekosten van pleziervaartuig ongeveer € 25,- De hoogte van dit bedrag is vastgesteld op basis van vergelijkbare werkzaamheden in de bromfietsbranche voor het schouwen. Dit tarief is aan marktwerking onderhevig. Daarnaast worden eventuele additionele werkzaamheden apart in rekening gebracht.

7 Bijlage 1

Basisregistratie vaartuigen

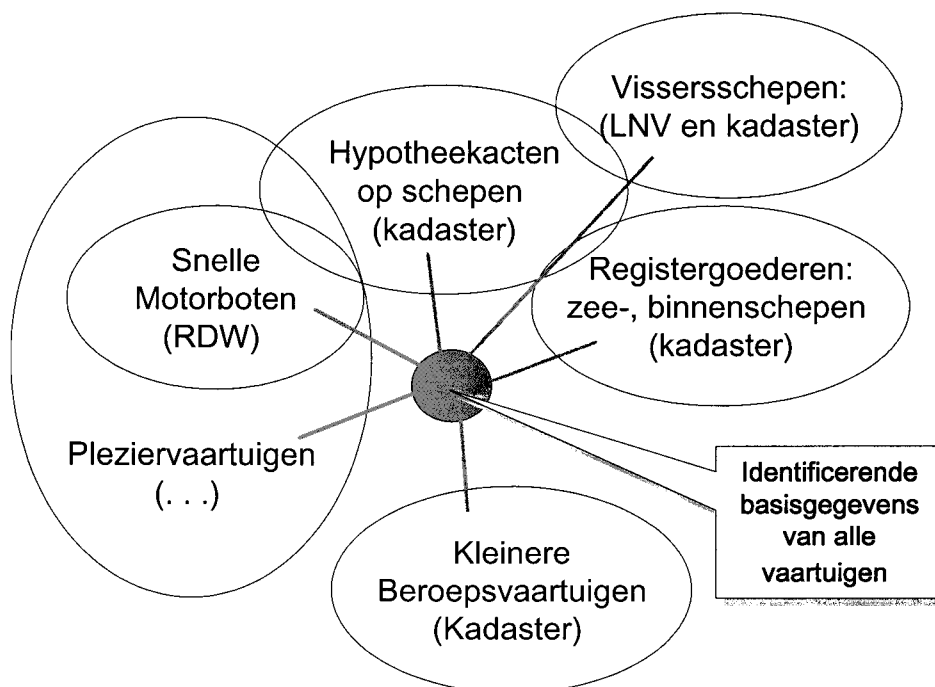
Bij de uitvoeringstoets komt de vraag naar voren hoe het register snelle motorboten samenhangt met een toekomstige basisregistratie vaartuigen. Evenals de voertuigen zal er in Nederland op termijn een basisregistratie vaartuigen worden ontwikkeld. Wat kan de relatie zijn tussen deze toekomstige basisregistratie en de registratie snelle motorboten, en in hoeverre fungeert de registratie snelle motorboten als een basisregistratie. De twee paragrafen in deze bijlage gaan in op deze twee vragen.

Basisregistratie vaartuigen en registratie snelle motorboten

In de geest van stroomlijning basisgegevens zal het doel moeten zijn dat de basisregistratie vaartuigen 100% van de vaartuigen bevat. Dit omvat zowel pleziervaartuigen waaronder de snelle motorboten als de beroepsvaartuigen waaronder binnenvaartschepen, zeevaartschepen en vissersschepen.

Momenteel worden slechts gedeelten hiervan geregistreerd, waarbij de verschillende registraties verschillende doelen dienen. Tussen deze registraties bestaat overlap.

Gezocht moet worden naar een gemeenschappelijke kern van vaartuig identificerende gegevens, die de basis kan vormen voor deze verschillende registraties. Deze kern betreft de authentieke gegevens die met elkaar de 'basisregistratie vaartuigen' vormen. Zie het schema hieronder.



Het doel van een basisregister Vaartuigen is om uiteindelijk een dekkende registratie te worden van alle vaartuigen. Nader te bepalen is echter hoe het begrip 'vaartuigen' eenduidig kan worden gedefinieerd. Een dergelijke eenduidige definitie ontbreekt momenteel in de geschetste deelgebieden.

De witte vlekken moeten worden opgevuld. Een grote groep ongeregistreerde vaartuigen bestaat uit pleziervaartuigen niet gekwalificeerd als snelle motorboot en waarvoor geen hypotheek is afgesloten. Er zijn naar schatting circa 250.000 pleziervaartuigen in Nederland. Daarvan zijn ca. 60.000 de snelle motorboten, de overige zijn niet geregistreerd. Het aantal bij het Kadaster geregistreerde schepen (binnenschepen, zeeschepen en hypotheek/ eigendomsrecht vastlegging) bedraagt 50.000 schepen.

Het registratieproces van de identificerende gegevens kan opgezet worden vergelijkbaar met de voertuigenregistratie:

1. verplicht identificeren en registreren bij eerste tenaamstelling in samenwerking met bedrijven in de branche,
2. een kentekenbewijs in meerdere delen ter waarborging van een veilig transactieproces bij overdracht van eigendom,
3. een stelsel van periodieke en ad hoc controles vergelijkbaar met de voertuigkeuringen, waarmee de administratieve en de operationele werkelijkheid regelmatig onderling worden getoetst.

Op basis van deze kenmerken is de basisregistratie een kwalitatief hoogwaardige bron voor vaartuigidentificatie en de relatie tussen vaartuig en eigenaar, en kan het worden ingezet als basis voor handhaving, opsporing, hypothecaire registratie etc.

Elke registrerende instantie kan gegevens naast de identificerende gegevens vastleggen, waar nodig voor uitvoering van de eigen taken:

gegevensset	inhoud
Basisset authentieke gegevens	kenteken (bij Kadaster wordt de term ID nummer gehanteerd), Craft identification number/ andere unieke identificatie van het vaartuig. merk, type, kleur, basiskenmerken eigenaar (persoon of organisatie)
aanvullend RDW registratie snelle motorboten	materiaal,..
aanvullend Hypotheken (kadaster)	acte, bedrag, ..
aanvullend Registergoederen (kadaster)	laadvermogen, ..
...	...

Vanuit de ervaring van de RDW met de voertuigenregistratie en de voorstaande hernieuwing van de registratie snelle motorboten is de RDW bereid om de mogelijkheden te onderzoeken om de basisregistratie met de identificerende gegevensset op te zetten en te voeren. Een aspect daarbij is de vraag in hoeverre de processen en registratie rond de snelle motorboten al functioneert op een wijze, die uit te breiden is naar een basisregistratie van identificerende gegevens van alle voertuigen. Een eerste verkenning van de mate waarin de registratie snelle motorboten voldoet aan de eisen die aan een basisregistratie worden gesteld, staat in de volgende paragraaf.

Registratie snelle motorboten en de 12 eisen aan een basisregistratie

Het programma stroomlijning basisgegevens heeft een twaalfal eisen geformuleerd, waaraan een basisregistratie dient te voldoen. De Tweede Kamer heeft deze eisen aan een basisregistratie vastgesteld. Deze eisen stammen reeds uit 2001, maar zijn nog steeds maatgevend. In de totstandbrenging van de basisregistraties personen, bedrijven, voertuigen, percelen, adressen en gebouwen worden de eisen vertaald naar wetgeving en beheersprocessen. In een studie naar de kentekenregistratie voertuigen is gebleken dat die registratie een goede invulling is van de twaalf eisen. In de rapportage aan de Tweede kamer (oktober 2005) is vastgesteld dat RDW aan de eisen voldoet en alleen op onderdeel wetgeving nog een aanpassing nodig is.

De RDW is voornemens om de registratie snelle motorboten analoog aan de voertuigregistratie in te regelen. Hieronder wordt de registratie snelle motorboten tegen het licht van de twaalf eisen gehouden, waarbij rekening wordt gehouden met uitbreiding van een basisset van authentieke gegevens naar het bredere vaartuigendomein. Hieruit blijkt dat de registratie grotendeels voldoet aan de eisen.

Het belangrijkste aandachtspunt ligt bij de driehoek *terugmeldplicht*, *verplicht gebruik* en *kwaliteit* van de registratie: de huidige registratie is vervuild. Zodra het proces stringenter is ingericht, zal er geen vervuiling aan de voorkant van het proces meer optreden en kan gestart worden met een opschoonactie. Het verplicht gebruik, het verplicht terugmelden en verwerken van de terugmeldingen kan pas worden ingesteld nadat de registratie is opgeschoond. Bij het verplicht gebruik zal tevens de domeinafbakening van belang zijn. Afnemers moeten weten voor welke voertuigen zij verplicht de gegevens moeten afnemen bij de RDW. Wanneer er een basisregistratie van een beperkte set identificerende gegevens bestaat voor alle voertuigen, vervalt dit laatste aandachtspunt.

Hieronder volgt de analyse per eis;

1. De registratie is bij wet geregeld

De basis voor de registratie snelle motorboten staat in het Binnenvaart Politie Reglement (BPR). De registratie snelle motorboten zal als zodanig verder niet als wettelijke basisregistratie gaan fungeren. Een basisregistratie voertuigen zal apart en nieuw bij wet moeten worden ingevoerd.

2. Terugmeldplicht afnemers

De grootste huidige afnemer is de politie, in het kader van handhaving en opsporing. Met de politie en andere afnemers worden bilateraal afspraken over terugmelding gemaakt conform het kentekenregister voertuigen over terugmelding. Voorwaarde is een hoge inhoudelijke kwaliteit van het register; zie ook eis 9.

3. Verplicht gebruik door de hele overheid

Het verplichte gebruik is momenteel niet wettelijk vastgelegd. Verplicht gebruik van de registratie snelle motorboten is mogelijk zodra de kwaliteit op orde is; zie eis 9. Het verplicht gebruik in de zin van een basisregistratie wordt pas echt van toepassing wanneer er een brede basisregistratie vaartuigen komt.

4. Duidelijkheid over aansprakelijkheid

De RDW hanteert bij de voertuigenregistratie geen specifiek aansprakelijkheidsregime. In de praktijk van de afgelopen 10 jaar zijn geen aansprakelijkheidszaken naar voren gekomen die te maken hadden met de gegevenskwaliteit. Mocht een geval zich voordoen, dan handelt de RDW conform de Algemene Wet Bestuursrecht. Deze werkwijze voldoet voor de voertuigen en zal naar verwachting ook voldoen voor vaartuigen.

5. Realisatie en exploitatie tegen redelijke kosten

De financiering van de pleziervaartuigenregistratie zal in eerste instantie worden opgezet volgens het model van de voertuigenregistratie: Overheden betalen niet voor de gegevens. De eigenaar van het vaartuig betaalt bij inschrijving of overschrijving een tarief voor het kentekenbewijs. Deze systematiek resulteert in realisatie en exploitatie tegen redelijke kosten. Mochten er overheidsbrede afspraken worden gemaakt over de financiering van basisregistraties, zal de financiering van de voertuigenregistratie hier op worden aangepast, en kan de RDW eveneens de financiering van de vaartuigenregistratie aanpassen.

6. Duidelijkheid over inhoud en bereik

Voor wat betreft de snelle motorboten is de definitie niet haarscherp vastgelegd en afgebakend. Een snelle motorboot is een pleziervaartuig van minder dan 20 meter lang dat sneller vaart dan 20 kilometer per uur. De criteria voor het wisselen van motoren, bij welke belading de boot deze snelheid kan bereiken en dergelijke zijn niet gedefinieerd.

Gezien de visie van een centrale set van authentieke gegevens van alle vaartuigen en de registratie snelle motorboten als een van de bestaande specifieke registraties die op de centrale basisregistratie aansluiten, is de inhouds- en domeinafbakening niet van direct belang voor deze analyse. Bij de onderdelen terugmelding en verplicht gebruik is al vastgesteld dat die pas adequaat kunnen worden ingericht wanneer er een brede basisregistratie vaartuigen is dat alle vaartuigen omvat.

7. Sluitende afspraken en procedures tussen houder en gebruikers

De RDW heeft bij de voering van de basisregistratie voertuigen een methodiek ontwikkeld waarbij de procedures tussen houder en gebruikers in detail worden vastgelegd in bilaterale Service Level Agreements. Dergelijke overeenkomsten zullen ook bij de registratie snelle motorboten worden ingezet. De eerste afnemer van de registratie, de politie, is ook een grote afnemer van de basisregistratie voertuigen en heeft daardoor ook reeds ervaring met de SLA's.

8. Duidelijke procedures met betrekking tot de toegankelijkheid

In de Service Level Agreements worden ook de in te zetten kanalen afgesproken evenals de te bieden beschikbaarheid van de registratie over die kanalen. Maandelijks rapporteert de RDW aan de afnemers over de gerealiseerde beschikbaarheid. Deze procedure is conform de huidige praktijk rond de basisregistratie voertuigen.

9. Stringent regime van kwaliteitsborging

Onderscheiden worden kwaliteitsborging bij de bron, kwaliteitsborging tijdens het verwerkingsproces, kwaliteitsborging in het gebruik van de gegevens en de organisatie van de kwaliteitsbeheersing. Het kwaliteitsregime dat de RDW hanteert bij de voertuigenregistratie en zal hanteren bij de registratie snelle motorboten, geeft aandacht aan elk van deze vier onderdelen. Samengevat bestaat dit uit het werken met RDW erkende bedrijven voor eerste registratie, duidelijke procedures bij de postkantoren voor overschrijvingen, een gereguleerde interne administratieve organisatie met beschreven en geïmplementeerde processen, gedetailleerde service level agreements en het periodiek laten uitvoeren van kwaliteitsaudits op de erkende bedrijven, postkantoren en de RDW zelf.

10. Afnemers worden op een niet vrijblijvende wijze betrokken bij de besluitvorming

Voor de voertuigenregistratie en ook de registratie snelle motorboten werkt de RDW met bilaterale accountoverleggen, waarin ook mogelijke wijzigingen in gegevens of dienstverlening aan de orde komen. Deze praktijk functioneert naar wens bij zowel RDW als afnemers.

11. Positie binnen stelsel basis- en authentieke registraties is duidelijk

De positie van de registratie snelle motorboten en een toekomstige basisregistratie vaartuigen is duidelijk binnen het stelsel van basisregistraties:

1. identificeert de groep van vaartuigen (respectievelijk op de korte termijn specifiek de snelle motorboten)
2. legt identificerende kenmerken vast van de vaartuigen
3. identificeert de relatie tussen het vaartuig en een houder: hierbij legt de RDW een relatie met de registratie personen via het Burgerservicenummer, en met de registratie bedrijven en instellingen via het Bedrijfsnummer.

12. Zeggenschap berust bij een overheidsinstantie en er is één minister verantwoordelijk

Vaartuigen: de zeggenschap berust bij de Minister van V&W. In het Besluit Informatievoorziening rijksdienst 1990 ligt vast welke Minister verantwoordelijk is voor welke deelgebieden van informatievoorziening. Daarin is vastgelegd dat de Minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk is voor de informatievoorziening rondom voer- en vaartuigen.

Conclusies en vervolgstappen

Om te komen tot een basisregistratie vaartuigen zal er een keuze gemaakt moeten worden voor inrichting. De inrichting zoals in dit hoofdstuk geschetst, met een basisregistratie die van alle vaartuigen een beperkte set van identificerende gegevens vastlegt laat ruimte voor specifieke doelregistraties bij verschillende overheden en biedt tegelijkertijd de voordelen van een goed functionerende basisregistratie. Belangrijk daarbij is dat het geen puur administratieve registratie moet zijn, maar een operationele in de zin dat de administratieve werkelijkheid en de materiële werkelijkheid aan elkaar worden getoetst.

De RDW is goed in staat om deze registratie op te zetten en te voeren, vanuit de ervaring met de kentekenregistratie voertuigen, die op basis van dezelfde criteria is opgezet. De te nemen stappen zijn als volgt:

1. Het domein (in de eindsituatie) aangeven voor een basisregister vaartuigen. De definities uit de verschillende wetten moeten naast elkaar worden gelegd en er moet op basis daarvan een definitie van "vaartuig" worden opgesteld. Wat is een registratieplichtig vaartuig en wat niet. De opblaasboot voor de kinderen is bijvoorbeeld vergelijkbaar met de skelter en zal niet onderwerp van registratie zijn.
2. De set van authentieke gegevens zal gemeenschappelijk moeten worden vastgesteld. Dit betreft in ieder geval het unieke identificerende nummer, het kenteken en de relatie tussen vaartuig en eigenaar.
3. Het identificeren en concreet benoemen van de toegevoegde waarde van een basisregistratie vaartuigen. Belangrijke toegevoegde waarde is er voor de handhaving en opsporing. Er is daarnaast bijvoorbeeld efficiencywinst wanneer er geen dubbele registratie en identificatie van vaartuigen plaatsvindt, en de registratie is een goede basis voor een verzekeringsregistratie, zoals ook bij de registratie voertuigen het geval is.
4. Inrichten op basis van een proces analoog aan de voertuigenregistratie, voor het realiseren van een operationele registratie, voorzien van de nodige kwaliteitsborging, en voor het bieden van bekende en herkenbare procedures aan burgers, bedrijven en afnemers van de registratie.
5. De wetgeving zal moeten worden aangepast, eventueel een aparte wet op de basisregistratie vaartuigen opstellen en vanuit de andere betreffende wetten en regelingen hier aan refereren.
6. Bij de uitwerking en invulling van deze stappen is een nadere analyse met andere partijen als Politie en Kadaster van belang en noodzakelijk.