



HIEMSTRA & DE VRIES

Quick scan

Ondermijning in de pleziervaart:
eigendomsregistratie als
(deel)oplossing?

In opdracht van het ministerie van Justitie en Veiligheid

30 april 2021

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1. Inleiding.....	3
Aanleiding	3
Doel van de quick scan	3
Aanpak van de quick scan	4
De context van de quick scan	4
Huidige mogelijkheden tot eigendomsregistratie van pleziervaartuigen	5
2. Wat maakt dat het inzicht in de problematiek van pleziervaart en ondermijning beperkt is?	8
Het zicht op jachthavens is beperkt.....	8
Het zicht op witwassen en ondermijning in relatie tot pleziervaartuigen is beperkt	9
3. Welk beeld hebben we gekregen van de aard en omvang van de (maatschappelijke)	
 problematiek van ondermijning en pleziervaartuigen en jachthavens?	11
Pleziervaartuigen zijn geliefd eigendom van criminele doelgroep	11
Witwassen met pleziervaartuigen lijkt eenvoudig en veelvoorkomend.....	12
Pleziervaartuigen worden ook gebruikt voor maritieme smokkel.....	12
4. Welk breder beeld van de problematiek rond pleziervaartuigen en jachthavens hebben we	
 gekrege?	14
Brede behoefte aan eigendomsregistratie bij vaartuigeigenaren	14
Brede behoefte aan eigendomsregistratie bij operationale diensten	15
5. De bevindingen in de kern	17
6. Eigendomsregistratie van pleziervaartuigen: wat is nodig om dit te realiseren?	18
Bijlage I – Interviews.....	19

1. Inleiding

AANLEIDING

Het Landelijk Informatie en Expertise Centrum (LIEC) heeft op 17 december 2015, vanuit haar rol als landelijk loket voor bestuurlijke signalen voor georganiseerde criminaliteit, een bestuurlijk signaal afgegeven met betrekking tot het onderwerp ‘frauderen en witwassen bij pleziervaartuigen’. Het LIEC had dit signaal ontvangen van de politie Midden-Nederland en destijds doorgeleid naar de toenmalige ministers van Veiligheid en Justitie (VenJ) en Infrastructuur en Milieu (IenM). Het bestuurlijk signaal constateerde onder meer het ontbreken van een registratiesysteem voor pleziervaartuigen, waardoor het eenvoudig zou zijn om crimineel geld wit te wassen. Tevens benoemde het bestuurlijk signaal lacunes in het bestaande registratiesysteem voor snelle motorboten. Los van dit signaal, is op 1 januari 2018 om technische redenen een verbeterd registratiesysteem voor nieuwe inschrijvingen van snel varende motorboten ingevoerd bij de RDW. Enkel voor een beperkte categorie was daarmee sprake van een eigendomsregistratie. Dit terwijl de insteek van het bestuurlijke signaal was om een registratieplicht over de volle breedte in te voeren.¹

Dit was ook de reden dat vanuit de brancheorganisatie van de watersportindustrie, de HISWA, in 2018 door middel van een ‘position paper’ opnieuw gepleit is voor een brede registratieplicht. Dit niet alleen vanuit het oogpunt van de aanpak van witwaspraktijken, maar bijvoorbeeld ook om achtergelaten wees- en sloopboten tegen te gaan, de kans op diefstal en heling van boten te verkleinen en de wildgroei aan lokale registratie-initiatieven tegen te gaan.

In maart 2019 is vervolgens opnieuw een appel gedaan op de ministers van (inmiddels) Justitie en Veiligheid (JenV) en Infrastructuur en Waterstaat (IenW) om vaart te zetten achter de benodigde maatregelen in dit kader. Ditmaal vanuit het Strategisch Beraad Ondernijning (SBO).

Op 5 november 2020 zijn Kamervragen gesteld naar aanleiding van berichten in de media met betrekking tot ‘Nederlandse schepen aan ketting in Italië door omstreden bootpaspoort’, waarin urgentie wordt gevraagd voor het sluitend maken van het registratiesysteem voor vaartuigen.² Door de onduidelijke status van het Internationaal Certificaat Pleziervaartuigen (ICP), wat geen officieel eigendomsbewijs is, werd ten onrechte onder de Nederlandse vlag gevaren in buitenlandse wateren.

Eind 2020, vijf jaar na het bestuurlijk signaal, is er nog geen registratieplicht voor pleziervaartuigen. Dit is de reden voor de opdracht voor het uitvoeren van deze quick scan. Vanuit JenV was namelijk aangegeven dat – voor het daadwerkelijk in gang kunnen zetten van een mogelijke wetwijziging ten aanzien van een registratieplicht voor deze vaartuigen – behoefte is aan zowel meer kwalitatieve als kwantitatieve informatie. Dit ter onderbouwing van de reikwijdte, noodzakelijkheid, wenselijkheid en concrete uitwerking van een mogelijke wetwijziging.

In januari 2021, tot slot, stuurde HISWA/RECRON een brief aan de ministers van JenV en IenW met daarin het voorstel om te starten met vrijwillige registratie in afwachting van een registratieplicht.

DOEL VAN DE QUICK SCAN

Doel van de quick scan is om op hoofdlijnen antwoord te geven op de volgende twee vragen:

- 1) Wat is de aard en omvang van de (maatschappelijke) problematiek met betrekking tot ondernijning en pleziervaartuigen en jachthavens?;
- 2) In hoeverre is de veel geopperde registratieplicht de geëigende en gerechtvaardigde oplossing en/of is sprake van alternatieve oplossingsrichtingen die beter passend zijn?

Uitgangspunt is om deze vragen te beantwoorden op basis van kwalitatieve ‘best beschikbare’ gegevens. Exacte gegevens zijn, mede door het ontbreken van een registratieplicht, zeer beperkt voorhanden.

¹ De roep om een registratieplicht gaat zelfs nog verder terug in de tijd dan het bestuurlijk signaal van het LIEC.

² <https://nos.nl/nieuwsuur/artikel/2354229-nederlandse-schepen-aan-ketting-in-italie-door-omstreden-bootpaspoort.html>

AANPAK VAN DE QUICK SCAN

Bovenstaande twee hoofdvragen hebben we vertaald naar de volgende deelvragen die voor ons leidend zijn geweest in ons onderzoek:

- Wat is de aard, omvang en ernst van de (totale) problematiek (zowel kwantitatief als kwalitatief) rondom pleziervaarten?
- Wat zijn de concrete knelpunten waar de betrokken diensten tegenaan lopen?
- Op welke wijze zou de mogelijk nieuw te initiëren registratieplicht de aanpak van de geschetste problematiek voor de betrokken diensten vereenvoudigen?
- Wat zou de reikwijdte van een mogelijk nieuw te initiëren registratieplicht dienen te zijn?
- Waar zou de mogelijk nieuw te initiëren registratieplicht een oplossing voor kunnen bieden?
- Wordt met de mogelijk nieuw te initiëren registratieplicht voorzien in een maatregel voor de problematiek, die niet op andere wijze (eenvoudig) opgelost zou kunnen worden? Welke mogelijke alternatieven zijn er? Welk mogelijk ander instrumentarium kan worden ingezet in de bestrijding van dit probleem? Wat zijn de voor- en nadelen hiervan?
- Kan zo mogelijk in kaart worden gebracht met welke administratieve lasten en capacitaire gevolgen een mogelijk nieuw te initiëren registratieplicht naar verwachting gepaard zou gaan?
- Op welke wijze zou de mogelijk nieuw te initiëren registratieplicht ingeregeld dienen te worden om deze ook daadwerkelijk werkend te krijgen?

Deze quick scan is gebaseerd op:

1. Een documentenstudie toegespitst op de relatie tussen pleziervaartuigen en ondermijning;
2. Een groot aantal interviews; en
3. Twee expertsessies.

In de interviews en beide expertsessies is gesproken met een brede vertegenwoordiging van publieke- en private partners met bovenstaande onderzoeksvragen als basis.³ Onder andere is gesproken met vertegenwoordigers van HISWA-RECRON (voorheen HISWA), het Openbaar Ministerie (OM) de politie (o.a. Waterpolitie, FINO-FINEC), Bureau Toezicht Wwft, de RDW, de Belastingdienst, Financial Intelligence Unit (FIU)-Nederland, De Landelijke Beslagautoriteit en gemeenten.

DE CONTEXT VAN DE QUICK SCAN

Voordat we stilstaan bij de conclusies van ons onderzoek, vinden we het belangrijk om meer informatie mee te geven over de context van dit onderzoek. De volgende zaken in de context van dit onderzoek vinden we noemenswaardig:

- We hebben een *grote bereidheid tot medewerking vanuit professionals in het veld* ervaren. In de drukke periode rond de kerstvakantie en ondanks de aangescherpte Covid-19-maatregelen is het gelukt om in verschillende interviews en expertsessies 33 personen te spreken. Professionals maakten bewust ruimte voor gesprekken, waren bijzonder bereidwillig om mee te denken over mogelijke aanvullende gesprekspartners en toonden eigenaarschap door aanvullende informatie en cijfers aan te leveren.
- *Met jachthavenmeesters in gesprek komen, is lastig gebleken*. Het contact is indirect verlopen via HISWA-RECRON.
- *Het stakeholdersveld is groot en onuitputtelijk* en bestaat uit veel belanghebbende (overheids)organisaties en onderdelen daarvan. In elk van de interviews kregen we minimaal twee nieuwe contactpersonen of organisaties om ook te bevragen.

³ Zie Bijlage I voor lijst van geïnterviewde organisaties. Ook is bijvoorbeeld contact gelegd met de VNG, het Verbond van Verzekeraars en de KNWV, maar dit heeft uiteindelijk niet in interviews geresulteerd.

HUIDIGE MOGELIJKHEDEN TOT EIGENDOMSREGISTRATIE VAN PLEZIERVAARTUIGEN

In het kader van deze quick scan hebben we allereerst in kaart gebracht wat de huidige mogelijkheden zijn om het eigendom van (plezier)vaartuigen te registreren, dan wel mogelijkheden om meer inzicht in het eigendom van (plezier)vaartuigen te krijgen. In deze inventarisatie kwamen meerdere opties in beeld.

RDW-registratie snelle motorboten

Het gaat hierbij om de mogelijkheid van eigendomsregistratie van snelle motorboten tot twintig meter lang en vanaf twintig kilometer per uur. Snelle motorboten dienen verplicht bij de RDW geregistreerd en op naam van de eigenaar gezet te worden. Ook wanneer een snelle motorboot wisselt van eigenaar geldt de verplichting van een overschrijving op naam van de nieuwe eigenaar bij de RDW. Kosten van eerste inschrijving zijn 55,90 euro en van overschrijving 30 euro. Deze registratieplicht bij de RDW is ingevoerd, aangezien het ontbreken van kentekenaansprakelijkheid van snelle motorboten maakte dat er te weinig mogelijkheden waren om de problematiek op het water het hoofd te bieden, zoals:

- Handhaving op en om het water wordt volgens de politie ernstig beperkt door het niet kunnen 'bekeuren op kenteken'.
- Diefstal van vaartuigen.
- Asociaal gedrag als gevolg van de anonimiteit op het water.⁴

De RDW-registratie snelle motorboten is geregeld in het Binnenvaartpolitiereglement (BPR). De RDW geeft op grond van artikel 8.01 Binnenvaartpolitiereglement (BPR) in samenhang met artikel 1 Regeling registratie Snelle Motorboten 1997 het registratiebewijs af voor snelle motorboten.

Teboekstelling schip bij het Kadaster

Vaartuigen kunnen bij het Kadaster worden ingeschreven om het juridisch eigendom vast te leggen. Deze mogelijkheid tot eigendomsregistratie is niet verplicht. Bij een teboekstelling schip via het Kadaster krijgt een schip een brandmerk met een uniek identificatienummer. Het eigendom van het schip ligt dan vast in de openbare registers. Ook wordt een teboekstelling schip door banken veelal als voorwaarde gesteld voor het afsluiten van een hypotheek. Verder kan er met een teboekstelling schip een zeebrief worden aangevraagd wanneer een zeeregistratie gewenst is. Het Kadaster verschaft een eigendomscertificaat bij een binnenvaartregistratie. Voor een teboekstelling schip wordt door het Kadaster een bedrag van 485 euro in rekening gebracht. De hoogte van dit bedrag lijkt met name samen te hangen met het feit dat een inspecteur scheepsregistratie ter plaatse komt voor het aanbrengen van het zogeheten brandmerk. De teboekstelling schip lijkt vooral in de binnenvaart een geëigende wijze van eigendomsregistratie en in mindere mate in geval van de pleziervaart.

Afgifte zeebrief (buitenland) door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

Het is voor pleziervaartuigen die op zee varen niet verplicht een zeebrief te hebben (voor zeeschepen die bedrijfsmatig varen wel). Voor pleziervaartuigen die internationale zeereizen maken, wordt wel geadviseerd om een zeebrief aan te vragen. Voorafgaand aan de afgifte van de zeebrief wordt de eigendom bij het Kadaster ingeschreven. De eigendom is hiermee juridisch geborgd, hetgeen zekerheid biedt. Voorts moet er in Nederland een contactpersoon aan de wal zijn, die dient als aanspreekpunt voor de Nederlandse autoriteiten. De zeebrief geeft het recht de Nederlandse vlag te voeren. Internationaal varen met een zeeschip zonder nationaliteit kan problemen veroorzaken, bijvoorbeeld bij het bezoeken van buitenlandse havens en bij calamiteiten. Een zeebrief is het bewijs van nationaliteit van het zeeschip en vergelijkbaar met een paspoort voor een zeeschip. De ILT toetst of het eigendom van het vaartuig voldoet aan artikel 311 Wetboek van Koophandel. Dit resulteert in een nationaliteitsverklaring waarmee het vaartuig binnen één maand bij het Kadaster te boek gesteld moet worden. Na het plaatsen van het brandmerk op het schip en de definitieve inschrijving bij het Kadaster wordt de zeebrief afgegeven. De kosten voor het verkrijgen van de zeebrief zijn volgens de HISWA circa 2000 euro.

⁴ Uitvoeringstoets naar verbeterde registratie van snelle motorboten, RDW, 8-2-2006.

Internationaal Certificaat voor Pleziervaart (ICP)

Watersportbonden geven een Internationaal Certificaat voor Pleziervaart (ICP) uit, op basis van een convenant met het ministerie van IenW.⁵ Een ICP is uitdrukkelijk geen bewijs van nationaliteit en registratie zoals de zeebrief en geeft niet het recht de Nederlandse vlag te voeren. Het ICP is niet verplicht en heeft geen wettelijke basis, maar wordt veelvuldig gebruikt in de pleziervaart in het buitenland, ook binnen de Europese Unie (EU). Een ICP kost 33 euro. Recent was er veel commotie rond het ICP en zijn Kamervragen gesteld, aangezien buitenlandse criminelen in Nederland een ICP zouden aanvragen om vervolgens onder Nederlandse vlag te varen en bijvoorbeeld per pleziervaartuig drugs te smokkelen. Inmiddels zijn per 1 maart 2021 de regels aangescherpt in een nieuw convenant met de watersportbonden die het ICP uitgeven. De politie is nauw betrokken bij de totstandkoming hiervan. Met het nieuwe convenant wordt het ICP alleen nog verstrekt aan personen die de Nederlandse nationaliteit hebben en die in Nederland gevestigd zijn. Daarnaast zijn controles, die aan de aanvragen voorafgaan door de bonden versterkt. Er moet nu meer informatie over het schip door de aanvrager worden aangeleverd, zoals foto's van het vaartuig en het vaartuigidentificatienummer. Dit met het oog op meer controle op het ICP en het voorkomen van misbruik.

Watercraft Identification Numbers (WIN)

Ingevolge de Wet Pleziervaartuigen (lengte tussen 2,5 en 24 meter) moeten jachtbouwers en jachtimporteurs een administratie bijhouden van de door hun uitgegeven Watercraft Identification Numbers (WIN), gekoppeld aan de vaartuiggegevens. Er is geen centrale database van uitgegeven nummers. Bij aan- en verkoop moeten jachtmakelaars zover als mogelijk het eigendom van het vaartuig vaststellen (ingevolge de Wet ter voorkoming van witwassen en financieren van terrorisme (Wwft)) en gebruiken hiervoor onder andere het WIN. Het WIN is echter een fabrikantencode en zegt niets over de feitelijke eigendom. Dit nummer wordt afgegeven aan de producent zodat deze het vaartuig op de markt kan plaatsen. Er is dus vrijwel altijd een andere eigenaar. Dit nummer is ook in een aantal gevallen nodig bij inschrijving in buitenlandse registers.

Algemene Plaatselijke Verordeningen (APV's) – lokale vaartuigregisters

Op grond van Algemene Plaatselijke Verordeningen (APV's) zijn vele tientallen lokale vormen van vaartuigregisters ingevoerd, bijvoorbeeld met gebruik van ligplaats- of doorvaartvignetten, stickersystemen of tags (zoals in Amsterdam en Haarlem).

Registratie van zendapparatuur en noodbakens en -zenders – Agentschap Telecom

Veel pleziervaartuigen zijn voorzien van maritieme zendapparatuur. In geval van gebruikmaking van zogeheten Very High Frequency (VHF)-zendapparatuur is men verplicht tot het aanvragen van een machtiging bij het Agentschap Telecom. Het Agentschap geeft hiervoor een zogeheten roepletter (callsign) af. Ook noodbakens of Noodzenders (Emergency Position Indicating Radio Beacon (EPIRB)) van pleziervaartuigen moeten geregistreerd worden bij het Agentschap Telecom. Het Agentschap geeft na de registratie hiervoor een MMSI-nummer uit (Maritieme Mobile Service Identiteit nummer). In geval de waterpolitie bijvoorbeeld een eigenaar aan een vaartuig willen kunnen koppelen, biedt in sommige gevallen het opvragen en vorderen van deze gegevens uitkomst.

BTW-verklaring

Om aan te tonen dat de Belasting Toegevoegde Waarde (BTW) op pleziervaartuigen binnen de EU is voldaan, kunnen eigenaren een BTW-verklaring opvragen op basis van de eerste factuur. De Douane registreert de afgegeven BTW-verklaringen, gekoppeld aan het vaartuig.

⁵ Convenant ter bevordering van de afgifte van het Internationaal Certificaat voor Pleziervaartuigen.

HISWA pleit voor identificatie en registratie van álle boten. Een lappendeken aan vaartuigregisters dat niet eens dekkend is voor alle boten dient omgezet te worden naar één systeem waarin alle boten zijn geïdentificeerd en geregistreerd.

Dit vormt een deel van de oplossing bij het bestrijden van ondermijnende criminaliteit. De boot wordt hiermee uit de anonimiteit gehaald en daarmee ook de eigenaar. De aantrekkelijkheid voor illegale transportactiviteiten (wapens, drugs, mensensmokkel) verdwijnt. Witwaspraktijken en belastingontduiking door eigenaren van pleziervaartuigen wordt zeer lastig gemaakt. Bij diefstal kunnen boten sneller teruggevonden worden en 'omkatten' wordt bemoeilijkt. Registratie en identificatie is ook een antwoord op de groeiende problematiek van achtergelaten sloopboten in jachthavens en openbaar vaarwater.

www.hiswarecron.nl , 02-07-2019

Zoals uit het bovenstaande blijkt, is sprake van een aantal mogelijkheden – afhankelijk van het soort vaartuig – om het eigendom van vaartuigen te registreren. Enkel voor snelle motorboten (onder de 20m en sneller dan 20 km/u) is ook sprake van een *verplichting* tot eigendomsregistratie. Voor eigenaren van pleziervaartuigen leidt deze brede variëteit aan (semi-)eigendomsregistraties nogal eens tot onduidelijkheid, zoals we op meerdere fora, in artikelen en recente Kamervragen terug hebben kunnen zien. Hierbij gaat het vooral om het feit dat er verschillende opties zijn, waarbij ook nog eens verschillende instanties betrokken zijn. Denk daarbij aan de teboekstelling schip door het Kadaster, de afgifte van de zeebrief door IL&T en de ICP die door de watersportbonden wordt uitgegeven. Ook voor de operationele diensten maakt dit het toezicht er niet eenvoudiger op. Dit kwam eveneens terug in de door ons gehouden expertsessies in het kader van deze quick scan. Vanwege deze 'lappendeken aan registraties', zoals dat blijkbaar wordt beleefd, pleit HISWA-RECRON ook voor een meer eenduidige registratiewijze.

Weliswaar biedt de registratie bij het Kadaster formeel de mogelijkheid voor juridische eigendomsregistratie, ook voor de categorie pleziervaartuigen die in deze quick scan centraal staat, maar dit betreft vooralsnog geen verplichte eigendomsregistratie. Bovendien – zo kregen we terug in de interviews en expertsessies – ziet deze registratiemogelijkheid vooral op binnenvaartschepen en niet zozeer op pleziervaartuigen. Daarnaast is deze wijze van eigendomsregistratie relatief duur, relatief omslachtig en sluit deze registratie minder aan op de reguliere werkwijze van onder meer politie en Belastingdienst, dan dat het geval is bij de RDW-registratie. Ook booteigenaren en burgers zijn minder bekend met deze registratiewijze. Dit alles is mede oorzaak van het feit dat breed gepleit wordt voor uitbreiding van de huidige RDW-registratie op snelle motorboten naar ook de categorie van grotere pleziervaartuigen.

2. Wat maakt dat het inzicht in de problematiek van pleziervaart en ondermijning beperkt is?

Inzicht in de problematiek van pleziervaartuigen in relatie tot ondermijning is beperkt. Zowel over het reilen en zeilen binnen jachthavens in het algemeen als over het verband tussen pleziervaartuigen en ondermijning en witwassen zijn weinig gegevens beschikbaar. Waarom dit inzicht beperkt is, werken we uit langs de volgende twee lijnen:

1. Het zicht op jachthavens is beperkt.
2. Het zicht op witwassen en ondermijning in relatie tot pleziervaartuigen is beperkt.

HET ZICHT OP JACHTHAVENS IS BEPERKT

Er zijn meerdere oorzaken aan te wijzen, die maken dat het zicht op de jachthavens – en daarmee ook op ondermijnende praktijken gerelateerd aan de pleziervaart – beperkt is.

Nederland telt veel jachthavens

Nederland telt meer dan 1000 jachthavens, groot en klein, commerciële havens, verenigingshavens en gemeentelijke havens. Een precies aantal jachthavens is niet te noemen, aangezien verschillende definities worden gehanteerd. Het in 2015 door Waterrecreatieadvies onafhankelijk vastgestelde aantal van 1365 jachthavens geeft een betrouwbare indicatie. Het gaat dus om een omvangrijk aantal. Deze context maakt mede dat het zicht op de jachthavens in veel gevallen beperkt is. Alleen in en rond Almere zou bijvoorbeeld al sprake zijn van 123 jachthavens en 23.591 ligplaatsen, uitgaande van het advies 'Toekomst jachthavens in Almere' van 26 juni 2019.

Jachthavens liggen in veel gevallen afgelegen en bieden een grote mate van anonimiteit

De ligging van jachthavens is in veel gevallen afgelegen, buiten het zicht van omwonenden of doorgaand verkeer. In de interviews kwam naar voren dat in sommige gevallen sprake is van soortgelijke problematiek als bij recreatieparken, waar mensen in relatieve anonimiteit gedurende een (langere) periode verblijven. Ook in sommige jachthavens zou sprake zijn van tijdelijke bewoning en samenkomst van zogeheten 'rakkers en stakkers'. Vooral in de wintermaanden, wanneer de bedrijvigheid van seizoensgasten afneemt, zouden sommige jachthavens te typeren zijn als vrijplaatsen. Steeds meer jachthavens houden inmiddels een nachtregister bij, waarin op basis van een identiteitsbewijs of reisdocument wordt geregistreerd wie in de jachthaven overnacht. Echter, nog lang niet alle jachthavens doen dit.

Er is soms nog winst te behalen in de samenwerking tussen jachthavenmeesters en overheidsdiensten

Jachthavenmeesters zijn doorgaans gastheer en aanspreekpunt in de jachthavens en kennen deze van binnen en van buiten. Voor overheidsdiensten kunnen zij een belangrijke bron van informatie zijn. Uit gesprekken met overheidsdiensten blijkt dat onderling nauw contact niet in alle gevallen vanzelfsprekend is. In veel gevallen hangt dit bijvoorbeeld sterk af van de onderlinge relatie tussen de jachthavenmeester en bijvoorbeeld een wijkagent of de betreffende medewerkers van de gemeente of men samen optrekt in het veilig houden van de haven.

Toezicht en handhaving in jachthavens is zeer versnipperd

In jachthavens komen verschillende overheidsdiensten vanuit verschillende bevoegdheden. Het toezicht is sterk versnipperd tussen de waterpolitie, de politie van het basisteam en de vele buitengewone opsporingsambtenaren (BOA's). Met name het toezicht door BOA's is zeer versnipperd; zo zijn er BOA's van Rijkswaterstaat, ILT, Waterschappen, lokale BOA's (gemeentelijk en Waternet), van Staats Bosbeheer, van de Vissportfederatie, Utrechts Landschap, enzovoorts. Wanneer BOA's afwijkende zaken waarnemen, is er niet één centrale plek om dat te melden of te registreren. Informatie uit jachthavens komt daarom moeilijk bij elkaar, waardoor overheidsdiensten geen eenduidig beeld hebben. Het is lastig voor de diensten om op deze wijze goed op elkaar in te spelen en in elkaars verlengde te werken.

Focus ligt vooral op zeehavens, jachthavens zijn nog relatief een blinde vlek

Mede in het verlengde van de belangrijke economische functie van zeehavens en het feit dat met name ook de zeehavens kwetsbaar zijn in het kader ondermijning (zie bijvoorbeeld de cocaïnehandel), lijken de zeehavens prioriteit te krijgen boven de jachthavens, die toch met name een recreatieve functie vervullen.

Nauwelijks aandacht voor recreatievaart en jachthavens in nationaal beleid

We kregen terug dat er geen nationaal beleid op jachthavens is, omdat die onder de gemeentelijke bevoegdheid vallen. Daarnaast is het zo dat de Wet Pleziervaartuigen productwetgeving betreft, die weinig te maken heeft met het gebruik van pleziervaartuigen, wat tot het beleidsdomein van IenW behoort. Vandaar ook dat we terug kregen – zoals in het overleg met IenW – dat de recreatievaart en de jachthavens tot op heden nog niet een goed belegd beleidsdomein op nationaal niveau zijn. Met name vanuit de uitvoerende diensten kregen we terug - vanwege de versnippering van de verantwoordelijkheden in dit kader - dat een duidelijk aanspreekpunt voor deze maatschappelijke problematiek op nationaal niveau als een gemis wordt ervaren.

HET ZICHT OP WITWASSEN EN ONDERMIJNING IN RELATIE TOT PLEZIERVAARTUIGEN IS BEPERKT

Los van het beperkte zicht op jachthavens, is ook het zicht op meer specifiek witwaspraktijken met pleziervaartuigen om meerdere redenen zeer beperkt.

Minder controles op het water van pleziervaartuigen van meer dan 20m en/of langzamer dan 20km/u

In het toezicht op het water door onder meer de waterpolitie zou de focus – mede in het verlengde van de registratieplicht voor snelle motorboten in combinatie met beperkt beschikbare capaciteit voor toezicht op het water – nu vooral liggen op deze snellere en kleinere categorie. De langere en/of langzamere pleziervaartuigen zouden relatief vaak ongemoeid gelaten worden. De RDW-registratie vormt een aangrijpingspunt en motivatie voor diensten om te controleren.

Pleziervaartuigen worden relatief weinig opgegeven bij de Belastingdienst

Pleziervaartuigen worden relatief weinig opgegeven bij de Belastingdienst, zo kregen we terug uit interviews met medewerkers van de Belastingdienst. Dit komt doordat deze in principe onder de voor box 3 vrijgestelde roerende zaken voor eigen gebruik of voor gebruik binnen het gezin worden geschaard. Dit wordt anders als het vaartuig wordt verhuurd. Ook als gevolg hiervan is het zicht beperkt.

Nauwelijks FIU-meldingen vanuit branche pleziervaartuigen

We kregen in een interview met medewerkers van FIU-Nederland terug dat het opvallend is – in tegenstelling tot wat je zou verwachten gezien de kenmerken van deze branche – dat er niet of nauwelijks meldingen worden gedaan vanuit de branche van bouwers en handelaren in pleziervaartuigen. Dit terwijl men op grond van de Wwft meldplichtig is en uit casussen blijkt dat veelvuldig contant geld in deze branche omgaat. Een subjectieve meldplicht geldt in geval van contante betaling bij verkoop van €10.000 of meer en de handelaar het vermoeden heeft dat de transactie samenhangt met witwassen of financiering van terrorisme. Handelaren in 'zaken van grote waarde' hebben ook een objectieve meldplicht indien de contante betaling bij verkoop €20.000 of meer bedraagt, ongeacht of een vermoeden van witwassen bestaat. Het beeld van de brancheorganisatie is dat bij een vermoeden van witwassen melding wordt gemaakt en dat in vrijwel alle gevallen geen sprake is van ongebruikelijke transacties, aangezien in het merendeel van de gevallen sprake zou zijn van digitale betalingen..

Beperkte prioriteit in aanpak witwassen voor pleziervaartuigenbranche

Beperkt beschikbare capaciteit in relatie tot het grote aantal signalen bij onder meer de politie en de FIOD noopt tot scherpe keuzes bij deze diensten welke zaken wel of niet worden opgepakt. Bij de FIOD loopt een aantal zaken in dit kader, maar in het algemeen horen we terug dat het aantal zaken in de pleziervaartuigenbranche beperkt is. Het ontbreken van eigendomsregistratie van pleziervaartuigen lijkt er mede debet aan dat dit soort zaken minder snel wordt opgepakt. Doordat eigendomsregistratie ontbreekt, vraagt dit soort zaken om relatief veel capaciteitsinzet en is sprake van een lage slagingskans. Dit aangezien

eerst arbeidsintensieve eigendomsrecherche nodig is om vast te stellen wie de eigenaar van een dergelijk vaartuig is, alvorens nader opsporingsonderzoek kan worden opgestart. Het ontbreken van eigendomsregistratie lijkt een drempel te zijn om aan deze zaken te beginnen. Tel hierbij op dat het vaststellen van eigendom in geval van pleziervaartuigen ook nog relatief complex is (in verhouding tot bijvoorbeeld voertuigen), aangezien deze vaartuigen niet voor de deur liggen en ook niet dagelijks worden gebruikt. Dit alles bezien in een context waarin sprake is van schaarste aan (politie)capaciteit voor de aanpak van dergelijke zaken.

3. Welk beeld hebben we gekregen van de aard en omvang van de (maatschappelijke) problematiek van ondermijning en pleziervaartuigen en jachthavens?

PLEZIERVAARTUIGEN ZIJN GELIEFD EIGENDOM VAN CRIMINELE DOELGROEP

In de interviews en expertsessies komt herhaaldelijk het beeld naar voren dat pleziervaartuigen een geliefd object zijn in criminele kringen. Daarvoor worden meerdere verklaringen gegeven, die met elkaar samenhangen:

1. Bezit van pleziervaartuigen is statusverhogend.
2. Bezit van pleziervaartuigen draagt bij aan anonimiteit en onder de radar blijven.
3. Bij pleziervaartuigen gaat het om een relatief veilige investering van crimineel geld, dat niet eenvoudig kan worden opgemerkt en kan worden afgepakt.

Voor de waterpolitie komt geregeld 'eigenaren' van pleziervaartuigen tegen, die beschikken over criminele antecedenten. Dat pleziervaartuigen een geliefd eigendom van criminelen zijn, zegt natuurlijk niets over het overgrote deel van de booteigenaren dat zich wel aan de wet houdt.

Bezit van pleziervaartuigen is statusverhogend

Het bezit van luxegoederen zoals een dure auto's of horloges werkt statusverhogend, zeker binnen de criminele doelgroep. Zo horen we in de interviews terug dat ook pleziervaartuigen een gewild luxe object voor criminelen zijn. Zo zouden waterscooters die zo'n €25.000 euro kosten massaal worden aangeschaft door 'instapcriminelen' uit de drugs wereld. Grotere bedragen worden niet alleen besteed aan 'patserboten', maar juist ook aan grotere maar onopvallende jachten. De prijs is vaak moeilijk te taxeren, maar het kan om miljoenen euro's gaan. Hierbij lijkt het in veel gevallen te gaan om criminele gelden, waarmee gepronkt wordt.

Bezit van pleziervaartuigen kan worden gebruikt om anoniem en onder de radar te blijven

Naast de functie van statussymbool, maakt ook de anonimiteit - mede als gevolg van het ontbreken van registratie van pleziervaartuigen, het gebrekkige toezicht en handhaving in dit kader en het feit dat de boten niet voor de deur in de wijk liggen - de pleziervaartuigen een aantrekkelijk bezit voor criminelen. Dit werd al geconstateerd in het Bestuurlijk Signaal van 2015. Ook kan de criminele pleziervaarder zich vrijwel anoniem op het water bewegen en is bij overtredingen niet of nauwelijks te traceren. Anoniem willen blijven past bij de criminele modus operandi. Pleziervaartuigen worden ook gebruikt door criminelen die zich (tijdelijk) schuil willen houden, bijvoorbeeld omdat zij gezocht worden door de politie.

Pleziervaartuigen: relatief veilige investering van crimineel geld, dat niet snel wordt opgemerkt en niet eenvoudig kan worden afgepakt

Criminelen kunnen vrij eenvoudig hun criminele geld investeren (en witwassen) in dure pleziervaartuigen terwijl zij uit het zicht blijven van opsporingsdiensten. Ook het afpakken van dit criminele vermogen is in de praktijk lastig. Bovendien behouden pleziervaartuigen voor langere tijd hun waarde, wat het tot geschikte beleggingsobjecten maakt. Dit geldt zeker voor luxe jachten met aankleding aan boord. Dit in tegenstelling tot auto's, die jaarlijks in waarde verminderen, ongeacht hoe intensief zij worden gebruikt.

Voorbeeld uit Bestuurlijk Signaal 2015

Op 2 augustus 2014 vond een dodelijke aanvaring plaats op de Vinkeveense plassen waarbij de veroorzaker doorvoer na de aanvaring. Vanwege de ernst en impact van deze gebeurtenis werd een grootschalige zoekactie naar deze boot opgezet door de politie. Alleen door deze enorme inzet kon de boot met schade uiteindelijk worden getraceerd. De boot bleek geregistreerd te staan op naam van een failliete BV. Normaal gesproken wordt een dergelijke inzet niet gepleegd en wordt de doorvaarder niet gevonden.

WITWASSEN MET PLEZIERVAARTUIGEN LIJKT EENVOUDIG EN VEELVOORKOMEND

Herhaaldelijk kregen we in de gesprekken met experts terug dat in de branche van pleziervaartuigen eigenlijk meerdere ingrediënten aanwezig zijn die maken dat de branche 'witwasgevoelig' is, dan wel dat er een grote kans op witwaspraktijken is.

De branche van pleziervaartuigen wordt gezien als branche met verhoogd risico op witwassen

Zo kregen we bijvoorbeeld terug uit de gesprekken met Bureau Toezicht Wwft dat de botenbranche internationaal als kwetsbare branche voor witwassen wordt gezien. Ook op nationaal niveau zien we dit bewustzijn terug, zoals bijvoorbeeld in de kennisbank voor het notariaat. De pleziervaartuigenbranche wordt gezien als een branche, waarin:

- Veel geld omgaat (een tweedehands jacht van de doelgroep – veelal gemotoriseerd - kost al snel 60.000 euro tot aan enkele tonnen euro's);
- De waarde van de goederen lastig vast te stellen is;
- In veel gevallen nog sprake zou zijn van cashbetalingen, dan wel girale betalingen waarbij de herkomst van de gelden lastig te traceren is, en;
- De meldingsbereidheid in het kader van de Wwft opvallend laag is. Ten aanzien van dit laatste punt werd vanuit FIU aangegeven dat zij niet of nauwelijks meldingen vanuit deze branche ontvangen, terwijl dit – gezien de aard van de branche – wel in de lijn der verwachting zou liggen. Gevolg van het gebrek aan meldingen is dat er ook minder onderzoeken worden opgestart. Het bovenstaande beeld is vooral gebaseerd op enkele onderzoeken.

Brabantse handelaar verdacht van witwassen en corruptie bij verkoop luxe jachten, FIOD valt bedrijf binnen
De FIOD (Fiscale inlichtingen- en opsporingsdienst) is woensdag binnengevallen bij het bedrijf van een Brabantse handelaar in schepen. Het vermoeden bestaat dat deze verdachte de verkoop van negentien jachten niet heeft gemeld bij de FIU (Financial Intelligence Unit). Het maken van zo'n melding is verplicht als een ondernemer denkt dat een transactie verband kan houden met witwassen of terrorismefinanciering.
Brabants Dagblad 25-02-2021

Pleziervaartuigen wisselen in veel gevallen snel van 'eigenaar'

Met name vanuit de waterpolitie is aangegeven dat zij waarnemen dat boten soms snel van eigenaar wisselen. Aangegeven wordt dat zij zien dat boten soms van hand tot hand gaan en dat sprake is van opvolgende aanschaf van steeds luxere jachten. Ook dit zou lastig te achterhalen zijn vanwege het ontbreken van eigendomsregistratie.

Politie: Witwassen via boot is kinderspel

Criminelen wassen steeds vaker geld wit door dure zeil- en motorboten te kopen. Dat schrijft de politie in een vertrouwelijk rapport. Door hiaten in de wet lukt het de politie nauwelijks om patserboten van boeven af te pakken.

Een eldorado voor boeven. Hierover spreekt de politie, als het gaat om de gebrekkige manier waarop in Nederland boten worden geregistreerd. Daardoor is het kinderspel om met dure jachten geld wit te wassen en toch uit het zicht te blijven van politie en fiscus. Die ontluisterende conclusie staat in een rapport van de politie Midden-Nederland, dat in handen is van deze krant.

AD 02-07-2018

PLEZIERVAARTUIGEN WORDEN OOK GEBRUIKT VOOR MARITIEME SMOKKEL

Pleziervaartuigen worden eveneens gebruikt als instrument voor het uitvoeren van criminele activiteiten, zoals drugssmokkel en mensenhandel. De politie geeft aan dat regelmatig drugs worden aangetroffen aan boord van pleziervaartuigen. In sommige gevallen worden daartoe geheime bergplekken ingebouwd met het oog op drugs- of mensensmokkel. Pleziervaartuigen lijken een aantrekkelijk instrument voor maritieme

smokkel, omdat zowel het zicht als de controle op pleziervaart en in jachthavens beperkt is.⁶ Dit in tegenstelling tot de grote zeehavens, waar aandacht voor drugscriminaliteit en toezicht daarop steeds verder toeneemt. Criminelen zoeken daarom naar andere mogelijkheden, liefst met een lagere pakkans. De weinig geregleerde pleziervaart zou die mogelijkheden bieden. Dit zou onder meer met de zogenaamde 'drop-off methode' gebeuren: criminelen gooien een eindje voor de kust drugs overboord, met een baken daaraan vast. Motorboten of vissersboten gaan vanaf de kust de zee op, halen de over boord gegooide drugs op en varen weer terug. Er is nog geen goed beeld van hoe deze smokkel met onder ander pleziervaartuigen precies verloopt. Veelal lijkt het hierbij te gaan om jachthavens in verbinding met de kustwateren en in enkele gevallen ook bepaalde jachthavens, die in verbinding staan met de binnenwateren.

Pleziervaart en visserij zouden onderaan staan in de prioritering van grenscontroles door de Koninklijke Marechaussee (KMar) en de Zeehavenpolitie.⁷ Er zouden slechts enkele ingeplande controledagen per jaar zijn, waarbuiten weinig controles plaatsvinden.⁸ De hoogste prioriteit ligt op ferry's en cruiseschepen, gevolgd door de beroepsvaart. Door dit gebrek aan toezicht is mensensmokkel of drugssmokkel via pleziervaartuigen een blinde vlek voor toezichthouders en opsporingsdiensten.

Amsterdammer smokkelt zes Albanese in zeiljacht bij Den Helder

De Koninklijke Marechaussee heeft gisteravond in Den Helder een 65 jarige Amsterdammer aangehouden als verdachte van mensensmokkel. Hij vervoerde in zijn zeiljacht zes Albanese.
NH nieuws 1-1-2020

25 illegalen verstoort op zeiljacht in haven IJmuiden

Op een zeiljacht in de haven van IJmuiden zijn zaterdagmiddag 25, vermoedelijk illegale, mannen en vrouwen in de kajuit aangetroffen door de marechaussee. Waarschijnlijk wilden ze naar Engeland varen.
Twee Nederlandse mannen van 25 en 26 jaar die ook op het schip zaten, zijn aangehouden op verdenking van mensensmokkel. Zij zitten vast. De marechaussee werd getipt dat er mogelijk vreemdelingen aan boord van het schip zaten.
Algemeen Dagblad, 15-08-2015

⁶ N. Struiksmā, C. Boxum, S.J. Hollenberg, N.O.W. Woestenburg Politiekunde, 'Onderwereld boven water: Zoektocht naar georganiseerde criminaliteit in de Noordelijke zeehavens' (2020), p. 28.

⁷ Inspectie Justitie en Veiligheid, 'Toezicht op de Maritieme Grenzen: Een onderzoek naar risicogestuurd grenstoezicht in de zeehavens' (2020), p. 23.

⁸ Idem, p. 30.

4. Welk breder beeld van de problematiek rond pleziervaartuigen en jachthavens hebben we gekregen?

BREDE BEHOEFTE AAN EIGENDOMSREGISTRATIE BIJ VAARTUIGEIGENAREN

Bij het in kaart brengen van de problematiek rond pleziervaartuigen bleek al snel dat de problematiek niet beperkt bleef tot ondermijnende praktijken. De problematiek bleek nadrukkelijk breder te zijn en daarmee ook de roep om eigendomsregistratie. Uiteenlopende redenen werden genoemd, zoals uit het onderstaande blijkt.

Behoeftte aan één duidelijke wijze van registreren

Bij booteigenaren in het algemeen lijkt de behoefte te bestaan aan één systeem, net zoals bij auto's, waarin gegevens als merk, type, bouwjaar en kentekennummer, gekoppeld aan eigenaarsgegevens, zijn opgenomen. In geval van eigendomsregistratie is men in het bezit een eigendomsbewijs van het pleziervaartuig, wat de positie van eigenaren versterkt bij onder meer koop- en verkooptransacties en bij de afhandeling van verzekeringskwesties. Ten slotte heeft de booteigenaar hiermee een eigendomsbewijs in handen dat voldoet aan de verplichtingen in dit kader in de ons omringende landen. Mogelijk zou dit ook uitkomst kunnen bieden voor de recente problematiek rond het ICP, maar dit zou nader onderzoek vergen aangezien ook andere landen dit dan zouden dienen te accepteren. n.

Pleziervaartuigen: 'veilig' eigendom van bonafide booteigenaren?

Bij aan- en verkooptransacties is het nu voor particulieren vrijwel onmogelijk na te gaan of de verkoper daadwerkelijk eigenaar is van de boot. Door het ontbreken van eigendomsregistratie is het bovendien niet mogelijk om te achterhalen hoe vaak een boot van eigenaar is gewisseld, zoals dat bijvoorbeeld wel het geval is bij auto's. De wens kwam in de gesprekken naar voren om ook voor plezierjachten – naar analogie van de werkwijze bij auto's – meer zicht te krijgen op de 'geschiedenis'. Dit mede tegen de achtergrond van het tegengaan van diefstal en heling van boten. Er is in de gevoerde gesprekken melding gemaakt van meerdere casussen waarbij mensen een gestolen boot hadden aangekocht zonder dit te weten.

Diefstal zou vaker lonen mede door ontbreken van eigendomsregistratie

Uit cijfers van de Stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit blijkt dat er jaarlijks zo'n 1200 boten worden gestolen. Aangegeven wordt dat boten een populair doelwit zijn. Ook horen we terug dat in relatief veel gevallen de gestolen boot niet meer wordt teruggevonden. Doordat een eigendomsregistratie en een kenteken ontbreken, is het voor de politie lastig om gestolen boten te traceren. Mede tegen deze achtergrond wordt bijvoorbeeld door de politie aan booteigenaren geadviseerd om een vaartuigvolgsysteem te gebruiken. De diefstal van pleziervaartuigen zou ook gepaard gaan met grote verzekeringsschade. Bovendien wordt bij aanwezigheid van eigendomsregistratie het doen van aangifte veel eenvoudiger en minder arbeidsintensief. Doordat aangiften slecht in de Basisvoorziening Handhaving (BVH) terechtkomen, komt er heel vaak geen internationale signalering in Schengeninformatiesysteem (SIS). Vaartuigen worden dan niet meer gevonden.

Fraude en oplichting eenvoudiger door ontbreken van eigendomsregistratie

Ook passeerden meerdere casussen van fraude en oplichting in de gevoerde gesprekken de revue. Zo is melding gemaakt van verzekeringsfraude, waarbij iemand een boot als gestolen had opgegeven, terwijl die niet in zijn of haar bezit was. Op de website van HISWA-RECRON wordt bijvoorbeeld gesproken over zogeheten aankoopmissers, waarbij boten wel betaald werden maar niet geleverd. Hier zouden veel voorbeelden van zijn. Ten slotte kwamen we ook onderstaande casus van oplichting tegen.

Casus van oplichting via beheerder botenstalling

Het is gebleken dat een verkoper van een boot ter waarde van €40.000 zich anoniem waant bij het meerdere malen uithalen van een oplichtingtruc. De boot staat gestald in een enorme stalling. De beheerder van de stalling krijgt te horen dat de boot is verkocht en dat de nieuwe eigenaar de stallingkosten overneemt en de boot zolang nog even in de stalling laat staan. Op het moment dat de nieuwe eigenaar zijn boot wil ophalen, blijkt deze inmiddels al te zijn opgehaald door een andere persoon die ook heeft betaald en in de veronderstelling verkeerde de rechtmatige eigenaar te zijn. De beheerder van de stalling is degene die toestemming heeft gegeven om de boot af te geven. De verkoper van de boot is gevlogen en blijkt niet makkelijk te vinden.

Over ondermijning – Politie Amsterdam Amstelland

BREDE BEHOEFTE AAN EIGENDOMSREGISTRATIE BIJ OPERATIONALE DIENSTEN

Ten slotte werd door operationele diensten vrijwel unaniem aangegeven dat zij in hun werk vaak met lege handen staan, dan wel in het efficiënt kunnen uitvoeren van hun werk gehinderd worden, door het ontbreken van een eigendomsregistratie van pleziervaartuigen.

Noodzaak tot eigendomsrecherche maakt dat zaak relatief vaak niet opgepakt wordt

Zoals reeds eerder is genoemd, is het feit dat pleziervaartuigen niet geregistreerd staan in de dagelijkse uitvoeringspraktijk een reden om geen werk te maken van zaken met betrekking tot pleziervaartuigen. In zo'n geval is eigendomsrecherche – oftewel het kunnen koppelen van een eigenaar aan een pleziervaartuig – aangewezen, waar men vaak niet aan begint, terwijl men dat eigenlijk wel zou willen. Ook de context van capaciteitschaarste is hierbij relevant. Zoals we ook uit de Landelijke Beslag Autoriteit terug hoorden, is het lastig om beslag te leggen op pleziervaartuigen, aangezien het eigendom in veel gevallen niet vastligt.

Uiteraard kan eigendomsregistratie worden omzeild door inzet van katvangers. Echter, uit de ervaringen van de registratieplicht van snelle motorboten blijkt dat ook in dat geval de registratieplicht soms van meerwaarde kan zijn. Zo bleek bijvoorbeeld vaker dat boten op naam staan van bejaarde dames. Dit soort opvallende zaken is dan voor opsporingsdiensten een aanwijzing dat er iets niet in de haak is.

Fiscaal: pleziervaartuigen vaker in de boeken

Een boot valt, net zoals een auto, onder roerende zaken voor persoonlijk gebruik, wat inhoudt dat deze niet hoeft te worden opgegeven voor de inkomstenbelasting. Dit wordt pas anders als de eigenaar de boot regelmatig verhuurt, of meerdere boten verzamelt. Ook kan de Belastingdienst tijdens een controle nagaan of de eigenaar de boot wel kan betalen met het inkomen dat hij heeft. Doordat het eigendom van pleziervaartuigen niet wordt geregistreerd, heeft de Belastingdienst niet altijd zicht op dit vermogen. Is de eigenaar tijdens een controle door de Belastingdienst in de jachthaven niet aanwezig, dan wordt het door gebrek aan registratie ook lastig te achterhalen wie de eigenaar is.

Optreden in geval van incidenten en overtredingen op en in relatie tot pleziervaartuigen

Bij brand aan boord waarbij een slachtoffer te water is geraakt en/of vermist is, zo kregen we terug, is het vaak een hele puzzel om gegevens te achterhalen. Bij calamiteiten in jachthavens waarbij meerdere pleziervaartuigen zijn betrokken, is het veelal zaak snel het eigenaarschap te achterhalen. Ook dit is geen sinecure, zeker niet als afmeerplekken in openbare wateren zijn. Voor de politie en bijvoorbeeld Rijkswaterstaat wordt het met een eigendomsregistratie en kenteken eenvoudiger om overtredingen op het water te constateren en te bekeuren, zoals snelheidsovertredingen, gevaarlijk vaargedrag en milieudelicten, waaronder het illegaal lozen van olie of afval vanaf het pleziervaartuig. De eigenaar kan aangesproken of aansprakelijk worden gesteld, ook wanneer anderen de boot besturen of daarop aanwezig zijn.

Problematiek van wees- en sloopboten in jachthavens

Melding is gemaakt van meerdere casussen waarbij vaartuigen worden achtergelaten in jachthavens en de eigenaar zich niet komt melden. Als gevolg dienen hoge kosten te worden gemaakt om deze vaartuigen te

verwijderen. Dit zou een steeds groter wordend probleem zijn. In ruime wateren, zoals het IJsselmeer en het Markermeer, worden ook weleens los drijvende pleziervaartuigen – zogeheten weesboten – aangetroffen waarvan de herkomst onduidelijk is. Het is zaak om op dat moment de eigenaar te achterhalen, waarbij allerlei scenario's de revue passeren: van even boodschappen doen tot aan van boord gevallen. Eigendomsregistratie zal dit na enkele jaren registratieplicht gemakkelijker maken en leiden tot minder achtergelaten boten.

Het grote contrast tussen de registratieplicht voor voertuigen over de weg en die over het water

Herhaaldelijk wordt het grote contrast tussen de registratieplicht voor voertuigen op de weg en grote en luxueuze jachten, waarbij het niet in de haak lijkt te zijn aangehaald. Volgens de diensten zou dit in veel gevallen niet goed uitlegbaar zijn. Dit in bewoordingen als 'het is toch niet uit te leggen dat je een snorfiets moet registreren, terwijl je bij de aanschaf van een kapitaal jacht niks hoeft te doen'. Doordat er geen eenduidige wijze van registreren is, zouden collega's bij de politie bijvoorbeeld ook niet goed weten hoe en wat ze moeten registreren als er zich een probleem met een vaartuig voordoet. Welke gegevens zijn belangrijk (rompnummers, motornummers registratienummers enz.)? Zijn vaartuigen goed geregistreerd, dan kan de aangifte geheel automatisch worden ingevuld, net als bij voertuigen het geval is. Dit betekent dat – na het invullen van het registratienummer – alle gegevens automatisch worden overgenomen.

Overlast in jachthavens en op pleziervaartuigen lastiger aan te pakken door ontbreken van eigendomsregistratie

Ook is tijdens de interviews melding gemaakt van tal van situaties waarbij het van meerwaarde wordt gezien om eigenaren van boten te kunnen aanspreken. Bijvoorbeeld in geval van boten in jachthavens waarop sprake was van prostitutie of terugkerende feestjes; de aanpak hiervan is in de praktijk vaker lastig gebleken door het ontbreken van een duidelijke eigenaar van de boot.

5. De bevindingen in de kern

Vrijwel unanieme behoefte van stakeholders aan eigendomsregistratie

In het zeer brede veld aan stakeholders – van OM tot aan HISWA-RECRON – werd vrijwel unaniem de behoefte aan uitbreiding van de eigendomsregistratieplicht van snelle motorboten (kleiner dan 20m en sneller dan 20 km/u) naar ook grotere en/of langzamere pleziervaartuigen geuit. Ook daar waar we vooral wilden inzoomen op de aard en omvang van de problematiek – nog los van mogelijke oplossingsrichtingen – kwam het punt van eigendomsregistratie steeds vrij snel op tafel. Ook het doorvragen naar mogelijke alternatieven voor de eigendomsregistratie leverde niet of nauwelijks iets op. Dit op zichzelf vonden wij al opvallend, maar zeker ook in de wetenschap dat het – ondanks eerdere pogingen – al zoveel jaren niet gelukt is om dit voor elkaar te krijgen. We hebben in onze quick scan daarom ook – in meerdere overleggen met de departementen van JenV en IenW – nadrukkelijk aandacht besteed aan de vraag wat de redenen zijn dat eerdere pogingen om dit vraagstuk op de agenda te zetten én om te zetten naar een wetgevingstraject zijn gestrand.

Meerdere factoren bemoeilijkten het om goed zicht te krijgen op de problematiek

Ten aanzien van dit vraagstuk bestaat het risico om in cirkels te blijven ronddraaien. Enerzijds wordt het in kaart brengen van de aard en omvang van de problematiek als basis gezien voor invoering van een registratieplicht. Dit terwijl anderzijds mede door het ontbreken van diezelfde registratieplicht, het nu juist lastig is om de aard en omvang van de problematiek in beeld te krijgen. Echter, het vooralsnog ontbreken van een registratieplicht ‘an sich’ is niet de enige reden gebleken dat het lastig was om goed zicht te krijgen op de problematiek van ondermijning in de pleziervaart. Zo speelt een rol dat het zicht op jachthavens in het algemeen relatief beperkt is. Tel hierbij op dat ook het in beeld krijgen van ondermijning en witwassen in de wereld van de pleziervaart om meerdere redenen complex bleek. Het in beeld krijgen van kwantitatieve gegevens bleek zeer lastig.

Het ontbreken van eigendomsregistratie van pleziervaartuigen zou ondermijnende praktijken relatief eenvoudig maken

Pleziervaartuigen lijken een geliefd en veilig bezit van de criminele doelgroep, mede doordat een registratieplicht voor deze categorie vaartuigen ontbreekt en ze ook lastig te ontnemen zijn. In beeld is gekomen dat de verkoop van pleziervaartuigen een gevoelige branche is voor witwaspraktijken; witwassen zou in deze branche – zo kregen we terug – eenvoudig en veelvoorkomend zijn. Echter, ook dit is moeilijk te kwantificeren, mede gezien het beperkt aantal meldingen, concrete zaken en het gebrek aan prioriteit als gevolg van afwezigheid van eigendomsregistratie. Ten slotte kwamen meerdere casussen naar voren waarbij pleziervaartuigen worden ingezet in het kader van maritieme smokkel.

Behoeft aan eigendomsregistratie bleek nadrukkelijk breder dan vanuit de invalshoek van ondermijning

Aankankelijk hadden we de quick scan vooral ingestoken vanuit de invalshoek ondermijning. Al snel kwamen we erachter dat de behoefte aan eigendomsregistratie breder is dan de problematiek van ondermijning. Zo kwam in interviews naar voren dat eigendomsregistratie niet alleen ondermijnende praktijken met pleziervaartuigen minder eenvoudig kan maken, maar vooral ook dat booteigenaren in zijn algemeenheid geholpen zouden zijn met eigendomsregistratie. Bijvoorbeeld in het tegengaan van diefstal van pleziervaartuigen. Bovendien passeerden in de interviews tal van casussen de revue waarin het ontbreken van eigendomsregistratie een handicap is voor de uitvoeringspraktijk. Ten slotte draagt eigendomsregistratie – zoals in het voorgaande punt al aan de orde is geweest – bij aan het krijgen van beter zicht op de aard en omvang van de problematiek.

Kortom, nagenoeg alle signalen vanuit alle stakeholders in de overlegde documenten, gesprekken en expertsessies wijzen in de richting van uitbreiding van de registratieplicht van pleziervaartuigen. Daarbij is het evenwel zaak te erkennen dat nog altijd sprake is van een gebrek aan harde cijfers om dit goed te onderbouwen. Hiervoor hebben we – naast het ontbreken van de eigendomsregistratie zelf – ook tal van andere oorzaken in beeld gekregen.

6. Eigendomsregistratie van pleziervaartuigen: wat is nodig om dit te realiseren?

Al jaren is gepleit voor eigendomsregistratie van pleziervaartuigen, steeds zonder succesvolle opvolging. Daarom hebben we in de gesprekken ook stilgestaan bij de vraag wat nodig is om het wél voor elkaar te krijgen. Uit deze exercitie kwamen de volgende punten naar voren.

Eigendomsregistratie via de RDW lijkt het meest voor de hand liggend

De RDW-registratie stond in vrijwel alle gevoerde gesprekken direct met stip op één in vergelijking met andere opties voor registratie voor pleziervaartuigen. Meerdere redenen werden hiervoor aangevoerd. Ten eerste speelt een rol dat in geval van de RDW-registratie aangesloten wordt bij de huidige wijze van registreren van snelle motorboten (en voertuigen). Van belang is namelijk dat de registratie via de RDW voor de operationele diensten goed aansluit bij hun reguliere uitvoeringspraktijk; de gegevens zijn voor de operationele diensten eenvoudig opvraagbaar, onder meer via een handzame app. De RDW-registratie aangaande snelle motorboten met een afmeting van maximaal 20 meter met een maximale snelheid van 20 km per uur op het water, kan mogelijk als basis fungeren voor nader onderzoek naar een passend registratiesysteem voor pleziervaartuigen. Aan eerdere inzichten die in het bestuurlijk signaal uit 2015 zijn weergegeven over de toepasbaarheid, kostenaspecten en dekking kunnen geen conclusies verbonden worden, aangezien er in 2018 een geheel verbeterd registratiesysteem in gebruik is genomen. Er is nader onderzoek nodig om hier actuele inzichten in te verkrijgen, alsmede te onderzoeken of andere opties beter passen bij de gestelde aandachtspunten. Het is hierbij ook van belang aandacht te hebben voor de recente ontwikkelingen met betrekking tot de zogeheten uitvoeringstoets Registratie Snelle Motorboten december 2020 geschreven door RDW in opdracht van ministerie van IenW.

Kies voor een brede insteek als basis voor het realiseren van RDW-eigendomsregistratie pleziervaartuigen

Meerdere redenen maken dat we adviseren om te kiezen voor een brede insteek als basis voor het in gang zetten van een RDW-registratie van pleziervaartuigen (en niet enkel of vooral de insteek van ondermijning en witwassen). Eigendomsregistratie van pleziervaartuigen lijkt weliswaar onmiskenbaar van belang voor een effectievere aanpak van ondermijnende praktijken, maar dit is nog altijd lastig te onderbouwen met kwantitatieve gegevens. Bovendien is het belang van het realiseren van eigendomsregistratie van pleziervaartuigen – zoals we hebben kunnen zien – nadrukkelijk breder. Tel hierbij – ‘last but not least’ – op dat met een bredere insteek ook beter aangesloten kan worden bij de systematiek van de RDW-registratie en het beleidsveld van het ministerie van IenW. Laat ruimte voor IenW om te bezien op welke wijze een registratieplicht voor wat betreft wetgevingssystematiek en grondslagen vanuit hun optiek het meest passend is. Hierbij gaat het bijvoorbeeld ook om de reikwijdte en de afbakening.

Initieer een interdepartementale werkgroep vanuit JenV en IenW om dit in gang te zetten

Gezien de meerwaarde van een registratieplicht vanuit de verschillende invalshoeken, is aan te bevelen ook vanwege die verschillende invalshoeken samen op te trekken in het proces om tot een eigendomsregistratie voor pleziervaartuigen te komen. Formeer daarom een interdepartementale werkgroep vanuit JenV en IenW, wellicht aangevuld met (klankbordsessies met) enkele sleutelfiguren vanuit de uitvoeringspraktijk. Het lijkt van belang om ook het watersportverbond – de KNWV – hier nauw bij te betrekken.

Ben je ervan bewust dat een registratieplicht alleen dé oplossing niet is

De registratieplicht voor pleziervaartuigen is nadrukkelijk geen allesomvattende oplossing voor de problematiek, zoals beschreven in deze quick scan. Wel kan eigendomsregistratie als startpunt en vliegwielen dienen. Registratie stelt samenwerkende overheidspartners in staat meer zicht op en inzicht in de problematiek rondom pleziervaartuigen te verkrijgen en op basis daarvan de aanpak verder vorm te geven en meer prioriteit te geven. Naast het initiëren van de eigendomsregistratie van pleziervaartuigen zou eveneens de problematiek in jachthavens en de pleziervaart in den brede meer structurele aandacht dienen te krijgen. Hetzelfde geldt voor de aanpak van witwaspraktijken gerelateerd aan de pleziervaartuigenbranche.

Bijlage I – Interviews

Interviews en expertsessie zijn gehouden met medewerkers van de volgende organisaties:

- Aanjaagteam Ondernijning
- Belastingdienst
- Bureau Toezicht Wwft
- Financial Intelligence Unit (FIU)
- Gemeente Enkhuizen
- Gemeente Den Haag
- HISWA/RECRON
- Landelijke Beslagautoriteit
- Ministerie van Defensie
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Ministerie van Justitie en Veiligheid
- Openbaar Ministerie Afpakken Crimineel Vermogen
- Politie
- Politie Eenheid Noord-Nederland
- Politie Landelijk Vaartuigenteam
- RDW
- Taskforce-RIEC Brabant-Zeeland