



St. Sector varen Steenwijkerland

Onderwerp: Verzoek tot eerlijke herziening van de VMR

Aan: de Gemeenteraad van Steenwijkerland,
Vendelweg 1, Steenwijk

Geachte Raadsleden,

Middels dit schrijven vragen wij uw aandacht voor de problematiek rondom het in 2021 ingevoerde nieuwe vaar- en verhuurbeleid in onze gemeente. Wij, de ondertekenaars, willen een constructieve bijdrage leveren om de negatieve gevolgen van dit beleid voor de Gieterse gemeenschap het hoofd te bieden, maar daarvoor hebben wij uw hulp nodig.

Onderstaand vindt u een uitgebreide toelichting van onze zijde. Wij hopen dat u uw invloed zult aanwenden om, in samenspraak met alle betrokken partijen, een transparant en evenwichtig beleid te ontwikkelen dat recht doet aan alle belanghebbenden en de toekomst van Giethoorn als toeristische bestemming veiligstelt.

Met vriendelijke groet,

Secretaris van de Stichting Sector Varen Steenwijkerland,

H. Arendshorst.

Vaar- en Verhuurbeleid Gemeente Steenwijkerland

"De toegenomen drukte van verhuur- en rondvaartboten op bepaalde momenten in de Dorpsgracht in Giethoorn vraagt om een nieuw vaar- en verhuurbeleid. Daarnaast was de oude vaarverordening niet meer actueel en in strijd met Europese regelgeving. Vanaf 2021 geldt het vaar- en verhuurbeleid voor de hele gemeente," aldus de gemeente Steenwijkerland in december 2020.

De gezamenlijke bootverhuurders, verenigd in de Stichting Sector Varen Steenwijkerland, zijn op zijn minst teleurgesteld, en velen van hen blijven hevig verontwaardigd over de uitvoering en uitwerking van het nieuwe vaar- en verhuurbeleid dat sinds 2021 van kracht is. Eén van de meest controversiële onderdelen van dit beleid is de VMR, de Vermakelijkhedenretributie (vaarbelasting). Hierbij worden de hoogte van het tarief, de rechtvaardiging van de VMR en de effectiviteit van de gemeentelijke handhaving sterk betwist.

Willekeur en Rechtsongelijkheid

Het nieuwe beleid van de gemeente Steenwijkerland is volgens eigen verklaring gebaseerd op zes uitgangspunten. In de praktijk blijkt echter dat aan geen van deze uitgangspunten volledig wordt voldaan. Hieronder lichten wij onze bezwaren bij elk punt toe.

1. Reguleren van de vaardrukke in de Dorpsgracht van Giethoorn

Volgens de gemeente was het reguleren van de vaardrukke in de Dorpsgracht de reden voor de invoering van de VMR. In reactie op het bezwaarschrift van de bootverhuurders werd echter aangegeven dat “regulering niet het primaire doel is van de verordening, maar het zorgen voor een bijdrage in de (extra) kosten die de gemeente heeft wegens de gemakkelikheden die worden gegeven.” Deze verandering wijst op een verschuiving van de focus naar financiële motieven, hetgeen niet wat destijds aan de gemeenteraad werd voorgelegd.

De bootverhuurders betogen dat de voorzieningen waarvoor de gemeente extra kosten claimt, zoals onderhoud, schoonmaak, nutsvoorzieningen, en personeelsinzet, in alle wijken van de waterrijke gemeente worden getroffen. Zij betwijfelen of de genoemde kosten daadwerkelijk hoger zijn voor het gebied tussen paal 1 en paal 5 dan in andere gebieden waarvoor geen extra belasting wordt geheven. Bovendien zijn er geen aantoonbare extra kosten gemaakt voor infrastructuur ter plaatse. De kosten die overblijven, zoals die voor het camerasysteem en coördinatie, zijn specifiek gericht op de inning van de VMR en hadden vermeden kunnen worden.

- *De bootverhuurders zijn bereid om bij te dragen aan de gemeentelijke kosten, maar betwisten de hoogte en rechtvaardiging van de opgevoerde kostenposten. Zij verzoeken de gemeenteraad te bemiddelen om tot een redelijk tarief te komen.*

Daarnaast heeft de gemeente aangegeven de vaardrukke te willen reguleren, maar heeft tegelijkertijd de verhuur van boten vrijgegeven onder Europese regelgeving. Deze versoepeling heeft juist geleid tot een sterke toename van het aantal verhuurboten. Met name door het toetreden van een aantal grootschalige aanbieders op de markt alsook door de bootverhuur activiteiten van vakantieparken. Aanbevelingen van het evaluatiebureau COMcept om ‘parkboten’ van een apart kenteken te voorzien voor monitoring en handhaving zijn niet geïmplementeerd.

Bovendien roept de vraag of dit beleid voldoet aan de Europese Dienstenwet juridische vragen op. De gemeente stelt dat regulering eigenlijk niet noodzakelijk is, wat de noodzaak van de VMR-heffing verder ondermijnt. Volgens COMcept zou een onafhankelijk oordeel over de juridische basis van dit beleid nuttig zijn.

- *De Dienstenwet biedt ruimte voor een maximum op vergunningen, mits goed onderbouwd en zonder onevenredige belasting voor bedrijven, zoals recentelijk bevestigd door de Raad van State.*

2. Uitbreiding van Handhaving en Gastheerschap

De effectiviteit van het handhavingssysteem is twijfelachtig. De gemeente stelt dat er een “beproefd systeem” wordt gebruikt, maar intern zijn er fouten gemaakt. Het ingehuurd bedrijf Metricks had de gemeente moeten attenderen op de lacunes in het systeem, maar dit is niet gebeurd. Men had bijv. nooit mogen beginnen met dit handhavingssysteem voordat alle kentekens op alle verhuurboten in de gehele gemeente bevestigd en gecontroleerd waren. Metricks is mede opgericht door een oud-ambtenaar en oud-consultant van de gemeente Steenwijkerland. Ze wisten dus van de hoed en de rand. Voorbeeld: het camerasysteem registreerde in de week van 11 t/m 15 augustus 2021 de meeste vaarbewegingen tussen 8:00 en 9:00 uur, wat onrealistisch is.

- *De bootverhuurders verzoeken de gemeenteraad om opheldering over de betrouwbaarheid en eerdere toepassingen van het handhavingssysteem.*

Daarnaast liet de handhaving te wensen over toen een bedrijf in 2022 vanaf een illegale locatie in de Dorpsgracht sloepen verhuurde zonder vergunning. De juridische afhandeling van deze overtreding nam het hele seizoen in beslag, wat leidde tot oneerlijke concurrentie. Ook de handhaving van eenrichtingsverkeer en geluidsoverlast blijft gebrekkig.

Op het gebied van gastheerschap is €10.000 besteed aan ‘VTRB gastheren’, maar dit zijn studenten die toeristen slechts de weg wijzen. Ondertussen kampt de VTRB (VVV) met geldgebrek en kan zij nauwelijks haar betaalde kracht behouden. Dit roept vragen op over de effectiviteit van deze uitgaven.

Het communicatie- en promotiebeleid van de gemeente richt zich ook op buitenlandse doelgroepen, de ‘verre buitenlanders’. Dit beleid is contraproductief omdat juist ‘hit and run’-toeristen, vaak nautisch onervaren, niet actief aangemoedigd hoeven te worden. Effectievere spreiding kan enkel worden gerealiseerd door focus op Nederlanders, Duitsers en Vlamingen.

- *De bootverhuurders verzoeken de gemeenteraad om het promotiebeleid van Giethoorn en Weerribben-Wieden te herzien en te richten op de meest geschikte doelgroepen.*

3. Bezoeker draagt bij

De basis voor het VMR-tarief is onrealistisch. De gemeente gaat uit van 785 verhuurbare uren per boot per jaar, terwijl de werkelijke verhuurtijd rond de 250 uur ligt. Bovendien wordt op dit moment geen betaald parkeren voor toeristen toegepast, wat een aanvullende inkomstenbron zou kunnen zijn. De opbrengsten uit parkeergelden zouden een deel van de VMR-kosten kunnen verlagen.

- *De bootverhuurders verzoeken de gemeenteraad om herziening van het VMR-tarief op basis van realistische cijfers en overweging van betaald parkeren voor toeristen.*

4. Proactief inspelen op verwachte groei van het aantal bezoekers

Er is vooralsnog weinig van terecht gekomen van het “proactief inspelen”. Er zijn geen extra verkeers- en parkeerfaciliteiten gecreëerd in de pas met uitbreiding vakantieparken. Er blijft sprake van ernstige verkeerscongestie op het smalle gedeelte begin Binnenpad-Kerkweg. De gewenste ontsluitingsweg daar laat nog steeds op zich wachten. Idem de jarenlange overlastsituatie in de nieuwbouw achter de Hylkemaweg en bij de Plus supermarkt en bijvoorbeeld aan de Kerkweg bij de nieuwbouw in Giethoorn-Noord. Er is sprake van achterstallig onderhoud aan de belangrijke toegangswegen Bartus Warnersweg en Deukten. Het parkeersysteem laat te wensen over.

Terwijl de verwachte groei eigenlijk meeviel werden er vlak voor de rechtzaak 1,5 miljoen bezoekers, volgens onderzoek van het bedrijf Metricks, *voor Giethoorn in 2023* uit de hoge hoed getoverd en breed gecommuniceerd. Dit terwijl er kort daarna in kleine kring cijfers van Marketing Oost gepresenteerd werden die 1,2 miljoen bezoekers telden *voor het hele gebied Weerribben-Wieden incl. Giethoorn*. Opmerkelijk is dat de gemeente in een schrijven zelf aangeeft meer vertrouwen te hebben in de tellingen van Marketing Oost dan van Metricks. Hoe verhoudt zich dat tot de tellingen door Metrics in de dorpsgracht voor de VMR? Ondertussen blijft die 1,5 miljoen wel in de media rondzingen. Deze cijfers kloppen niet. Ook is het onjuist te beweren dat alle bezoekers van Giethoorn het dorp vanaf het water zouden zien. En ten tijde van de periode waarover de betwiste aanslagen gaan was er al helemaal geen sprake van zoveel bezoekers.

Er kon wel een compliment aan de gemeente gegeven worden voor de vernieuwing van bruggen, bredere vonders, groenvoorzieningen, lantaarnpalen enz. en aanpassing van de fiets- en wandelpaden langs de dorpsgracht! Weliswaar achterstallig onderhoud, maar toch. Echter naar nu blijkt zijn er thans al meerdere vonder leuning verrot.

- *Graag zouden we zien dat de gemeenteraad de vinger aan de pols houdt bij de in de eerste alinea geschetste problemen en bevordert dat er realistische bezoekerscijfers worden gecommuniceerd.*

5. Behoud en versterking van het unieke karakter van Giethoorn

Giethoorn onderscheidde zich sinds 1992 door een verhuurvloot van milieuvriendelijke, streekeigen fluisterboten. Deze vloot maakte het dorp uniek door het duurzame en stille karakter van het varen. Sinds de invoering van de nieuwe vaarverordening in 2021 is deze duurzame erfenis echter aangetast.

Gedurende ongeveer twee jaar konden verhuursloepen met explosiemotoren – zonder kentekenbord en zonder betaling van de VMR – vanuit een vakantiepark in Ossenzijl door de Dorpsgracht varen, tussen paal 1 en 5. Ook anno 2024 zijn niet alle verhuurboten van elektromotoren voorzien en heeft de gemeente de eigenaren jaren uitstel gegeven om aan deze eis te voldoen. Daarnaast vaart er sinds de invoering van de vaarverordening een toenemend aantal brede rondvaartsloepen aangedreven door dieselmotoren, gedoopt en wel en netjes met kentekenbord, in de Dorpsgracht. Ook worden er boten zonder kentekenbord met benzinemotor bij zomerhuisjes verhuurd.

Dit beleid staat in schril contrast met de beloftes in het gemeentelijk Bidboek *“Land van Weerribben en Wieden”* (2018), waarin op pagina 13 vermeld staat: *“Lekker tempo hè. Boven onze wateren hangen geen blauwe benzinedampen. Die tijd is geweest. De complete verhuur- en rondvaartvloot van Steenwijkerland vaart volledig elektrisch en dat is – letterlijk! – een verademing. Fluisteren in plaats van racen. Lees: duurzaam genieten enz.”* Deze stelling is inmiddels zes jaar oud en wordt nog steeds niet waargemaakt. Op basis van dit bidboek heeft de hogere overheid projecten in de gemeente Steenwijkerland ondersteund met €6,4 miljoen.

In de praktijk blijkt het vaarbeleid nu minder duurzaam te zijn dan in 1992, toen fluisterboten Giethoorn uniek maakten. Het huidige beleid ondermijnt eerdere duurzaamheidsbeloften van de gemeente. Het bereikt bovendien het tegenovergestelde van wat beoogd werd: de streekeigen vaartuigen, zoals de unieke punters, nemen gestaag af in aantal.

- *Gezien het feit dat de belastingverordening in 2021 en deels in 2022 niet op alle verhuurbedrijven is toegepast, verzoeken de gezamenlijke bootverhuurbedrijven de gemeenteraad om bij een herziening van de VMR-tarieven dit gegeven mee te nemen in het kader van gelijke behandeling. Tevens vragen zij de gemeenteraad erop toe te zien dat eerder gedane duurzaamheidsbeloftes worden nagekomen.*

6. Heldere regels

Verkeersregels zoals breedtebeperkingen zijn onduidelijk of niet toegepast. Tijdens zomer 2024 waren breedtebeperkingen in de Dorpsgracht niet gehandhaafd en waren verkeersborden afgedekt. De onduidelijkheid leidt tot verwarring, vooral voor buitenlandse bezoekers.

- *De bootverhuurders verzoeken de gemeenteraad om heldere regels op te stellen en consistent toe te passen, zodat alle gebruikers duidelijkheid hebben.*

Gemeentelijk beleid bedreiging voor kleine ondernemers

De situatie is al zodanig verergerd dat sommige kleine ondernemers overwegen hun activiteiten te beëindigen. Een aantal van hen heeft deze beslissing zelfs al genomen: zo heeft één ondernemer zijn traditionele punters naar de sloop gebracht omdat het niet langer rendabel is om zijn bedrijf te blijven voortzetten onder de huidige belastingdruk. Dit is een zorgwekkend signaal en een direct gevolg van het gemeentelijk beleid dat op deze manier vooral de kleine, zelfstandige ondernemers treft.

Als dit beleid zonder aanpassing wordt voortgezet, zullen steeds meer kleine bedrijven in Giethoorn niet langer in staat zijn om te overleven. Dit zou leiden tot verlies van werkgelegenheid en een afname van het authentieke karakter van Giethoorn, wat juist aantrekkelijk is voor zowel inwoners als toeristen. Wij menen dat het gemeentelijke beleid hiermee het tegendeel bereikt van wat het voor ogen heeft, namelijk het beschermen en bevorderen van de leefbaarheid en het behoud van Giethoorn.

- *In de bijlage een ontluisterend voorbeeld van de gevolgen van de VMR voor de bootverhuurpraktijk in Giethoorn.*

Mogelijke acties bij uitblijven van resultaten

Indien deze actie richting de gemeenteraad niet het gewenste resultaat oplevert, kunnen wij niet anders dan benadrukken dat het huidige gemeentelijke beleid richting de recreatiesector in Giethoorn een doodlopende weg inslaat. Zonder realistische aanpassingen zal de relatie tussen de ondernemers en de gemeente blijvend verstoord raken. Dit zou niet alleen schadelijk zijn voor de betrokken partijen, maar kan op termijn ook het toeristisch erfgoed en de economie van Giethoorn negatief beïnvloeden.

Daarnaast willen wij aangeven dat, mocht de gemeente niet bereid zijn om in goed overleg naar een passende oplossing te zoeken, wij deze weigering zullen aanvoeren in het hoger beroep dat reeds loopt. De hardnekkige houding van de gemeente ten aanzien van een constructieve samenwerking zal in dat geval dienen als ondersteuning van onze argumenten. Dit zou verder benadrukken dat de gemeente in deze kwestie primair financiële motieven nastreeft, zonder oog voor de economische en sociale belangen van de lokale ondernemers en bewoners.

Mogelijk media-offensief

Mochten de voorgestelde maatregelen en de bereidheid tot dialoog door de gemeente niet worden overgenomen, dan overwegen wij daarnaast om de situatie publiekelijk onder de aandacht te brengen via een mediacampagne. Het is niet onze voorkeur om deze stap te nemen, maar wij achten het noodzakelijk om het verhaal in bredere kring te delen indien de toekomst van Giethoorn en haar ondernemers in gevaar blijft door het huidige gemeentelijke beleid.

Bereidheid tot samenwerking en Mediation

In het belang van een constructieve samenwerking en duurzame toekomst voor alle betrokkenen, willen wij echter benadrukken dat wij bereid zijn om gezamenlijk oplossingen te vinden voor specifieke knelpunten. Het gaat ons nadrukkelijk niet om overtoerisme, maar om praktische zaken die bijdragen aan de leefbaarheid en werkbaarheid van het dorp. Wij stellen daarom voor om met de gemeente in dialoog te gaan onder begeleiding van een onafhankelijke mediator, zodat er in een neutrale setting structurele verbeteringen kunnen worden besproken en bereikt.

Ter illustratie van onze bereidwilligheid, en in ruil voor een substantiële verlaging van de Vermakelijkhedenretributie (VMR), zijn wij zelfs bereid om in te stemmen met een maximale limiet op het huidige aantal vergunningen. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan aanvullende maatregelen, zoals aparte kentekenborden voor boten die vanuit vakantieparken opereren. Dit toont onze inzet om de gemeenschappelijke belangen te waarborgen.

Juridische grondslag voor maximalisatie vergunningen

Een recent arrest van de Hoge Raad, waarin het vergunningenstelsel van de gemeente Amsterdam werd beoordeeld, bevestigt dat het juridisch mogelijk is om een maximum in te stellen op het aantal vergunningen. Voorwaarde hierbij is wel dat het maximum goed onderbouwd is en dat bedrijven niet onevenredig zwaar worden getroffen door de maatregel. Wij menen dat dit arrest kan dienen als richtlijn voor een vergelijkbare hervorming van het vergunningenbeleid in Giethoorn. Op deze manier kan een evenwicht worden gevonden tussen regulering en de vrijheid van ondernemerschap.

Mogelijk alternatief : Vignettenstelsel

In aanvulling op onze huidige voorstellen willen wij ook de mogelijkheid van een vignettenstelsel als alternatief bespreken. Dit stelsel biedt een eerlijke en evenwichtige benadering om de kosten voor het onderhoud van de infrastructuur en de druk op de faciliteiten in Giethoorn te verdelen.

Een vignettenstelsel kan ervoor zorgen dat alle vaarweggebruikers, ongeacht hun herkomst of het type boot, op een uniforme en controleerbare wijze bijdragen aan de instandhouding van Giethoorn. In plaats van een specifieke belasting per doorgang of een selectieve heffing op lokale bedrijven, kunnen alle gebruikers via een eenvoudig te controleren vignet bijdragen aan de gemeentelijke kosten. Dit systeem zou niet alleen de kosten eerlijker verdelen, maar kan ook de administratieve lasten verminderen door een uniform systeem te introduceren dat minder afhankelijk is van registratiesystemen en handhaving.

Wij stellen voor dat de gemeenteraad dit alternatief serieus in overweging neemt. Het biedt een oplossing die recht doet aan alle partijen en waarborgt dat de financiële verantwoordelijkheid voor het behoud van Giethoorn eerlijk wordt gedeeld. Een dergelijk systeem kan bovendien helpen de huidige spanningen te verminderen door een eenvoudig en transparant systeem in te voeren dat alle gebruikers gelijk behandelt.

Samengevat

In deze brief verzoekt Stichting Sector Varen de gemeenteraad van Steenwijkerland om aandacht voor de negatieve gevolgen van het vaar- en verhuurbeleid dat in 2021 werd ingevoerd. Dit beleid, inclusief de Vermakelijkhedenretributie (VMR), heeft geleid tot aanzienlijke financiële druk op de bootverhuurders in Giethoorn en dreigt het unieke karakter van het dorp aan te tasten. De stichting uit zorgen over verschillende aspecten van het beleid:

- **Willekeur en rechtsongelijkheid:** Het beleid lijkt eerder gericht op financiële inkomsten dan op het reguleren van de vaardrukke, zoals aanvankelijk aan de raad was gepresenteerd. De VMR wordt als onevenredig en willekeurig ervaren.
- **Effectiviteit van handhaving en gastheerschap:** De stichting wijst op de gebrekkige en soms inconsistent toegepaste handhaving, waaronder het cameraproject dat storingen vertoonde, en de langdurige gedoogpraktijken van verhuurbedrijven zonder vergunning.
- **Onrealistische tarieven en aannames:** Het beleid gaat uit van onrealistische verhuurren per boot en legt de belastingdruk eenzijdig bij de bootverhuurders, terwijl toeristen geen bijdrage via parkeergelden leveren.
- **Duurzaamheidsbeloftes en het unieke karakter:** De stichting benadrukt dat Giethoorn zijn identiteit heeft opgebouwd rond milieuvriendelijke fluisterboten, en stelt vast dat de invoering van de vaarverordening heeft geleid tot een toename van vervuilende verhuurboten. Dit is in strijd met eerder gemaakte duurzaamheidsbeloftes van de gemeente, zoals vastgelegd in het gemeentelijk Bidbook.

Als alternatief stelt de stichting een eerlijke kostenverdeling voor, bijvoorbeeld door middel van een vignettenstelsel of een dynamisch betaalsysteem dat de lasten over vergunningen, parkeergelden en een kleine bijdrage per doorgang verdeelt. De stichting dringt aan op gelijke behandeling van alle ondernemers en op naleving van de duurzaamheidsdoelen zoals vastgelegd in gemeentelijke plannen.

Indien deze voorstellen niet het gewenste resultaat opleveren, overweegt de stichting verdere stappen, naast het hoger beroep een mediacampagne, om de problematiek onder de aandacht te brengen. Met deze brief benadrukt de stichting het belang van een eerlijke en toekomstgerichte aanpak die de leefbaarheid van Giethoorn en het behoud van het toeristische erfgoed waarborgt.

Het Bestuur van Stichting Sector Varen Steenwijkerland