



November 2012. Droog, zonnig en weinig wind.

EBA

Verslag van de EBA meeting in Bodrum. Met o.a. dat in oktober 2012 in Duitsland het besluit is genomen de Duitse schepenwet zodanig te wijzigen, dat vanaf 16 jaar niet meer tot 5 pk maar tot 15 pk zonder vaarbewijs mag worden gevaren.

Pagina 2 - 4

Rode diesel verdwijnt

NOVE heeft aan haar leden in de NOVE-Nieuwsbrief gevraagd of er onduidelijkheden zijn ten aanzien de wijziging van de Wet op de Accijns per 1 januari 2013 die betrekking hebben op het afschaffen van de „Rode Diesel” en deze voorgelegd aan de Douane. Pag. 5 - 8

Boot Holland

Het VNM heeft voor de eerste maal in haar bestaan een stand op de Boot Holland beurs in Leeuwarden. De beurs wordt gehouden van vrijdag 8 t/m woensdag 13 februari 2013.

We ontmoeten u graag op onze stand!
Pagina 10

Nieuw kanaal

Nederland is vanaf juni 2013 een nieuwe vaarroute rijker: de Veenvaart. Deze route voert door de Drentse en Groninger veenkoloniën. De verbinding Erica met Ter Apel is hier onderdeel van. Lees hier ook meer over op de betreffende site. Pag. 11 -12

VERSLAG EBA-MEETING BODRUM (TU) 19 – 20 oktober 2012

Algemeen:

De EBA najaarsbijeenkomst werd dit jaar op uitnodiging van Turkije gehouden in de havenplaats Bodrum. Aan deze bijeenkomst werd deelgenomen door 31 vertegenwoordigers uit 14 landen, (N, S, FIN, I, E, DK, GB, A, CH, PL, NL, D, CZ en TR), met daarnaast de International Maritime Organisation (IMO), International Sailing Federation (ISAF), Dutch Barge Association (DBA) en de RYA, welke het secretariaat voert. Voorzitter is nog steeds Peer Bent Nielsen (DK).

Tijdens het constitutionele gedeelte van de vergadering werd de Austrian Offshore Boating Association als nieuw lid toegelaten. Deze organisatie heeft ongeveer 5000 leden, welke voornamelijk op de Adriatische zee varen.

Verder werden alle leden verzocht hun ledenaantal door te geven aan het secretariaat i.v.m. de contributie berekeningen.

Aan het einde van de vergadering werd er een verkiezing gehouden voor een nieuwe vice-president uit de zuidelijke regio. Kandidaat waren Italië en Spanje. Als aflosser voor de Tsjech Juraj Groch werd de Italiaan Giancarlo Olimbo gekozen.

Na het constitutionele gedeelte werd de vergadering opgesplitst in de 3 werkgroepen, nl. Yachtcharter, Gas en Harbour safety. Ondergetekende heeft zitting in deze laatste werkgroep.

Harbour safety working Group:

In deze groep zijn naast Nederland ook Duitsland (vrz), Noorwegen, Finland, Zweden Denemarken, Italië en DBA vertegenwoordigd. Zoals in het vorige verslag vermeld is de (EU-werkgroep) ISO TC228/ WG8 bezig met het opstellen van een ISO standaard ten aanzien van inrichting en veiligheidseisen voor jachthavens. Deze WG heeft reeds een concept document N41 opgesteld. Hoewel de nationale ISO vertegenwoordigers van zeer veel landen, waaronder Nederland, België, Denemarken, Duitsland, Noorwegen, Zweden en Zwitserland te kennen hebben gegeven geen interesse in deze ISO standaard te hebben, gaat deze trein gewoon door en wordt men op een gegeven moment toch met een standaard geconfronteerd. Hoewel met de algemene strekking van document N41 valt te leven, is deze voornamelijk geënt op commerciële Marina's. De EBA tracht nu aanbevelingen te doen, waarbij de jachthavens worden gecategoriseerd, waarbij een duidelijk onderscheid zal worden gemaakt tussen kleinere verenigingsjachthavens en de grote Marina's. Zweden en Finland hebben reeds een eigen instructie voor jachthaven veiligheid. Dit document zal worden vertaald en aan de leden van de werkgroep worden toegestuurd.

Yacht charter working group:

De werkgroep verwacht eind november een voorstel tekst met aanhangsel gereed te hebben. Deze zal aan alle EBA leden worden toegezonden voor commentaar en verdere behandeling in de april vergadering.

(Vervolg op pagina 3)

(Vervolg van pagina 2)

Gas working Group:

Zoals eerder gemeld, heeft deze groep haar werk beëindigd, maar wil nog proberen e.e.a. geografisch in kaart te brengen voor publicatie op de EBA website.

Punten uit de algemene vergadering:

Licentie voor ernstvuurwerken in Duitsland.

Brief Watersportverbond over de noodzaak tot het hebben van een licentie voor het a/b mogen hebben van zwaardere Group I ernstvuurwerken. Hiertoe moet een theoretisch schriftelijk examen worden afgelegd in het Duits. Deze wet bestaat reeds vijf jaar maar is nooit gehandhaafd. De vertegenwoordiger van het DSV is bezig deze pyrotechnische signalen buiten de licentie te krijgen gezien de bijna onmogelijkheid voor een buitenlander dit examen af te leggen.

Boat scrubbing. Zweden toonde een filmpje over het onderwater schoonmaken van jachten. Zie www.boatwasher.se. Deze methode is zowel voor motorboten als zeiljachten geschikt. Kosten voor een kaart om drie maal per seizoen de boot schoon te maken is ongeveer € 60,-. Dit weegt niet op tegen de regelmatig terugkerende kosten van anti-fouling. De investering is ongeveer € 100.000.



Coastal Tourisme. De EU heeft een enquête doen rondgaan betreffende het toerisme langs de kusten van Europa. Deze enquête is echter zodanig opgesteld dat deze uitsluitend betrekking heeft op de invloed van de cruise-vaart op de verschillende havens. De EBA heeft in haar antwoord het economisch belang en de invloed van de pleziervaart voor de Europese havens benadrukt.

Duitse wetwijziging motorvermogen. In oktober 2012 is het besluit genomen de Duitse schepenwet zodanig te wijzigen, dat vanaf 16 jaar niet meer tot 5 pk maar tot 15 pk zonder vaarbewijs mag worden gevaren. Deze wet zal medio 2013 van kracht worden.

The EBA Position on Boat Registration. Voor alle duidelijkheid, hierbij de Engelse tekst:

The EBA and the European pleasure boating community support the EU Commission and the member states. Governments in their efforts to prevent terroristic attacks. However, the EBA believes that an EU wide registration scheme would not improve security, believing instead that the most effective security is achieved by engaging with the recreational boating community rather than by alienating them.

The EBA believes that the registration of all boats in the EU would require a substantial bureaucratic and financial effort both initially and subsequently in order to keep the registers accurate. This would certainly increase the costs of participation and so could discourage people from boating, which could have far reaching effects economically in the leisure marine industry.

The EBA position is therefore that the EBA opposes any move to establish a supra-national compulsory requirement for vessels to be registered.

Windfarms. Het EBA secretariaat heeft een Statement opgesteld voor de EBA positie t.o.v. Wind-

(Vervolg op pagina 4)

(Vervolg van pagina 3)

molenparken langs de kust. De vergadering vond dit Statement echter te onduidelijk en wil dit meer c.f. een eerder Duits voorstel opgesteld zien. In april zal een nieuw concept worden voorgelegd.

End of life boats. Tijdens de vergadering werd door een vertegenwoordiger van de UCINA Italian Marine Industry Association een voordracht gegeven over het uit dienst stellen en slopen van pleziervaartuigen. Na 50 jaar produceren van GRP boten neemt de hoeveelheid wrakken enorm toe. Het materiaal is moeilijk recyclebaar. De UCINA is al drie jaar bezig met het ontwikkelen van een methode om dit probleem op te lossen. Buiten het daadwerkelijke slopen is echter het eerste probleem 'Wat is de economische oplossing om de eigenaren er toe te bewegen om hun boot te laten slopen?'. Er zal een ELB werkgroep worden samengesteld onder Italiaans voorzitterschap om dit probleem te bestuderen.

Inland Waterways (IWW):

Duitsland gaat vanaf 2013 haar hoofdvaarwegen in categorieën A, B, en C plus overige onderverdelen. Aan de hand hiervan wordt de mate van onderhoud bepaald. Voor de overige vaarwegen, welke alleen door de recreatieve vaart wordt gebruikt, worden de lagere overheden of particuliere organisaties verantwoordelijk voor het onderhoud.

Gelijktijdig met de hervorming van de Rijkswateren is het Ministerie van transport aan het onderzoeken in hoeverre een bijdrage voor het gebruik van de waterwegen kan worden gevraagd. Geen tax!

Hierbij wordt ook samenwerking gezocht met de buurlanden en de CCNR. Voor de pleziervaart wordt eventueel de invoering van een vignet overwogen.

AIS: Op de Rijn is vanaf 1 december 2013 AIS voor schepen > 20 mtr. Verplicht en vanaf 2015 moet de AIS geïntegreerd zijn met Inland Ecdis.

Ook in Frankrijk worden steeds meer kanalen gesloten, ook in rijkere provincies. Door het zelfstandig kunnen beslissen van de provincies bestaat het gevaar dat de verbinding tussen vaarwegen wordt onderbroken.

Een aantal EBA leden vinden dat de IWW vaak onderbelicht worden in de algemene discussie, aangezien dit voor sommige landen in het geheel niet relevant is. Er is nu voorgesteld om een inland Waterways forum op te starten welke in eerste instantie d.m.v. het internet elkaar op de hoogte gaat houden. Initiële deelnemers zijn DMYV (D), PZM (PL), MSVO (A), DBA (UK) en KNMC/VNM.

ISAF report: De ISAF meldt de onbetrouwbaarheid van de Eperb, vaak geen alarm of te laat. Verder is er weer een ongeluk gebeurd door ondeugdelijk reddingsvest. Door het niet aanwezig zijn van een scrutchstrap werd bij het hijsen van de drenkeling het zwemvest over het hoofd getrokken en viel de drenkeling weer te water. Probleem blijft dat de industrie niet wil meewerken, aangezien de meeste reddingsvesten worden verkocht voor gebruik op de binnenwateren.

Opsteller en deelnemer Dick Sluijter (VNM)

GEEN TAX

Voor de
pleziervaart wordt
eventueel de
invoering van een
vignet overwogen.





Douane
Belastingdienst



Rode diesel verdwijnt vanaf 1 januari 2013

(behalve voor schepen, andere dan pleziervaartuigen)

Begin oktober 2012 heeft NOVE aan haar leden in de NOVE-Nieuwsbrief gevraagd of er onduidelijkheden zijn ten aanzien van de wijziging van de Wet op de Accijns per 1 januari 2013 die hoofdzakelijk betrekking heeft op het afschaffen van de „Rode Diesel”. NOVE heeft deze voorgelegd aan de Douane.

Het landelijke kantoor van de Douane (vaktechniek accijns) heeft hierop geantwoord. De ongewijzigde antwoorden vindt u hieronder.

VRAGEN RODE DIESEL Na 1-1-2013

PETROLEUM VRAAG: Gaat voor petroleum ook het hoge accijnstarief gelden?

ANTWOORD: Ja (petroleum is een halfware olie).

VRAAG: Indien bovenstaande vraag: Ja, zit er dan in hoogbelaste petroleum ook geen Solvent Yellow 124 herkenningmiddelen meer? (Is er dan geen gevaar voor misbruik van Jet-fuel?)

ANTWOORD: Met ingang van 1 januari 2013 is er voor halfware olie en gasolie nog maar één tarief. De term hoogbelaste petroleum zal dan niet meer gebruikt worden. Als brandstof voor luchtvaartuigen wordt kerosine gebruikt, ook een halfware olie. De brandstof voor luchtvaartuigen wordt niet voorzien van herkenningmiddelen (zie artikel 20, tweede lid, Uitvoeringsbesluit accijns. Daar wordt verwezen naar artikel 19 en dat artikel heeft betrekking op de bunkervrijstelling voor schepen). Deze regeling verandert niet per 1 januari 2013.

(Vervolg op pagina 6)



(Vervolg van pagina 5)

OVERGANGSTERMIJN VOOR VERKOOPPUNTEN, TANKWAGENS EN DEPOTS VRAAG: Voor tanks van gebruikers en voertuigen bestaat er een overgangstermijn, maar hoe zit het met verkooppunten (tankstations met vergunning om rode diesel te mogen verkopen), tankwagens en depottanks bij brandstofhandelaren. Dit product is nog niet verkocht. Mag brandstof, voorzien van herkenningmiddelen (rode diesel en petroleum) na 1-1-2013 worden (door-)verkocht, als er wel het hoge accijns voor betaald is? Hoe gaat men hiermee om? ANTWOORD:

Met ingang van 1 januari 2013 mogen halfzware olie en gasolie die zijn voorzien van herkenningmiddelen alleen nog voorhanden zijn in de hierna genoemde tanks:

- brandstoftanks van andere schepen dan pleziervaartuigen, mits de minerale olie wordt gebruikt voor de aandrijving van die schepen;
- opslagtanks voor minerale oliën die zijn bestemd om van daaruit te worden afgeleverd in:
- de brandstoftanks van andere schepen dan pleziervaartuigen, of ladingtanks van vaartuigen, voertuigen en treinwagons;
- opslagtanks van waaruit minerale oliën worden afgeleverd in de brandstoftanks van andere schepen dan pleziervaartuigen, mits deze schepen in bezit zijn van en gebruikt worden door degene die de beschikking heeft over deze tanks.



Voor de hierboven bedoelde opslag is geen vergunning meer nodig. Bestaande vergunningen voor de opslag van minerale oliën voorzien van herkenningmiddelen worden ingetrokken.

Andere opslagtanks en brandstoftanks dan de hiervoor genoemde tanks met minerale oliën voorzien van herkenningmiddelen zijn natuurlijk niet direct leeg op 1 januari 2013. Tot 1 juli 2013 mogen deze minerale oliën daarom nog voorhanden zijn in deze tanks. Handelaren die deze minerale oliën nog voorhanden hebben, mogen deze tot 1 juli 2013 nog afleveren. Als een afnemer deze minerale oliën wil gaan bestellen, moet hij er echter wel rekening mee houden dat hij met ingang van 1 juli 2013 geen minerale oliën voorzien van herkenningmiddelen meer voorhanden mag hebben (tenzij die minerale oliën worden gebruikt als brandstof voor schepen, andere dan pleziervaartuigen).

Het verbod om zogenoemde rode diesel voorhanden te hebben in brandstoftanks van motorrijtuigen op de weg en van pleziervaartuigen blijft ook na 1 januari 2013 uiteraard gewoon van toepassing.

AGGREGATEN VRAAG: Moeten aggregaten voor het opwekken van stroom ook blanke, hoog veraccijnsde, diesel gaan tanken? ANTWOORD: Ja.

PLEZIERVAART VRAAG: Nu stookt de pleziervaart voor verwarming en koken nog rode diesel/rode gasolie, mits zij hiervoor een aparte tank hebben. Mag dit nog? ANTWOORD: Nee.

BELGIE VRAAG: Mag een pleziervaartuig in België rode gasolie tanken voor de verwarming? ANTWOORD: Deze vraag moet worden gesteld aan Belgische Douane, omdat het hier gaat om de toepassing van de Belgische wetgeving. VRAAG: Mag een loonwerker rode diesel uit België mee terugnemen in de brandstoftank van zijn werktuig/tractor? Zo ja, is dit gelimiteerd? ANTWOORD: Als het in België wettelijk is toegestaan om rode diesel te tanken in de brandstoftank van een werktuig/tractor en dit werktuig of deze tractor vervolgens naar Nederland wordt gebracht, zal in Nederland geen accijns worden geheven over die brandstof. Voorwaarde is wel dat het gaat om brandstof die zich bevindt in het normale brandstofreservoir van een werktuig/tractor.

GROOT VERBRUIK VRAAG: Nu (in 2012) bestaat er voor grootverbruik nog een accijnsteruggaaf. Hoe is dit geregeld in 2013? Hoe gaat dit met product dat bijvoorbeeld voor 31 december 2012 gekocht is? Telt dit nog meer voor het „groot verbruik“ en de teruggaaf voor 2012? ANTWOORD: de teruggaafregeling voor grootverbruikers (artikel 71f van de Wet op de accijns) vervalt per 1 januari 2013. Volgens art. 31c, eerste lid, van het Uitvoeringsbesluit accijns kan het verzoek om teruggaaf worden gedaan na afloop van elke kalendermaand en moet het uiterlijk worden gedaan drie maanden na het einde van het kalenderjaar. Dit betekent dat nog tot 1 april 2013 verzoeken om teruggaaf kunnen worden ingediend die betrekking hebben op 2012.

(Vervolg op pagina 7)

(Vervolg van pagina 6)

BEROEPSVAART, VANAF LAND BELEVERD VRAAG: Sommige beroepsvaartuigen worden „over land” bevoorraad. Deze „land-handelaar” levert dan (vanaf 2013) blanke diesel. Wie kan de accijns terug vorderen? (Denk hierbij aan veerponten en rondvaartboten) ANTWOORD:

Als onder “beroepsvaartuigen” de vaartuigen worden verstaan die gebruikt worden voor commerciële doeleinden, waardoor de vrijstelling van artikel 66 van de Wet op de accijns van toepassing is, dan mag er bij toepassing van deze vrijstelling géén gebruik gemaakt worden van zogenoemde blanke diesel. Bij toepassing van de vrijstelling moet er gebruik gemaakt worden van gasolie die voorzien is van herkenningmiddelen (artikel 20, tweede lid, van het Uitvoeringsbesluit accijns).

Indien de gasolie die voorzien is van herkenningmiddelen inclusief accijns gebunkerd wordt, dan is teruggaaf mogelijk o.g.v. artikel 70, eerste lid, onderdeel b, van de Wet op de accijns. Het verzoek om teruggaaf moet worden gedaan door de leverancier van de gasolie (artikel 70, derde lid, van de Wet op de accijns).

VRAAG: Als een tankwagen in 2013 bij een AGP wel rode diesel kan verkrijgen, het product lost bij bijvoorbeeld een veerpont, echter de tankwagen kan niet zijn gehele tankinhoud lossen. Wat te doen met deze „rode” restlading? ANTWOORD: Uit de vraag blijkt niet duidelijk wat de situatie is. Van wie is die tankwagen? Van de AGP of van een ander bedrijf?

Gaat het om uitslag uit de AGP met toepassing van de vrijstelling van artikel 66 Wet op de accijns? Op grond van artikel 19 van het Uitvoeringsbesluit accijns is dan een bunkerverklaring verplicht. Indien een deel van de lading niet kan worden afgeleverd aan de vrijstellingsbestemming (de veerboot), kan op dit deel de vrijstelling niet worden toegepast. Dit deel van de lading kan weer worden ingeslagen in de AGP, waardoor per saldo over dit deel geen accijns verschuldigd is.

Als de rode diesel wordt uitgeslagen met betaling van accijns, kan degene die de levering aan de veerpont heeft verricht teruggaaf vragen op grond van artikel 70, eerste lid, onderdeel b, en artikel 70, derde lid, van de Wet op de accijns. Er kan alleen teruggaaf worden gevraagd voor de minerale oliën waarvoor op grond van artikel 66 aanspraak op vrijstelling zou bestaan (bunkervrijstelling). Voor de restlading kan alleen teruggaaf worden gevraagd indien die restlading alsnog wordt afgeleverd aan schepen (bunkervrijstelling). In afwachting van die aflevering mag de restlading in de ladingtank van de tankwagen blijven zitten.

PROPAAN VRAAG: Wordt de accijns op propaan ook verhoogd? Zo ja, met hoeveel? ANTWOORD: de accijns op LPG wordt in vier jaarlijkse stappen verhoogd (per 1 januari 2012, 2013, 2014 en 2015) met € 12,50 per 1000 kg. Dit is vastgelegd in de artikelen XXV, XXVA en XXVB van de wet van 22 december 2011, Staatsblad 2011, 642 (Wet uitwerking autobrief). Het accijnstarief voor LPG bedraagt per 1 januari 2013 € 180,04 per 1000 kg.

BIJZONDERE GEVALLEN VRAAG: Technisch/logistiek niet mogelijk blanke diesel te leveren. Er zijn bijvoorbeeld woonboten die per bunkerboot bevoorraad worden met rode diesel voor de verwarming. Deze zijn niet benaderbaar met een tankwagen. Hoe wordt met dit soort situaties omgegaan? (De bunkerboot vervoert alleen maar rode diesel voor de beroepsscheepvaart.) ANTWOORD: Met ingang van 1 januari 2013 mogen woonboten alleen nog blanke diesel gebruiken. De woonboten zullen dus moeten worden bevoorraad met blanke diesel.

BIOBRANDSTOFFENBALANS VRAAG: Wat gebeurt er met het forfait wat nu geldt voor de bio-tickets bij Rode Diesel/Rode Gasolie t.a.v. de verhouding tussen gebruik motorvoertuigen (65%) en verwarming (35%). Deze laatste is vrijgesteld t.a.v. de verplichte bijmenging met bio-component. ANTWOORD: dit is een zaak voor het ministerie van I&M.

(Vervolg op pagina 8)



(Vervolg van pagina 7)

COMPENSATIE Veel AGP-houders hebben investeringen gedaan om brandstof te mogen kleuren. Nu is deze voorziening/investering waardeloos. **VRAAG:** Hoe worden deze bedrijven gecompenseerd? **ANTWOORD:** Er is niet voorzien in compensatie. Overigens blijft voor de bunkering van schepen, andere dan pleziervaartuigen, de verplichting gelden om deze brandstof te voorzien van herkenningmiddelen.

NATTE AANNEMERIJ **VRAAG:** Houdt de natte aannemerij (o.a. zandzuigers, vaste kranen op pontons voor het maken van beschoeiingen) accijnsvrijstellen onder de z.g. bunkerverklaring? **ANTWOORD:** Ja. Artikel 66 van de Wet op de accijns wordt niet gewijzigd per 1 januari 2013.

ROZE DIESEL **VRAAG:** Een agrariër zijn half volle rode dieselolie tank in maart 2013 laat bijvullen met blanke diesel. Eventuele naheffing over de „rode” diesel die nog in de tank zat, is reeds voldaan op 1 januari 2013. De diesel is nu echter nog niet vrij van herkenningmiddelen. Wat gebeurt er als deze klant in 2013 zijn luxe auto vult, wordt gecontroleerd en de diesel bevat nog herkenningmiddelen? (De herkenningmiddelen zijn lang traceerbaar, echter in dit geval is wel de accijns betaald.) **ANTWOORD:** Het is nooit toegestaan om rode diesel voorhanden te hebben in brandstoftanks van motorrijtuigen op de weg en van pleziervaartuigen, ook al is op die rode diesel het tarief van blanke diesel (bij)betaald. Personenauto's moeten dus blanke diesel tanken bij een tankstation. Pas als de opslagtank geen resten van herkenningmiddelen meer bevat zou vanuit die tank kunnen worden getankt door een personenauto.



AANWEZIG VOORRAAD PER 1 JANUARI 2013 **VRAAG:** Naheffing op de nog aanwezige voorraad rode diesel. Wie en hoe moet je dit aangeven, en wie is hiervoor verantwoordelijk?

ANTWOORD: Zie de Nieuwsbrief.

VRAAG: Mag je met rode diesel blijven rijden op je eigen terrein? **ANTWOORD:** Nee. Rode diesel mag alleen nog worden gebruikt als bunkerbrandstof voor schepen, andere dan pleziervaartuigen.

De nieuwsbrief van de belastingdienst
staat op onze site:

www.knmc-vnm.nl/documenten/archief-openbaar

VARENDE MONUMENTEN/BRUINE VLOOT: **VRAAG:** Voor de eigenaren van een varend monument, dat zijn dus vaartuigen die voldoen aan een aantal criteria. Deze vaartuigen van meer dan 50 jaar oud b.v. een sleepboot uit 1948 zijn dus officieel door een commissie geschouwd, als deze vaartuigen dus voldoen aan een aantal punten en dus onder een varend monument vallen, hebben dus vrijstelling om rode diesel te tanken, wat gaat hiermee gebeuren?

ANTWOORD: met ingang van 1 januari 2013 mag rode diesel uitsluitend worden gebruikt als brandstof voor de aandrijving van schepen, niet zijnde pleziervaartuigen. Dit gebruik is en blijft vrijgesteld van accijns (artikel 66 van de Wet op de accijns). Voor varende monumenten is deze vrijstelling **niet** van toepassing. Voor deze schepen is in het verleden goedgekeurd dat zij laagbelaste gasolie (rode diesel) kunnen innemen, waarvan de accijns (het lage tarief) is voldaan. Het tariefonderscheid tussen hoogbelaste en laagbelaste halfzware olie en gasolie vervalt per 1 januari 2013. Gasolie die voorzien is van herkenningmiddelen mag alleen gebruikt worden als motorbrandstof voor schepen als de vrijstelling van artikel 66 van de Wet op de accijns van toepassing is.

De varende monumenten zullen dus gebruik moeten gaan maken van blanke diesel.

Naschrift VNM-redactie

Navraag bij de douane of bij terugkomst uit de UK, waar alleen maar rood kan worden getankt, dit problemen zal gaan opleveren. Antwoord: indien de tankbon getoond kan worden, met daarop het bedrag van de betaalde taks, zal dit akkoord zijn.





Recreatie en Natuur

Kennis over effecten, kwetsbaarheid, handelingsperspectieven en monitoring van recreatie in Natura 2000-gebieden

Alterra-rapport 2334
ISSN 1566-7197

R.J.H.G. Henkens, M.E.A. Broekmeyer, A.G.M. Schotman, C.M. Goossen en R. Pouwels

Een groot deel van de Nederlandse natuurgebieden is aangewezen als Natura 2000-gebied. In deze gebieden wordt veel gerecreëerd. In de meeste gevallen kunnen de natuurfunctie en de recreatiefunctie goed samengaan. In een aantal gevallen kan recreatie leiden tot ongewenste effecten op de natuur. Het gaat daarbij vooral om de effecten van verstoring door aanwezigheid van recreanten op kwetsbare plekken en tijden en soms om ruimtebeslag en versnippering door recreatiefaciliteiten. Hoewel deze factoren meestal geen primaire drukfactor zijn, kan recreatie er wel toe bijdragen dat een soort of habitatype een kritische drempelwaarde bereikt, waardoor de gunstige staat van instandhouding in het geding is. In dit rapport wordt beschreven wat de mogelijke effecten zijn van recreatie op Natura 2000-doelsoorten en habitattypen. Dit gebeurt aan de hand van de kwetsbaarheid.

In combinatie met de staat van instandhouding van een habitatype of soort geeft dit een indicatie of maatregelen voor recreatie voldoende kunnen bijdragen aan het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen. Ook geeft dit rapport een overzicht van handelingsperspectieven voor een duurzame afstemming van natuur- en recreatiedoeleinden. Daarbij is speciale aandacht voor het monitoren van recreatiegedrag en de effecten op natuur.

Het rapport besluit met een samenvatting van de resultaten uit de hoofdstukken, waarbij een vertaling is gemaakt in de vorm van een stappenplan. Het doorlopen van dit stappenplan geeft inzicht in de mogelijkheden voor de combinatie van recreatie en natuur in Natura 2000-gebieden. Daarbij wordt verwezen naar de kennis in eerdere hoofdstukken. Uiteindelijk blijft het per gebied maatwerk, waarbij de kennis in dit rapport een goede basis biedt om verantwoorde keuzes te maken.

ISSN 1566-7197

Dit rapport is gratis te downloaden van www.alterra.wur.nl (ga naar 'Alterra-rapporten').

Alterra Wageningen UR verstrekt geen gedrukte exemplaren van rapporten.

Gedrukte exemplaren zijn verkrijgbaar via een externe leverancier. Kijk hiervoor op www.rapportbestellen.nl.

© 2012 Alterra (instituut binnen de rechtspersoon Stichting Dienst Landbouwkundig Onderzoek)

Postbus 47; 6700 AA Wageningen; info.alterra@wur.nl

Alterra-rapport 2334 Wageningen, september 2012

Het rapport is ook te downloaden van de de VNM-site: www.knmc-vnm.nl/documenten/archief-openbaar





Welkom bij de stand van het **VNM**

De drijvende kracht achter uw
watersportvereniging

Van vrijdag 8 t/m woensdag 13 februari 2013 zien we u graag op onze VNM-stand op Boot Holland in Leeuwarden. Nadere informatie volgt in de nieuwsbrief van januari 2013. Het VNM heeft voor de eerste maal in haar bestaan een stand op de Boot Holland beurs in Leeuwarden.



10



NIEUWE VAARROUTE DOOR DE HONDSRUG

De Veenvaart - Kanaal met een Verhaal!

VOERT TERUG NAAR DE IJSTIJD

Tekst: Senza Communicatie

Nederland is vanaf juni 2013 een nieuwe vaarroute rijker: de Veenvaart. Deze route voert door de Drentse en Groninger veenkoloniën. Wie er de tijd voor neemt, ziet hier vanaf de boot én op de wal hoe het landschap, de natuur en de cultuur zich door de eeuwen heen hebben gevormd. De nieuwe vaarverbinding tussen Erica en Ter Apel vormt een belang rijke tot nu toe ontbrekende schakel in het internationale toervaartnetwerk.

Het verbindt Groning en, Zuidoost-Drenthe en Duitsland met het Friese Merengebied, Overijssel en Twente en maakt ook een 'rondje Drenthe' varen mogelijk.

Eén van de dingen die de Veenvaart bijzonder maakt, is dat deze nieuwe vaarverbinding dwars door de Hondsrug gaat. De Hondsrug is uniek in zijn ontstaan tijdens de voorlaatste ijstijden, toen een kilometer dik ijspakket vanuit Scandinavië over Noord-Nederland schoof en enorme zwerf keien meebracht. Van Groningen tot Coevorden is nog een 'litteken' van dit natuurgeweld te zien in het landschap: de Hondsrug.

Dwars door de Hondsrug

Toen de turfwinning in Zuidoost Drenthe in de tweede helft van de 19e eeuw op stoom kwam, is al eens geprobeerd om een vaarweg door de Hondsrug aan te leggen, maar zonder succes. De kanaalmaatschappij stuitte op dikke keileemlagen: een mengsel van grind, (zwerf)keien, zand en leem die de aanleg bemoeilijkten. Bovendien kwam het kanaal zo hoog te liggen dat het beoogde veengebied niet ontwaterd kon worden.

(Vervolg op pagina 12)



(Vervolg van pagina 11)

Technisch hoogstandje

Maar met nieuwe technieken en machines is het in 2012 wel mogelijk gebleken om een vaarweg dwars door de Hondsrug te realiseren. Het hoogteverschil is overwonnen met een zogeheten 'koppelsluis' in het Oosterbos bij Klazienaveen: twee sluisen direct achter elkaar. De koppelsluis brengt boten vijf meter omhoog naar ruim 19,5 meter boven NAP. Om varen op deze hoogte mogelijk te maken, wordt maar liefst 125.000 kubieke meter water naar 'boven' gepompt, tussen de koppelsluis en de verderop gebouwde spaarsluis bij Oranjedorp. Zouden beide sluisen tegelijk opengezet worden, dan zou het tussengelegen deel van de Veenvaart helemaal droog vallen!

De spaarsluis beschikt echter over een bijzondere techniek om een deel van het water tijdens het schutten op een slimme manier vast te houden, te sparen. Wat deze sluis verder bijzonder maakt, is dat het de eerste is in Nederland met sluisdeuren van glasvezelversterkt kunststof.

IJstijdpad

De zwerfkeien die bij het graven van het kanaal naar boven kwamen, krijgen een plek langs het IJstijdpad. Dit wandel- en fietspad start in de haven van Oranjedorp en eindigt in het hoogveen-gebied Berkenrode. Het pad voert langs bijzondere zwerfkeien met uitleg over wanneer en hoe deze naar Drenthe zijn gekomen en welke reis ze maakten. Een tuin met Rapakivi (roodachtig granieten stenen), een uitkijktierp, picknickplekken en een klimparcours voor kinderen maken het pad compleet. Nieuwsgierig naar de vele mogelijkheden en verhalen die de nieuwe vaarroute u biedt? Neem eens een kijkje op de website

www.veenvaart.nl.

De verbinding Erica - Ter Apel (de Veenvaart) is een van de projecten van het BRTN en is onderwerp geweest van de 'Wereld Kanalenconferentie' 2011 in Groningen, waar ook het VNM deelnemer was (zie de VNM-nieuwsbrief van december 2011 op de website www.knmc-vnm.nl/nieuwsbrieven



In het voorjaar 2013 is de vaarweg Erica - Ter Apel klaar. Twintig kilometer vaarweg voert u dan door de rijke historie van dit unieke veenlandschap. U vaart door historisch Hoogveen, door het Veenpark, naar het huidige (afgegraven) veengebied.

BRTN-projecten Drenthe 1993-2012

Investering € 49 mln. BRTN bijdrage € 6.5 mln.

- 1 renovatie Meppelersluis
- 2 aanlegplaats Dieverbrug
- 3 aanlegplaats Havelterbrug
- 4 aanlegvoorziening Rogat
- 5 aanlegvoorziening Hoogveen
- 6 aanlegvoorzieningen Coevorden
- 7 passantensteiger Coevorden
- 8 verbinding Erica - Ter Apel
- 9 Blauwe As te Assen

12

HET VNM-BESTUUR ONDERTEKENT HET HUISHOUDELIJK REGLEMENT



Arie Kwak (voorzitter)

Een nieuwe stichting VNM met nieuwe statuten. Daarbij horen ook een huishoudelijke reglement.

De statuten waren al op 17 maart jl. vastgesteld en in de bestuursvergadering, gehouden op 16 oktober 2012, is door de bestuursleden - Arie Kwak (vrz), Jan de Wit (secr) en John van Gelder (penningmeester) - het huishoudelijk reglement ondertekend.

Door de participantenraad is op 17 november 2012 te Vianen het huishoudelijk reglement met algemene stemmen ongewijzigd goedgekeurd en vastgesteld.



Jan de Wit (secretaris)

HYDROGRAFISCHE DIENST SCHORT VERSCHIJNING 1800 SERIE KAARTEN OP

De afgelopen maanden heeft de Dienst der Hydrografie uitgebreid en veelvuldig overleg gevoerd met de Agenten die de producten van de Dienst verspreiden voor de beroeps- en pleziervaart. Onderwerp van gesprek was de 1800-serie kaarten. Deze week verscheen het persbericht van de Chef der Hydrografie over de opschorting van de uitgave van nieuwe 1800 kaarten. " Met ingang van 2013 zal, in afwijking van voorgaande jaren, de 1800-serie niet meer in z'n geheel in het voorjaar worden uitgegeven. Dit wordt veroorzaakt door bezuinigingen binnen Defensie en door grote wijzigingen in de verkeersscheidingssstelsels op de Noordzee." Zie voor de volledige tekst het persbericht op de volgende pagina.

Het overleg tussen de Dienst en de Agenten omvatte drie thema's:

- Bezuiniging bij en reorganisatie van de Dienst der Hydrografie.
- De marktopstelling van de Agenten als vertegenwoordigers van de Dienst bij de eindafnemers.
- De veiligheid van de vaart voor de afnemers van de 1800 serie kaarten.

De uitkomst van de gesprekken, zoals die uit het persbericht van de Hydrografische Dienst is af te lezen, maakt duidelijk dat voorlopig alleen het eerste van bovenstaande punten is gerealiseerd.

De ontwikkeling rond de 1800 kaarten baart de agenten zorgen. De vertegenwoordigers van kaartenleveranciers menen dat het uiterst lastig zal zijn om de gebruikers van deze kaartensets op een veilige manier het water op te sturen.

Hoewel het persbericht van de Chef der Hydrografie terecht aandringt op het bijwerken van de 1800 kaarten, leert de ervaring dat dit in de praktijk slechts hoogst zelden gebeurt.

Omdat de belangrijke Waddenkaarten en de Noordzeekaart pas verschijnen als het vaarseizoen al is gevorderd, beraden de agenten - in nauwe samenwerking met de Hydrografische Dienst - zich op een tijdelijke oplossing.

De zogheten A-agenten kunnen hierbij wellicht iets betekenen. De kaartenkamers, die volledig zijn geoutilleerd om voor de beroeps zeevaart zeekaarten bij te werken, verwerken immers al alle Berichten aan Zeevarenden in de grote zeekaarten. Hoewel 1800 serie kaarten tot dusver niet gecorrigeerd werden, studeert men nu op mogelijkheden om dat toch te doen. Doelstelling hierbij is om een verbeterde kaart te leveren die voldoet aan de eisen die gesteld worden door de verzekeraars en maritieme autoriteiten.

Dhr Maat, woordvoerder van Harri Trading in Rotterdam, stelt dat naast deze korte-termijn oplossing ook gewerkt moet worden aan een oplossing waarbij het bedrijfsleven en de overheid gezamenlijk de verschillende kennis- en ervaringsgebieden inzetten om de veilige navigatie voor de pleziervaart mogelijk te maken.

ORKAAN SANDY: TREFT 65.000 PLEZIERJACHTEN

STATEN ISLAND, NY (VS) — Boat Owner's Association of The United States (BoatUS), de grootste belangenorganisatie van Amerikaanse bootbezitters schat dat meer dan 65.000 plezierjachten beschadigd zijn of als verloren moeten worden be-

schouwd ten gevolge van de orkaan Sandy. Voor alleen al de plezierjachten zou het totale schadebedrag 650 miljoen dollar belopen. De grootste materiële schade dat BoatUS ooit in haar bestaan sinds 1966 registreerde.
Bron: BoatUS.com



LOOSDRECHT KRIJGT NIEUWE HEUL

Nog voor het vaarseizoen 2013 van start gaat is Loosdrecht een nieuwe 'heul' rijker. De tweede verbinding tussen Eerste Plas en Vuntusplas is goed nieuws voor de watersporters. De Wijdemeerse wethouder Jaap van Waveren en directeur Dick Gort van ASR Vastgoed Ontwikkeling tekenden hiervoor een aanvulling op de in 2004 gesloten projectovereenkomst. Afgesproken is, dat de ge-

meente de heul aanlegt en dat de projectontwikkelaar de kosten voor zijn rekening neemt. Daarmee komt volgens de gemeente een positief einde aan een jarenlange controverse. Momenteel is er maar één verbinding tussen de Eerste Plas en de Vuntusplas. Die is echter zo smal dat schepen elkaar niet kunnen passeren. Tegemoetkomende boten moeten op elkaar wachten en dat ver-

oorzaakt lange wachttijden en irritatie bij watersporters. Met de Tweede Heul krijgen de Loosdrechtse Plassen een extra verbinding die de doorstroom bevordert, aldus de gemeente.

Als alle procedures voorspoedig doorlopen kunnen worden, kan de gemeente al in januari volgend jaar starten met de werkzaamheden.

Bron: Gooi en Eemlander

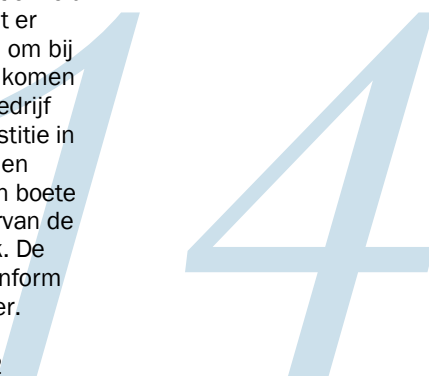


JACHTHAVEN BEBOET VOOR SLECHT AFDEKKEN BODEM

LELYSTAD - De directeur van een jachthaven aan de IJsselmeerkust in Lelystad wilde graag zijn verhaal bij de economische politierechter in Lelystad kwijt. Het bedrijf kreeg op 10 maart vorig jaar een boete van 850 euro voor het overtreden van de milieuregels. Tijdens het onderhoud aan één van de boten constateerde de milieupolitie dat de ondergrond niet goed afgedekt was met zeil en dat er verfreten in de bo-

dem verdwenen. "Normaal komt dit nooit voor en hebben we alles goed afgedekt. Die ochtend echter werd er op de jachthaven een razzia door de politie gehouden op zoek naar gestolen boten. Een peloton van de mobiele eenheid keerde de hele jachthaven op z'n kop en ook ons bedrijf werd grondig onderzocht. Als er verfreten van een boot gekrabbd worden en op het grondzeil vallen kan er door de wind wel

eens wat weggeblazen worden", aldus de directeur. De officier van justitie hield er rekening mee dat er moeite was gedaan om bij de rechter uitleg te komen geven. Ook is het bedrijf nooit eerder met justitie in aanraking geweest en daarom eiste zij een boete van 850 euro, waarvan de helft voorwaardelijk. De rechter vonniste conform de eis van de officier.
Bron: de Stentor, 27 november 2012



SPORTKANTINES EN ALCOHOLISCHE PRODUKTEN

Per 1 oktober 2012 is de BTW gestegen van 19 naar 21 procent.

Dit betekent dat bij verkoop van alcoholische producten sportkantines op dit moment dus het tarief van 21 procent moeten hanteren. Het tarief op voeding is on-

gewijzigd en blijft 6 procent. In de sport is het ook mogelijk om voor alle producten in de sportkantine één tarief te hanteren, het forfaitair percentage. In overleg met de belastingdienst zijn we overeengekomen dat deze als gevolg

van de BTW-verhoging beperkt stijgt van 11 naar 11,5 procent per 1 januari 2013. Wij vragen de sportbonden dit te melden aan hun verenigingen.

*Bron: NOC*NSF*

Bij deze...

UITBETALING COMPENSATIE ECOTAKS

Van de aangesloten watersportverenigingen hebben 36 verenigingen gebruik gemaakt van de gedeeltelijke compensatie van Regulerende Energie Belasting (REB), de zogeheten ecotaks, die de aangesloten verenigingen hebben betaald op grond van de Wet belastingen op milieugrondslag (Wbm).

De rol die het Verbond Nederlandse Motorbootsport (VNM) heeft, is de gevraagde gegevens door het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) te verzamelen, te registreren en te checken; bij het ministerie van VWS te declareren en vervolgens het bedrag over te maken, dat door het ministerie van VWS

wordt vastgesteld en uitbetaald ter compensatie van de door de verenigingen betaalde ecotaks.

Half november heeft het VNM de bedragen van het ministerie ontvangen (50% van het ingediende bedrag) en meteen overgemaakt aan de betreffende watersportverenigingen.



FIJNE FEESTDAGEN
EN EEN BEHOUDEN
VAART IN 2013

15