

# Begroting 2011 (concept)

## Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied

## Inhoudsopgave

Inhoudsopgave .....	2
I. Bestuurlijke toelichting.....	3
a. Inleiding.....	3
b. Reguliere werkzaamheden.....	4
c. Ontwikkelingen en projecten .....	5
d. Overzicht van de activiteiten en projecten.....	11
II. Begroting 2011 .....	13
III. Toelichting begroting 2011 .....	14

# I. Bestuurlijke toelichting

## a. Inleiding

Het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB) is een in 1994 gevormd samenwerkingsverband van de gemeenten Amsterdam, Beverwijk, Velsen en Zaanstad. Doel van het CNB is het realiseren van eenheid van beleid en uitvoering van het nautisch beheer in het Noordzeekanaalgebied.

De bestuurlijke en organisatorische vorm van het CNB is vastgelegd in een gemeenschappelijke regeling, opgesteld op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen. Het CNB heeft in 1994 tevens een overeenkomst met het Rijk gesloten, op grond waarvan het CNB ook nautische rijkstaken uitvoert. In het kader van deze overeenkomst is een aantal bevoegdheden gemandateerd aan het CNB. Het beheergebied van het CNB loopt daarmee vanaf 12 mijl voor de koppen van de havenhoofden in IJmuiden tot aan de Oranjesluizen in Amsterdam en de daarop uitkomende havenbekkens. Ook de IJ-geul (24 mijl vanaf koppen havenhoofden IJmuiden) in het aanloopgebied is onderdeel van het beheersgebied. De Nautische Sector van Haven Amsterdam verzorgt de uitvoering van de taken van het CNB, waardoor de scheepvaart steeds met één loket te maken heeft. De belangrijkste doelstelling van de Nautische Sector is een vlotte, veilige en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer in de haven van Amsterdam en in het Noordzeekanaalgebied.

Als onderdeel van de overeenkomst tussen het Rijk en het CNB zijn in 1994 werkafspraken tussen Rijkswaterstaat Noord-Holland (RWS) en CNB opgesteld over de wijze waarop de nautische sector van Haven Amsterdam de gemandateerde rijkstaken met betrekking tot schutproces en afwikkeling van het scheepvaartverkeer in het Noordzeekanaalgebied uitvoert. Deze worden jaarlijks geactualiseerd. Het CNB rapporteert twee keer per jaar over de uitvoering van de rijkstaken aan de Hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Noord-Holland.

Voor 2010 stond herziening van de Gemeenschappelijke Regeling CNB, in verband met een aantal wijzigingen gepland. Echter, de verwachting is dat bij een eventuele verzelfstandiging van Haven Amsterdam de Gemeenschappelijke Regeling (GR) zal moeten worden herzien. De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 28 oktober 2009 besloten te onderzoeken of het wenselijk en haalbaar is om Haven Amsterdam te verzelfstandigen. Uitgangspunten bij een mogelijke verzelfstandiging zijn onder meer dat Haven Amsterdam zal overgaan van een gemeentelijke dienst naar een zelfstandige NV waarbij alle aandelen in handen zijn van de gemeente Amsterdam en dat alle activiteiten van Haven Amsterdam (zowel natte als droge activiteiten) overgaan naar de overheids-NV, tenzij dit voor specifieke taken niet wenselijk en noodzakelijk is. In december 2010 moeten de resultaten van de onderzoeksfase worden gepresenteerd aan het College van B&W van Amsterdam. De gemeenteraad van Amsterdam besluit naar verwachting in het begin van 2011.

Gezien deze procedure is besloten de herziening van de Gemeenschappelijke Regeling op te pakken zodra een besluit is genomen over mogelijke verzelfstandiging van Haven Amsterdam. Wijzigingen in de GR dienen te worden goedgekeurd door de gemeenteraden van alle deelnemende gemeenten.

### **Heroverwegingsoperatie gemeente Amsterdam**

Binnen de gemeente Amsterdam vindt een heroverwegingsoperatie plaats. Ook Haven Amsterdam heeft een bezuinigingsdoelstelling. Vanuit de Nautische sector is een aantal projecten/ activiteiten voorgesteld dat zal bijdragen aan het behalen van deze bezuinigingsdoelstelling. Alle voorgestelde activiteiten zijn gericht op veranderen van werkwijzen en werkprocessen, waardoor een efficiencyslag en daarmee kostenbesparingen kunnen ontstaan. Het gaat om de volgende doelstellingen:

- Uitvoeren van onderzoek naar mogelijkheden van centrale bediening van het sluisencomplex IJmuiden, start 2010 – effect verwacht in 2013. Er wordt gekeken naar de mogelijkheden van de migratie van de bedieningsystemen van de sluisen in IJmuiden om de continuïteit van het sluisencomplex te verbeteren. Het CNB werkt hierbij samen met Rijkswaterstaat Noord-Holland, aangezien het Rijk eigenaar is van het sluisencomplex.
- Implementatie walradar langs het Noordzeekanaal en IJ, waardoor een andere werkwijze van verkeersbegeleiding kan ontstaan. Start 2010 – effect verwacht in 2012.
- Realiseren van een nieuw vlootplan, met een nieuw concept voor de inzet van de vier patrouillevaartuigen en een voorstel voor een efficiencyslag; voor toezicht en handhaving en verkeersbegeleiding. Start 2010 - effect verwacht in 2013.
- Overname inning binnenhavengeld. Bij de overname zal het inningsproces worden beoordeeld en opnieuw vormgegeven, waardoor meer efficiency kan ontstaan. Start 2010 – effect verwacht in 2011.

Los van bovenstaande bezuinigingsdoelstelling wordt gekeken naar de huidige financieringsconstructie van het CNB. Het CNB wordt op dit moment gefinancierd door het Rijk en de gemeente Amsterdam. Bij de oprichting in 1994 is afgesproken dat de rijksbijdrage (destijds fl 6,4 miljoen) wordt uitgekeerd via het Gemeentefonds aan Amsterdam. Dit bedrag is overigens nooit herzien. De overige lasten worden gedragen door de gemeente Amsterdam. Bij de oprichting van het CNB is er voor gekozen van de overige deelnemende gemeenten geen financiële bijdrage te vragen. Bij de invoering van de Havenbeveiligingswet in 2004 is hier voor de eerste keer van afgeweken en zijn er afspraken gemaakt over taakuitvoering door het CNB en het doorberekenen van kosten die hiervoor worden gemaakt.

Het CNB wil een betrouwbare partner in de regio blijven en de samenwerking bestendigen. Hiervoor is een gezonde financiële huishouding van het CNB noodzakelijk. Haven Amsterdam doet in het eerste kwartaal van 2011 een voorstel met betrekking tot de mate van dekking van de begroting. In dit voorstel zal ook een verdeelsleutel worden voorgesteld voor het naar rato verdelen van de lasten voor de uitvoering van taken tussen de CNB gemeenten Amsterdam, Beverwijk, Velsen en Zaanstad.

### **b. Reguliere werkzaamheden**

Door de Nautische Sector van Haven Amsterdam wordt een aantal activiteiten uitgevoerd dat direct of indirect is toe te wijzen aan het CNB. Er wordt onderscheid gemaakt in de primaire operationele processen en ondersteunende processen. De primaire operationele processen zijn scheepvaartafhandeling en toezicht & handhaving, de ondersteunende processen zijn beleidsontwikkeling, systeemontwikkeling en -beheer voor de nautische systemen en administratieve ondersteuning. De verschillende processen houden het volgende in:

- Scheepvaartafhandeling: het veilig, vlot en milieuverantwoord afwikkelen van het scheepvaartverkeer. Hieronder vallen onder andere het geven van verkeersbegeleiding en het beoordelen van de aanvragen voor bezoeken aan alle havens in het CNB gebied;
- Toezicht & handhaving: het initiëren, coördineren en uitvoeren van diverse inspecties en toezichthoudende taken in de Haven van Amsterdam en het CNB gebied. Hieronder vallen onder andere ook de werkzaamheden van de patrouillevaartuigen;
- Beleidsontwikkeling: bijhouden van, inspringen op en ontwikkelen van beleid en het monitoren van (internationale) wetgeving op het gehele werkteerrein. Hieronder valt onder andere ook het uitvoeren van projecten en advisering;
- Vessel Traffic Management services: het zorgdragen voor het instandhouden en ontwikkelen van de (elektronische) nautische systemen;
- Administratieve ondersteuning: het ondersteunen van de hoofden van afdelingen en medewerkers van de Nautische Sector. Hieronder vallen onder andere voorbereidingen van bijeenkomsten, beheren van de administratieve processen en redactionele werkzaamheden.

Aan de hand van de personeelskosten is er een verdeling gemaakt over de inzet van de medewerkers van de Nautische Sector in de hierboven genoemde processen. Specifiek zijn de onderdelen Port Security/ taken ISPS en het deel management verbijzonderd.

Proces	Percentage personeels inzet
Scheepvaartafhandeling	59 %
Toezicht & handhaving	24 %
Beleidsontwikkeling	6 %
Vessel Traffic Management services	3 %
Administratieve ondersteuning	3 %
Port Security/ taken ISPS	1 %
Management	4 %
<b>Totaal</b>	<b>100 %</b>

### **55+ beleid**

Al enkele jaren wordt met medewerkers in de continuïteit die de leeftijd van 50 jaar hebben bereikt (50+ medewerkers) een gesprek over de mogelijkheden na hun 55ste levensjaar gehouden. Door middel van een POP (Persoonlijk Ontwikkeling Plan) of LOP (Loopbaan Ontwikkeling Plan) wordt de medewerker in staat gesteld een andere functie te gaan bekleden na het bereiken van de leeftijd van 55 jaar. Een medewerker kan er ook voor kiezen de nachtdiensten door te lopen. Er is dan een keuze mogelijk uit verschillende scenario's. Begin 2010 maakten 13 medewerkers gebruik van de 55+ regeling in diverse functies (o.a. schipper havenbeheer, medewerking handhaving, toezichthouder Port Security).

## **c. Ontwikkelingen en projecten**

In dit hoofdstuk is een aantal in- en externe ontwikkelingen en lopende projecten opgenomen die spelen binnen het (beheersgebied van het) CNB.

### **1. Capaciteit vaarweg en binnenvaart**

Het kunnen reguleren van het scheepvaartverkeer om te zorgen voor een optimaal gebruik van de beschikbare capaciteit van de vaarweg vraagt om optimale technische ondersteuning (Vessel Traffic Management technologie). Op landelijk niveau is RWS bezig een visie te ontwikkelen, het CNB is aangesloten bij deze ontwikkeling. RWS is gestart met verkennende gesprekken over de

vervanging van het IVS '90 (Informatie- en Volgsysteem voor de Scheepvaart) via het project VOS (Verkeersmanagement Ondersteunend Systeem).

In het CNB-gebied wordt op een aantal gebieden gewerkt aan het verbeteren van de nautisch ruimtelijke ordening, o.a. de ontwikkeling van de IJ-oeveren in Amsterdam en de herindeling van de Oude Houthaven. Ook in 2011 levert het CNB een bijdrage in deze projecten via het geven van nautisch advies.

De binnenvaart wordt door het CNB en Haven Amsterdam als keten benaderd en wordt als zodanig in het scheepvaartafhandlingsproces geïntegreerd. Bij aanpassingen en veranderingen in de haven als gevolg van uitbreidingen of nieuwe vestigingen zullen de consequenties voor het aan- en afvoeren van de goederen, door onder andere de binnenvaart, als ontwerpeisen worden meegenomen. Het gehele stelsel van aan- en afvoeren van goederen door zeevaart en binnenvaart wordt integraal beschouwd. Hierbij wordt nagedacht over dimensies, soort goederen en capaciteitsbeslag op de omgeving. Ook wordt onderzocht welke maatregelen kunnen worden genomen om de binnenvaart beter te kunnen reguleren.

## **2. Zeetoegang IJmuiden**

Onder zeetoegang wordt de hoofdtransportas voor de zeevaart bedoeld, die vanaf het aanloopgebied van de IJ-geul (Noordzee) tot en met het Afgesloten IJ in Amsterdam loopt.

### *Planstudie Zeetoegang IJmond*

Eind 2009 zijn het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de provincie Noord-Holland, de gemeente Amsterdam en de gemeente Velsen gestart met de planstudie ten behoeve van de aanleg van een nieuwe zeesluis in de gemeente Velsen, ter vervanging van de Noordersluis.

In 2010 wordt door Rijkswaterstaat Noord-Holland en Haven Amsterdam een zogeheten "Proof of Concept" gemaakt waarin technische aspecten over o.a. de hoofdafmetingen, de ligging en het type deuren van de nieuwe zeesluis worden beschreven. In 2011 wordt verder gewerkt aan de planstudie. Deze planstudie, waarin zowel het ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat Noord-Holland, provincie Noord-Holland als Haven Amsterdam participeren, zal eind 2012 worden opgeleverd. Overeenkomstig een DBFM (Design, Build, Finance en Maintenance) - constructie zal de aanbesteding van de nieuwe zeesluis op de markt worden gezet. Analoog aan de Havenvisie van de gemeente Amsterdam is het streven om eind 2016 de nieuwe zeesluis gerealiseerd te hebben.

### *Planstudie Lichtenen buitenhaven IJmuiden*

Met de provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat Noord-Holland en Haven Amsterdam is eind 2009 de planstudie Lichtenen gestart. De gemeente Velsen is hierbij betrokken als vergunningverlener. Deze planstudie gaat over de verplaatsing van de IJ-palen ten noorden van het Forteiland in IJmuiden naar de Averijhaven in IJmuiden. De IJ-palen worden gebruikt voor de gedeeltelijke overslag van lading uit bulkcarriers in binnenvaartschepen, waardoor de diepgang van de bulkcarriers wordt gereduceerd, zodat deze de Noordersluis en het Noordzeekanaal kunnen passeren. Door de toenemende scheepvaart is gebleken dat bij passage van overige scheepvaart een nautisch knelpunt ontstaat. Door de lichteractiviteiten in de daartoe geschikt gemaakte Averijhaven uit te voeren, wordt dit nautisch knelpunt opgelost en de veiligheid in het gebied gewaarborgd. Op basis van de huidige planning zullen in 2010 de projectnota en

milieueffectrapportage (MER) zijn opgesteld, waarna in 2011 het proces van inspraak, advies en toetsing zal plaatsvinden. Vanaf augustus 2011 zal besluitvorming plaatsvinden.

### *Redegebied IJmuiden*

Door de groei van de scheepvaart, met name de vaart van volle en lege tankers naar de haven van Amsterdam, is het ook op de rede van IJmuiden drukker geworden. Hierdoor is er een urgente behoefte ontstaan naar uitbreiding van de ankercapaciteit ten behoeve van wachtende schepen. Door de toenemende scheepvaart op de Noordzee en de vaart naar IJmuiden v.v. worden door de verkeersleiding van Haven Amsterdam frequent zogeheten 'near-miss' situaties geconstateerd, situaties waarbij aanvaringen tussen schepen nog net kunnen worden voorkomen.

Naar aanleiding van deze ontwikkelingen heeft het CNB een voorstel bij Rijkswaterstaat Noord-Holland ingediend om het redeggebied van IJmuiden op een veiliger en efficiëntere manier in te richten. Hierbij wordt gedacht aan het instellen van een verkeersscheidingsstelsel om het scheepvaartverkeer naar en van IJmuiden te scheiden. Er wordt voorgesteld het CNB aan te wijzen als permanent nautisch beheerder van de IJ-geul, waardoor het gebied van de verkeersleiding (het VTS-gebied) kan worden uitgebreid. In dit plan zal het voornemen om op het Nederlandse deel van de Noordzee voor 2020, 6000MW aan windenergie op te wekken moeten worden meegenomen.

### **3. Walradar**

Het project walradar is opgezet aan de hand van een samenwerkingsovereenkomst tussen RWS en Haven Amsterdam. Het project heeft tot doel om het gehele verkeersleidinggebied van 12 mijl buiten de kust in de Noordzee tot en met de Oranjesluizen in Amsterdam onder radardekking te krijgen en zo alle voor de verkeersleiding noodzakelijke systemen en informatie te integreren. Gezamenlijk is er bepaald wat er gerealiseerd moet worden, zoals systemen, locaties en dekkingsgraad van het totale radarsysteem. Het project is inmiddels aanbesteed aan bedrijf HITT. De realisatie van de bouw neemt minimaal 18 maanden in beslag. Dit betekent dat op basis van de nieuwe planning de verwachting is dat de walradar eind 2011/ begin 2012 kan worden opgeleverd. RWS is trekker van het project, Haven Amsterdam neemt deel in de projectgroep.

In 2009 is onderzoek uitgevoerd naar de locaties van een windmeetnetsysteem in het Noordzeekanaalgebied. Uit onderzoek blijkt dat veel geschikte locaties in de buurt van de toekomstige walradarlocaties liggen. In samenwerking met RWS wordt onderzocht of de realisatie van het windmeetnetsysteem tegelijkertijd met de realisatie van walradar kan worden uitgevoerd.

### **4. Informatiemanagement**

In 2009 is het informatieplan Haven Amsterdam vastgesteld. Op basis van dit Informatieplan staan de volgende onderwerpen voor 2011 gepland:

- Doorontwikkelen van het havenmanagementsysteem Pontis, vooral gericht op de veranderende wet- en regelgeving, evaluatie en bijstelling en het verder integreren van Pontis met de bestaande en nieuwe systemen en werkprocessen.
- Elektronisch melden via het port community systeem Portbase. Dit is noodzakelijk, omdat in het verleden Amsterdam en Rotterdam ieder een eigen systeem hadden voor het aanmelden van schepen en hun lading. Er is nu gekozen voor een uniform meldingssysteem (Portbase).

In 2010 is gestart met het verbeteren van de koppeling tussen Pontis en Portbase. Dit traject loopt door in 2011.

- Het primaire proces scheepvaartafhandeling is in 2010 in het Pontis systeem doorgelicht op informatiebeveiliging. Maatregelen ter verbetering zullen doorlopen in 2011.
- Verder vormgeven van de informatiehuishouding van de Nautische Sector van Haven Amsterdam.

## **5. Veiligheid**

Voor 2011 zullen de activiteiten gericht zijn op:

- Certificering havenfaciliteiten in het kader van de Havenbeveiligingswet. Deze taak wordt uitgevoerd door het multidisciplinaire toetsingsteam Port Security. De in 2008 ingezette lijn van spreiding van de hercertificering van terminals heeft er toe geleid dat voor 2011 ca. 20 terminals opnieuw zullen worden getoetst.
- In 2010 wordt het Havenveiligheidsplan geactualiseerd. Mogelijk dat dit maatregelen met zich meebrengt die doorlopen in 2011.
- Uitvoeren actiepunten vanuit de "veiligheidskalender havenveiligheid". In het bestuurlijk platform Havenveiligheid is in 2009 de veiligheidskalender vastgesteld. De veiligheidskalender, waarvan de coördinatie bij de Taskforce Havenveiligheid is belegd, is opgesteld aan de hand van het opgestelde "Veiligheidsbeeld Noordzeekanaal 2008" dat als doel heeft bestuurlijke oplossingen te zoeken om de operationele samenwerking in de drie veiligheidsregio's met betrekking tot het Noordzeekanaal te optimaliseren. In de veiligheidskalender zijn verbeterpunten opgenomen op het gebied van nautisch, fysieke veiligheid, openbare orde en strafrechtelijke handhaving en milieuveiligheid land en water.

## **6. Vlootplan 2010 - 2015**

Het huidige vlootplan 2004 -2010 wordt in 2010 volledig herzien, uitvoering ervan loopt door in 2011. Vooral verkeersbegeleiding, vernieuwd toezicht in het havengebied en verandering van inzicht in brandbestrijding maakt heroverweging noodzakelijk. Het vaartuig PA4 dat medio 2008 als nieuwbouw is aanbesteed is per juli 2010 in de vaart gekomen. Na gebleken geschiktheid zal volgens plan, ter vervanging van de PA7 en PA8, een vervolgoopdracht voor gelijksoortige vaartuigen worden gegeven. Voor de periode tot volledige vervanging van de PA7 en PA8 zal een tijdelijk plan van aanpak worden opgesteld. Zoals eerder opgemerkt zal in het nieuwe vlootplan aandacht zijn voor mogelijke besparingen en een efficiëncyslag in de inzet van de vaartuigen.

## **7. Vernieuwing toezicht**

In opdracht van het Ministerie van Binnenlandse Zaken heeft de Inspectieraad in 2007 de politieke opdracht gekregen om het toezicht in Nederland te stroomlijnen. Deze opdracht heeft geresulteerd in het programma Vernieuwing Toezicht. Dit programma heeft twee doelen, te weten minder toezichtlast voor de bedrijven en een effectiever en efficiënter toezicht. De belangrijkste instrumenten die gehanteerd worden om deze doelen te bereiken zijn:

- Samenwerking tussen alle toezichthouders in één domein;
- Informatie-uitwisseling over inspectieplanning en resultaten van de inspecties;
- Toezicht op basis van risicoanalyses (risico-gestuurd toezicht);
- Minder toezicht bij gebleken naleving, meer toezicht waar nodig.

De Inspectieraad heeft gekozen voor een domeinbenadering waarbij 24 verschillende domeinen zijn onderscheiden. Eén van de benoemde domeinen van toezicht is Vervoer over Water, waarbij uit pragmatisch oogpunt het toezicht op de binnenvaart en het toezicht in de zeehavens



(zeevaart) vanwege het verschillende karakter separaat zijn opgepakt. Tussen beide trajecten vindt tweemaandelijks in een managementoverleg bij Verkeer en Waterstaat afstemming plaats.

Het CNB heeft in het domein Vervoer over Water een belangrijke sleutelrol vanwege de reeds bestaande loketfunctie voor de scheepvaart in de regio. Het programma Vernieuwing Toezicht past naadloos binnen de visie van het Bestuurlijk platform Havenveiligheid (burgemeesters Amsterdam, Beverwijk, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Velsen en Zaanstad) van deze regio. Samenwerking, informatiedeling en risico-gestuurd toezicht binnen deze regio levert bij een goede uitvoering een preventieve bijdrage aan de verhoging van de veiligheid in de CNB havens.

## **8. Regionale havenverordening NZK fase twee**

Door het algemeen bestuur van het CNB is in januari 2009 aan de directeur CNB de opdracht verstrekt te komen tot één regionale havenverordening in het Noordzeekanaalgebied. Doelstelling van deze opdracht aan de directeur CNB was om ook voor de (haven)beheerkant de succesvolle één- loketfunctie in te richten en daarmee nog meer eenheid van beleid en uitvoering te realiseren in het Noordzeekanaalgebied. De ontwikkeling tot één loket vergroot nationaal en internationaal de aantrekkelijkheid van het havengebied en de concurrentiekracht en anderzijds zorgt dit voor eenduidigheid van regels op het gebied van de openbare orde, veiligheid en milieu. De opdracht wordt in twee fasen uitgevoerd.

### *Fase één*

Sinds maart 2010 is de Regionale havenverordening Noordzeekanaalgebied 2010 (Rhv) van kracht in de gemeenten Amsterdam, Beverwijk, Velsen en Zaanstad. In de zeehavens van het hele Noordzeekanaalgebied zijn nu dezelfde regels voor de zee- en beroepsvaart van toepassing. Voor het afhandelen van de vergunningaanvragen op basis van de Regionale havenverordening wordt in 2010 1 regionaal loket worden ingericht bij Haven Amsterdam (onder de vlag van het CNB).

### *Fase twee*

In fase twee vindt een doorontwikkeling plaats naar een Regionale havenbeheersverordening. Voor fase twee gelden de volgende doelstellingen:

- Doorontwikkelen huidige Rhv tot havenbeheersverordening.
- Verlagen van administratieve lasten voor zowel de klant als de gemeenten.
- Opstellen van nadere regionale regels voor bepaalde onderwerpen uit de Rhv.
- Maken van nadere afspraken over het beleggen van de wijzigingsbevoegdheid van de Rhv.
- Maken van nadere afspraken over samenwerking in het toezicht en handhaving in de havens.
- Creëren van zoveel mogelijk landelijke eenheid in beleid.

De verwachting is dat de besluitvorming rondom de Rhv is afgerond eind 1<sup>e</sup> kwartaal 2011.

## **9. Windmolens**

In 2009 is het Nationaal waterplan vastgesteld door het kabinet Balkenende 4. Als onderdeel hiervan geven de Noordzeeparagraaf en de Beleidsnota Noordzee aan dat voor de duurzame opwekking van energie via windmolens, een doelstelling van 6000 Mw is gesteld.

Het CNB is als lid van de Scheepvaart Adviesgroep Nautisch (= SAN) nauw betrokken geweest bij de beleidsontwikkeling, er zijn 6 alternatieven uitgewerkt voor de opwekking van energie tot 2020. Alle alternatieven worden in 2010 doorgerekend op veiligheid en economie en aan het volgend kabinet ter goedkeuring voorgelegd. In 2011 zal het CNB betrokken blijven bij de nadere

uitwerking van genoemde beleidsnota Noordzee. De opdracht hierbij is het inrichten van zoekgebieden van totaal 3000 MW. Hierbij worden tevens de randvoorwaarden vastgesteld die gelden ten aanzien van veiligheidsmarges van windmolenparken en vaarroutes en ankergebieden.

Op basis van de door het Rijk (Directie Rijkswaterstaat Noordzee) in 2009 vergunde 12 locaties in de zgn. "tweede ronde" is in mei 2010 subsidie verstrekt om de resterende 700 MW te ontwikkelen. Deze subsidie is verstrekt voor drie parken, waarvan twee op dit moment (28 mei 2010) bekend zijn. Aan Bard offshore is voor 600 MW (2 parken) opdracht verstrekt, de resterende 100 MW zal worden toegewezen tot augustus 2010. Het CNB is voorstander van het realiseren van windenergie op de Noordzee én is ervan overtuigd dat dit goed is te combineren met de scheepvaart en de bereikbaarheid van havens, en zal kritisch volgen aan welk initiatief de laatste 100 MW wordt gegund. Dit laatste is met name van belang in verband met het ingestelde beroep tegen initiatief windmolenpark Q10. Als dit park zal worden gerealiseerd is er onvoldoende ruimte voor de noodzakelijke uitbreiding van het ankergebied in de Noordzee ten zuiden van de IJ-geul en voor het instellen van een verkeersscheidingsstelsel. Hierdoor kan de groei van de overslag in de regio om veiligheidsredenen onder druk komen te staan.

#### **10. Havenafvalstoffenplan**

Op 28 december 2002 is de Richtlijn betreffende "havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen" van het Europese Parlement en de Raad van de Europese Unie van kracht geworden (2000/59/EG). Deze richtlijn is opgesteld met als doel, het tegengaan van de mariene vervuiling door afvalstoffen afkomstig van zeeschepen. De richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs). Vanuit Europa was ingezet om in 2010 te starten met een evaluatie van de richtlijn met als doel het afgiftebeleid te stimuleren. De evaluatie en daarbij behorende nieuwe Europese regelgeving is nog niet van kracht. Hangende deze besluitvorming wordt gewacht met het onderbrengen van het HAP onder het CNB.

Na vijf jaar functioneren van het HAP, zal in 2010 een interne audit worden uitgevoerd op het HAP proces. Doelstelling is te onderzoeken of het systeem van afvalinzameling (afgifte-recht, tarieven) werkt waarvoor het in 2005 is ontwikkeld. Uitkomsten uit de audit zullen o.a. worden opgepakt in 2011.

Tot slot, is er geconstateerd dat het fonds, bij ongewijzigde tariefstelling, binnen twee jaar volledig is uitgeput. Daarom is voorgesteld om met ingang van 2011 een tariefsverhoging door te voeren.

## d. Overzicht van de activiteiten en projecten

Dit overzicht geeft op hoofdlijnen weer wat er voor 2011 aan grote te onderscheiden activiteiten en projecten gepland staan. De relatie is zo veel als mogelijk gelegd naar de onderwerpen genoemd onder hoofdstuk 3. Ontwikkelingen en projecten.

Onderwerp	Project/ activiteit	Capaciteit personeel (uren)	Budget (€)	Investing (€)	Toelichting
1. Capaciteit vaarweg en binnenvaart	Verbeteren nautische ruimtelijke ordening	1080 (24 uur per week)	-	-	Geven van nautisch advies
	Pilot ligplaatsen binnenvaart	1075	-	-	Projectleider en leden projectgroepen
2. Zeetoegang IJmuiden	Planstudie Zeetoegang IJmond	100	RWS	RWS	Deelnemer projectgroep
	Planstudie Lichtenen buitenhaven IJmuiden	150	RWS	RWS	Deelnemer projectgroep
	Ontwikkelen redegebied IJmuiden: Instellen verkeerscheidingsstelsel	150	RWS	RWS	Trekker projectgroep
3. Walradar	Ontwikkeling walradar, inclusief windmeetnetsysteem	400	RWS	RWS	Deelnemer projectgroep
4. Informatiemanagement	Doorontwikkelen Pontis	200	-	€ 100.000	Trekker
	Elektronisch melden via Portbase	300	-	PM	Projectdeelname
	Doorlichten proces scheepvaartafhandeling op Informatiebeveiliging	50	-	-	Projecttrekker
	Proces informatiehuishouding Nautische sector	40	-	-	Trekker
5. Veiligheid	Certificering ca. 20 havenfaciliteiten	780	-	-	Voorzitter toetsingsteam PS
	Mogelijke acties vanuit actualisering Havenveiligheidsplan	60	-	-	Deelname beheergroep
	Oefeningen opzetten / uitvoeren	180	-	-	Coördinatie oefeningen

Onderwerp	Project / activiteit	Capaciteit personeel (uren)	Budget (€)	Investering (€)	Toelichting
6. <b>Vlootplan 2010 - 2015</b>	Uitvoeren acties vanuit herzien vlootplan 2010-2015	300	PM	PM	Trekker
7. <b>Vernieuwing toezicht</b>	Coördinerend toezichthouder zeevaart en verdere uitrol en uitvoeren acties vanuit actieplan en front-office binnenvaart	860			Projectdeelname
8. <b>Regionale havenverordening</b>	Uitvoeren acties vanuit projectplan Rhv fase 2, afronden bestuurlijke besluitvorming en implementatie.	220	€ 75.000	-	Projecttrekker
9. <b>Windmolenparken</b>	Lid SAN (scheepvaart adviesgroep nautisch); deelname beleidsontwikkeling en uitwerking beleidsnota Noordzee	50			
10. <b>Havenafvalstoffenplan</b>	Onderbrengen HAP onder het CNB en uitvoeren interne audit HAP proces	240			

## **II. Begroting 2011**

Zie excelbestand "concept cnb begr 2011\_versie Rijk gem\_100830

### **III. Toelichting begroting 2011**

Zie excelbestand "concept cnb begr 2011\_versie 0.3 Rijk gem\_100830