

# **Centraal Nautisch Beheer**

## **Noordzeekanaalgebied**

**Begroting 2012**

**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 2012.....	13
III. Toelichting begroting 2012.....	14
IV. Bijlagen.....	21
1. Raming investeringen in 2011 en 2012.....	21
2. Haven Afval Plan.....	22
3. Haven Veiligheid.....	23

# 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 maart 2011 heeft het college van B&W een positief besluit genomen om de gemeenteraad voor te stellen Haven Amsterdam te verzelfstandigen. Eind 2011 zal de gemeenteraad een besluit nemen.

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. De bedrijfsvoering van de Nautische Sector wordt aangepast op de

veranderde situatie. Dit in verband met een andere rapportage- en verantwoordingsstructuur, tegelijkertijd wordt een efficiency- en effectiviteitslag doorgevoerd.

### **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 sluiscomplex 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 sluiscomplex te verbeteren. Het CNB werkt hierbij samen met Rijkswaterstaat Noord-Holland, aangezien het Rijk eigenaar is van het sluiscomplex.
- 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.

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 f 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 voornemen was om in het eerste kwartaal 2011 een voorstel met betrekking tot de mate van dekking van de CNB begroting te maken. Dit is uitgesteld tot er meer duidelijkheid over de verzelfstandigingbeslissing is. In het voorstel zal ook een verdeelsleutel worden voorgesteld voor het naar rato verdelen van de lasten voor 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 werkterrein. 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). In 2011 maakten 13 medewerkers gebruik van de 55+ functies regeling. Daarnaast is er de regeling vrijstelling nachtdiensten. Er zijn 18 medewerkers die hiervan gebruik maken.

## **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 om de vervanging van het IVS '90 (Informatie- en Volgsysteem voor de Scheepvaart) via een overkoepelend landelijk project uit te voeren.

In het CNB-gebied wordt op een aantal gebieden gewerkt aan het verbeteren van de nautische ruimtelijke ordening, o.a. de ontwikkeling van de IJ-oeveren in Amsterdam en de herindeling van de Oude Houthaven. Ook in 2012 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 scheepvaartafhandelingsproces 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 hebben het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de provincie Noord-Holland, de gemeente Amsterdam en de gemeente Velsen een convenant Planstudiefase Zeetoegang overeengekomen. In het convenant zijn afspraken gemaakt over de planstudie ten behoeve van de aanleg van een nieuwe zeesluis in de gemeente Velsen, ter vervanging van de Noordersluis. Met ingang van februari 2010 is ingenieursbureau DHV bij deze planstudie betrokken en heeft momenteel als eerste de taak om voor eind 2011 een Proof of Concept op te leveren. In dit "Proof of Concept" worden de technische aspecten over o.a. de hoofdafmetingen, de inpassing hiervan tussen Noorder- en Middensluis alsook het type deuren van de nieuwe zeesluis beschreven.

In 2011 is met DHV, RWS en HA verder gewerkt aan het PoC en 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 zal eind 2011 de projectnota en milieueffectrapportage (MER) zijn opgesteld, waarna in 2012 het proces van inspraak, advies en

toetsing zal plaatsvinden. Bij de variantenafweging van de Averijhaven wordt naast de huidige scheepsafmetingen aan de IJ-palen, ook rekening gehouden met de grotere scheepvaart die na de realisatie van de Nieuwe sluis na 2016 eveneens wordt verwacht.

#### *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 aan 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 Noordzee ingediend om het redegebied 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 onderzocht of het verkeersleidinggebied van het CNB kan worden uitgebreid met het permanent nautisch beheer van de IJ-geul. Dit onderzoek wordt afgestemd op de in 2011 getekende bestuursovereenkomst Windenergie Noordzee waarbij scheepvaartwegen, ankergebieden en locaties voor windenergie zijn aangewezen. In 2012 worden voorbereidingen getroffen om de definitieve situatie voor besluitvorming voor te leggen aan de IMO (zie ook paragraaf 9 windmolens).

### **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 in 2010 aanbesteed aan bedrijf HITT. De realisatie van de bouw ligt op schema en wordt eind 2011 opgeleverd. Haven Amsterdam heeft aan het project extra camera bewaking toegevoegd, welke na de oplevering eveneens operationeel zullen worden.

#### *Project migratie sluisbediening*

De verwachting is dat in 2011 RWS start met de aanbesteding van het project Migratie sluisbediening. Het CNB zal als gebruiker van de systemen input leveren om het huidige sluisbediensysteem te vervangen.

### **4. Informatiemanagement**

In 2009 is het informatieplan Haven Amsterdam vastgesteld. Op basis van dit Informatieplan staan de volgende onderwerpen voor 2012 gepland:

- Onderzoek naar de mogelijkheid van het doorontwikkelen van het havenmanagementsysteem Pontis dan wel het aantakken bij systemen van andere havens. In eerste instantie zal dit gericht zijn op het uitvoeren van inspecties op basis van veranderende wet- en regelgeving en de invoering van de toezicht regio's voor zee- en binnenvaart.

- Elektronisch melden via het port community systeem Portbase is gerealiseerd in 2011, gezien de internationale ontwikkelingen zal dit waarschijnlijk in 2012 worden geëvalueerd.
- Verder vormgeven van de informatiehuishouding van de Nautische Sector van Haven Amsterdam. Een grote stap is gezet in 2011 met het bepalen van de verdeling van de werkzaamheden tussen de uitvoering en voorbereiding. Voor 2012 zullen de uitkomsten doorgevoerd worden binnen de werkprocessen in de organisatie van de Nautische Sector.
- In 2011 is onderzoek gestart naar de koppeling van Pontis op het Data Warehouse systeem van Haven Amsterdam. Hierdoor wordt het ontsluiten van de gegevens en het verzorgen van rapportages in 2012 eenvoudiger.

## **5. Veiligheid**

Voor 2012 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 2012 ca. 25 terminals opnieuw zullen worden getoetst.
- 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 nieuwe vlootplan 2010 – 2015 wordt in 2011 opgesteld. De in 2010 opgeleverde PA4 voldoet aan de gestelde eisen en de PA7 en de PA8 zullen door identieke vaartuigen worden vervangen. De kredietaanvraag voor deze vervanging is in 2011 ter goedkeuring naar de gemeenteraad Amsterdam gegaan. Aanleiding voor de vervroegde vervanging van een van de twee grote blusvaartuigen (de PA8) wordt gevormd door substantiële technische en functionele problemen, forse milieubelasting, het hoge brandstofverbruik en terugkerende hoge onderhoud- en exploitatiekosten hetgeen leidt tot overschrijding van het budget.

## **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.

Begin 2012 zal Vernieuwing Toezicht als programma worden afgerond en zullen de bovengenoemde programmalijnen ten aanzien van het toezicht als structurele werkwijzen binnen de participerende organisaties en overlegvormen in het domein vervoer over water zijn belegd.

Het CNB heeft in het domein Vervoer over Water een belangrijke sleutelrol vanwege de reeds bestaande loketfunctie voor de scheepvaart in de regio. Voor het Noordzeekanaalgebied is het CNB aangewezen als coördinerend toezichthouder voor zowel de binnenvaart als de zeevaart. 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 is in 2011 1 regionaal loket 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 doorontwikkelde havenverordening bestaat uit een verordening en een reglement. In 2011 is een keuze gemaakt welk orgaan wijzigingen kan doorvoeren. Er is gekozen voor scenario B waarbij de gemeenteraden wijzigingen op de verordening kunnen accorderen en de colleges van B&W wijzigingen op het reglement kunnen doorvoeren. In 2012 wordt de doorontwikkelde Rhv bestuurlijk vastgesteld. Naar verwachting zal de verordening, inclusief het reglement per 1 maart

van kracht worden en hebben zowel gebruikers als gemeenten voldoende tijd om de werkwijze aan te passen.

Gekoppeld aan het besluit voor scenario B, zal eind 2013 een evaluatie plaatsvinden naar de werkwijze. De evaluatie dient als input voor het doorgroeiscenario, scenario E, waarbij alle wijzigingsbevoegdheden voor de Rhv mogelijk na 2013 bij het CNB komen te liggen.

## **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 deze beleidsontwikkeling.

Door het Rijk (Directie Rijkswaterstaat Noordzee) zijn in 2009 12 locaties uit de zgn. "tweede ronde" vergund. Vertragingen in de uitvoering zijn opgetreden door beroepsprocedures. De windsector heeft in een Kamermotie gevraagd om de vergunningtermijn van 3 jaar niet te laten verlopen, maar te verlengen tot 2020. De kamer heeft hierop positief gereageerd met de randvoorwaarde dat een oplossing wordt gevonden voor de tegengestelde belangen van gebruikers van de Noordzee. Op 13 juni 2011 is daartoe door deze gebruikers een bestuurlijke overeenkomst getekend dat een oplossing biedt in ruimtelijke zin, zodat scheepvaart en windenergie veilig naast elkaar kunnen bestaan. Uitwerking van de overeenkomst zal in 2012 moeten leiden tot een voorstel aan de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) ter vaststelling in 2013. Het CNB zal hieraan een bijdrage leveren ten aanzien van de ankergebieden en het aanloopgebied naar de CNB wateren.

## **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 in 2011 nog niet van kracht. Hangende deze besluitvorming wordt gewacht met het onderbrengen van het HAP onder het CNB.

Na het afsluiten van het jaar 2010 bleek er een tekort op het fonds te zijn ontstaan. De volledige uitputting van het fonds was hiermee een jaar eerder gekomen dan verwacht. In 2011 is er een onderzoek naar de uitputting van het fonds gedaan. Uit het onderzoek bleek dat de enorme toename van de uitgaven met name te wijten is aan een agressievere benadering van de markt. Hierdoor geven veel meer schepen hun afval af dan begroot. In 2011 zijn de tarieven verhoogd. Deze verhoging is niet voldoende waardoor de tarieven in 2012 nogmaals zullen worden gewijzigd.

Het Havenafvalstoffenplan dient elke drie jaar te worden herzien. Het huidige plan stamt uit 2009 en loopt in 2012 af. In 2012 zal begonnen worden met de voorbereidingen voor de actualisatie.

## d. Overzicht van de activiteiten en projecten

Dit overzicht geeft op hoofdlijnen weer wat er voor 2012 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)	-	-	Advies
	Pilot ligplaatsen binnenvaart	1075	-	-	Projecttrekker en projectdeelname
2. Zeetoegang IJmuiden	Planstudie Zeetoegang IJmond	540	RWS	RWS	Projectdeelname
	Lichtenen buitenhaven IJmuiden	350	RWS	RWS	Projectdeelname
	Ontwikkelen redegebied IJmuiden: Instellen verkeerscheidingsstelsel	300	RWS	RWS	Projecttrekker
3. Walradar	Walradar, onderdeel windmeetnetstelsel	120	RWS	RWS	Projectdeelname
4. Informatiemanagement	Doorontwikkelen Pontis	200	-	€ 100.000	Projecttrekker
	Elektronisch melden via Portbase evaluatie	100	-	PM	Projecttrekker
	1-loket functie scheepvaartafhandeling evaluatie	200	-	-	Projecttrekker
	Proces informatiehuishouding Nautische sector, systematiek en systeemkeuze	360	-	-	Projecttrekker
5. Veiligheid	Certificering ca. 25 havenfaciliteiten	780	-	-	Voorzitter toetsingsteam PS
	Mogelijke acties vanuit actualisering Havenveiligheidsplan	60	-	-	Projectdeelname
	Oefeningen opzetten / uitvoeren	180	-	-	Coördinator

Onderwerp	Project / activiteit	Capaciteit personeel (uren)	Budget (€)	Investing (€)	Toelichting
6. <b>Vlootplan 2010 - 2015</b>	Uitvoeren acties vanuit herzien vlootplan 2010-2015	300	PM	PM	Projecttrekker
7. <b>Vernieuwing toezicht</b>	Coördinerend toezichthouder zee- en binnenvaart doorvoeren	860			Projecttrekker
8. <b>Regionale havenverordening</b>	Implementatie	600		-	Projecttrekker
9. <b>Windmolenparken</b>	Lid SAN (scheepvaart adviesgroep nautisch): deelname beleidsontwikkeling en uitwerking beleidsnota Noordzee afronden	50			Projectdeelname
10. <b>Havenafvalstoffenplan</b>	Financieel model en organisatie	300			Projecttrekker
11. <b>Verzelfstandiging</b>	Aanpassen gemeenschappelijke regeling	150			Projecttrekker
	Bedrijfsvoering Nautische Sector aanpassen	1080			Projecttrekker

## II. Begroting 2012

### Openbaar Lichaam Centraal Nautisch Beheer

Rekening 2010	Geactualiseerde begroting 2011 (bedragen x 1,-)	Begroting 2011	Geactualiseerde begroting 2011	Romp begroting 2012
<b>Baten</b>				
521.646	Vergoeding voor personeel	519.150	527.929	534.363
4.348	Opbrengst huisvesting	7.250	7.298	7.348
797.540	Overige goederen en diensten	626.490	628.387	630.313
0	Reserveringen t.b.v. middelen	0	0	0
<b>1.323.534</b>		<b>1.152.890</b>	<b>1.163.615</b>	<b>1.172.023</b>
<b>Lasten</b>				
13.355.900	Personeelskosten	14.126.690	13.691.530	13.946.509
1.420.091	Doorberekening overheadkosten	1.513.436	1.508.819	1.521.269
1.710.048	Investeringskosten	1.877.380	1.877.380	1.877.380
107.265	Doorberekening overheadkosten	155.800	155.800	155.800
199.573	Huisvestingskosten	217.140	220.397	223.703
279.804	Doorberekening overheadkosten	244.686	248.357	252.082
1.347.383	Middelen	1.270.550	1.802.256	1.827.698
4.115	Doorberekening overheadkosten	7.387	5.539	5.622
461.560	Apparaatkosten	518.150	525.861	533.687
399.835	Doorberekening overheadkosten	489.921	496.375	503.545
75.556	Overige goederen en diensten	303.000	307.095	311.251
37.482	Doorberekening overheadkosten	64.074	65.035	66.011
<b>19.398.612</b>		<b>20.788.214</b>	<b>20.904.445</b>	<b>21.224.557</b>
<b>-18.075.078</b>	<b>Saldo</b>	<b>-19.635.324</b>	<b>-19.740.830</b>	<b>-20.052.533</b>

### III. Toelichting begroting 2012

#### Nautische Sector

Met ingang van 2010 is getracht de presentatie van de begroting meer te laten aansluiten bij de diverse activiteiten die het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB) onderneemt, in plaats van deze te richten op de soort kosten die het CNB maakt; een meer outputgestuurde en minder inputgestuurde begroting. Zodoende levert deze begroting, vooral voor de relatieve leek, een beter beeld van de werkzaamheden van het CNB.

#### Baten

<b>Vergoeding voor personeel</b>	<b>begroting 2011</b>	<b>geact. begr. 2011</b>	<b>begroting 2012</b>
	€ 519.150	€ 527.929	€ 534.363
Mobiele sluisbediening	€ 227.500	€ 230.913	€ 234.376
activiteiten buiten het beheersgebied	€ 291.650	€ 297.016	€ 299.987
	€ 519.150	€ 527.929	€ 534.363

#### *Mobiele sluisbediening*

Op grond van een overeenkomst met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat declareert Haven Amsterdam structureel jaarlijks een bedrag ter dekking van de inzet van 5 fte voor de mobiele sluisbediening. De aanpassing van het tarief vindt plaats op basis van de CBS-reeks CAO-lonen per maand, inclusief bijzondere beloningen -sector Overheid-.

#### **Activiteiten buiten het beheergebied**

Ook buiten het beheergebied van het CNB worden patrouillevaarten uitgevoerd. Het gaat hier om ordeningstaken voor stadsdelen. De kosten van de patrouillevaarten worden gedekt door een jaarlijks geïndexeerde bijdrage van de gemeente Amsterdam.

<b>Opbrengst huisvesting</b>	<b>begroting 2011</b>	<b>geact. begr. 2011</b>	<b>begroting 2012</b>
	€ 7.250	€ 7.298	€ 7.348

De inkomsten uit hoofde van dienstverlening worden hoofdzakelijk gegenereerd door:

- Huren van gebouwen lange termijn	€ 4.020	€ 4.020	€ 4.020
- Waterlevering	€ 2.240	€ 2.274	€ 2.308
- Doorberekende servicekosten loodswezen	€ 990	€ 1.005	€ 1.020
	€ 7.250	€ 7.298	€ 7.348

De begrote Opbrengst huisvesting betreft een klein deel van de huisvestingskosten van het CNB dat gefactureerd kan worden aan het loodswezen voor de aan hen beschikbaar gestelde ruimte.

**Overige goederen en diensten (baten)**

Door het CNB worden diverse activiteiten verricht ter ondersteuning van de in het havengebied werkzame ondernemingen. De inkomsten uit hoofde van deze dienstverlening betreffen:

<b>Overige goederen en diensten</b>	<b>begroting 2011</b>	<b>geact. begr. 2011</b>	<b>begroting 2012</b>
	€ 626.490	€ 628.387	€ 630.313
- Reservering/huur steigers t.b.v. riviercruise	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000
- Doorberekening dienstverlening CNB	€ 30.630	€ 31.089	€ 31.556
- Doorberekening uitvoerstaken Port Security	€ 45.860	€ 46.548	€ 47.246
- Doorberekening toolkit (port Security)	€ 50.000	€ 50.750	€ 51.511
	€ 626.490	€ 628.387	€ 630.313

Door het CNB worden diverse activiteiten verricht ter ondersteuning van de in het havengebied werkzame ondernemingen. De inkomsten uit hoofde van deze dienstverleningen zijn hierboven weergegeven.

## LASTEN

<b>Personeelslasten</b>	<b>begroting 2011</b>	<b>geact. begr. 2011</b>	<b>begroting 2012</b>
	€ 14.126.690	€ 13.691.530	€ 13.946.509
- salarissen en sociale lasten	€ 13.144.000	€ 12.721.271	€ 12.975.696
- Inhuur personeel	€ 54.310	€ 55.309	€ 55.863
- overige personeelslasten	€ 928.380	€ 914.950	€ 914.950
	€ 14.126.690	€ 13.691.530	€ 13.946.509

### **Personeelslasten**

De personeelslasten bestaan uit de salarissen en sociale lasten en overige aan personeel gerelateerde kosten.

### **Salarissen en sociale lasten**

De salarissen worden beïnvloed door natuurlijk verloop van personeel en aanname van nieuw personeel.

### **Inhuur personeel**

Inhuur personeel betreft voornamelijk inhuur van operationele medewerkers om altijd een volledige bezetting te kunnen garanderen.

### **Overige personeelslasten**

Onder overige personeelslasten vallen o.a. de kosten van roosterverschuivingen, overwerk en opleidingskosten.

<b>Investeringskosten</b>	<b>begroting 2011</b>	<b>geact. begr. 2011</b>	<b>begroting 2012</b>
	€ 1.877.380	€ 1.877.380	€ 1.877.380
- Afschrijvingskosten	€ 1.337.260	€ 1.337.260	€ 1.337.260
- Rentelasten	€ 540.120	€ 540.120	€ 540.120
	€ 1.877.380	€ 1.877.380	€ 1.877.380

De afschrijvingskosten betreffen voor circa 80% afschrijvingen op de vaartuigen. De overige afschrijvingskosten betreffen andere nautische middelen (olieschermen, boeien etc.).



Huisvestingskosten	begroting 2011	geact. begr. 2011	begroting 2012
	€ 217.140	€ 220.397	€ 223.703
- kosten Gas en elektriciteit	€ 123.030	€ 124.875	€ 126.749
- onroerend zaakbelasting en reinigingsrecht	€ 2.730	€ 2.771	€ 2.813
- onderhoud- en schoonmaakkosten	€ 91.380	€ 92.751	€ 94.142
	€ 217.140	€ 220.397	€ 223.703

#### Huisvestingskosten

Het CNB heeft de beschikking over een viertal accommodaties:

- 1) Het Havengebouw in Amsterdam;
- 2) Het Technisch Centrum (TC) aan de Capriweg in Amsterdam. Het gebouw is ingericht als kantoor- en technische ruimte. Tevens is er een steiger als afmeervervoorziening.
- 3) Het Haven Operatie Centrum (HOC) in IJmuiden;
- 4) Het Sluis Leidings Centrum (SLC) in IJmuiden;

De locaties HOC en SLC worden op basis van een overeenkomst door het Rijk om niet aan het CNB beschikbaar gesteld. Een vergoeding voor het gebruik de ruimte in het Havengebouw en het TC is opgenomen in de doorberekende overheadkosten van Haven Amsterdam. De post Huisvestingskosten in deze begroting bestaat daarom hoofdzakelijk uit de schoonmaakkosten, de kosten voor klein onderhoud en de energiekosten op de diverse locaties.

<b>Middelen (Onderhoud infrastructuur e.d.)</b>	<b>begroting 2011</b>	<b>geact. begr. 2011</b>	<b>begroting 2012</b>
	€ 1.270.550	€ 1.802.256	€ 1.827.698
- Brandstofkosten vaartuigen	€ 343.680	€ 335.053	€ 339.987
- Leasekosten auto's	€ 72.570	€ 86.489	€ 87.786
- Huur- en onderhoud vaartuigen	€ 502.000	€ 1.023.130	€ 1.036.977
- Verzekeringen	€ 245.600	€ 249.284	€ 253.023
- Schade vaartuigen niet gedekt door de verzekering en eigen risico	€ 40.900	€ 41.514	€ 42.136
- Uitgaven t.l.v. voorziening patrouille vaartuigen	€ 65.800	€ 66.787	€ 67.789
	€ 1.270.550	€ 1.802.256	€ 1.827.698

**Exploitatiekosten middelen (vaartuigen en voertuigen).**

De hoogte van het begrotingsbedrag is voor een belangrijk deel vastgesteld op basis van de technische onderhoudsbegrotingen, alsmede op basis van ervaring met de te onderhouden objecten.

**Leasekosten auto's**

Dit zijn kosten voor voertuigen van de operationele afdelingen in verband met inspecties en het ter plekke komen bij bestrijden van incidenten.

**Huur- en onderhoud vaartuigen**

De onderhoudscyclus van de vaartuigen zorgde voor een grote fluctuatie in de onderhoudskosten over de jaren. Om dit op te vangen is er een voorziening opgenomen zodat deze fluctuaties deels worden ondervangen. Uitgaande van het onderhoudsplan is geconstateerd dat structureel een hoger onderhoudsbudget benodigd is om de vaartuigen in goede en bedrijfszekere conditie te houden, hiermee is rekening gehouden in de begroting 2012.

**Verzekeringen**

De verzekeringen hebben voornamelijk betrekking op de vaartuigen en zijn afgesloten op de condities "Nederlandse Beurs Cascopolis voor Binnenvaart 1991".

**Uitgaven ten laste van de voorziening patrouillevaartuigen**

Zie toelichting bij "Huur- en onderhoud vaartuigen".

<b>Apparaatkosten</b>	<b>begroting 2011</b>	<b>geact. begr. 2011</b>	<b>begroting 2012</b>
	€ 518.150	€ 525.861	€ 533.687
- aanschaf hardware en software	€ 4.100	€ 4.100	€ 4.100
- automatiserings- en kantoorkosten	€ 507.550	€ 515.163	€ 522.891
- accountantskosten ACAM	€ 1.500	€ 1.523	€ 1.545
- advertenties	€ 5.000	€ 5.075	€ 5.151
	€ 518.150	€ 525.861	€ 533.687

***Aanschaf hardware en software***

Onder Aanschaf hardware en software is een standaard bedrag per medewerker opgenomen voor kleine aanschaffen welke specifiek voor het CNB worden gebruikt, zoals softwarelicenties voor specifieke toepassingen.

***Automatiserings- en kantoorkosten***

Onder Automatiserings- en kantoorkosten is een groot bedrag opgenomen voor direct aan het CNB toerekenbare kosten voor het gebruik en beheer van de netwerken en systemen.

***Accountantskosten ACAM***

De Accountantskosten betreffen de kosten van de jaarrekeningcontrole.

***Advertenties***

Onder Advertenties worden de kosten voor berichten aan de scheepvaart opgenomen. Via deze advertenties worden tijdelijke en permanente veranderingen, zoals stremmingen en verlegde boeien, gecommuniceerd.

Overige goederen en diensten (lasten)	begroting 2011	geact. begr. 2011	begroting 2012
	€ 303.000	€ 307.095	€ 311.251
- huur terrein/gebouwen buitengemeentelijk	€ 54.000	€ 54.360	€ 54.725
- overige onderzoeken en adviezen	€ 199.000	€ 201.985	€ 205.015
- uitgaven Port Security	€ 50.000	€ 50.750	€ 51.511
	€ 303.000	€ 307.095	€ 311.251

#### **Huur terrein/gebouwen buiten gemeentelijk**

De huur van gebouwen buitengemeentelijk betreft de kadehuur bij de Passenger Terminal Amsterdam ten behoeve van extra capaciteit bij piekdrukke voor de riviercruise (€ 30.000) en de tijdelijke huur van kantoorruimte in IJmuiden in verband met aanpassingen aan het HOC (ca. € 24.000).

#### **Overige onderzoeken en adviezen**

Onder deze post zijn de kosten voor verschillende projecten en onderzoeken, zoals optimalisatie scheepsbewegingen, regionale havenverordening, ontwikkelen verkeersmodel en opzetten onderhoudsplansysteem, begroot.

#### **Uitgaven Port Security**

De uitgaven aan Port Security betreffen de (uitvoerings-)kosten van toezicht ISPS, de kosten voor het multidisciplinaire toetsingsteam en de kosten van het eigen gebruik van de toolkit.

Doorberekende overheadkosten Haven A'dam	begroting 2011	geact. begr. 2011	begroting 2012
	€ 2.475.304	€ 2.479.925	€ 2.504.328
- Personeelskosten	€ 1.513.436	€ 1.508.819	€ 1.521.269
- Investeringskosten	€ 155.800	€ 155.800	€ 155.800
- Huisvestingskosten	€ 244.686	€ 248.357	€ 252.082
- Middelen	€ 7.387	€ 5.539	€ 5.622
- Apparaatkosten	€ 489.921	€ 496.375	€ 503.545
- Overige goederen en diensten	€ 64.074	€ 65.035	€ 66.011
	€ 2.475.304	€ 2.479.925	€ 2.504.328

#### **Doorberekende overheadkosten HA**

Haven Amsterdam is namens het CNB belast met de uitvoering van de nautische beheertaken, inclusief de nautische rijkstaken. De hiermee samenhangende directe kosten zijn hierboven begroot en toegelicht. Daarnaast faciliteert Haven Amsterdam de uitvoering van de deze taken door algemene en specifieke ondersteuning op onder meer financieel, personeelsorganisatorisch, huisvesting, juridisch en administratief vlak. Ter dekking van de hiermee samenhangende kosten berekent Haven Amsterdam een bedrag aan overheadkosten door aan het CNB op basis van een inschatting van de activiteiten die de Haven Amsterdam -organisatie verricht ter uitvoering van de CNB taken.

#### **Beleidsorgaan**

In de overeenkomst is onder artikel 16 opgenomen dat aan de voorzitter en de secretaris van het Beleidsorgaan Scheepsvaartverkeer Noordzeekanaalgebied een vergoeding kan worden toegekend. De hoogte hiervan wordt in overeenstemming tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer vastgesteld. De kosten van deze vergoeding en een eventuele toegekende vergoeding voor reis-, representatie- en verblijfkosten van de voorzitter en de secretaris worden door de partijen ieder voor vijftig (50) procent gedragen.

## Raming investeringen in 2011 en 2012

Projecten	Investeringsbedrag			MIP nummer
	Totaal	2011	2012	
<b>Investeringsen waarvan het beschikbaar te stellen krediet bij afzonderlijk (raads)besluit is goedgekeurd</b>				
havenradarsysteem t.b.v. het havengebied van Amsterdam	€ 5.250.000	€ 2.850.000	€ 1.992.601	90.015.00
<b>Investeringsen waarvan het beschikbaar te stellen krediet bij afzonderlijk raadsbesluit dient te worden goedgekeurd</b>				
aanschaf 2 patrouillevaartuigen ter vervanging van HD7 en HD8	€ 8.000.000	€ 2.000.000	€ 4.000.000	90.140.00
aanschaf brandblusponton	€ 1.000.000	€ 50.000	€ 950.000	90.146.00
	€ 14.250.000	€ 4.900.000	€ 6.942.601	
<b>Investeringsen waarvan het beschikbaar te stellen krediet bij begroting is goedgekeurd.</b>				
vervangen olieschermen	€ 253.775	€ 45.000	€ 25.000	90.025.00
aanschaf ondersteunende apparatuur om in bijzondere gevallen "loods op afstand" veilig te kunnen uitvoeren	€ 100.000	€ 71.465	€ -	90.138.00
Vernieuwen daken en aanbrengen zonnepanelen gebouw Capriweg	€ 275.000	€ 60.000	€ 215.000	90.149.00
aanleg windmeetnet	€ 150.000	€ 75.000	€ 69.550	90.152.00
Aanbrengen van diverse voorzieningen aan de vaartuigen i.v.m. arbo- en milieuaspecten	€ 120.000	€ 60.000	€ 48.687	90.153.00
Opstellen en implementeren onderhoudsplan vaartuigen	€ 40.000	€ 20.000	€ 20.000	90.154.00
Aanpassen infrastructuur externe locaties Nautische Sector, incl. vaartuigen.	€ 175.521	€ 50.000	€ 60.000	90.155.00
Aanschaf dagvaarplansysteem	€ 45.000	€ 30.000	€ 15.000	90.159.00
Vervangen ligplaatsreserveringssysteem	€ 150.000	€ -	€ 150.000	90.160.00
Aankoop en inbouw van verbruikmeters in de vaartuigen	€ 15.000	€ 7.500	€ 7.500	90.161.00
Vervangen/optimaliseren HAP applicatie	€ 100.000	€ -	€ 100.000	90.163.00
Aanpassen Pontis tbv pontbase + wettelijke aspecten	€ 150.000	€ 85.000	€ 65.000	90.164.00
Koppelen Pontis aan HA berichtengenerator	€ 50.000	€ -	€ 25.000	90.165.00
Aanschaf systeem voor uitvoering coordinatie toezicht	€ 50.000	€ 15.000	€ 35.000	90.166.00
Ontvangstinstallatie voor afval vaartuigen (grijs water en olie)	€ 65.000	€ 10.000	€ 55.000	90.171.00
	€ 1.739.296	€ 528.965	€ 890.737	
<b>Totalen van (aangevraagde) investeringen</b>	€ 15.989.296	€ 5.428.965	€ 7.833.338	

bron: investeringsplan 2011 - 2015 Haven Amsterdam

(bedragen x € 1,-)

rekening 2008		Haven Afval Plan		begroting 2009		rekening 2010		begroting 2011		geactualiseerde begroting 2011		begroting 2012	
<b>Inkomsten</b>													
128.230		Milieuheffing GT maat 0 - 3.000	154.490	227.900	327.250	327.250	153.000						
		Milieuheffing GT maat 3.000 - 10.000		274.260	362.260	362.260	313.500						
		Milieuheffing GT maat 10.000 - 30.000		302.600	393.150	393.150	499.500						
		Milieuheffing GT maat 30.000 - 50.000		219.350	258.640	258.640	310.000						
		Milieuheffing GT maat > 50.000		94.870	148.700	148.700	292.000						
21.520			17.680										
	149.750	Milieuheffingen		172.170		1.118.980		1.490.000		1.490.000			1.568.000
	130.140	Toeslag Administratiekosten		130.000		125.260		130.000		130.000			129.000
	<b>279.890</b>			<b>302.170</b>		<b>1.244.240</b>		<b>1.620.000</b>		<b>1.620.000</b>			<b>1.697.000</b>
<b>Lasten</b>													
36.135		Salarissen	37.140	36.459	37.600	37.682	38.750						
2.891		Vakantie uitkering	2.980	5.839	3.020	3.015	3.101						
893		Eindejaarsuitkering	2.020	2.143	2.050	2.119	2.179						
837		Reiskosten woon-werk (belast)	980	880	990	1.023	1.052						
2.888		Bijdragen ziektekostenverzekering	3.000	2.979	3.040	3.142	3.232						
-687		Cafetariamodel	0	978	0	0	0						
46		Eindheffing Loonbelasting	50	3	50	52	53						
153		Loonheffing i.v.m. spaarloon	150	153	150	155	159						
7.752		Premie pensioen	7.470	8.565	7.560	7.813	8.031						
697		Premie WAO / UFO	3.370	803	3.420	3.535	3.636						
-2.871		Verhaalde premie OP/NP	-3.110	-3.095	-3.150	-3.256	-3.349						
18.880		Doorberekende salariskosten	20.000	18.880	20.450	20.000	20.000						
	67.614			74.050		74.587		75.180		75.280			76.860
	0	Controle kosten (ACAM)	1.030	0	1.000	1.000	1.000						1.000
	258	Gedeclareerde kosten eigen vervoer	500	0	0	0	0						0
	0	Onderhoud software	35.000	0	0	0	0						0
	1.945	Drukwerk	1.200	1.890	2.300	2.300	2.300						2.300
	0	Communicatiekosten	1.510	0	0	0	0						0
	9.200	Huisvestingskosten	8.530	9.200	10.000	10.000	10.000						10.000
	0	Kosten drukwerk	500	0	0	0	0						0
	2.933	Portokosten	3.000	2.880	3.000	3.000	3.000						3.000
	1.200	Telefoonkosten	1.500	1.200	1.500	1.500	1.500						1.500
	1.680	Doorberekende automatiseringskosten	1.500	1.680	1.500	1.500	1.500						1.500
	0	Overige kosten	1.500	0	1.500	700	700						700
1.681.559		Afgifterechten Haven Afval Plan	1.640.000	2.008.825	1.500.000	1.500.000	1.803.250						
0		Kosten verbetering/onderhoud infrastructuur	0	0	0	0	0						0
	1.681.559			1.640.000		2.008.825		1.500.000		1.500.000			1.803.250
	<b>1.766.389</b>			<b>1.769.820</b>		<b>2.100.262</b>		<b>1.595.980</b>		<b>1.595.280</b>			<b>1.900.110</b>
	-1.486.499	Exploitatie saldo		-1.467.650		-856.022		24.020		24.720			-203.110
0	-1.486.499	Mutatie egalisatiefonds HAP		-399.820	0	-856.022		24.020		24.720			-203.110
	<b>0</b>	<b>Saldo</b>		<b>-1.067.830</b>		<b>0</b>		<b>0</b>		<b>0</b>			<b>0</b>

Haven Veiligheid	begroting 2010		rekening 2010		begroting 2011		geactualiseerde begroting 2011		begroting 2012	
<b>Inkomsten</b>										
Diverse doorberekeningen		61.210		42.274		45.860		46.548		47.246
Doorberekening kosten "toolkit"		52.000		28.971		50.000		50.750		51.511
		<b>113.210</b>		<b>71.245</b>		<b>95.860</b>		<b>97.298</b>		<b>98.757</b>
<b>Lasten</b>										
Salarissen	139.090		69.714		137.700		69.714		69.714	
Vakantie uitkering	11.140		6.603		11.030		6.603		6.603	
Eindejaarsuitkering	7.620		4.098		7.540		7.540		7.540	
Roostertoeslag	0		5.559		0		0		0	
Bijdrage levensloopregling	0		1.046		0		0		0	
Overwerk	0		0		0		0		0	
Overige toelagen/ -slagen	550		1.043		540		540		540	
Reiskosten woon-werk (belast)	860		1.130		850		850		850	
Gratificaties en persoonlijke toelagen	2.470		5.764		2.450		2.450		2.450	
Bijdrage aanvullende ziektekostenverzekering	9.200		5.958		9.110		9.110		9.110	
Cafetariamodel	1.910		1.277		1.890		1.890		1.890	
Eindheffing Loonbelasting	290		6		290		290		290	
Loonheffing i.v.m. spaarloon	810		306		800		800		800	
Premie pensioen	28.690		19.493		28.400		28.400		28.400	
Premie WAO / UFO	12.240		6.776		12.120		6.776		12.120	
Verhaalde premie OP/NP	-11.980		-7.042		-11.840		-11.840		-7.042	
Opgave P&O		202.910		121.731	200.880	130.000	123.123	122.312	133.265	124.758
Rente	4.890		4.512		4.050		4.050		4.050	
Afschrijving	17.530		17.525		17.530		17.530		17.530	
		22.420		22.037		21.580		21.580		21.580
Ingehuurde krachten e.d.		54.440		26.420		18.390		18.728		18.916
Aanschaf duurzame goederen (inrichtingskosten)		0		0		0		0		0
Schadeloosstelling personeel		0		0		0		0		0
Opleidingen		20.200		-1.000		35.000		35.000		35.000
Inrichtingskosten		0		0		0		0		0
Gebruik eigen vervoermiddel		0		0		0		0		0
Overige toelagen e.d.		0		70		0		0		0
Huisvestingskosten		0		0		0		0		0
Druk-, bindwerk/papier		0		42		15.000		15.225		15.453
Aanschaf hard- en software		5.060		0		2.500		2.500		2.500
Onderhoud hard- en software		50.500		48.285		77.800		78.967		80.152
Representatiekosten		5.050		0		5.000		5.000		5.000
Vergaderkosten		6.570		541		6.500		6.598		6.696
Kosten informatie bijeenkomsten		0		0		0		0		0
Kosten lease auto		9.100		11.476		9.760		9.895		10.032
Reis- en verblijfkosten		510		36		500		500		500
Onderzoek en planning		202.000		7.187		165.000		167.475		169.987
Vrijval vorig jaar		0		0		0		0		0
Uitgaven t.b.v. Port Security		108.240		13.330		50.000		50.750		51.511
		<b>484.090</b>		<b>250.155</b>		<b>537.030</b>		<b>534.530</b>		<b>542.086</b>
<b>Exploitatie saldo</b>		<b>-370.880</b>		<b>-178.910</b>		<b>-441.170</b>		<b>-437.232</b>		<b>-443.328</b>

