

**Centraal Nautisch Beheer**  
Noordzeekanaalgebied

Begroting 2013

Centraal Nautisch Beheer  
Noordzeekanaalgebied

## Inhoudsopgave

|        |  |    |
|--------|--|----|
| 1.     | Bestuurlijke toelichting.....                                | 3  |
| 1.1.   | Inleiding.....   | 3  |
| 1.2.   | Organisatie .....  | 3  |
| 1.2.1. | Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied .....          | 3  |
| 1.2.2. | Overeenkomst CNB-Rijk.....                                   | 3  |
| 1.2.3. | Havenbeveiligingswet.....                                    | 3  |
| 1.2.4. | Nautische sector Haven Amsterdam .....                       | 4  |
| 1.2.5. | Verzelfstandiging Haven Amsterdam .....                      | 5  |
| 1.2.6. | Heroverwegingsoperatie gemeente Amsterdam .....              | 6  |
| 1.3.   | Ontwikkelingen en projecten .....                            | 6  |
| 1.3.1. | Capaciteit vaarweg en binnenvaart .....                      | 6  |
| 1.3.2. | Zeetogang IJmuiden .....                                     | 7  |
| 1.3.3. | Walradar .....   | 8  |
| 1.3.4. | Informatiemanagement.....                                    | 8  |
| 1.3.5. | Veiligheid .....   | 9  |
| 1.3.6. | Vaar- en vlootplan.....                                      | 10 |
| 1.3.7. | Havenafvalstoffenplan .....                                  | 10 |
| 1.4.   | Overzicht van in te zetten capaciteit voor de projecten..... | 11 |
| 2.     | Begroting 2013 .....   | 13 |
| 3.     | Toelichting begroting 2013 .....                             | 14 |

# **1. Bestuurlijke toelichting**

## **1.1. Inleiding**

In deze bestuurlijke toelichting wordt een overzicht gegeven van de organisatie rondom het CNB, ontwikkelingen en projecten en de in te zetten capaciteit hiervoor in 2013.

## **1.2. Organisatie**

### *1.2.1. Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied*

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.

### *1.2.2. Overeenkomst CNB-Rijk*

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 het 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.

### *1.2.3. Havenbeveiligingswet*

Sinds 2003 voert het CNB de taken uit, namens de (burgemeesters) van de CNB-gemeenten en Haarlemmerliede en Spaarnwoude, die voortkomen uit de Havenbeveiligingswet. Deze taken zijn onder andere toetsing en toezicht op havenbeveiligingsplannen. Hiervoor maakt het CNB gebruik van een multidisciplinair toetsingsteam dat is samengesteld uit vertegenwoordigers van de Regiopolitie Amsterdam-Amstelland, de Regionale brandweer Amsterdam-Amstelland, de Douane, de Koninklijke Marechaussee, het KLPD en Haven Amsterdam. Het monitoren van de voortgang op de activiteiten/ verplichtingen is belegd bij de Task Force Havenveiligheid, die onder voorzitterschap staat van de directeur CNB. Het doel van de Task Force Havenveiligheid is te zorgen, door proactief monitoren van nieuwe ontwikkelingen (planvorming) en evalueren van knelpunten, gezamenlijk zorg dragen voor een veilige haven. De directeur CNB is door de

genoemde gemeenten benoemd als Port Security Officer: het zijn van contactpunt voor o.a. burgemeesters en bedrijven in de haven voor kwesties die verband houden met havenveiligheid.

#### 1.2.4. Nautische sector Haven Amsterdam

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 in stand houden 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 personeelsinzet |
|------------------------------------|----------------------------|
| 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. In 2013 maken 6 medewerkers gebruik van de 55+ regeling in diverse functies (o.a. schipper havenbeheer, medewerking handhaving, toezichthouder Port Security). In 2013 zullen 9 medewerkers gebruik maken van de regeling vrijstelling nachtdiensten.

### *1.2.5. Verzelfstandiging Haven Amsterdam*

In juni 2012 heeft het college van B&W gemeente Amsterdam besloten de verzelfstandiging van Haven Amsterdam voor te leggen aan de gemeenteraad. Naar verwachting neemt de gemeenteraad in november 2012 hierover een besluit. Uitgangspunt bij een verzelfstandiging is 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. De bedrijfsvoering van de Nautische Sector zal worden aangepast op de veranderde situatie na verzelfstandiging. Dit in verband met een andere rapportage- en verantwoordingsstructuur, tegelijkertijd wordt een efficiency- en effectiviteitslag doorgevoerd. Een en ander is geborgd in het 'Convenant betreffende publieke taken Haven Amsterdam op het gebied van nautisch beheer (Havenmeester-convenant Amsterdam)' waarin de borging van de publieke taken van de nieuw te vormen Divisie Havenmeester staan benoemd. Hierin is tevens opgenomen de voorgestelde verantwoordingsstructuur. Het CNB bestuur heeft besloten het genoemde convenant mede te tekenen voor zover uitvoering van de publieke CNB taken door de Divisie Havenmeester.

Op basis van de begroting van Haven Amsterdam wordt de CNB begroting opgesteld. Op de begroting 2013 van Haven Amsterdam is op alle kosten- en opbrengstesoorten een indexatie van 0% toegepast ten opzichte van de begroting van 2012. Voor de begroting CNB 2013 betekent dit dat deze (nagenoeg) ongewijzigd is ten opzichte van de begroting 2012.

De begroting 2013 is samengesteld op basis van de gemeentelijke wet- en regelgeving (Besluit Begroting & Verantwoording). De kans is echter reëel dat Haven Amsterdam vanaf 1 januari in verzelfstandigde vorm zal opereren en als NV daarom vanaf 2013 moet rapporteren op basis van de regels volgens Burgerlijk Wetboek 2 en de Raad van Jaarverslaglegging. De administratie van Haven Amsterdam NV zal daarom anders zijn ingericht dan de huidige administratie van de gemeentelijke dienst Haven Amsterdam. Dit kan bij de opstelling van de jaarrekening 2013 leiden tot afwijkingen ten opzichte van de begroting. Met name de toerekening van diverse overheadkosten zal bij jaarrekening niet op dezelfde wijze berekend kunnen worden als bij de begroting als gevolg van wijzigingen in het grootboekrekeningschema.

Vanaf 2013 zal op basis van het nieuw te sluiten Havenconvenant door betrokken partijen gezamenlijk worden gewerkt aan een nieuw en toekomstbestendig model van begroting en verantwoording. Hierbij zal ook worden gekeken naar de huidige financieringsconstructie van het CNB. Bij de oprichting van het CNB is er voor gekozen van de overige deelnemende gemeenten geen financiële bijdrage te vragen voor de gemandateerde taken. Bij de invoering van de Havenbeveiligingswet in 2004 zijn hier voor de eerste keer andere taken toebedeeld aan het CNB die niet in mandaat worden uitgevoerd en zijn er afspraken gemaakt over taakuitvoering en het doorberekenen van kosten die hiervoor worden gemaakt. Deze afspraken zullen in het model worden verankerd.

Het voorstel tot herziening van de Gemeenschappelijke Regeling wordt aan de CNB gemeenten voorgelegd 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, naar verwachting zal deze eind 2012/ begin 2013 worden voorgelegd.

### *1.2.6. Heroverwegingsoperatie gemeente Amsterdam*

De Nautische sector van Haven Amsterdam werkt ook in 2013 aan het realiseren van de voor 2012 gestelde bezuinigingsdoelstelling. De volgende doelstellingen, gericht op een efficiencyslag en kostenbesparingen door verandering van werkwijzen en werkprocessen, zijn vastgesteld:

- In de tweede helft van 2013 (tot en met februari 2014) wordt de migratie van de sluisbediening uitgevoerd met als doel 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. Walradar is vanaf 12 september 2012 in werking. In 2013 zal het effect hiervan op de werkwijze van de verkeersbegeleiding moeten blijken.
- 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.

Inmiddels is vastgesteld dat de gemeente Amsterdam de komende 3 jaar € 193 miljoen gaat bezuinigen, aanvullend op de eerder vastgestelde bezuinigingsdoelstellingen. Voor Haven Amsterdam betekent dit een aanvullende taakstelling van € 2 miljoen voor 2013. Hoe deze wordt ingevuld is nog onderwerp van gesprek.

## **1.3. 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.

### *1.3.1. 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 Volgstelsel 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 nautisch ruimtelijke ordening, o.a. de ontwikkeling van de IJ-oeveren in Amsterdam en de herindeling van de Oude Houthaven. Ook in 2013 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. De diverse 0-metingen worden of gaan opgesteld worden om een helder beeld te krijgen van de huidige situatie. Op basis hiervan kunnen dan de consequenties worden bepaald van de verschillende ruimtelijke behoeften.

### 1.3.2. Zeetoegang IJmuiden

#### *Planstudie Zeetoegang IJmond*

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.

In juni 2012 heeft de gemeenteraad van Amsterdam groen licht gegeven voor de verdere voorbereiding van de aanleg van een nieuwe grote zeesluis in IJmuiden. De nieuwe zeesluis wordt 500 meter lang, 65 meter breed en 18 meter diep. Fase 1 van de planstudie is afgerond. In de planstudie participeren het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat Noord-Holland, provincie Noord-Holland en Haven Amsterdam. In 2013 wordt verder gewerkt aan fase 2 van de planstudie waarin overeenkomstig een DBFM (Design, Build, Finance en Maintenance) - constructie de aanbesteding van de nieuwe zeesluis op de markt wordt gezet. De verwachte opleverdatum van de nieuwe zeesluis is eind 2018/ begin 2019. Ook worden in fase 2 diverse onderzoeken uitgevoerd, waaronder een nautische en hydraulische onderzoek, voor de voorkeursvarianten van de Nieuwe sluis.

#### *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 in november 2012 het voorontwerp bestemmingsplan samen met de projectnota en de milieueffectrapportage (MER) ter inzage worden gelegd. Naar verwachting zal in de zomer 2013 het bestemmingsplan worden vastgesteld. 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 2018 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 anker capaciteit 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 zal de Maritime Safety Committee (MSC) van de International Maritime Organisation (IMO) eind 2012 een beslissing nemen over een voorstel van herinrichting Hollandse kust en scheepvaartroutes. Dit voorstel is afgestemd met de bestuursovereenkomst Windenergie Noordzee waarbij scheepvaartroutes, ankergebieden en locaties voor windenergie zijn aangewezen. Voor het Noordzeekanaalgebied zal instemming met

het voorstel concreet betekenen het instellen van een Verkeersscheidingsstelsel (VSS IJmuiden) en uitbreiding van de ankercapaciteit voor wachtende schepen. Afhankelijk van de beslissing van de MSC worden de scheepvaartroutes Hollandse kust op 1 augustus 2013 UTC geïmplementeerd.

#### *Windmolens Noordzee*

In 2011 is ten aanzien van de (geplande) windmolenparken op de Noordzee ingezet op meedenken over de realisatie van windmolenparken die niet ten koste gaan van de veiligheid voor het scheepvaartverkeer. Hiertoe zijn afspraken gemaakt tussen het ministerie van Infrastructuur & Milieu, windvergunninghouders, Rijkswaterstaat Noord-Holland en de havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam over o.a. verplaatsing van scheepvaartroutes en het aanpassen van één vergunning. In juni 2012 is het voorstel voor verplaatsing van scheepvaartroutes goedgekeurd door de International Maritime Organisation (IMO). Het CNB zal samen met RWS directie Noordzee de nieuwe inrichting waaronder, het haven aanloopgebied van IJmuiden/ Amsterdam, ter hand nemen. Naar verwachting zal dit juli 2013 zijn gerealiseerd. Hierdoor zijn er ten noorden en zuiden van de IJ-geul twee scheepvaartruwe gebieden ontstaan waarin de vergunde parken kunnen worden gerealiseerd. Hierbij is de vergunning 'Scheveningen Buiten' conform de afspraak verplaatst naar Q4-West waardoor een bezwaar van het CNB, nl. de onveiligheid voor het scheepvaartverkeer ter hoogte van Q4, wordt opgelost.

#### *1.3.3. Walradar*

Vanaf 12 september 2012 is het walradarsysteem bij Haven Amsterdam operationeel. Rijkswaterstaat Noord-Holland heeft in samenwerking met Haven Amsterdam een walradar-VTS-systeem langs het Noordzeekanaal aangelegd. De afkorting VTS staat voor Vessel Traffic Services; een scheepvaartbegeleidingssysteem. Dit systeem is nodig om onder alle omstandigheden een veilige verkeersbegeleiding van schepen te kunnen garanderen. Het walradarsysteem bestaat uit 26 radarmasten die langs het Noordzeekanaal en het IJ onderling verbonden zijn door een glasvezelkabel. Het gehele verkeersleidinggebied van 12 mijl buiten de kust in de Noordzee tot en met de Oranjesluizen in Amsterdam is hiermee onder radardekking; alle voor de verkeersleiding noodzakelijke systemen en informatie zijn geïntegreerd. In 2013 zal de werking van het walradarsysteem worden geëvalueerd.

#### *1.3.4. Informatiemanagement*

Op het gebied van informatiemanagement spelen onderstaande ontwikkelingen/ projecten voor de Nautische sector in 2013.

#### *Datawarehouse*

Het Datawarehouse is het centrale informatiesysteem van Haven Amsterdam dat door iedere medewerker op elk moment te raadplegen is. Het systeem is zodanig ingericht dat de getoonde informatie altijd actueel en betrouwbaar is. In 2012 is een koppeling gemaakt tussen het datawarehouse en Pontis, tevens zijn 'nautische rapportages' ontwikkeld en toegevoegd aan het Datawarehouse. Hierdoor is informatie gestructureerd (van meerdere jaren) beschikbaar over aantallen schuttingsen, aantallen geschutte vaartuigen en scheepsbezoeken. In het najaar 2012 zal ook informatie beschikbaar zijn over de turn-around-tijd (TAT) en wordt informatie over het Havenafvalstoffenplan ontsloten via het datawarehouse. In 2013 zullen de in 2012 ontwikkelde rapportages in het datawarehouse Haven Amsterdam waar nodig worden geoptimaliseerd.



## HaMIS

De groei van de havens stelt hogere eisen aan informatie-uitwisseling. Havenbedrijf Rotterdam heeft het Havenmeester Management Informatiesysteem (HaMIS) ontwikkeld. HaMIS is een informatiesysteem waarin al het administratieve berichtenverkeer over scheepsbezoeken door de havenautoriteit wordt afgewikkeld. Haven Amsterdam participeert in de verdere ontwikkeling van HaMIS. Het systeem, dat in Amsterdam Pontis zal vervangen, maakt het mogelijk om de processen van havenmeesters in de zeehavens van Amsterdam en Rotterdam op elkaar af te stemmen en om onnodig dubbel werk voor bemanningen en agenten te voorkomen. In 2012 is een intentieverklaring getekend gericht op het geschikt maken van HaMIS voor Amsterdam en het eerste gebruik door onze inspecteurs gevaarlijke stoffen. Dit zal in 2013 een vervolg krijgen.

### 1.3.5. Veiligheid

Voor 2013 zullen de activiteiten gericht zijn op:

1. 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 in 2013 ca. 28 terminals opnieuw zullen worden getoetst.
2. Monitoring nautische veiligheid: Haven Amsterdam is als uitvoerend orgaan van het CNB één van de partijen in het Noordzeekanaalgebied die scheepsongevallen en overige ongevallen (zoals bijna aanvaringen, zogenaamde near misses) registreert en rapporteert aan het ministerie van Infrastructuur & Milieu.
3. Uitvoeren actiepunten vanuit de “veiligheidskalender havenveiligheid”. In het bestuurlijk platform Havenveiligheid is in 2012 de veiligheidskalender geactualiseerd. 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. Voor het CNB betekent dit concreet de volgende actiepunten:
  - *Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012.*  
Evaluatie van de nieuwe regelgeving, ontwikkeling van een toezicht- en handhavingsprogramma. Maken van operationele afspraken tussen de regionale havenmeesters met afstemming van toezichtinspanningen. Eind 2013 een evaluatie van deze werkwijze ten einde een besluit te kunnen nemen of het rechtstreeks onderbrengen van deze regelgeving onder het CNB in plaats van onder de 4 gemeenten haalbaar en/ of wenselijk is.
  - *Vernieuwing Toezicht, domein vervoer over water.*  
Dit landelijke 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:
    - i. Samenwerking tussen alle toezichthouders in één domein;
    - ii. Informatie-uitwisseling over inspectieplanning en resultaten van de inspecties;
    - iii. Toezicht op basis van risicoanalyses (risico-gestuurd toezicht);
    - iv. Minder toezicht bij gebleken naleving, meer toezicht waar nodig.Voor het Noordzeekanaalgebied is het CNB aangewezen als coördinerend toezichthouder voor zowel de binnenvaart als de zeevaart. In 2013 zal het CNB de reeds ingeslagen weg (de genoemde 4 instrumenten) in samenwerking met de overige landelijke toezichthouders en betrokken ANZK-gemeenten voortzetten.

- Met betrekking tot de acties op het gebied van de fysieke veiligheid, milieuveiligheid en openbare orde en strafrechtelijke handhaving sluit het CNB aan als participerende partij bij de verantwoordelijke instanties en organisaties (brandweer, politie, GGD en veiligheidsregio's) wanneer het CNB daar een rol heeft. Als voorbeeld kan genoemd worden de verdere operationele uitwerking van het Incidentbestrijdingsplan Noordzeekanaalgebied, met name wanneer dit incidenten op het water betreft.

### 1.3.6. Vaar- en vlootplan

Als gevolg van de invoering van walradar in 2012 zijn de werkzaamheden van de operationele medewerkers van Haven Amsterdam aangepast. Dit dient als uitgangspunt bij het opstellen van een inzetplan van de operationeel medewerkers. Hierbij zal ook de gevraagde inzet voor andere taken (inspecties, havenbeheertaken) worden meegenomen. Op basis van de verwachte inzet wordt het vlootplandeel gemaakt in samenhang met andere benodigde middelen (o.a. voertuigen, systeemtoezicht) en benodigd personeel om een effectieve en efficiënte inzet te borgen.

### 1.3.7. Havenafvalstoffenplan

Vanuit Europa was ingezet om in 2010 te starten met een evaluatie van 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)<sup>1</sup>. De evaluatie heeft een dermate vertraging opgelopen dat een wijziging van de Europese regelgeving momenteel niet eerder wordt verwacht dan 2015.

Op grond van de uitputting van het HAP-fonds<sup>2</sup> zijn in 2011 de tarieven verhoogd. Deze verhoging was een eerste stap. Deze verhoging is zoals verwacht niet voldoende gebleken om de inkomsten en uitgaven van het HAP-fonds weer in balans te brengen. Zoals in 2011 reeds aangekondigd aan de stakeholders, zullen de tarieven eind 2012 nogmaals worden gewijzigd. Deze tariefswijziging wordt ingezet voor het jaar 2013 en zal zorg moeten dragen voor een eerste stap naar de compensatie van het opgelopen verlies van het fonds, dat eind 2012 rond de 1 miljoen euro bedraagt. Eind 2015 moet het opgelopen verlies volledig zijn gecompenseerd.

Het Havenafvalstoffenplan (HAP) dient elke drie jaar te worden herzien. Het huidige plan stamt uit 2009 en loopt in 2012 af. Begin 2013 moet conform de wet een herzien HAP aanwezig zijn. In 2012 is begonnen met de voorbereidingen voor de actualisatie. Hierbij is de insteek genomen om samen met de havens van Antwerpen en Rotterdam te komen tot een uniform HAP met een gelijksoortig tariefsysteem, met als streefdatum van ingang 1 januari 2014. Vanwege deze ontwikkeling is eind 2012 aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu een verzoek tot uitstel van herziening van het HAP gedaan, aangezien er anders na een actualisatie en vaststelling begin 2013 opnieuw in januari 2014 een nieuw HAP moet worden vastgesteld.

Planning:

- Eind 2012, herziening tariefsysteem, geldig voor het jaar 2013, geldend onder het huidige HAP van 2009-2012.
- Begin 2013, nieuw Havenafvalstoffenplan inclusief tariefsysteem van eind 2012, indien het verzoek tot uitstel niet door het ministerie wordt gehonoreerd.

<sup>1</sup> Deze richtlijn is opgesteld met als doel, het tegengaan van de mariene vervuiling door afvalstoffen afkomstig van zeeschepen. met als doel het afgiftebeleid nog verder te stimuleren.

<sup>2</sup> Zeeschepen betalen sinds 2004 bij een bezoek aan één of meerdere havens in onze ANZK-regio vooraf een milieuheffing, ongeacht het wel of niet afgeven van afval. Voor deze milieuheffing krijgen de schepen het recht om afvalstoffen af te geven, waardoor de afgifte van scheepsafval gestimuleerd wordt. Vanuit de opbrengsten van de milieuheffingen, die gestort worden in een voorzieningenfonds, worden de scheepsafvalstoffen-inzamelaars betaald. Het fonds, ondergebracht bij de gemeente Amsterdam, wordt beheerd door Haven Amsterdam.

- Begin 2014, opnieuw aanpassing van het HAP en het tariefsysteem, in afstemming met Antwerpen en Rotterdam.
- 2015/2016, afhankelijk van de actualisatie van de Europese richtlijn, opnieuw een aanpassing van het HAP.

Hangende deze ontwikkelingen en besluitvorming wordt vooralsnog gewacht met het onderbrengen van het HAP onder het CNB..

#### **1.4. Overzicht van in te zetten capaciteit voor de projecten**

Dit overzicht geeft op hoofdlijnen weer wat er voor 2013 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<br>personeel (uren) | Budget<br>(€) | Investing<br>(€) | Toelichting                    |
|---|--|--------------------------------|---------------|------------------|--------------------------------|
| 1. <b>Capaciteit vaarweg en binnenvaart</b> | Inzet expertise adviseurs/<br>verbeteren nautische ruimtelijke<br>ordening | 500                            | -             | -                | Advies                         |
| 2. <b>Zeetoegang IJmuiden</b>               | Planstudie Zeetoegang IJmond   | 540                            | RWS           | RWS              | Projectdeelname                |
|   | Lichtenen buitenhaven IJmuiden   | 350                            | RWS           | RWS              | Projectdeelname                |
|   | Ontwikkelen redegebied<br>IJmuiden   | 300                            | RWS           | RWS              | Projecttrekker                 |
|   | Windmolenparken  | 200                            |               |                  | Advies                         |
| 3. <b>Walradar</b>                          | Walradar evaluatie   | 120                            | RWS           | RWS              | Projectdeelname                |
| 4. <b>Informatiemanagement</b>              | Ontwikkeling HaMIS   | 1400                           | -             |                  | Mede ontwikkelaar              |
|   | Datawarehouse  | 40                             | -             | PM               | Projecttrekker                 |
| 5. <b>Veiligheid</b>                        | Certificering ca. 28<br>havenfaciliteiten                                  | 300                            | -             | -                | Voorzitter<br>toetsingsteam PS |
|   | Mogelijke acties vanuit<br>actualisering<br>Havenveiligheidsplan           | 200                            | -             | -                | Projectdeelname                |
|   | Monitoring nautische veiligheid /<br>Oefeningen opzetten / uitvoeren       | 180                            | -             | -                | Coördinator                    |
|   | Evaluatie RHN 2012   | 300                            |               |                  | Projecttrekker                 |
|   | Vernieuwing toezicht   | 100                            |               |                  | Projecttrekker                 |
| 6. <b>Vlootplan 2010 - 2015</b>             | Vaar- en vlootplan   | PM                             | PM            | PM               | Projecttrekker                 |

|                                 |  |                                 |                |
|---------------------------------|--|---------------------------------|----------------|
| <b>7. Havenafvalstoffenplan</b> | Financieel model en aanpassen plan   | 150                             | Projecttrekker |
| <b>8. Verzelfstandiging</b>     | Inrichten divisie havenmeester/<br>Bedrijfsvoering Nautische<br>Sector aanpassen | PM, op basis van<br>projectplan | Projecttrekker |

CONCEPT

## 2. Begroting 2013

| <b>Openbaar Lichaam Centraal Nautisch Beheer</b> |  |                    |                                   |                        |
|--|--|--------------------|-----------------------------------|------------------------|
| Rekening 2011                                    | Begroting 2013<br><small>(bedragen x €1,-)</small> | Begroting 2012     | Geactualiseerde<br>begroting 2012 | Romp begroting<br>2013 |
| <b>Baten</b>                                     |  |                    |                                   |                        |
| 521.338  | Vergoeding voor personeel                          | 534.363            |                                   | 534.363                |
| 4.417  | Opbrengst huisvesting                              | 7.348              |                                   | 7.348                  |
| 909.213  | Overige goederen en diensten                       | 630.313            |                                   | 630.313                |
| 0  | Reserveringen t.b.v. middelen                      | 0                  |                                   | 0                      |
| 36.946   | Bijdragen van derden                               | 0                  |                                   | 0                      |
| <b>1.471.914</b>                                 |  | <b>1.172.023</b>   |                                   | <b>1.172.023</b>       |
| <b>Lasten</b>                                    |  |                    |                                   |                        |
| 14.581.956                                       | Personeelskosten                                   | 13.946.509         |                                   | 13.946.509             |
|  | Doorberekening overheadkosten                      | 1.521.269          |                                   | 1.521.269              |
| 2.108.915  | Investeringskosten                                 | 1.877.380          |                                   | 1.877.380              |
|  | Doorberekening overheadkosten                      | 155.800            |                                   | 155.800                |
| 440.428  | Huisvestingskosten                                 | 223.703            |                                   | 223.703                |
|  | Doorberekening overheadkosten                      | 252.082            |                                   | 252.082                |
| 1.624.680  | Middelen   | 1.827.698          |                                   | 1.827.698              |
|  | Doorberekening overheadkosten                      | 5.622              |                                   | 5.622                  |
| 645.691  | Apparaatkosten                                     | 533.687            |                                   | 533.687                |
|  | Doorberekening overheadkosten                      | 503.545            |                                   | 503.545                |
| 373.232  | Overige goederen en diensten                       | 311.251            |                                   | 311.251                |
|  | Doorberekening overheadkosten                      | 66.011             |                                   | 66.011                 |
| <b>19.774.902</b>                                |  | <b>21.224.557</b>  |                                   | <b>21.224.557</b>      |
| <b>-18.302.988</b>                               | <b>Saldo</b>                                       | <b>-20.052.533</b> |                                   | <b>-20.052.533</b>     |

### **3. Toelichting begroting 2013**

#### **Opbouw begroting**

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. Op basis van de begroting van Haven Amsterdam wordt de CNB begroting opgesteld. Op de begroting 2013 van Haven Amsterdam is op alle kosten- en opbrengstsoorten een indexatie van 0% toegepast ten opzichte van de begroting van 2012. Voor de begroting CNB 2013 betekent dit dat deze (nagenoeg) ongewijzigd is ten opzichte van de begroting 2012.

De begroting 2013 is samengesteld op basis van de gemeentelijke wet- en regelgeving (Besluit Begroting & Verantwoording). De kans is echter reëel dat Haven Amsterdam vanaf 1 januari in verzelfstandigde vorm zal opereren en als NV daarom vanaf 2013 moet rapporteren op basis van de regels volgens Burgerlijk Wetboek 2 en de Raad van Jaarverslaglegging. De administratie van Haven Amsterdam NV zal daarom anders zijn ingericht dan de huidige administratie van de gemeentelijke dienst Haven Amsterdam. Dit kan bij de opstelling van de jaarrekening 2013 leiden tot afwijkingen ten opzichte van de begroting. Met name de toerekening van diverse overheadkosten zal bij jaarrekening niet op dezelfde wijze berekend kunnen worden als bij de begroting als gevolg van wijzigingen in het grootboekrekeningschema.

#### **Baten**

| <b>Vergoeding voor personeel</b>      | <b>geact. begr. 2011</b> | <b>begroting 2012</b> | <b>begroting 2013</b> |
|---------------------------------------|--------------------------|-----------------------|-----------------------|
|                                       | € 527.929                | € 534.363             | € 534.363             |
| Mobiele sluisbediening                | € 230.913                | € 234.376             | € 234.376             |
| activiteiten buiten het beheersgebied | € 297.016                | € 299.987             | € 299.987             |
|                                       | € 527.929                | € 534.363             | € 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>geact. begr. 2011</b> | <b>begroting 2012</b> | <b>begroting 2013</b> |
|------------------------------|--------------------------|-----------------------|-----------------------|
|                              | € 7.298                  | € 7.348               | € 7.348               |

De inkomsten uit hoofde van dienstverlening worden hoofdzakelijk gegenereerd door:

|  |         |         |         |
|--|---------|---------|---------|
| - Huren van gebouwen lange termijn       | € 4.020 | € 4.020 | € 4.020 |
| - Waterlevering                          | € 2.274 | € 2.308 | € 2.308 |
| - Doorberekende servicekosten loodswezen | € 1.005 | € 1.020 | € 1.020 |
|  | € 7.298 | € 7.348 | € 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>geact. begr. 2011</b> | <b>begroting 2012</b> | <b>begroting 2013</b> |
|---|--------------------------|-----------------------|-----------------------|
|   | € 628.387                | € 630.313             | € 630.313             |
| - Reservering/huur steigers t.b.v. riviercruise | € 500.000                | € 500.000             | € 500.000             |
| - Doorberekening dienstverlening CNB            | € 31.089                 | € 31.556              | € 31.556              |
| - Doorberekening uitvoerstaken Port Security    | € 46.548                 | € 47.246              | € 47.246              |
| - Doorberekening toolkit (port Security)        | € 50.750                 | € 51.511              | € 51.511              |
|   | € 628.387                | € 630.313             | € 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>geact. begr. 2011</b> | <b>begroting 2012</b> | <b>begroting 2013</b> |
|--------------------------------|--------------------------|-----------------------|-----------------------|
|                                | € 13.691.530             | € 13.946.509          | € 13.946.509          |
| - salarissen en sociale lasten | € 12.721.271             | € 12.975.696          | € 12.975.696          |
| - Inhuur personeel             | € 55.309                 | € 55.863              | € 55.863              |
| - overige personeelslasten     | € 914.950                | € 914.950             | € 914.950             |
|                                | € 13.691.530             | € 13.946.509          | € 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>geact. begr. 2011</b> | <b>begroting 2012</b> | <b>begroting 2013</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                           | geact. begr. 2011 | begroting 2012 | begroting 2013 |
|--|-------------------|----------------|----------------|
|  | € 220.397         | € 223.703      | € 223.703      |
| - kosten Gas en elektriciteit                | € 124.875         | € 126.749      | € 126.749      |
| - onroerend zaakbelasting en reinigingsrecht | € 2.771           | € 2.813        | € 2.813        |
| - onderhoud- en schoonmaakkosten             | € 92.751          | € 94.142       | € 94.142       |
|  | € 220.397         | € 223.703      | € 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>geact. begr. 2011</b> | <b>begroting 2012</b> | <b>begroting 2013</b> |
|---|--------------------------|-----------------------|-----------------------|
|   | € 1.802.256              | € 1.827.698           | € 1.827.698           |
| - Brandstofkosten vaartuigen  | € 335.053                | € 339.987             | € 339.987             |
| - Leasekosten auto's  | € 86.489                 | € 87.786              | € 87.786              |
| - Huur- en onderhoud vaartuigen                                     | € 1.023.130              | € 1.036.977           | € 1.036.977           |
| - Verzekeringen   | € 249.284                | € 253.023             | € 253.023             |
| - Schade vaartuigen niet gedekt door de verzekering en eigen risico | € 41.514                 | € 42.136              | € 42.136              |
| - Uitgaven t.l.v. voorziening patrouille vaartuigen                 | € 66.787                 | € 67.789              | € 67.789              |
|   | € 1.802.256              | € 1.827.698           | € 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. Daarnaast is, uitgaande van het onderhoudsplan, geconstateerd dat structureel een hoger onderhoudsbudget nodig is om de vaartuigen in goede en bedrijfszekere conditie te houden. Hiermee is rekening gehouden in de begroting 2012. De vervanging van 2 grote busvaartuigen door 2 kleinere busvaartuigen zal vanaf 2013 moeten leiden tot het vermindering van brandstof- en onderhoudskosten en uitstoot.

**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>geact. begr. 2011</b> | <b>begroting 2012</b> | <b>begroting 2013</b> |
|-------------------------------------|--------------------------|-----------------------|-----------------------|
|                                     | € 525.861                | € 533.687             | € 533.687             |
| - aanschaf hardware en software     | € 4.100                  | € 4.100               | € 4.100               |
| - automatiserings- en kantoorkosten | € 515.163                | € 522.891             | € 522.891             |
| - accountantskosten ACAM            | € 1.523                  | € 1.545               | € 1.545               |
| - advertenties                      | € 5.075                  | € 5.151               | € 5.151               |
|                                     | € 525.861                | € 533.687             | € 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 begroot 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)      | geact. begr. 2011 | begroting 2012 | begroting 2013 |
|--|-------------------|----------------|----------------|
|  | € 307.095         | € 311.251      | € 311.251      |
| - huur terrein/gebouwen buitengemeentelijk | € 54.360          | € 54.725       | € 54.725       |
| - overige onderzoeken en adviezen          | € 201.985         | € 205.015      | € 205.015      |
| - uitgaven Port Security                   | € 50.750          | € 51.511       | € 51.511       |
|  | € 307.095         | € 311.251      | € 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 | geact. begr. 2011 | begroting 2012 | begroting 2013 |
|--|-------------------|----------------|----------------|
|  | € 2.479.925       | € 2.504.328    | € 2.504.328    |
| - Personeelskosten                       | € 1.508.819       | € 1.521.269    | € 1.521.269    |
| - Investeringskosten                     | € 155.800         | € 155.800      | € 155.800      |
| - Huisvestingskosten                     | € 248.357         | € 252.082      | € 252.082      |
| - Middelen                               | € 5.539           | € 5.622        | € 5.622        |
| - Apparaatkosten                         | € 496.375         | € 503.545      | € 503.545      |
| - Overige goederen en diensten           | € 65.035          | € 66.011       | € 66.011       |
|  | € 2.479.925       | € 2.504.328    | € 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 Scheepvaartverkeer 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.