

Begroting 2014  
(concept)

CONCEPT

## Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	3
2.	Organisatie .....	3
2.1.	Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied .....	3
2.2.	Divisie Havenmeester Havenbedrijf Amsterdam N.V. ....	4
3.	Toelichting .....	4
3.1.	Speerpunten bestuurlijk/ algemeen .....	4
3.2.	Speerpunten productlijnen.....	5
3.3.	Overige speerpunten .....	5
3.3.1.	HaMIS.....	5
3.3.2.	Havenbeveiliging .....	6
3.3.3.	Havenafvalstoffenplan .....	6
3.3.4.	Migratie sluizen .....	6
4.	Begroting/ cijfermatige toelichting.....	7
4.1.	Totale opbrengsten en kosten .....	7
4.2.	Toelichting bedrijfsopbrengsten.....	7
4.3.	Toelichting lasten.....	8
4.3.1.	Personeelskosten .....	8
4.3.2.	Exploitatielasten.....	8
4.3.3.	Afschrijvingen .....	8
4.4.	Investerings .....	9

## 1. 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 Divisie Havenmeester van Havenbedrijf Amsterdam N.V. voert (o.a.) de taken van het CNB uit. Vanuit de Gemeenschappelijke Regeling CNB bestaat de verplichting dat jaarlijks een begroting wordt opgesteld.

Havenbedrijf Amsterdam N.V. rapporteert sinds de verzelfstandiging van de gemeentelijke dienst Haven Amsterdam (1 april 2013) op basis van de regels volgens Burgerlijk Wetboek 2 en de Raad van Jaarverslaglegging. De administratie van Havenbedrijf Amsterdam NV is gewijzigd; met name de toerekening van diverse overheadkosten is niet op dezelfde wijze berekend als bij de begroting als gevolg van wijzigingen in het grootboekrekeningschema. De begroting en jaarrekening CNB zijn gebaseerd op de financiële administratie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. Vandaar dat de opzet en indeling van de CNB begroting 2014 is gewijzigd ten opzichte van voorgaande jaren.

In hoofdstuk 2 is een toelichting gegeven op de organisatie van het CNB en de Divisie Havenmeester. In hoofdstuk 3 is een financiële toelichting opgenomen. Hierin worden personeelskosten, exploitatie en investeringen, voor zover van toepassing op de taakuitvoering voor het CNB, nader toegelicht.

In hoofdstuk 3 zijn de begrote kosten en opbrengsten voor 2014 weergegeven. Voorheen werd het Havenafvalstoffenplan apart benoemd, dit is nu volledig onderdeel van de jaarlijkse verlies & winstrekening/ exploitatie. Tevens zijn indirecte kosten toegerekend van bedrijfsonderdelen die werkzaamheden uitvoeren voor het CNB (dit is niet anders dan voorgaande jaren).

De begroting is nog concept. De kosten en opbrengsten zijn inzichtelijk, over de wijze van verantwoorden zal samen met de accountant nog een aantal besluiten moeten worden genomen. De toegerekende indirecte kosten zijn indicatief daar overige bedrijfsonderdelen werken volgens begrotingsplanning van Havenbedrijf Amsterdam en een eerste conceptoplevering nog volgt in najaar 2013.

De in de begroting opgenomen begroting 2013 is de begroting van Havenbedrijf Amsterdam N.V. volgens de nieuwe administratie. Dit is niet de CNB begroting 2013 welke in 2012 is vastgesteld door het algemeen bestuur CNB (gebaseerd op de oude administratie). De cijfers in de rekening 2012 zijn de cijfers uit de goedgekeurde CNB jaarrekening 2012 conform nieuwe indeling.

## 2. Organisatie

### *2.1. Centraal Nautisch Beheer 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 voert in mandaat de nautische rijkstaken uit. 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 Divisie Havenmeester

van Havenbedrijf Amsterdam N.V. verzorgt de uitvoering van de taken van het CNB, waardoor de scheepvaart steeds met één loket te maken heeft. De belangrijkste doelstelling van de Divisie Havenmeester is waarborgen van veilig, vlot en duurzaam gebruik van de nautische ruimte in het Noordzeekanaalgebied.

Naast de nautische taken voert het CNB sinds 2003 de taken die voortkomen uit de Havenbeveiligingswet uit, namens de (burgemeesters) van de CNB-gemeenten. 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 Havenbedrijf Amsterdam N.V.. 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.

De directeur CNB is vanaf juli 2012 gemandateerd voor de uitvoering van en toezicht op de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 en het Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012. Tevens voert het CNB een aantal taken uit voor de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Havenafvalstoffenplan).

## *2.2. Divisie Havenmeester Havenbedrijf Amsterdam N.V.*

De Divisie Havenmeester heeft de opdracht om vanuit haar onafhankelijke positie als havenautoriteit de publieke taken uit te voeren voor alle mandaatgevers (CNB, gemeente Amsterdam en Rijk) in het Noordzeekanaalgebied en hierover te rapporteren. Daarnaast is zij integraal verbonden met Havenbedrijf Amsterdam N.V. om vanuit haar nautische deskundigheid bij te dragen aan het bedrijf. In 2013 is gestart met een organisatieverandering binnen de Divisie Havenmeester. Deze heeft als hoofddoelstelling: één geolied, efficiënt en milieubewust havenmeesterproces met heldere taken en rapportages; een goede wisselwerking tussen operatie en beleid. Het motto voor de transitie Divisie Havenmeester luidt: duidelijk; eenduidig; verbinding en deskundig. Onderdeel van de transitie is het samenbrengen van de afdelingen Verkeersleiding en Toezicht, Milieu en Veiligheid tot 1 afdeling Operatie. De afloslocatie voor de vaartuigen wordt verplaatst naar de Capriweg (Amsterdam), een centrale ligging in het beheersgebied.

De Divisie Havenmeester voert het havenmeesterproces uit dat kan worden onderverdeeld in vijf productlijnen:

- Toelating en Toewijzing (o.a. uitvoeren toelating- en vertrekbeleid, ligplaatstoewijzing).
- Toegang, Doorgang en Vertrek (o.a. geven van verkeersbegeleiding, passageregels).
- Toezicht en Handhaving (o.a. initiëren, coördineren en uitvoeren van diverse inspecties en toezichthoudende taken).
- Incidentbestrijding (ondersteuning bij incidenten)
- Nautische Ruimtelijke Ordening (o.a. bepalen randvoorwaarden gebruik water).

De productlijnen vormen de basis waarop beleid wordt vormgegeven voor en met de Operatie.

## **3. Toelichting**

### *3.1. Speerpunten bestuurlijk/ algemeen*

*Ontwikkeling veiligheidsketen: directeurenoverleg havenveiligheid*

De taskforce havenveiligheid wordt omgevormd tot het Directeurenoverleg veiligheid Noordzeekanaalgebied. De deelnemers zijn directeuren met mandaat tot besluitvorming. Het doel van het overleg is afstemming en doorzettingskracht over integrale veiligheid in het Noordzeekanaalgebied. De deelnemers zijn: directeur CNB (Vz.), directeuren veiligheidsregio's Amsterdam-Amstelland, Kennemerland, Zaanstreek/ Waterland, directeur RWS-WNN, 1 vertegenwoordiger op directieniveau namens de Noordzeekanaalgemeenten, 1 vertegenwoordiger op directieniveau van de Politie, 1 vertegenwoordiger op directieniveau van de omgevingsdiensten, 1 vertegenwoordiger op directieniveau OM. Secretaris geleverd door het CNB, ondersteund door RWS-WNN.

#### *Ontwikkelen Regionale autoriteit*

Het toekomstbeeld van de Divisie Havenmeester is eenduidige besluitvorming vanuit het CNB voor vaarweg en havenbekkens. Met de Regionale havenverordening als basis willen wij hier vorm aan geven, in samenwerking met de CNB gemeenten. Tevens voorzien wij een efficiencyslag door de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de havenbeveiligingswet en de wet voorkoming verontreiniging door schepen te mandateren aan de Directeur CNB.

#### *3.2. Speerpunten productlijnen*

Voor de in hoofdstuk 2.2 genoemde productlijnen zijn prioriteiten benoemd voor 2014. Deze zijn hieronder weergegeven.

Prioriteiten 2014	Activiteiten
1. Toelating en toewijzing	Actualiseren diverse besluiten Optimaliseren proces vergunningen en ontheffingen
2. Toegang, doorgang en vertrek	Ontwikkeling van HaMIS (Havenmeester Managementinformatie systeem) voor afhandeling van de scheepvaart en inspecties Vorbereiding wijziging Loodspllichtbesluit Nautisch advies vaargedrag (invulling regeling scheepsbewegingen) Evaluatie samenvoeging blokgebied verkeersleiding: haven/ rede
3. Toezicht en handhaving	Herziening handhavingsbeleid Ontwikkeling handhavingswerkwijzen (incl. implementatie) SEI (Safety & Environmental Index-Ontwikkeling tot eenduidige rapportages Kwaliteitszorg Processen Verbaal/ boeterapporten
4. Incidentbestrijding	Ontwikkeling directeurenoverleg havenveiligheid Samenwerking veiligheid Westpoort Incidentenorganisatie (evaluatie) + incidentbestrijdingsplan NZK
5. Nautisch ruimtelijke ordening	Activiteiten uit masterplan Ruimte (nautisch) Inrichting Noordzee: waarborgen veilige toegang NZK gebied Inrichting RO havengebied: optimaal gebruik van nautische ruimte

#### *3.3. Overige speerpunten*

##### *3.3.1. HaMIS*

In samenwerking met de Divisie Havenmeester Rotterdam wordt HaMIS ontwikkeld. Dit maakt het mogelijk om de processen ten aanzien van scheepvaartafhandeling (inclusief inspecties) van havenmeesters in de zeehavens van Amsterdam en Rotterdam op elkaar af te stemmen en om zo een eenduidig nautisch beeld van de Nederlandse zeehavens te bereiken.

### *3.3.2. Havenbeveiliging*

De efficiëncyslag wordt ingezet door het digitaliseren van de documentenstroom (havenbeveiligingsplannen) en door het inrichten van een secretariaat ISPS (International Ship and Port facility Security-Code). Om de kwaliteit en de snelheid van het opstellen van de plannen te bevorderen sturen we aan op het gebruik van externe expertise door de terminals. De efficiency binnen de bestuurlijke afhandeling zoeken we in de mandatering aan de directeur CNB van de verantwoordelijkheid voor de uitvoering havenbeveiligingswet.

### *3.3.3. Havenafvalstoffenplan*

De tariefswijziging van 2013 heeft ervoor gezorgd dat het verlies niet verder oploopt, het negatieve saldo wordt gecompenseerd. Eind 2015 moet het opgelopen verlies volledig zijn ingelopen. De efficiency binnen de bestuurlijke afhandeling zoeken we in de mandatering aan de directeur CNB van de verantwoordelijkheid voor de uitvoering wet voorkoming verontreiniging door schepen.

### *3.3.4. Migratie sluizen*

Migratie sluizen is een landelijk project van RWS, met als doel de continuïteit van sluizencomplexen in Nederland te verbeteren. In de tweede helft van 2013 (tot en met februari 2014) wordt de migratie van de sluisbediening uitgevoerd op het sluizencomplex in IJmuiden. Het CNB werkt hierbij samen met Rijkswaterstaat de eigenaar van het sluizencomplex.

## 4. Begroting/ cijfermatige toelichting

### 4.1. Totale opbrengsten en kosten

De wijze van begroten en verantwoorden door CNB volgt de wijze van begroten, administreren en verantwoorden van Havenbedrijf Amsterdam N.V. Als gevolg van de verzelfstandiging per 1 april is de administratie van het havenbedrijf nu ingericht naar de regels volgens Burgerlijk Wetboek 2 in plaats van naar de regels volgens BBV.

Zodoende is de CNB Begroting 2014 ook anders ingericht dan voorheen en niet volledig vergelijkbaar met de vastgestelde jaarrekening 2012 en vastgestelde begroting 2013 (zoals ook toegelicht in hoofdstuk 1).

De belangrijkste wijzigingen zijn als volgt:

- De inkomsten en uitgaven van het Havenafvalstoffenplan zijn geïntegreerd in de exploitatie (voorheen werd Havenafvalstoffenplan geboekt via een balans-voorziening).
- Afschrijvingen worden geboekt via de componentenmethode, om zo de afschrijvingsduur beter te laten aansluiten op het moment van (her-)investering (voorheen werd een geheel vaartuig in 25 jaar afgeschreven hoewel bijv. de motor na 10 jaar aan vervanging toe is).
- Ander onderscheid tussen te activeren kosten en in de exploitatie op te nemen kosten.
- Geen toerekening van rentelasten (financieringslasten) aan CNB.
- Andere manier van toerekening van indirecte kosten (door andere onderdelen van Havenbedrijf Amsterdam dan Divisie Havenmeester) aan het CNB.

	Rekening 2012	Begroting 2013	Begroting 2014
<b>Bedrijfsopbrengsten</b>	<b>€ 1.294.142</b>	<b>€ 2.626.000</b>	<b>€ 2.624.000</b>
Overige bedrijfsopbrengsten	€ 1.294.142	€ 2.626.000	€ 2.624.000
<b>Operationele lasten</b>	<b>€ -16.176.368</b>	<b>€ -18.185.000</b>	<b>€ -19.765.900</b>
Personeelskosten	€ -13.443.199	€ -13.238.000	€ -14.027.500
Exploitatielasten	€ -2.733.169	€ -4.947.000	€ -5.738.400
ICT kosten		€ -1.156.000	€ -1.876.000
Beheer en onderhoud Nautisch		€ -2.950.000	€ -2.878.400
Communicatie, Marketing en Acquisitie		€ -25.000	€ -25.000
Kantoorkosten		€ -11.000	€ -11.000
Onderzoek- en advieskosten		€ -398.000	€ -457.000
Overige materiële kosten		€ -407.000	€ -491.000
<b>Resultaat voor rente en afschrijvingen</b>	<b>€ -14.882.226</b>	<b>€ -15.559.000</b>	<b>€ -17.141.900</b>
<b>Afschrijvingen</b>	<b>€ -1.448.945</b>	<b>€ -4.711.000</b>	<b>€ -2.488.000</b>
Afschrijvingen	-1.448.945	€ -4.711.000	€ -2.488.000
<b>Toegerekende indirecte lasten</b>	<b>€ -3.036.542</b>	<b>€ -2.500.000</b>	<b>€ -2.500.000</b>
Toegerekende lasten ICT, AZ, P&O, BFZ en JZ	€ -3.036.542	€ -2.500.000	€ -2.500.000
<b>Resultaat</b>	<b>€ -19.367.713</b>	<b>€ -20.270.000</b>	<b>€ -19.629.900</b>

### 4.2. Toelichting bedrijfsopbrengsten

De opbrengsten “nautische dienstverlening uit hoofde van publieke taken” bestaan uit opbrengsten voor de inzet van toezichthouders port security en het gebruik van de toolkit port security, de inzet van de vaartuigen voor dienstverlening van het CNB buiten het beheergebied van het CNB en inkomsten uit activiteiten die het CNB verricht ter ondersteuning van de in het havengebied werkzame ondernemingen (olieworsten, schermen, inzet vaartuigen).

De opbrengsten doorbelastingen bestaan uit doorberekende loonkosten. Op grond van een overeenkomst met het ministerie van Infrastructuur & Milieu wordt structureel jaarlijks een bedrag ter dekking van de inzet van 5 fte voor de mobiele sluisbediening gedeclareerd.

De “overige opbrengsten” vormen het grootste deel van de bedrijfsopbrengsten, dit zijn de ontvangen milieuheffingen scheepsafval op basis van het Havenafvalstoffenplan.

#### *4.3. Toelichting lasten*

##### *4.3.1. Personeelskosten*

Meer dan 90% van de personeelskosten bestaat uit salariskosten. Hierin zijn ten opzichte van voorgaande jaren geen grote ontwikkelingen voorzien<sup>1</sup>. De overige personeelskosten worden gevormd door reiskosten, opleidingskosten, kledingkosten.

##### *4.3.2. Exploitatielasten*

De ICT-kosten worden grotendeels gevormd door diverse softwarelicenties, onderhoud hardware, ontwikkeling software, kosten voor het Berman (Berth Management) berichtenverkeer, bijdrage in kosten walradar, kosten toolkit Port Security en gebruik en onderhoudskosten communicatiemiddelen Divisie Havenmeester.

De kosten Beheer en onderhoud nautisch bestaan voor ruim 60% uit de kosten van het Havenafvalstoffenplan (betalen voor afgifte afval). Verder worden deze kosten gevormd door het onderhoud aan en gasolieverbruik van de vaartuigen (respectievelijk ruim € 0,6 miljoen en € 0,4 miljoen). In de operatie worden twee vaartuigen volcontinu (24/7) en één vaartuig semi-continu (16/5) ingezet. Hiertoe beschikt Divisie Havenmeester over de PA1, PA3, PA4, PA5 en PA7. De PA2 wordt ingezet in IJmuiden (gebied rondom het sluisencomplex). De verwachte brandstofkosten zijn begroot op basis van het aantal verwachte vaaruren per vaartuig maal het historisch verbruik van de vaartuigen. Door de standaardisatie van de vloot wordt efficiënter onderhoud verwacht.

De onderzoek- en advieskosten zijn kosten voor diverse onderzoeken (o.a. afstemming in het kader van planning sluiscomplex, procesverbeteringen informatiehuishouding, operationaliseren speerpuntenoverleg directeurs veiligheidsregio's en Westpoort).

De overige materiële kosten bestaan overwegend uit verzekeringskosten (vaartuigen en aanvullende aansprakelijkheidsverzekering voor varend personeel).

##### *4.3.3. Afschrijvingen*

De afschrijvingen op de vaartuigen worden gedaan op basis van de componentenmethode. Dit betekent dat de afschrijving op de verschillende onderdelen van de vaartuigen (romp, motorisering en installaties stuurhut) apart van elkaar wordt berekend, met verschil in afschrijvingsperiode. De afschrijvingen bevatten een eenmalige afschrijving van € 800.000 op de PA7<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> De Wet normering topinkomens stelt dat in de begrotingen en jaarrekeningen van verbonden partijen ook iets moet worden opgenomen over de inkomens van topambtenaren die voor de verbonden partijen werkzaam zijn. De functie van directeur CNB is onbezoldigd.

<sup>2</sup> Er zal nog een wijziging plaatsvinden op de afschrijvingen in verband met de afschrijvingsmethodiek op o.a. walradar.



De indirecte lasten zijn voorlopig toegerekend op basis van historische ervaringscijfers.

#### *4.4. Investerings*

Met de voorgenomen aanschaf van het blusponton, ter vervanging van de PA7, is de vloot compleet. In de investeringsbegroting 2014 zijn daarnaast de restantbijdrage walradar, de restantbijdrage CCTV en aanleg windmeetnet opgenomen. De begrote investeringsuitgaven bedragen in 2014 totaal circa € 2,8 miljoen.

CONCEPT