

Gemeenteraad van Velsen
T.a.v. de raadsgriffie
Postbus 465
1970 AL IJMUIDEN

datum : 12 december 2014
contactpersoon : Milembe Mateyo, secretaris CNB
telefoonnummer : 06-12415698
reg. nr. : 14/06407

Betreft: begroting 2015 Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied

Geachte leden van de Raad,

Hierbij deel ik u, conform het gestelde in artikel 23 van de Gemeenschappelijke Regeling Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied, mee dat het algemeen bestuur van het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB) de begroting 2015 heeft vastgesteld.

Voor de goede orde treft u hierbij aan de begroting 2015 waaraan het vaststellingsbesluit is toegevoegd.

Hoogachtend,
namens het bestuur,

Milembe Mateyo
secretaris Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied

Centraal Nautisch Beheer
Noordzeekanaalgebied

Begroting 2015

Gebaseerd op het meerjarenplan 2014-2017

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Organisatie	3
2.1 Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied.....	3
2.2 Divisie Havenmeester van het Havenbedrijf Amsterdam N.V.	4
3. Beleidsbegroting.....	4
3.1 Prioriteiten Havenbedrijf 2014-2017	4
3.2 Publieke taken DHM.....	4
3.3 Speerpunten DHM 2015.....	5
3.4 Havenafvalstoffenplan	6
3.5 Verplichte paragrafen.....	6
4. Financiële begroting	7
4.1 Overzicht van Baten en Lasten	7
4.2 Toelichting Baten.....	7
4.3 Toelichting Lasten.....	7
4.4 Activa en Investerings.....	8
4.5 Risicomanagement	9
5. Ten slotte.....	10

1. Inleiding

Het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (verder: CNB) is een samenwerkingsverband van de gemeenten Amsterdam, Beverwijk, Velsen en Zaanstad uit 1994. 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. (verder: DHM) voert (o.a.) de taken van het CNB uit.

De Gemeenschappelijke Regeling CNB kent de verplichting dat jaarlijks een begroting en jaarrekening wordt vastgesteld door het bestuur. Hierbij ligt de begroting 2015 CNB voor.

Hoofdstuk 2 geeft een toelichting op de organisatie van het CNB en de DHM.

In hoofdstuk 3 wordt de beleidsbegroting 2015 toegelicht aan de hand van de prioriteiten voor de periode 2014-2017. Hoofdstuk 4 betreft de financiële begroting waarin baten en lasten van CNB en de samenstelling van deze lasten van publieke taakuitoefening, zoals opgenomen in de begroting van Havenbedrijf Amsterdam NV, nader toegelicht.

2. Organisatie

2.1 Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied

De organisatievorm 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 taken uit die voortkomen uit de Havenbeveiligingswet, 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 het 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 van het Havenbedrijf Amsterdam N.V.

De Divisie Havenmeester (DHM) 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 om hierover te rapporteren. Daarnaast is zij integraal verbonden met Havenbedrijf Amsterdam N.V., om vanuit haar nautische deskundigheid bij te dragen aan het bedrijf.

DHM voert het havenmeesterproces uit, dit 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, sluispassage);
- Toezicht en Handhaving (o.a. uitvoeren van diverse inspecties en toezichhoudende taken);
- Incidentbestrijding (o.a. ondersteuning bij incidenten);
- Nautische Ruimtelijke Ordening (o.a. bepalen randvoorwaarden gebruik water).

De productlijnen zijn de kapstok waar het beleidswerk en de operationele uitvoering aan gerelateerd worden. Een groot deel van de activiteiten van de DHM is regulier werk, een ander deel richt zich op een aantal speerpunten. Beiden worden in het volgende hoofdstuk toegelicht.

3. Beleidsbegroting

3.1 Prioriteiten Havenbedrijf 2014-2017

In het meerjarenplan 2014-2017 is de lijn voor het huidige jaar en de komende jaren uitgezet. Het meerjarenplan is opgesteld voor het gehele Havenbedrijf NV, inclusief de DHM. De focus van de NV wordt verlegd van groei in tonnen overslag naar groei in toegevoegde waarde, de zogeheten waardesprong.

Randvoorwaarde om een waardesprong te kunnen maken is een veilige, vlotte en duurzame haven, de missie van de DHM. De waardesprong is vertaald in strategische prioriteiten voor het hele Havenbedrijf NV inclusief de DHM. Voor de DHM betekent dit als operationele organisatie: goed blijven doen wat goed gaat; de publieke taken, en ontwikkelen wat beter kan; de speerpunten.

3.2 Publieke taken DHM

De kracht van de DHM ligt in het scheppen van de randvoorwaarden voor een veilige, vlotte en duurzame haven. Samengevat noemen we dit de 'Operational excellence'. Om dit begrip te concretiseren is het gehele havenmeesterproces ingedeeld in vijf productlijnen. Alle taken en activiteiten van de medewerkers van de DHM vallen binnen een van deze vijf productlijnen. Hierboven zijn ze reeds genoemd, hieronder wordt kort toegelicht wat er binnen iedere productlijn wordt gedaan aan regionale taken.

Toelating en Toewijzing

Voor het Noordzeekanaal, van 12 mijl buitengaats tot aan de Oranjesluizen, wordt het toelatingsbeleid voor de zeevaart uitgevoerd op basis van de Scheepvaartverkeerswet en het Loodsbesluit.

Toegang, Doorgang en Vertrek

Op de gehele vaarroute Noordzeekanaal wordt verkeersbegeleiding gegeven op basis van de Scheepvaartverkeerswet. Het schutprotocol voor de sluisen bij IJmuiden wordt toegepast.

Toezicht en Handhaving

Op basis van diverse wetgeving wordt, samen met andere toezichthoudende autoriteiten in het gebied, toezicht gehouden op de veiligheid met betrekking tot gevaarlijke stoffen, vaargedrag en milieuregelgeving. Toezicht op en handhaving van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 is hier onderdeel van, evenals de uitvoering van het Havenafvalstoffenplan.

Incidentbestrijding

In het Noordzeekanaalgebied wordt door de patrouillevaartuigen de eerste inzet gedaan in geval van incidenten en calamiteiten op het water. Er is een onderzoekscommissie nautische ongevallen ingesteld die de incidenten evalueert.

Nautische Ruimtelijke Ordening

Namens het CNB wordt advies gegeven bij ruimtelijke ontwikkelingen in het algemeen en bestemmingsplannen in het bijzonder die grenzen aan het Noordzeekanaal.

De activiteiten ten behoeve van de productlijnen is het 'reguliere' werk van de DHM en het grootste deel van de begroting CNB zit in de manuren die nodig zijn om deze activiteiten uit te voeren. Om de dienstverlening te blijven verbeteren zijn een aantal speerpunten benoemd waar in 2015 aan gewerkt gaat worden.

3.3 Speerpunten DHM 2015

Harmonisatie regelgeving; implementatie HaMIS

In samenwerking met de DHM van Havenbedrijf Rotterdam NV wordt gewerkt aan harmonisatie van de regelgeving mede omdat wij gezamenlijk gebruik maken van het Havenmeester Management Informatie Systeem (HaMIS). In 2015 zal de focus liggen op het aanpassen van de meldprocedure voor zeeschepen.

Vormgeven regionale nautische autoriteit

In afstemming met de CNB partijen zullen in 2015 de kaders bepaald worden voor de vormgeving van de regionale nautische autoriteit. Het uitgangsprincipe hierbij is regionaal wat regionaal uitgevoerd kan worden. Dit heeft een nauwe samenhang met de nieuwe gemeenschappelijke regeling CNB.

Nieuwe Gemeenschappelijke Regeling CNB

De huidige gemeenschappelijke regeling Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaal is uit 1994. Na 1994 heeft de samenwerking in de praktijk vorm gekregen, nu is het moment om de regeling te actualiseren en de mogelijke overdracht van bevoegdheden vast te leggen. Het bestuur CNB heeft hiervoor in 2014 opdracht gegeven en dit zal in 2015 worden afgerond.

Veiligheidsketen Noordzeekanaal

Het toekomstbeeld voor het Noordzeekanaalgebied is één veiligheidszone, zoals geschetst in de Visie 2030. Met alle betrokken partijen zal in 2015 gekeken worden naar de doelen en de strategie om dit toekomstbeeld te bereiken.

Ontwikkeling KPI's

Om de efficiëntie en effectiviteit van de DHM te verbeteren wordt in 2015 verder gewerkt aan het ontwikkelen van Kritische Prestatie Indicatoren, om beter grip op en inzicht in het resultaat te hebben en hierop te kunnen sturen.

3.4 Havenafvalstoffenplan

Met ingang van 2014 is in gezamenlijk overleg met de andere Nederlandse en Belgische zeehavens een nieuwe systematiek van prijsberekening ingevoerd. De begroting voor 2015 en verder is aangepast op basis van de ervaring in de eerste acht maanden van 2014.

Dit leidt tot de volgende HAP-meerjarenbegroting:

Haven Afvalstoffen Plan	Realisatie 2013	Begroting 2014	Begroting 2015	Prognose 2016	Prognose 2017	Prognose 2018
Baten (opbrengsten)	€ 1.966.200	€ 2.112.000	€ 2.200.000	€ 2.200.000	€ 2.200.000	€ 2.200.000
Lasten (directe kosten)	€ -1.832.920	€ -1.704.000	€ -1.900.000	€ -1.900.000	€ -1.900.000	€ -1.900.000
Saldo	€ 133.280	€ 408.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000
Indicatie indirecte toerekenbare kosten		€ -130.000	€ -130.000	€ -130.000	€ -130.000	€ -130.000
Saldo ter dekking exploitatiekosten uit verleden		€ 278.000	€ 170.000	€ 170.000	€ 170.000	€ 170.000

Het positieve saldo tussen opbrengsten en directe kosten (de betalingen aan scheepsafval-inzamelaars) dient ter dekking van de indirecte kosten van het HAP: de kosten van het onderhouden van de HAP-administratie: controle claims, innen en betalen. Het na deze verrekening resterende positieve saldo dient ter compensatie van negatieve exploitatieresultaten uit het verleden. De prognose voor 2016 en verder is gebaseerd op de huidige tarieven.

Begin 2015 zal een nieuw Havenafvalstoffenplan worden vastgesteld door de 4 colleges van B&W. Ook de tarieven, zowel de milieuheffingen als de vergoedingen aan de afvalinzamelaars, zullen per 1 januari 2015 opnieuw door de Colleges worden vastgesteld. De voorbereiding om het HAP bestuurlijk onder te brengen bij het CNB zal in 2015 worden afgerond.

In 2015 wordt gewerkt aan de operationele invulling van de op 10 september 2014 landelijk afgesloten Green Deal Scheepsafvalketen. Concreet betreft dit:

- het stimuleren van gescheiden inzameling van plastic middels afspraken met inzamelaars;
- voorlichting aan boord over afvalstoffscheiding;
- meer risico-gestuurde invulling van het toezicht op de afvalafgifte van zeeschepen, gezamenlijk met de landelijke inspectie.

Daarnaast wordt in 2015 onderzocht op welke wijze het proces qua administratieve taken van het HAP efficiënter kan worden ingericht door middel van automatisering. Tevens wordt het overleg met andere Europese havens gecontinueerd met als doel afspraken over uniforme procedures en tariefssystemen, teneinde de drempel voor afgifte van afval in de havens nog verder te verlagen.

3.5 Verplichte paragrafen

Lokale heffingen. Het CNB kent geen lokale heffingen.

Weerstandsvormogen. Het CNB heeft geen eigen weerstandsvormogen. De publieke taakuitoefening is door het CNB gemandateerd aan Divisie Havenmeester van Havenbedrijf Amsterdam NV. De governance-regels waaraan Havenbedrijf Amsterdam N.V. moet voldoen, onder andere ten aanzien

van solvabiliteit, waarborgen dat onverwachte financiële tegenvallers de publieke taakuitoefening niet in gevaar brengen. Daarnaast hanteert Havenbedrijf Amsterdam NV een systeem van risicomanagement waarin risico's en hun kans en mogelijke impact zijn geanalyseerd en waar nodig van beheersmaatregelen zijn voorzien.

Onderhoud kapitaalgoederen. Het CNB heeft geen eigen kapitaalgoederen.

Financiering. Het CNB heeft geen eigen financiering.

Bedrijfsvoering. Het CNB heeft geen eigen bedrijfsvoering.

Verbonden partijen. Het CNB kent geen verbonden partijen.

Grondbeleid. Het CNB heeft geen eigen grond.

4. Financiële begroting

4.1 Overzicht van Baten en Lasten

Het CNB heeft de uitvoering van haar publieke taken gemandateerd aan DHM. De met de publieke taakuitoefening gemoeide kosten worden volledig gedekt door Havenbedrijf Amsterdam NV. Het begrote saldo van Baten en Lasten van CNB bedraagt derhalve € 0.

	Realisatie 2013	Begroting 2014	Begroting 2015	Prognose 2016	Prognose 2017	Prognose 2018
Baten (dekking door Havenbedrijf Amsterdam NV)	€ 28.855.019	€ 29.419.512	€ 28.618.019	€ 27.924.755	€ 27.851.857	€ 28.068.557
Lasten van publieke taakuitoefening	€ -28.855.019	€ -29.419.512	€ -28.618.019	€ -27.924.755	€ -27.851.857	€ -28.068.557
Saldo van Baten en Lasten	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0

4.2 Toelichting Baten

De baten van het CNB zijn de dekking door Havenbedrijf Amsterdam NV van alle met de publieke taakuitoefening gemoeide lasten. In andere woorden: de kosten van de publieke taakuitoefening door CNB worden volledig gedragen door Havenbedrijf Amsterdam NV.

4.3 Toelichting Lasten

De lasten van het CNB zijn, als onderdeel van de begroting van Havenbedrijf Amsterdam NV, als volgt opgebouwd:

	Realisatie 2013	Begroting 2014	Begroting 2015	Prognose 2016	Prognose 2017	Prognose 2018
Bedrijfsopbrengsten	€ 2.518.210	€ 2.768.000	€ 2.560.000	€ 2.564.000	€ 2.568.000	€ 2.572.000
Operationele lasten	-€ 17.988.921	€ -20.020.520	€ -19.772.000	€ -19.398.600	€ -19.520.600	€ -19.741.300
Toegerekende indirecte kosten (overhead)	€ -6.918.422	€ -7.656.105	€ -7.813.644	€ -7.531.780	€ -7.487.882	€ -7.487.882
Afschrijvingen	€ -5.183.198	€ -3.070.512	€ -2.152.000	€ -2.118.000	€ -1.971.000	€ -1.971.000
Financieringskosten	€ -1.282.688	€ -1.440.375	€ -1.440.375	€ -1.440.375	€ -1.440.375	€ -1.440.375
Totale kosten van publieke taakuitoefening	€ -28.855.019	€ -29.419.512	€ -28.618.019	€ -27.924.755	€ -27.851.857	€ -28.068.557

De bedrijfsopbrengsten bestaan grotendeels uit de opbrengsten uit het havenafvalstoffenplan. Daarnaast ontvangt het CNB een jaarlijkse bijdrage van Rijkswaterstaat voor de dekking van de loonkosten van een deel van de sluiswachters. In 2015 is deze bijdrage begroot op € 236.000. Tot slot realiseert het CNB enkele ontvangsten uit doorbelastingen van geleverde diensten aan derden, zoals voor port security en voor levering van materiaal zoals olieschermen bij lekkages.

De operationele lasten zijn de directe kosten van Divisie Havenmeester aan met name personele kosten inclusief opleidingskosten, kosten van onderhoud en gasolie van de vaartuigen en kosten van de nautische ICT-systemen die het primaire proces ondersteunen (Pontis/Hamis, Portbase). De tendens is dat de personele kosten de komende jaren slechts licht zullen stijgen bij een gelijke bezetting. De kosten van ICT-systemen stijgen als gevolg van het toegenomen belang en afhankelijkheid van de ICT-systemen. De kosten van onderhoud en gasolie van de patrouillevaartuigen is als gevolg van de vernieuwing van een deel van de vloot en de invoering van een nieuw vaarplan de afgelopen jaren aanzienlijk en structureel gedaald. Een verdere daling in de komende jaren valt niet te verwachten.

De toegerekende indirecte kosten betreffen de aan de publieke taakuitoefening toerekenbare kosten door andere afdelingen van Havenbedrijf Amsterdam NV. Deze kosten worden toegerekend op basis van vaste verdeelsleutels welke zijn beschreven in de administratieve grondslagen voor begroting en verantwoording over de publieke taakuitoefening door het CNB/Divisie Havenmeester uit hoofde van het Havenmeesterconvenant.

De afschrijvingen betreffen de afschrijvingen op de materiële en immateriële vaste activa van Divisie Havenmeester.

De financieringskosten zijn berekend als vast percentage over de gemiddelde boekwaarde van de materiële en immateriële vaste activa van Divisie Havenmeester in 2014.

De totale lasten van de publieke taakuitoefening door het Centraal Nautisch beheer zijn hiermee voor 2015 per saldo begroot op € 28,6 mln. Naar verwachting zullen de lasten in 2016 en verder circa € 28 mln. bedragen.

4.4 Activa en Investeringsen

Activa

De materiële activa van Divisie Havenmeester bestaan uit een jonge moderne vloot van zeven patrouilleschepen, een representatief vaartuig, enkele pontons en (vanaf voorjaar 2015) een pompunit op een ponton. Daarnaast beschikt Divisie Havenmeester over een ouder vaartuig van Rijkswaterstaat dat door Divisie Havenmeester onderhouden wordt. Twee vaartuigen, de PA7 en de PA8, worden verkocht.

Daarnaast beschikt Divisie Havenmeester over een eigen werkplaats en magazijn aan de Capriweg, alwaar ook materieel zoals noodboeien en olieschermen zijn opgeslagen.

Vanwege de jonge leeftijd van de vloot zullen de investeringen in de vaartuigen de komende jaren beperkt zijn tot kosten van groot onderhoud. Voor de vaartuigen wordt een onderhoudsprogramma gebaseerd op vaaruren bijgehouden.

De immateriële activa van Divisie Havenmeester bestaan uit het gebruiksrecht op de walradar- en cctv-voorziening van Rijkswaterstaat.

Investerings

Om de publieke taakuitoefening op peil te houden of te verbeteren is Divisie Havenmeester voornemens om in de komende jaren de volgende investeringen te doen:

Divisie Havenmeester heeft een aanbestedingsprocedure in gang gezet voor de aanschaf van een pompunit en ponton om in geval van calamiteiten in het beheersgebied langdurig pompcapaciteit te kunnen leveren aan de brandweer zonder dat dit ten koste gaat van de inzet van de patrouillevaartuigen op reguliere taken. De aanschaf zal in het voorjaar van 2015 worden geëffectueerd.

In 2015/2016 zal Divisie Havenmeester bijdragen in de realisatie van verbeterde back up voorzieningen van het verkeersbegeleidingssysteem (walradar) van Rijkswaterstaat. De verbeteringen zijn gericht op het wegnemen van potentiële "single points of failure" in het systeem, zoals kritische netwerkknooppunten.

Divisie Havenmeester is voornemens in 2015 een windmeetnet aan te schaffen waarmee de veilige toegang, doorgang en vertrek in en uit de haven wordt verbeterd. Deze faciliteit is met name van belang voor de grote ro-ro- en container- en cruiseschepen die relatief windgevoelig zijn.

Tot slot is Divisie Havenmeester voornemens een e-learning programma te ontwikkelen waarmee het operationele personeel efficiënter en effectiever voor hun werkzaamheden relevante cursussen kan volgen.

De totale investeringsuitgaven van Divisie Havenmeester zullen in 2015 naar verwachting circa € 1,5 mln. a € 2 mln. bedragen.

4.5 Risicomanagement

Havenbedrijf Amsterdam NV hanteert een systeem van risicomanagement gebaseerd op Enterprise Risk Management (COSO-ERM). Risico's op verschillende deelgebieden zijn geïnventariseerd en geclassificeerd op basis van kans en mogelijke impact. Periodiek wordt deze inventarisatie herhaald om gewijzigde of nieuwe risico's tijdig te kunnen onderkennen. Tevens wordt periodiek geëvalueerd of de bestaande beheersmaatregelen nog afdoende zijn, of dat aanvullende maatregelen noodzakelijk worden geacht. Beheersmaatregelen zijn preventief (organisatorische maatregelen) of repressief van aard (controlemaatregelen).

Naar de aard van de werkzaamheden is heel DHM ingericht op het beheersen van mogelijke risico's aan de hand van de vijf productlijnen in het havenmeesterproces. Beheersmaatregelen lopen uiteen van goed opgeleid personeel (regelmatige oefening en bijscholing, eigen simulator) en up-to-date-systemen en technische infrastructuur tot heldere processen & procedurebeschrijvingen met duidelijke bevelstructuur, en het onderhouden van nauwe contacten met belangrijke externe stakeholders zoals Rijkswaterstaat.

5. Ten slotte

Bovenstaande toelichting op de begroting 2015 CNB geeft inzicht in de activiteiten die het CNB in 2015 gaat uitvoeren, gebaseerd op het Meerjarenplan 2014 - 2017. De CNB-begroting is gebaseerd op de regels van het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV). De toelichting bij de samenstelling van de lasten van het CNB is gebaseerd op de concept begroting van Havenbedrijf Amsterdam NV welke is samengesteld op basis van de regels van Boek 2 Titel 9 BW.

Noordzeekanaalgebied

**Besluitnummer CNB/2014/119
Amsterdam, 12 december 2014**

**Vaststelling begroting 2015
openbaar lichaam Centraal
Nautisch Beheer
Noordzeekanaalgebied**

Het algemeen bestuur van het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer
Noordzeekanaalgebied,

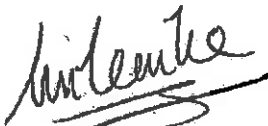
Gezien het concept van de begroting 2015;

Gelet op de gemeenschappelijke regeling Centraal Nautisch Beheer
Noordzeekanaalgebied, in het bijzonder artikel 23;

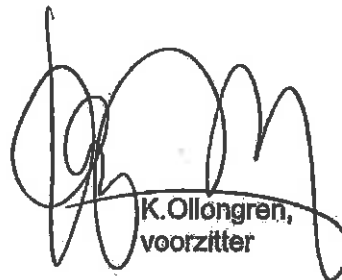
b e s l u i t

Vast te stellen de begroting 2015 van het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer
Noordzeekanaalgebied.

Het algemeen bestuur voornoemd,



**M. Mateyo,
secretaris**



**K. Ollongren,
voorzitter**

