

**Centraal Nautisch Beheer**  
**Noordzeekanaalgebied**

# Begroting 2018

(versie 0.9 - 23 maart 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.....	4
	3.2 Publieke taken DHM.....	4
	3.3 Speerpunten DHM 2018.....	5
	3.4 Havenafvalstoffenplan .....	6
	3.5 Verplichte paragrafen.....	7
4.	Financiële begroting.....	7
	4.1 Totaaloverzicht van Baten en Lasten .....	7
	4.2 Detailoverzicht Baten en Lasten.....	7
	4.2.1 Toelichting Baten.....	8
	4.2.2 Toelichting Lasten.....	8
	4.3 Activa en Investerings .....	9
	4.4 Risicomanagement .....	9
5.	Ten slotte.....	9

## 1. Inleiding

Het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB) is een samenwerkingsverband van de gemeenten Amsterdam, Beverwijk, Velsen en Zaanstad sinds 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 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 2018 CNB voor. 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 begroting van Havenbedrijf Amsterdam N.V. 2016-2019 welke is samengesteld op basis van de regels van Boek 2 Titel 9 BW.

Het is een begroting op hoofdlijnen, de begroting van de DHM wordt pas in het vierde kwartaal, als onderdeel van de begroting van Havenbedrijf Amsterdam N.V., vastgesteld. Wanneer de definitieve begroting significant afwijkt van de voorliggende begroting dan zal dit aan het bestuur CNB worden gemeld.

Hoofdstuk 2 geeft een toelichting op de organisatie van het CNB en DHM. In hoofdstuk 3 wordt de beleidsbegroting 2018 toegelicht. Hoofdstuk 4 betreft de financiële begroting, waarin baten en lasten van het CNB nader worden 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 (Wgr). Het beheergebied van het CNB loopt 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. DHM 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 het 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 van en toezicht op havenbeveiligingsplannen.

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).

Op dit moment (2017) wordt gewerkt aan een actualisatie van de tekst van de gemeenschappelijke regeling, gebaseerd op de huidige Wgr. De verwachting is dat deze in 2017 aan de vier deelnemende gemeenteraden wordt voorgelegd.

## 2.2 Divisie Havenmeester van het Havenbedrijf Amsterdam N.V.

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 havenbedrijf.

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

In het meerjarenplan 2016-2020 van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is de strategie voor de komende jaren voor het gehele Havenbedrijf N.V., inclusief DHM, geformuleerd.

Randvoorwaarde om die strategische doelstellingen te kunnen realiseren is een veilige, vlotte en duurzame haven, de missie van DHM. De vertaling van deze strategische doelstellingen naar concrete activiteiten en projecten is voor het hele Havenbedrijf N.V. inclusief DHM. Voor DHM betekent dit als operationele organisatie primair: goed blijven doen wat goed gaat, ontwikkelen wat beter kan en (nautische kennis) ondersteuning bieden aan strategische projecten.

### 3.2 Publieke taken DHM

De kracht van DHM ligt in het scheppen van de randvoorwaarden voor een veilige, vlotte en duurzame haven. Samengevat noemen we dit '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 één van deze vijf productlijnen:

#### *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.

### *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 verkeersveiligheid' ingesteld om nautische incidenten en ongevallen te onderzoeken en om aanbevelingen te doen om herhaling te voorkomen.

### *Nautische Ruimtelijke Ordening*

Namens het CNB wordt advies gegeven bij ruimtelijke ontwikkelingen en bestemmingsplannen 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 is een aantal speerpunten benoemd voor 2018.

## 3.3 Speerpunten DHM 2018

### *Regionale autoriteit versterken*

De gemeenschappelijke regeling CNB is de juridische basis van het samenwerkingsverband CNB en wordt op dit moment geactualiseerd. Aanleiding hiervoor waren de nieuwe Wet gemeenschappelijke regelingen en de aanvullende taken die in de loop der jaren bij het CNB zijn ondergebracht. De verwachting is dat deze nieuwe GR CNB in 2017 wordt vastgesteld, in 2018 zal deze verder worden geïmplementeerd. Tevens zal in 2018 een geactualiseerde versie van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaal worden vastgesteld.

Het CNB levert expertise en advies bij ontwikkelingen op, aan en in het water langs de hoofdtransportas en de aansluiting met het achterland. In Amsterdam wordt gewerkt aan plannen om Amsterdam Noord voor fietsers en voetgangers beter met de rest van de stad te verbinden. In de advisering met betrekking tot nautische veiligheid speelt het CNB samen met Rijkswaterstaat een belangrijke rol in diverse stuur- en werkgroepen.

### *Operational excellence bevorderen*

In samenwerking met DHM van Havenbedrijf Rotterdam wordt gewerkt aan het door ontwikkelen van de havenmeesterprocessen en de invulling hiervan in het Havenmeester Management Informatie Systeem (HaMIS).

Voor de verkeersleiding zijn diverse systemen cruciaal: marifoon, walradar en de operationele werkplekken op het HOC. Er zijn uitwijkmogelijkheden op de Capriweg en in het Havengebouw, maar deze mogelijkheden zijn op dit moment niet concreet beschikbaar. DHM heeft het verzoek bij RWS neergelegd om de mogelijkheid tot een functioneel volwaardige uitwijklocatie te onderzoeken, inclusief redundante marifoon, radar, sluisbediening en HOC computersystemen.

In 2018 wordt nog volop gebouwd aan de nieuwe zeesluis in IJmuiden, dit zal invloed hebben op de operationele continuïteit van de scheepvaart. Waarschijnlijk zullen eind 2018 de eerste operationele testen worden uitgevoerd. Een goede afstemming van het bouwproces met alle betrokken partijen is hierbij van cruciaal belang. Ook de ontwikkelingen rondom de lichterfaciliteit bij Tata Steel zijn onderdeel van deze gebiedsontwikkeling en randvoorwaardelijk voor het functioneren van de nieuwe zeesluis.

*Informatiepositie benutten en verbeteren*

De informatiepositie van de DHM wordt in toenemende mate belangrijk in de huidige tijd. Er zijn snelle ontwikkelingen op het gebied van scheepvaart informatiesystemen en de DHM is zich bewust van de rol die ze hierin speelt. De DHM houdt zich bezig met het vormgeven van de informatieketens waar de havenmeester deel van uitmaakt in rol van autoriteit en partner. Concreet betekent dit dat de DHM zorgt voor gegevensuitwisseling via systeemkoppelingen met diverse partners.

*Eén veiligheidszone Noordzeekanaal*

Het toekomstbeeld voor het Noordzeekanaalgebied is één veiligheidszone, waarbij grenzen tussen gemeenten, veiligheidsregio's, politie-eenheden of omgevingsdiensten geen belemmering zijn voor een goede samenwerking op het gebied van veiligheid. Met alle betrokken partijen worden in 2018 projecten uitgevoerd om dit toekomstbeeld te realiseren.

### 3.4 Havenafvalstoffenplan

Havenafvalstoffenplan	Realisatie 2016	Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019	Budget 2020	Budget 2021
Baten	€ 2.170.641	€ 2.248.700	€ 2.237.400	€ 2.226.100	€ 2.214.800	€ 2.203.500
Lasten	€ -2.135.891	€ -2.171.718	€ -2.162.891	€ -2.154.783	€ -2.146.468	€ -2.138.224
<b>Saldo*</b>	<b>€ 34.750</b>	<b>€ 76.982</b>	<b>€ 74.509</b>	<b>€ 71.317</b>	<b>€ 68.332</b>	<b>€ 65.276</b>

\*Ter dekking exploitatieverliezen uit het verleden

De opbrengsten van het Havenafvalstoffenplan (HAP) bestaan uit de aan rederijen in rekening gebrachte milieuheffingen. De lasten bestaan uit de betalingen aan inzamelaars van scheepsafval en gemaakte indirecte kosten van het HAP: kosten van de HAP-administratie waar claims worden gecontroleerd, geïnd en uitbetaald.

De exploitatie van het HAP is op de lange termijn saldoneutraal. Er kan per jaar een resultaat (positief of negatief) worden gerealiseerd doordat de in rekening gebrachte kosten van de afvalinzamelaars en de HAP heffing niet altijd volledig op elkaar aansluiten. Variabelen zijn het aantal schepen, het percentage afgevendende schepen en de hoeveelheid afgegeven afval. Eventuele exploitatieresultaten worden door middel van tariefbijstellingen over de jaren genivelleerd.

De meerjarenbegroting is vastgesteld op basis van de huidige tarieven en de verwachting dat de licht dalende trend in bezoekende schepen de komende jaren wordt voortzet. Dit zal jaarlijks opnieuw worden geïkt.

### 3.5 Verplichte paragrafen

*Lokale heffingen.* Het CNB kent geen lokale heffingen.

*Weerstandsvermogen.* Het CNB heeft geen eigen weerstandsvermogen. De publieke taakuitoefening is door het CNB gemandateerd aan DHM van Havenbedrijf Amsterdam N.V. De governance-regels waaraan Havenbedrijf Amsterdam N.V. moet voldoen, onder andere ten aanzien van solvabiliteit en liquiditeit, waarborgen dat onverwachte financiële tegenvallers de publieke taakuitoefening niet in gevaar brengen. Daarnaast hanteert Havenbedrijf Amsterdam N.V. een systeem van risicomanagement waarin risico's, kans van optreden en mogelijke impact zijn geanalyseerd en waar nodig zijn beheersmaatregelen geïmplementeerd.

*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

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 begroting van Havenbedrijf Amsterdam N.V. 2017-2021 die is samengesteld op basis van de regels van Boek 2 Titel 9 BW.

### 4.1 Totaaloverzicht 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 N.V. Het negatieve saldo van Baten en Lasten van CNB is derhalve € 0.

Dekking Lasten door Havenbedrijf Amsterdam	Realisatie 2016	Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019	Budget 2020	Budget 2021
Baten (Dekking Havenbedrijf Amsterdam NV)	€ 22.710.901	€ 23.617.712	€ 22.268.661	€ 20.670.143	€ 20.508.137	€ 19.935.043
Lasten van Publieke Taakuitoefening	€ -22.710.901	€ -23.617.712	€ -22.268.661	€ -20.670.143	€ -20.508.137	€ -19.935.043
<b>Saldo</b>	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

De baten van het CNB zijn de dekking door Havenbedrijf Amsterdam NV van alle met de publieke taakuitoefening gemoeide lasten. Met andere woorden: Havenbedrijf Amsterdam neemt de kosten van de publieke taakuitoefening door CNB volledig voor haar rekening.

### 4.2 Detailoverzicht Baten en Lasten

De baten en lasten van het CNB zijn, als onderdeel van de begroting van Havenbedrijf Amsterdam N.V., als volgt in meer detail opgebouwd:

	Realisatie 2016	Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019	Budget 2020	Budget 2021
Bedrijfsopbrengsten	€ 2.233.003	€ 2.407.900	€ 2.395.800	€ 2.383.700	€ 2.371.600	€ 2.359.500
Operationele Lasten	€ -20.035.827	€ -21.521.195	€ -20.280.185	€ -18.861.338	€ -18.714.242	€ -18.825.745
Toegerekende Indirecte Kosten (overhead)	€ -2.812.310	€ -2.633.658	€ -2.601.771	€ -2.651.035	€ -2.684.034	€ -2.424.805
Afschrijvingen	€ -1.416.682	€ -1.269.533	€ -1.238.583	€ -1.060.125	€ -1.060.125	€ -657.051
Financieringskosten	€ -679.084	€ -601.226	€ -543.922	€ -481.345	€ -421.336	€ -386.942
<b>Resultaat van publieke taakuitoefening</b>	€ -22.710.901	€ -23.617.712	€ -22.268.661	€ -20.670.143	€ -20.508.137	€ -19.935.043

#### 4.2.1 Toelichting Baten

De bedrijfsopbrengsten bestaan grotendeels uit de opbrengsten uit het havenafvalstoffenplan zoals beschreven in §3.4. Deze opbrengsten bedragen €2,2 mln per jaar. Daarnaast ontvangt DHM een vergoeding voor geleverde diensten aan derden, bijvoorbeeld port security en de levering van materieel (zoals olieschermen). Deze vergoedingen zijn geraamd op circa €157.000 per jaar.

#### 4.2.2 Toelichting Lasten

De operationele lasten zijn de directe kosten van DHM voor personeel (salarissen inclusief opleidingskosten en kosten voor inhuur van extern personeel), kosten van onderhoud en gasolie van de vaartuigen en kosten van de nautische ICT-systemen die het primaire proces ondersteunen (Hamis, Digitaal Wachtjournaal, Portbase en Walradar).

De personeelskosten dalen naar in de komende jaren als gevolg van een verwachte daling van het aantal FTE en dalende overige personeelskosten (bedrijfsopleidingen en eenmalige vergoedingen). Deze daling is in 2018 en 2019 het grootst; daarna stabiliseren de personeelskosten geleidelijk. De verwachte daling van het aantal FTE betreft een efficiencyslag en gaat niet ten koste van de veiligheid en het uitvoeren van de publieke taak.

De exploitatielasten stijgen licht, met name door verwachte prijsstijgingen over de gehele linie.

De toegerekende indirecte kosten blijven de komende jaren stabiel, in 2021 wordt een daling verwacht. Deze daling wordt veroorzaakt door een flinke daling in de afschrijvingen doordat een aantal facilitaire activa is afgeschreven en niet direct worden vervangen.

De afschrijvingen betreffen de afschrijvingen op de materiële (vaartuigen, hardware en huisvesting) en immateriële vaste activa (software) van DHM. Deze afschrijvingen nemen licht af, met ook hier een flinke daling in 2021 die wordt veroorzaakt doordat in 2020 een aantal activa (economisch) is afgeschreven: een transformator op de Capriweg, installaties op twee vaartuigen en huisvesting van de verkeersleiding in IJmuiden. Geleidelijk zullen deze activa worden vervangen, wanneer ook de technische levensduur voorbij is.

De financieringskosten zijn berekend als vast percentage (7,5%) over de gemiddelde geprognosticeerde boekwaarde van de materiële en immateriële vaste activa van DHM.

Berekende Financieringskosten	Realisatie 2016	Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019	Budget 2020	Budget 2021
Boekwaarde begin	€ 9.762.799	€ 8.346.117	€ 7.686.584	€ 6.818.001	€ 6.017.876	€ 5.217.752
Boekwaarde eind	€ 8.346.117	€ 7.686.584	€ 6.818.001	€ 6.017.876	€ 5.217.752	€ 5.100.701
Gemiddelde Boekwaarde	€ 9.054.458	€ 8.016.350	€ 7.252.292	€ 6.417.939	€ 5.617.814	€ 5.159.226
Financieringskosten (7,5%)	€ -679.084	€ -601.226	€ -543.922	€ -481.345	€ -421.336	€ -386.942

Het resultaat van de publieke taakuitoefening door het CNB is voor 2018 per saldo begroot op circa € 22,3 mln. Naar verwachting daalt dit bedrag de komende jaren.



## 4.3 Activa en Investeringsen

### *Activa*

De materiële activa van DHM bestaan uit een jonge moderne vloot van vijf patrouillevaartuigen, een representatievaartuig, enkele pontons en een pompunit op een ponton. Daarnaast beschikt DHM over een eigen werkplaats en magazijn aan de Capriweg, waar materieel zoals noodboeien en olieschermen is opgeslagen. Vanwege de lage leeftijd van de vloot zullen de vaartuigkosten zich met name beperken tot de kosten van klein en groot onderhoud.

### *Investeringsen*

Om de kwaliteit van de publieke taakuitoefening te garanderen en verder te verbeteren is DHM voornemens om in 2018 een aantal investeringen te doen.

Allereerst wordt in 2018 de ontwikkeling afgerond van een systeem voor simulatie van gebruik en benutting van de nautische ruimte. Hiermee is in 2016 gestart. Daarnaast investeert DHM in een windmeetnet, kadesensoren en netwerkverbindingen op de vaartuigen.

De totale investeringen van DHM zullen in 2018 naar verwachting circa € 0,4 mln bedragen.

## 4.4 Risicomanagement

Havenbedrijf Amsterdam N.V. hanteert een systeem van risicomanagement gebaseerd op Enterprise Risk Management (COSO-ERM). Risico's op verschillende deelgebieden zijn geïntariseerd 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), 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. Geïntariseerde risico's binnen het DHM-domein: falend incidentmanagement op het land en water, verminderde functionaliteit of uitval van nautische systemen, onvoldoende harmonisatie van havenmeesterprocessen (Rotterdam en Amsterdam) en afname bereikbaarheid CNB-gebied.

## 5. Ten slotte

Bovenstaande Begroting 2018 en toelichting daarop geeft op hoofdlijnen inzicht in de toekomstige activiteiten en de daarbij gemoeide opbrengsten en kosten voor DHM.