



Raadsvoorstel

Documentkenmerk : D-168083
Zaakkenmerk : Z-26-202855
Onderwerp : Jaarrekening 2025 en begroting 2027 Centraal Nautisch Beheer
Noordzeekanaal (CNB)

Voorgesteld besluit

1. Kennis te nemen van de Jaarrekening 2025 (D-168086) van de gemeenschappelijke regeling Centraal Nautisch Beheer;
2. In te stemmen met de Begroting 2027 op hoofdlijnen (D-168087) van de gemeenschappelijke regeling Centraal Nautisch Beheer;
3. In te stemmen met de positieve zienswijze op de CNB Begroting 2027, zoals verwoord in de brief (D-168084) en deze naar het bestuur van de gemeenschappelijke regeling Centraal Nautisch Beheer te sturen.

Aanleiding

Op 12 maart 2026 heeft de directeur van de Gemeenschappelijke Regeling (GR) Centraal Nautisch Beheer (CNB) de concept jaarrekening 2025 en de begroting 2027 op hoofdlijnen per brief (D-168085) aan de gemeente aangeboden. De directeur verzoekt de Beverwijkse gemeenteraad om binnen twaalf weken de zienswijze op deze jaarstukken kenbaar te maken.

Wettelijke bevoegdheidsbasis voor het nemen van het besluit

Het college van burgemeester en wethouders is op grond van artikel 160 lid 1 sub b van de Gemeentewet bevoegd de beslissingen van de raad voor te bereiden. Op grond van artikel 35 van de Wet gemeenschappelijke regelingen en artikel 15 van de GR CNB NZKG (D-118923) is de raad bevoegd bij het gemeenschappelijk orgaan hun zienswijze over de ontwerpbegroting in te dienen.

Wettelijk en/of beleidskader

- Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr);
- Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (Bbv);
- Gemeenschappelijke Regeling Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied, GR CNB NZKG (D-118923).

Eerder(e) besluit(en)

Raadsbesluit: Jaarrekening 2024 en begroting 2026 Gemeenschappelijke Regeling Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (d.d.12-06-'25, D-142884)

Relatie met raads-/collegeprogramma

In het College Uitvoeringsprogramma voor de bestuursperiode 2022-2026 wordt in de paragraaf 'Groene maakregio' beschreven dat het college in de transities en opgaven die daarbij horen ook een economische toekomst ziet voor onze haven. In relatie tot de Beverwijkse zeehaven De Pijp draagt een veilige, vlotte en duurzame afwikkeling van het scheepvaartverkeer in de regio daar aan bij.

Motivering voorgesteld besluit

Het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB) is een samenwerkingsverband van de gemeenten Beverwijk, Amsterdam, Zaanstad en Velsen. Het CNB is verantwoordelijk voor een veilige, vlotte en duurzame afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

De uitvoering van deze taak heeft het CNB belegd bij de Dienst Havenmeester (DHM) van Port of Amsterdam (PoA). De scheiding van publieke en private belangen is geborgd in het Havenmeestersconvenant dat door het CNB met het Havenbedrijf Amsterdam NV is gesloten. De gemeente Beverwijk participeert sinds de oprichting in 1994 in het CNB.

CNB-begroting 2027 op hoofdlijnen

Kerntaken

De kerntaak van de DHM is het creëren van een veilige, efficiënte en duurzame havenoperatie. In dit kader is de DHM onder meer gericht op beleids- en productontwikkeling, implementatie en operationele uitvoering (o.a. toelating van de scheepvaart, de scheepvaartverkeersbegeleiding, de bediening van het sluisencomplex en toezicht en handhaving). DHM bestaat uit een afdeling Advies & Beleid en een afdeling Operatie, die nauw met elkaar samenwerken om de publieke taken uit te voeren.

Geen financiële consequenties

Deelname aan het CNB heeft voor Beverwijk geen financiële consequenties en of risico's, omdat de CNB-begroting wordt gedragen door Port of Amsterdam. Wel is de CNB-begroting een jaarlijks middel om inzicht te krijgen in de wijze waarop het CNB de publieke taken invult. Tevens geeft het inzage in de speerpunten die voor 2027 zijn benoemd om de dienstverlening te verbeteren.

Inzet 2027 en verder

In de CNB-begroting worden de ambities en verschillende acties op hoofdlijnen beschreven waarop de Divisie Havenmeester in de komende periode inzet wil plegen.

Visie Havenmeester 2030. Voor 2027 staan vier strategische ambities centraal:

1. het voorkomen van veiligheids- en beveiligingsincidenten;
2. het optimaliseren van de scheepvaartafhandeling;
3. het faciliteren, stimuleren en reguleren van schone scheepvaart;
4. het bouwen aan een wendbare en toekomstbestendige organisatie.

De belangrijkste ambities en verschillende acties voor 2027 zijn samen te vatten in vier thema's/programma's, te weten Bereikbare Haven, Datagedreven havenmeester, Veilige Haven en Schone Scheepvaart.

Bereikbare haven

Dit programma werkt aan het versterken van de positie als betrouwbare en voorspelbare Europese haven, met 95% van alle zeevaart op tijd en met handhaving op wet- en regelgeving. Dit vanuit het doel om een minimaal gelijkblijvend nautisch veiligheidsniveau te behouden. Hiervoor wordt onder meer de dynamische sluisplanning geïntegreerd in andere processen en data, zoals de diepgang- en verkeersinformatie. Dit leidt tot minder vertraging en ook het beter benutten van de capaciteit van het sluisencomplex. Er ligt een relatie met het beperken van de spui- en verziltingsproblematiek waarbij hinder en verstoringen zoveel mogelijk voorkomen moeten worden. Voor de bereikbaarheid blijft in 2027 de monitoring van bijv. het integrale baggerprogramma van het Noordzeekanaal en de Velsertunnels belangrijk om zo te kunnen zorgen voor een veilige passage.

Data gedreven havenmeester

Vanuit het belang van een goede scheepvaartafhandeling werkt DHM aan een de ambitie om de haven toekomstbesteding te maken met digitale middelen en een sterke, veilige data-infrastructuur. Dit draagt bij aan de groeiende behoefte aan voorspelbaarheid, veiligheid, weerbaarheid en duurzaamheid. Tegelijkertijd vraagt dit om moderne systemen die real-time informatie over bijv. diepgang, zoutgehalten, verkeersradar, scheepsafmetingen en meteorologie omzetten in operationele besluiten. In 2027 blijft DHM investeren in technologische vernieuwing en datagedreven processen om daarmee sneller en nauwkeuriger te kunnen reageren op veranderende omstandigheden.

Veilige Haven

Binnen het programma Veilige Haven houdt DHM inzicht in mogelijke gevaren die horen bij het afhandelen van scheepvaartverkeer of die SPS-verplichte havenfaciliteiten kunnen verstoren. Ook is ze erop gericht om onacceptabele risico's te minimaliseren, voorbereid te zijn op incidenten en moet ze in staat zijn adequaat te handelen wanneer een incident zich voordoet. Voor 2027 betekent dit o.a. het in gebruik nemen van een informatie gestuurde veiligheidsmonitor die de risico's voor de veilige afhandeling van het scheepvaartproces inzichtelijk maakt als ook het actualiseren en digitaliseren van het bestaande incidentbeheersplan. Verder blijft het vergroten van de weerbaarheid belangrijk. Denk daarbij aan de risico's die samenhangen met georganiseerde drugscriminaliteit en bijv. langdurige stroomuitval in de haven.

Schone Scheepvaart

DHM speelt een sleutelrol bij de het versnellen van de verduurzaming van de zee- en binnenvaart door het realiseren van concrete emissiereductiedoelen. Hier wordt beleid ontwikkelt, maar wordt ook toezicht, begeleiding en nautische expertise geleverd die past bij de gestelde verduurzamingsdoelen. Het in 2027 kunnen bieden van een zogenaamd pre-arrival informatiesysteem helpt, maar ook het gereed maken van de terminals voor het ontvangen van schepen die varen op nieuwe, duurzame maritieme brandstoffen. Dit vanuit het doel om een veilige en toekomstbestendige haven te creëren die schone scheepvaart actief faciliteert. Het regionale Haven Afvalstoffenplan (HAP) op haar beurt heeft als doel om het afvalbeheer van de zeevaart in de havens zo duurzaam, efficiënt en financieel verantwoord te organiseren. Het HAP wordt eens in de vijf jaar geactualiseerd. In 2027 start een herziening van het plan waarmee dat zo goed mogelijk aansluit op Europese en nationale ontwikkelingen.

Financiële begroting

Het CNB Noordzeekanaalgebied heeft de uitvoering van de publieke taken gemandateerd aan de DHM van PoA. De met de publieke taakuitoefening gemoede kosten worden volledig gedekt door PoA. Het saldo van baten en lasten van het CNB NZKG bedraagt daarom per definitie € 0. Voor het opstellen van de meerjarenbegroting is besloten voor de CNB begroting uit te gaan van de binnen PoA vastgestelde begroting 2025 en deze bedragen voor de opvolgende jaren te indexeren. Binnen PoA worden de meerjarenbegroting en detailbegroting van een los jaar niet meer gelijktijdig opgesteld, hierdoor is geen beschikbaarheid van een meerjarenbegroting en is dit de meest accurate werkwijze.

Jaarrekening 2025 - CNB

Wat is in 2025 bereikt?

Net als in voorgaande jaren draaide het voor DHM ook in 2025 in belangrijke mate om de samenwerking op verschillende bereikbaarheidsopgaven in het Noordzeekanaalgebied. Ontwikkelingen als onderhoud van nautische infrastructuur, instabiele geopolitieke ontwikkelingen, klimaatverandering en de ruimtelijke ambities van partijen in het NZKG hadden en hebben invloed op de werkzaamheden van DHM. En natuurlijk stond in augustus SAIL2025 centraal. Het was een editie met ca. 2,5 miljoen bezoekers en ongeveer 10.000 scheepsbewegingen. Dankzij de goede afstemming tussen alle betrokken partners is het nautische verkeer veilig en zonder noemenswaardige nautische incidenten verlopen.

De instabiele geopolitieke situatie wereldwijd droeg in 2025 bij aan onzekerheid op de Europese energie- en grondstoffenmarkten. Dit heeft invloed op handelstromen, energieprijzen en de strategische context waarin Europese havens opereren. Voor de havens in het NZKG had dit vooral impact op het terrein van compliance en risicobeheersing, bijv. m.b.t. de naleving van toelatings- en toezichtregels.

DHM werkt vanuit de Visie Havenmeester 2030 waarin ambities zijn vastgesteld voor een veilig, vlot en duurzaam scheepvaartproces. Deze ambities zijn vertaald in de vier programma's die ook in de begroting 2027 zijn benoemd, Bereikbare Haven, Datagedreven Havenmeester, Veilige Haven en Schone Scheepvaart.

Bereikbare Haven

Voor de bereikbaarheid van de havens in de regio geldt dat deze steeds verder onder druk komt te staan. Dat hangt samen met de staat van onderhoud van de infrastructuur, de komst van grotere schepen, maar ook met de groei van de Metropoolregio Amsterdam als geheel. In lijn daarmee is in 2025 gerichte inzet gepleegd op het borgen van het vaarprofiel via het baggerprogramma voor het Noordzeekanaal. Daarnaast blijft het monitoren en beheersen van de verzilting relevant en is het opnemen van nautische randvoorwaarden bij gebiedsontwikkeling een belangrijk punt van aandacht om het vaarweggebruik veilig en toekomstbestendig te houden.

Datagedreven Havenmeester

Het gebruik van actuele data helpt bij nemen van nautische besluiten en verbetert de samenwerking tussen ketenpartners, waardoor de haven slimmer en efficiënter georganiseerd wordt. In 2025 betekende dit onder meer dat de automatische beoordeling van meldingen van zeeschepen is afgrond in het Haven Management Informatie Systeem (HaMIS), de datagovernance en -kwaliteit is versterkt en het verlengen van het zogenaamde VTS (Vessel Traffic Services)-contract de continuïteit van de verkeersbegeleiding waarborgt.

Veilige Haven

Veilig scheepvaartverkeer is de basis voor een robuuste havenoperatie. Het programma Veilige Haven draait dan ook om risicobeheersing en kijkt naar vragen als 'wat kan er gebeuren, hoe ernstig is dat en welke maatregelen zijn nodig'? Gedurende 2025 is de nautische veiligheidssystematiek geïmplementeerd, zijn de voorbereidingen voor een Veiligheidsmonitor gestart, vroeg de veilige organisatie van SAIL2025 om aandacht, is de Port Security leidraad beveiliging openbare lig- en wachtlocaties vastgesteld en vond gerichte inzet plaats op het onderwerp weerbaarheid.

Schone Scheepvaart

Om te komen tot het versnellen van de verduurzaming van de zee- en binnenvaart lag de focus van DHM in 2025 op het realiseren van walstroom, het veilig kunnen bunkeren van nieuwe brandstoffen en het ontwikkelen van hulpmiddelen die terminals en operators voorbereiden op de energietransitie. Vanuit het HAP vindt inzet plaats om het afvalbeheer van de zeevaart in de havens zo duurzaam, efficiënt en financieel verantwoord te organiseren. Ten aanzien van het afgiftepatroon van afval (olierestanten uit de machinekamers en huisvuil aan boord) geldt dat ingezamelde hoeveelheden vanaf 2023 ongeveer stabiel zijn.

Financiële jaarrekening CNB

Totaaloverzicht van Baten en Lasten

Zoals benoemd, heeft het CNB Noordzeekanaalgebied de uitvoering van haar publieke taken gemandateerd aan de Directeur CNB NZKG. De met de publieke taakuitoefening gemoeide kosten worden volledig gedekt door PoA. Het saldo van baten en lasten van het CNB Noordzeekanaalgebied bedraagt daarom per definitie € 0.

Toelichting bedrijfsopbrengsten

De totale bedrijfsopbrengsten van de publieke taakuitoefening door het CNB waren in 2025 € 3,9 mln (2024: € 4,2 mln). De bedrijfsopbrengsten bestonden voor het grootste deel uit opbrengsten uit het Havenafvalstoffenplan (€ 3,6 mln). De overige opbrengsten bestonden met name uit doorbelastingen van geleverde diensten aan de CNB-gemeenten. De gemeente Beverwijk betaalde in 2025 een bedrag van € 6.000 (tarief 2026: € 7.260) voor taken die voortvloeien uit de Regionale Havenverordening en de Havenbeveiligingswet. De opbrengsten zijn lager dan begroot. Daarnaast zijn er over het jaar minder aanlopen geweest. Zowel de lagere tarieven als het lager aantal aanlopen hebben bijgedragen aan de lagere realisatie in 2025.

Toelichting lasten

De totale lasten van de publieke taakuitoefening door het CNB inclusief de toegerekende indirecte kosten, afschrijvingen en financieringslasten, bedroegen in 2025 € 33,6 miljoen (in 2024 € 31,4 mln). De operationele lasten voor DHM waren in 2025 lager dan begroot (€ 1,4 mln), maar wel hoger dan gerealiseerd in 2024 (€ 2,1 mln). De lasten zijn onder te verdelen in personele lasten en exploitatielasten. De personele lasten bestaan uit loonkosten voor personeel van de DHM, overige personeelslasten (met name opleidingskosten) en kosten van externe inhuur. De personeelskosten waren in 2025 lager dan begroot (€ 0,2 mln) maar t.o.v. 2024 zijn de personeelskosten hoger (€ 1,2 mln) als gevolg van de jaarlijkse salarisindexatie conform de CAO. De exploitatielasten bestaan vooral uit nautische kosten van de vaartuigen (onderhoud en brandstof), de kosten in het kader van het Havenafvalstoffenplan, advies- en verzekeringskosten en kosten van de nautische ICT-systemen die het primaire scheepvaartproces ondersteunen. Deze kosten lagen in 2025 € 1,1 mln lager dan begroot. Dit wordt met name verklaard door minder kosten voor het HAP, minder brandstofkosten en lagere kosten voor onderzoek en advies.

Indienen zienswijze

Het college spreekt het vertrouwen uit dat met de in de Begroting 2027 op hoofdlijnen voorgestelde plannen en aanpak van het CNB de publieke (haven)belangen voor Beverwijk en het NZKG voor 2027 en de daarop volgende jaren goed geborgd zijn. De CNB Jaarrekening 2025 geeft geen aanleiding voor een inhoudelijke reactie en kan ter kennisneming worden aangenomen. Op basis daarvan wordt aan de raad voorgesteld een positieve reactie aan de directeur en het bestuur van het CNB te sturen over de voorliggende jaarstukken. De zienswijze namens de gemeente Beverwijk is verwoord in de brief met kenmerk D-168084.

Risico's

Ten aanzien van voorliggend besluit wordt geen risico's gezien.

Alternatieven

Een alternatief is geen zienswijze in te dienen waardoor het bestuur van de GR niet op de hoogte is van de visie van de gemeente Beverwijk op de CNB-begroting 2027.

Financiën

Het CNB heeft de uitvoering van haar publieke taken gemandateerd aan de Dienst Havenmeester van Port of Amsterdam. De met de publieke taakuitoefening gemoeide kosten worden volledig gedekt door PoA. Er zijn daarmee geen financiële consequenties en geen financiële risico's voor de gemeente Beverwijk.

Voor de uitvoering van operationele taken wordt door de deelnemende gemeenten aan de DHM een vergoeding betaald. De gemeente Beverwijk betaalt per jaar een bedrag van € 6.000 voor taken die voortvloeien uit de Regionale Havenverordening en de Havenbeveiligingswet. Deze kosten maken onderdeel uit van Programma 2 Verkeer, vervoer en waterstaat.

Geheimhouding

Het besluit is openbaar.

Participatie

Het voorliggend besluit leent zich niet voor participatie.

Communicatie

Niet aan de orde.

Verdere procedure

Het college zendt de zienswijze van de gemeenteraad ten aanzien van de ontwerpbegroting 2027 via de directeur CNB naar het CNB-bestuur. Dit gebeurt na behandeling van de stukken in de Beverwijkse raadsvergadering op 11 juni 2026. Het bestuur van de GR stelt de ontwerpbegroting 2027 definitief vast en stuurt deze voor medio juli 2026 toe aan de provincie Noord-Holland als financieel toezichthouder.

Bijlage(n)

- Aanbiedingsbrief Jaarrekening 2025 en Begroting 2027 GR CNB (D-168085)
- Jaarrekening 2025 GR CNB (D-168086)
- Begroting 2027 GR CNB (D-168087)
- Zienswijze Beverwijk mbt Jaarrekening 2025 en begroting 2027 GR CNB (D-168084)

Beverwijk,
burgemeester en wethouders van Beverwijk,
gemeentesecretaris, de burgemeester,
A. Heiner drs. M.E. Smit



Raadsbesluit

Documentkenmerk : D-168083
Zaakkenmerk : Z-26-202855
Onderwerp : Jaarrekening 2025 en begroting 2027 Centraal Nautisch Beheer
Noordzeekanaal (CNB)

De raad van de gemeente Beverwijk;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 28 april 2026, documentkenmerk D-168083;

gehoord de raadscommissie;

gelet op artikel 35 van de Wet gemeenschappelijke regelingen en artikel 15 van de GR CNB;

b e s l u i t :

1. Kennis te nemen van de Jaarrekening 2025 (D-168086) van de gemeenschappelijke regeling Centraal Nautisch Beheer;
2. In te stemmen met de Begroting 2027 op hoofdlijnen (D-168087) van de gemeenschappelijke regeling Centraal Nautisch Beheer;
3. In te stemmen met de positieve zienswijze op de CNB Begroting 2027, zoals verwoord in de brief (D-168084) en deze naar het bestuur van de gemeenschappelijke regeling Centraal Nautisch Beheer te sturen.

Beverwijk,
de raad voornoemd,
de griffier,

de voorzitter,