



Onderwerp: FW: Concept CNB jaarrekening 2018 en begroting 2020 - zienswijze gevraagd voor 5 juni 2019
Bijlagen: Jaarrekening CNB 2018 definitief.pdf; Begroting CNB 2020 definitief.pdf

Van: Vader Tom [:]
Verzonden: donderdag 18 juli 2019 9:37
Aan: Griffie_mail <Griffie@beverwijk.nl>
CC: Hol, Wouter <[redacted]>
Onderwerp: FW: Concept CNB jaarrekening 2018 en begroting 2020 - zienswijze gevraagd voor 5 juni 2019



Geachte heer, mevrouw,

Graag wil ik u hierbij bedanken voor de positieve zienswijze van uw Raad. Bijgaand stuur ik u ter info. de definitieve jaarrekening en begroting zoals verstuurd naar de Provincie Noord-Holland.

Indien u naar aanleiding hiervan vragen heeft, verneem ik dat graag.

Vriendelijke groet,



Tom Vader
Adviseur Divisie Havenmeester

T:
M:
E: tom.vader@portofamsterdam.com

De Ruijterkade 7 | 1013 AA Amsterdam
Postbus 19406 | 1000 GK Amsterdam
www.portofamsterdam.com



Aanwezig: maandag t/m donderdag

respondence of Port of Amsterdam, a disclaimer applies. You can read the full e-mail disclaimer [here](#).



Jaarrekening 2018

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Organisatie	3
2.1	Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied	3
2.2	DHM van Port of Amsterdam	4
3.	Beleidsrealisaties	4
3.1	DHM 2018.....	4
3.2	Havenafvalstoffenplan	6
3.3	Verplichte paragrafen.....	6
4.	Financiële jaarrekening	7
4.1	Totaaloverzicht van Baten en Lasten	7
4.2	Detailoverzicht baten en lasten.....	7
4.2.1	Toelichting bedrijfsopbrengsten	8
4.2.2	Toelichting lasten	8
4.3	Activa en investeringen	9
4.4	Weerstandsvermogen en risicobeheersing.....	9
5.	Ten slotte.....	10

1. Inleiding

Op grond van de Gemeenschappelijke Regeling (GR) legt de Directeur van het Centraal Nautisch Beheer (CNB) Noordzeekanaalgebied jaarlijks verantwoording af aan het bestuur over de baten en lasten van het afgelopen jaar door overlegging van de jaarrekening. De jaarrekening 2018 CNB Noordzeekanaalgebied ligt bij deze voor.

De jaarrekening CNB Noordzeekanaalgebied dient te voldoen aan het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten. Dit besluit schrijft voor dat een jaarrekening onder meer dient te bestaan uit:

- Balans + toelichting
- Overzicht van baten en lasten (winst en verliesrekening) + toelichting

Gezien de opzet van de GR, waarbij het exploitatiesaldo gedragen wordt door Port of Amsterdam (PoA), zijn er per balansdatum geen activa en passiva. Op grond hiervan is er geen balans opgenomen in deze verantwoording. Derhalve bevat deze jaarrekening uitsluitend een overzicht van baten en lasten en een toelichting hierop.

Hoofdstuk 2 geeft een toelichting op de organisatie van het CNB Noordzeekanaalgebied en de Divisie Havenmeester (DHM). In hoofdstuk 3 worden de beleidsrealisaties van DHM in 2018 op hoofdlijnen toegelicht. In Hoofdstuk 4 worden de baten en lasten in 2018 toegelicht.

2. Organisatie

2.1 Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied

De havengemeenten Amsterdam, Zaanstad, Beverwijk en Velsen werken sinds 1994 samen in het CNB Noordzeekanaalgebied. De juridische basis voor dit samenwerkingsverband is de GR, die in 2018 is herzien. Het CNB Noordzeekanaalgebied heeft als taak om een veilige, vlotte en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer te bevorderen. De uitvoering van deze taak heeft het CNB Noordzeekanaalgebied belegd bij de DHM van PoA.

Het bestuur van het CNB Noordzeekanaalgebied bestaat uit de 'havenwethouders' van de vier CNB-gemeenten. De voorzitter van het CNB is de Wethouder Haven van de Gemeente Amsterdam. Daarnaast heeft het CNB Noordzeekanaalgebied een adviesraad, bestaande uit een vertegenwoordiger van Zeehaven IJmuiden NV en Tata Steel (de twee private havens in het Noordzeekanaalgebied) en een vertegenwoordiger van Rijkswaterstaat. De Directeur van het CNB Noordzeekanaalgebied, die tevens hoofd is van de DHM, is verantwoordelijk voor de uitvoering van de CNB-taken.

Het beheersgebied van het CNB Noordzeekanaalgebied 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.

2.2 DHM van Port of Amsterdam

De DHM heeft de opdracht om vanuit haar onafhankelijke positie als havenautoriteit de publieke taken uit te voeren voor alle mandaatgevers (CNB Noordzeekanaalgebied, Gemeente Amsterdam en het Rijk) en om hierover te rapporteren. Daarnaast is zij integraal verbonden met PoA en draagt zij vanuit haar nautische deskundigheid bij aan de doelstellingen van PoA. De Divisie Havenmeester bestaat uit een afdeling Operatie en een afdeling Advies & Beleid.

3. Beleidsrealisaties

3.1 DHM 2018

In 2018 heeft de DHM verschillende beleidsdoelstellingen gerealiseerd. Deze worden hierna op hoofdlijnen toegelicht.

Versterking regionale autoriteit

In 2018 hebben de gemeenteraden van Amsterdam, Zaanstad, Beverwijk en Velsen ingestemd met de nieuwe GR. Aanleiding voor deze actualisatie was de nieuwe Wet Gemeenschappelijke Regelingen en de aanvullende taken die in de loop der jaren bij het CNB Noordzeekanaalgebied zijn ondergebracht. Deze GR vormt de juridische basis voor de samenwerking binnen het CNB Noordzeekanaalgebied en vervangt de GR uit 1994. Tevens is er in 2018 gestart met de implementatie van de nieuwe GR langs drie sporen: 1) een juridisch spoor voor de vaststelling van nieuwe mandaten en dienstverleningsovereenkomsten, 2) een financieel spoor voor de financieringsafspraken en 3) een communicatiespoor voor de versterking van het CNB Noordzeekanaalgebied als regionale autoriteit.

De Divisies Havenmeester van Amsterdam en Rotterdam hebben in 2018 gezamenlijk een nieuwe **tekst opgesteld voor de Regionale Havenverordening en het Havenreglement. Tevens is in 2018** gestart met de consultatie van stakeholders. Doel van deze gezamenlijke aanpak was harmonisatie van regelgeving in het Noordzeekanaalgebied en de regio Rotterdam-Rijnmond. Daarnaast is in deze **nieuwe Havenverordening op basis van risico's bepaald op welke onderdelen aanvullende** regelgeving noodzakelijk was en waar vereenvoudiging van regels mogelijk was.

Vooruitlopend op de nieuwe Regionale Havenverordening, is in 2018 de huidige Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 aangepast, ten behoeve van LNG-bunkering in het Noordzeekanaalgebied. Tevens is in 2018 de LNG bunkerlocatie Titan opgeleverd (die in 2019 operationeel zal zijn), is er een bunkerkaart opgesteld voor boord-boord bunkering en is er een start gemaakt met de opleiding van operationeel personeel. Hiermee is een belangrijke stap gezet in de verduurzaming van de haven, aangezien LNG een schonere brandstof is dan de nu veelgebruikte brandstoffen.

Bevordering van operational excellence

Voor de borging van continuïteit in verkeersleiding, is het van belang dat er een toereikende uitwijklocatie is voor het Haven Operatie Centrum en de noodzakelijke systemen. In 2018 is daarom een uitwijk oefening gehouden, waarin de verschillende uitwijklocaties zijn getest en waar nodig aangepast. Naar aanleiding van deze oefening is geconcludeerd dat de huidige uitwijklocaties voor korte termijn uitval toereikend zijn. Aanvullend hierop zal in 2019 in afstemming met RWS worden onderzocht op welke wijze een uitwijklocatie voor langdurige uitval kan worden vormgegeven.

De Divisies Havenmeester van Amsterdam en Rotterdam werken continu aan harmonisatie van de havenmeesterprocessen. Onderdeel hiervan zijn de verplichte meldingen van agentschappen via het Port Community System (PCS) van Portbase. In 2018 zijn gezamenlijk een aantal wettelijke wijzigingen doorgevoerd in het PCS. Hiermee voldoen de Divisies Havenmeester van Amsterdam en Rotterdam aan de nieuwe Europese meldverplichting voor gevaarlijke stoffen en afvalstoffen. Tevens zijn in 2018 verschillende verbeteringen doorgevoerd die het melden voor agenten eenvoudiger maken en de kwaliteit van de meldingen verbeteren.

De DHM streeft continu naar verbetering van een efficiënte afhandeling van de scheepvaart. Vanuit deze ambitie werkt de DHM samen met de afdeling Commercie van PoA in de registratie van vertragingen. In 2018 is de registratie van vertragingen in het Haven Management Informatie Systeem (HaMIS) opgenomen. Maandelijks wordt deze data geanalyseerd en met het bedrijfsleven in de haven gedeeld, zodat de juiste interventies kunnen worden bepaald.

Regionale ontwikkelingen

De Gemeenteraad van Amsterdam heeft op 20 juli 2017 ingestemd met het definitieve voorkeursbesluit Sprong over het IJ. Het besluit heeft als doel het toenemende fiets- en voetgangersverkeer over het IJ op te vangen. In 2018 is het CNB Noordzeekanaalgebied nauw betrokken geweest bij de uitvoering van dit besluit via diverse gemeentelijke werkgroepen (o.a. uitbreiding veerverbindingen, mogelijke verplaatsing PTA en het onderzoek naar de Javabrug). Uitgangspunt van het CNB Noordzeekanaalgebied hierbij was een nautisch veilige oplossing voor de nieuwe oeververbinding. Het CNB Noordzeekanaalgebied heeft hierin nauw samengewerkt met RWS. In 2018 zijn zes varianten van de Javabrug uitgewerkt. Deze zijn in november 2018 door de nautische partijen afgewezen. Inmiddels is door het Rijk en de Gemeente Amsterdam de opdracht gegeven om in de eerste helft van 2019 de verbindingsbehoefte voor de komende 30-40 jaar opnieuw in kaart te brengen.

Tevens heeft het CNB Noordzeekanaalgebied expertise en advies geleverd bij de uitwerking van de plannen voor een oeververbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal (Sluisbuurt) en het Noord-Hollandskanaal.

In 2018 is er intensief gebouwd aan de nieuwe zeesluis en heeft er structureel overleg plaatsgevonden tussen RWS, OPENIJ en het CNB Noordzeekanaalgebied over de voortgang. De impact van de bouw van de sluis op de vaarweg is doorlopend geïnventariseerd en waar nodig zijn maatregelen genomen om een veilige en vlotte doorgang van het scheepvaartverkeer te bevorderen. Op initiatief van RWS wordt in 2019 een bouwcampus georganiseerd, waarin ideeën voor het toekomstige gebruik van de Noordersluis worden geïnventariseerd. PoA en het CNB Noordzeekanaalgebied zullen hier actief aan deelnemen.

Als gevolg van de aanhoudende droogte heeft de DHM in het begin van het 3^e kwartaal van 2018, in opdracht van RWS en in nauwe samenwerking met de nautische partners maatregelen doorgevoerd in het schutproces om de verzilting zoveel mogelijk tegen te gaan. De gevolgen voor de scheepvaart zijn hierbij beperkt gebleven. De maatregelen om de verzilting te minimaliseren zijn in december 2018 afgeschaald.

Samenwerking veiligheid Noordzeekanaalgebied

In 2018 ontving de DHM de goedkeuring van de Inspectie voor Leefomgeving & Transport voor het vernieuwde Havenveiligheidsplan. Hiermee beschikken de gemeenten Amsterdam, Zaanstad, Beverwijk en Velsen voor de komende vijf jaar over een geldig Havenveiligheidsplan. Tevens is er in 2018 in het kader van het Havenveiligheidsplan een oefening gehouden. Tijdens deze oefening zijn de (besluitvormings)procedures en de samenwerking ingeval van een dreiging in de haven geoefend.

De verbeterpunten die uit deze oefening naar voren zijn gekomen, worden geïntegreerd in de interne crisisorganisatie. Daarnaast is in 2018 een nieuwe impuls gegeven aan het Directeurenoverleg Veiligheid Noordzeekanaalgebied (DOVN), waarin met verschillende veiligheidspartners wordt gewerkt aan veiligheid in het Noordzeekanaalgebied. In 2018 is er binnen het DOVN gezamenlijk gewerkt aan opvolging bij terreurdreiging, het inzichtelijk maken van de grootste risico's in het Noordzeekanaalgebied en cybersecurity. Tot slot hebben publiek-private partijen in 2018 het richtsnoer voor ferry-terminals gezamenlijk ontwikkeld en vastgesteld. Hiermee is afgesproken om extra beveiligingsmaatregelen te implementeren bij ferry-terminals met een buitenlandse lijndienst. De DHM heeft hier samen met de Gemeente Velsen actief aan deelgenomen.

3.2 Havenafvalstoffenplan

Het resultaat van het Havenafvalstoffenplan (HAP) is in 2018 als volgt:

Haven Afval Plan	Realisatie 2018	Budget 2018	Realisatie 2017	Verschuif Budget	%	Verschuif 2017	%
Baten	€ 2.416.045	€ 2.237.400	€ 2.270.862	€ 178.645	8%	€ 145.183	6%
Lasten	€ -2.220.011	€ -2.106.642	€ -1.933.774	€ -113.369	5%	€ -286.237	15%
Saldo ter dekking exploitatiekosten uit het verleden	€ 196.034	€ 130.758	€ 337.088	€ 65.276	50%	€ -141.054	-42%

De opbrengsten van het HAP bestaan uit de milieuheffingen die worden geïnd van bezoekende zeeschepen. De opbrengst was in 2018 €145k hoger dan in 2017. Dit heeft te maken met de tariefwijziging die per 1 januari 2018 is doorgevoerd. De lasten waren in 2018 286k hoger dan in 2017. Naast de tariefwijziging wordt dit verschil mede verklaard door een eenmalige correctie in 2017 die betrekking had op te hoge inschatting in 2016.

In 2018 is er in totaal 41.177 m3 scheepsafval ingezameld in het Noordzeekanaalgebied. Aanvullend is er 555.830 kilogram klein gevaarlijk afval (kga) ingezameld en 80.183 stuks kga. Dit is een stijging ten opzichte van 2017, die voornamelijk wordt verklaard door de inzameling van meer Annex V (huisafval). Per 1 januari 2018 zijn de HAP tarieven gewijzigd, onder meer om de dalende inzameling van Annex I (olie) tegen te gaan. De tariefwijziging heeft voor de inzameling van Annex I in 2018 een stabiliserend effect gehad.

De exploitatie van het HAP dient op de lange termijn saldoneutraal te zijn. Er kan per jaar een resultaat (positief of negatief) worden gerealiseerd doordat milieuheffingen en de in rekening gebrachte kosten van de afvalinzamelaars niet altijd volledig op elkaar aansluiten. Variabelen zijn het aantal bezoekende schepen, het percentage afgeveende schepen en de hoeveelheid afgegeven afval.

Eventuele exploitatieresultaten worden door middel van tariefbijstellingen over de jaren genivelleerd. Het in het verleden opgelopen tekort bedroeg na verwerking van het resultaat van 2018 -/- € 96.106.

3.3 Verplichte paragrafen

Lokale heffingen

Het CNB Noordzeekanaalgebied kent geen lokale heffingen.

Weerstandsvermogen

Het CNB Noordzeekanaalgebied heeft geen eigen weerstandsvermogen. De publieke taakuitoefening is door het CNB gemandateerd aan de Directeur CNB Noordzeekanaalgebied, tevens hoofd DHM van PoA. De governance-regels waaraan PoA moet voldoen, onder andere ten aanzien van solvabiliteit en liquiditeit, waarborgen dat onverwachte financiële tegenvallers de publieke taakuitoefening niet in

gevaar brengen. Daarnaast hanteert PoA een risicomanagementsysteem, voor de identificatie van risico's en implementatie van noodzakelijke beheersmaatregelen. Dit wordt nader toegelicht in paragraaf 4.4.

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 jaarrekening

4.1 Totaaloverzicht van Baten en Lasten

Het CNB Noordzeekanaalgebied heeft de uitvoering van haar publieke taken gemandateerd aan de Directeur CNB Noordzeekanaalgebied. De met de publieke taakuitoefening gemoeide kosten worden volledig gedekt door PoA. Het saldo van baten en lasten van het CNB Noordzeekanaalgebied bedraagt derhalve per definitie € 0. De jaarrekening is gebaseerd op de jaarrekening van PoA die is samengesteld op basis van de regels van Boek 2 Titel 9 BW.

Dekking Lasten door Havenbedrijf Amsterdam NV	Realisatie 2018	Budget 2018	Realisatie 2017	Vershil Budget	%	Vershil 2017	%
Baten (Dekking Havenbedrijf Amsterdam NV)	€ 20.873.034	€ 22.773.141	€ 21.429.112	€ -1.900.107	-8%	€ -556.078	-3%
Lasten van Publieke Taakuitoefening	€ -20.873.034	€ -22.773.141	€ -21.429.112	€ 1.900.107	-8%	€ 556.078	-3%
Saldo	€ -	€ -	€ -	€ -	-	€ -	-

4.2 Detailoverzicht baten en lasten

De baten en lasten van het CNB Noordzeekanaalgebied zijn, als onderdeel van de begroting en jaarrekening van PoA, als volgt opgebouwd:

Totale kosten van publieke taakuitoefening	Realisatie 2018	Budget 2018	Realisatie 2017	Vershil Budget	%	Vershil 2017	%
Bedrijfsopbrengsten	€ 2.581.776	€ 2.384.520	€ 2.548.044	€ 217.256	9%	€ 33.732	1%
<i>Personeelslasten</i>	€ -14.388.015	€ -14.853.587	€ -14.620.188	€ 465.572	-3%	€ 232.172	-2%
<i>Exploitatielasten</i>	€ -4.931.806	€ -6.100.008	€ -5.026.353	€ 1.168.202	-19%	€ 94.548	-2%
Operationele Lasten	€ -19.319.821	€ -20.953.595	€ -19.646.541	€ 1.633.774	-8%	€ 326.720	-2%
Toegerekende Indirecte Kosten (overhead)	€ -2.352.801	€ -2.447.355	€ -2.475.067	€ 94.554	-4%	€ 122.266	-5%
Afschrijvingen	€ -1.287.918	€ -1.238.583	€ -1.273.000	€ -49.335	4%	€ -14.918	1%
Financieringskosten	€ -494.270	€ -498.127	€ -582.548	€ 3.858	-1%	€ 88.278	-15%
Bruto kosten van publieke taakuitoefening	€ -23.454.810	€ -25.137.661	€ -23.977.156	€ 1.682.851	-7%	€ 522.346	-2%
Netto kosten van publieke taakuitoefening	€ -20.873.034	€ -22.773.141	€ -21.429.112	€ 1.900.107	-8%	€ 556.078	-3%

4.2.1 Toelichting bedrijfsopbrengsten

De totale bedrijfsopbrengsten van de publieke taakuitoefening door het CNB Noordzeekanaalgebied waren in 2018 € 2,6 mln.

De bedrijfsopbrengsten bestonden grotendeels uit opbrengsten uit het Havenafvalstoffenplan (€ 2,4 mln). Daarnaast bestonden de opbrengsten uit doorbelastingen van geleverde diensten aan de CNB-gemeenten en uit de inzet van middelen en capaciteit (zoals de inzet van olieschermen bij verontreinigingen van het oppervlaktewater).

De opbrengsten uit het Havenafvalstoffenplan vielen in 2018 hoger uit dan begroot (zie §3.2). Dit geldt ook voor de overige opbrengsten. De opbrengsten vielen in 2018 wel lager uit dan in 2017, vanwege de incidentele verkoop van een vaartuig in 2017.

4.2.2 Toelichting lasten

De totale lasten van de publieke taakuitoefening door het CNB Noordzeekanaalgebied, inclusief met toegerekende indirecte kosten, afschrijvingen en financieringslasten, bedroegen in 2018 € 23,5 mln. Deze componenten worden hierna afzonderlijk toegelicht.

Operationele lasten

De operationele lasten die direct aan de DHM zijn toe te schrijven – waren in 2018 lager dan begroot (€ 1,6 mln). Deze lasten zijn onder te verdelen in personele lasten en exploitatielasten. De lagere operationele lasten worden verklaard door beide categorieën.

De personele lasten bestaan uit loonkosten voor personeel van DHM, opleidingskosten en kosten van externe inhuur. De personeelskosten waren in 2018 lager dan begroot (€0,5 mln). Dit kwam met name door het lager uitvallen van frictiekosten binnen de afdeling Advies & Beleid.

Exploitatielasten bestaan vooral uit nautische kosten van de vaartuigen (onderhoud en brandstof), de kosten voor het inzamelen van afvalstoffen in het kader van het Havenafvalstoffenplan, advieskosten en kosten van de nautische ICT-systemen die het primaire proces ondersteunen (Walradar, HaMIS en Portbase). Deze kosten vielen in 2018 €1,2 mln lager uit dan begroot om een aantal redenen:

- Lagere kosten voor ontwikkeling software vanwege herclassificatie van ICT-projecten van in totaal €0,2 mln naar investeringen (HAP applicatie en Mobi applicatie) en door € 0,4 mln lagere kosten dan begroot voor HaMIS, Portbase en een aantal kleinere projecten, (€0,6 mln);
- Lagere kosten voor softwarelicenties (€0,2mln);
- Lagere kosten voor berichtenverkeer Portbase (€0,1mln);
- Lagere kosten voor onderhoud van vaartuigen en smeermiddelen (€0,2 mln);
- Tot slot is er minder besteed aan onderzoek en adviezen (€0,1 mln).

De operationele lasten waren €0,3 mln lager dan in 2017. Dit wordt voor €0,2 mln verklaard door lagere personele lasten en voor €0,1 mln door lagere exploitatielasten.

Toegerekende indirecte kosten

Dit betreft de aan de publieke taakuitoefening toerekenbare kosten door andere afdelingen van PoA. Deze kosten worden toegerekend op basis van vaste verdeelsleutels die zijn beschreven in 'Administratieve grondslagen voor begroting en verantwoording over de publieke taakuitoefening door het CNB/DHM uit hoofde van het Havenmeesterconvenant'. Het betreft de afdelingen Algemene

Zaken, Facilitaire Zaken, Finance & Control, Personeel & Organisatie en Juridische Zaken. De kosten van deze afdelingen worden pro-rata toegerekend op basis van het aantal fte's van de DHM ten opzichte van het totaal aantal fte's van PoA. De gerealiseerde kosten waren in 2018 €0,1 mln lager dan begroot, doordat de kosten van de afdeling Algemene Zaken van PoA lager uitvielen dan begroot.

Afschrijvingen

De gerealiseerde afschrijvingen in 2018 wijken marginaal af van het budget: ongeveer €50k meer dan begroot. Ten opzichte van 2017 is er nagenoeg geen afwijking. De boekwaarde nam af met €1,2 mln. In de volgende paragraaf wordt hier nader op ingegaan.

Financieringskosten

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

Berekende Financieringskosten	Realisatie 2018	Budget 2018	Realisatie 2017	Vershil Budget	%	Vershil 2017	%
Boekwaarde begin	€ 7.188.491	€ 7.188.491	€ 8.346.117	€ -	0%	€ -1.157.625	-14%
Boekwaarde eind	€ 5.992.038	€ 6.094.908	€ 7.188.491	€ -102.870	-2%	€ -1.196.453	-17%
Gemiddelde Boekwaarde	€ 6.590.265	€ 6.641.700	€ 7.767.304	€ -51.435	-1%	€ -1.177.039	-15%
Financieringskosten (7,5%)	€ -494.270	€ -498.127	€ -582.548	€ 3.858	-1%	€ 88.278	-15%

De financieringskosten waren in 2018 gelijk aan het budget en gedaald ten opzichte van 2017. Dit wordt verklaard door geringe investeringen in 2018 (€0,1 mln). In de volgende paragraaf wordt nader ingegaan op de ontwikkelingen in de activa die hier aan ten grondslag liggen.

4.3 Activa en investeringen

De materiële vaste activa van de DHM bestond in 2018 uit een jonge moderne vloot van vijf patrouilleschepen, een representatievaartuig, enkele pontons en een pompunit op een ponton. In 2017 is één van de patrouilleschepen verkocht. Ook beschikt DHM over een eigen werkplaats en magazijn aan de Capriweg, waar materiaal zoals noodboeien en olieschermen zijn opgeslagen. Vanwege de goede staat van de vloot zijn de investeringen in materiële vaste activa in 2018 nihil. In immateriële vaste activa werd €91k geïnvesteerd voor onder andere de ontwikkeling van een nieuwe applicatie voor de uitvoering van het Havenafvalstoffenplan.

4.4 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Met ingang van 2016 dienen gemeenten en provincies een uniforme basisset van financiële kengetallen op te nemen in de begrotings- en verantwoordingsstukken. In deze paragraaf wordt ingegaan op de waarde van deze kengetallen voor het CNB Noordzeekanaalgebied.

1. Netto schuldquote en netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen

Het CNB Noordzeekanaalgebied kent geen schuldenlast aangezien PoA de met de publieke taakuitoefening gemoeide kosten van het CNB Noordzeekanaalgebied volledig dekt.

2. Solvabiliteitsratio

Dit kengetal geeft inzicht in de mate waarin het CNB Noordzeekanaalgebied in staat is aan haar financiële verplichtingen te voldoen. Aangezien PoA de met de publieke taakuitoefening gemoeide kosten van het CNB Noordzeekanaalgebied volledig dekt, kan het CNB Noordzeekanaalgebied aan alle financiële verplichtingen voldoen.

3. Grondexploitatie

De aankoop van grond en ontwikkeling van (toekomstige) woningbouwprojecten is voor het CNB Noordzeekanaalgebied niet van toepassing.

4. Structurele exploitatieruimte

De met publieke taakuitoefening gemoeide kosten van het CNB Noordzeekanaalgebied worden structureel volledig gedekt door PoA.

5. Belastingcapaciteit

Inkomsten uit belastingen zijn niet van toepassing voor het CNB Noordzeekanaalgebied.

Risicobeheersing

Het systeem van risicobeheersing en interne controle van PoA heeft als doel om risico's te identificeren, te beheersen en daarover te rapporteren. Het gehanteerde systeem is gebaseerd op de internationaal geaccepteerde standaarden van het Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) 2013. Om de risico's te beheersen is het three-lines-of-defence model ingericht. Hierbij ligt de verantwoordelijkheid voor risicobeheersing in de eerste plaats bij de lijnmedewerkers, ondersteund door de stafafdelingen in de tweede lijn. De daadwerkelijke werking van het systeem van risicobeheersing en interne controle wordt getoetst door internal audit.

In Q1 2018 heeft er binnen PoA een risico-inventarisatie en waardering plaatsgevonden. Hier is een risicoregister gekomen, waarbij voor de grootste risico's een aanpak en maandelijkse rapportage is opgesteld. Voor de DHM waren dit:

- Stremmingen in de sluis
- Schaalvergroting scheepvaart
- Nautisch veilige bruggen

In 2017 zijn voor een aantal processen van de DHM risico's geïdentificeerd en beheersmaatregelen vastgesteld. De rapportage over de werking van deze beheersmaatregelen is in 2018 gestart. Het betreft de processen Afwijkingsgerichte Binnenvaartinspecties, Afhandeling Scheepvaartverkeer, Ligplaatsreservering en Havenafvalstoffenplan. Daarnaast is in 2018 een start gemaakt met de beschrijving van de processen Vergunningen & Ontheffingen en Nautische advisering.

5. Ten slotte

Bovenstaande jaarrekening 2018 en bijbehorende toelichting geeft op hoofdlijnen inzicht in de activiteiten die het CNB Noordzeekanaalgebied in 2018 heeft ontplooid met de daaraan gelieerde baten en lasten. Daarmee is een goede basis gelegd voor de initiatieven die in 2019 worden genomen.

In kader van de Wet Normering Topinkomens (WNT) wordt voor de volledigheid vermeld dat de bezoldiging van de bestuurders en de Directeur van het CNB Noordzeekanaalgebied € 0 bedraagt.



Begroting 2020

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Organisatie	3
2.1 Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied.....	3
2.2 Divisie Havenmeester van Port of Amsterdam	4
3. Beleidsbegroting.....	4
3.1 Missie Divisie Havenmeester.....	4
3.2 Publieke taken Divisie Havenmeester	4
3.3 Speerpunten DHM 2020.....	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.....	8
4.2.1 Toelichting Baten.....	8
4.2.2 Toelichting Lasten.....	8
4.3 Activa en Investerings	9
4.4 Weerstandsvermogen en risicobeheersing.....	10
5. Ten slotte	11

1. Inleiding

Het Centraal Nautisch Beheer (CNB) Noordzeekanaalgebied is een samenwerkingsverband van de gemeenten Amsterdam, Zaanstad, Beverwijk en Velsen sinds 1994. Doel van deze samenwerking is eenheid in beleid en uitvoering van het nautisch beheer in het Noordzeekanaalgebied. De Gemeenschappelijke Regeling (GR) is de juridische basis van het CNB Noordzeekanaalgebied en schrijft voor dat er jaarlijks een begroting en jaarrekening moet worden vastgesteld door het bestuur.

Hierbij ligt de begroting 2020 van het CNB Noordzeekanaalgebied voor. Deze begroting is gebaseerd op de regels van het Besluit Begroting en Verantwoording. De toelichting bij de samenstelling van de lasten van het CNB Noordzeekanaalgebied is gebaseerd op de begroting van Port of Amsterdam (PoA) 2018-2022, welke is samengesteld op basis van de regels van Boek 2 Titel 9 BW.

Voorliggende begroting is een begroting op hoofdlijnen. De begroting van de Divisie Havenmeester (DHM) wordt namelijk pas in het vierde kwartaal vastgesteld, als onderdeel van de begroting van PoA. Het bestuur CNB Noordzeekanaalgebied zal worden geïnformeerd indien de definitieve begroting significant afwijkt van voorliggende begroting.

Hoofdstuk 2 geeft een toelichting op de organisatie van het CNB Noordzeekanaalgebied en de DHM. In hoofdstuk 3 wordt de beleidsbegroting 2020 toegelicht. Hoofdstuk 4 betreft de financiële begroting, waarin baten en lasten van het CNB Noordzeekanaalgebied nader worden toegelicht.

2. Organisatie

2.1 Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied

De gemeenten Amsterdam, Zaanstad, Beverwijk en Velsen werken sinds 1994 samen in het CNB Noordzeekanaalgebied, zodat de scheepvaart met één loket te maken heeft. Het CNB Noordzeekanaalgebied is verantwoordelijk voor een veilige, vlotte en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer. De uitvoering van deze taak heeft het CNB Noordzeekanaalgebied belegd bij de DHM van PoA.

Naast deze nautische taak voert de DHM sinds 2003 namens de (burgemeesters van de) CNB-gemeenten taken uit die voortkomen uit de Havenbeveiligingswet. Dit betreft onder andere de toetsing van beveiligingsplannen en het toezicht op de uitvoering van deze plannen.

Tevens is de Directeur CNB sinds juli 2012 gemandateerd voor de uitvoering van de Regionale Havenverordening en het Havenreglement Noordzeekanaalgebied, alsmede taken die voortkomen uit de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Havenafvalstoffenplan).

Het beheersgebied van het CNB Noordzeekanaalgebied 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.

2.2 Divisie Havenmeester van Port of Amsterdam

De DHM heeft de opdracht om vanuit haar onafhankelijke positie als havenautoriteit de publieke taken uit te voeren voor alle mandaatgevers (CNB Noordzeekanaalgebied, Gemeente Amsterdam en Rijk) en om hierover te rapporteren. Daarnaast is zij integraal verbonden met PoA en draagt zij vanuit haar nautische deskundigheid bij aan de doelstellingen van PoA.

3. Beleidsbegroting

3.1 Missie Divisie Havenmeester

In het Strategisch Plan 2017-2021 van PoA is de strategie voor de komende jaren geformuleerd. Om de strategische doelstellingen te kunnen realiseren is een veilige, vlotte en duurzame afhandeling van de scheepvaart noodzakelijk. Dit is de kerntaak van de Divisie Havenmeester. De vertaling van het Strategisch Plan naar concrete activiteiten en projecten geldt daarom voor heel PoA, inclusief de DHM. Voor de DHM betekent dit concreet: goed blijven doen wat goed gaat, ontwikkelen wat beter kan en (nautische) kennis en ondersteuning bieden bij strategische projecten.

3.2 Publieke taken Divisie Havenmeester

De kerntaak van de DHM is het creëren van een veilige, vlotte en duurzame afhandeling van de scheepvaart. Om deze taak goed uit te kunnen voeren, is het havenmeesterproces ingedeeld in vier clusters. De taken en activiteiten van de medewerkers van de DHM vallen binnen één van deze clusters. Dit betreft beleidsontwikkeling, implementatie en operationele uitvoering (o.a. verkeersbegeleiding, sluisplanning en toezicht & handhaving).

Shipping

De DHM is verantwoordelijk voor het toelatingsbeleid van de scheepvaart, de sluisbediening en de verkeersbegeleiding op het Noordzeekanaalgebied. Tevens wordt namens het CNB Noordzeekanaalgebied advies gegeven bij ruimtelijke ontwikkelingen en bestemmingsplannen die grenzen aan het Noordzeekanaal en het IJ.

Sustainability

De DHM draagt op verschillende manieren bij aan de reductie van scheepvaartemissies en de bevordering van schone scheepvaart. Onder andere door het ontwikkelen van regels voor het veilig bunkeren van nieuwe en schonere brandstoffen, de ontwikkeling van methodieken voor beoordeling van milieuprestaties en stimulering van verduurzaming en door de verduurzaming van de eigen vloot. Daarnaast wordt in samenwerking met andere toezichthoudende autoriteiten in het Noordzeekanaalgebied toezicht gehouden op vaargedrag, milieuregelgeving en veiligheid.

Safety & Security

De DHM toetst namens het CNB Noordzeekanaalgebied de beveiligingsplannen van ISPS-plichtige terminals en houdt toezicht op de uitvoering van deze plannen. Daarnaast wordt samen met veiligheidspartners continu gewerkt aan het voorkomen van incidenten en de ontwikkeling van beheersingsplannen ingeval van een incident of crisis.

Information Services

Het havenmeesterproces wordt zo efficiënt mogelijk ingericht. Hiertoe worden rapportages ontwikkeld, data gedeeld en systemen continu verbeterd.

3.3 Speerpunten DHM 2020

Veilig

Het Noordzeekanaalgebied is continu in ontwikkeling. In Amsterdam wordt gewerkt aan plannen om Amsterdam-Noord voor fietsers en voetgangers beter te verbinden met de rest van de stad. In Velsen wordt gewerkt aan plannen om de Averijhaven in te richten als energiehaven. In al deze ontwikkelingen blijft de borging van de nautische veiligheid ook in 2020 een speerpunt voor het CNB Noordzeekanaalgebied. Vanuit dit oogpunt zal de DHM namens het CNB Noordzeekanaalgebied een belangrijke rol blijven spelen in het leveren van expertise en advies bij ontwikkelingen op, aan en in het water langs de hoofdtransport-as en de aansluiting met het achterland.

De DHM streeft ernaar om het aantal incidenten in het Noordzeekanaalgebied zo laag mogelijk te houden en om een adequate opvolging te geven ingeval van incidenten. Hiervoor zullen in 2020 verschillende initiatieven worden ontplooid, zoals de verdere ontwikkeling van het Just Culture project. Doel van dit project is om een omgeving te creëren waarin er optimaal wordt geleerd van (bijna) ongevallen, zodat dit in de toekomst kan worden voorkomen.

Vlot

Voor de borging van continuïteit in de scheepvaartbegeleiding zijn diverse systemen cruciaal: marifoon, walradar en de operationele werkplekken op het HOC. Hoewel er uitwijkmogelijkheden zijn op de Capriweg en in het Havengebouw, is geconcludeerd dat deze vooral toereikend zijn voor korte termijn uitval. In 2019 zal in afstemming met RWS worden onderzocht op welke wijze een uitwijklocatie voor langdurige uitval kan worden vormgegeven. Naar verwachting zal dit in 2020 zijn gerealiseerd.

Ook in 2020 zal er nog volop worden gebouwd aan de nieuwe zeesluis in IJmuiden. Omdat dit invloed heeft op de operationele continuïteit van de scheepvaart, blijft een goede afstemming tussen alle betrokken partijen ook in 2020 een belangrijk speerpunt. Daarnaast blijft het in goede staat houden van de Noordersluis een belangrijk speerpunt, vanwege de uitgestelde oplevering van de nieuwe zeesluis.

Efficiënt

In 2019 zal de nieuwe Regionale Havenverordening worden vastgesteld. Vervolgens zal het Meldportaal Havenmeester worden verbeterd, zodat meldingen in 2020 makkelijker kunnen worden gedaan en de afgifte van vergunningen en ontheffingen efficiënter verloopt.

Er wordt continu gewerkt aan het zo efficiënt mogelijk inrichten van de meldprocessen in het Port Community System van Portbase. Binnen Hamis wordt met name gewerkt aan het slimmer en efficiënter inrichten van operationele processen.

Duurzaam

Eind 2017 is de Visie Schone Scheepvaart vastgesteld. Deze visie gaat over emissies veroorzaakt door bedrijfsvoering van het schip (zoals uitlaatgassen, afval en sewage) en over emissies die vrijkomen bij het laden en lossen van het schip (zoals fijnstof bij kolen, dampen bij aardolieproducten en geluid). Deze visie is vertaald naar een aantal strategische doelstellingen voor 2030.

Een aantal van deze doelstellingen worden in 2020 opgepakt. Zo zal er een havenbreed emissie monitoringmodel voor klimaatemissies (CO₂) en luchtkwaliteit emissies (fijnstof, stikstof, zwavel) worden ontwikkeld. De monitoring van emissies van varende schepen in het CNB Noordzeekanaalgebied is hier onderdeel van. Doelstelling van dit model is om emissies de komende jaren te monitoren, zodat -waar nodig- mitigerende maatregelen kunnen worden genomen.

Naast de strategische doelstellingen in de regio, streeft de DHM ernaar om haar vloot per 2020 te verduurzamen. Zo zullen in 2020 tenminste twee van de vier patrouillevaartuigen van de DHM worden omgebouwd naar elektrische en diesel voortstuwing en zal het representatievaartuig van het Havenbedrijf op waterstof gaan varen.

Beveiligd

De Directeur CNB Noordzeekanaalgebied is namens de (burgemeesters van de) CNB-gemeenten verantwoordelijk voor de toetsing van adequate beveiligingsplannen van ISPS-plichtige havenfaciliteiten en het toezicht op de naleving van deze plannen. Ten behoeve van de kwaliteit en de continuïteit zal de toetsing en het toezicht in 2020 anders worden ingericht. Tevens wordt in 2019 gewerkt aan de implementatie van cybersecurity in het toetsings- en toezichtproces en de ontwikkeling van een cybermeldpunt. Naar verwachting is dit in 2020 gerealiseerd. Hiermee wordt, naast de fysieke beveiliging, een belangrijke stap gezet in de digitale beveiliging van de haven.

Slagvaardige organisatie

De wereld om ons heen verandert steeds sneller. Ook het CNB Noordzeekanaalgebied moet hier snel en adequaat op kunnen reageren om toekomstbestendig te blijven. In 2019 wordt daarom de Visie Havenmeester 2030 ontwikkeld, waarin aan de hand van aanstaande ontwikkelingen lange termijn ambities worden bepaald. Deze visie zal in 2020 worden opgeleverd en handvatten bieden voor sturing op de vastgestelde ambities. Daarnaast participeert de DHM in 2019 in een havenbreed ontwerpteam dat onderzoekt op welke wijze PoA een agile/wendbare organisatie kan worden in een steeds veranderende omgeving. De aanbevelingen die hieruit voortkomen zullen in 2020 worden geïmplementeerd.

3.4 Havenafvalstoffenplan

Haven Afval Plan	Realisatie 2018	Budget 2019	Budget 2020	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023
Baten	€ 2.416.045	€ 2.359.799	€ 2.430.593	€ 2.503.511	€ 2.578.616	€ 2.655.975
Lasten	€ -2.220.011	€ -2.128.949	€ -2.192.818	€ -2.258.602	€ -2.326.360	€ -2.396.151
Saldo ter dekking exploitatiekosten uit het verleden	€ 196.034	€ 230.850	€ 237.775	€ 244.909	€ 252.256	€ 259.824

De opbrengsten van het Havenafvalstoffenplan (HAP) bestaan uit de milieuheffingen die worden geïnd van bezoekende zeeschepen. De lasten bestaan uit de vergoedingen die worden betaald voor de inzameling van scheepsafval en de beheerskosten die worden gemaakt voor de uitvoering van het HAP.

Het HAP dient op de lange termijn saldoneutraal te worden uitgevoerd. Per jaar kan er echter een resultaat (positief of negatief) worden gerealiseerd, doordat milieuheffingen en vergoedingen niet altijd volledig op elkaar aansluiten. Variabelen hierin zijn het aantal bezoekende zeeschepen, het percentage afgevendende schepen en de hoeveelheid afgegeven afval. Eventuele exploitatieresultaten worden door middel van tariefbijstellingen over de jaren genivelleerd. Om het risico van sterke fluctuaties te beheersen wordt maandelijks gemonitord, zodat tijdig kan worden bijgestuurd.

De huidige meerjarenbegroting is gebaseerd op de tarieven die per 1 januari 2018 zijn vastgesteld. Bij de bepaling van deze tarieven is gestreefd naar een positief resultaat, in verband met de noodzaak om het tekort uit het verleden in te lopen. Het in het verleden opgelopen tekort bedroeg na verwerking van het resultaat van 2018 -/- € 96.106. De verwachting is dat het tekort medio 2019 zal zijn ingelopen. Dit resultaat zal worden meegenomen in de jaarlijkse herziening van de tarieven, die weer worden verwerkt in de meerjarenbegroting. De verantwoording over het saldoneutraal

uitvoeren van het HAP wordt gegeven via de jaarlijkse rapportage aan het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat.

In 2019 wordt het HAP proces geoptimaliseerd en geautomatiseerd. Hierdoor zal de uitvoering van het HAP in 2020 efficiënter verlopen en zal de DHM in staat zijn om betere controles uit te voeren.

De Europese Richtlijn voor Havenontvangstvoorzieningen wordt momenteel herzien. De verwachting is dat de nieuwe Richtlijn in 2019 wordt gepubliceerd, waarna implementatie in 2020 zal volgen.

3.5 Verplichte paragrafen

Lokale heffingen

Het CNB Noordzeekanaalgebied kent geen lokale heffingen.

Weerstandsvermogen

Het CNB Noordzeekanaalgebied heeft geen eigen weerstandsvermogen. De publieke taakuitoefening is door het CNB Noordzeekanaalgebied gemandateerd aan de DHM van PoA. De governance-regels waaraan PoA moet voldoen, onder andere ten aanzien van solvabiliteit en liquiditeit, waarborgen dat onverwachte financiële tegenvallers de publieke taakuitoefening niet in gevaar brengen.

Onderhoud kapitaalgoederen

Het CNB Noordzeekanaalgebied heeft geen eigen kapitaalgoederen.

Financiering

Het CNB Noordzeekanaalgebied heeft geen eigen financiering.

Bedrijfsvoering

Het CNB Noordzeekanaalgebied heeft geen eigen bedrijfsvoering.

Verbonden partijen

Het CNB kent geen verbonden partijen.

Grondbeleid

Het CNB heeft geen eigen grond.

4. Financiële begroting

De begroting van het CNB Noordzeekanaalgebied is gebaseerd op de regels van het Besluit Begroting en Verantwoording. De toelichting bij de samenstelling van de lasten van het CNB Noordzeekanaalgebied is gebaseerd op de begroting van PoA die is samengesteld op basis van de regels van Boek 2 Titel 9 BW.

4.1 Totaaloverzicht van Baten en Lasten

Het CNB Noordzeekanaalgebied heeft de uitvoering van haar publieke taken gemandateerd aan de DHM van PoA. De met de publieke taakuitoefening gemoeide kosten worden volledig gedekt door PoA. Het saldo van Baten en Lasten van CNB Noordzeekanaalgebied bedraagt derhalve per definitie € 0.

Dekking Lasten door Havenbedrijf Amsterdam NV	Realisatie 2018	Budget 2019	Budget 2020	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023
Baten (Dekking Havenbedrijf Amsterdam NV)	€ 20.873.034	€ 22.305.518	€ 22.914.182	€ 23.534.911	€ 24.133.347	€ 24.753.690
Lasten van Publieke Taakuitoefening	€ -20.873.034	€ -22.305.518	€ -22.914.182	€ -23.534.911	€ -24.133.347	€ -24.753.690
Saldo	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

4.2 Detailoverzicht Baten en Lasten

De baten en lasten van het CNB Noordzeekanaalgebied zijn, als onderdeel van de begroting van PoA, als volgt opgebouwd:

Totale kosten van publieke taakuitoefening	Realisatie 2018	Budget 2019	Budget 2020	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023
Bedrijfsopbrengsten	€ 2.581.776	€ 2.464.373	€ 2.638.305	€ 2.614.454	€ 2.692.887	€ 2.773.674
Personeelslasten	€ -14.388.015	€ -14.846.191	€ -15.291.578	€ -15.750.324	€ -16.222.833	€ -16.709.519
Exploitatielasten	€ -4.931.806	€ -5.727.328	€ -5.795.390	€ -5.876.871	€ -5.969.338	€ -6.072.835
Operationele Lasten	€ -19.319.821	€ -20.573.519	€ -21.087.567	€ -21.627.195	€ -22.192.171	€ -22.782.353
Toegerekende Indirecte Kosten (overhead)	€ -2.352.801	€ -2.421.058	€ -2.450.929	€ -2.481.697	€ -2.513.388	€ -2.546.029
Afschrijvingen	€ -1.287.918	€ -1.292.246	€ -1.331.013	€ -1.370.944	€ -1.412.072	€ -1.454.434
Financieringskosten	€ 494.270	€ 483.069	€ 682.078	€ 660.620	€ 708.604	€ -744.547
Bruto kosten van publieke taakuitoefening	€ -23.454.810	€ -24.769.892	€ -25.452.487	€ -26.149.365	€ -26.826.234	€ -27.527.364
Netto kosten van publieke taakuitoefening	€ -20.873.034	€ -22.305.518	€ -22.914.182	€ -23.534.911	€ -24.133.347	€ -24.753.690

4.2.1 Toelichting Baten

De bedrijfsopbrengsten (€ 2,5 mln) bestaan grotendeels uit de opbrengsten van het HAP zoals beschreven in §3.4. Deze opbrengsten zijn voor 2020 begroot op circa €2,4 mln per jaar.

De overige inkomsten bestaan uit de vergoeding die DHM ontvangt van de gemeenten Zaanstad, Beverwijk en Velsen voor de uitvoering van operationele taken in deze gemeenten. Het betreft taken die voortvloeien uit de Regionale Havenverordening, het Regionaal Havenreglement en de Havenbeveiligingswet. Naar aanleiding van de nieuwe GR is besloten om per 2020 jaarlijks een vast bedrag per gemeente te vragen, op basis van de gemiddelde kosten de afgelopen vijf jaar. Voor Zaanstad zal dit per 2020 jaarlijks € 11.000,- zijn, voor Beverwijk € 6.000,- en voor Velsen € 36.000,-. Deze bedragen worden jaarlijks geïndexeerd en periodiek aangepast indien nodig. De afspraken hierover worden vastgelegd in de dienstverleningsovereenkomst die met elke gemeenten wordt gesloten. Gemeente Amsterdam betaalt geen directe vergoeding aan het CNB. Over de kosten die voor de Gemeente Amsterdam worden gemaakt, zijn afspraken vastgelegd in de Havenovereenkomst. Deze worden gedragen door Havenbedrijf Amsterdam NV.

Tot slot ontvangt DHM een vergoeding voor de verhuur van de simulator en de levering van materiaal (zoals olieschermen).

4.2.2 Toelichting Lasten

De totale bruto lasten van de publieke taakuitoefening door het CNB Noordzeekanaalgebied, inclusief toegerekende indirecte kosten, afschrijvingen en financieringslasten, zijn voor 2020 begroot op €25,5 mln. Deze componenten worden hierna toegelicht.

Operationele lasten

De operationele lasten zijn onder te verdelen in personele lasten en exploitatielasten. De operationele lasten zijn de komende jaren (2020 t/m 2023) begroot tussen de €21,1 en de €22,8 mln.

De personeelslasten (salarissen, opleidingskosten en kosten voor inhuur van extern personeel) stijgen in 2019 ten opzichte van 2018. Dit is vanwege de compenserende maatregelen die voor het

personeel zijn genomen, als gevolg van het nieuwe ploegenrooster. Ten opzichte van 2018 zorgt dit voor additionele salariskosten (€0,4 mln) en additionele opleidingskosten (€0,3 mln). Ook is er sprake van een inflatiecorrectie (€0,4 mln). Omdat er in 2018 enkele eenmalige kosten waren (eenmalige looncompensatie en hogere inhuurkosten) van in totaal €0,6 mln, is de stijging in loonkosten van 2018 naar 2019 op het eerste gezicht niet direct zichtbaar.

De stijging in personeelslasten in de jaren na 2019 is volledig te verklaren door de inflatiecorrectie. Van de € 15,3 mln personeelslasten die voor 2020 zijn begroot, is € 0,2 mln gereserveerd voor de inhuur van externen.

De exploitatielasten die voor 2020 zijn begroot, zijn gebaseerd op de begroting 2019. De voornaamste onderdelen worden hierna toegelicht:

- ICT-kosten: €2,4 mln, waarvan € 1,2 mln voor ontwikkeling en onderhoud van software (inclusief Portbase voor € 0,3 mln), € 0,9 mln aan jaarlijkse licentiekosten en € 0,3 mln kosten voor berichtenverkeer (Portbase).
- Beheer- en onderhoudskosten Nautisch: € 2,9 mln: € 2,0 mln voor de uitvoer van het HAP (zie §3.4) en € 0,9 mln voor de vaartuigen (onderhoud en brandstof).
- € 0,3 mln onderzoeks- en advieskosten, in lijn met voorgaande jaren.

Toegerekende indirecte kosten

De toegerekende indirecte kosten zijn voor 2020 begroot op €2,5 mln. De jaren daaropvolgend stijgen deze kosten, maar niet significant (een stijging van 1,3% per jaar). De toegerekende indirecte kosten bestaan uit een doorbelasting van werkzaamheden van medewerkers van de afdelingen Juridische Zaken, HR en Finance. Daarnaast is er een doorbelasting berekend voor overheadkosten van de afdelingen Algemene Zaken en Facilitaire Zaken. Laatstgenoemde afdeling neemt het grootste deel van de doorbelasting voor haar rekening: € 1,9 mln.

Afschrijvingen

De afschrijvingen betreffen de afschrijvingen op de materiële (vaartuigen, hardware en huisvesting) en immateriële vaste activa (software) van de DHM. Deze afschrijvingen blijven de komende jaren stabiel tussen € 1,3 mln en € 1,4 mln door nieuwe investeringen in vaartuigen (hybridisering van bestaande vaartuigen en een investering in het representatievaartuig).

Financieringskosten

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

Berekende Financieringskosten	Realisatie 2018	Budget 2019	Budget 2020	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023
Boekwaarde begin	€ 7.188.491	€ 5.992.038	€ 6.889.792	€ 8.656.279	€ 9.197.836	€ 9.698.264
Boekwaarde eind	€ 5.992.038	€ 6.889.792	€ 8.656.279	€ 9.197.836	€ 9.698.264	€ 10.156.330
Gemiddelde Boekwaarde	€ 6.590.265	€ 6.440.915	€ 7.773.036	€ 8.927.058	€ 9.448.050	€ 9.927.297
Financieringskosten (7,5%)	€ -494.270	€ -483.069	€ -582.978	€ -669.529	€ -708.604	€ -744.547

De gemiddelde boekwaarde stijgt in 2019 en 2020, met name door de verwachte investering in het hybridiseren van bestaande vaartuigen en een investering in het representatievaartuig.

4.3 Activa en Investerings

Activa

De materiële activa van de DHM bestaan uit een jonge moderne vloot van vier patrouillevaartuigen, een representatievaartuig, enkele pontons en een pompunit op een ponton. Daarnaast beschikt de

DHM over een eigen werkplaats en magazijn aan de Capriweg, waar materiaal zoals noodboeien en olieschermen is opgeslagen.

Investerings

In 2019 en 2020 worden investeringen verwacht in het hybridiseren van bestaande vaartuigen en een investering in het representatievaartuig. Naar verwachting zullen de investeringen in materiële activa in de daaropvolgende jaren beperkt zijn.

Daarnaast vinden jaarlijks investeringen plaats voor de ontwikkeling van informatiesystemen (zoals Walradar en Portbase). Deze investeringen staan echter niet op de balans, aangezien PoA geen eigenaar is van deze systemen.

In 2020 zal het totale investeringsvolume naar verwachting € 3,1 mln bedragen.

4.4 Weerstandvermogen en risicobeheersing

Met ingang van 2016 dienen gemeenten en provincies een uniforme basisset van financiële kengetallen op te nemen in de begrotings- en verantwoordingsstukken. In deze paragraaf wordt ingegaan op de waarde van deze kengetallen voor het CNB Noordzeekanaalgebied.

1. Netto schuldquote en netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen

Het CNB Noordzeekanaalgebied kent geen schuldenlast aangezien PoA de met de publieke taakuitoefening gemoeide kosten van het CNB Noordzeekanaalgebied volledig dekt.

2. Solvabiliteitsratio

Dit kengetal geeft inzicht in de mate waarin het CNB Noordzeekanaalgebied in staat is aan haar financiële verplichtingen te voldoen. Aangezien PoA de met de publieke taakuitoefening gemoeide kosten van het CNB Noordzeekanaalgebied volledig dekt, kan het CNB Noordzeekanaalgebied aan alle financiële verplichtingen voldoen.

3. Grondexploitatie

De aankoop van grond en ontwikkeling van (toekomstige) woningbouwprojecten is voor het CNB Noordzeekanaalgebied niet van toepassing.

4. Structurele exploitatieruimte

De met publieke taakuitoefening gemoeide kosten van het CNB Noordzeekanaalgebied worden structureel volledig gedekt door PoA.

5. Belastingcapaciteit

Inkomsten uit belastingen zijn niet van toepassing voor het CNB Noordzeekanaalgebied.

Risicobeheersing

PoA hanteert een systeem van risicomanagement gebaseerd op Enterprise Risk Management (COSO-ERM). Dit betekent dat 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 signaleren. Tevens wordt periodiek geëvalueerd of de bestaande beheersmaatregelen nog toereikend zijn of dat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. De ingezette beheersmaatregelen zijn preventief van aard (organisatorische maatregelen) of repressief van aard (controlemaatregelen).

De afgelopen jaren zijn verschillende processen van PoA (inclusief de DHM) beschreven, risico's zijn benoemd en beheersmaatregelen zijn geïmplementeerd. Dit wordt elk kwartaal gemonitord en -indien nodig- bijgestuurd. De ambitie is om dit systeem van risicobeheersing ook in 2020 voort te zetten.

Aanvullend wordt voor de DHM in 2019 een risicomanagement tool aangeschaft, waarmee de kans en het effect van mogelijke nautische risico's kan worden gemonitord. Hierdoor worden de risico's beter inzichtelijk en is de DHM aantoonbaar in control. De verwachting is dat deze tool na het testen in 2019 in 2020 verder zal worden geïmplementeerd.

5. Ten slotte

Bovenstaande begroting 2020 en de toelichting daarop geeft op hoofdlijnen inzicht in de toekomstige activiteiten en de daarbij gemoeide opbrengsten en kosten voor de DHM.

