



Gem. Beverwijk Ontv. datum: 06-04-2018 (0)
Documentnr: IN-18-44285 Zaaknr: Z-18-52331

Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied



Gemeenteraad van Beverwijk
T.a.v. de raadsgriffie
Postbus 450
1940 AL Beverwijk

datum : 5 april 2018
contactpersoon : Milembe Mateyo, secretaris CNB
telefoonnummer : 06.12415698
reg. nr. : 18/02844

Betreft: jaarrekening 2017 en begroting 2019 Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaal

Geachte leden van de Raad,

Bij deze doe ik u toekomen de Jaarrekening CNB 2017 en de Begroting CNB 2019 in concept. Zoals in de gemeenschappelijke regeling CNB is vastgelegd heeft u vanaf heden 8 weken de gelegenheid om een zienswijze in te dienen.

Wat betreft de begroting 2019 het volgende. Deze begroting is met het oog op de wettelijke termijnen in de gemeenschappelijke regeling vroeg in het jaar opgesteld. Dit betekent dat het een begroting op hoofdlijnen is, gebaseerd op een meerjarenprognose 2019-2022. Wanneer zich bij de vaststelling van de begroting later dit jaar significante wijzigingen voordoen, zal dit aan het bestuur van het CNB worden gemeld.

Met deze informatie hoop ik u voldoende te hebben geïnformeerd en ik zie uw reactie graag binnen 8 weken tegemoet.

Hoogachtend,

M.F. van de Kerkhof
directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied

Concept Jaarrekening 2017

(versie 0.9 – 3 april 2018)

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Organisatie	3
2.1	Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied.....	3
2.2	DHM van het Havenbedrijf Amsterdam N.V.	3
3.	Beleidsrealisatie	4
3.1	DHM 2017	4
3.2	Havenafvalstoffenplan	6
3.3	Verplichte paragrafen.....	7
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.....	10
5.	Ten slotte.....	11

1. Inleiding

Op grond van de gemeenschappelijke regeling legt de directeur van het Centraal Nautisch Beheer (verder: CNB) jaarlijks verantwoording af aan het bestuur over de baten en lasten van het afgelopen jaar door overlegging van de jaarrekening. De jaarrekening 2017 CNB ligt bij deze voor.

De gemeenschappelijke regeling CNB dient te voldoen aan de BBV verslaggevingsregels.

De BBV schrijft voor dat een jaarrekening onder meer dient te bestaan uit:

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

Gezien de opzet van de gemeenschappelijke regeling CNB, waarbij het exploitatiesaldo gedragen wordt door het Havenbedrijf Amsterdam N.V. zijn er per balansdatum geen activa en passiva.

Op grond daarvan is er geen balans opgenomen in deze verantwoording. Derhalve bevat deze jaarrekening uitsluitend een overzicht van baten en lasten, een beknopte toelichting daarop en een algemene toelichting.

Hoofdstuk 2 geeft een toelichting op de organisatie van het CNB en de Divisie Havenmeester (verder: DHM). In hoofdstuk 3 wordt kort ingegaan op de beleidsrealisatie van de publieke taken DHM en tevens op beleid ten aanzien van lokale heffingen, onderhoud kapitaalgoederen en grondbeleid. In Hoofdstuk 4 worden de baten en lasten van CNB/DHM in 2017 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 beheersgebied 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. De DHM 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 missie van de DHM is het waarborgen van veilig, vlot en duurzaam gebruik van de nautische ruimte in het Noordzeekanaalgebied.

2.2 DHM van het Havenbedrijf Amsterdam N.V.

De 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 proces 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 toezichthoudende taken);
- Incidentbestrijding (o.a. ondersteuning bij incidenten);
- Nautische Ruimtelijke Ordening (o.a. bepalen randvoorwaarden gebruik water).

3. Beleidsrealisatie

3.1 DHM 2017

De DHM van Havenbedrijf Amsterdam N.V. voert namens het CNB de publieke nautische taken uit in het Noordzeekanaalgebied. De DHM heeft als doel het bevorderen van een veilige, milieuverantwoorde en efficiënte afhandeling van het scheepvaartverkeer en het bewaken van de nautische veiligheid. Deze veiligheid betreft nautische veiligheid, transportveiligheid, havenveiligheid en milieuveiligheid.

Nautische veiligheid

Bij de afhandeling van de scheepvaart is het van groot belang dat de juiste informatie over scheepvaart snel beschikbaar en uitwisselbaar is. In 2017 is het Havenmeester Informatie Systeem (HaMIS) in samenwerking met DHM Rotterdam doorontwikkeld. Het integraal beoordelen waarbij verplichte meldingen per reis van een schip integraal op de verschillende aspecten wordt beoordeeld is doorontwikkeld naar het bezoeksossier. Het gaat hierbij om de reisdetails, portsecurity, gevaarlijk stoffen, afval stoffen, ligplaatsactiviteiten als ook alle communicatie rond het bezoek van een schip aan de haven. Hiermee zijn nu op één plaats alle relevante gegevens over een scheepsbezoek verzameld in een overzichtelijk bezoeksossier.

De Dynamische Sluisplanning (DSP), die in 2016 geïntroduceerd werd, is in 2017 doorontwikkeld. Met behulp van DSP worden schepen in een vroeg stadium efficiënt ingedeeld voor schutting door de Noordersluis. Deze sluisplanning is geheel transparant voor de nautische partners. In nauwe samenwerking met de nautische dienstverleners, bevat DSP nu ook een indicator voor de beschikbaarheid van slepers en de status van de loodsdienstservice. Daarnaast toont DSP gedetailleerde informatie over geplande sluisstremmingen en eventuele storingen.

Als alles volgens plan verloopt heeft het Noordzeekanaalgebied in 2019 een nieuwe 'voordeur' die een vlote, veilige en verantwoorde bereikbaarheid garandeert; de nieuwe zeesluis. De bouw vordert gestaag en de contouren van de nieuwe zeesluis zijn inmiddels zichtbaar. Tot de nieuwe zeesluis in gebruik genomen wordt, kan de scheepvaart en de directe omgeving hinder ondervinden, zoals geluidsoverlast en stremmingen, door bouwwerkzaamheden. De afstemming op dit vlak met Bouwconsortium OpenIJ en Rijkswaterstaat verloopt goed.

Het IJ is, samen met het Noordzeekanaal, de levensader naar ons achterland en in de toekomst zullen schepen niet zozeer in aantallen toenemen als wel in grootte. Door de uitbreiding van woningbouwprojecten in Amsterdam Noord wordt een toename van met name fietsers- en voetgangersverkeer over het IJ verwacht. De Amsterdamse gemeenteraad heeft op 20 juli 2017 ingestemd met het definitieve voorkeursbesluit Sprong over het IJ: een uitgebreid maatregelenpakket om dit toenemende fiets- en voetgangersverkeer over het IJ op te vangen en de stad rondom het IJ beter te verbinden. Een van de maatregelen in dit voorkeursbesluit is een brug over het IJ. DHM is het afgelopen jaar betrokken geweest bij de voorbereiding van dit voorkeursbesluit en heeft aangegeven geen voorstander te zijn van een brug en heeft nautische eisen en voorwaarden gesteld. Na het besluit in de gemeenteraad is de DHM op diverse niveaus betrokken bij het verdere uitwerking van de mogelijke maatregelen. O.a. via het directeurenoverleg, projectgroep Javabrug en onderzoek naar mogelijke verplaatsing van de PTA waar de nautische aspecten worden ingebracht. Doel van deze inzet is het borgen van de nautische- en veiligheidsbelangen van de regio en zorgdragen voor behoud van een veilige en vlote verbinding naar het achterland. DHM trekt hierin samen op met RWS.

Transportveiligheid

Het Directeurenoverleg Veiligheid Noordzeekanaal is een afstemmingsplatform voor de veiligheidspartners in de regio. In 2017 is een strategische agenda vastgesteld die voor de komende jaren de scope van het overleg bepaalt. Nieuw element in de scope is de aandacht voor cybersecurity en terreurdreiging, een thema waarbij door alle partners de urgentie wordt gevoeld. Er is een start gemaakt met het project Focus 50 Noordzeekanaal. In dit project wordt gezamenlijk gekeken wat in het gebied de grootste risico's zijn en hoe we op deze risico's beter kunnen samenwerken.

Havenveiligheid

De beveiliging van risicovolle objecten tegen terrorisme in zeehavens is in Nederland geregeld via de Havenbeveiligingswet. In deze wet is geregeld dat iedere haven een Havenveiligheidsplan (HVP) moet hebben. Dit is in de Noordzeekanaalregio gezamenlijk geregeld en in 2017 is gewerkt aan de actualisatie van dit plan. De havenveiligheidsbeoordelingen (HVB) van de CNB-gemeenten zijn geactualiseerd en vertaald in het plan dat binnenkort voorligt ter besluitvorming.

DHM heeft in 2017 een slimme softwareapplicatie ontwikkeld ten behoeve van het havenbeveiliging certificeringsproces. De applicatie is gebaseerd op de door Havenbedrijf Amsterdam in 2015 ontwikkelde methodiek voor een objectieve inventarisatie van de beveiliging van een havenfaciliteit, de 'MOBI'. Deze nieuwe MOBI applicatie dient als een transparante digitale omgeving waarin het CNB toetsingsteam Port Security en Port Facility Security Officers samenwerken voor de totstandkoming van de ISPS-certificering. De MOBI-app maakt het verkrijgen van een certificering sneller, makkelijker en transparant zonder afbreuk te doen aan de effectiviteit. De MOBI-app is in augustus in gebruik genomen en de eerste resultaten zijn zeer positief.

Milieuveiligheid

In samenwerking met de provincie Noord-Holland en de Omgevingsdienst NZKG is gewerkt aan een verbod op het ontgassen van benzeen en benzeen houdende stoffen door binnenvaartschepen. Nationale regelgeving op dit vlak laat op zich wachten en de provincies NH en Utrecht hebben besloten het verbod op te nemen in de provinciale milieuverordening (PMV), in navolging van de provincies ZH en Brabant. Het verbod is op 1 maart 2017 ingegaan. Er is afgesproken dat er nog niet wordt gehandhaafd zolang er geen ontgassingsinstallatie in het gebied operationeel is, het handhavingsprotocol is wel voorbereid. De politie neemt de handhaving op het verbod op varend ontgassen op zich, met ondersteuning van de Omgevingsdienst en de DHM. De DHM is verantwoordelijk voor toezicht en handhaving op het stilliggend ontgassen.

Visie Schone Scheepvaart

Omdat de scheepvaart een belangrijke pijler is van een duurzame haven, willen we gezamenlijk met de branche de emissies van de scheepvaart reduceren.

Onze ambities tot 2030 en concrete acties voor de periode tot 2021, staan beschreven in onze Visie Schone Scheepvaart. Deze visie is op 1 november 2017 naar buiten gebracht en heeft een brede scope; het gaat over de emissies veroorzaakt door bedrijfsvoering van het schip (zoals uitlaatgassen, afval en sewage) en daarnaast gaat het over emissies die vrijkomen bij het laden en lossen van het schip (zoals fijn stof bij kolen of dampen bij aardolieproducten en geluid).

In de visie zijn onze ambities tot 2030 vertaald naar acht strategische doelstellingen voor schone scheepvaart. Om deze doelstellingen te realiseren, investeren wij onder meer in de infrastructuur, zoals in LNG-bunkerfaciliteiten en optimalisatie van de walstroom voor riviercruise en binnenvaart binnen de ring A10. Tot 2021 hebben wij hiervoor € 10 miljoen gereserveerd. Daarnaast zal het huidige incentive-programma voor het promoten van schonere scheepvaart verder worden uitgebouwd. Zo zullen schepen die op LNG varen extra korting krijgen. We willen de emissies voor de scheepvaart terugdringen met concrete acties, zoals het tot 2030 met 50% verminderen van uitstoot

van zee cruiseschepen aan de kade. In 2018 bepalen we de nullijn en in de jaren daarna monitoren we de reductie ten opzichte van de nullijn.

Vloeibaar aardgas (LNG) is veelbelovend als alternatieve en milieuvriendelijke scheepsbrandstof, zowel voor de zeevaart als de binnenvaart. In 2016 heeft het eerste zeeschip LNG gebunkerd in de Amsterdamse haven. Eind 2018 zal TITAN gevestigd zijn in de Amerikahaven, waardoor zowel op die locatie als op aangewezen ligplaatsen in de haven LNG als bunkerbrandstof ship-to-ship geleverd kan worden. Het bunkeren van LNG is medio 2018 juridisch geregeld via de Regionale Havenverordening en Port of Amsterdam is in 2017 voorzitter van de IAPH working group on LNG fueled vessels geworden.

Het beheer van het Havenafvalstoffenplan (HAP) is al jaren belegd bij het CNB en wordt in de volgende paragraaf apart toegelicht.

3.2 Havenafvalstoffenplan

Het resultaat van het Havenafvalstoffenplan (HAP) is in 2017 als volgt:

Haven Afval Plan	Realisatie 2017	Budget 2017	Realisatie 2016	Vershil Budget	%	Vershil 2016	%
Baten	€ 2.270.862	€ 2.248.700	€ 2.170.641	€ 22.162	1%	€ 100.221	5%
Lasten	€ -1.933.774	€ -2.171.718	€ -2.135.891	€ 237.944	-11%	€ 202.117	-9%
Saldo ter dekking exploitatiekosten uit het verleden	€ 337.088	€ 76.982	€ 34.750	€ 260.106	338%	€ 302.338	870%

De opbrengsten van het HAP bestaan uit de milieuheffingen die worden geïnd van bezoekende zeeschepen. De opbrengst was in 2017 €100k hoger dan in 2016. Dit komt door de tariefwijziging die in april 2016 is doorgevoerd, waardoor er hogere milieuheffingen zijn geïnd. Deze stijging was begroot.

De lasten bestaan uit de betalingen aan inzamelaars van scheepsafval en de beheerkosten die worden gemaakt voor de uitvoering van het HAP. De lasten waren in 2017 lager dan begroot (-/€238k). Dit wordt als volgt verklaard:

- Er is in 2017 minder Annex I (olie) ingezameld, waardoor er ook minder kosten zijn gemaakt voor deze categorie afvalstoffen;
- Bij de afsluiting van het boekhoudkundige jaar 2016 is een schatting gemaakt voor de nog te ontvangen facturen van afvalinzamelaars voor het HAP. Deze schatting bleek te hoog. Het resterende bedrag van €88k is vrijgevallen in 2017, wat als meevaller tot uiting komt. Gecorrigeerd zou het resultaat in 2017 €250k bedragen.

In 2017 is er in totaal 35.650 m3 scheepsafval ingezameld in het Noordzeekanaalgebied. Dit is een lichte daling ten opzichte van 2016, doordat de ingezamelde hoeveelheid Annex I (olie) is gedaald. Dit wordt vermoedelijk veroorzaakt door hogere verwerkingskosten die worden doorberekend in de tarieven aan de scheepvaart. Om de continuïteit van inzameling te borgen, is in april 2016 – in afstemming met de stakeholders – de vergoeding voor Annex I verhoogd.

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 de in rekening gebrachte kosten van de afvalinzamelaars en de milieuheffing niet altijd volledig op elkaar aansluiten. Variabelen zijn het aantal bezoekende schepen, het percentage afgevendende 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 2017 -/€ 292.140.

3.3 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 de Rijkshavenmeester Amsterdam 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 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 jaarrekening

4.1 Totaaloverzicht van Baten en Lasten

Het CNB heeft de uitvoering van haar publieke taken gemandateerd aan de Havenmeester Amsterdam. De met de publieke taakuitoefening gemoede kosten worden volledig gedekt door Havenbedrijf Amsterdam NV; het havenbedrijf neemt de kosten van de publieke taakuitoefening door het CNB volledig voor haar rekening. Het saldo van Baten en Lasten van CNB bedraagt derhalve per definitie € 0. De jaarrekening is gebaseerd op de jaarrekening van Havenbedrijf Amsterdam N.V. die is samengesteld op basis van de regels van Boek 2 Titel 9 BW.

Dekking Lasten door Havenbedrijf Amsterdam NV	Realisatie 2017	Budget 2017	Realisatie 2016	Vershil Budget	%	Vershil 2016	%
Baten (Dekking Havenbedrijf Amsterdam NV)	€ 21.429.112	€ 23.617.712	€ 22.710.901	€ -2.188.600	-9%	€ -1.281.789	-6%
Lasten van Publieke Taakuitoefening	€ -21.429.112	€ -23.617.712	€ -22.710.901	€ 2.188.600	-9%	€ 1.281.789	-6%
Saldo	€ -	€ -	€ -	€ -	-	€ -	-

4.2 Detailoverzicht Baten en Lasten

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

Totale kosten van publieke taakuitoefening	Realisatie 2017	Budget 2017	Realisatie 2016	Vershil Budget	%	Vershil 2016	%
Bedrijfsopbrengsten	€ 2.548.044	€ 2.407.900	€ 2.233.003	€ 140.144	6%	€ 315.041	14%
Operationele Lasten	€ -19.646.541	€ -21.521.195	€ -20.035.827	€ 1.874.654	-9%	€ 389.286	-2%
↳ Personeelslasten	€ -14.020.100	€ -15.225.332	€ -15.902.816	€ 605.144	-4%	€ 1.202.629	-0%
↳ Exploitatielasten	€ -5.026.353	€ -6.295.863	€ -4.133.011	€ 1.269.510	-20%	€ -893.342	22%
Toegerekende Indirecte Kosten (overhead)	€ -2.475.067	€ -2.633.658	€ -2.812.310	€ 158.591	-6%	€ 337.243	-12%
Afschrijvingen	€ -1.273.000	€ -1.269.533	€ -1.416.682	€ -3.467	0%	€ 143.682	-10%
Financieringskosten	€ -582.548	€ -601.226	€ -679.084	€ 18.678	-3%	€ 96.537	-14%
Totale kosten van publieke taakuitoefening	€ -21.429.112	€ -23.617.712	€ -22.710.901	€ 2.188.600	-9%	€ 1.281.789	-6%

4.2.1 Toelichting bedrijfsopbrengsten

De totale bedrijfsopbrengsten van de publieke taakuitoefening door het Centraal Nautisch beheer zijn in 2017 € 2,6 mln.

De bedrijfsopbrengsten bestaan grotendeels uit de opbrengsten uit het havenafvalstoffenplan (HAP; € 2,3 mln). Daarnaast realiseert DHM opbrengsten uit doorbelastingen van geleverde diensten aan derden, zoals voor port security aan CNB gemeenten en de inzet van middelen en capaciteit, bijvoorbeeld olieschermen bij verontreinigingen van het oppervlaktewater.

Waar de opbrengsten uit het HAP in 2017 hoger uitvielen dan begroot (zie §3.2), zijn de opbrengsten uit geleverde diensten lager. In 2017 was er sprake van een eenmalige opbrengst uit de verkoop van een patrouillevaartuig (€77,5k). De opbrengsten hiervan waren niet begroot omdat het moment van verkoop bij het vaststellen van de begroting nog niet bekend was en de marktwaarde van het vaartuig vooraf niet met zekerheid kon worden vastgesteld.

Per saldo is er sprake van €140k hogere opbrengsten dan begroot. Ook de stijging ten opzichte van 2016 wordt verklaard door hogere opbrengsten uit het HAP en de eenmalige opbrengsten uit de verkoop van het vaartuig.

4.2.2 Toelichting lasten

De totale lasten van de publieke taakuitoefening door het Centraal Nautisch beheer, inclusief toegerekende indirecte kosten, afschrijvingen en financieringslasten, bedroegen in 2017 € 24,0 mln. Deze componenten worden afzonderlijk besproken.

Operationele lasten

De operationele lasten – de operationele lasten die direct aan de Divisie Havenmeester (DHM) zijn toe te schrijven – zijn in 2017 lager dan begroot (€ 1,9 mln). Deze lasten zijn onder te verdelen in personele en exploitatielasten. De lagere operationele lasten dan begroot worden verklaard door beide categorieën.

De personele kosten bestaan uit loonkosten voor personeel van DHM, opleidingskosten en kosten van externe inhuur. De personeelskosten zijn in 2017 lager dan begroot (€0,6 mln) om een aantal redenen:

- De salariskosten waren per saldo €0,5 mln lager dan begroot. Bij de herinrichting van DHM zijn efficiëncyslagen gemaakt, hierdoor waren er minder FTE in dienst dan begroot. Ook werden meer opbrengsten gerealiseerd uit de doorberekening van loonkosten;
- Er werd voor €0,3 mln aan frictiekosten begroot. In werkelijkheid vielen er per saldo echter meer frictiekosten uit voorgaande jaren vrij dan dat er frictiekosten werden gerealiseerd. Dit verklaart €0,4 van het verschil;
- Er werd €0,1 mln minder besteed aan bedrijfsopleidingen doordat opleidingen scherper zijn ingekocht en omdat er minder nieuwe havenbeambten in dienst kwamen dan begroot;
- Tegen deze meevallers staan hogere toeslagen (met name roostertoeslagen) en een eenmalige uitkering als gevolg van het uitblijven van een pensioenakkoord die niet was begroot (samen €0,4 mln).

Exploitatiekosten bestaan vooral uit nautische kosten van de vaartuigen (onderhoud en brandstof), de kosten voor het inzamelen van haven afval (HAP), advieskosten en kosten van de nautische ICT-systemen die het primaire proces ondersteunen (Walradar, Pontis/Hamis en Portbase). Deze kosten vielen €1,2 mln lager uit dan begroot om een aantal redenen:

- Uitstel van ICT-projecten (€0,8 mln);
- Lagere kosten voor het inzamelen van afval, zoals beschreven in §3.2 (€0,2 mln);
- Tot slot is er minder besteed aan onderzoek en adviezen (€0,2 mln).

Ten opzichte van 2016 waren de operationele lasten €0,4 mln lager. Tegenover lagere personeelskosten, mede veroorzaakt door lagere frictiekosten, staan hogere kosten voor ICT.

Toegerekende indirecte kosten

Dit betreffen de aan de publieke taakuitoefening toerekenbare kosten door andere afdelingen van Havenbedrijf Amsterdam N.V. 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'. De realisatie in 2017 is €0,2 mln lager dan begroot doordat

- De facilitaire kosten van Havenbedrijf Amsterdam N.V. vielen lager uit dan begroot;
- Doorbelasting vindt plaats op basis van de verhouding van het aantal FTE van Divisie Havenmeester ten opzichte van het totale aantal FTE van Havenbedrijf Amsterdam NV (de zogenaamde FTE-factor). Begroot was een verhouding van 46,9%. In 2017 was de werkelijke verhouding echter 45,8% waardoor de doorbelasting lager uitviel.

Afschrijvingen

De gerealiseerde afschrijvingen zijn met €1,3 mln gelijk aan de begroting. Ten opzichte van 2016 is er sprake van een daling door afschrijvingen op assets waar niet direct een herinvestering voor is gedaan. 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 DHM.

Berekende Financieringskosten	Realisatie 2017	Budget 2017	Realisatie 2016	Vershil Budget	%	Vershil 2016	%
Boekwaarde begin	€ 8.346.117	€ 8.346.117	€ 9.762.799	€ -	0%	€ -1.416.682	-15%
Boekwaarde eind	€ 7.188.491	€ 7.686.584	€ 8.346.117	€ -498.093	-6%	€ -1.157.625	-14%
Gemiddelde Boekwaarde	€ 7.767.304	€ 8.016.350	€ 9.054.458	€ -249.046	-3%	€ -1.287.154	-14%
Financieringskosten (7,5%)	€ -582.548	€ -601.226	€ -679.084	€ 18.678	-3%	€ 96.537	-14%

De financieringskosten zijn lager dan begroot en vorig jaar doordat de gerealiseerde gemiddelde boekwaarde in 2017 lager was (€7,8 mln tegen €8,0 mln begroot en € 9,1 mln in 2016). 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 DHM bestond in 2017 uit een jonge moderne vloot van vijf patrouilleschepen, een representatievaartuig, enkele pontons en een pompunit op een ponton. In 2017 is een van de patrouilleschepen verkocht. Ook beschikt DHM over een eigen werkplaats en magazijn aan de Capriweg, waar materieel zoals noodboeien en olieschermen is opgeslagen. Vanwege de goede staat van de vloot zijn de investeringen in materiële vaste activa in 2017 nihil. In immateriële vaste activa werd €115k geïnvesteerd: €90k in het Digitaal Wachtjournaal en €25k in het roostersysteem.

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.

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

Het CNB kent geen schuldenlast aangezien Havenbedrijf Amsterdam N.V. de met de publieke taakuitoefening gemoeide kosten van het CNB volledig dekt.

2. Solvabiliteitsratio

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

3. Grondexploitatie

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

4. Structurele exploitatieruimte

De met publieke taakuitoefening gemoeide kosten van het CNB worden structureel volledig gedekt door Havenbedrijf Amsterdam N.V.

5. Belastingcapaciteit

Inkomsten uit belastingen zijn niet van toepassing voor het CNB.

Risicobeheersing

Het systeem van risicobeheersing en interne controle van het Havenbedrijf heeft tot doel 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.

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.

Ter verdere professionalisering heeft de directie eind 2017 een risicobereidheidsmatrix vastgesteld, om als kader te dienen bij de prioritering van de risico's. Havenbedrijf Amsterdam is door haar maatschappelijke functie en lange termijn perspectief over het algemeen een risicomijdend bedrijf. De directie heeft de risicobereidheid geformuleerd op vier bedrijfswaarden.

Veiligheid betreft de veiligheid en duurzame inzetbaarheid van onze medewerkers, maar ook de veiligheid van werknemers en bezoekers in het havengebied in de openbare ruimte. Ook op financiële impact zijn er afwegingscriteria opgesteld en zijn wij terughoudend in het nemen van risico's. Op het gebied van reputatie wordt zowel de media aandacht als de politieke aandacht afgewogen. Tenslotte hebben wij klanttevredenheid hoog in het vaandel staan en als risicobeoordelingscriterium benoemd.

5. Ten slotte

Bovenstaande jaarrekening 2017 en toelichting daarop, geeft op hoofdlijnen inzicht in de activiteiten die het CNB in 2017 heeft ontplooid met de daaraan gelieerde baten en lasten. Daarmee is een goede basis gelegd voor de initiatieven die in 2018 genomen worden.

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

Concept Begroting 2019

(versie 0.9 – 3 april 2018)

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 Missie DHM	4
3.2 Publieke taken DHM.....	4
3.3 Speerpunten DHM 2019.....	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 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 2019 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. 2018-2022 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 2019 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 beheersgebied 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).

In 2017 is gewerkt aan een actualisatie van de tekst van de gemeenschappelijke regeling, gebaseerd op de huidige Wgr. Op 20 maart 2018 is deze in werking getreden.

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, onderverdeeld in vijf productlijnen (zie par 3.2). 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 Missie DHM

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 afhandeling van de scheepvaart, 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 sluizen 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 2019.

3.3 Speerpunten DHM 2019

Veilig

De gemeenschappelijke regeling CNB is de juridische basis van het samenwerkingsverband CNB en is begin 2018 gewijzigd vastgesteld. Aanleiding hiervoor waren de nieuwe Wet gemeenschappelijke regelingen en de aanvullende taken die in de loop der jaren bij het CNB zijn ondergebracht. De belangrijkste wijziging is de bestuurssamenstelling, er is nu een enkelvoudig bestuur bestaande uit de vier havenwethouders van de betrokken gemeenten. In 2018-2019 zal de implementatie hiervan worden uitgerold.

Het CNB levert expertise en advies bij ontwikkelingen op, aan en in het water langs de hoofdtransport-as 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 Velsen wordt gewerkt aan plannen om de Averijhaven in te richten als energiehaven. In de advisering met betrekking tot nautische veiligheid speelt het CNB samen met Rijkswaterstaat een belangrijke rol in diverse stuur- en werkgroepen.

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

Vlot

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 operationeel. DHM heeft het verzoek bij RWS neergelegd om de mogelijkheid tot een functioneel volwaardige uitwijklocatie te onderzoeken, inclusief redundante marifoon, radar, sluisbediening en computersystemen. De verwachting is dat dit in 2019 wordt gerealiseerd.

Ook in 2019 wordt nog volop gebouwd aan de nieuwe zeesluis in IJmuiden, dit zal invloed hebben op de operationele continuïteit van de scheepvaart. 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.

Efficiënt

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 gaat zorgen voor gegevensuitwisseling via systeemkoppelingen met diverse partners.

Naar verwachting zal in 2018 een nieuwe regionale havenverordening worden vastgesteld. In 2019 wordt in vervolg hierop het havenloket verbeterd zodat makkelijker meldingen gedaan kunnen worden en vergunningen en ontheffingen verleend kunnen worden.

Duurzaam

Eind 2017 is de Visie Schone Scheepvaart. Vastgesteld, deze gaat over de 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 fijn stof bij kolen of dampen bij aardolieproducten en geluid). In de visie zijn onze ambities tot 2030 vertaald naar strategische doelstellingen voor schone scheepvaart. Een aantal acties worden in 2018 in gang gezet en zullen doorlopen in 2019, zoals het ontwikkelen van een emissiemodel voor alle scheepvaart en een incentivemodell voor zee cruise.

In 2017 is een verbod op het varende ontgassen van benzeen houdende stoffen opgenomen in de Provinciale Milieuverordening van Noord-Holland. Hierop wordt pas gehandhaafd wanneer een alternatief voor het ontgassen in de Amsterdamse haven operationeel is, dit is naar verwachting eind 2018 het geval. DHM speelt samen met andere toezichthoudende instanties zoals de politie en de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied een rol in deze handhaving.

Beveiligd

De directeur CNB is door de CNB-gemeenten aangewezen als Port Security Officer. In deze rol is zij verantwoordelijk voor de coördinatie van het toetsingsteam en voor het toezicht op de uitvoering van de veiligheidsplannen van de bedrijven. Op dit moment wordt gewerkt aan de implementatie van cybersecurity in het toetsingsproces, dit zal zeker in 2019 doorlopen. Ook het opzetten van de samenwerking tussen DHM en het Maritiem Operational Centre (MOC) ten behoeve van het toelatingsbeleid is gestart, dit zal in 2019 verder worden geoperationaliseerd.

3.4 Havenafvalstoffenplan

Haven Afval Plan	Realisatie 2017	Budget 2018	Budget 2019	Budget 2020	Budget 2021	Budget 2022
Baten	€ 2.270.862	€ 2.237.400	€ 2.226.100	€ 2.214.800	€ 2.203.500	€ 2.192.200
Lasten	€ -1.933.774	€ -2.106.642	€ -2.099.790	€ -2.103.034	€ -2.106.411	€ -2.108.616
Saldo ter dekking exploitatiekosten uit het verleden	€ 337.088	€ 130.758	€ 126.310	€ 111.766	€ 97.089	€ 83.584

De opbrengsten van het Havenafvalstoffenplan (HAP) bestaan uit de milieuheffingen die worden geïnd van bezoekende zeeschepen. De lasten bestaan uit de betalingen aan inzamelaars van scheepsafval en de beheerkosten die worden gemaakt voor de uitvoering van het HAP.

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 de in rekening gebrachte kosten van de afvalinzamelaars en de milieuheffing niet altijd volledig op elkaar aansluiten. Variabelen zijn het aantal bezoekende schepen, het percentage afgevendende 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 2017 -/- € 292.140. Als deze begroting wordt gerealiseerd dan is het verlies medio 2020 weggewerkt.

De meerjarenbegroting is vastgesteld op basis van de huidige tarieven, die jaarlijks worden herijkt. Om het risico van sterke fluctuaties te beheersen wordt maandelijks gemonitord zodat tijdig kan worden bijgestuurd.

In 2017 was het aantal bezoekende schepen, het aantal schepen dat afval afgeeft tijdens een bezoek en de ingezamelde hoeveelheid Annex V (huisvuil) constant met voorgaande jaren. De verwachting is dat deze trend zich de komende jaren zal voortzetten. Wel was er in 2017 een daling zichtbaar in de ingezamelde hoeveelheid Annex I (olie) in vergelijking met voorgaande jaren. Deze trend is landelijk geconstateerd en wordt vermoedelijk veroorzaakt door hogere verwerkingskosten die worden doorberekend in de tarieven aan de scheepvaart. Om dit te compenseren, is de vergoeding voor Annex I per 1 januari 2018 verhoogd. De verwachting is dat de ingezamelde hoeveelheid Annex I hierdoor de komende jaren in ieder geval zal stabiliseren.

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.

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. 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 havenbedrijf neemt de kosten van de publieke taakuitoefening door het CNB volledig voor haar rekening. Het saldo van Baten en Lasten van CNB bedraagt derhalve per definitie € 0.

Dekking Lasten door Havenbedrijf Amsterdam NV	Realisatie 2017	Budget 2018	Budget 2019	Budget 2020	Budget 2021	Budget 2022
Baten (Dekking Havenbedrijf Amsterdam NV)	€ 21.429.112	€ 22.773.141	€ 20.991.736	€ 21.187.724	€ 20.534.742	€ 20.725.714
Lasten van Publieke Taakuitoefening	€ -21.429.112	€ -22.773.141	€ -20.991.736	€ -21.187.724	€ -20.534.742	€ -20.725.714
Saldo	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

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:

Totale kosten van publieke taakuitoefening	Realisatie 2017	Budget 2018	Budget 2019	Budget 2020	Budget 2021	Budget 2022
Bedrijfsopbrengsten	€ 2.548.044	€ 2.364.520	€ 2.352.780	€ 2.341.040	€ 2.329.300	€ 2.318.000
Operationele Lasten	€ -19.646.541	€ -20.953.595	€ -19.337.712	€ -19.597.489	€ -19.726.244	€ -20.013.416
- Personeelslasten	€ -14.620.186	€ -14.853.587	€ -14.227.993	€ -14.535.213	€ -14.760.836	€ -15.048.005
- Exploitatielasten	€ -5.026.353	€ -6.100.008	€ -5.109.719	€ -5.062.276	€ -4.965.408	€ -4.965.411
Toegerekende Indirecte Kosten (overhead)	€ -2.475.067	€ -2.447.355	€ -2.424.316	€ -2.321.421	€ -1.991.662	€ -1.998.958
Afschrijvingen	€ -1.273.000	€ -1.238.583	€ -1.060.125	€ -1.060.125	€ -657.051	€ -585.085
Financieringskosten	€ -582.548	€ -498.127	€ -522.363	€ -549.728	€ -489.085	€ -446.255
Totale kosten van publieke taakuitoefening	€ -21.429.112	€ -22.773.141	€ -20.991.736	€ -21.187.724	€ -20.534.742	€ -20.725.714

4.2.1 Toelichting Baten

De bedrijfsopbrengsten bestaan grotendeels uit de opbrengsten uit het havenafvalstoffenplan zoals beschreven in §3.4. Deze opbrengsten bedragen circa €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 €0,1 mln – €0,2 mln per jaar.

4.2.2 Toelichting Lasten

De totale lasten van de publieke taakuitoefening door het Centraal Nautisch beheer, inclusief toegerekende indirecte kosten, afschrijvingen en financieringslasten, bedragen de komende jaren tussen de €23 en €25 mln. Deze componenten worden afzonderlijk besproken.

Operationele lasten

De operationele lasten – de operationele lasten die direct aan de Divisie Havenmeester (DHM) zijn toe te schrijven – zijn onder te verdelen in personele en exploitatielasten. De operationele lasten bedragen de komende jaren tussen de €19 en de €21 mln.

De personeelslasten (salarissen inclusief opleidingskosten en kosten voor inhuur van extern personeel) laten in 2018 een stijging zien ten opzichte van 2017 om in de jaren daarna te dalen. De voornaamste redenen:

- In 2018 is eenmalig voor €1,0 mln aan frictiekosten begroot, in de jaren daarop is dit bedrag nihil;
- De kosten en inhuur van extern personeel daalt van €0,4 mln in 2017 naar €0,2 mln in 2018 om daarna stabiel te blijven.
- De kosten voor salarissen, toeslagen en sociale lasten dalen van €13,8 mln in 2017 naar €13,4 mln in 2018, met name door een afnemend aantal actieve FTE van 163,9 in 2017 naar 160,8 in 2018. Deze daling betreft een efficiëncyslag en gaat niet ten koste van de veiligheid en het uitvoeren van de publieke taak. In de jaren daarop is er sprake van een jaarlijkse stijging van de kosten met gemiddeld 2%. Tegenover een daling van het aantal FTE (-1,0 in 2020) staan stijgende salarissen (gemiddeld +2,4%) en hogere premies en sociale lasten (gemiddeld +1,9%).

De exploitatielasten tonen in 2018 een piek. In de jaren daarna blijven ze stabiel op circa €5 mln. De voornaamste ontwikkelingen:

- ICT-kosten stijgen van €2,1 mln in 2017 naar €2,8 mln in 2018 door projecten die in 2017 geen doorgang vonden en in 2018 alsnog worden uitgevoerd, en nieuwe projecten die al in 2018 gepland waren. Vanaf 2019 dalen de kosten voor ICT naar €2,0 mln in 2019 om in de jaren daarna stabiel te blijven op circa €1,9 mln per jaar;

- Eenzelfde patroon is zichtbaar in onderzoek- en advieskosten, zij het op kleinere schaal (€0,3 mln in 2018, €0,1 mln in de jaren daarna).
- De kosten voor onderhoud van nautische infrastructuur (vaartuigen, steigers, etc.) zijn stabiel met circa €2,7 mln per jaar.
- Hetzelfde geldt voor verzekeringskosten: circa €0,2 mln. per jaar.

Toegerekende indirecte kosten

De toegerekende indirecte kosten dalen de komende jaren. Deze daling wordt veroorzaakt door afnemende algemene en facilitaire kosten en een daling in de afschrijvingen op facilitaire activa van Havenbedrijf Amsterdam N.V. die niet direct worden vervangen.

Afschrijvingen

De afschrijvingen betreffen de afschrijvingen op de materiële (vaartuigen, hardware en huisvesting) en immateriële vaste activa (software) van DHM. Deze afschrijvingen nemen de komende jaren geleidelijk af door afschrijvingen op activa die niet direct worden vervangen, gevolgd door een flinke daling in 2021. Deze daling 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. Er zal geleidelijk tot vervanging worden overgegaan zodra ook de technische levensduur van de activa voorbij is.

Financieringskosten

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 2017	Budget 2018	Budget 2019	Budget 2020	Budget 2021	Budget 2022
Boekwaarde begin	€ 8.346.117	€ 7.188.491	€ 6.094.908	€ 7.834.784	€ 6.824.659	€ 6.217.608
Boekwaarde eind	€ 7.188.491	€ 6.094.908	€ 7.834.784	€ 6.824.659	€ 6.217.608	€ 5.682.523
Gemiddelde Boekwaarde	€ 7.767.304	€ 6.641.700	€ 6.964.846	€ 7.329.721	€ 6.521.133	€ 5.950.065
Financieringskosten (7,5%)	€ -582.548	€ -498.127	€ -522.363	€ -549.729	€ -489.085	€ -446.255

De gemiddelde boekwaarde stijgt in 2019 en 2020, met name door een verwachte investering in het representatievaartuig.

Het resultaat van de publieke taakuitoefening door het CNB is voor 2018 per saldo begroot op circa € 22,8 mln. Naar verwachting daalt dit bedrag de komende jaren tot € 20,8 mln in 2022.

4.3 Activa en Investerings

Activa

De materiële activa van DHM bestaan uit een jonge moderne vloot van vier 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.

Investerings

Vanwege de lage leeftijd van de vloot zijn de investeringen in materiële activa de komende jaren beperkt. In 2019 wordt een investering verwacht in het representatievaartuig.

Daarnaast vinden jaarlijks investeringen plaats in de informatievoorziening. Ontwikkelingen op dit vlak vinden echter voornamelijk plaats in de kostensfeer, aangezien Havenbedrijf Amsterdam N.V. geen

economisch eigendom heeft over de systemen die worden doorontwikkeld (o.a. Walradar en Portbase) en de systemen niet op de balans staan.

In 2019 zal het totale investeringsvolume naar verwachting € 2,8 mln bedragen; in de jaren daarna circa €0,1 mln.

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.

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

Het CNB kent geen schuldenlast aangezien Havenbedrijf Amsterdam N.V. de met de publieke taakuitoefening gemoeide kosten van het CNB volledig dekt.

2. Solvabiliteitsratio

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

3. Grondexploitatie

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

4. Structurele exploitatieruimte

De met publieke taakuitoefening gemoeide kosten van het CNB worden structureel volledig gedekt door Havenbedrijf Amsterdam N.V.

5. Belastingcapaciteit

Inkomsten uit belastingen zijn niet van toepassing voor het CNB.

Risicobeheersing

Havenbedrijf Amsterdam N.V. hanteert een systeem van risicomanagement gebaseerd op Enterprise Risk Management (COSO-ERM). Risico's op verschillende deelgebieden zijn geïnterpreteerd 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).

De afgelopen jaren zijn de financiële processen van HbA beschreven, waarbij key controls zijn benoemd en belegd. Hier vindt ieder kwartaal monitoring en, indien noodzakelijk, bijsturing plaats. In 2017 is gestart met het beschrijven van de belangrijkste operationele processen. Dit wordt de komende jaren voortgezet. Ook binnen DHM zijn de belangrijkste operationele processen beschreven. DHM zet in op het operationaliseren van de nautische risico's, hiermee sluit DHM aan bij de wens van het ministerie van I&W om aantoonbaar in control te zijn ten aanzien van de operationele risico's en bij de gehanteerde werkwijze van zeehavens zoals Havenbedrijf Rotterdam.

5. Ten slotte

Bovenstaande Begroting 2019 en toelichting daarop geeft op hoofdlijnen inzicht in de toekomstige activiteiten en de daarbij gemoeide opbrengsten en kosten voor DHM.