Begroting

Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied 2025



CNB Noordzee kanaal gebied

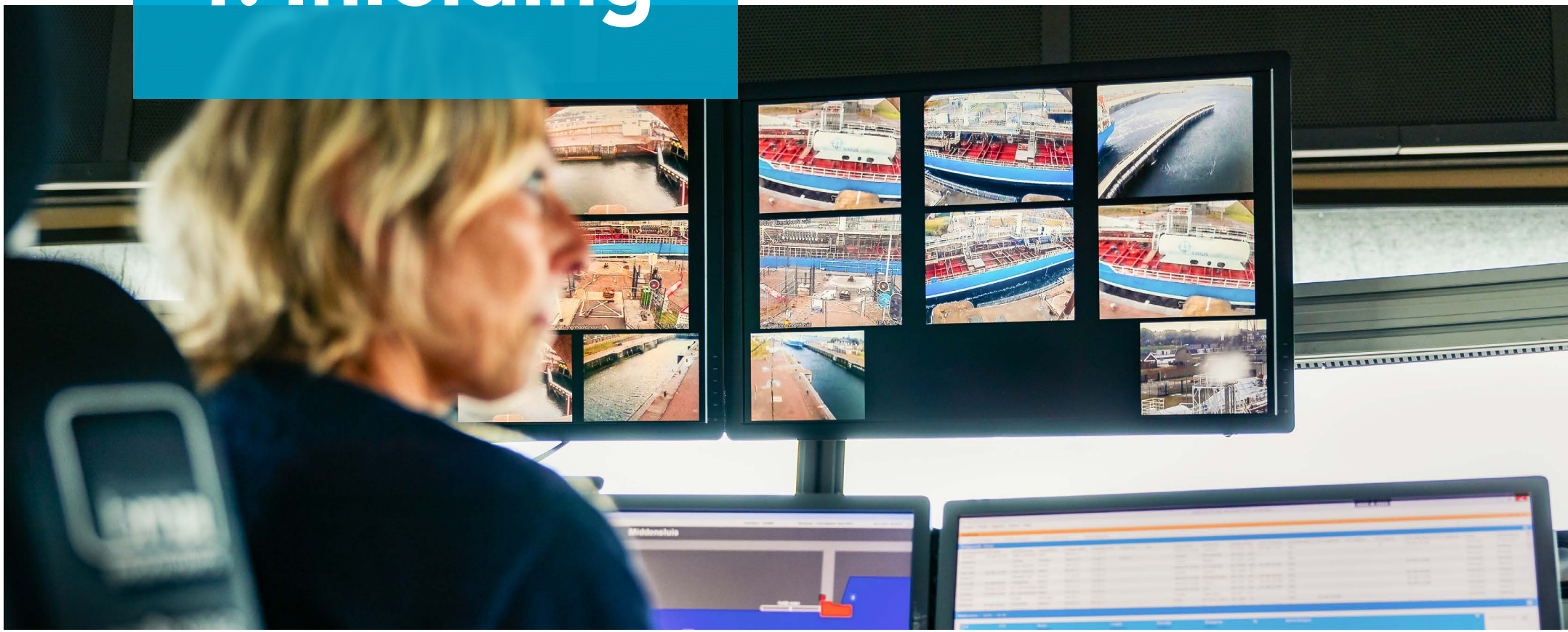
Be part of a better port Port of Amsterdam



Inhoud

1. Inleiding	3
2. Organisatie	5
2.1 Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied	6
2.2 Divisie Havenmeester van Port of Amsterdam	6
3. Ambities	7
3.1 Speerpunten Divisie Havenmeester 2024	8
3.2 Havenafvalstoffenplan	12
3.3 Verplichte paragrafen	13
4. Financiële begroting	14
4.1 Totaaloverzicht van Baten en Lasten	15
4.2 Detailoverzicht baten en lasten	16
4.2.1 Toelichting baten	17
4.2.2 Toelichting lasten	18
4.3 Activa en investeringen	21
4.4 Weerstandsvermogen en risicobeheersing	22
5. Tot slot	24

1. Inleiding



1. Inleiding

Sinds 1994 werken de zeehavengemeenten Amsterdam, Velsen, Zaanstad en Beverwijk samen in het Centraal Nautisch Beheer (CNB) Noordzeekanaalgebied. Dit samenwerkingsverband is opgericht om een veilige, vlotte en duurzame afwikkeling van het scheepvaartverkeer te bevorderen in het Noordzeekanaalgebied. De uitvoering van deze taak heeft het CNB Noordzeekanaalgebied belegd bij Divisie Havenmeester (DHM) van Port of Amsterdam (PoA).

Op grond van de Gemeenschappelijke Regeling (GR) van het CNB Noordzeekanaalgebied stelt het Bestuur van het CNB Noordzeekanaalgebied jaarlijks een begroting op. 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 PoA 2020-2025, die is samengesteld op basis van de regels van Boek 2 Titel 9 BW.

Voorliggende begroting 2025 van het CNB Noordzeekanaalgebied is een begroting op hoofdlijnen, aangezien de begroting van DHM pas in het vierde kwartaal van 2023 wordt vastgesteld, als onderdeel van de begroting van PoA. De Directeur van het CNB Noordzeekanaalgebied informeert de publieke mandaatgevers indien de definitieve begroting significant afwijkt.

De begroting is als volgt opgebouwd:

- **Hoofdstuk 2:** CNB Noordzeekanaalgebied en Divisie Havenmeester (DHM);
- **Hoofdstuk 3:** Ambities 2025;
- **Hoofdstuk 4:** Financiële begroting 2025.

2. Organisatie



2. Organisatie

2.1 Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied

Sinds 1994 werken de zeehavengemeenten Amsterdam, Velsen, Zaanstad en Beverwijk samen in het CNB Noordzeekanaalgebied. Dit samenwerkingsverband is opgericht om een veilige, vlotte en duurzame afwikkeling van het scheepvaartverkeer te bevorderen in het Noordzeekanaalgebied. De uitvoering hiervan heeft het CNB Noordzeekanaalgebied belegd bij DHM van PoA.

Het Bestuur van het CNB Noordzeekanaalgebied bestaat uit de havenwethouders van de vier CNB gemeenten. De voorzitter is de Wethouder Haven van de Gemeente Amsterdam. Daarnaast heeft het CNB Noordzeekanaalgebied een adviesraad, bestaande uit een vertegenwoordiger van Rijkswaterstaat en een vertegenwoordiger van Zeehaven IJmuiden NV en Tata Steel. De Directeur van het CNB Noordzeekanaalgebied is tevens Hoofd DHM.

2.2 Divisie Havenmeester van Port of Amsterdam

DHM voert in opdracht van drie mandaatgevers -het Rijk, het CNB Noordzeekanaalgebied en de Gemeente Amsterdam- publieke taken uit in het Noordzeekanaalgebied. Tevens is DHM integraal verbonden met PoA en draagt zij vanuit haar nautische deskundigheid en missie -veilig, vlot en duurzaam scheepvaartverkeer- bij aan de doelstellingen van PoA. DHM bestaat uit een afdeling Advies & Beleid en een afdeling Operatie. De afdeling Advies & Beleid ontwikkelt beleid en producten op basis van (internationale) wet- en regelgeving of actuele ontwikkelingen. De afdeling Operatie is verantwoordelijk voor de bediening van het sluizencomplex, de scheepvaartverkeersbegeleiding en toezicht en handhaving in het Noordzeekanaalgebied.

3. Ambities



3. Ambities

3.1 Speerpunten Divisie Havenmeester 2024

Visie Havenmeester 2030

DHM werkt vanuit de Visie Havenmeester 2030. Om tijdig in te spelen op toekomstige ontwikkelingen, zijn in deze visie ambities vastgesteld voor een veilig, vlot, duurzaam en digitaal scheepvaartproces. DHM heeft deze ambities vervolgens vertaald in vier programma's met concrete acties voor de middellange termijn: Bereikbare Haven, Veilige Haven, Schone Scheepvaart en Data-gedreven Havenmeester. De belangrijkste ambities en acties voor 2025 staan hieronder op hoofdlijnen toegelicht. .

Bereikbare haven

Het Programma Bereikbare Haven richt zich op het bereikbaar houden van de zeehavens in het Noordzee-kanaalgebied, nu en in de toekomst. De komende jaren zal DHM samen met PoA, Rijkswaterstaat en het Ministerie van I&W inzetten op het op orde houden van de toegang tot het Noordzeekanaalgebied, de vaarweg en de havenbekkens.

Speerpunten zijn het groot onderhoud en integraal baggerprogramma van het Noordzeekanaal, de tunneldekking van de beide Velsertunnels en het verwijderen van de restanten van de Velserspoortunnel. Daarnaast zijn het onderhoud en beschikbaarheid van het sluizencomplex IJmuiden en Oranjesluizen aandachtspunten als toegangspoorten voor het NZKG. Aan deze opgaven wordt gewerkt om veilige en vlotte scheepvaartafhandeling te kunnen bevorderen.

DHM zet zich actief in om zowel de ontwikkelingen op de Noordzee als van onze achterlandverbindingen te monitoren om tijdig in te kunnen spelen op ontwikkelen die invloed hebben op bereikbaarheid van de haven. Hieronder valt ook de beschikbaarheid over de Oranjesluizen.

We verwachten een toename van (semi-)autonome scheepvaart in de toekomst. Voortbordurend op ontwikkelingen uit 2024 is DHM zich aan het voorbereiden op vergunningverlening voor (semi-)autonoom varen op geselecteerde delen van het beheersgebied.

Als prioritaire risico's voor onze bereikbaarheid zijn een mogelijke tekort aan binnenvaartwachtplaatsen. DHM levert met een binnenvaartmonitor datagedreven inzicht in de historische en actuele bezettingsgraad van wachtplaatsen. Met deze monitor kunnen we een bijdrage leveren aan het ligplaatsenbeleid zodat ook door beschikbaarheid van wachtvoorzieningen de bereikbaarheid van de haven op orde blijft. Verder werkt DHM aan de implementatie van gemengd afmeren, vaststelling van zichtlijnen en vrijwaringszones in CNB-gebied. Bijzondere gelegenheid dit jaar is Sail 2025. Voor DHM is een Nautisch goed georganiseerde Sail met zo weinig mogelijk stremmingen of hinder voor de reguliere scheepvaart een goed resultaat. In regionaal verband wordt samengewerkt met mede overheden om dit evenement veilig te laten verlopen.

Data gedreven havenmeester

Het Programma Data gedreven Havenmeester heeft de ambitie om een veilig, vlot en duurzaam scheepvaartproces data gestuurd te ondersteunen. Hierdoor ontstaat een actueel beeld van de haven, is een betere voorspeling van aankomst- en vertrektijden van schepen mogelijk en verloopt de beoordeling van meldingen aan de Havenmeester zoveel mogelijk geautomatiseerd.

DHM zet in op de doorontwikkeling van het Haven Management Informatie Systeem (HaMIS) en de automatische beoordeling van scheepvaartmeldingen, zodat er steeds efficiënter en meer risico-gestuurd wordt gewerkt.Daaraan gekoppeld werken we aan tools en methodes om capaciteit en mensen zo doelmatig mogelijk in te zetten. Data en risico analyses vormen hiervoor een belangrijke bouwsteen.

We bouwen in 2025 voort op de resultaten ten aanzien van de voorspelbare haven. Afhankelijk van de uitkomst van de eerste modellen om de scheepvaartplanning te voorspellen werken we aan concrete toepassingen die onze nautische partners in staat stellen om samen met ons in te spelen op deze voorspellingen.

De werkprocessen in de operatie worden verder voorzien van beslisondersteuning, zodat de beoordeling objectiever wordt en tevens steeds belangrijker in de keuzes waar we bijvoorbeeld onze inspectiecapaciteit op inzetten. In 2025 werken we tevens aan de aanpassingen die noodzakelijk zijn om onze werkwijze conform de EMSWe verordening in te richten.

Veilige haven

Veiligheid is één van de kerntaken van de DHM en randvoorwaarde voor alle activiteiten in de haven. Het doel van het Programma Veilige Haven is om veiligheidsincidenten te voorkomen en als deze zich toch voordoen, zo goed mogelijk te beheersen.

Een belangrijke taak is werken aan verbetering van de nautische veiligheid. DHM doet dit met de Nautische veiligheidssystematiek, een data en risico gestuurde werkwijze volgens een plan-do-check-act cyclus. Door steeds betere registratie en kennis van risicofactoren in het Noordzeekanaalgebied is DHM steeds beter in staat om verbetermaatregelen te formuleren. DHM ziet het gelet op de steeds grotere druk op de vaarwegen en havens vanuit allerlei ontwikkelen als haar taak om het huidige veiligheidsniveau ook de komende jaren op peil te houden.

Het is de ambitie om in 2025 méér inzicht te hebben in veiligheidsrisico's die de haven en havenprocessen kunnen verstoren. Om dit te bereiken ontwikkelt DHM een veiligheidsmonitor voor het CNB-gebied. De eerste resultaten verwacht DHM eind 2025 gereed te hebben.

In 2025 wordt het vijfjaarlijkse evenement Sail georganiseerd. Het meerdaagse evenement is één van de grootste publiek-trekkers in Nederland, welke wordt gekenmerkt door fysieke veiligheidsaspecten op zowel land als water. Het evenement omvat inmiddels meer dan alleen het bezoek van schepen aan de haven van Amsterdam, welke door de Stichting Sail Amsterdam wordt georganiseerd. Het raakt alle gemeenten, politie-eenheden, arrondissementen en veiligheidsregio's (driehoeken).

Schone Scheepvaart

De ambitie van het Programma Schone Scheepvaart is dat in 2050 de scheepvaart in de haven emissievrij is. DHM werkt hier de komende jaren in mijlpalen naartoe. De komende jaren wordt ingezet op:

In 2023 is de haven gereed gemaakt voor het veilig kunnen bunkeren van methanol via truck-to-ship bunker operaties. Dit wordt de komende jaren doorontwikkeld naar ship-to-ship methanol bunkeroperaties. Het bunkeren van waterstof in gecomprimeerde vorm was al mogelijk. De haven wordt voor 2025 ook voorbereid op het veilig faciliteren van waterstof in vloeibare vorm (cryogeen). De externe veiligheid voor

het bunkeren van al deze verschillende vormen van scheepsbrandstoffen zal worden gemonitord met een zgn. dynamische bunkerkaart. Deze wordt vanaf 2024 ontwikkeld op basis van de bestaande (statische) LNG-bunkerkaart met een geplande uitrol in 2025.

Ook zal verder gewerkt worden aan groene zee- en binnenvaart corridors met andere havens. Het transport binnen deze corridors vindt duurzaam plaats. In het kader van de verduurzaming van de eigen vloot is de komende jaren ingezet op de bouw van een nieuw geheel emissieneutraal patrouillevaartuig middels een speciaal opgericht projectteam. Dit schip kan gezien worden als een prototype voor de ontwikkeling van een nieuwe generatie toekomstgerichte patrouillevaartuigen in het algemeen en specifiek voor het CNB-gebied.

In de komende jaren wordt gewerkt aan walstroom voor zeeschepen, zowel op vrijwillige als vanaf 2030 verplichte basis vanuit het EU “Fit for 55” pakket. Dit gebeurt op basis van een walstroom strategie vanuit het onderzoek “Afwegingskader in het Noorzeekanaalgebied.

Ook worden in verschillende gemeenten aan het Noordzeekanaal meerdere nautische- en landevenementen georganiseerd.

In 2025 wordt een update van het incentive systeem voor schone schepen, de wijze waarop ze opereren en het gebruik van schonere brandstoffen uitgerold. Ook blijven we, in samenwerking met projecten t.b.v. een ‘voorspelbare haven’ de scheepvaartprocessen optimaliseren om hiermee de emissie-uitstoot van schepen te verminderen.

De Sail In- en Out is per definitie ook dat deel van het evenement met interregionale effecten. Een goede voorbereiding op incidenten tijdens dit evenement in een complex netwerk met grensoverschrijdende aspecten is belangrijk. Het is dan ook de ambitie om een project regisseur veiligheid opdracht te geven om een efficiënte en effectieve samenwerking tussen overheden en partners te bewerkstelligen en zodoende goed voorbereid te zijn op incidenten tijdens Sail 2025.

3.2 Havenafvalstoffenplan

Haven Afval Plan (Bedragen in EUR)	Realisatie 2023	Budget 2024	Budget 2025	Budget 2026	Budget 2027	Budget 2028
Baten	4.464.783	4.620.000	4.758.600	4.901.358	5.048.399	5.199.851
Lasten	-3.584.816	-4.282.271	-4.410.740	-4.543.062	-4.679.354	-4.819.734
Saldo ter dekking exploitatiekosten uit het verleden	**879.967**	**337.729**	**347.860**	**358.296**	**369.045**	**380.116**

De baten van het Havenafvalstoffenplan (HAP) bestaan uit de milieuheffingen die bezoekende zeeschepen betalen. De lasten bestaan uit de vergoedingen die de inzamelaars van scheepsafval ontvangen en de beheerskosten voor de uitvoering van het HAP in het Noordzeekanaalgebied. Het HAP dient op de lange termijn saldoneutraal te zijn. Per jaar kan het resultaat echter positief of negatief zijn, doordat geïnde milieuheffingen en uitbetaalde vergoedingen niet altijd volledig op elkaar aansluiten. Dit komt onder andere door variaties in het aantal bezoekende zeeschepen, het percentage afgevende schepen en de hoeveelheid afgegeven afval.

Eventuele exploitatieresultaten worden door middel van tariefbijstellingen over de jaren genivelleerd. DHM rapporteert de resultaten van het HAP en de ingezamelde hoeveelheden jaarlijks aan het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat. In 2019 is de nieuwe Europese richtlijn voor havenontvangstvoorzieningen vastgesteld die per 1 januari 2023 is geïmplementeerd. Deze nieuwe richtlijn beoogt de afgifte van huisvuil en klein gevaarlijk afval zoveel mogelijk te stimuleren. Omdat schepen deze categorieën onbeperkt mogen afgeven, zal dit invloed hebben op de tarieven en financieringssystematiek. Hier worden in 2024 aanpassingen gedaan in de tarifering om het saldo zoveel mogelijk neutraal te houden.

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 Noordzeekanaalgebied gemandateerd aan DHM van PoA. De governanceregels 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



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 DHM van PoA.

De met de publieke taakuitoefening gemoeide kosten worden gedekt door PoA. Het saldo van Baten en Lasten van CNB Noordzeekanaalgebied bedraagt derhalve per definitie € 0. Voor het opstellen van de meerjarenbegroting is besloten voor de CNB begroting uit te gaan van de binnen PoA vastgestelde begroting 2024 en deze bedragen voor de opvolgende jaren te indexeren. Binnen PoA worden de meerjarenbegroting en detailbegroting van een los jaar niet meer gelijktijdig opgesteld, hierdoor is geen beschikbaarheid van een meerjarenbegroting en is dit de meest accurate werkwijze. Jaarlijks na het vaststellen van de begroting van PoA wordt deze vergeleken met de CNB begroting waarbij significante afwijkingen worden toegelicht.

Dekking Lasten door Havenbedrijf Amsterdam NV (Bedragen in EUR)	Realisatie 2023	Budget 2024	Budget 2025	Budget 2026	Budget 2027	Budget 2028
Baten (Dekking Havenbedrijf Amsterdam NV)	24.008.965	29.547.149	30.889.339	31.861.707	32.850.240	33.855.648
Lasten van Publieke Taakuitoefening	-24.008.965	-29.547.149	-30.889.339	-31.861.707	-32.850.240	-33.855.648
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 (Bedragen in EUR)	Realisatie 2023	Budget 2024	Budget 2025	Budget 2026	Budget 027	Budget 2028
Bedrijfsopbrengsten	4.742.435	4.820.000	4.964.600	5.113.538	5.266.944	5.424.952
Personeelslasten	-17.597.288	-20.111.117	-20.714.451	-21.335.884	-21.975.961	-22.635.239
Exploitatielasten	-6.715.166	-9.404.303	-9.686.433	-9.977.025	-10.276.336	-10.584.626
Operationele Lasten	-24.312.454	-29.515.421	-30.400.883	-31.312.910	-32.252.297	-33.219.866
Toegerekende Indirecte Kosten (overhead)	-2.381.387	-2.447.626	-2.528.590	-2.604.447	-2.682.581	-2.763.058
Afschrijvingen	-1.047.942	-1.054.759	-1.422.642	-1.555.234	-1.688.804	-1.823.381
Financieringskosten	-1.009.617	-1.349.342	-1.501.825	-1.502.655	-1.493.503	-1.474.296
Bruto kosten van publieke taakuitoefening	-28.751.400	-34.367.149	-35.853.939	-36.975.245	-38.117.184	-39.280.601
Netto kosten van publieke taakuitoefening	**-24.008.965**	**-29.547.149**	**-30.889.339**	**-31.861.707**	**-32.850.240**	**-33.855.648**

4.2.1 Toelichting baten

De bedrijfsopbrengsten (€ 5,0 mln.) bestaan grotendeels uit de opbrengsten van het HAP zoals beschreven in §3.2. Deze opbrengsten zijn voor 2025 begroot op circa € 4,8 mln. en zijn ten opzichte van 2023 bijgesteld. Dit omdat met de in werking getreden nieuwe richtlijn een verdubbeling verwacht was in de afval annex V. Uiteindelijk is gebleken dat deze toename meeviel.

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 en de Havenbeveiligingswet. Naar aanleiding van de nieuwe Gemeenschappelijke Regeling is besloten om per 2020 jaarlijks een vast bedrag per gemeente te vragen, op basis van de gemiddelde kosten van de afgelopen vijf jaar.

Voor Zaanstad is dit jaarlijks € 11.000,-, voor Beverwijk € 6.000,- en voor Velsen € 36.000,-. Deze bedragen worden elke drie jaar geïndexeerd en indien nodig periodiek aangepast. De afspraken hierover zijn vastgelegd in de dienstverleningsovereenkomst die met elke gemeente is gesloten. Gemeente Amsterdam betaalt geen directe vergoeding aan het CNB Noordzeekanaalgebied, aangezien PoA de kosten voor de Gemeente Amsterdam draagt, conform de afspraken die hierover zijn gemaakt in het Havenmeesterconvenant.
Tot slot ontvangt DHM een vergoeding voor de verhuur van de simulator en voor het gebruik door andere havens, van een door DHM ontwikkelde tool.

4.2.2 Toelichting lasten

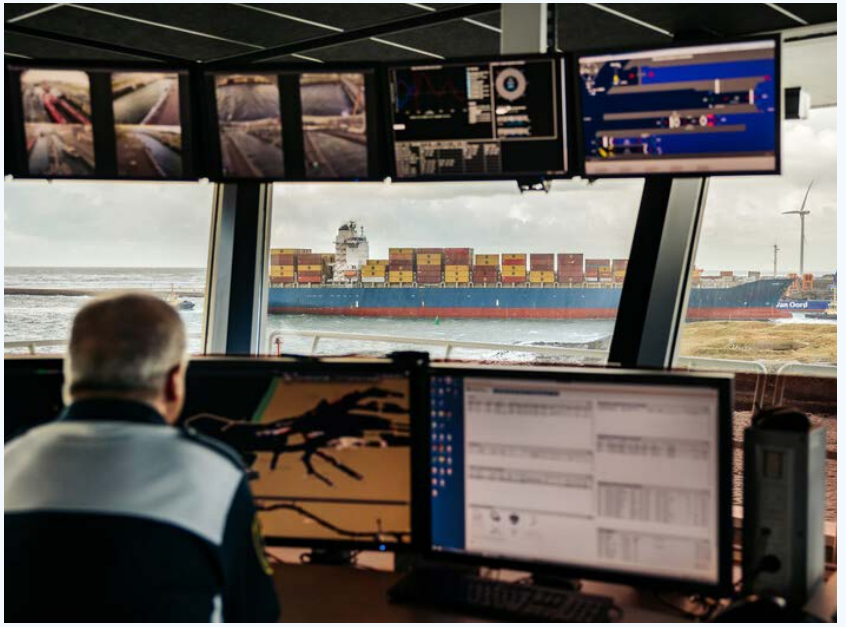
De totale bruto lasten van de publieke taakuitoefening door het CNB Noordzeekanaalgebied, inclusief toegerekende indirecte kosten, afschrijvingen en financieringslasten, zijn voor 2025 begroot op € 35,8 mln. Dit lichten we hieronder toe.

Operationele lasten

De operationele lasten zijn onder te verdelen in personele lasten en exploitatielasten. De operationele lasten zijn de komende jaren (2025 t/m 2028) begroot tussen de € 30,4 en de € 33,2 mln.

Personeelslasten

De personeelslasten (salarissen, opleidingskosten en kosten voor inhuur van extern personeel) stijgen in 2025 ten opzichte van 2023 met € 3,1 mln (18%). Deze stijging zit in de lagere personeelslasten in 2023 met 3% niet ingevulde FTE en komt door CAO verhogingen per 1 april 2024.



Ook in de jaren na 2024 is er rekening gehouden te verwachten CAO verhogingen, hier is 3% per jaar voor opgenomen. Daarnaast wordt in 2024 een VTS-blokgebied gesplitst, wat zorgt voor een toename in de begrote FTE.

Exploitatielasten

De exploitatielasten stijgen in 2025 ten opzichte van 2023 met € 2,9 mln. De exploitatielasten die voor 2025 zijn begroot, zijn gebaseerd op de vastgestelde begroting 2024 van PoA en geïndexeerd met 3%. De stijging in de lasten is vooral te verklaren door de hogere kosten in met name de nautische beheer en onderhoudskosten, onderzoeks- en advieskosten, ICT kosten en Marketing en communicatiekosten:

- Er is voor 2024 en 2025 ingezet op extra huur vaartuigen bij het zoutwaterprotocol (€ 0,4 mln), naar aanleiding van de verzilting in 2022. In 2023 is hier uiteindelijk geen gebruik van gemaakt. Van een aantal vaartuigen is het onderhoud in 2023 doorgeschoven naar de volgende jaren (€ 0,3 mln). Voor de kosten voor de HAP wordt nog rekening gehouden met een marge van 14%, zo ook in de begroting (€0,8 mln). Met behulp een nieuw te ontwikkelen HAP dashboard wordt het mogelijk de kosten beter in kaart te brengen en hier in de toekomst een betere schatting geven.
- Naast het onderhoud zijn ook een aantal onderzoeken doorgeschoven naar opvolgende jaren (€0,3 mln)
- Er wordt meer ingezet op verbetering en ontwikkeling van de software (€ 1,0 mln). Dit bevat de ontwikkelkosten van PortBase, HaMis en Walradar.
- Er is een bedrag van € 0,1 mln begroot voor de sponsoring van SAIL Amsterdam 2025.

Toegerekende indirecte kosten

De toegerekende indirecte kosten zijn voor 2025 begroot op €2,5 mln. Deze 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, Informatie en Documentatie en Facilitaire Zaken.

Afschrijvingen

De afschrijvingen betreffen de afschrijvingen op de materiële vaste activa (vaartuigen, hardware en huisvesting) en immateriële vaste activa (software) van DHM. Deze afschrijvingen nemen de komende jaren toe, met name door nieuwe investeringen in vaartuigen (hybridiseren van bestaande vaartuigen en een investering in het representatievaartuig). Daarnaast ook de opgeleverde nieuwbouw aan de Capriweg en de begrote investeringen in digitalisering.

Financieringskosten

De financieringskosten zijn berekend als vast percentage (7,5%) over de gemiddelde geprognosticeerde boekwaarde van de materiële en immateriële vaste activa van DHM. Het gehanteerde percentage staat nader toegelicht in het document 'Administratieve grondslagen voor begroting en verantwoording over de publieke taakuitoefening door het CNB/DHM uit hoofde van het Havenmeesterconvenant'.

Berekende Financieringskosten (Bedragen in EUR)	Realisatie 2023	Budget 2024	Budget 2025	Budget 2026	Budget 2027	Budget 2028
Boekwaarde begin	10.926.314	15.996.812	19.985.653	20.063.011	20.007.777	19.818.973
Boekwaarde eind	15.996.812	19.985.653	20.063.011	20.007.777	19.818.973	19.495.592
Gemiddelde Boekwaarde	13.461.563	17.991.233	20.024.332	20.035.394	19.913.375	19.657.283
Financieringskosten (7,5%)	**-1.009.617**	**-1.349.342**	**-1.501.825**	**-1.502.655**	**-1.493.503**	**-1.474.296**

De gemiddelde boekwaarde stijgt de komende jaren, met name door de verwachte investeringen.

4.3 Activa en investeringen

Activa

De materiële vaste activa van DHM bestaan uit een vloot van vier patrouilleschepen, een representatievaartuig, enkele pontons en een pompunit op een ponton. In 2023 is verder geïnvesteerd in de vervanging van het representatievaartuig en bijbehorend botenhuis. Daarnaast is de ombouw van één van de patrouillevaartuigen naar een vaartuig met hybride aansturing afgerond. Ook beschikt DHM over een tweetal panden aan de Capriweg. In 2020 is een nieuw pand opgeleverd met kantoorruimte, een werkplaats en magazijn. Het oude pand is destijds verbouwd tot een trainings- en opleidingslocatie.

In immateriële vaste activa is ook in 2023 geïnvesteerd in de vervanging van de simulator.

Investeringen

Een aantal investeringen uit 2023 waren doorgeschoven naar 2024. We laten een aantal bestaande vaartuigen ombouwen voor hybride gebruik en het nieuwe representatievaartuig wordt opgeleverd. Investeringen hierin zijn al gestart en naar verwachting in 2024 afgerond.

Daarnaast vinden jaarlijks investeringen plaats voor de ontwikkeling van informatiesystemen (zoals HaMIS, Walradar en Portbase). Deze investeringen staan echter over het algemeen niet op de balans, aangezien PoA vaak geen eigenaar is van deze systemen. Doorlopende contractonderhandelingen waarin ook eigendom gespreksonderwerp is, kan deze verantwoording veranderen.

In 2025 zal het totale investeringsvolume naar verwachting € 1,5 mln. bedragen.



4.4 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Met ingang van 2016 moeten gemeenten en provincies een uniforme basisset van financiële kengetallen opnemen 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 Noordzee-kanaalgebied in staat is aan zijn 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 doel van risicobeheersing en interne controle binnen PoA is om risico's te identificeren, te beheersen en om hierover te rapporteren. De aanpak 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 binnen PoA.

De afgelopen jaren is het volledige risicomanagement systeem binnen PoA geëvalueerd en herzien. Hierbij zijn alle aspecten van risicomanagement behandeld en is specifiek aandacht besteed aan de mogelijke afwijkingen van DHM ten opzichte van de NV. De risico's zijn opnieuw bepaald en gewogen binnen Divisie Havenmeester. Tevens zijn deze risico's voorzien van een intern beheersingsplan waarop vanaf 2023 periodiek gemonitord wordt. In een jaarlijkse cyclus zullen de risico's worden herzien, aangevuld en zal het controleplan waar nodig worden aangepast.
.

5. Tot slot



Bovenstaande begroting 2025 en de toelichting daarop geeft op hoofdlijnen inzicht in de toekomstige activiteiten en de daarmee gemoeide opbrengsten en kosten voor de DHM.

In lijn met 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.