Jaarrekening

Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied 2023



CNB Noordzee kanaal gebied

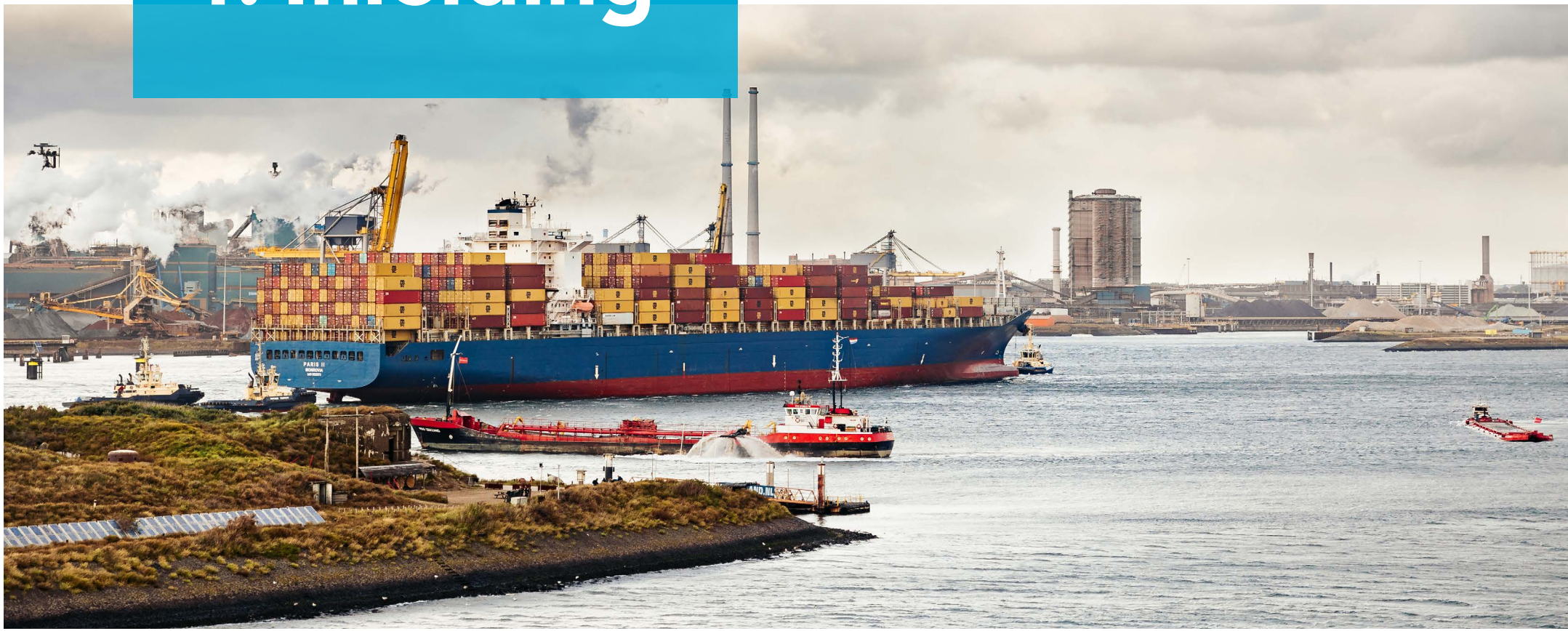
Be part of a better port Port of Amsterdam



Inhoud

1. Inleiding	3
2. Organisatie	5
2.1 Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied	6
2.2 Divisie Havenmeester van Port of Amsterdam	6
3. Wat hebben we in 2023 bereikt?	7
3.1 Divisie Havenmeester 2023	8
3.2 Havenafvalstoffenplan	16
3.3 Verplichte paragrafen	19
4. Financiële jaarrekening	21
4.1 Totaaloverzicht van Baten en Lasten	22
4.2 Toelichting lasten	23
4.3 Activa en investeringen	26
4.4 Weerstandsvermogen en risicobeheersing	26
5. Tot slot	28

1. Inleiding





1. Inleiding

Op basis van de Gemeenschappelijke Regeling (GR) van het Centraal Nautisch Beheer (CNB) Noordzeekanaalgebied stelt het CNB Bestuur jaarlijks een jaarrekening op over de baten en lasten van het afgelopen jaar.

Deze jaarrekening moet voldoen aan het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten en bevat daarom een balans en een overzicht van baten en lasten met een toelichting. Omdat Port of Amsterdam (PoA) het exploitatiesaldo van het CNB Noordzeekanaalgebied bijna volledig draagt, zijn er per balansdatum geen activa en passiva. In deze jaarrekening is daarom alleen een overzicht van baten en lasten opgenomen en geen balans.

De toelichting in de jaarrekening is als volgt opgebouwd:

- **Hoofdstuk 2:** CNB Noordzeekanaalgebied en Divisie Havenmeester (DHM)
- **Hoofdstuk 3:** Beleidsrealisaties 2023
- **Hoofdstuk 4:** Baten en lasten 2023

2. Organisatie

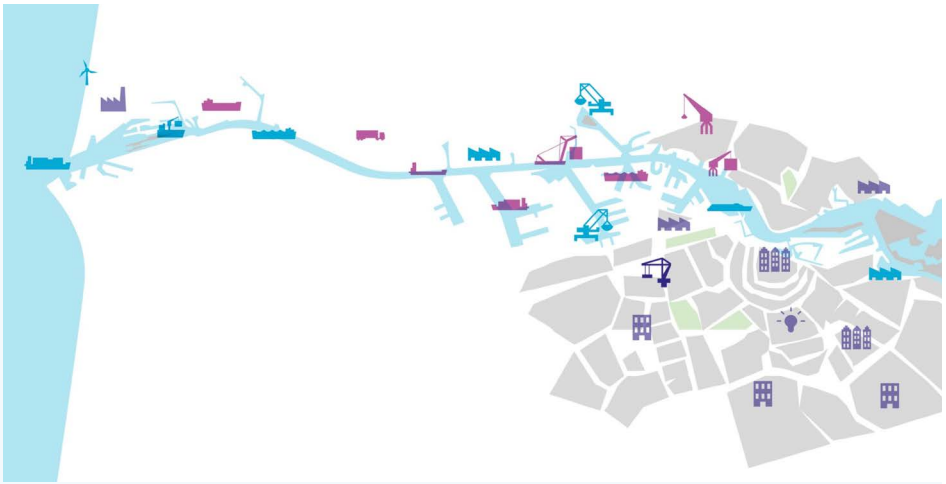


2. Organisatie

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. Wat hebben we in 2023 bereikt?



3. Wat hebben we in 2023 bereikt

3.1 Divisie Havenmeester 2023

Voor DHM werd 2023 vooral getekend door de samenwerking op bereikbaarheidsopgave in het Noordzeekanaalgebied. Diverse ontwikkelingen als onderhoud van nautische infrastructuur, klimaatverandering en de ruimtelijke ambities van partijen in het Noordzeekanaalgebied hebben invloed op de werkzaamheden van DHM. Door altijd in gesprek te blijven met de omgeving kon in 2023 gezamenlijk worden gewerkt aan de wijzen waarop aan deze opgaven het hoofd werd geboden en veilige en vlotte scheepvaart in CNB-gebied werd geborgd.



Onderhoud van nautische infrastructuur

Goede samenwerking met mandaatgevers was in 2023 van belang op dossiers die het onderhoud van de nautische infrastructuur in het Noordzeekanaal betreffen. Goede infrastructuur en duidelijke afspraken zijn randvoorwaardelijk voor het kunnen organiseren van veilig en vlotte scheepvaart. Dankzij de zeesluizen IJmuiden blijven het Noordzeekanaal-gebied, de havens van Amsterdam en de Europese achterlandverbindingen de komende decennia goed bereikbaar voor scheepvaart van de toekomst.
Voor een goede afwikkeling van het scheepvaartverkeer is het integraal baggerprogramma NZK cruciaal.

Daarnaast is een goede configuratie van het sluizencomplex nodig om ook kleine zeevaart, binnenvaart, nautisch dienstverlening én pleziervaart te kunnen accommoderen. Met partners als Rijkswaterstaat was DHM daarom in 2023 in gesprek om beschikbaarheid te garanderen en efficiënt toelatingsbeleid uit te kunnen voeren.

Klimaatverandering

2023 was volgens het KNMI het warmste én natste jaar sinds het begin van de metingen. Landelijk gemiddeld viel 1060 mm, normaal is dat 795 mm. 2023 was met een gemiddelde temperatuur van 11,8 °C ook het warmste jaar sinds 1901, het begin van de metingen. Het was ook een zeer zonnig jaar. Dit kwam vooral door de record zonnige junimaand. Beide recordeffecten hadden in 2023 impact op de afwikkeling van scheepvaart in het Noordzeekanaalgebied. Door middel van het in april 2023 vastgestelde Verziltingsprotocol van het CNB en RWS was het mogelijk om tijdig te reageren op aantredende verzilting en werden door optimalisatie van het schutbedrijf verdergaande maatregelen voorkomen. Daarnaast zorgde regenval gedurende de zomerperiode voor extra aanvoer van water via de rivieren.

In 2023 is door Rijkswaterstaat verder gewerkt aan de ‘Selectieve Onttrekking’, een belangrijk onderdeel van het project Zeesluis IJmuiden. Via de zeesluis stroomt bij het schutten meer zoutwater het Noordzeekanaal in dan bij het schutten door de Noordersluis het geval is. De selectieve onttrekking is een oplossing voor het selectief afvoeren van dit zoutwater om verzilting tegen te gaan. Tot oplevering in 2024 wordt bij kans op verzilting de Zeesluis doelmatig gebruikt voor scheepvaart die door getijde niet kan wachten op passage of i.v.m. de grootte van het schip door de Zeesluis moet. In andere gevallen wordt de Noordersluis gebruikt om de toevoer van zoutwater zoveel mogelijk te beperken.

In het najaar van 2023 leidde de uitzonderlijk natte herfst en stormen voor hoge waterstanden op zowel binnenwateren als op zee. Door een combinatie van hoog water en westerstorm Pia werd op 21 december de waterstand zee extreem hoog, bij IJmuiden tot NAP + 2,87. Om die reden werden er stormvloedmaatregelen genomen, zoals het stremmen van de Kleine-, Zuider- en Middensluis. De Noorder- en Zeesluis IJmuiden bleven open, omdat deze geschikt zijn tot een waterpeil NAP + 3,40. Deze maatregelen werden uitgevoerd conform het ‘Draaiboek Hoog water Sluizencomplex te IJmuiden’.

Geopolitieke situatie

In de afgelopen jaren veranderde de geopolitieke situatie in Europa en de wereld door de oorlog in Oekraïne en de spanningen in het Midden-Oosten. Door de oorlog en daaropvolgende maatregelen tegen Rusland stegen energieprijzen en inflatie sterk. De gevolgen waren wereldwijd merkbaar voor havens en scheepvaart. Op de operatie en uitvoering van de taken van het Centraal Nautisch Beheer waren de invloeden beperkt – deze zat met name in het handhaven en op schepen en goederen uit Rusland die onder de Europese sanctiepakketten vallen. De havenmeester is het bevoegd gezag om het havenverbod door middel van het toelatingsbeleid te handhaven. In het Midden-Oosten hebben met name de beschietingen van scheepvaart in de Rode Zee door de Houthi's impact op vaarroutes. Diverse rederijen besluiten om te varen en dat leidt tot toenemende kosten voor met name containervaart.

Regionale Havenverordening 2023

Eén van de instrumenten die DHM heeft om toe te zien op vellige en vlotte scheepvaart is de Regionale Havenverordening. Deze verordening bevat regels omtrent bevordering van goed havenbeheer, zoals het efficiënt gebruik, veiligheid, milieu en omgeving van de haven en voorziet in voorschriften over de kwaliteit van nautische dienstverlening. Gezamenlijk met de Divisie Havenmeester van het Havenbedrijf Rotterdam is in 2023 gewerkt aan een gelijkluidende verordening. Hiermee is de regelgeving voor kapiteins, schippers en agenten in beide havenregio's gelijk en worden gelijke standaarden gehanteerd. De nieuwe verordening is in alle CNB-gemeenten in werking getreden per 1 januari 2024. Met de wijziging werd regelgeving duidelijker en is de verordening beter ingericht op veranderingen op het gebeid van alternatieve brandstoffen in de toekomst.

Archivering backoffice

Als publiekrechtelijke gemeenschappelijke regeling is het Centraal Nautisch Beheer verplicht aan de Archiefwet te voldoen. Er moet verantwoording kunnen worden afgelegd over welke documenten niet worden bewaard en vernietigd en welke documentatie wettelijk verplicht moet worden gearchiveerd. In 2023 heeft DHM samen met het Havenbedrijf Amsterdam N.V. selectielijsten ontwikkeld op basis waarvan is vastgelegd welke informatie DHM archiveert en wat DHM vernietigt. Hiermee wordt minder energie verbruikt voor de opslag van documentatie en is het archiefbeheer geprofessionaliseerd.

Visie Havenmeester 2030

DHM werkt vanuit de Visie Havenmeester 2030 waarin ambities zijn vastgesteld voor een veilig, vlot, duurzaam en digitaal scheepvaartproces. Deze ambities zijn vertaald in vier programma's met concrete acties voor de middellange termijn: Bereikbare Haven, Veilige Haven, Schone Scheepvaart en Data-gedreven Havenmeester. De belangrijkste realisaties van deze programma's staan op de volgende bladzijde.

Bereikbare haven

De ambitie van het Programma Bereikbare Haven is om de bereikbaarheid van de zeehavens in het Noordzee-kanaalgebied en het achterland te borgen. Om dit te bereiken is actieve bijdrage een regionale (gebieds-) ontwikkelingen belangrijk. Daarnaast nemen we zelf maatregelen om veilige en vlotte scheepvaart te faciliteren.

Regionale ontwikkelingen

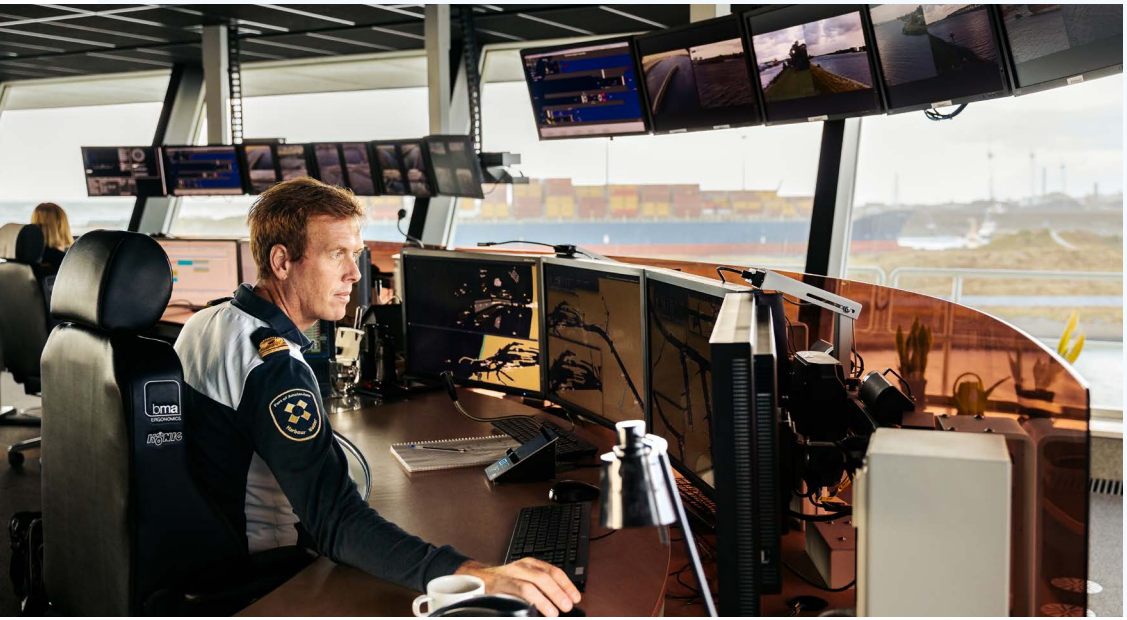
DHM werkt aan een bereikbaar Noordzeekanaalgebied door de belangen van vlotte en veilige scheepvaart te behartigen in gesprek met andere overheden en partners. Een goed resultaat van regionale samenwerking op ruimtelijk gebied is het Ontwikkelperspectief NOVEX Noordzeekanaalgebied. In dit ontwikkelperspectief zijn afspraken gemaakt over het samenbrengen van diverse ruimtelijke opgave zoals haveneconomie en industrie, woningbouw, gezonde leefomgeving, natuur, watermanagement, energietransitie en circulaire economie. Hierin staat onder andere de voorwaarde van voldoende nautische ruimte voor havengebonden activiteiten in de toekomst voordat DHM een transitie van de Houtrakpolder tot piekwaterberging zou onderschrijven.

Sprong over Het IJ - Inrichtingsplan Rijkswateren

Samen met de gemeenten Amsterdam en andere betrokken partijen is gewerkt aan de invulling met betrekking tot IJ- Oever verbindingen, waarbij onder andere de aandacht lag op de nautische inrichtingsplannen rond de optimalisatie van veerverbindingen, de toekomstige Oostbrug en de het tracé van de mogelijke IJbaan. De samenwerking had als doel het waarborgen van nautische infrastructuur bij ontwikkelen in de stad. Daarnaast is de gemeente Amsterdam in 2023 actief bezig geweest de planvorming voor Havenstad te ontwikkelen. DHM leverde kennis en informatie in de gemeentelijke werkgroep Havenstad.

Verziltingsprotocol

DHM heeft naar aanleiding van de droogte in 2022 samen met Rijkswaterstaat gewerkt aan een Verziltingsprotocol. Dit protocol is vastgesteld in april 2023 en zorgde ervoor dat DHM eerder werd geïnformeerd over de verziltingsopgave en tijdig anticiperende maatregelen kan nemen in het schutbedrijf om eventuele maatregelen later te voorkomen. Hiermee werd het mogelijk gemaakt om de havengebieden bereikbaar te houden en werd de havengemeenschap niet geraakt door schutbeperkingen.



Veilige en vlotte scheepvaart

Om te borgen dat zeevaart veilig kan ontmoeten op het Noordzeekanaal zijn nieuwe Passageregel Noordzeekanaal vastgesteld met een overzicht van passagepunten en criteria voor marginale schepen. Verder heeft DHM het toelatingsbeleid aangescherpt voor IJgeul schepen met een diepgang van meer dan 14,10 meter bij een deining van HE10. Dit was nodig omdat het vanwege de Zeesluis IJmuiden mogelijk is om bredere schepen te schutten.

DHM nam in 2023 tot slot deel aan diverse werkgroepen en trajecten waarin het belang van een bereikbare haven ter tafel komt. Het betreft onder andere de Scheepvaart adviesgroep Noordzee en het Landelijk overleg autonome scheepvaart. Met het Havenbedrijf Amsterdam N.V. werkt DHM samen in het Programma Bereikbaarheid en de projectgroep Energiehaven.

Data gedreven Havenmeester

De ambitie van het Programma Data gedreven Havenmeester is om op basis van data het scheepvaartproces te optimaliseren.

Datagedreven werken

Op basis van data heeft DHM namelijk een actueel beeld van

de haven, kan de aankomst- en vertrektijd van schepen beter worden voorspeld en verloopt de beoordeling van meldingen aan de havenmeester zoveel mogelijk geautomatiseerd.

In 2023 heeft de havenmeester stappen gezet in het realiseren van een eigen data analyse omgeving. Hierdoor wordt de afhankelijkheid van het centrale BI & Analytics team kleiner en kunnen we sneller inspelen op actuele ontwikkelingen en verzoeken.

Hamis

Het havenmanagement systeem is in 2023 op diverse onderdelen verbeterd. Zo is de havenkaart compleet vernieuwd waardoor deze technisch gezien weer jaren mee kan, is het beoordelen van de afvalstoffenmeldingen grotendeels gestandaardiseerd en vervolgens geautomatiseerd en hebben we de beoordeling van alle meldingen voor de agenten zo ingericht dat het mailverkeer op termijn verdwijnt doordat de actuele beoordelingen in het PCS kunnen worden opgezocht.

Voor het beter voorspellen van de vertrektijden van schepen is in 2023 gewerkt aan het uitbouwen van het PACT project, waarin data delen tussen diverse partijen wordt gefaciliteerd.

Na een jaar gebruik en optimalisatie hebben we voldoende data verzameld om te bepalen wat de bijdrage aan de scheepvaartplanning is en hoe hier een vervolg aan te geven.

Implementatie wettelijke verplichtingen

Qua wettelijke wijzigingen zijn de laatste werkzaamheden voor het invoeren van het nieuwe havenafvalplan afgerond (begin 2023) en hebben we de aanpassingen in de Loodsplichtregeling in de operationele processen en PEC-certificaten doorgevoerd.

Voor de invoering van de European Maritime Single Window environment-verordening is met name energie gestoken in het beïnvloeden van de uitwerking op Europees niveau zodat de voorwaarden zo goed mogelijk uitvoerbaar zijn voor het CNB. Wat betreft de voorbereidingen van de implementatie op nationaal niveau is het CNB afhankelijk van beleidskeuzes van het ministerie van I&W. Deze zijn in 2023 niet genomen waardoor de implementatie op nationaal niveau beperkt voorbereid kan worden. Kanttekening hierbij is dat het ministerie van I&W verwacht dat de deadline vanuit Europa in de loop van 2024 wordt bijgesteld.

Veilige haven

De ambitie van het Programma Veilige Haven is om data gedreven en risico gestuurd te werken aan een veilige haven en hiervoor een professionele incidentorganisatie gereed te hebben. In 2023 is de methodiek verder doorontwikkeld.

Havenbeveiliging

Op het gebied van havenbeveiliging zijn in 2023 de haven-veiligheidsbeoordelingen voor de vier CNB gemeenten vastgesteld, op basis van een nieuwe en innovatieve risk-based methodiek. Dit heeft geleid tot het verbreden van het nieuwe havenveiligheidsplan met de thema's ondermijning, cyber en activisme. Daarnaast was ook concreet aandacht voor havenbeveiliging, bijvoorbeeld bij de acties van Greenpeace en Kappen met Kolen gericht op het vervoer van kolen per schip en per trein.

Cybersecurity

Op het gebied van cyber security is een analyse gemaakt hoe cybersecurity verankerd kan worden in het Port Security proces bij het afgeven van beveiligingscertificaten aan havenfaciliteiten.



Ook is geacteerd op daadwerkelijke fysieke veiligheids-incidenten. Om nog beter voorbereidt te zijn is een vijfjarig Opleidings-, Trainings- en Oefenprogramma voor functionarissen in de crisisorganisatie aanbesteed en gestart. Verder zijn ook een aantal incidenten en voorvallen geëvalueerd en besproken met belanghebbenden in de havengemeenschap.

DOVN

De regionale afstemming over veiligheidsvraagstukken was in het Directeuren Overleg Veiligheid Noordzeekanaalgebied (DOVN), waar de Directeur CNB Noordzeekanaalgebied voorzitter van is. In het DOVN is de in 2023 opgestelde strategische agenda op het gebied van veiligheid besproken en door alle directeuren omarmd.

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. Voor 2023 zijn de highlights als volgt:

Nieuwe maritieme brandstoffen

De transitie van de scheepvaart naar nieuwe schone brandstoffen neemt een aantal decennia in beslag. We maken de haven gereed voor het veilig bunkeren van deze brandstoffen als LNG, methanol, waterstof en ammoniak In 2023 zijn de volgende acties uitgevoerd:

- De externe veiligheid van truck-to-ship bunkeroperaties voor genoemde brandstoffen is onderzocht en de resultaten zijn gepubliceerd.
- Drie openbare ligplaatsen zijn gereed gemaakt voor het bunkeren van deze nieuwe brandstoffen voor de scheepvaart.
- Een eerste leverancier van methanol is geaudit op het veiligheidsmanagement. Middels de Clean Marine Fuels werkgroep van IAPH, die wordt voorgezeten door DHM, hebben we de benodigde bunkerveiligheidschecklisten voor methanol ontwikkeld en internationaal gepubliceerd.

Eigen vloot

Naast dat Port of Amsterdam haar bestaande patrouillevaartuigen geschikt maakt voor nieuwe biobrandstoffen is in 2023 een project gestart om een van de vaartuigen te vervangen door een nieuw emissievrij patrouilleschip.
Door volledig over te stappen op B100 hebben is ca. 450 ton aan CO_2 bespaard t.o.v. 2022.

Walstroom

Nieuwe binnenvaartwachtplaatsen hebben walstroom gekregen en het DHM-beleid voor hoofdmotor- en generatorverbod voor binnenvaartligplaatsen met walstroom is in 2023 aangepast en geïmplementeerd.

Optimale scheepvaartprocessen en stimuleren van de scheepvaart

DHM blijft werken aan het optimaliseren van scheepsbezoeken en het daarmee verlagen van emissies door het verbeteren van processen en de (digitale) infrastructuur - zie ook Data Gedreven Havenmeester. In 2023 is het project "Emissions at berth" binnen de Environmental Shipping Index (ESI) afgerond. DHM was projectleider voor de ontwikkeling van deze module die nu door havens wereldwijd gebruikt kan worden. Voor het NZGK werd deze als eerste geïmplementeerd.

Scheepsafval

In 2022 is op basis van Europese regelgeving nieuw beleid ontwikkeld voor de inzameling van afval van de zeescheepvaart. De implementatie van deze grote wijzigingen en de hiermee noodzakelijke aanpassingen in de HAP-applicatie, welke de financiële stromen van de inzamelingen in het CNB-gebied beheert, is gedurende 2023 afgerond.

Overige emissies

In 2023 is onderzoek naar een verbod op open-loop scrubbers geïnitieerd. Het Ministerie van IenW is verzocht om te onderzoeken wat de gevolgen zijn van het gebruik van deze wasinstallaties voor scheepsuitlaatgassen die hun afvalwater lozen in het NZKG. Daarnaast wordt onderzocht of een lokaal verbod mogelijk is en wat de economische gevolgen daarvan zouden zijn.

DHM heeft dit jaar openbare ligplaatsen aangewezen voor ontgassen en ventileren van binnenvaarttankschepen. Wetgeving die het varend ontgassen door deze schepen verbiedt zal op 1 juli 2024 van kracht worden.

3.2 Havenafvalstoffenplan

DHM voert het Havenafvalstoffenplan (HAP) uit namens de vier CNB-gemeenten in het Noordzeekanaalgebied.
De baten van het HAP bestaan uit de milieuheffingen die worden geïnd van bezoekende zeeschepen. De lasten bestaan uit de vergoeding die wordt uitbetaald aan de inzamelaars in het Noordzeekanaalgebied. De exploitatie van het HAP dient op de lange termijn saldoneutraal te zijn. Het resultaat kan per jaar positief of negatief zijn, doordat de geïnde milieuheffingen en uitbetaalde vergoedingen niet altijd volledig op elkaar aansluiten.

Dit komt doordat het aantal bezoekende schepen kan variëren, evenals het percentage afgevende schepen en de hoeveelheid afgegeven afval. Dit wordt door middel van tariefbijstellingen over de jaren genivelleerd. De afwijkingen ten opzichte van budget en voorgaand jaar worden in dit hoofdstuk nader toegelicht.

Per 1 januari 2023 is de nieuwe Europese richtlijn voor het HAP geïmplementeerd. Deze richtlijn beoogt de afgifte van huisvuil en klein gevaarlijk afval zoveel mogelijk te stimuleren. Dit betekent dat bezoekende schepen deze afvalstoffen tijdens het bezoek onbeperkt mogen afgeven. Om de kosten hiervoor te dekken, is de milieubijdrage van schepen voor 2023 verhoogd. Belangrijkste wijziging was de doorvoer van een 30% indirecte financiering van annex V (huisvuil en klein gevaarlijke afval) naar een 100% indirecte financiering.

Met inwerkingtreding van het nieuwe Havenafvalplan zijn milieubijdragen doorgevoerd die aan de zeeschepen in rekening worden gebracht. Een onbekende factor bij de berekening van de te hanteren hoogten van de milieubijdrage was het te verwachten afgiftegedrag van annex V door de ingevoerde 100% indirecte vergoeding. Bij de vaststelling van de milieubijdragen voor 2023 is uitgegaan van een simulatie-scenario met een netto resultaat van ongeveer € 0,3 miljoen.

In werkelijkheid week het daadwerkelijk afgiftegedrag erg af van de verwachting en bedraagt het netto resultaat ongeveer € 1,0 miljoen. Voor de administratieve lasten voor de uitvoerende organisatie inclusief de benodigde ICT-applicaties (inclusief afschrijving) wordt een jaarlijkse post van € 0,3 miljoen opgenomen.

De ruim € 0,6 miljoen afwijking van het totale werkelijke netto overschot in 2023 versus het totale begrote netto overschot heeft verschillende oorzaken, die uit de analyse naar voren komen:

- Een verwachte groei van het percentage afgevende schepen annex V naar 100% is er niet geweest, maar is stabiel gebleven rond de 80 %. Dit scheelt € 0,2 miljoen in vaste voorvaarkosten en € 0,1 miljoen aan variabele kosten voor niet ingezameld afval.
- Een ingeschatte verhoging van de kosten annex V in de begroting per afgevende call van €100,-- bleek lager en gemiddeld op €50,-- te liggen. Ook dit scheelt ruim 2 ton totaal.

- Voor annex I bleef het percentage afgevende schepen stabiel rond de 15%.Per inzameling werd er iets meer ingezameld en gemiddeld waren de kosten rond de €50,- hoger per afgifte. Op het totaal was het verschil van 40K relatief gering.



In 2023 is er ongeveer 15.500 m^3 Annex I (olierestanten uit de machinekamers) ingezameld, ongeveer 20.500 m^3 huisvuil (annex V) en ruim 3000 m^3 klein gevaarlijk afval (annex V). Dit is een forse stijging ten opzichte van de ingezamelde hoeveelheden in 2022, vooral voor de categorie annex V. Dit ondanks het feit dat er minder (HAP-plichtige) zeeschepen in 2023 in de regio een bezoek hadden dan in 2022. Gemiddeld genomen steeg dan ook de hoeveelheid afval per afgifte.

Het resultaat van het HAP was in 2023 als volgt:

Haven Afval Plan (Bedragen in EUR)	Realisatie 2023	Budget 2023	Realisatie 2022	Verschil Budget	%	Verschil 2022	%
Baten	4.464.783	5.130.528	2.449.173	-665.745	-13%	2.015.610	11%
Lasten	-3.584.816	-4.891.726	-2.396.813	1.306.910	-27%	-1.188.003	25%
Saldo ter dekking exploitatiekosten uit het verleden	**879.967**	**238.802**	**52.360**	**641.165**	**268%**	**827.607**	**-386%**

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 de Directeur CNB Noordzeekanaalgebied, tevens hoofd van 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 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 Noordzeekanaalgebied kent geen verbonden partijen.

Grondbeleid
Het CNB Noordzeekanaalgebied heeft geen eigen grond.

4. Financiële jaarrekening



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 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 opgesteld op basis van de regels van Boek 2 Titel 9 BW.

Dekking Lasten door Havenbedrijf Amsterdam NV (Bedragen in EUR)	Realisatie 2023	Budget 2023	Realisatie 2022	Verschil Budget	%	Verschil 2022	%
Baten (Dekking Havenbedrijf Amsterdam)	24.008.965	26.945.571	23.990.748	-2.936.606	-11%	18.217	0%
Lasten van Publieke Taakuitoefening	-24.008.965	-26.945.571	-23.990.748	2.936.606	-11%	-18.217	0%
Saldo	-	-	-	-	-	-	

4.2 Detailoverzicht baten en lasten

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

Totale kosten van publieke taakuitoefening (Bedragen in EUR)	Realisatie 2023	Budget 2023	Realisatie 2022	Verschil Budget	%	Verschil 2022	%
Bedrijfsopbrengsten	4.742.435	5.332.528	2.667.164	-590.093	-11%	2.075.271	78%
Personeelslasten	-17.597.288	-18.632.399	-16.632.835	1.035.111	-6%	-964.453	6%
Exploitatielasten	-6.715.166	-9.614.844	-6.302.775	2.899.678	-30%	-412.390	7%
Operationele Lasten	-24.312.454	-28.247.242	-22.935.611	3.934.789	-14%	-1.376.843	6%
Toegerekende Indirecte Kosten (overhead)	-2.381.387	-2.391.008	-2.104.425	9.621	0%	-276.962	13%
Afschrijvingen	-1.047.942	-591.751	-868.236	-456.191	77%	-179.706	21%
Financieringskosten	-1.009.617	-1.048.098	-749.641	38.481	-4%	-259.977	35%
Bruto kosten van publieke taakuitoefening	-28.751.400	-32.278.099	-26.657.912	3.526.699	-11%	-2.093.487	8%
Netto kosten van publieke taakuitoefening	**-24.008.965**	**-26.945.571**	**-23.990.748**	**2.936.606**	**-11%**	**-18.217**	**0%**

4.2.1 Toelichting bedrijfsopbrengsten

De totale bedrijfsopbrengsten van de publieke taakuitoefening door het CNB Noordzeekanaalgebied waren in 2023 € 4,7 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 (Velsen € 36.000, Zaanstad € 11.000 en Beverwijk € 6.000), verhuur van de simulator en doorbelasting aan andere havens voor het gebruik van een IT-applicatie.

De opbrengsten zijn lager dan begroot. Door de implementatie van de nieuwe HAP-richtlijn was de verwachting een verdubbeling van de opbrengsten en lasten. Zoals aangegeven in hoofdstuk 3.2 is een verwachte groei van het percentage afgevende schepen annex V naar 100% uitgebleven, maar is de hoeveelheid afgifte wel fors gestegen. Dit draagt uiteindelijk bij aan de toename in opbrengsten t.o.v. 2022.

4.2.2 Toelichting lasten

De totale bruto kosten van de publieke taakuitoefening door het CNB Noordzeekanaalgebied, inclusief de toegerekende indirecte kosten, afschrijvingen en financieringslasten, zijn in 2023 toegenomen tot bruto € 28,8 mln.

Operationele lasten

De operationele lasten die direct aan DHM zijn toe te schrijven, waren in 2023 lager dan begroot (€ 4,0 mln), maar wel hoger dan gerealiseerd in 2022 (€ 1,4 mln). Deze operationele lasten bestaan uit personele lasten en exploitatielasten.

Personele lasten

De personele lasten zijn uit te splitsen naar loonkosten voor personeel van DHM, overige personeelslasten (met name opleidingskosten) en kosten van externe inhuur. De personeelskosten waren in 2023 minder dan begroot (€ 1,0 mln lager), maar wel hoger dan in 2022 (€ 1,0 mln). De afname ten opzichte van budget wordt veroorzaakt doordat er gemiddeld 3% minder FTE in dienst was. Bepaalde vacatures bleven langer openstaan dan begroot. Ook de kosten voor

opleidingen zijn uiteindelijk lager dan begroot, met name doordat het gebruik van het budget voor de persoonlijke opleidingen beperkt zijn gebleken.

Exploitatielasten

De exploitatielasten van DHM bestaan vooral uit nautische kosten van de vaartuigen (onderhoud en brandstof). Daarnaast ook de kosten voor het inzamelen van afvalstoffen in het kader van het Havenafvalstoffenplan, advieskosten, verzekeringen (aansprakelijkheid en vaartuigen) en kosten van de nautische ICT-systemen die het primaire scheepvaartproces ondersteunen (o.a. Walradar, HaMIS en Portbase). De exploitatielasten waren in 2023 € 2,9 mln lager dan begroot en wordt veroorzaakt door:

- Door het afwijkende resultaat van de HAP (zie toelichting § 3.2) komen de totale kosten voor HAP inzameling op de rekening lager uit dan begroot (€ 1,3 mln).
- Verder worden de ontwikkelkosten voor de nautische ICT-systemen als investering beschouwd in plaats van kosten en zorgt dit boekhoudkundig voor een kostenverlaging (€ 0,8 mln).
- Overige besparingen (€ 0,8 mln) zitten o.a. in minder ingehuurde sleepcapaciteit doordat het verziltingsniveau dit jaar binnen de grenswaarden bleef. Daarnaast zijn er besparingen door de opgelopen vertragingen in de werfbeurten en het doorschuiven van onderzoeken naar 2024.

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, Documentatie & Informatie, 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 2023 in lijn met de begroting.

Afschrijvingen

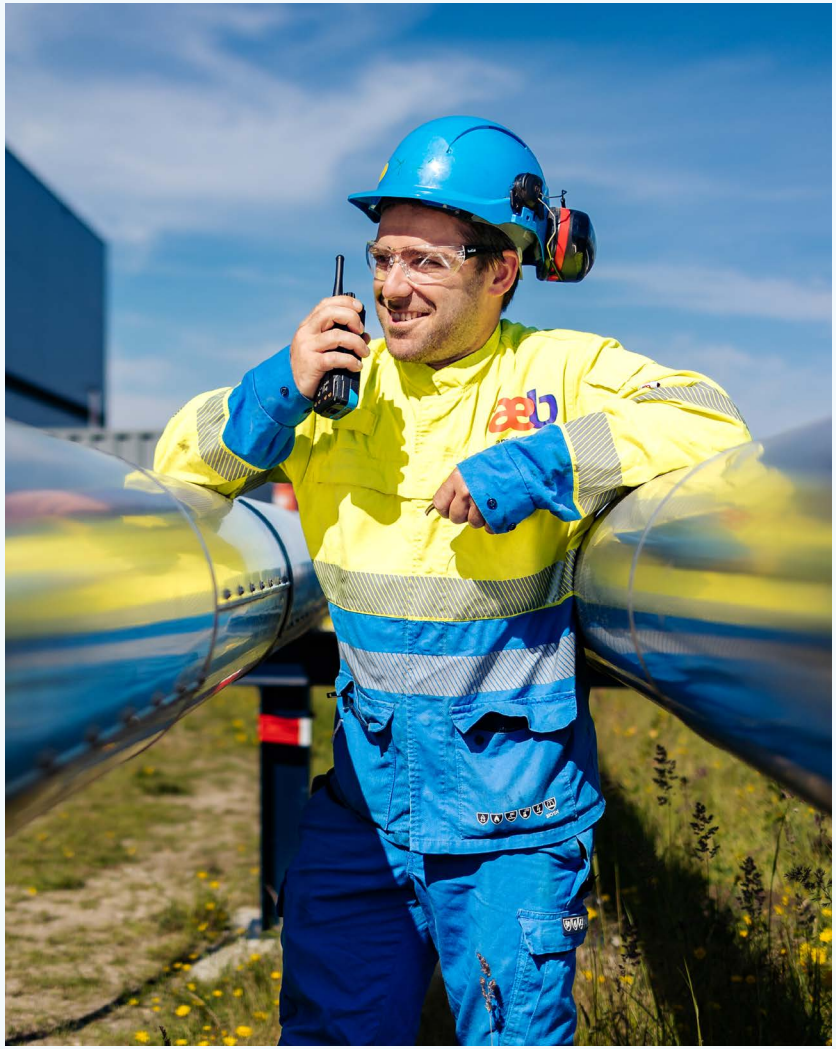
De gerealiseerde afschrijvingen in 2023 liggen € 0,5 mln boven begroting. Dit komt voornamelijk doordat er enkele grote investeringen in 2023 hebben plaatsgevonden, met name vervanging van het representatievaartuig en verduurzaming van de patrouillevaartuigen. Deze projecten zijn deels vanuit 2022 vooruit geschoven en in 2023 gerealiseerd. Derhalve hebben de investeringen ook geleid tot extra afschrijvingen.

Financieringskosten

De financieringskosten worden berekend als vast percentage (7,5%) over de gemiddelde 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'.

De financieringskosten waren in 2023 in lijn met de begroting.

Berekende Financieringskosten (Bedragen in EUR)	Realisatie 2023	Budget 2023	Realisatie 2022	Verschil Budget	%	Verschil 2022	%
Boekwaarde begin	10.926.314	10.926.314	9.064.103	-	0%	1.862.211	21%
Boekwaarde eind	15.996.812	17.022.964	10.926.314	-1.026.151	-6%	5.070.498	46%
Gemiddelde Boekwaarde	13.461.563	13.974.639	9.995.208	-513.076	-4%	3.466.355	35%
Financieringskosten (7,5%)	-1.009.617	-1.048.098	-749.641	38.481	-4%	-259.977	35%



4.3 Activa en investeringen

De materiële vaste activa van DHM bestonden in 2023 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 representatie-vaartuig en bijbehorend botenhuis. Daarnaast is de ombouw van één van de patrouillevaartuigen naar een vaartuig met hybride aansturing nagenoeg 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 verbouwd tot een trainings- en opleidingslocatie en in 2023 opgeleverd.

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

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 gaan we in op de waarde van deze kengetallen voor het CNB Noordzeekanaalgebied.

Omdat het weerstandsvermogen van het CNB Noordzeekanaalgebied grotendeels afhankelijk is van de situatie waarin PoA N.V. zich bevindt, verwijzen wij ook naar de jaarrekening van PoA om inzicht te geven in onderstaande punten. De jaarrekening is te vinden op de website van PoA.

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 zijn financiële verplichtingen te voldoen. Omdat 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.

5. Tot slot



Bovenstaande jaarrekening 2023 en bijbehorende toelichting geeft op hoofdlijnen inzicht in de activiteiten die het CNB Noordzeekanaalgebied in 2023 heeft ontplooid met de daaraan gelieerde baten en lasten. Daarmee hebben we een goede basis gelegd voor de initiatieven die in 2024 worden genomen.

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.