CONCEPT

Begroting

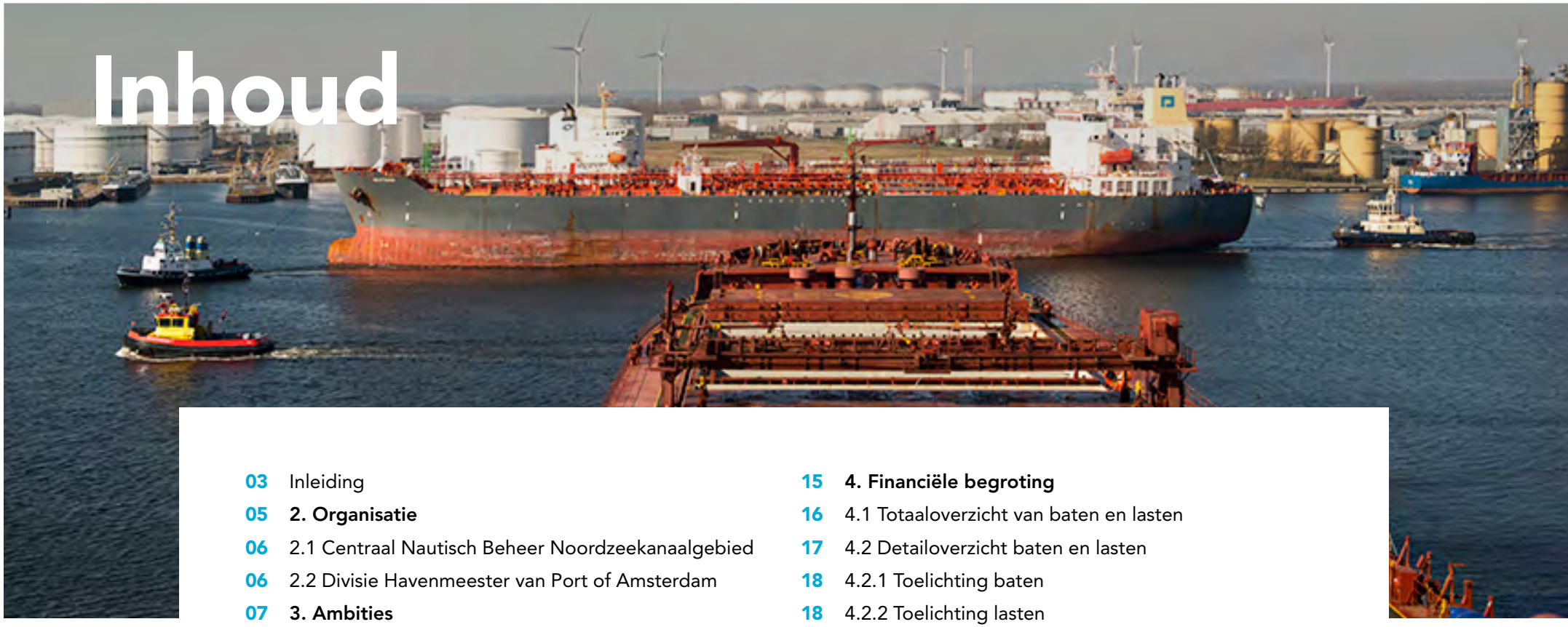
Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied 2026



CNB Noordzee kanaal gebied

Be part of a better port Port of Amsterdam

Inhoud



03 Inleiding
05 **2. Organisatie**
06 2.1 Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied
06 2.2 Divisie Havenmeester van Port of Amsterdam
07 **3. Ambities**
08 3.1 Speerpunten Divisie Havenmeester 2026
12 3.2 Havenafvalstoffenplan
14 3.3 Verplichte paragrafen
15 **4. Financiële begroting**
16 4.1 Totaaloverzicht van baten en lasten
17 4.2 Detailoverzicht baten en lasten
18 4.2.1 Toelichting baten
18 4.2.2 Toelichting lasten
21 4.3 Activa en investeringen
22 4.4 Weerstandsvermogen en risicobeheersing
25 **5. Tot slot**

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 Noordzee-kanaalgebied. 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 2026 van het CNB Noordzeekanaal-gebied is een begroting op hoofdlijnen, aangezien de begroting van DHM pas in het vierde kwartaal van 2025 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 2026;
- **Hoofdstuk 4**: Financiële begroting 2026.

2. Organisatie



2. Organisatie

2.1 Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied

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 2026

Visie Havenmeester

DHM werkt vanuit de Visie Havenmeester welke is geïntegreerd in de nieuwe Port of Amsterdam Visie 2040. De doelstelling van DHM is om continu op gaande en toekomstige transities te anticiperen als voorwaarde van het waarborgen van een veilige, efficiënte en duurzame scheepvaartafhandeling in het CNB-gebied. In de havenmeesterstrategie 2025 - 2028 zijn daarbij doelstellingen geformuleerd ten aanzien van het voorkomen van veiligheids- en beveiligingsincidenten, het optimaliseren van de scheepvaartafhandeling en het faciliteren, stimuleren en reguleren van een (schone) scheepvaart. De belangrijkste ambities en acties voor 2026 staan hieronder op hoofdlijnen toegelicht.

Bereikbare Haven

Het doel van het programma Bereikbare Haven is onze positie versterken als betrouwbare en voorspelbare Europese haven, met 95% van alle zeevaart op tijd en met handhaving van een gelijkblijvend (nautisch) veiligheidsniveau. Een aantal grote projecten is cruciaal voor de taakuitvoering die in 2026 aandacht behoeven: de onderhoud van het sluizencomplex, diepgang van het Noordzeekanaal op peil houden en de walradarketen die op onderdelen end of life is vervangen. Ook in 2026 wordt binnen deze projecten nauw samengewerkt met Rijkswaterstaat.

Hiernaast is het optimaliseren van de sluisplanning als onderdeel van de scheepvaartafhandeling in samenwerking met ketenpartners een speerpunt.

Parallel aan de privaatrechtelijke overeenkomst van de N.V. zorgt het CNB voor een publiekrechtelijke aanwijzing operationele ruimte (Baor) bij nieuwe en bestaande terminals. Meerdere langlopende overlegvormen ten aanzien van een bereikbare haven zullen aandacht blijven vragen, zoals de tunneldekking van de Velserspoortunnel, het verwijderen van restanten van de Velserspoorbrug en het behouden van voldoende wachtplaatsen voor de binnenvaart.

De ontwikkelingen van het autonoom varen zal nauwlettend gevolgd worden en er wordt zoveel mogelijk een bijdrage

geleverd om dit op een veilige manier mogelijk te maken. Het CNB blijft sterk betrokken bij ruimtelijke ontwikkelingen zoals Haven-Stad, IJoeververbindingen, plaatsing van windmolens en de toegang tot de Noordzee om de bereikbaarheid van de haven te blijven waarborgen. In het kader van 95% scheepvaart op tijd zullen de Regeling Scheepsbewegingen en de Dynamische sluisplanning werkafspraken worden geëvalueerd en waar nodig worden herzien.

Data gedreven havenmeester

Het doel van het programma is het digitaliseren van operationele processen en digitaal bereikbaar zijn. In 2026 werken we hier verder aan. Zo verwachten we het toelatingsproces voor geulschepen te digitaliseren (op basis van data uit een digitale diepgangmeting en zoutmeetboei) en streven we ernaar om 80% van onze vergunningen en ontheffingen via ons nieuwe digitale platform af te handelen.

De digitalisering geeft ook de kans data en/of informatie te delen zodat processen waar externen bij betrokken zijn efficiënter verlopen. Hierbij is het ook nodig om in te zetten op interfaces die het uitserveren van deze data ondersteunen.

Om onze analysepositie te versterken investeren we ook in de beschikbaarheid van Havenmeester datasets in samenwerking met onze BI&Analytics afdeling

2026 staat ook in het teken van de aanpassing van onze informatiesystemen aan de nationale implementatie van de EMSWe verordening.

Veilige Haven

Veiligheid is één van de kerntaken van de Divisie Havenmeester 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 belangrijk onderdeel van een veilige haven is werken aan verbetering van de Nautische veiligheid. De Divisie Havenmeester (DHM) doet dit met de Nautische veiligheids-systematiek, 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 ontwikkelingen als haar taak om het huidige veiligheidsniveau ook de komende jaren op peil te houden.

Het is de ambitie om in 2026 méér inzicht te hebben in veiligheidsrisico's die de haven en havenprocessen kunnen verstoren.

Om dit te bereiken ontwikkelen wij een veiligheidsmonitor voor het CNB-gebied. De veiligheidsmonitor verwachten wij in 2026 in gebruik te hebben. Hiermee worden de incidentscenario's voor scheepsongevallen en havenbeveiliging inzichtelijk gemaakt. Verder worden in 2026 de veiligheidsmanagementsystemen van bunkeroperators middels een accreditatiesysteem beoordeeld door externe partijen, de conformiteitsbeoordelaars.

In 2026 is de crisisorganisatie verder geoptimaliseerd en is het incidentbeheersplan geactualiseerd en digitaal beschikbaar.

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. 2026 staat in het teken van het voorbereiden op de energietransitie in de scheepvaart, bijvoorbeeld het bunkeren van nieuwe maritieme brandstoffen en de ontwikkeling van een dynamische bunkerkaart. In 2026 worden de veiligheidsmanagementsystemen van bunkeroperators middels een accreditatiesysteem beoordeeld door externe partijen (conformiteitsbeoordelaars). Hiernaast wordt ingezet op het faciliteren, stimuleren en reguleren van duurzame scheepsbrandstoffen.

DHM heeft in samenwerking met internationale havens de Port Readiness Levels voor Marine Fuels ontwikkeld en deze eind 2024 internationaal gelanceerd. Deze zgn. PRL-niveaus lopen van 1 tot 9 en geven, per type brandstof, aan in hoeverre een haven gereed is om schepen die door bepaalde nieuwe brandstoffen worden aangedreven te ontvangen.



De ambities voor 2026 zijn als volgt:

Vloeibaar Methaan (LNG)	PRL 9 (Fully integrated)
Vloeibaar Waterstof	PRL 8 (System complete & Qualified)
Methanol	PRL 7 (Project basis)
Ammoniak	PRL 4 (Policy decided, Roadmap developed)

Naast de ambities om nieuwe scheepsbrandstoffen te faciliteren, blijft DHM werken aan andere doelen op het gebied van schone scheepvaart:

- Het optimaliseren van scheepsafvalmanagement in het CNB-gebied.
- Het in kaart brengen van scheepsemissies via EIS (Emissie Inventarisatie Systeem). Dit doen we in samenwerking met de andere Nederlandse havens. Doel is om dit systeem in 2026 gereed te hebben.
- Ingebruikname van een nieuw incentive-systeem voor schone schepen.
- In samenwerking met het project ‘Scheepvaart op tijd’ de scheepvaartafhandelingsprocessen optimaliseren en hiermee de emissie-uitstoot van schepen te verminderen
- Bijdragen aan de verdere ontwikkeling van walstroom voor binnenvaart- en zeeschepen.

3.2 Havenafvalstoffenplan

Haven Afval Plan (Bedragen in EUR)	Realisatie 2024	Budget 2025	Budget 2026	Budget 2027	Budget 2028	Budget 2029
Baten	3.755.163	4.666.200	4.806.186	4.950.372	5.098.883	5.251.849
Lasten	-3.728.265	-4.332.428	-4.462.401	-4.596.273	-4.734.161	-4.876.186
Saldo ter dekking exploitatiekosten uit het verleden	26.898	333.772	343.785	354.099	364.721	375.663

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. In 2024 zijn de tarieven voor Annex I en Annex V naar beneden bijgesteld om het saldo zoveel mogelijk neutraal te houden.

Eind 2024 is besloten om in 2025 geen tariefsverhoging door te voeren op de milieuheffing. Ten tijde van de begroting is er wel rekening gehouden met een indexatie die niet doorgevoerd zal worden, maar nog terug te zien is in de tabel.



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 2025 en deze bedragen voor de opvolgende jaren te indexeren. Binnen PoA worden de meerjarenbegroting en detailbegroting van een los jaar niet meer gelijktijdig opgesteld, hierdoor is geen beschikbaarheid van een meerjarenbegroting en is dit de meest accurate werkwijze. Jaarlijks na het vaststellen van de begroting van PoA wordt deze vergeleken met de CNB begroting waarbij significante afwijkingen worden toegelicht. Het grote verschil tussen de realisatie en budget van 2025 zit in de ICT kosten, hier zijn in het budget meer kosten voor bijvoorbeeld Walradar en Portbase meegenomen.

Dekking Lasten door Havenbedrijf Amsterdam NV (Bedragen in EUR)	Realisatie 2024	Budget 2025	Budget 2026	Budget 2027	Budget 2028	Budget 2029
Baten (Dekking Havenbedrijf Amster-dam NV)	27.269.193	30.087.578	31.086.706	32.072.970	33.075.325	34.094.478
Lasten van Publieke Taakuitoefening	-27.269.193	-30.087.578	-31.086.706	-32.072.970	-33.075.325	-34.094.478
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 2024	Budget 2025	Budget 2026	Budget 2027	Budget 2028	Budget 2029
Bedrijfsopbrengsten	4.169.364	4.868.200	5.014.246	5.164.673	5.319.614	5.479.202
Personeelslasten	-18.999.824	-20.431.733	-21.044.685	-21.676.026	-22.326.307	-22.996.096
Exploitatielasten	-7.666.862	-9.719.408	-10.010.990	-10.311.319	-10.620.659	-10.939.279
Operationele Lasten	-26.666.686	-30.151.141	-31.055.675	-31.987.345	-32.946.966	-33.935.375
Toegerekende Indirecte Kosten (overhead)	-2.267.956	-2.059.091	-2.120.864	-2.184.490	-2.250.025	-2.317.526
Afschrijvingen	-1.157.241	-1.231.967	-1.386.593	-1.524.661	-1.663.871	-1.804.257
Financieringskosten	-1.346.675	-1.513.578	-1.537.819	-1.541.147	-1.534.078	-1.516.523
Bruto kosten van publieke taakuitoe-fening	-31.438.557	-34.955.778	-36.100.952	-37.237.644	-38.394.939	-39.573.680
Netto kosten van publieke taakuitoe-fening	-27.269.193	-30.087.578	-31.086.706	-32.072.970	-33.075.325	-34.094.478

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 2026 begroot op circa € 4,8 mln. In 2024 is er besloten om de tarieven te verlagen voor Annex I en Annex V. Dit om het opgebouwde overschot op HAP weer richting saldoneutraal te brengen.

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.

Op basis van de Gemeenschappelijke Regeling wordt jaarlijks een vast bedrag per gemeente gevraagd. Dit doen we 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,-. In 2026 zullen de bedragen worden geïndexeerd.

De afspraken hierover zijn vastgelegd in de dienstverlenings-overeenkomst 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.

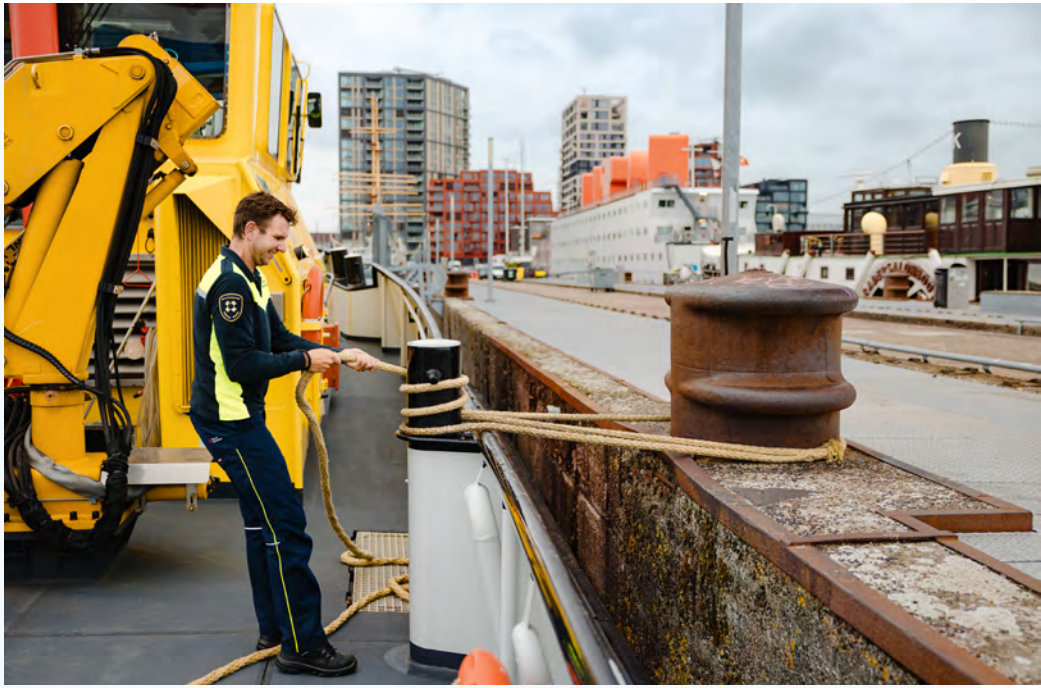
Tot slot ontvangt DHM een vergoeding voor de verhuur van de simulator en voor het gebruik door andere havens, van de MOBI-app.

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 € 36,1 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 (2026 t/m 2029) begroot tussen de € 31,1 en de € 34,0 mln.



Personeelslasten

De personeelslasten (salarissen, opleidingskosten en kosten voor inhuur van extern personeel) stijgen in 2026 ten opzichte van 2024 met € 2,0 mln (10,8%). In 2024 is de begrote FTE-stand niet behaald (-5% t.o.v. begroot). Hiermee is het verschil met de begroting 2026 groter, die is uitgegaan van de afgesproken CAO verhoging per 1 april 2025 van 4%. Ook in de jaren vanaf 2026 wordt er in het budget rekening gehouden met te verwachten CAO verhogingen. In 2024 zijn er ook meer verlofuren afgesproken in de nieuwe CAO. Hiermee is om de operatie op peil te houden een toename in FTE begroot in 2025. Ook dit heeft effect op de personeelslasten.

Exploitatielasten

De exploitatielasten stijgen in 2026 ten opzichte van 2024 met € 2,0 mln. De exploitatielasten die voor 2026 zijn begroot heeft als uitgangspunt de vastgestelde begroting van 2025. Hierover is een indexatie van 3% opgenomen. De stijging in de lasten is vooral te verklaren door hogere ICT kosten en hogere kosten inzameling HAP:

- 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 van van het HAP dashboard wordt het mogelijk de kosten beter in kaart te brengen en hier beter op te sturen. In de begroting van 2026 is nog uitgegaan van de indexatie t.h.v. 3%.
- Voor Walradar wordt verwacht om de nog openstaande VTW's in 2025 af te ronden, hiervoor is in 2025 aan € 0,7 mln extra opgenomen t.o.v. 2024. Dit effect zit ook nog in 2026.
- Voor doorontwikkeling Portbase is € 0,2 mln opgenomen
- Ook binnen de licentiekosten is een verhoging meegenomen naar aanleiding van het aflopen van het contract voor het Havenmeester Management Informatie Systeem (HaMis).

Toegerekende indirecte kosten

De toegerekende indirecte kosten zijn voor 2026 begroot op €2,1 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. Sinds 2024 is de afdeling Algemene Zaken opgeheven binnen PoA. Hiermee zien we ook dat de toegerekende kosten lager begroot zijn in 2026 dan de realisatie van 2024.

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 investering in het nieuwe representatievaartuig de Neo Orbis. Daarnaast nemen ook de begrote investeringen in digitalisering toe.

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'. Door de verwachte investeringen in de komende jaren stijgt de gemiddelde boekwaarde tot 2027, waarna een gemiddelde investeringsbedrag is aangehouden en hiermee de boekwaarde afneemt.

Berekende Financieringskosten (Be-dragen in EUR)	Realisatie 2024	Budget 2025	Budget 2026	Budget 2027	Budget 2028	Budget 2029
Boekwaarde begin	15.996.812	19.914.523	20.447.556	20.560.963	20.536.302	20.372.432
Boekwaarde eind	19.914.523	20.447.556	20.560.963	20.536.302	20.372.432	20.068.175
Gemiddelde Boekwaarde	17.955.668	20.181.040	20.504.260	20.548.633	20.454.367	20.220.303
Financieringskosten (7,5%)	-1.346.675	-1.513.578	-1.537.819	-1.541.147	-1.534.078	-1.516.523

4.3 Activa en investeringen

Activa

De materiële vaste activa van DHM bestonden in 2024 uit een vloot van vier patrouilleschepen, een representatie-vaartuig (Neo Orbis), enkele pontons en een pompunit op een ponton. Ook in 2024 zijn de wrakkenschuiten en het blusponton opgeknapt. In 2025 wordt de vervanging van het representatievaartuig afgerond en opgeleverd. De investering van het bijbehorend botenhuis is inmiddels gestart en zal in 2026 doorlopen. Daarnaast hebben de patrouillevaartuigen nieuwe motoren met minder uitstoot van schadelijke stoffen.

In immateriële vaste activa is ook in 2024 geïnvesteerd in de MOBI-applicatie en de digitale diepgangsmetingen.

Investeringen

De investeringen in de patrouillevaartuigen zijn afgerond. Hiermee ligt de focus in 2025 op het afronden van het nieuwe representatievaartuig, de Neo Orbis. Daarnaast vinden jaarlijks investeringen plaats voor de ontwikkeling van informatiesystemen (zoals HaMIS, Walradar en Portbase).

In 2026 zal het totale investeringsvolume naar verwachting € 1,5 mln. bedragen en omvat investeringen in drones en digitaliseren van de mobiele man. Het bedrag voor 2026 is lager gezien de gedane investeringen aan de vaartuigen van de afgelopen jaren (2024-2025).



4.4 Weerstandsvermogen

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 Noordzeekanaalgebied 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.

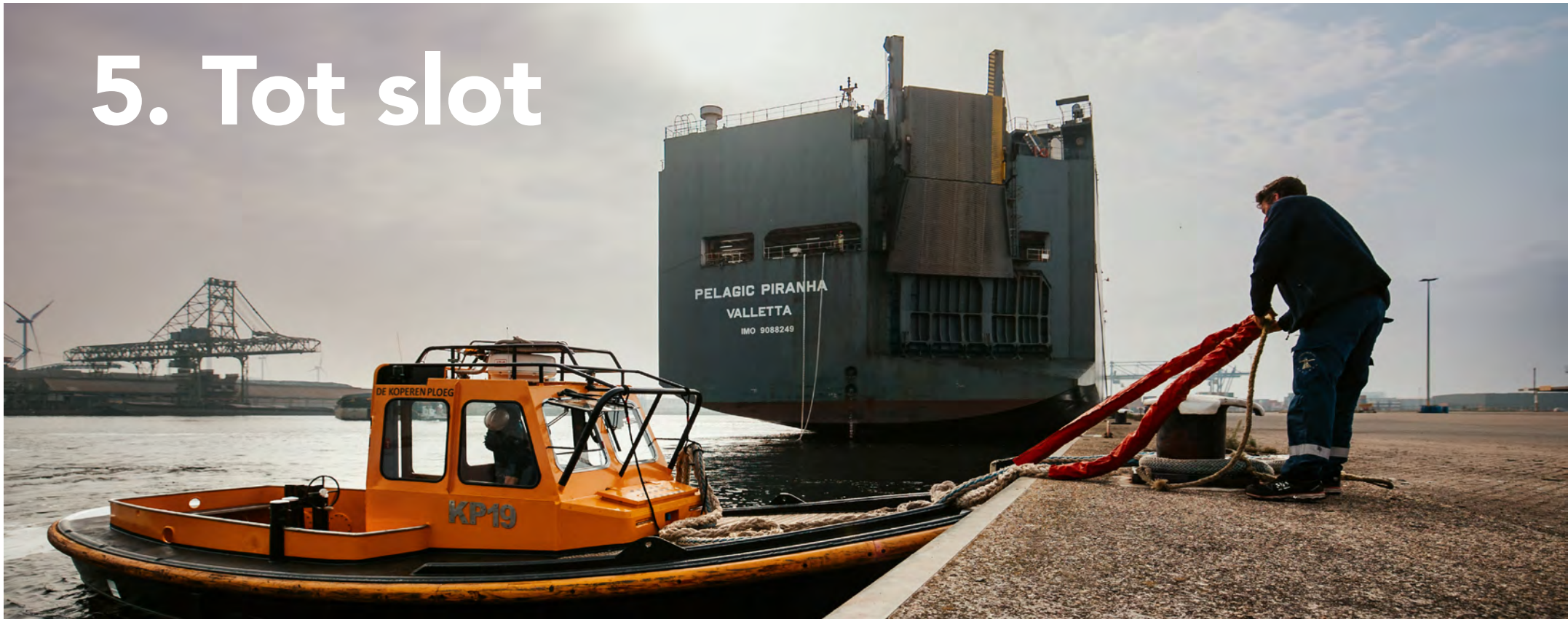
4. Structurele exploitatieruimte

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.

5. Tot slot


PELAGIC PIRANHA
VALLETTA
IMO 9088249
DE KOPEREN PLOEG
KP19

5. Tot slot

Bovenstaande begroting 2026 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.

