CONCEPT

Jaarrekening

Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied 2024



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. Wat hebben we in 2024 bereikt?**

08 3.1 Divisie Havenmeester 2024

19 3.2 Havenafvalstoffenplan

22 3.3 Verplichte paragrafen

23 **4. Financiële begroting**

24 4.1 Totaaloverzicht van baten en lasten

25 4.2 Detailoverzicht baten en lasten

26 4.2.1 Toelichting bedrijfsopbrengsten

26 4.2.2 Toelichting lasten

29 4.3 Activa en investeringen

29 4.4 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

31 **5. Tot slot**

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 2024;
- **Hoofdstuk 4**: Baten en lasten 2024.

2. Organisatie

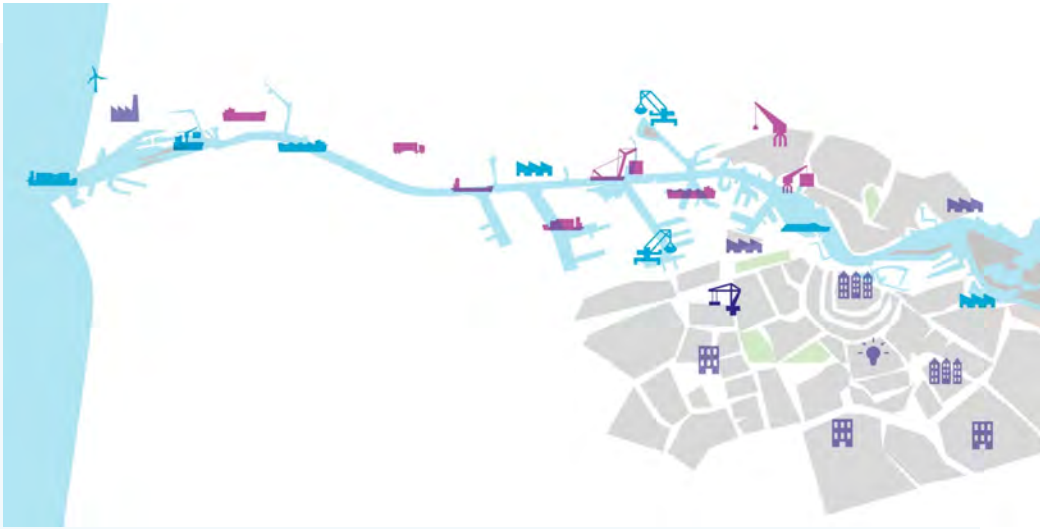


2. Organisatie

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 2024 bereikt?



3. Wat hebben we in 2024 bereikt?



3.1 Divisie Havenmeester 2024

2024 werd voor DHM vooral getekend door de samenwerking op bereikbaarheidsopgaven 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, werkten we in 2024 gezamenlijk aan de wijzen waarop aan deze opgaven het hoofd werd geboden, en werd veilige en vlotte scheepvaart in CNB-gebied geborgd.

Onderhoud van nautische infrastructuur

Goede infrastructuur en duidelijke afspraken zijn randvoorwaardelijk voor veilige en vlotte scheepvaart. Dankzij de zeesluizen IJmuiden blijven het Noordzeekanaalgebied, de havens van Amsterdam en de Europese achterlandverbindingen de komende decennia goed bereikbaar voor scheepvaart van de toekomst. Voor efficiënte 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 Rijkswaterstaat was DHM daarom in 2024 in gesprek om beschikbaarheid te garanderen en efficiënt

toelatingsbeleid uit te kunnen voeren. Drie onderdelen van de nautische infrastructuur die specifiek aandacht behoeven waren: de onderhoudsstaat van het sluizencomplex, de diepgang van het Noordzeekanaal en de walradarketen.

Onderhoudsstaat van het sluizencomplex

Het sluizencomplex IJmuiden en het sluizencomplex Schellingwoude zijn essentiële netwerkschakels die bepalend zijn voor de veilige en vlotte toegang van zee- en binnenvaart tot het Noordzeekanaal en het vervoer van essentiële goederen van en naar het achterland. Voor beide complexen geldt dat alle sluizen (m.u.v. Zeesluis IJmuiden) in kritieke onderhoudstoestand verkeren. Tijdens een informatiebijeenkomst, georganiseerd door Rijkswaterstaat, heeft het CNB op 13 mei 2024 de havengemeenschap geïnformeerd over de onderhoudsstaat van het sluizencomplex en hierbij handelingsperspectieven voor de scheepvaart gegeven. Hiernaast is in dit kader een communicatieplan opgesteld, is in 2024 een risicoanalyse uitgevoerd en zijn uitvalscenario's uitgewerkt. In 2024 zijn voorbereidingen getroffen voor onderhoud aan de Middensluis dat in maart en april 2025 zal plaatsvinden.

Diepgang van het Noordzeekanaal

In 2024 is het spuiprotocol tussen RWS en het Haven Operatie Centrum (HOC) vastgesteld. Onderzoek van RWS heeft uitgewezen dat er in de Velserkom direct na aanvang van spuien een zogenaamde spuikuil, een tijdelijke verlaging van de waterstand, optreedt. Rijkswaterstaat realiseert in dit kader in 2025 een meetpunt bij de Velsertunnel. Hiernaast dient de tunneldeklaag van de Velsertunnel vernieuwd te worden. In 2024 is een projectgroep van Rijkswaterstaat van start gegaan om de eisen op te halen. In 2027 zal de nieuwe tunneldeklaag aangebracht worden. Ten slotte zijn in 2024 afspraken gemaakt over baggeren op twee hotspots ter hoogte van de Kruidhaven en de Coentunnel. In 2025 voert Port of Amsterdam de in 2024 afgesproken baggerwerkzaamheden uit in opdracht van RWS. De diepgang van -15.50m NAP van het gehele Noordzeekanaal blijft echter een punt van zorg, omdat dit een directe beperking van de bereikbaarheid van de havens kan opleveren.

Walradarketen

Het walradarsysteem dat wordt gebruikt door het CNB voor de Vessel Traffic Service (VTS) is op onderdelen einde levensduur, significant onderhoud is noodzakelijk. Voor een adequate uitvoe-

ring van het mandaat is technische beschikbaarheid van het walradarsysteem essentieel om te allen tijde scheepvaart van verkeersadvies en -begeleiding te voorzien. Bij uitval van het VTS-systeem zijn de nautische risico's voor scheepvaart en omwonenden onacceptabel hoog. Daarnaast is het voor het CNB van belang dat de ontwikkeling in de samenwerking op gebied van digitalisering, conform de havennota 2020-2030, gecontinueerd kan worden. Het walradarsysteem, en daarmee de keuze voor aanbieder en systeem, speelt daarin een belangrijke rol. In 2024 is een onderzoek gestart naar de kansen en knelpunten om het Noordzeekanaalgebied aan te sluiten op het radarsysteem dat is ingekocht voor de binnenwateren van Nederland (LUV VTS). De resultaten worden het eerste kwartaal van 2025 verwacht.

In 2024 is de visie DHM 2030 geïntegreerd in de visie en strategie van PoA. Een belangrijke mijlpaal omdat dit het makkelijker maakt om elkaars expertise en toegevoegde waarde te kunnen benutten waardoor DHM sneller en effectiever gestelde doelen kan bereiken en meer impact kan maken in het vlot, veilig en verantwoord afhandelen van het scheepvaartproces. Vanaf 2025 gaan we aan de slag met de nieuwe strategie.



SAIL2025

In 2025 vindt één van de grootste nautische evenementen ter wereld plaats in het Noordzeekanaalgebied en de haven van Amsterdam. Een evenement van wereldformaat vraagt goede voorbereiding. In 2024 zijn in dit kader verschillende



werkgroepen van start gegaan. In samenwerking met onder andere Stichting SAIL, gemeente Amsterdam en de gemeenten van het Noordzeekanaalgebied, zijn de concept evenementvergunning onder de loep genomen, zijn vaarroutes voor SAIL-In en SAIL-Out vastgesteld en is een plan gemaakt voor de verkeersregels in het Noordzeekanaalgebied, specifiek voor dit evenement. Het werk gaat in 2025 door om SAIL 2025 vlot en veilig te laten plaatsvinden.

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 de 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.

Visie Havenmeester 2030

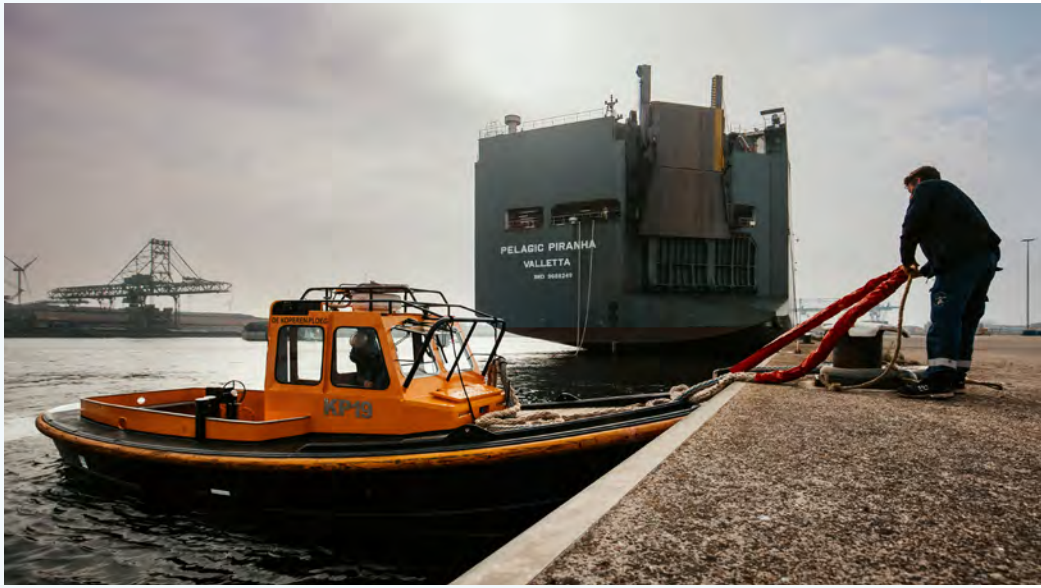
DHM werkt vanuit de Visie Havenmeester 2030 waarin ambities zijn vastgesteld voor een veilig, vlot, duurzaam en digitaal scheepvaartproces. Deze ambities zijn vertaald in vier programma's met concrete acties voor de middellange termijn: Bereikbare Haven, Veilige Haven, Schone Scheepvaart en Data-gedreven 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 Noordzeekanaalgebied en het achterland te borgen. Om dit te bereiken is actieve bijdrage aan regionale (gebieds-)ontwikkelingen belangrijk. Daarnaast namen we zelf maatregelen om veilige en vlotte scheepvaart te faciliteren.

PoA programma bereikbaarheid

De aard en omvang van toekomstige ladingstromen, noodzakelijk voor de energietransitie, vragen om bereikbaarheidsaanpassingen op infrastructuur en regelgeving. Daarom werkt Port of Amsterdam samen met publieke partners aan het toekomstbestendig maken van verbindingen over water, het spoor en de weg. Het doel is de bereikbaarheid en beschikbaarheid van de haven op een duurzame manier garanderen zodat de zeehavenfunctie in de toekomst geborgd blijft. Divisie Havenmeester droeg in 2024 bij aan bereikbaar over het water bijvoorbeeld het verminderen van het tekort aan wachtplaatsen voor de binnenvaart. Ook droeg Divisie Havenmeester bij aan onderzoek naar de toekomstbestendigheid van het sluizencomplex en de mogelijkheden voor het verwijderen van de restanten van de Velserspoorbrug.



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 haven-economie 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

De Sprong over Het IJ is een programmaplan van de gemeente Amsterdam. Binnen het programma werken gemeente, het Rijk, Rijkswaterstaat, CNB-DHM, Port of Amsterdam en VRAA samen aan het realiseren van oeververbindingen in de vorm van bruggen en een voetgangerstunnel conform het advies ‘Genereus verbonden’ van commissie d’Hooge.

In samenwerking met deze stakeholders worden middels project- en werkgroepen gewerkt aan een inrichtingsplan rijkswateren, realisatie en inpassing van de Oostbrug, brugopeningsregime, de kabelbaan, inrichting oostelijk Binnen IJ en ligplaatsen.
De inzet van PoA en CNB-DHM is een toekomstbestendige en veilige vaarweg borgen waarbij de aanbevelingen uit het advies ook worden waargemaakt ten aanzien van de invulling van de ‘nautische noden’ zoals het creëren van extra ligplaatsen op en rond het Binnen IJ.

Passageregels Afgesloten IJ

In het afgelopen jaar zijn, naast de reeds vastgestelde passageregels voor het Noorzeekanaal, de passageregels voor het Afgesloten IJ en de Mercuriushaven opnieuw vastgesteld. Dit ten behoeve van de zeecruise naar de PTA en voor de grote zeevaart met bestemming Mercuriushaven. Na opsplitsing van de VTS-sectoren per 1 oktober 2025 worden deze nogmaals herzien.

Datagedreven Havenmeester

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

Datagedreven werken

Het Programma Datagedreven Havenmeester heeft de ambitie om een veilig, vlot en duurzaam scheepvaartproces datagestuurd 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.

In 2024 realiseerden we in samenwerking met onze BI&Analytics afdeling een dashboard om de financiële stromen van het Havenafvalplan goed te monitoren en analyseren. Dit gebruiken we om beleidskeuzes de komende jaren te onderbouwen.

Tevens deden we samen met dit team onderzoek naar het voorspellen van het scheepsaanbod op basis van AIS signalen. Hier is nog meer werk nodig om tot bruikbare instrumenten te komen.

Het havenmanagementsysteem is ook op diverse onderdelen verbeterd; met name op de beoordeling van gevaarlijke stoffen zijn grote stappen gezet in de ondersteuning van onze backoffice medewerkers. Tevens is dit systeem, samen met Portbase, aangepast om de nieuwe PEC deeltrajecten in het Loodsplichtbesluit zorgvuldig uit te kunnen voeren.

Ten slotte verbeterden we de mogelijkheden om derde partijen zoals het loodswezen te koppelen. Door modernere technologie én functionele uitbreiding zijn we in staat om meer gegevens onderling uit te wisselen. Een gelijk informatiebeeld bij onze nautische partners draagt bij aan de veiligheid van de scheepvaart.

Voor de invoering van de EMSWe verordening staken we wederom energie 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 2024 nog niet genomen waardoor de implementatie op nationaal niveau beperkt voorbereid kan worden.

Veilige haven

Programma Veilige Haven

De ambitie van het Programma Veilige Haven is om datagedreven en risicogestuurd te werken aan een veilige haven en een sterke incidentorganisatie gereed te hebben. In 2024 ontwikkelden we het datagedreven en risicogericht werken verder door.

In 2024 zijn de havenveiligheidsplannen voor de vier CNB gemeenten vastgesteld en akkoord bevonden door IL&T. Nieuwe risico's zoals ondermijning, cyber en activisme zijn in 2024 aan de plannen toegevoegd. Daarnaast was er concreet aandacht voor havenbeveiliging tijdens de acties van Extinction Rebellion en Kappen met Kolen bij verschillende havenfaciliteiten in het CNB gebied en op het sluizencomplex in IJmuiden.

Medio september 2023 heeft de Europese Commissie een inspectie uitgevoerd in de haven van Rotterdam, als onderdeel van de implementatie van de International Ship and Port Facility Security (ISPS) code. Tijdens de inspectie in Rotterdam werd vastgesteld dat de huidige beveiligingsmaatregelen op openbare wachtlocaties/kades voor ISPS-plichtige schepen niet voldoen aan de Europese Verordening 725/2004. De Europese Commissie wees erop dat Nederland meerdere havens heeft met openbare kades/wachtlocaties voor ISPS-plichtige schepen. De Europese commissie verwacht dat alle havens in Nederland met dergelijke locaties passende veiligheidsmaatregelen treffen om te kunnen voldoen aan de geldende wetgeving. In 2024 is de leidraad 'Beveiliging openbare kades en wachtlocaties voor ISPS-plichtige schepen' in het CNB gebied vastgesteld.



De leidraad geeft duidelijkheid over waar de beveiliging van openbare kades/wachtlocaties voor ISPS-schepen in het CNB gebied aan moet voldoen. Implementatie van de leidraad vindt plaats in 2025.

Verder is in 2024 een start gemaakt met het aanpassen van de risicoanalysemethodiek voor ISPS-plichtige havenfaciliteiten in MOBI. Hierdoor zijn we beter in staat de nieuwe risico's op het gebied van cyber, ondermijning en activisme te analyseren en beoordelen.
Ook acteerden we op daadwerkelijke fysieke veiligheids-incidenten, evalueerden we bijzondere incidenten en voorvallen en bespraken we deze met belanghebbenden in de havengemeenschap. In dit kader sloot DHM in 2024 een meerjarencontract af voor het trainen van crisisfunctionarissen en voor oefeningen in de praktijk.

De regionale afstemming over veiligheidsvraagstukken vond plaats in het Directeuren Overleg Veiligheid Noordzee-kanaalgebied (DOVN), onder voorzitterschap van de Directeur CNB Noordzeekanaalgebied. Het DOVN besprak afgelopen jaar onder andere de interregionale samenwerking Sail In- en Out 2025.

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. 2024 stond net als de komende jaren in het teken van het voorbereiden op de energie-transitie in de scheepvaart.

DHM ontwikkelde in samenwerking met internationale havens de Port Readiness Levels voor Marine Fuels. Eind 2024 werden deze 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 huidige PRL-niveaus en de ambities voor de komende jaren zijn vastgesteld. In 2024 werd verder vorm gegeven aan het scheepsbrandstoffenbeleid op basis van de Regionale Havenverordening.

DHM ontwikkelde als projectmanager de IAPH Audit Tool voor alle nieuwe scheepsbrandstoffen, zoals methanol en waterstof, en lanceerde deze internationaal tijdens de World Port Conference in Hamburg.



Ook in 2024 toetsten we weer leveranciers van brandstoffen (bunker operators) op een robuust werkend veiligheidsmanagementsysteem, de voorwaarde voor een bunkervergunning in het CNB-gebied. Daarnaast is een samenwerkingsverband met de havens van Antwerpen en Rotterdam geïnitieerd voor het opzetten van een accreditatiesysteem waarbij deze audits in de toekomst door onafhankelijke partijen worden uitgevoerd; conformiteitsbeoordelaars. De oplevering van dit systeem wordt eind 2025, begin 2026 verwacht.

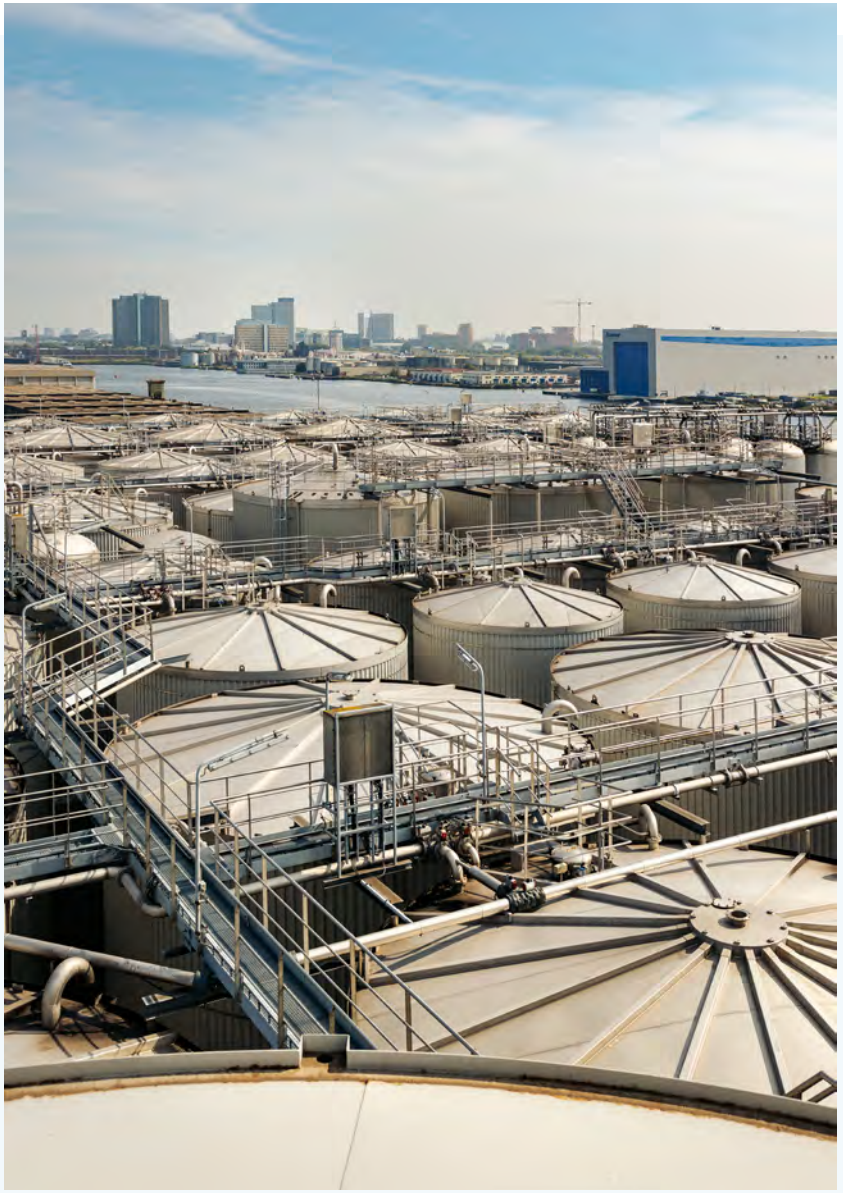
Daarnaast startten we met de ontwikkeling van een Dynamische Bunkerkaart. Deze kaart maakt de risicoruimte van bunkeroperaties met nieuwe brandstoffen inzichtelijk op basis van de actuele bunkeroperaties die plaatsvinden.

In 2023 werd onderzoek naar een verbod op open-loop scrubbers geïnitieerd. In 2024 werkte DHM verder aan een verbod op de lozing van het waswater van deze uitlaatgaswasinstallaties op de ligplaats. Het verbod is sinds 1 januari 2025 van kracht.

Verduurzaming eigen vloot

Ten slotte onderzochten we in 2024 de mogelijkheden voor een emissieneutraal patrouillevaartuig. Het resultaat hiervan is dat verder onderzocht dient te worden hoe de toekomstige vlootopbouw vorm zal krijgen voordat gestart kan worden met eventuele bouw van een dergelijk vaartuig. In het kader van verduurzaming realiseerden we in 2024 de

ombouw van drie van de patrouillevaartuigen. Hierbij zijn verduurzamingsmaatregelen toegepast waaronder het plaatsen van zuinige en schonere motoren in de vaartuigen. De vloot vaart daarbij op biobrandstof HVO 100, hetgeen per ton gebruikte brandstof 80-90% minder CO_2 produceert ten opzichte van normale diesel. Ten slotte is de ontwikkeling van de het superproject Neo Orbis voortgezet, het eerste schip ter wereld dat aangedreven wordt op een vaste vorm van waterstof. Het project behelst pionieren met nieuwe technologie, ontwerp en specificaties. Bij de ontwikkeling van grensverleggende technologie zijn er altijd tegenslagen. Om die reden zal dit project later afgerond worden dan bij aanvang gepland.



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.

Per 1 januari 2023 is het nieuwe regionale Havenafvalplan van kracht geworden in de CNB-regio, nadat de oorspronkelijke EU regelgeving conform richtlijn 2000/59/EC vervangen was door een aangescherpte EU richtlijn 2019/883. Belangrijkste wijziging was de doorvoer van een 30% indirecte financiering van annex V (huisvuil en klein gevaarlijke afval) naar een 100% indirecte financiering.

Bij de start van het nieuwe HAP op 1 januari 2023 was de stand van het HAP-fonds praktisch in balans, het cumulatief saldo van inkomsten en uitgaven (bron CNB-jaarverslag 2022) was per 1/1/2023 - € 12.538. Kortom, de start van het HAP2023 begon met een schone lei.

Haven Afval Plan (Bedragen in EUR)	Realisatie 2023	Budget 2023	Realisatie 2022	Verschil Budget	%	Verschil 2022	%
Baten	3.755.163	4.620.000	4.464.783	-864.837	-19%	-709.620	-16%
Lasten	-3.728.265	-4.282.271	-3.584.816	554.006	-13%	-143.449	4%
Saldo ter dekking exploitatiekosten uit het verleden	26.898	337.729	879.967	-310.831	-92%	-853.069	-97%

*Door nagekomen rekeningen kunnen definitieve cijfers uitgaven 2024 afwijken

Het bruto resultaat op 31/12/2023 over het jaar 2023 bedroeg na correcties + 1,2 miljoen euro, en na aftrek van de jaarlijkse administratieve post (ICT-post, ICT-afschrijving, personeelslasten uitvoerende organisatie) bedroeg het netto resultaat over het jaar 2023 + 8,8 ton.

Ten einde dit surplus te nivelleren is op 1 april 2024 een tariefswijziging doorgevoerd:

De milieubijdragen voor alle zeeschepen werden met 20% verlaagd, met uitzondering van de milieubijdragen voor de zeecruise, omdat daar een stijgende afgiftetrend waarneembaar was.

De vergoedingen voor de afvalkosten van annex V (huisvuil/ klein gevaarlijk afval) werden verhoogd met een percentage per afvalsoort schommelend tussen de 5% en 10% conform de ontstane marktsituatie ten aanzien van de prijzen voor inzameling, transport en verwerking.

De vergoedingen voor annex I (olie en olierestanten uit de machinekamer) bleven ongewijzigd, omdat het dekkingspercentage indirecte kosten ten opzichte van de totale inzamelkosten met 50% ruim boven de wettelijke verplichte 30% uitkwam.

Bij de wijziging van de tarieven (besluit-tarieven-havenafvalplan-01042024) is tegelijkertijd een kortingsregeling op de milieubijdragen ingevoerd, om te voldoen aan de EU Uitvoeringsverordening (EU) 2022/91 van de Europese Commissie, waarin verplicht gesteld is dat schepen die aantonen dat ze minder afval produceren en/of een goed afvalbeheer hebben korting krijgen op hun milieubijdrage.
.
Na aftrek van de administratieve kosten is het netto resultaat over 2024 iets positief, waardoor het cumulatieve overschot per 31 december 2024 uitkwam op + 9 ton. Na de tariefswijziging per 1 april 2024 is echter wel een andere trend ontstaan; in het laatste halfjaar van 2024 waren de inkomsten uit de milieubijdragen in balans met de uitgaven aan de inzamelaars. In 2025 wordt door een stijging van de prijstarieven van de inzamelaars per 01 april 2025 en de reeds gemaakte afspraak over het gelijk blijven van de milieubijdragen een verdere afbouw van het cumulatieve overschot voorzien.



Nog steeds stijgend afgiftepatroon sinds 1/1/2023

In 2024 is er ongeveer 15.900 m3 Annex I (olierestanten uit de machinekamers) ingezameld, het percentage afgevende schepen steeg van 15 naar 16%, een licht stijgend beeld ten opzichte van 2023.

Voor annex V (huisvuil en KGA) werd in totaal ongeveer 27.000 m3 afgegeven. Dit is wederom een forse stijging met 4.000 m3 ten opzichte van de ingezamelde hoeveelheden in 2023. Dit ondanks het feit dat er minder (HAP-plichtige zeeschepen) in 2024 in de regio een bezoek hadden dan in 2023. Hieruit blijkt dat het HAP steeds beter aan de doelstellingen voldoet, namelijk het zorgdragen voor adequate voorzieningen voor het afstaan van afval en hierin de scheepvaart zo goed mogelijk faciliteren. De stijgende afgiftelijn, gecombineerd met het feit dat we géén klachten over dit serviceniveau ontvangen, laat zien dat het systeem sinds de wijziging per 01-01-2023 uitstekend functioneert. Door middel van deze goede serviceverlening dragen we bij aan het voorkomen van afvallozingen op zee. In 2024 werd de bekendheid van het nieuwe HAP en de werking daarvan steeds groter, hetgeen ook de stijging verklaart. De hoeveelheid afval per afgifte steeg, maar ook het percentage afgevende schepen van dit soort afval steeg naar 89%.

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 begroting



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 2024	Budget 2024	Realisatie 2023	Verschil Budget	%	Verschil 2023	%
Baten (Dekking Havenbedrijf Amsterdam)	27.269.193	29.547.149	24.008.965	-2.277.956	-8%	3.260.228	14%
Lasten van Publieke Taakuitoefening	-27.269.193	-29.547.149	-24.008.965	2.277.956	-8%	-3.260.228	14%
Saldo	-	-	-	-	-	-	-

4.2 Detailoverzicht baten en lasten

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

Totale kosten van publieke taakuitoefening (Bedragen in EUR)		Realisatie 2024	Budget 2024	Realisatie 2023	Verschil Budget	%	Verschil 2023	%
Bedrijfsopbrengsten		4.169.364	4.820.000	4.742.435	-650.636	-13%	-573.070	-12%
Operationele Lasten	Personeelslasten	-18.999.824	-20.111.117	-17.597.288	1.111.293	-6%	-1.402.536	8%
	Exploitatielasten	-7.666.862	-9.404.303	-6.715.166	1.737.442	-18%	-951.696	14%
Toegerekende Indirecte Kosten (overhead)		-2.267.956	-2.447.626	-2.381.387	179.671	-7%	113.431	-5%
Afschrijvingen		-1.157.241	-1.054.759	-1.047.942	-102.481	10%	-109.299	10%
Financieringskosten		-1.346.675	-1.349.342	-1.009.617	2.667	0%	-337.058	33%
Bruto kosten van publieke taakuitoefening		-31.438.557	-34.367.149	-28.751.400	2.928.591	-9%	-2.687.157	9%
Netto kosten van publieke taakuitoefening		**-27.269.193**	**-29.547.149**	**-24.008.965**	**2.277.956**	**-8%**	**-3.260.228**	**14%**

4.2.1 Toelichting bedrijfsopbrengsten

De totale bedrijfsopbrengsten van de publieke taakuitoefening door het CNB Noordzeekanaalgebied waren in 2024 € 4,2 mln. De bedrijfsopbrengsten bestonden grotendeels uit opbrengsten uit het Havenafvalstoffenplan (€ 3,8 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. In april zijn de tarieven van Annex I en Annex V bijgesteld (met uitzondering van de tarieven voor cruise). Daarnaast zijn er over het jaar minder aanlopen geweest. Zowel de lagere tarieven als het lager aantal aanlopen hebben bijgedragen aan de lagere realisatie in 2024.



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 2024 toegenomen tot bruto € 31,4 mln.

Operationele lasten

De operationele lasten bestaan uit personele lasten en exploitatielasten. De operationele lasten die direct aan DHM zijn toe te schrijven, waren in 2024 lager dan begroot (€ 2,8 mln), maar wel € 2,4 mln hoger dan gerealiseerd was in het voorgaande jaar (2023).

Personele lasten

De personele lasten zijn uit te splitsen naar de volgende onderdelen; loonkosten voor personeel van DHM; overige personeelslasten (met name opleidingskosten); kosten van inzet externe inhuur. De personeelskosten waren in 2024 lager

dan begroot (€ 1,1 mln lager), maar wel hoger dan in 2023 (€ 1,4 mln). De afname ten opzichte van de begroting wordt veroorzaakt doordat er gemiddeld 5% minder FTE in dienst was dan begroot. De oorzaak hiervan is de huidige krapte op de arbeidsmarkt: vacatures worden minder makkelijk ingevuld. Vacatures waarvoor nautische kennis nodig is zijn moeilijk in te vullen vanwege krapte op de arbeidsmarkt. Bepaalde vacatures bleven langer openstaan dan begroot. Ook de kosten voor de nieuwe uniformen zijn lager dan begroot. Een deel hiervan wordt in 2025 geleverd. .

Exploitatielasten

De exploitatielasten van DHM bestaan vooral uit nautische kosten van de vaartuigen (bestaande uit onderhoud, smeermiddelen 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 2024 € 1,7 mln lager dan begroot en wordt veroorzaakt door:

- Met name het afwijkende resultaat in HAP (zie toelichting § 3.2) komen de totale kosten voor HAP inzameling op de rekening lager uit dan begroot (€ 0,6 mln).
- Overige besparingen (€ 0,4 mln) zitten in minder ingehuurde sleepcapaciteit, door het lage verziltingsniveau in 2024.
- Daarnaast zijn er besparingen (€ 0,1 mln) doordat de laatste werfbeurten zijn doorgeschoven naar 2025.
- In 2024 zijn de ontwikkelkosten voor software niet volledig gerealiseerd (€ 0,3 mln)
- Een deel van de onderzoeken zijn doorgeschoven (€ 0,2 mln) en zijn er over het algemeen voor € 0,1 mln aan overige besparingen. Zo werd er in de begroting rekening gehouden met hogere brandstofprijzen voor de vaartuigen.

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 2024 onder de begroting, de afdeling Algemene Zaken is inmiddels opgeheven binnen PoA, waardoor er ook minder is toegerekend naar het CNB.

Afschrijvingen

De gerealiseerde afschrijvingen in 2024 zijn € 0,1 mln hoger dan begroot en € 0,1 mln hoger dan in 2023. Dit komt voornamelijk doordat er enkele investeringen in 2024 zijn afgerond, bijvoorbeeld de verduurzaming van de patrouillevaartuigen, de wrakkenschuiten en het blusponton. Een deel van deze projecten zijn in eerdere jaren gestart en in 2024 opgeleverd en in gebruik genomen. Dit veroorzaakt een toename van de afschrijvingslasten. De laatste vaartuigen zijn in 2024 verduurzaamd. De investeringen hebben 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 2024 in lijn met de begroting.

Berekende Financieringskosten (Bedragen in EUR)	Realisatie 2024	Budget 2024	Realisatie 2023	Verschil Budget	%	Verschil 2023	%
Boekwaarde begin	15.996.812	15.996.812	10.926.314	-	0%	5.070.498	46%
Boekwaarde eind	19.914.523	19.985.653	15.996.812	-71.130	0%	3.917.711	24%
Gemiddelde Boekwaarde	17.955.668	17.991.233	13.461.563	-35.565	0%	4.494.105	33%
Financieringskosten (7,5%)	-1.346.675	-1.349.342	-1.009.617	2.667	0%	-337.058	33%



4.3 Activa en investeringen

De materiële vaste activa van DHM bestonden in 2024 uit een vloot van vier patrouilleschepen, een representatievaartuig, enkele pontons en een pompunit op een ponton. De motoren van de patrouillevaartuigen zijn aangepast en stoten minder schadelijke stoffen uit.In 2024 is verder geïnvesteerd in de vervanging van het representatievaartuig en bijbehorend botenhuis. In 2024 is onderhoud gepleegd op de wrakkenschuiten en het blusponton. Ook beschikt DHM over een tweetal panden aan de Capriweg.

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

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 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.

5. Tot slot



5. Tot slot

Bovenstaande jaarrekening 2024 en bijbehorende toelichting geeft op hoofdlijnen inzicht in de activiteiten die het CNB Noordzeekanaalgebied in 2024 heeft ontplooid met de daaraan gelieerde baten en lasten. Daarmee hebben we een goede basis gelegd voor de initiatieven die in 2025 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.

