

Centraal Nautisch Beheer
Noordzeekanaalgebied

Jaarrekening 2014

(concept versie 1.5)

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Organisatie	3
	2.1 Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied.....	3
	2.2 DHM van het Havenbedrijf Amsterdam N.V.	3
3.	Beleidsrealisatie	4
	3.1 DHM 2014.....	4
	3.2 Havenafvalstoffenplan	5
	3.3 Verplichte paragrafen.....	6
4.	Financiële jaarrekening	6
	4.1 Totaaloverzicht van Baten en Lasten	6
	4.2 Detailoverzicht Baten en Lasten.....	6
	4.2.1 Toelichting bedrijfsopbrengsten	7
	4.2.2 Toelichting kosten	7
	4.3 Activa	8
	4.4 Risicomanagement	9
5.	Ten slotte.....	9

1. Inleiding

Op grond van de gemeenschappelijke regeling legt de directeur van het Centraal Nautisch Beheer (verder: CNB) jaarlijks verantwoording af aan het algemeen bestuur over de baten en lasten van het afgelopen jaar door overlegging van de jaarrekening, voorzien van een accountantsverklaring. De jaarrekening 2014 CNB ligt bij deze voor.

De gemeenschappelijke regeling CNB dient te voldoen aan de BBV verslaggevingsregels. De BBV schrijft voor dat een jaarrekening onder meer dient te bestaan uit:

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

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

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

Hoofdstuk 2 geeft een toelichting op de organisatie van het CNB en de Divisie Havenmeester (verder: DHM). In hoofdstuk 3 wordt kort ingegaan op de beleidsrealisatie van de publieke taken DHM en tevens op beleid ten aanzien van lokale heffingen, onderhoud kapitaalgoederen en grondbeleid. In Hoofdstuk 4 worden de baten en lasten van CNB/DHM in 2014 nader toegelicht.

2. Organisatie

2.1 Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied

De organisatievorm van het CNB is vastgelegd in een gemeenschappelijke regeling, opgesteld op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen. Het beheergebied van het CNB loopt vanaf 12 mijl voor de koppen van de havenhoofden in IJmuiden tot aan de Oranjesluizen in Amsterdam en de daarop uitkomende havenbekkens. Ook de IJ-geul (24 mijl vanaf koppen havenhoofden IJmuiden) in het aanloopgebied is onderdeel van het beheersgebied. De DHM van Havenbedrijf Amsterdam N.V. verzorgt de uitvoering van de taken van het CNB, waardoor de scheepvaart steeds met één loket te maken heeft. De missie van de DHM is het waarborgen van veilig, vlot en duurzaam gebruik van de nautische ruimte in het Noordzeekanaalgebied.

2.2 DHM van het Havenbedrijf Amsterdam N.V.

De DHM heeft de opdracht om vanuit haar onafhankelijke positie als havenautoriteit de publieke taken uit te voeren voor alle mandaatgevers (CNB, gemeente Amsterdam en Rijk) in het Noordzeekanaalgebied en om hierover te rapporteren. Daarnaast is zij integraal verbonden met Havenbedrijf Amsterdam N.V. om vanuit haar nautische deskundigheid bij te dragen aan het havenbedrijf.

DHM voert het havenmeesterproces uit. Dit proces kan worden onderverdeeld in vijf productlijnen:

- Toelating en Toewijzing (o.a. uitvoeren toelating- en vertrekbeleid, ligplaatstoewijzing);
- Toegang, Doorgang en Vertrek (o.a. geven van verkeersbegeleiding, sluispassage);
- Toezicht en Handhaving (o.a. uitvoeren van diverse inspecties en toezichhoudende taken);
- Incidentbestrijding (o.a. ondersteuning bij incidenten);
- Nautische Ruimtelijke Ordening (o.a. bepalen randvoorwaarden gebruik water).

3. Beleidsrealisatie

3.1 DHM 2014

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

Nautische veiligheid

In 2014 is het Directeurenoverleg Veiligheid Noordzeekanaal actief geweest op het gebied van het actualiseren van het Incident Bestrijdingsplan Noordzeekanaal en het multidisciplinair oefenen. In 2014 vond bovendien een interregionale netwerkdag plaats voor de drie Veiligheidsregio's met onder meer workshops ter voorbereiding op Sail 2015.

Het vaargedrag in de pleziervaart is een significante risicofactor. Samen met andere organisaties neemt DHM deel in het project Varen doe je Samen om het veiligheidsbewustzijn in de pleziervaart te vergroten.

Bij de afhandeling van de scheepvaart is het van groot belang dat de juiste informatie over scheepvaart snel beschikbaar en uitwisselbaar is. Sinds 2013 gebruikt de DHM de inspectiemodule van het Havenmeester Informatie Systeem (HaMIS), het eerste deel van een nieuw informatiesysteem. HaMIS is in 2014 verder ontwikkeld voor gebruik in het Noordzeekanaalgebied en wordt begin 2015 ingezet voor het administreren en begeleiden van de scheepsbezoeken. Met HaMIS hanteren de havens van Amsterdam en Rotterdam hetzelfde verkeersmanagementsysteem, waardoor ook harmonisatie van regelgeving gemakkelijker tot stand komt.

Transportveiligheid

Vloeibaar aardgas (LNG) is veelbelovend als alternatieve en milieuvriendelijke scheepsbrandstof, zowel voor de zeevaart als de binnenvaart. Sinds 2013 is er een LNG-bunkerstation geopend in het Amsterdamse havengebied. In 2014 werkte DHM mee aan het ontwikkelen van een internationale LNG-checklist voor veilig bunkeren. De checklist, een initiatief van het World Ports Climate Initiative (WPCI), is te vinden op www.lngbunkering.org. Deze website biedt sinds juli 2014 informatie voor havenautoriteiten, bunkerbedrijven en rederijen die overwegen LNG te gaan gebruiken.

Havenveiligheid

De beveiliging van risicovolle objecten tegen terrorisme in zeehavens is in Nederland geregeld via de Havenbeveiligingswet. In opdracht van het CNB ziet DHM toe op de naleving door havenfaciliteiten in de CNB-gemeenten. In 2014 werden de beveiligingsplannen van 48 van de 90 havenfaciliteiten getoetst aan de Europese verordening, dit betrof 26 beoordelingen van geactualiseerde beveiligingsplannen en 22 (her)certificeringen. Ook het naleven van beveiligingsplannen werd

getoetst. In 2014 vonden 146 inspecties plaats (100% van de havenfaciliteiten werd minstens eenmaal geïnspecteerd), met als speerpunten de wettelijke oefenverplichting van en de implementatie van beperkt toegankelijke gebieden binnen de havenfaciliteit.

Voor het bestrijden van brand is een gegarandeerde waterleverantie van groot belang. De DHM levert aan de brandweer en bedrijven water met behulp van de patrouille vaartuigen. In 2014 is er een Europese aanbesteding geweest om een blusponton aan te schaffen. Dit ponton zal één van de patrouille vaartuigen gaan aflossen. Dit vaartuig kan dan weer de reguliere of andere incident taken uitvoeren. Het stationair leveren van water wordt dan overgenomen door het ponton dat wordt bediend door de Brandweer.

Milieuveiligheid

In september 2014 ondertekende Havenbedrijf Amsterdam samen met het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNVR), afvalinzamelaars, scheepsleveranciers, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), stichting De Noordzee en vier overige Nederlandse zeehavens de Green Deal Scheepsafvalketen. De partijen zetten zich in om de hoeveelheid afval aan boord te beperken door afvalpreventie bij de bevoorrading, het beter scheiden van plastic afval aan boord en afval zoveel mogelijk gescheiden in te zamelen in de havens. Het beheer van het Havenafvalstoffenplan (HAP) is al jaren belegd bij DHM en wordt in de volgende paragraaf apart toegelicht.

3.2 Havenafvalstoffenplan

Met ingang van 2014 is in gezamenlijk overleg met de andere Nederlandse en Belgische zeehavens een nieuwe systematiek van prijsberekening ingevoerd. Het resultaat voor 2014:

Haven Afval Plan	Realisatie 2014	Budget 2014	Realisatie 2013	Vershil Budget 2014	Vershil 2013
Baten	€ 2.081.355	€ 2.112.000	€ 1.965.870	€ -30.645	€ 115.485
Lasten	€ -1.988.444	€ -1.834.002	€ -1.855.263	€ -154.442	€ -133.181
Saldo ter dekking exploitatiekosten uit het verleden	€ 92.911	€ 277.998	€ 110.607	€ -185.087	€ -17.696

De opbrengsten bestaan uit de aan schepen / rederijen in rekening gebrachte heffingen HAP. De lasten bestaan uit de betalingen aan scheepsafval-inzamelaars en gemaakte indirecte kosten van het HAP (kosten van de HAP-administratie: controle claims, innen en betalen).

De lasten zijn in 2014 hoger dan begroot, doordat er een betere benutting is geweest van het afgiffterecht door schepen ten opzichte van het budget.

De exploitatie HAP is op de lange termijn saldo neutraal. Er kan per jaar een resultaat (positief of negatief) worden gerealiseerd doordat de tarieven van de afvalverwerkers en de HAP heffing niet altijd volledig op elkaar aansluiten. Eventuele exploitatieresultaten worden door middel van tariefbijstellingen over de jaren genivelleerd.

3.3 Verplichte paragrafen

Lokale heffingen. Het CNB kent geen lokale heffingen.

Weerstandsvormogen. Het CNB heeft geen eigen weerstandsvormogen. De publieke taakuitoefening is door het CNB gemandateerd aan de Havenmeester Amsterdam van Havenbedrijf Amsterdam N.V.. De governance-regels waaraan Havenbedrijf Amsterdam N.V. moet voldoen, onder andere ten aanzien van solvabiliteit en liquiditeit, waarborgen dat onverwachte financiële tegenvallers de publieke taakuitoefening niet in gevaar brengen. Daarnaast hanteert Havenbedrijf Amsterdam N.V. een systeem van risicomangement waarin risico's, kans van optreden en mogelijke impact zijn geanalyseerd en waar nodig van beheersmaatregelen zijn voorzien.

Onderhoud kapitaalgoederen. Het CNB heeft geen eigen kapitaalgoederen.

Financiering. Het CNB heeft geen eigen financiering.

Bedrijfsvoering. Het CNB heeft geen eigen bedrijfsvoering.

Verbonden partijen. Het CNB kent geen verbonden partijen.

Grondbeleid. Het CNB heeft geen eigen grond.

4. Financiële jaarrekening

4.1 Totaaloverzicht van Baten en Lasten

Het CNB heeft de uitvoering van haar publieke taken gemandateerd aan de Havenmeester Amsterdam. De met de publieke taakuitoefening gemoeide kosten worden volledig gedekt door Havenbedrijf Amsterdam N.V.. Het saldo van Baten en Lasten van CNB bedraagt derhalve per definitie € 0, voor zowel realisatie als begroting. Het Havenbedrijf Amsterdam N.V. neemt dus de kosten van de publieke taakuitoefening door het CNB volledig voor haar rekening.

Dekking Lasten door Havenbedrijf Amsterdam NV	Realisatie 2014	Budget 2014	Realisatie 2013	Vershil Budget 2014	Vershil 2013
Baten (Dekking Havenbedrijf Amsterdam NV)	€ 24.561.570	€ 29.419.516	€ 26.134.591	€ -4.857.946	€ -1.573.020
Lasten van Publieke Taakuitoefening	€ -24.561.570	€ -29.419.516	€ -26.134.591	€ 4.857.946	€ 1.573.020
Saldo	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

4.2 Detailoverzicht Baten en Lasten

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

Totale kosten van publieke taakuitoefening	Realisatie 2014	Budget 2014	Realisatie 2013 (*)	Vershil Budget 2014	Vershil 2013
Bedrijfsopbrengsten	€ 3.794.808	€ 2.768.000	€ 2.518.210	€ 1.026.808	€ 1.276.597
Operationele Lasten	€ -18.958.891	€ -20.020.522	€ -17.988.921	€ 1.061.631	€ -969.970
Toegerekende Indirecte Kosten (overhead)	€ -7.003.780	€ -7.656.107	€ -6.918.422	€ 652.328	€ -85.358
Afschrijvingen	€ -1.549.793	€ -3.070.512	€ -4.819.376	€ 1.520.719	€ 3.269.583
Financieringskosten	€ -843.915	€ -1.440.375	€ 1.073.917	€ 596.460	€ -1.917.832
Totale kosten van publieke taakuitoefening	€ -24.561.570	€ -29.419.516	€ -26.134.591	€ 4.857.946	€ 1.573.020

(*) De afschrijvingen 2013 zijn met € 0,36 mln naar beneden bijgesteld als gevolg van het met terugwerkende kracht vervallen van de activering van de bijdrage Havenbedrijf Amsterdam N.V. aan de walradarvoorzieningen. Dit heeft tevens een effect van € 0,23 mln lagere Financieringskosten voor 2013 als gevolg van lagere gemiddelde investeringen.

4.2.1 Toelichting bedrijfsopbrengsten

De totale bedrijfsopbrengsten van de publieke taakuitoefening door het Centraal Nautisch beheer zijn in 2014 € 3,8 mln.

De bedrijfsopbrengsten bestaan grotendeels uit de opbrengsten uit het havenafvalstoffenplan. Daarnaast ontvangt DHM een jaarlijkse bijdrage van Rijkswaterstaat voor de dekking van de loonkosten van een aantal sluiswachters.

In 2014 is er een significante stijging van de bedrijfsopbrengsten te zien. Dit wordt veroorzaakt door een eenmalige opbrengst in verband met de verkoop van twee uit de vaart genomen vaartuigen, PA7 en PA8. Deze vaartuigen zijn verkocht voor € 1,4 mln (de boekwaarde bedroeg in 2014 € 0,1 mln.).

Tot slot realiseert DHM opbrengsten uit doorbelastingen van geleverde diensten aan derden, zoals voor port security CNB gemeenten, verkoop dienst Toolkit PS en levering van materiaal, bijvoorbeeld olieschermen bij verontreinigingen van het oppervlaktewater.

In de opbrengsten uit doorbelastingen was ook een bijdrage van de gemeente Amsterdam voor nautische inzet buiten het beheersgebied CNB binnen de gemeente Amsterdam opgenomen (€ 0,3 mln), echter deze vergoeding is sinds 2013 vervallen.

4.2.2 Toelichting kosten

De totale lasten van de publieke taakuitoefening door het Centraal Nautisch beheer zijn in 2014 circa € 24,6 mln.

Operationele lasten

Deze zijn lager dan begroot (€ 1,1 mln). Het betreft met name (loon)kosten personeel, opleidingskosten, kosten van onderhoud en gasolie van de vaartuigen en kosten van de nautische ICT-systemen die het primaire proces ondersteunen (Pontis/Hamis, Portbase). Het verschil tussen realisatie en begroting wordt vooral veroorzaakt door lagere exploitatiekosten. Redenen voor deze lagere exploitatiekosten waren:

- ICT (licenties, onderhoud en berichtenverkeer) (€ 0,3 mln);
- Lagere onderhouds- en beheerkosten nautisch, verbetering efficiency vaartuigen (€ 0,17 mln);
- Lagere verzekeringskosten (€ 0,1 mln);
- Lagere kosten voor buitenlandse dienstreizen en kledingtoelagen (0,3 mln)
- Overig (€ 0,25 mln).

Het aantal fte's is in 2014 stabiel gebleven en zijn evenals de salarissen in lijn met wat we begroot hadden.

Het verschil met 2013 (€ 1,0 mln) is het gevolg van met name de ontwikkel- en abonnementskosten voor Hamis. De applicatie Pontis was vrijwel afgeschreven en de mogelijkheden voor doorontwikkeling van dit systeem waren beperkt, waardoor de ontwikkelkosten voor deze applicatie in de afgelopen jaren zeer laag waren. Daarnaast waren de kosten voor personeel en inhuur hoger dan in 2013.

Toegerekende indirecte kosten (overhead)

Dit betreffen de aan de publieke taakuitoefening toerekenbare kosten door andere afdelingen van Havenbedrijf Amsterdam N.V. Deze kosten worden toegerekend op basis van vaste verdeelsleutels welke zijn beschreven in 'De administratieve grondslagen voor begroting en verantwoording over de publieke taakuitoefening door het CNB/DHM uit hoofde van het Havenmeesterconvenant'. De realisatie (extracomptabele toerekening) in 2014 ligt in lijn met realisatie 2013. In de begroting 2014 waren de indirecte kosten te hoog geprognosticeerd (€ 0,6 mln).

Afschrijvingen

De afschrijvingen zijn € 1,5 mln lager dan begroot. Havenbedrijf Amsterdam en Rijkswaterstaat hebben in 2014 na een langlopend onderhandelingsproces, overeenstemming bereikt over de contractuele vastlegging van het gebruik en beheer van de walradarvoorzieningen. Deze contractuele afspraken betekenen dat de grondslag voor het activeren van de bijdrage van Havenbedrijf Amsterdam aan de walradarvoorzieningen vervalt. Consequentie hiervan is dat de activering van walradar is gecorrigeerd op de openingsbalans van Havenbedrijf Amsterdam N.V. per 1 januari 2013 en ook de activering van de laatste tranche in 2013 (€ 2,7 mln.) vervalt. Voor de vergelijkende cijfers betekent dit een correctie op de immateriële vaste activa ultimo 2013 met € 6,3 mln. De afschrijvingen in 2014 zijn door deze correctie € 0,7 mln. lager dan begroot.

In 2014 was een extra afschrijving van € 0,8 mln. op de vaartuigen PA7 en PA8 begroot. Deze extra afschrijving is echter ten laste van 2013 gebracht omdat de betreffende vaartuigen eind 2013 uit de vaart genomen waren.

Financieringskosten

Deze zijn berekend als vast percentage (7.5%) over de gemiddelde boekwaarde van de materiële en immateriële vaste activa van DHM. Ook hier is het effect zichtbaar van de correctie Walradar; resulterend in lagere berekende financieringskosten versus begroting (€ 0,6 mln).

Berekende Financieringskosten	Realisatie 2014	Budget 2014	Realisatie 2013	Vershil Budget 2014	Vershil 2013
Boekwaarde begin	€ 12.205.956	€ 19.205.000	€ 16.431.840	€ -6.999.044	€ -4.225.884
Boekwaarde eind	€ 10.298.433	€ 19.205.000	€ 12.205.956	€ -8.906.567	€ -1.907.523
Gemiddelde Boekwaarde	€ 11.252.195	€ 19.205.000	€ 14.318.898	€ -7.952.805	€ -3.066.703
Financieringskosten (7.5%)	€ -843.915	€ -1.440.375	€ -1.073.917	€ 596.460	€ 230.003

4.3 Activa

De materiële activa van DHM bestond in 2014 uit een jonge moderne vloot van zeven patrouilleschepen, een representatief vaartuig, enkele pontons en vanaf 2015 een pompunit op een ponton. Daarnaast beschikt DHM over een ouder vaartuig van Rijkswaterstaat dat door DHM onderhouden wordt.

Ook beschikt DHM over een eigen werkplaats en magazijn aan de Capriweg, waar materieel zoals noodboeien en olieschermen is opgeslagen.

Vanwege de jonge leeftijd van de vloot zullen de investeringen in de vaartuigen de komende jaren beperkt zijn tot kosten van groot onderhoud. Voor de vaartuigen wordt een onderhoudsprogramma gebaseerd op vaaruren uitgevoerd.

4.4 Risicomanagement

Havenbedrijf Amsterdam N.V. hanteert een systeem van risicomanagement gebaseerd op Enterprise Risk Management (COSO-ERM). Risico's op verschillende deelgebieden zijn geïventariseerd en geclassificeerd op basis van kans en mogelijke impact. Periodiek wordt deze inventarisatie herhaald om gewijzigde of nieuwe risico's tijdig te kunnen onderkennen. Tevens wordt periodiek geëvalueerd of de bestaande beheersmaatregelen nog afdoende zijn, of dat aanvullende maatregelen noodzakelijk worden geacht. Beheersmaatregelen zijn preventief (organisatorische maatregelen) of repressief van aard (controlemaatregelen).

Naar de aard van de werkzaamheden is heel DHM ingericht op het beheersen van mogelijke risico's aan de hand van de vijf productlijnen in het havenmeesterproces. Beheersmaatregelen lopen uiteen van goed opgeleid personeel (regelmatige oefening en bijscholing, eigen simulator), up-to-date-systemen en technische infrastructuur tot heldere processen & procedurebeschrijvingen met duidelijke bevelstructuur, en het onderhouden van nauwe contacten met belangrijke externe stakeholders zoals Rijkswaterstaat.

5. Ten slotte

Bovenstaande jaarrekening 2014 en toelichting daarop, geeft op hoofdlijnen inzicht in de activiteiten die het CNB in 2014 heeft ontplooid met de daaraan gelieerde baten en lasten. Daarmee is een goede basis gelegd voor de initiatieven die in 2015 genomen worden.