

Centraal Nautisch Beheer
Noordzeekanaalgebied

Begroting 2016

(concept versie 1.5)

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Organisatie	3
2.1	Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied.....	3
2.2	Divisie Havenmeester van het Havenbedrijf Amsterdam N.V.	4
3.	Beleidsbegroting.....	4
3.1	Prioriteiten Havenbedrijf.....	4
3.2	Publieke taken DHM.....	4
3.3	Speerpunten DHM 2016.....	5
3.4	Havenafvalstoffenplan	6
3.5	Verplichte paragrafen.....	6
4.	Financiële begroting.....	7
4.1	Totaaloverzicht van Baten en Lasten	7
4.2	Detailoverzicht Baten en Lasten.....	7
4.2.1	Toelichting Baten.....	7
4.2.2	Toelichting Lasten.....	8
4.3	Activa en Investerings	9
4.4	Risicomanagement.....	10
5.	Ten slotte.....	10

1. Inleiding

Het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB) is een samenwerkingsverband van de gemeenten Amsterdam, Beverwijk, Velsen en Zaanstad sinds 1994. Doel van het CNB is het realiseren van eenheid van beleid en uitvoering van het nautisch beheer in het Noordzeekanaalgebied. De Divisie Havenmeester van Havenbedrijf Amsterdam N.V. (verder: DHM) voert de taken van het CNB uit. De Gemeenschappelijke Regeling CNB kent de verplichting dat jaarlijks een begroting en jaarrekening wordt vastgesteld door het bestuur.

Hierbij ligt de begroting 2016 CNB voor. De CNB-begroting is gebaseerd op de regels van het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV). De toelichting bij de samenstelling van de lasten van het CNB is gebaseerd op de begroting van Havenbedrijf Amsterdam N.V. 2015-2018 welke is samengesteld op basis van de regels van Boek 2 Titel 9 BW.

De termijnen in de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) schrijven voor dat de begroting voor het volgend kalenderjaar voor half april bij de deelnemende gemeenten wordt ingediend.

Dit betekent dat het hier om een begroting op hoofdlijnen gaat, de begroting van de DHM wordt namelijk pas in het vierde kwartaal, als onderdeel van de begroting van Havenbedrijf Amsterdam N.V., vastgesteld. Wanneer de definitieve begroting significant afwijkt van de voorliggende begroting dan zal dit aan het bestuur CNB worden gemeld.

Hoofdstuk 2 geeft een toelichting op de organisatie van het CNB en DHM. In hoofdstuk 3 wordt de beleidsbegroting 2016 toegelicht. Hoofdstuk 4 betreft de financiële begroting, waarin baten en lasten van het CNB nader worden 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 Wgr. 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. DHM verzorgt de uitvoering van de taken van het CNB, waardoor de scheepvaart steeds met één loket te maken heeft. De belangrijkste doelstelling van de Divisie Havenmeester is het waarborgen van veilig, vlot en duurzaam gebruik van de nautische ruimte in het Noordzeekanaalgebied.

Naast de nautische taken voert het CNB sinds 2003 taken uit die voortkomen uit de Havenbeveiligingswet, namens de (burgemeesters van de) CNB-gemeenten. Deze taken zijn onder andere toetsing van en toezicht op havenbeveiligingsplannen.

De directeur CNB is vanaf juli 2012 gemandateerd voor de uitvoering van en het toezicht op de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 en het Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012. Tevens voert het CNB een aantal taken uit voor de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Havenafvalstoffenplan).

2.2 Divisie Havenmeester van het Havenbedrijf Amsterdam N.V.

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 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 toezichthoudende taken);
- Incidentbestrijding (o.a. ondersteuning bij incidenten);
- Nautische Ruimtelijke Ordening (o.a. bepalen randvoorwaarden gebruik water).

De productlijnen zijn de kapstok waar het beleidswerk en de operationele uitvoering aan gerelateerd worden. Een groot deel van de activiteiten van de DHM is regulier werk, een ander deel richt zich op een aantal speerpunten. Beiden worden in het volgende hoofdstuk toegelicht.

3. Beleidsbegroting

3.1 Prioriteiten Havenbedrijf

In het meerjarenplan 2014-2017 van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is de strategie voor de komende jaren voor het gehele Havenbedrijf N.V., inclusief DHM, uitgezet. De focus van het havenbedrijf is verlegd van groei in tonnen overslag naar groei in toegevoegde waarde, de zogeheten waardesprong.

Randvoorwaarde om een waardesprong te kunnen maken is een veilige, vlotte en duurzame haven, de missie van DHM. De waardesprong is vertaald in strategische prioriteiten voor het hele Havenbedrijf N.V. inclusief DHM. Voor DHM betekent dit als operationele organisatie: goed blijven doen wat goed gaat en ontwikkelen wat beter kan.

3.2 Publieke taken DHM

De kracht van DHM ligt in het scheppen van de randvoorwaarden voor een veilige, vlotte en duurzame haven. Samengevat noemen we dit 'Operational Excellence'. Om dit begrip te concretiseren is het gehele havenmeesterproces ingedeeld in vijf productlijnen. Alle taken en activiteiten van de medewerkers van de DHM vallen binnen één van deze vijf productlijnen:

Toelating en Toewijzing

Voor het Noordzeekanaal, van 12 mijl buitengaats tot aan de Oranjesluizen, wordt het toelatingsbeleid voor de zeevaart uitgevoerd op basis van de Scheepvaartverkeerswet en het Loodsbesluit.

Toegang, Doorgang en Vertrek

Op de gehele vaarroute Noordzeekanaal wordt verkeersbegeleiding gegeven op basis van de Scheepvaartverkeerswet. Het schutprotocol voor de sluisen bij IJmuiden wordt toegepast.

Toezicht en Handhaving

Op basis van diverse wetgeving wordt, samen met andere toezichthoudende autoriteiten in het gebied, toezicht gehouden op de veiligheid met betrekking tot gevaarlijke stoffen, vaargedrag en milieuregelgeving. Toezicht op en handhaving van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 is hier onderdeel van.

Incidentbestrijding

In het Noordzeekanaalgebied wordt door de patrouillevaartuigen de eerste inzet gedaan in geval van incidenten en calamiteiten op het water. Er is een 'onderzoekscommissie nautische verkeersveiligheid' ingesteld om nautische incidenten en ongevallen te onderzoeken en om aanbevelingen te doen om herhaling te voorkomen.

Nautische Ruimtelijke Ordening

Namens het CNB wordt advies gegeven bij ruimtelijke ontwikkelingen en bestemmingsplannen die grenzen aan het Noordzeekanaal.

De activiteiten ten behoeve van de productlijnen is het 'reguliere' werk van de DHM en het grootste deel van de begroting CNB zit in de manuren die nodig zijn om deze activiteiten uit te voeren. Om de dienstverlening te blijven verbeteren is een aantal speerpunten benoemd voor 2016.

3.3 Speerpunten DHM 2016

Doorontwikkeling HaMIS

In samenwerking met de DHM van Havenbedrijf Rotterdam NV wordt gewerkt aan harmonisatie van de regelgeving mede omdat wij gezamenlijk gebruik maken van het Havenmeester Management Informatie Systeem (HaMIS).

Vormgeven regionale nautische autoriteit

In afstemming met de CNB partijen zal in 2016 verder worden gesproken over de vormgeving van de regionale nautische autoriteit. Het uitgangsprincipe hierbij is regionaal wat regionaal uitgevoerd kan worden. Dit heeft een nauwe samenhang met de nieuwe gemeenschappelijke regeling CNB.

Veiligheidsketen Noordzeekanaal

Het toekomstbeeld voor het Noordzeekanaalgebied is één veiligheidszone, zoals geschetst in de Visie2030. Met alle betrokken partijen zal in 2016 verder gesproken worden over de strategie om dit toekomstbeeld te bereiken.

Continuïteit havenmeesterproces

Om de efficiëntie en effectiviteit van de DHM te verbeteren wordt in 2016 gewerkt aan het verbeteren van de werkprocessen, om inzicht in het resultaat te hebben, hierop te kunnen sturen en te kunnen reageren op veranderingen vanuit de bedrijfsvoering en wettelijke veranderingen.

Start bouw nieuwe Zeesluis

In 2016 wordt gestart met de bouw van de nieuwe Zeesluis in IJmuiden, dit zal invloed hebben op de operationele continuïteit van de scheepvaart. Een goede afstemming van het bouwproces met alle betrokken partijen is hierbij van cruciaal belang.

Actualisatie RHN2012

De Regionale Havenverordening Noordzeekanaal uit 2012 zal geactualiseerd worden en zal, wanneer de nieuwe Gemeenschappelijk Regeling gereed is, door het bestuur CNB kunnen worden vastgesteld.

3.4 Havenafvalstoffenplan

Met ingang van 2014 is gezamenlijk met de andere Nederlandse en Belgische zeehavens een nieuwe systematiek van prijsberekening ingevoerd. Dit leidt tot de volgende HAP-meerjarenbegroting:

Haven Afval Plan	Realisatie 2014	Budget 2015	Budget 2016	Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019
Baten	€ 2.081.355	€ 2.200.000	€ 2.200.000	€ 2.200.000	€ 2.200.000	€ 2.200.000
Lasten	€ -1.988.444	€ -2.030.000	€ -2.030.000	€ -2.030.000	€ -2.030.000	€ -2.030.000
Saldo ter dekking exploitatiekosten uit het verleden	€ 92.911	€ 170.000	€ 170.000	€ 170.000	€ 170.000	€ 170.000

De opbrengsten bestaan uit de aan schepen / rederijen in rekening gebracht 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 exploitatie HAP is voor het CNB 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 een periode in jaren genivelleerd.

In 2016 wordt verder onderzocht op welke wijze de administratieve taken van het HAP efficiënter kunnen worden uitgevoerd door vervanging van de HAP-applicatie. Tevens wordt het overleg met andere Europese havens gecontinueerd met als doel afspraken over uniforme procedures en tariefsystemen, teneinde de drempel voor afgifte van afval in de havens nog verder te verlagen.

3.5 Verplichte paragrafen

Lokale heffingen. Het CNB kent geen lokale heffingen.

Weerstandsvermogen. Het CNB heeft geen eigen weerstandsvermogen. De publieke taakuitoefening is door het CNB gemandateerd aan DHM 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 risicomanagement waarin risico's, kans van optreden en mogelijke impact zijn geanalyseerd en waar nodig zijn beheersmaatregelen geïmplementeerd.

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 begroting

De CNB-begroting is gebaseerd op de regels van het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV). De toelichting bij de samenstelling van de lasten van het CNB is gebaseerd op de begroting van Havenbedrijf Amsterdam N.V. 2015-2018 welke is samengesteld op basis van de regels van Boek 2 Titel 9 BW.

4.1 Totaaloverzicht van Baten en Lasten

Het CNB heeft de uitvoering van haar publieke taken gemandateerd aan DHM. De met de publieke taakuitoefening gemoeide kosten worden volledig gedekt door Havenbedrijf Amsterdam N.V. Het begrote saldo van Baten en Lasten van CNB bedraagt derhalve € 0.

Dekking Lasten door Havenbedrijf Amsterdam NV	Realisatie 2014	Budget 2015	Budget 2016	Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019
Baten (Dekking Havenbedrijf Amsterdam NV)	€ 24.561.570	€ 22.684.249	€ 22.361.920	€ 22.436.708	€ 22.749.006	€ 22.871.355
Lasten van Publieke Taakuitoefening	€ -24.561.570	€ -22.684.249	€ -22.361.920	€ -22.436.708	€ -22.749.006	€ -22.871.355
Saldo	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

De baten van het CNB zijn de dekking door Havenbedrijf Amsterdam NV van alle met de publieke taakuitoefening gemoeide lasten. Met andere woorden: Havenbedrijf Amsterdam neemt de kosten van de publieke taakuitoefening door CNB volledig voor haar rekening.

4.2 Detailoverzicht Baten en Lasten

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

Totale kosten van publieke taakuitoefening	Realisatie 2014	Budget 2015	Budget 2016	Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019
Bedrijfsopbrengsten	€ 3.794.808	€ 2.560.000	€ 2.564.000	€ 2.568.000	€ 2.572.000	€ 2.572.000
Operationele Lasten	€ -18.958.891	€ -19.773.000	€ -19.398.600	€ -19.520.600	€ -19.741.300	€ -19.741.300
Toegerekende Indirecte Kosten (overhead)	€ -7.003.780	€ -3.226.316	€ -3.274.013	€ -3.328.638	€ -3.372.448	€ -3.439.897
Afschrijvingen	€ -1.549.793	€ -1.452.000	€ -1.418.000	€ -1.271.000	€ -1.268.000	€ -1.268.000
Financieringskosten	€ -843.915	€ -792.932	€ -835.307	€ -884.470	€ -939.257	€ -994.157
Totale kosten van publieke taakuitoefening	€ -24.561.570	€ -22.684.249	€ -22.361.920	€ -22.436.708	€ -22.749.006	€ -22.871.355

4.2.1 Toelichting Baten

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 deel van de sluiswachters. In 2016 is deze bijdrage begroot op € 236.000.

Tot slot ontvangt DHM een vergoeding voor geleverde diensten aan derden, bijvoorbeeld port security en de levering van materieel (zoals olieschermen). Deze zijn begroot op € 124.000.

4.2.2 Toelichting Lasten

Vanaf 2015 wordt een grondslagwijziging doorgevoerd voor de toerekening van indirecte kosten. De toegerekende indirecte kosten betreffen de aan de publieke taakuitoefening toerekenbare kosten van andere afdelingen, dan de afdeling DHM, van Havenbedrijf Amsterdam N.V. Tot en met 2014 was de grondslag om dit op basis van vaste allocatie percentages per kostenplaats te doen. Alhoewel dit slechts een extracomptabele toerekening betreft, is een herziening van deze toerekening toch op zijn plaats doordat fluctuaties in de kosten voor commerciële taakuitvoering van Havenbedrijf Amsterdam in geval van een standaard percentuele toerekening aan DHM, een vertekend beeld geven van de kostenontwikkeling DHM.

In een nieuw document, administratieve grondslagen voor begroting en verantwoording over de publieke taakuitoefening door het CNB/Divisie Havenmeester uit hoofde van het Havenmeesterconvenant, is de grondslagwijziging vastgelegd.

De nieuwe methodiek bevat twee componenten. Ten eerste wordt voor een drietal kostenplaatsen (Juridische Zaken, P&O en Bedrijfseconomische & Financiële Zaken) de totale salariskosten (inclusief werkgeverslasten) van één fte per kostenplaats doorbelast. Deze centrale stafafdelingen verlenen direct diensten aan DHM om de bedrijfsvoering DHM te ondersteunen. Ten tweede wordt de doorbelasting van de kosten van de stafafdelingen Algemene Zaken (AZ) en Facilitaire Zaken (FZ) berekend naar rato van het aantal medewerkers DHM. Het aantal medewerkers (in fte) is de meest getrouwe factor om een doorbelasting te bepalen voor gezamenlijke kosten als: personeelskosten medewerkers AZ en FZ, huisvesting (huur), service, beveiliging, schoonmaak, algemene ICT-kosten, afschrijvingen huisvesting (interne renovatie panden) en overige kantoorkosten. Het aantal fte van DHM is ongeveer de helft van het totale fte-bestand Havenbedrijf Amsterdam, dus wordt ongeveer 50% van de totale kosten AZ en FZ aan DHM toegerekend. Per jaar vindt een herziening plaats omdat zowel kosten kunnen veranderen als het aantal medewerkers.

Deze grondslagwijziging resulteert in een aanpassing van de begroting CNB 2015, namelijk als volgt:

Totale kosten van publieke taakuitoefening - effect Stelselwijziging Budget 2015	Budget 2015 (oorspronkelijk)	Budget 2015 (nieuw)	Vershil
Bedrijfsopbrengsten	€ 2.560.000	€ 2.560.000	€ -
Operationele Lasten	€ -19.772.000	€ -19.773.000	€ -1.000
Toegerekende Indirecte Kosten (overhead)	€ -7.813.644	€ -3.226.316	€ 4.587.328
Afschrijvingen	€ -2.152.000	€ -1.452.000	€ 700.000
Financieringskosten	€ -1.440.375	€ -792.932	€ 647.443
Totale kosten van publieke taakuitoefening	€ -28.618.019	€ -22.684.249	€ 5.933.770

De operationele lasten zijn de directe kosten van DHM voor met name personele kosten inclusief opleidingskosten, kosten van onderhoud en gasolie van de vaartuigen en kosten van de nautische ICT-systemen die het primaire proces ondersteunen (Pontis/Hamis, Portbase).

De tendens is dat de personele kosten de komende jaren slechts licht zullen stijgen bij een gelijke bezetting. De kosten van ICT-systemen stijgen als gevolg van het toegenomen belang en afhankelijkheid van de ICT-systemen. De kosten van onderhoud en gasolie van de patrouillevaartuigen liggen als gevolg van de vernieuwing van een deel van de vloot en de invoering van een nieuw vaarplan evenals vorig jaar op een lager niveau.

In 2015/2016 zal DHM bijdragen aan de realisatie van verbeterde back-up voorzieningen van het verkeersbegeleidingssysteem (Walradar) van Rijkswaterstaat. De verbeteringen zijn gericht op het wegnemen van potentiële 'single points of failure' in het systeem, zoals kritische netwerkknooppunten.

De afschrijvingen betreffen de afschrijvingen op de materiële en immateriële vaste activa van DHM.

De financieringskosten zijn berekend als vast percentage (7.5%) over de gemiddelde geprognoseerde boekwaarde van de materiële en immateriële vaste activa van DHM.

Berekende Financieringskosten	Realisatie 2014	Budget 2015	Budget 2016	Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019
Boekwaarde begin	€ 12.205.956	€ 10.298.433	€ 10.846.433	€ 11.428.433	€ 12.157.433	€ 12.889.433
Boekwaarde eind	€ 10.298.433	€ 10.846.433	€ 11.428.433	€ 12.157.433	€ 12.889.433	€ 13.621.433
Gemiddelde Boekwaarde	€ 11.252.195	€ 10.572.433	€ 11.137.433	€ 11.792.933	€ 12.523.433	€ 13.255.433
Financieringskosten (7.5%)	€ -843.915	€ -792.932	€ -835.307	€ -884.470	€ -939.257	€ -994.157

De totale kosten van de publieke taakuitoefening door het CNB zijn hiermee voor 2016 per saldo begroot op circa € 22,4 mln. Naar verwachting zal dit bedrag de komende jaren niet substantieel stijgen of dalen.

4.3 Activa en Investerings

Activa

De materiële activa van DHM bestaan uit een jonge moderne vloot van vijf patrouillevaartuigen, 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.

Daarnaast beschikt DHM ook 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 de kosten van groot onderhoud.

Investerings

Om de publieke taakuitoefening op peil te houden en te verbeteren is DHM voornemens om in 2016 de volgende investeringen te doen:

Het aanpassen van het informatiesysteem voor de administratieve verwerking van het HAP-proces. Het huidige systeem is verouderd en de regelgeving is de afgelopen jaren gewijzigd. Tevens maakt de harmonisering met het Havenbedrijf Rotterdam N.V. en Antwerpen deze vernieuwing noodzakelijk.

Het vervangen van het ligplaatsreserveringssysteem voor o.a. de riviercruise. Ook dit systeem is verouderd en aan vervanging toe.

De totale investeringen van DHM zullen in 2016 naar verwachting circa € 1,5 - € 2 mln. bedragen.

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 geïnventariseerd 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 Begroting 2016 en toelichting daarop geeft op hoofdlijnen inzicht in de toekomstige activiteiten en de daarbij gemoeide opbrengsten en kosten voor DHM.