

Rapport

Datum
27 september 2005

Producten- en dienstencatalogus *Inspectie Verkeer en Waterstaat*

Versiebeheer

Datum	Versie	Auteur
28 juli 2005	0.1 Programmabureau BLD	R. Derksen
11 augustus 2005	0.2 concept kerngroep BLD / Inspectieberaad	R. Derksen
27 september 2005	1.0 definitieve versie na afstemming beleidsdirectoraten, centrale diensten en het Inspectieberaad VenW.	R. Derksen

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Resultaatgericht management	7
2.1	Dimensies van resultaatgericht management	7
2.2	Dimensie 1) Rollen in het besturingsmodel	8
2.3	Dimensie 2) Producten en diensten als aangrijpingspunt van sturing	9
2.4	Dimensie 3) Budgetten voor de te leveren prestaties	10
2.5	Dimensie 4) Inzet van bedrijfsvoeringinstrumentarium	10
2.6	Informatiebehoeften in de planning en controlcyclus	11
2.7	Conclusie	13
3	Uitgangspunten productstructuur	14
3.1	Eisen aan productdefinitie	14
3.2	Omgevingsanalyse: productstructuur en -definitie	15
3.3	Kostprijsmodel: verbinden van kosten aan producten	16
3.4	Jaarwerkplan: Individuele producten per domein	17
3.5	Conclusie	17
4	Productstructuur en productsturing	18
4.1	Organisatiestructuur	18
4.2	Niveau 1: Secretaris Generaal – Inspecteur Generaal	18
4.3	Niveau 2: Inspecteur Generaal – Hoofdinspecteur / Directeur	19
4.4	Niveau 3: HI – Unit managers	20
4.5	Niveau 4: Unit managers – Medewerkers	20
4.6	Beleidsmatige aansturing	21
4.7	Conclusie	21
5	De producten- en dienstencatalogus Inspectie VenW	23
5.1	Algemene doelstelling	23
5.2	Aandachtsgebied land	28
5.3	Aandachtsgebied lucht	32
5.4	Aandachtsgebied Water	35
5.5	Algemene Strategie en Beleidsvorming	39
6	Bekostigingssystematiek producten Inspectie VenW	41
6.1	Rijks- en V&W beleid	41
6.2	Beleidslijn tariferen Inspectie VenW	42
6.3	Conclusie	43
	Bijlage 1 Individuele producten per domein	44
	Aandachtsgebied Land	44
	Aandachtsgebied Lucht	46

Datum	Paginnummer
27 september 2005	4
Rapport	
Producten- en dienstencatalogus	

Aandachtsgebied Water	47
Bijlage 2 Homogenisering van de productstructuur	50
De VWA consolidatiemethodiek	50
Bruikbaarheid van gestandaardiseerde inspecties	52
Conclusie	54
Vervolg: implementatie homogene productstructuur en PDC	54

1 Inleiding

Aanleiding en probleemstelling

De Inspectie Verkeer en Waterstaat is op weg een baten-lastendienst te worden. Teneinde de baten-lastendienst status te verkrijgen dient de Inspectie VenW aan twaalf instellingsvoorwaarden van het Ministerie van Financiën te voldoen. De essentie van de instellingsvoorwaarden is het komen tot een resultaatgericht besturingsmodel. Eén van de voorwaarden voor het vormen van een baten-lastendienst en de daarbij behorende sturing, is het ontwikkelen van een producten- en dienstencatalogus.

Opdracht aan het programmabureau baten-lastendienst is om de uitgangspunten van de catalogus te definiëren en de catalogus vervolgens verder uit te werken, zodat het kan dienen als basis voor de verankering van de nieuwe sturing van de baten-lastendienst.

Doelstelling

Het uitwerken en vastleggen van de producten- en dienstencatalogus voor de Inspectie VenW, op basis van de omgevingsanalyse, de kadernotitie producten en dienstencatalogus en het kostprijsmodel Inspectie VenW zoals vastgesteld door het bedrijfsvoeringberaad van 23 september 2004 respectievelijk 29 april jl.

Deze uitwerking zal als input dienen voor:

- Implementatie van de sturing bij de verschillende organisatieonderdelen van de Inspectie VenW;
- De inrichting van SAP, zodat kosten aan de verschillende producten- en diensten kunnen worden toegerekend.

Tevens zal dit rapport als basis dienen voor het rapport in het kader van de Instellingsvoorwaarden van het Ministerie van Financiën voor baten-lastendiensten.

Opdrachtgever

De kerngroep BLD Inspectie VenW

Opdrachtnemer

Het programmabureau BLD Inspectie VenW

Op te leveren producten

Een producten- en dienstencatalogus die voldoet aan de eisen van het Ministerie van Financiën, waarbij de koppeling tussen de interne en externe producten en diensten van de Inspectie VenW is geborgd. De geïdentificeerde

producten en diensten dienen als aangrijpingspunt voor zowel de interne als externe sturing.

Opbouw van het rapport

Gezien de vele opvattingen over resultaatgericht management en de rol van producten en diensten hierin wordt in hoofdstuk twee nader ingegaan op de verschillende dimensies van een resultaatgericht besturingsmodel, de plaats van het producten en diensten in het model en de bijhorende informatiebehoeften.

Nadat de plaats van de producten- en dienstencatalogus, en daarmee het doel van dit rapport, is bepaald komen in hoofdstuk drie de uitgangspunten die gehanteerd zijn bij het opstellen van de productstructuur aan de orde.

De uitgangspunten bij de uitwerking van de producten- en dienstencatalogus worden weergegeven in hoofdstuk drie, vervolgens wordt in de overige hoofdstukken verder ingegaan op:

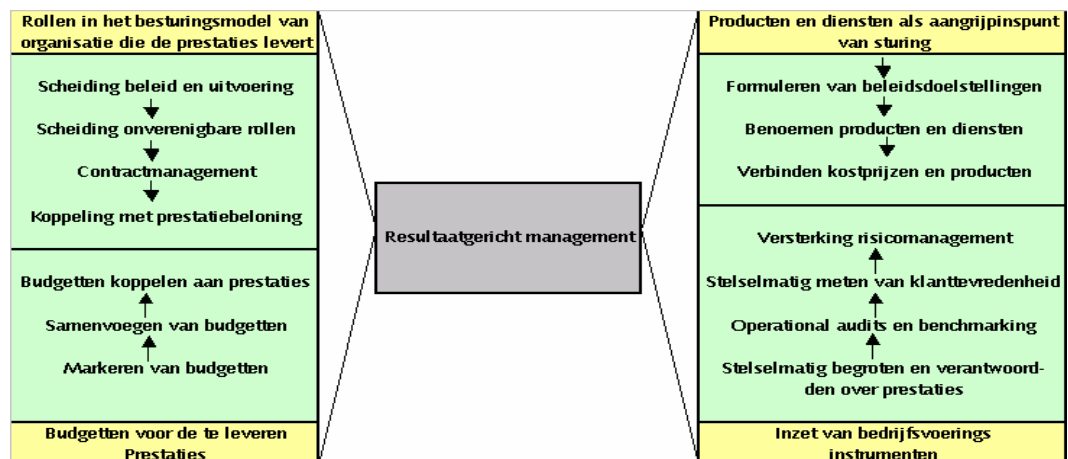
- De relatie tussen de productstructuur en productsturing (hoofdstuk vier);
- De feitelijke producten- en dienstencatalogus (hoofdstuk vijf);
- De bekostigingssystematiek producten Inspectie VenW (hoofdstuk zes).

2 Resultaatgericht management

Resultaatgericht management is een begrip dat op vele wijze kan worden gedefinieerd. In de actuele literatuur op het gebied van overheidsfinanciën wordt resultaatgericht management omschreven als een sturing op resultaten; op de producten of diensten die worden voortgebracht. Als oogmerk van de resultaatgerichte sturing wordt benoemd het verduidelijken van het verband tussen de te behalen effecten, de daarvoor de te leveren producten en diensten en benodigde inzet van middelen. Bij het concept van resultaatgericht management wordt de relatie gelegd met de New Public Management theorie waarin overheidsorganisaties managementmethoden uit het bedrijfsleven overnemen. Karakteristieken van New Public Management zijn onder meer divisionalisatie van de ambtelijke organisatie, een competitieve houding met in begrip van interne contractering, managementpraktijken uit de private sector, standaardisatie van prestaties en productgerichtheid.

2.1 Dimensies van resultaatgericht management

Resultaatgericht management laat zich het best omschrijven aan de hand van vier dimensies. Deze vier dimensies beschrijven het migratiepad van een traditionele inputgerichte organisatie naar een ideaaltypische resultaatgerichte organisatie waarin "harde" sturing op producten en kostprijzen mogelijk is. Een traditioneel inputgerichte organisatie valt te omschrijven als een organisatie die wordt gestuurd op beschikbaarheid van budgetten en waarbij het aantal fte's bepalend is. De dimensies waar het om gaat zijn 1) het onderkennen en scheiden van rollen in het besturingsmodel (zoals vastgelegd in de omgevingsanalyse Inspectie VenW), 2) het identificeren van producten en diensten als aangrijpingspunt voor sturing, 3) het definiëren van budgetten voor de te leveren prestaties en 4) de inzet van een geavanceerder bedrijfsvoeringinstrumentarium. De vier onderkende dimensies worden in de volgende paragrafen achtereenvolgens nader uiteengezet.



2.2 Dimensie 1) Rollen in het besturingsmodel

De eerste dimensie van het resultaatgerichte besturingsmodel kenmerkt zich door het sturen op basis van prestaties. Hiervoor is het noodzakelijk dat de sturingsrelaties tussen de betrokken actoren in de omgeving van de Inspectie VenW duidelijk zijn en vastgelegd worden in specifieke rollen, zie voor een nadere uitwerking de Omgevingsanalyse Inspectie VenW.

De door Financiën opgestelde richtlijn onderscheidt hierbij de volgende sturingsrelaties:

1. *Algemene sturingsrelatie* richt zich op sturingsfilosofie van het moederdepartement
2. *Procesmatige sturing* richt zich op de continuïteit en kwaliteit van de BLD als geheel. Dit houdt in het creëren van de randvoorwaarden waarbinnen de BLD zijn taken kan uitvoeren en het toezicht houden op de rechtmatige en doelmatige besteding van de middelen door de BLD en op de kwaliteit van de bedrijfsvoering.
3. *Beleidsmatige sturing*: richt zich, op de hoeveelheid, kwaliteit en prijs van de te leveren producten. Dit wordt gezien vanuit drie invalshoeken: bepalen, betalen en genieten
4. *Overige sturingsrelaties en doelmatigheidsprikkels* richt zich op de andere doelmatigheidsprikkels in de omgeving.

Het definiëren van de rollen, op basis van de in kaart gebrachte sturingsrelaties, is nodig om te komen tot een heldere afbakening van taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden. Voorkomen moet worden dat er op sommige terreinen sprake is van gedeelde verantwoordelijkheid of van geen verantwoordelijkheid. De rollen die vanuit de richtlijnen kunnen worden benoemd zijn:

1. *eigenaar*: diegene die waakt over de continuïteit en kwaliteit van de Inspectie VenW als organisatie. Dit houdt in het toezicht houden op de rechtmatige en doelmatige besteding van de middelen en op de kwaliteit van de bedrijfsvoering (*procesmatige aansturing*)
2. *opdrachtgever*: diegene die met de Inspectie VenW afspraken maakt over de inhoud en kwaliteit van de te leveren producten en de daaraan verbonden prijs (*beleidsmatige aansturing*)
3. *opdrachtnemer*: diegene die verantwoordelijk is voor het leveren van de producten tegen de afgesproken kwaliteit en de afgesproken prijs
4. *afnemer/klant*: diegene die 'geniet' van de door de Inspectie VenW geleverde producten
5. *financier*: diegene die betaalt voor de producten
6. *bankier*: diegene bij wie de inspectie zijn liquide middelen aanhoudt. Tevens diegene die een lening kan verstrekken in het geval de Inspectie VenW investeringen wil doen

7. *toezichthouder*: diegene die toezicht houdt op het functioneren van de Inspectie VenW. Dit zijn de eigenaar en opdrachtgever, elk vanuit hun eigen rol.

2.3 Dimensie 2) Producten en diensten als aangrijpingspunt van sturing

De tweede dimensie van resultaatgericht management richt zich op de mogelijkheid om tot een adequate productdefiniëring te komen. Dit om producten te kunnen gebruiken als aangrijpingspunt van sturing. Tevens is het van belang de producten aan te sluiten op de doelstellingen die worden nagestreefd. Door het te combineren met kostprijzen worden doelmatigheidsprikkels neergelegd. De uitwerking van de producten- en dienstencatalogus is het primaire doel van dit rapport.

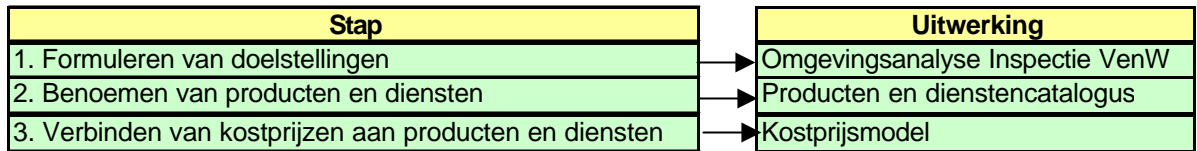
Door het scheiden van de rollen in het besturingsmodel wordt er continue gezocht naar een optimale kosten - kwaliteitsverhouding. Grofweg komen drie typen sturing voor, te weten:

- Outputsturing ($p \cdot q$);
- Projectsturing;
- Capaciteitssturing (aantal beschikbaar gestelde uren).

De relevantie hiervan is het zoeken naar de meest passende sturingsvorm die de meeste doelmatigheidsprikkels aanreikt.

Bij de identificatie van de producten kan een aantal tussenstappen worden onderscheiden:

1. *Het formuleren van strategische en operationele beleidsdoelstellingen*. Het gedegen formuleren van deze doelstellingen dwingt ministeries kritisch te zijn ten aanzien van wat zij beogen te bereiken. Het stelt een kader voor de te richten activiteiten. Voor een nadere uiteenzetting van de strategische en operationele doelstellingen van de inspectie wordt verwezen naar de Omgevingsanalyse Inspectie VenW.
2. *Het benoemen van de producten*. Om de beleidsdoelstellingen te realiseren worden diverse producten en diensten geleverd. Het benoemen van deze producten en diensten maakt transparant wat de output van de organisatie is. Het is hierbij van belang precies te omschrijven hoe een product wordt afgebakend.
3. *Het verbinden van kostprijzen aan producten*. Inzicht in de bedrijfsprocessen verschaft mogelijkheden om een oordeel over de doelmatigheid van de opzet ervan te vormen. Tevens wordt het mogelijk om iets te zeggen over de doelmatigheid van de uitvoering en daaraan de normstelling te koppelen. Dit geeft inzicht in de doelmatigheid van een prestatie.



Overigens is het komen tot een goede productdefiniëring een ingewikkelde exercitie. Door daadwerkelijk de externe sturing op producten te richten, wordt pas duidelijk of gekozen productdefinities voldoende eenduidig zijn. Een voorbeeld is de vraag of een informatieverzoek over een taxipas een afzonderlijk product is dan wel behoort tot het product taxipas.

2.4 Dimensie 3) Budgetten voor de te leveren prestaties

De derde dimensie van resultaatgericht management wordt gevormd door de wijze waarop met budgetten wordt omgegaan. In een traditionele inputgerichte organisatie zijn beschikbare en gebruikte budgetten over het algemeen alleen op een hoog abstractieniveau toe te rekenen aan activiteiten. In een batenlastendienst omgeving is er sprake van outputfinanciering, hetgeen betekent dat budgetten zijn toegerekend aan (individuele) prestaties en afrekening plaats vindt op basis van de geleverde prestaties. Overigens is het niet in alle gevallen zo dat de afnemer/klant de kostprijs betaalt. Een opdrachtgever kan op beleidsmatige gronden besluiten af te wijken van het principe van kostendekkendheid.

Om deze ideaaltypische situatie te bereiken, moeten wederom een aantal stappen worden doorlopen:

1. Het markeren van budgetten voor uit te voeren taken;
2. Het samenvoegen van budgetten voor de te leveren prestaties;
3. De toekenning van budgetten koppelen aan prestaties en het introduceren van verantwoordelijkheden. (De Inspectie VenW moet zelf de opbrengsten genereren ter dekking van de uitgaven).

De wijze waarop met budgetten wordt omgegaan wordt niet primair ingegeven door het financieel administratief stelsel. Toepassing van het baten-lastenstelsel maakt het eenvoudiger om over de jaren stabiele prijzen in rekening te brengen. Investerings worden immers gespreid, door afschrijvingen, over de jaren heen in de kostprijs opgenomen en derhalve over de meerdere jaren terugverdiend.

2.5 Dimensie 4) Inzet van bedrijfsvoeringinstrumentarium

De vierde dimensie, het belangrijkste instrument voor de sturing en beheersing, wordt gevormd door de planning- en controlcyclus met als voornaamste documenten daarin de begroting en het jaarverslag. Sturing op resultaten kent een andere invalshoek dan sturing op inputs. Sturing op resultaten leidt ertoe

dat er meer aandacht is voor de hoeveelheid, kwaliteit en prijs van de producten. In aanvulling daarop wordt er meer aandacht besteed aan instrumenten die zich richten op de kwaliteit van de organisatie.

Een aantal tussenstappen is te onderkennen wat betreft de inzet van instrumenten voor de bedrijfsvoering. De volgorde is overigens niet hard gedefinieerd, maar veeleer gebaseerd op praktijkervaringen van het Ministerie Financiën:

1. *Stelselmatige begroting en verantwoording over de geleverde prestaties.* Vooraf worden duidelijke afspraken gemaakt over de bevoegdheden die de organisatie heeft om de gevraagde producten te leveren. Over het gebruik van de toegekende bevoegdheden moet achteraf systematisch verantwoording betreft in eerste aanleg informatie over de hoeveelheid daadwerkelijk geleverde producten, de kwaliteit en de kosten ervan.
2. *Het uitvoeren van operational audits en benchmarkonderzoeken op primaire en ondersteunende processen.* Bij meer resultaatgerichtheid past een grotere aandacht voor de kwaliteit van de processen. Niet alleen om de rechtmatigheid van het handelen vast te stellen, maar ook gericht op doelmatigheid en doeltreffendheid.
3. *Stelselmatig meten van klanttevredenheid.* Met audits en benchmarkonderzoeken wordt vanuit een belang binnen de organisatie zelf gekeken naar de mogelijkheden tot verbetering van de kwaliteit van processen te komen. De omslag naar klantgerichtheid denken leidt tot een benadering waarin de wensen van de klant een terugvertaling vinden naar de interne processen. Dit is het eenvoudigste realiseren wanneer de processen reeds goed worden gestuurd en beheerst.
4. *Versterking van het risicomanagement in de procesbeheersing.* Risicomanagement voegt een systematische benadering toe aan de wijze waarop risico's binnen een organisatie worden beheerst. Het gaat erom de interne en externe risico's te kennen evenals de maatregelen van sturing en beheersing die in de bedrijfsprocessen getroffen kunnen worden. Risicomanagement vergroot de reactiesnelheid en het aanpassingsvermogen van de desbetreffende organisatie.
5. *Moderne methoden in de bedrijfsvoering.* Zoals bijvoorbeeld het INK model of de Balanced Scorecard.

2.6 Informatiebehoeften in de planning en controlcyclus

Zoals reeds gesteld in de voorgaande paragrafen is de kern van resultaatgericht management doelmatigheidsverbetering door sturing van verschillende actoren met gedeeltelijk verschillende belangen. Teneinde het voor de verschillende actoren mogelijk te maken hun belangen te behartigen dient de Inspectie VenW aan de verschillende informatiebehoeften te kunnen voldoen. De bij deze behoefte horende informatievoorziening vormt kern van het bedrijfsvoering-

instrumentarium en de instellingsvoorwaarde “resultaatgerichte planning en controlcyclus”.

Benodigde informatie voor de opdrachtgever, inclusief haar rol als toezichthouder:

- Gewenst c.q. verplicht (wet- en regelgeving) handhavings- en nalevingsniveau?
- Wat betekent dit voor het aantal / soort producten en diensten?
- Wat betekent dit voor de kostprijzen?
- Wat betekent dit voor de omzet?

Benodigde informatie voor de eigenaar, inclusief zijn rol als toezichthouder:

- Wat betekent dit voor de ontwikkeling van het eigen vermogen?
- Welke risico's zijn er (politiek, financieel, beleid/uitvoering)?
- Wat betekent dit voor de uitgaven op het relevante beleidsartikel?
- Informatie over de bedrijfsvoering.

Benodigde informatie aangaande doelmatigheid (kern van het batenlastendienstmodel):

- Betreft het verband tussen de ingezette middelen en de geleverde prestaties (in kwaliteit en kwantiteit);
- Basisindicator is de **kostprijs per product of dienst**;
- In aanvulling hierop dienen een of meer kwaliteitsindicatoren te worden vastgesteld;
- Er dienen dus prestatiegegevens te zijn die de doelmatigheid inzichtelijk maken (bijvoorbeeld throughput indicatoren);
- Nulmeting.

Naast de bovengenoemde informatiebehoeften heeft de opdrachtnemer de volgende behoeften:

- Informatie over ingezette mensen en middelen ten behoeve van de sturing en beheersing (input);
- Informatie over de verschillende werkprocessen binnen de organisatie ten behoeve van de sturing en beheersing (proces);
- Informatie over de verbanden tussen input, processen en de te realiseren output.

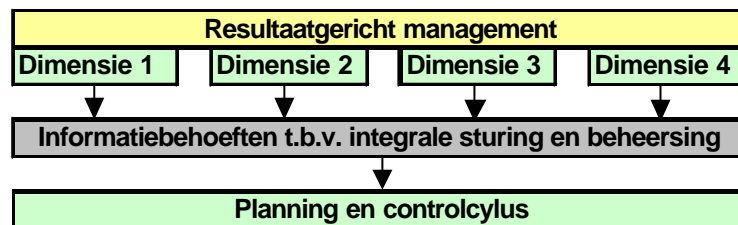
De financiële en niet financiële informatievoorziening ten behoeve van de gedefinieerde informatiebehoeften zijn de basis voor de integrale sturing en beheersing van de organisatie. Om gedegen sturing en beheersing op basis van verzamelde informatie mogelijk te maken dient de informatievoorziening te voldoen aan de volgende basiscriteria:

- *Validiteit*: Validiteit heeft betrekking op de algemene geldigheid van een onderzoek of informatiesysteem. Meet men wat men meten wil en gebeurt dit op een methodologisch verantwoorde wijze?

- *Betrouwbaarheid*: Betrouwbaarheid staat voor de repliceerbaarheid en stabiliteit van gegevens die met het evaluatie-instrument worden verkregen. Meet men –indien het object gelijk blijft- bij ieder meeting hetzelfde?
- *Bruikbaarheid*: Deze uitkomsten van evaluatieonderzoek moeten aansluiten op het gebruiksdoel (o.a. praktische toepasbaarheid, informatiewaarde voor bestuurlijk-politieke besluitvorming cycli) en - dus - de informatiebehoeften van ambtelijke en politieke besluitvormers.

2.7 Conclusie

Resultaatgericht management valt of staat bij mogelijkheid te sturen op prestaties en daarmee op producten en diensten. Op hoofdlijn gaat het om de volgende koppeling; doelstellingen – producten en diensten - het verbinden van kostprijzen en opbrengsten aan producten en diensten. De nadruk in het onderliggende rapport ligt op het identificeren van de producten en diensten. De manier van verbinden van kostprijzen en opbrengsten aan producten en diensten is beschreven in het rapport “*Kostprijsmodel Inspectie VenW*”. De overige dimensies van het resultaatgericht management komen in de overige instellingsvoorwaarden aan het bod. Van belang hierbij is om de onderlinge samenhang te bewaken en zorg te dragen dat aan alle informatiebehoeften, inclusief niet financiële informatiebehoeften, wordt voldaan.



In het volgende hoofdstuk wordt nader ingegaan op de productstructuur van de Inspectie VenW.

3 Uitgangspunten productstructuur

Zoals in de vorige hoofdstukken reeds is gesteld is één van de centrale instellingseisen vanuit het ministerie van Financiën aan de Inspectie VenW om baten-lastendienst te kunnen worden dat de producten en diensten van de Inspectie VenW zijn geïdentificeerd, dat wil zeggen limitatief geïventariseerd, omschreven en vastgesteld. Kerngedachte achter het baten-lastendienstmodel is het realiseren van een meer resultaatgerichte aansturing. Dit wil zeggen dat het moederdepartement Verkeer en Waterstaat en/of individuele afnemers met de Inspectie VenW vooraf afspraken zullen maken over de hoeveelheid en de kwaliteit van de te leveren producten en diensten en de daaraan verbonden prijs (opbrengst voor de Inspectie VenW) en dat hierover achteraf verantwoording wordt afgelegd. Om tot een dergelijke sturing te komen is het voor de Inspectie VenW noodzakelijk haar producten en diensten te identificeren. In dit rapport is een eerste concept van de producten- en dienstencatalogus (PDC) weergegeven.

3.1 Eisen aan productdefinitie

Voor de productdefinitie geldt dat, willen zij voor een resultaatgerichte sturing geschikt zijn, de producten en diensten moeten voldoen aan een zestal door Financiën geformuleerde eisen, te weten:

1. *Externe focus*: het gaat om de producten en diensten die de Inspectie VenW levert buiten de eigen organisatie. Indien en voorzover de Inspectie VenW intern halffabrikaten of deelproducten zou onderscheiden, worden deze niet tot de PDC gerekend;
2. *Commitment*: de geïdentificeerde producten en diensten moeten herkenbaar zijn voor het moederdepartement Verkeer en Waterstaat, het Inspectiebestuur van de Inspectie VenW en de medewerkers van de toezichtseenheden;
3. *Representativiteit*: de producten en diensten moeten zijn afgeleid uit de missie, doelstellingen en taken van de Inspectie VenW en aansluiten op de voor de Inspectie VenW relevante wet regelgeving en de doelstellingen zoals geformuleerd in de beleidsbegroting(en);
4. *Homogeniteit*: output of prestaties worden op basis van onderling vergelijkbaarheid of standaardisatie van samenstelling (input) en kosten gegroepeerd tot gelijknamige producten en diensten. Hierdoor is een standaard kostprijs per eenheid product te bepalen¹;

¹ Indien en voorzover dit niet mogelijk is, zou de Inspectie VenW voor iedere eenheid van elk afzonderlijk product een aparte prijs moeten berekenen. Dit is ongewenst, mede vanuit het oogpunt van ondoelmatigheid door hoge administratieve belasting tegenover geen of nauwelijks toegevoegde waarde voor de resultaatgerichte sturing op prestaties en kosten.

5. *Meetbaarheid*: de producten en diensten moet kunnen worden uitgedrukt in volume-eenheden, zoals aantallen. Ingeval van diensten (en producten die niet tastbaar zijn) kan de Inspectie VenW de volume uitdrukken in mensuren die zijn gebruikt om het product of de dienst voort te brengen;
6. *Eenduidigheid*: het moet voor de opdrachtgever/afnemer altijd vooraf duidelijk zijn welk product of dienst hij krijgt voor de prijs die hij betaalt. Dit houdt in dat de inhoudelijke kenmerken van de producten en diensten transparant moeten zijn geformuleerd.

3.2 Omgevingsanalyse: productstructuur en -definitie

Reeds in de omgevingsanalyse is vastgesteld dat de Inspectie VenW product/markt combinaties kent door de koppeling van de drie primaire processen (toelating/continuering, handhaving/inspecties, kennis/advies en berichtgeving) aan de domeinen/subdomeinen van toezicht. In de productenstructuur wordt hierdoor de volgende hiërarchie aangebracht:

1. **Productgroepen Inspectie VenW**: deze zijn het directe resultaat van de combinatie van de primaire processen en de (sub)domeinen van toezicht, zie onderstaand schema;
2. **Producten en diensten Inspectie VenW**: deze zijn de specifieke output van het primaire proces voor het betreffende subdomein (bijvoorbeeld: een specifieke certificaat of een bepaalde inspectie).

		Domeinen van toezicht											
		Taxi	Bus	G vervoer	Rail	Tram / Metro	LuLu	LOB	LVT	Koopv	Visserij	Binnenv.	Waterbeh.
Hoofdproces	Toelating en continuering	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)
	Inspecties	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)
	Kennis, advies en berichtgeving	X (fte)	X (fte)	X (fte)	X (fte)	X (fte)	X (fte)	X (fte)	X (fte)	X (fte)	X (fte)	X (fte)	X (fte)

Deze hiërarchische structuur vormt de basis voor de producten- en dienstencatalogus van de Inspectie VenW.

De producten en diensten van de Inspectie VenW die aldus limitatief kunnen worden geïnventariseerd, omschreven en vastgesteld – met ander woorden: gedefinieerd – zullen voldoen aan de in de vorige paragraaf gestelde definitie-eisen. Ten aanzien van de homogeniteit wordt opgemerkt dat de Inspectie VenW zowel homogene als niet-homogene producten en diensten kent:

- Het beeld is dat de primaire processen **toelating/en continuering en de ex-post inspecties** bij vergunninghouders in belangrijke mate zijn gestandaardiseerd en leiden tot standaardproducten waarvoor een standaard kostprijs per eenheid kan worden berekend (bijvoorbeeld: de

kostprijs voor scheepscertificaten of vaarbevoegdheidsbewijzen). Dit gaat in belangrijke mate ook op voor bepaalde **risicogestuurde inspecties**. Het betreft hier dus homogene en meetbare producten die ook aan de andere definitie-eisen voldoen;

- Daarentegen is het beeld dat de primaire processen **kennis, advies en berichtgeving** alsmede de primaire processen **inspecties en toelating / continuering binnen de TE Water (en wellicht TE Rail)** niet als homogeen zijn te beschouwen, althans niet in de huidige situatie. Als gevolg zouden hiervoor vooralsnog geen standaard kostprijzen per eenheid product kunnen worden bepaald.

3.3 Kostprijsmodel: verbinden van kosten aan producten

Het kostprijsmodel Inspectie VenW vertoont een relatie met sturing. Er is sprake van een tweetal hoofdsturingen:

1. Bij **outputsturing t.b.v. de producten toelating en continuering / inspecties** wordt vooral gestuurd op de hoeveelheid voortgebrachte producten in relatie tot de verbruikte genormeerde input ($p \cdot q$). De financiering heeft een directe relatie met de hoeveelheid voortgebrachte producten;
2. Bij **capaciteitsturing t.b.v. kennis, advies en berichtgeving** worden producten gedefinieerd en gemeten in tijdseenheden (fte). Er wordt een raming gemaakt van de noodzakelijke hoeveelheid tijd en bijbehorende kosten over een periode. De output wordt niet expliciet gemeten, anders dan dat er over individuele voorkomens van een product afspraken worden gemaakt. Voorbeeld: advies x wordt op datum y opgeleverd.

De relatie met het kostprijsmodel is als volgt te leggen. Bij **outputsturing** worden de geraamde kosten die gemaakt worden voor de onderhavige producten bij elkaar opgeteld, en vervolgens gedeeld door de geraamde productie. Dit geeft de voorcalculatorische kostprijs. Vervolgens worden de kosten en productie gedurende het begrotingsjaar gevolgd. Er ontstaan (mogelijk) twee soorten afwijkingen: een hoeveelhedsvariantie en een prijsvariantie. De hoeveelhedsvariantie ontstaat doordat een vaste hoeveelheid kosten door een hogere of lagere productie dan gepland wordt gedeeld. Hierdoor wordt de kostprijs per eenheid product hoger of lager. De prijsvariantie ontstaat doordat, bij gelijkblijvende productie, de kosten toe- of afnemen. Voorwaarde voor een dergelijke sturing is dat het product homogeen is. Wanneer een product niet homogeen is, treedt er ook nog een mixvariantie op. Dit effect treedt op wanneer er meer producten met een hogere kostprijs voortgebracht worden (of natuurlijk een lagere kostprijs).

Voor de juiste beoordeling van de efficiency spelen naast deze mix-analyse ook het vraagstuk rondom vaste en variabele kosten. Variabele kosten passen zich evenredig aan bij het productievolume. Vaste kosten daarentegen laten een

sprongsgewijs verloop zien. Ze blijven constant binnen zekere marges, maar nemen sprongsgewijs toe of af zodra die marges overschreden worden. In de praktijk is veelal sprake van een mix van vaste en variabele kosten. Dit betekent dat een stijging of daling van het productievolume minder sterk gevolgd wordt door de kosten.

Bij **capaciteitsturing** wordt de kostprijs uitgedrukt als een bedrag per uur. Efficiency is moeilijk aan te tonen, omdat de productiviteit niet eenvoudig te meten is. Dit komt doordat de kosten wel inzichtelijk gemaakt kunnen worden, maar de hoeveelheid product niet. Tellingen bijvoorbeeld van het aantal uitgebrachte adviezen zijn niet zinvol, omdat de adviezen onderling verschillend zijn. De meest gebruikte maatstaf voor de beoordeling van de kostprijs is de ontwikkeling in de tijd (bijvoorbeeld aan de hand van een deflatie-index) en de verhouding directe versus indirecte kosten.

3.4 Jaarwerkplan: Individuele producten per domein

Op basis van de in het jaarwerkplan opgenomen outputgegevens is een eerste inventarisatie gemaakt van de producten en diensten. In bijlage één, zijn op basis van de bovengenoemde inventarisatie, de te onderscheiden producten per domein opgenomen.

3.5 Conclusie

De verschillende primaire processen binnen de Inspectie VenW leiden in eerste instantie tot een groot aantal verschillende producten. In hoofdstuk vier wordt gezien welk sturingsniveau aansluit bij de verschillende belanghebbende binnen het departement.

4 Productstructuur en productsturing

In dit hoofdstuk wordt gezien welk product aggregatieniveau aansluit bij de verschillende sturingsniveaus binnen zowel het departement als de Inspectieorganisatie zelf. Uitgangspunt hierbij is dat structuur aansluit op de de uitgangspunten zoals weergegeven in hoofdstuk drie alsmede de stuur- en beheersbaarheid van de verschillende niveaus binnen de organisatie met als doel:

- Het product aggregatieniveau voor de begroting 2007 te ontwerpen;
- Het product aggregatieniveau voor de producten en dienstencatalogus vast te stellen;
- Een productstructuur te ontwerpen die aansluit bij de organisatiestructuur, de sturingsfilosofie en bijhorende informatiebehoefte binnen de Inspectie VenW en daardoor aansluit bij de producten uit de P&C cyclus t.b.v. de interne sturing.

4.1 Organisatiestructuur

Op basis van de organisatiestructuur zijn de volgende vier sturings- en verantwoordingsniveaus te onderscheiden:

- Niveau 1: Secretaris Generaal – Inspecteur Generaal;
- Niveau 2: Inspecteur Generaal – Hoofdinspecteur c.q. Directeur;
- Niveau 3: Hoofdinspecteur – Unit manager;
- Niveau 4: Unit manager – Medewerkers.

De niveaus zijn aan de ene kant te consolideren van niveau vier naar niveau één en aan de andere kant uit te rollen vanaf niveau één naar niveau vier en dienen één op één op elkaar aan te sluiten.

4.2 Niveau 1: Secretaris Generaal – Inspecteur Generaal

De afspraken tussen de Secretaris Generaal en Inspecteur Generaal dienen aan te sluiten op zowel de begroting als het jaarverslag en kunnen worden gemaakt op het niveau van de missie en externe doelstellingen van de Inspectie VenW.

Missie Inspectie VenW:

De Inspectie Verkeer en Waterstaat bewaakt en bevordert een veilig en duurzaam gebruik van **weg, water, lucht en rail** door burgers en ondernemers en bericht over de resultaten van het werk in de openbaarheid.

De aanknopingspunten voortkomend uit de missie zijn de modaliteiten weg, water, lucht en rail. Om een eenduidige aansluiting te houden op de organisatiestructuur worden de modaliteiten weg en rail samengevoegd tot het aandachtsgebied land. Dit leidt tot de volgende aandachtsgebieden van toezicht:

- Land;
- Lucht;
- Water.

De combinatie van aandachtsgebieden, primaire hoofdprocessen en sturingsmechanismen leiden tot de volgende zeven hoofdproductgroepen op het hoogste niveau.

		Aandachtsgebieden van toezicht		
		Land	Water	Lucht
Hoofdproces	Toelating en continuering	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)
	Inspecties	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)
	Kennis, advies en berichtgeving	X (fte)		

4.3 Niveau 2: Inspecteur Generaal – Hoofdinspecteur / Directeur

De op niveau één, met de Secretaris Generaal gemaakte, afspraken dienen één op één te worden doorvertaald naar afspraken ten behoeve van de interne sturing Inspecteur Generaal – Hoofdinspecteur c.q. Directeur. Deze afspraken worden vastgelegd intern vastgelegd in de zogenaamde Factsheets (meerjarig) en Managementcontract (gericht op het komend begrotingsjaar)

De combinatie van toezichteenheden, domeinen, primaire processen en sturingsmechanismen is als volgt weer te geven.

		Aandachtsgebieden van Toezicht											
		Land					Lucht			Water			
		TE					TE			TE			
		P vervoer	G vervoer	Rail			LuLu	LOB	LVT	Zee	Binnen	Waterbeh.	
		Domeinen	Domein	Domeinen			Domein	Domein	Domein	Domeinen	Domein	Domein	
Hoofdproces	Toelating en continuering	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)
	Inspecties	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)	X (p*q)
	Kennis, advies en berichtgeving	X (fte)	X (fte)	X (fte)	X (fte)	X (fte)	X (fte)	X (fte)	X (fte)	X (fte)	X (fte)	X (fte)	X (fte)

De bovengenoemde combinatie levert zesendertig productgroepen op waarvoor de Hoofdinspecteurs middelen ter beschikking krijgen en verantwoording over afleggen aan de Inspecteur Generaal. De producten- en dienstencatalogus wordt op dit niveau nader uitgewerkt, zie hoofdstuk vijf. Bij de afspraken met de directeuren wordt zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de primaire processen en dus de bovengenoemde productstructuur.

4.4 Niveau 3: HI – Unit managers

De afspraken tussen Inspecteur Generaal en de hoofdinspecteur worden nader geoperationaliseerd in de vorm van afspraken tussen de Hoofdinspecteurs en de Unit managers van de Toezichteenheid. Deze afspraken worden mede gebaseerd op de toezichtarrangementen van de domeinen van toezicht die binnen de desbetreffende Toezichteenheid zijn te onderscheiden. Een compleet overzicht van producten is opgenomen in bijlage één.

De aansturing van de unit managers vindt plaats door de hoofdinspecteurs o.b.v.:

1. de door de hoofddirectie i.s.m. de HI vastgestelde toezichtarrangementen;
2. control around t.b.v. inspectie/handhaving en toelating/continuering (mocht de afgesproken output met de beschikbaar gestelde middelen worden gehaald dan is sturing op het proces en input door de Hoofdinspecteur niet meer nodig);
3. capaciteitsturing ten behoeve van de processen berichtgeving en kennis/advies;
4. control through (indien de output achterblijft):
 - a. standaardisatie van werkprocessen, waaronder throughput, m.b.t. het proces toelating en continuering,
 - b. standaardisatie van vaardigheden (kwaliteit van de inspecteurs) plus standaardisatie van werkprocessen m.b.t. het proces van handhaving;
 - c. standaardisatie van vaardigheden plus het aantal ingezette fte's t.b.v. de processen berichtgeving en kennis / advies.

4.5 Niveau 4: Unit managers – Medewerkers

De unit managers maken een op basis van de afspraken met de Hoofdinspecteur en de toezichtarrangementen een toegesneden werkplanning. Op basis hiervan wordt de dagelijkse aansturing en beheersing van de productiviteit geregeld.

De taak van de unit manager is om de medewerkers aan te sturen zodat de gewenste output wordt geleverd. Zijn sturingselementen bevinden zich op het niveau van het vierde aansturingelement van de Hoofdinspecteur, waaronder:

- doorlooptijden van vergunningaanvragen (standaardisatie van processen);

- aantal gerealiseerde productieve uren van inspecteurs (standaardisatie van processen en vaardigheden);
- kwaliteit en opleidingsniveau van de medewerkers (standaardisatie van vaardigheden);
- arbeidsmix t.b.v. de kostenbeheersing (input), aansluiting capaciteit en gevraagde productie;
- manier van aansturen (cultuur, motiverende leiderschapstijl).

4.6 Beleidsmatige aansturing

De productafspraken tussen de Inspectie VenW en de opdrachtgever worden nader geoperationaliseerd in de vorm van managementafspraken met onder andere in nachtneming van:

- een inventarisatie van de beleidswensen van de opdrachtgever en de ketenpartners, met aandacht voor nalevingniveaus, prioriteitstelling, inspectieactiviteiten en de overige werkzaamheden van de inspectie, alsmede relevante ontwikkelingen voor het desbetreffende kalenderjaar;
- de toezichtarrangementen van de domeinen van toezicht die binnen de desbetreffende Toezichteenheid zijn te onderscheiden.
- de beleidstoets die de ketenpartners verrichten ten aanzien van een concept-jaarwerkplan.

De productstructuur geeft de mogelijkheid om voor elke externe belanghebbende een toegesneden sturingsniveau te presenteren. Dit leidt tot de volgende koppeling tussen sturingsniveau, planning en control mechanisme en externe belanghebbende:

Sturingsniveau	Planning en controlcyclus	externe belanghebbenden
1	Begroting - Verantwoording / Managementafspraken	eigenaar / opdrachtgever
2	Producten- en dienstencatalogus / Managementafspraken	opdrachtgever
3	Jaarwerkplan - Jaarbericht / Beleidstoets	ketenpartners
4	Werkplanning	nvt.

4.7 Conclusie

De productstructuur geeft de mogelijkheid om voor het sturingsniveau van de belanghebbenden een toegesneden product aggregatieniveau te presenteren. Bij de uitwerking van de instellingsvoorwaarden “*Resultaatgerichte planning en controlcyclus*” zal nader worden ingegaan op de koppeling productsturing – sturingsniveau – extern en interne belanghebbenden.

Voor de nadere uitwerking van de producten- en dienstencatalogus is gekozen voor een uitwerking op niveau twee, aangezien niveau één een dusdanig hoog abstractieniveau heeft dat zowel de vereisten van externe focus als commitment

Datum	Paginanummer
27 september 2005	22
Rapport	
Producten- en dienstencatalogus	

onder druk komen te staan. In bijlage twee is weergegeven hoe consolidatiemethodiek wordt opgezet en de homogeniteit wordt gewaarborgd.

5 De producten- en dienstencatalogus Inspectie VenW

De Inspectie VenW heeft het toezicht in drie aandachtsgebieden, land, lucht en water, verdeeld. De aandachtsgebieden bestaan uit verschillende domeinen van toezicht. Een domein is een voor de buitenwereld herkenbaar toezichtveld en bestaat uit rechtspersonen of natuurlijke personen die direct en primair aanspreekbaar zijn voor het naleven van de gestelde regels. Een toezichtdomein wordt gekenmerkt door: een zekere mate van bestendigheid; herkenbaarheid voor de omgeving (bedrijven, burgers, politiek); aansluiting bij wet- en regelgeving; een institutioneel netwerk zoals een brancheorganisatie. De producten- en dienstencatalogus volgt de bovengenoemde indeling en is opgebouwd uit een beschrijving van:

- Het algemene doel van de Inspectie VenW, inclusief de bijhorende aandachtsgebieden en domeinen van toezicht, de productgroepen, de verantwoordelijkheid, succesfactoren en effectgegevens;
- Vervolgens is per aandachtsgebied van toezicht aangegeven:
 - Het doel per domein van toezicht;
 - De producten;
 - De speerpunten productie 2006;
 - De doelgroepen;
 - De prestatie-indicatoren;
 - Verwijzing naar relevante beleidsstukken:

De volgende indicatoren per domein van toezicht zijn nog in ontwikkeling en zullen derhalve in een later stadium aan de catalogus worden toegevoegd:

- Nalevingniveaus;
- Kostprijzen per product;
- Doelmatigheidsindicatoren;
- Kwaliteitsindicatoren.

5.1 Algemene doelstelling

Missie / Doel

De Inspectie VenW bewaakt en bevordert een veilig en duurzaam gebruik van weg, water, lucht en rail door burgers en ondernemers en bericht over de resultaten van het werk in de openbaarheid.

Productgroepen

De Inspectie VenW houdt toezicht op de naleving van wet- en regelgeving. Dat doet zij in een twaalfstal domeinen van toezicht onderverdeeld in de aandachtsgebieden Land, Lucht en Water:

<i>Domeinen aandachtsgebied Land:</i>	<i>Domeinen aandachtsgebied Lucht:</i>	<i>Domeinen aandachtsgebied Water:</i>
1. Taxivervoer	6. Luchthavens en Luchtruim	9. Koopvaardij
2. Busvervoer	7. Luchtvaartoperationele Bedrijven	10. Binnenvaart
3. Goederenvervoer (over de weg)	8. Luchtvaarttechnische Bedrijven	11. Visserij
4. Rail		12. Waterbeheer
5. Tram/Metro		

De vertaling van de missie en doelstellingen naar de uit te voeren taken en primaire processen vindt plaats door middel van een op een domein toegesneden toezichtarrangement. De toezichtarrangementen richten zich primair op het bevorderen van de naleving. Door het bevorderen van de naleving van normen neergelegd in wetten en regels wordt verwacht dat het doel waarvoor de wet of regels is opgesteld dichterbij komt. Het bepalen van de achterliggende veiligheids- en duurzaamheidsdoelen ligt op het terrein van de wet- en regelgever en is primair de verantwoordelijkheid van de beleidsdirectoraten².

Hiertoe zet de Inspectie VenW de volgende drie toezichtinstrumenten in³:

1. Toelating/continuering,
2. Inspectie/handhaving,
3. Kennis, advies en berichtgeving.

Ad 1) Onder toelating wordt verstaan het door de overheid toetsen of bedrijven en burgers voldoen aan de gestelde eisen, het eventueel geven van extra voorschriften en het verlenen van toestemming voordat zij tot het starten en verrichten van bepaalde handelingen over mogen gaan. Dit betreft zowel toelating van technische objecten en systemen als de toelating van bedrijven en personen tot het domein en het toelaten van activiteiten aan en op watersystemen. Continuering is een periodieke verlenging van toelating. Het gaat dus om inspecties die *ex-ante* plaatsvinden in het kader van de aanvraag van een (verlenging van een) vergunning. Het proces van toelating en continuering leidt tot de (her)afgifte van een vergunning/ontheffing, dan wel het weigeren of een beperking van de vergunning/ontheffing. Het beginpunt ("trigger") voor toelating/continuering is een specifieke aanvraag van een rechtspersoon of een wettelijk verplicht moment (vraaggestuurd).

Toelating en continuering hebben een quasi-collectief karakter, waardoor er sprake is van individueel toerekenbaar profijt/voordeel.

² Uit nota "Toezicht in beweging" (mei 2004)

³ Voor definities van de primaire processen is de nota "Toezicht in beweging" leidend.

Dit profijt bestaat daarin dat de toegelaten partij bepaalde handelingen mag verrichten die voor anderen verboden zijn dan wel gedrag mag nalaten dat voor anderen verplicht is gesteld.

Ad 2) In tegenstelling tot toelating/continuering wordt het beginpunt voor inspecties/handhaving niet gevormd door een specifieke aanvraag maar door een risicoanalyse c.q. informatiebehoefte. Er worden twee subcategorieën inspecties onderscheiden:

- a. Inspecties bij vergunninghouders die ex-post plaatsvinden om te beoordelen of men zich houdt aan de voorwaarden die zijn verbonden aan een vergunning (bijvoorbeeld controles op de eisen van bevoegdverklaringen voor vliegend personeel).
- b. Generiek gerichte inspecties, die los staan van vergunning en die zich richten op alle actoren, dus ook op niet-vergunninghouders (bijvoorbeeld wegcontroles waarbij zowel Nederlandse vrachtauto's als buitenlandse vrachtauto's worden gecontroleerd op naleving van wet- en regelgeving die voor iedere weggebruiker geldt).

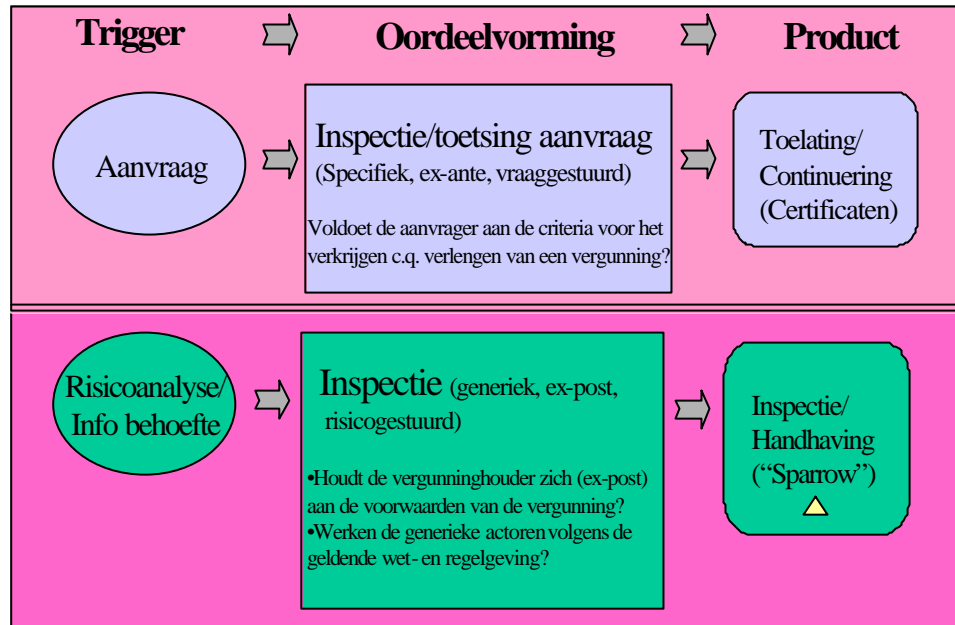
Bij het aantreffen van overtredingen wordt overgegaan tot selectieve inzet van handhavinginstrumenten volgens de "Sparrow driehoek"⁴:



De door de Inspectie VenW geleverde producten in het kader van handhaving zijn meestal niet individueel toerekenbaar en het individuele profijt is moeilijk vast te stellen. Bovendien geldt voor handhavingactiviteiten dat deze gelijkelijk ten aanzien van een ieder moeten kunnen worden uitgeoefend en dat dit niet

afhankelijk mag zijn van particuliere bijdragen in de kosten.

Schematisch kunnen deze twee primaire processen binnen de inspectie als volgt weergegeven worden:



Ad 3) De medewerkers van de Inspectie VenW moeten kunnen beschikken over voldoende expertise om met kennis van zaken toe te zien op de sector. Alleen dan kan de inspectie met gezag optreden tegenover bedrijven en burgers. En alleen dan kan de inspectie politiek en samenleving goed informeren over haar bevindingen. De inspectie wil zich profileren als een kennis- en expertisecentrum en moet deze expertise daarom effectief en efficiënt opslaan en ontsluiten. De expertise van de Inspectie VenW kan van belang zijn voor andere onderdelen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, met name voor de beleidsdirecties. Deze expertise wordt op basis van zakelijke samenwerking en heldere afspraken ter beschikking gesteld.

Onder het instrument advies en expertise valt onder andere het toetsen van nieuw beleid op uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid. Hetzelfde geschiedt met nieuwe - of veranderde wet - en regelgeving. Tevens signaleert de Inspectie VenW bepaalde ontwikkelingen of effecten van regelgeving ten aanzien van handhaving en vergunningverlening en nieuwe trends of gebeurtenissen. Daarnaast geeft de Inspectie VenW advies c.q. voorlichting aan bedrijven en burgers inzake de voor hen geldende wet- en regelgeving en de activiteiten die de Inspectie VenW in dat kader verricht.

De Inspectie VenW kan de resultaten van het toezicht publiceren in periodieke

rapportages, die zij onder meer naar de Tweede Kamer stuurt. De Inspectie VenW publiceert haar bevindingen in het *Jaarbericht*, de *Berichten uit het Toezicht* en publicaties die speciaal op bedrijven of het publiek zijn gericht. Het *Jaarbericht* betreft de domeinen waarop Inspectie VenW toezicht uitoefent. In het Jaarbericht geeft de Inspecteur-generaal een overzicht van de ontwikkelingen die zich in het voorafgaande kalenderjaar hebben voorgedaan in de verschillende toezichtdomeinen. In het *Jaarverslag* legt hij bovendien verantwoording af over de bedrijfsvoering, de activiteiten die de Inspectie VenW heeft ondernomen en de resultaten die de inspectie daarmee heeft bereikt. Het Jaarverslag koppelt hierbij, in aansluiting op VBTB, de outcome, output en input van de Inspectie VenW. De *Berichten uit het Toezicht* verschijnen elk kwartaal en zijn bedoeld om de politieke leiding van het departement en de beleidsdirectoraten te informeren over de ontwikkelingen die zich voordoen in de verschillende domeinen van toezicht. De inspectie geeft daarbij onder meer informatie over de effecten van het toezicht, over bijzondere toezichtvormen, over trends in de naleving en over opmerkelijke gebeurtenissen en incidenten. Verder wordt geattendeerd op knelpunten in de wetgeving, zonodig vergezeld van adviezen.

Verantwoordelijkheid	De minister is verantwoordelijk voor het toezien op de naleving van wet- en regelgeving.
Succesfactoren	De samenleving wordt beïnvloed door wet- en regelgeving (en hun bekendheid), toezichtactiviteiten en externe invloeden. De naleving van wet- en regelgeving hangt onder meer samen met kennis, houding en gedrag van burgers en bedrijven én met de kwaliteit en intensiteit van het toezicht. Intensivering van toezichtactiviteiten leidt, vanwege externe invloeden, niet per definitie tot een grotere naleving. De relatie tussen de mate waarin de wet- en regelgeving wordt nageleefd en de mate waarin de gewenste maatschappelijke effecten worden bereikt, kan vrij indirect of niet aanwezig zijn.
Effectgegevens	Behalen van deze doelstelling heeft als effecten dat: <ul style="list-style-type: none">• Ongelukken, incidenten, milieuvervuiling en overlast minder optreden;• Mogelijkheden voor economische expansie voldoende aanwezig zijn;• Ondernemers en burgers zich daar eveneens verantwoordelijk voor voelen.

5.2 Aandachtsgebied land

Doelen	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Taxivervoer en busvervoer</i>: om een betrouwbare, vakbekwame en veilige markt, waarbinnen eerlijke concurrentievoorwaarden gelden, te waarborgen. • <i>Goederenvervoer over de weg</i>: om de interne en externe veiligheid, de duurzame ontwikkeling van de markt en de arbeidsomstandigheden te waarborgen en om schade aan het wegdek door overbelading te voorkomen. • <i>Rail en Tram/Metro</i>: om letsel en schade in en door het rail en tram/metroverkeer te voorkomen en te beperken.
Producten	<p>In de domeinen binnen het aandachtsgebied Land wordt de naleving van wet- en regelgeving bewaakt en bevordert door de inzet van de drie toezichtinstrumenten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Toelating/continuering; • Inspecties; • Kennis, Advies en Berichtgeving.
Speerpunten productie 2006	<p><i>Taxivervoer</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Chauffeurspassen met apart kenmerk afgeven voor bepaalde vormen van contractvervoer, indien chauffeurs het verplichte aangepaste examen hebben behaald (Lightpas Taxi) • De naleving van de regels ten aanzien van de nieuwe tariefstructuur en de tariefkaart extra aandacht geven. • De invoering van de boordcomputer met smartcard realiseren. Doel: inspecties vereenvoudigen en risico op frauduleuze praktijken minimaliseren. • Structureel overleg voeren met de vier grote steden over inrichting van standplaatsen, handhaving en lik-op-stukbeleid. <p><i>Busvervoer</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De omzetting en toetsing van collectief personenvervoer vergunningen (CPV) en de verlenging van de Communautaire vergunningen gelijktijdig plaats laten vinden. Doel: reductie van administratieve lasten voor ondernemers. In 2006 moeten alle vergunninghouders over een CPV beschikken. • Invoering Digitale Tachograaf. <p><i>Goederenvervoer (over de weg)</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De rol die vermoeidheid speelt bij het optreden van ongevallen onder de aandacht brengen van de transportsector en zoeken naar innovatieve mogelijkheden om het aantal ongevallen, veroorzaakt door vermoeidheid, terug te dringen, in het kader van het Project Bewust Uitgeruste Bestuurder. • Afspraken maken met de transportsector over een andere manier van toezicht op de naleving van de rij- en rusttijdenwetgeving, door gebruik te maken van de transportinformatiesystemen van wegvervoerders. Doel: een reductie van administratieve lasten, een effectievere inrichting van het toezicht en een beter zicht op de vervoersstromen ten behoeve van "risk-based" beleid en toezicht. • Invoering Digitale Tachograaf. <p><i>Rail</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De veiligheid van de nieuwbouwprojecten Betuweroute en HSL-Zuid

beoordelen, en de (toelatings)keuring van het nieuw in te zetten materieel begeleiden.

- De toezichtcapaciteit inzetten waar dat met het oog op veiligheidsrisico's het meest geboden is, op basis van risicoanalyses en de prioriteiten uit de nota Veiligheid op de rails, en in overleg met andere toezichthouders.
- De inzet met name richten op de aanpak van roodseinpassages, de kwaliteit van de infrastructuur en vandalisme op en rond het spoor. Ook het bevorderen van de veiligheid van baanwerkers aan het spoor heeft prioriteit.
- Het takenpakket van nationale veiligheidsautoriteit uitvoeren, zoals gegeven door de Spoorwegveiligheidsrichtlijn (2004/49/EG) en de Nederlandse inbreng in het programma van de European Railway Agency coördineren.

Tram/Metro:

- Een nieuw toezichtarrangement voor het domein tram en metro implementeren, in samenwerking met de vervoersbedrijven en lokale overheden.

Doelgroepen

Personen- en goederenvervoerondernemingen, afzenders en geadresseerden van goederen en gevaarlijke stoffen, chauffeurs/bestuurders/machinisten en passagiers.

Prestatie-indicatoren, basiswaarden en streefwaarden

Taxivervoer:

Outputindicatoren taxivervoer	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	9 303	45 750	31 200	18 900	18 600	18 600	25 600
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	4 658	4 265	4 600	4 625	4 625	4 625	4 625

Nalevingindicatoren taxivervoer	2003	2004
Aantal ingetrokken chauffeurspassen	17	53
Aantal ingetrokken ondernemersvergunningen	289	70
Aantal wegcontroles	4 767	3 948
- Overtredingpercentage	34%	33,5%

Busvervoer:

Outputindicatoren busvervoer	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	11 435	8 700	18 745	12 705	12 705	12 825	12 875
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	1 829	1 740	2 200	2 240	2 240	2 240	2 240

Nalevingindicatoren busvervoer	2003	2004
Aantal busvervoerders	958	982

- Aantal ingetrokken vergunningen Collectief personenvervoer	78	18
Aantal bedrijfsinspecties	103	141
- Aantal overtredingen	380	586
Aantal staandehoudingen besloten en ongeregeld vervoer	1 370	900
- Overtredingpercentage besloten en ongeregeld vervoer	15,6%	18,2%
Aantal staandehoudingen internationale lijndiensten	100	100
- Overtredingpercentage internationale lijndiensten	19,4%	21,5%
Aantal staandehoudingen pendelvervoer	417	460
- Overtredingpercentage pendelvervoer	12,2%	13,6%

Goederenvervoer (over de weg)

Outputindicatoren Goederenvervoer	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	10	10	79 321	73 414	33 293	27 220	15 290
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	23 712	23 650	23 650	23 650	23 650	23 650	23 650

Nalevingindicatoren goederenvervoer	2003	2004
Aantal bedrijfsinspecties	193	268
- Overtredingpercentage	57%	38,8%
Aantal transportinspecties	22 444	23 712
- Overtredingpercentage algemeen	22,2%	19,5%
- Overtredingpercentage rij- en rusttijden	9,4%	10%
- Overtredingpercentage Wet goederenvervoer over de weg	2,2%	3,7%
Aantal transportinspecties gevaarlijke stoffen	1 243	1 620
- Overtredingpercentage gevaarlijke stoffen	29,4%	31,7%
Aantal gewogen voertuigen	2 838	849
- Overtredingpercentage overbelading	54,8%	45,7%

Rail:

Outputindicatoren Rail	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	543	488	324	325	321	315	316
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	844	785	778	778	778	778	778
Onderzoek (aantal uitgevoerde onderzoeken)	2 351	2 670	2 644	2 644	2 644	2 624	2 624

Voor de prestatie-indicatoren zoals die worden onderscheiden in de nota *Veiligheid op de Rails*, ten aanzien van de veiligheidsrisico's voor reizigers, baanwerkers, rangeerders en overweggebruikers.

Tram/Metro:

Outputindicatoren Tram/Metro	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	0	8	8	8	8	8	8

Voor meer detailinformatie over de prestaties, basiswaarden en streefwaarden in de domeinen Land, wordt verwezen naar het Jaarwerkplan 2006 van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

**Verwijzingen
beleidsstukken**

1. Jaarwerkplan Inspectie Verkeer en Waterstaat 2006
2. Jaarbericht Inspectie Verkeer en Waterstaat 2004 (TK, 2004-2005, 30 100 nr. 1)
3. Het kabinetsstandpunt Taxi nu en in de toekomst (TK, 2003-2004, 25 910 nr. 49)
4. Veiligheid op de rails. Tweede kadernota voor de veiligheid van het railvervoer in Nederland (TK, 2004-2005, 29 893, nr. 1)
5. Rapport Trendanalyse 2004, Trends in de veiligheid van het spoorwegsysteem in Nederland (TK, 2004-2005, 29 893, nr. 8)
6. Brief van de Minister van V&W bij het rapport van de Ambtelijke Commissie Toezicht II betreffende de zelfevaluatie van de Inspectie VenW, divisie Rail (TK, vergaderjaar 2004–2005, 27 482 en 29 893, nr. 98).
7. Verordening ter oprichting van het European Railway Agency, 2004/881/EG

5.3 Aandachtsgebied lucht

<p>Doelen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Luchthavens en Luchtruim:</i> om de interne veiligheid op de luchtvaartterreinen en de veiligheid in het luchtruim te waarborgen en waar mogelijk te vergroten. Om de naleving van de milieu- en geluidsvoorschriften en de veilige behandeling van gevaarlijke stoffen te bewaken en te bevorderen. Om de beschikbaarheid van luchthaven- en luchtruimcapaciteit en de adequate uitvoering van luchtvaart navigatiedienstverlening te waarborgen. • <i>Luchtvaartoperationele bedrijven:</i> om een veilige en duurzame luchtvaart op en boven Nederlands grondgebied, en wereldwijd waar het gaat om de operatie van Nederlandse vliegtuigen, met zo weinig mogelijk voorvallen en milieuvervuiling, te bewaken en bevorderen. Daarnaast het bewaken en bevorderen van de vakbekwaamheid van personen werkzaam in de luchtvaart en van de kwaliteit van opleidingsinstellingen. • <i>Luchtvaarttechnische bedrijven:</i> om de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen in de meest brede zin (van ontwerp tot en met onderhoud) te bewaken en te bevorderen, door de veiligheid van luchtvaartproducten en –ontwerpen, de kwaliteit van opleidingsinstellingen en de vakbekwaamheid van onderhouds- en ontwerp personeel te waarborgen.
<p>Producten</p>	<p>In de domeinen binnen het aandachtsgebied Lucht wordt de naleving van wet- en regelgeving bewaakt en bevordert door de inzet van de drie toezichtinstrumenten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Toelating/continuering; • Inspecties; • Kennis, Advies en Berichtgeving.
<p>Speerpunten productie 2006</p>	<p><i>Luchthavens en Luchtruim:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Als meldpunt voor luchtvaartvoorvallen in Nederland fungeren. Meldingen zijn een belangrijk voor verdere verbetering van de veiligheid. • Invulling geven aan het takenpakket van de zogeheten National Supervisory Authority, die toezicht houdt op luchtverkeersleidingorganisaties. Dit op grond van het Europese Single European Sky programma. <p><i>Luchtvaartoperationele bedrijven:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Er op toezien dat luchtvaartmaatschappijen zich houden aan EU-verordening 261/2004, op grond waarvan reizigers bij vertraging en annulering van vluchten en in geval van instapweigering recht hebben op financiële compensatie en bijstand van de luchtvaartmaatschappij. <p><i>Luchtvaarttechnische bedrijven:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Invulling geven aan een overeenkomst tussen de EU en de VS (BASA-MIP), waardoor het toezicht op de door de Amerikaanse Federal Aviation Administration (FAA) in Nederland erkende onderhouds- en herstelbedrijven (FAR-145) door de Inspectie VenW wordt uitgevoerd. De organisatie van het toezicht van de FAA in Europa wordt overgedragen aan de EU.

Doelgroepen

Exploitanten van luchtvaartterreinen en helikopterlandingsplaatsen, luchtverkeersleidingsdienstverleners, luchtvaartmaatschappijen, personen actief in de luchtvaart, opleidings- en examinering-, en keuringsinstanties, keuringsartsen, eigenaars van trainingshulpmiddelen, organisaties en personen die vliegtuigen en vliegtuigonderdelen ontwerpen, bouwen en onderhouden.

Prestatie-indicatoren, basiswaarden en streefwaarden

Luchthavens en Luchtruim:

Outputindicatoren Luchthavens en Luchtruim	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	931	1 921	1 889	1 935	1 885	1 888	1 885
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	3 181	2 930	2 987	2 994	2 987	2 975	2 974

Ongevalemeldingen 2004	Burger-luchtvaart	Helikopters	Privé/zaken-luchtvaart	Zweef-vliegtuigen	Helelucht-ballonnen
Ongevallen	4	0	9	1	0
Dodelijke slachtoffers	0	0	7	0	0
(Zwaar)gewonden	5	0	5	0	0

Bron: Jaarbericht Inspectie VenW 2004

Luchtvaartoperationele bedrijven:

Outputindicatoren Luchthavens en Luchtruim	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	46 111	36 419	36 413	36 413	36 413	36 413	36 413
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	830	837	868	868	852	836	823

Safety Assessment National Aircraft: bevindingen op basis van veiligheidsinspecties specifiek gericht op Nederlandse maatschappijen.

Jaar	aantal inspecties	Percentage inspecties met bevindingen			
		geen bevindingen	Categorie 1	Categorie 2	Categorie 3
2003	55	47,27%	29,09%	16,36%	7,27%
2004	51	58,82%	19,61%	11,76%	9,80%

Safety Assessment Foreign Aircraft: bevindingen op basis van veiligheidsinspecties specifiek gericht op buitenlandse bezoekende maatschappijen

Jaar	aantal inspecties	Percentage inspecties met bevindingen			
		geen bevindingen	Categorie 1	Categorie 2	Categorie 3
2003	154	28,6%	37,7%	16,9%	16,9%
2004	179	18,4%	21,8%	35,2%	24,6%

Bron: Jaarbericht Inspectie VenW 2004

De bevindingen zijn in te delen in vier categorieën:

0. geen bevindingen
1. kleine opmerkingen
2. grotere opmerkingen; maatschappij en nationale autoriteit worden ingelicht
3. het vliegtuig wordt voor kortere of langere tijd aan de grond gehouden

Safety Assessment General Aviation: bevindingen op basis van veiligheidsinspecties specifiek gericht op de privé- en zakenluchtvaart.

Jaar	Aantal	Geen	Aanbeveling aan	Info aan	Vliegen	Correctie
------	--------	------	-----------------	----------	---------	-----------

	<i>inspecties</i>	<i>bijzonderheden</i>	<i>gezagvoerder</i>	<i>eigenaar</i>	<i>met restrictie</i>	<i>voor vertrek</i>
2003	71	49,3%	46,5%	5,6%	2,8%	2,8%
2004	44	54,6%	38,6%	11,4%	2,3%	4,6%

Bron: Jaarbericht Inspectie VenW 2004

Luchtvaarttechnische bedrijven:

Outputindicatoren Luchtvaarttechnische bedrijven	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	2 972	4 140	4 436	3 617	3 298	3 303	3 308
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	930	800	865	895	905	915	925

Nalevingindicatoren Luchtvaarttechnische bedrijven	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Niveau 1 bevindingen	23	29	63	4	3	0
Niveau 2 bevindingen	1035	850	985	1006	1270	1095
Niveau 3 bevindingen	220	184	142	184	236	158

Bron: Jaarbericht 2004

Bij de inspecties bij erkende luchtvaarttechnische bedrijven worden drie niveaus van bevindingen onderscheiden.

1. indien bevindingen niet onmiddellijk worden opgelost, wordt het werk stilgelegd.
2. bevindingen moeten binnen drie maanden worden opgelost.
3. bevindingen zijn verzoeken om nadere informatie. Er geldt geen termijn.

Voor meer detailinformatie over de prestaties, basiswaarden en streefwaarden in de domeinen Lucht, wordt verwezen naar het Jaarwerkplan 2006 van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

**Verwijzingen
beleidsstukken**

1. Jaarwerkplan Inspectie Verkeer en Waterstaat 2006
2. Jaarbericht Inspectie Verkeer en Waterstaat 2004 (TK, 2004-2005, 30 100 nr. 1)
3. Handhavingrapportage Schiphol 2004
4. EU-Richtlijnen Single European Sky: 549,550,551,552/2004

5.4 Aandachtsgebied Water

Doelen	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Koopvaardij/Binnenvaart/Visserij</i>: om het risico op het optreden van ongevallen en incidenten te verkleinen, met het oog op de gevolgen daarvan voor bemanning, bewoners langs de vaarweg, het milieu en de economie. Daarnaast: om een kwalitatief hoogwaardige en veilige koopvaardij-, binnenvaart en visserijsector tot stand te brengen. • <i>Waterbeheer</i>: om voldoende schoon water in Nederland te waarborgen, met het oog op het belang daarvan voor mens, dier en milieu. Daarnaast: om wateroverlast maar ook watertekort te voorkomen, gezien het veranderende klimaat.
Producten	<p>In de domeinen binnen het aandachtsgebied Water wordt de naleving van wet- en regelgeving bewaakt en bevorderd door de inzet van de drie toezichtinstrumenten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Toelating/continuering; • Inspecties; • Kennis, Advies en Berichtgeving.
Speerpunten productie 2006	<p><i>Koopvaardij</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Minimaal 25% van de buitenlandse schepen die Nederlandse havens aandoen, inspecteren, op grond van het Paris Memorandum on Port State Control. • Ten minste 95% van een specifieke groep schepen (oudere tankers, vrachtschepen en passagiersschepen) uitgebreid inspecteren, conform de EU-richtlijn 2001/106. Nederlandse schepen worden (ook) door buitenlandse autoriteiten bij de havenstaatcontrole geïnspecteerd. • De overdracht van uitvoerende taken aan marktpartijen (de klassebureaus), waar de Inspectie toezicht op houdt, afronden. Doel: de primaire verantwoordelijkheid beleggen bij burgers en bedrijven, opdat de Inspectie zich toe kan leggen op de handhavingstaken en het systeemgerichte toezicht. • De afspraak met de vereniging van de Nederlandse Reders om te komen tot kwaliteitsverbetering inzake de dienstverlening en het beter toegankelijk maken van de regelgeving, verder invulling en uitvoering geven. <p><i>Binnenvaart</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een nieuw toezichtarrangement vormgeven en implementeren, in samenwerking met de relevante beleid- en handhavingpartners, waarbij wordt aangehaakt op de herziening van de wet- en regelgeving in het kader van Beter Geregeld en mogelijkheden om taken uit te besteden aan de markt. <p><i>Visserij</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Na de inwerkingtreding van het Vissersvaartuigenbesluit 2002 komt het Certificaat van Overeenstemming in de plaats van het Certificaat van Deugdelijkheid voor vissersschepen groter dan 24 meter. Gedurende de geldigheidsperiode van vijf jaar vinden verplichte periodieke inspecties plaats; aan het eind van de periode vindt een zwaardere inspectie plaats, op basis waarvan een nieuw certificaat wordt afgegeven.

Waterbeheer:

- Het toezicht op de uitvoering van de V&W waterwetten, regelgeving en beleid door provincies en waterschappen verder ontwikkelen, mede door middel van pilots. Vooruitlopend daarop worden reeds werkzaamheden uitgevoerd bij de provincies op het gebied van de vijfjaarlijkse veiligheidstoetsing in het kader van de Wet op de Waterkeringen.

Doelgroepen

Rederijen, bemanning, classificatiebureaus, erkende deskundigenorganisaties, afzenders en geadresseerden van goederen en gevaarlijke stoffen, Rijkswaterstaat, Waterschappen en Provincies.

Prestatie-indicatoren, basiswaarden en streefwaarden

Koopvaardij:

Outputindicatoren koopvaardij	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	16 797	17 730	9 870	11 870	9 870	9 870	9 870
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	8 167	5 076	5 226	5 226	5 126	5 126	5 126

Naleving door Nederlandse reders*	2002	2003	2004	2005	2006
Percentage aanhoudingen/inspecties	3,8%	2,2%	2,82%	<3%	<3%
Positie Nederlandse vloot op internationale ranglijst (white list)	7	6	7	<10	<10

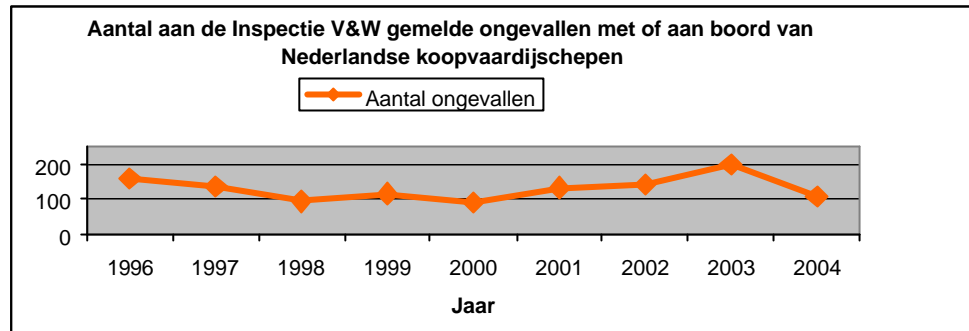
* Gegevens zijn gebaseerd op inspecties aan boord van schepen onder Nederlandse vlag door buitenlandse autoriteiten i.k.v. Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. Bron: Paris-MOU.

Naleving door buitenlandse reders*	2002	2003	2004	2005	2006
Percentage inspecties t.o.v. aantal buitenlandse schepen	24%	23%	26%	≥25%	≥25%
Percentage inspecties t.o.v. aantal buitenlandse schepen in risicocategorie	-	92%	97%	≥95%	≥95%
Percentage aanhoudingen/inspecties	6,7%	6,3%	5,9%	<6%	<6%

* Gegevens zijn gebaseerd op inspecties aan boord van buitenlandse schepen door de Inspectie VenW i.k.v. Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. Bron: Paris MOU.

Naleving gevaarlijke stoffenwetgeving

In 2004 heeft de Inspectie 2.034 opslaginspecties gedaan, waarvan 1.653 bij containerterminals en 381 bij ro/ro-bedrijven. Het overtredingspercentage ten aanzien van gevaarlijke stoffenwetgeving bedroeg circa 23% bij de stuwadoors en circa 22% bij de ro/ro-terminals.



Bron: Jaarbericht Inspectie VenW 2004

Binnenvaart:

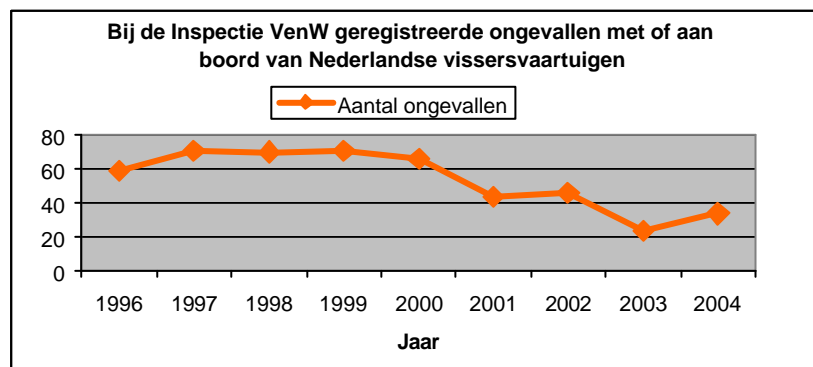
Outputindicatoren Binnenvaart	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	4 127	4 050	4 060	4 050	4 250	4 250	4 250
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	6 073	6 410	6 410	6 410	6 410	6 410	6 410

Naleving wet- en regelgeving

In 2004 is aan boord van 1.267 binnenscheperen een integrale inspectie uitgevoerd. In 421 gevallen werden gevaarlijke stoffen vervoerd. Het gemiddelde overtredingspercentage bedroeg circa 25% ten aanzien van gevaarlijke stoffen wetgeving en circa 14% ten aanzien van de overige wettelijke voorschriften.

Visserij:

Outputindicatoren Visserij	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	1 627	1 700	1 800	2 300	1 650	1 650	1 650
Inspecties (aantal uitgevoerde inspecties)	2 472	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400



Bron: Jaarbericht Inspectie VenW 2004

Waterbeheer:

Outputindicatoren Waterbeheer	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Toelating/continuering (aantal vergunningen eigen werken)	90	85	80	75	75	75	75
Inspecties (aantal inspecties)	5	6	15	15	15	15	15
Percentage jaarplan gebaseerd op risicoanalyse	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%
Uitvoering conform jaarplan	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%

Overtredingen van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo)	2003	2004
Aantal vigerende vergunningen Wvo (door RWS afgegeven)	2 701	2 578
Aantal controles door RWS	7 947	7 663
Aantal overtredingen door derden (burgers en bedrijven)	1 017	1 123

Overtredingen op het terrein van activiteiten «eigen dienst» van RWS	2003	2004
Aantal aan RWS afgegeven beschikkingen «eigen dienst»	57	80
Aantal overtredingen door RWS	40	22

Voor meer detailinformatie over de prestaties, basiswaarden en streefwaarden in de domeinen Water, wordt verwezen naar het Jaarwerkplan 2006 van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

**Verwijzingen
beleidsstukken**

1. Jaarwerkplan Inspectie Verkeer en Waterstaat 2006
2. Jaarbericht Inspectie Verkeer en Waterstaat 2004
3. Annual Report Paris Memorandum on Port State Control 2004 (zie www.parismou.org)

5.5 Algemene Strategie en Beleidsvorming

Motivering

- Om flexibel en gezaghebbend in te kunnen spelen op veranderende wensen van politiek en maatschappij.
- Om antwoord te geven de uitdagingen voor het toezicht zoals geformuleerd in het Hoofdlijnenakkoord, het Actieprogramma Andere Overheid en de Kaderstellende Kabinetsvisie op toezicht.
- Om nieuwe toezichtmethoden, –instrumenten en sanctioneringsmogelijkheden te ontwikkelen.

Activiteiten 2006

Toezicht in Beweging:

Een heroriëntatie op de taak en plaats van het toezicht in de maatschappij is noodzakelijk. Met het programma *Toezicht in Beweging* geeft de Inspectie VenW concreet invulling aan de modernisering van het toezicht. De speerpunten daarbij zijn onder andere: aanpakken van de bureaucratie en reductie van administratieve lasten, stimuleren van de eigen verantwoordelijkheid van burgers en bedrijven, professionaliseren van handhaving door middel van risicoanalyses en nalevingmeting, verder verbeteren van de samenwerking met andere toezichthouders en herinrichten van inspecties en vergunningverlening door middel van digitalisering. Aan de hand van die speerpunten en in overleg met externe stakeholders en collega-toezichthouders, wordt het toezichtarrangement per domein herzien en wordt de organisatie daarvan effectiever en efficiënter ingericht.

Digitale Tachograaf:

Nieuwe vrachtwagens en bussen moeten uiterlijk 1 januari 2006 zijn voorzien van een digitale tachograaf. Het doel is om binnen Europa te zorgen voor meer veiligheid op de weg, eerlijke concurrentie tussen vervoerders en gezonde arbeidsomstandigheden, alsmede voor harmonisatie van de handhaving. In Nederland werkt de Inspectie VenW aan de invoering van de digitale tachograaf, samen met de RDW en in overleg met brancheorganisaties. Zij ziet toe op de (in)bouw van de digitale tachograaf en geeft de bijbehorende smartcards uit.

Bestuurlijke Boete:

Om de effectiviteit van het toezicht en de handhaving te verbeteren, om het strafrechtelijke sanctiesysteem te ontlasten en om een doelmatigheidsslag op langere termijn te maken, is de bestuursrechtelijke handhaving geïntroduceerd in de Arbeidstijdenwet. De Inspectie VenW is verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van het Arbeidstijdenbesluit Vervoer (ATB-V). In dat kader worden inspecties uitgevoerd in het beroepsgoederenvervoer, in (delen van) het busvervoer en in het taxivervoer. Wanneer een overtreding wordt geconstateerd, kan worden overgegaan tot het opleggen van een bestuurlijke boete. Het is voorstelbaar dat het instrument Bestuurlijke Boete ook in andere wetgeving zal worden geïntroduceerd.

Financiële Stimulering Binnenvaart:

Om de capaciteit van de binnenvaartsector beter af te stemmen op de vraag ernaar, is door de Europese Unie onder andere een door de EU beheerd fonds gevormd, dat werd gevoed door verplicht te betalen bijdragen van de branche, dan wel door het aan de markt onttrekken van een overeenkomstige hoeveelheid ladingcapaciteit. De EU heeft de mogelijkheid de ingebrachte fondsen vanaf 2003 weer ter beschikking te stellen aan de branche. Er is door de binnenvaartbranche vooralsnog geen zodanig voorstel bij de EU ingebracht dat daarover al bij unanimitieit kon worden beslist.

E-Government:

Onderdeel van de modernisering en efficiëntere inrichting van het toezicht is het streven naar digitalisering van het toezicht. In het kader van het E-government programma werkt de Inspectie VenW aan het digitaliseren van het afgeven van vergunningen en certificaten, aan het waar mogelijk digitaliseren van het handhaven en aan het opzetten van een digitale kennisbank, met behulp waarvan relevante regelgeving voor burgers en bedrijven beter toegankelijk worden gemaakt. Doel is in de periode 2005-2007 65% van de dienstverlening (vergunningverlening) via de elektronische snelweg te realiseren en de administratieve lasten voor het bedrijfsleven in de periode tot en met 2007 met 25% te reduceren.

**Verwijzingen
beleidsstukken**

1. Nota Toezicht in Beweging, te vinden op www.ivw.nl

6 Bekostigingssystematiek producten Inspectie VenW

In het laatste hoofdstuk van het rapport wordt nader ingegaan op de bekostigingssystematiek van de producten en diensten van de Inspectie VenW. Hierbij komen de volgende items aan het bod:

- Rijks- en VenW beleid;
- Beleidslijn tarifieren Inspectie VenW

6.1 Rijks- en V&W beleid

In de bekostigingssystematiek van deze producten is in eerste instantie het rijksbeleid van belang. In het rapport *Maat houden* (1996) en het bijbehorende regeringsstandpunt is het overheidsbeleid vastgelegd omtrent tarifieren voor toelating en handhaving. Bij toelating wordt een onderscheid gemaakt in toelating en post toelating. Bij handhaving wordt onderscheid gemaakt in preventieve en repressieve handhaving. Deze 4 begrippen worden ook gedefinieerd in het rapport, waarbij in de praktijk vooral het onderscheid tussen post-toelating en preventieve handhaving van belang is. Bij posttoelating gaat het om een vooraf aangekondigde en vastgelegde controle, bij preventieve handhaving steeksproefgewijs en/of niet niet aangekondigd.

Het algemene uitgangspunt dat in het rapport *Maat houden* is neergelegd is dat handhaving van wet- en regelgeving moet in beginsel uit de algemene middelen worden gefinancierd. Toelating en post-toelating hebben echter een quasi-collectief karakter, waardoor er sprake is van individueel toerekenbaar profijt/voordeel. Dit profijt bestaat daarin dat de toegelaten partij bepaalde handelingen mag verrichten die voor anderen verboden zijn dan wel gedrag mag nalaten dat voor anderen verplicht is gesteld. Daarom is als uitgangspunt geformuleerd dat de kosten van toelating en posttoelating in beginsel moeten worden doorberekend.

De door de overheid verrichte activiteiten in het kader van preventieve en repressieve handhaving zijn meestal niet individueel toerekenbaar en het individuele profijt is moeilijk vast te stellen. Bovendien geldt voor preventieve en repressieve handhavingsactiviteiten dat deze gelijkelijk ten aanzien van een ieder moeten kunnen worden uitgeoefend en dat dit niet afhankelijk mag zijn van particuliere bijdragen in de kosten. De kosten van preventieve en repressieve handhaving moeten in beginsel dan ook niet worden doorberekend.

In 1997 zijn de kaders en procedures binnen V&W vastgelegd in de *Aanschrijving tarieven voor externe dienstverlening* en de *Beleidslijn Tarieven*.

In 2001 zijn deze kaders nog geactualiseerd en gelden voor alle V&W diensten, inclusief de baten-lastendiensten.

Voor de kosten van algemene overheidstaken wordt hierin als richtlijn een uitspraak van de Raad van State gehanteerd dat “bij de kostenberekening geen kosten mogen worden meegenomen die geen onmiddellijk verband houden met de verrichte dienst, zoals de kosten van algemeen beleid en regelgeving”. Voorts worden daarbij genoemd als taken die niet in de tarieven dienen te worden opgenomen de kosten van algemene opsporings- en handhavingswerkzaamheden, algemeen bestuur, wet- en regelgeving, beleidsvoorbereiding, bezwaar en beroep.

Hier staat tegenover dat alle indirecte activiteiten als management, administratie en de kosten van andere departementsonderdelen wel dienen te worden verwerkt in de door te belasten taken, voor zover deze daarmee verband houden.

6.2 Beleidslijn tariferen Inspectie VenW

De hiervoor gememoreerde beleidslijnen dienen als kader voor de Inspectie VenW. De Inspectie VenW verricht activiteiten waarvan de kosten worden verhaald op de sector. De activiteiten die niet worden doorbelast komen ten laste van de algemene middelen. De huidige situatie is, dat alleen een deel van de toelatingskosten doorberekend worden aan de sector waarbij de kostendeckingspercentages verschillen per divisie (en binnen de divisies nog per toelatingsactiviteit). In 2002 is de Taskforce Tariferen IVW opgericht met als doel een uniform beleidskader inzake tarieven te ontwikkelen voor de gehele inspectie. De kernvraag is: welke activiteiten worden doorbelast?

In de afgelopen periode is door de Taskforce een rapport opgesteld, waarin een drietal scenario's is beschreven:

1. de Inspectie VenW verhaalt alleen de kosten van toelating;
2. de Inspectie VenW verhaalt zowel de kosten van toelating als de kosten van de inspecties die gericht zijn op de individuele vergunninghouder;
3. de Inspectie VenW verhaalt alle kosten, met uitzondering van de kosten die niet verhaald mogen worden op de sector, zoals die van bezwaar en beroep.

In scenario 1 worden de kosten van de activiteiten die verband houden met het afgeven van de vergunning doorbelast, het gaat dan om de kosten van de activiteiten die op kantoor worden uitgevoerd, de administratieve handelingen rondom het verlenen van de vergunning, en de inspecties die ter plaatse en ex ante nodig zijn, om te bezien of de aanvrager aan de voorwaarden voor de vergunning voldoet.

In scenario 2 worden naast deze kosten ook de kosten doorbelast van de inspecties die na de vergunningverlening (ex post) worden uitgevoerd, om te bezien of men zich houdt aan de voorwaarden die zijn verbonden aan de vergunning.

In scenario 3 worden naast de in scenario 1 en 2 genoemde kosten, ook de kosten doorbelast van generieke inspecties, gericht op de vraag of actoren binnen een bepaald domein van toezicht zich houden aan de wet- en regelgeving.

Over het rapport is overleg gevoerd met de beleidsdirectoraten-generaal en FEZ.

6.3 Conclusie

De Inspectie VenW is van opvatting, dat het doorbelasten van de kosten overeenkomstig scenario 2 theoretisch/inhoudelijk het meest voor de hand ligt. Het meenemen van de kosten van de 'ex post' inspecties is goed verdedigbaar, omdat is uit te leggen dat ook die inspecties voor de sectoren een individueel identificeerbaar voordeel opleveren. Als bedrijven zich niet houden aan de vergunning is immers sprake van oneerlijke concurrentie, omdat andere partijen kosten maken, om wel aan de voorwaarden te kunnen voldoen.

Ondanks het feit dat de beleidsdirectoraten-generaal aangegeven hebben problemen te verwachten voor de sectoren vanwege de toenemende lasten, heeft de Bestuursraad van VenW de principe keuze gemaakt voor de verdere uitwerking van scenario 2. In de nadere uitwerking zal helder moeten worden wat de precieze gevolgen van deze gedragslijn zijn voor de sectoren. Op basis van die inzichten kan worden bezien of het nodig is, gemotiveerd, af te wijken van de algemene beleidslijn.

Hierdoor ontstaan uiteindelijk twee primaire bekostigingsmethodieken voor de Inspectie VenW producten: quasi-collectieve producten (toelating/continuering en ex-post inspecties bij vergunninghouders) worden doorbelast aan de sector, waarbij de mate van kostendekkendheid kan verschillen. Collectieve producten (generieke inspecties en handhaving) worden uit de algemene middelen van de Inspectie VenW bekostigd. Voor de producten Advies en Expertise en Berichtgeving geldt dat er bij een strikte interpretatie van de beleidslijn van VenW de kosten van dit type activiteiten in beginsel niet worden doorberekend.

In het kader van het kostprijsmodel Inspectie VenW is nader bezien te worden hoe de kostprijzen van de producten worden bepaald.

Bijlage 1 Individuele producten per domein

Aandachtsgebied Land

Domein Taxivervoer

Toelating /continuering (outputsturing)

- Product: Ondernemersvergunningen
- Product: Chauffeurspassen
- Product: Vergunningbewijzen
- Product: Taxivergunningen

Inspecties (outputsturing)

- Product: Bedrijfscontroles en -onderzoeken
- Product: Wegcontroles

Kennis, advies en berichtgeving (capaciteitsturing)

- Productgroep kennis, advies en berichtgeving

Domein Busvervoer

Toelating /continuering (outputsturing)

- Product: Ondernemingsvergunningen
- Product: Toetsing ondernemingsvergunningen
- Product: Passen digitale tachograaf
- Product: Vergunningbewijzen voertuigen
- Product: Reisbladen

Inspecties (outputsturing)

- Product: Bedrijfscontroles
- Product: Onderzoek beperkte vergunninghouders
- Product: Reguliere wegcontroles
- Product: Pendelcontrole

Kennis, advies en berichtgeving (capaciteitsturing)

- Productgroep kennis, advies en berichtgeving

Domein Goederenvervoer over de weg

Toelating /continuering (outputsturing)

- Product: Passen digitale tachograaf
- Product: Ontheffingen gevaarlijke stoffen

Inspecties (outputsturing)

- Product: Bedrijfsonderzoeken
- Product: Bedrijfsonderzoeken Weigh in Motion
- Product: Wegcontroles op overbelading
- Product: Integrale wegcontroles
- Product: Broncontroles gevaarlijke stoffen
- Product: Basismetingen

Kennis, advies en berichtgeving (capaciteitsturing)

- Productgroep kennis, advies en berichtgeving

Domein Spoor

Toelating /continuering (outputsturing)

- Product: Veiligheidsattesten spoorwegondernemingen
- Product: Bedrijfsvergunningen spoorwegondernemingen
- Product: Inzetcertificaten spoorvoertuigen
- Product: Verklaringen van geen bezwaar spoorvoertuigen
- Product: Toets veiligheidsmanagement-systeem ProRail
- Product: Veiligheidsbeoordeling grote projecten en nieuwe systemen
- Product: Veiligheidsbeoordeling wijzigingen bestaande systemen
- Product: Planbeoordelingen overwegen
- Product: Regime brugopeningen
- Product: Erkenningcertificaten keuringsinstanties en werkplaatsen
- Product: Ontheffingen

Inspecties (outputsturing)

- Product: Vooronderzoeken
- Product: Bedrijfsonderzoeken
- Product: Ongevalsonderzoeken uitgebreid
- Product: Ongevalsonderzoeken standaard
- Product: Standaardinspecties
- Product: Actuele inspecties
- Product: Inspecties gevaarlijke stoffen

Kennis, advies en berichtgeving (capaciteitsturing)

- Productgroep kennis, advies en berichtgeving

Domein Tram en Metro

Inspecties (outputsturing)

- Product: Thema inspecties
- Product: Standaard inspecties
- Product: Actuele inspecties

Kennis, advies en berichtgeving (capaciteitsturing)

- Productgroep kennis, advies en berichtgeving

Aandachtsgebied Lucht

Domein Luchthavens en Luchtruim

Toelating /continuering (outputsturing)

- Product: Vergunningen/ontheffingen
- Product: Luchtruimontheffingen/vergunningen divers
- Product: Initiële afgifte brevetten Air Flight Information Service Officers
- Product: Brevetten verkeersleiders
- Product: Vergunningen verkeersleiding
- Product: Certificatie luchtvaartnavigatie dienstverleners
- Product: Ontheffingen gevaarlijke stoffen lucht

Inspecties (outputsturing)

- Product: Inspecties inrichting en uitrusting vliegvelden
- Product: Veiligheidsinspecties luchtvaarterreinen
- Product: Inspecties grondafhandeling
- Product: Goedkeuring gebruiksplannen
- Product: Rapportages naleving milieuregels
- Product: Inspecties luchtverkeersleiders
- Product: Examen Commissie Luchtverkeersdienstverlening
- Product: Integrale inspecties gevaarlijke stoffen
- Product: Boordcontroles gevaarlijke stoffen
- Product: Broncontroles gevaarlijke stoffen
- Product: Transit-vrachtinspecties gevaarlijke stoffen
- Product: Segmentsselectie controles gevaarlijke stoffen
- Product: Controle op consistentie lading/documenten

Kennis, advies en berichtgeving (capaciteitsturing)

- Productgroep kennis, advies en berichtgeving

Domein Luchtvaartoperationele bedrijven

Toelating /continuering (outputsturing)

- Product: Vergunning tot vluchttuitvoering (VtV-AOC)
- Product: Vergunning tot vluchttuitvoering (VtV-NL)
- Product: Ontheffing art. 16d eigen vervoer

Domein Luchtvaartoperationele bedrijven (vervolg)

Product: Vergunningen luchtvaartvertoningen
Product: Kwalificatie/registratie vliegeropleiding
Product: Economische vergunningen
Product: Herautorisatie geneeskundige instelling
Product: Afgifte bevoegdheden vliegend personeel
Product: Medische verklaringen
Product: Toelatingsbewijzen examens theorie, morse en radiotelefonie
Product: Theorie/praktijkexamens
Product: Bevoegdverklaringen personeel in de
luchtverkeersdienstverlening

Inspecties (outputsturing)

Product: Inspecties VtV-AOC
Product: Inspecties VtV-NL
Product: Inspecties SAFA-, SAGA- & SANA
Product: inspecties opleidingsinstellingen TRTO en FTO
Product: Inspecties herkwalificatie vluchtnabootsers

Kennis, advies en berichtgeving (capaciteitsturing)

Productgroep kennis, advies en berichtgeving

Domein Luchtvaarttechnische bedrijven

Toelating /continuering (outputsturing)

Product: Ontwerp-, productie- en onderhoudserkenningen
Product: Erkenningen opleidingsinstellingen onderhoudspersoneel
Product: Bewijzen van luchtwaardigheid en ontheffingen
Product: Certificaties luchtvaartuigproducten
Product: Bevoegdverklaringen onderhoudspersoneel

Inspecties (outputsturing)

Product: Inspecties

Kennis, advies en berichtgeving (capaciteitsturing)

Productgroep kennis, advies en berichtgeving

Aandachtsgebied Water

Domein Koopvaardij

Toelating /continuering (outputsturing)

Product: DOC-certificaten
Product: Scheepscertificaten
Product: Monsterboekjes
Product: Vaarbevoegdheidsbewijzen
Product: Toestemming IMDG

Domein Koopvaardij (vervolg)

Product: Toestemming RVGZ
Product: Exsam
Product: Autorisaties vuurwerkartikelen

Inspecties (outputsturing)

Product: Certificerende inspecties
Product: Vlaggestaatcontroles
Product: Port State Control inspecties
Product: Beoordeling bemanningsplannen
Product: Inspecties gevaarlijke stoffen
Product: Broncontroles gevaarlijke stoffen
Product: inspecties classificatiebureau

Kennis, advies en berichtgeving (capaciteitsturing)

Productgroep kennis, advies en berichtgeving

Domein Binnenvaart

Toelating /continuering (outputsturing)

Product: Scheepscertificaten
Product: Ontheffing Wvbb
Product: Ontheffing ADNR
Product: Erkenningen deskunidgeorganisaties

Inspecties (outputsturing)

Product: Integrale controles
Product: Inspecties t.b.v. scheepscertificaat
Product: Inspecties gevaarlijke stoffen
Product: Inspecties erkende deskundigenorganisaties

Niveau kostentoerekening t.b.v. kennis, advies en berichtgeving

Productgroep kennis, advies en berichtgeving (capaciteitsturing)

Domein Visserij

Toelating /continuering (outputsturing)

Product: Scheepscertificaten
Product: Vaarbevoegdheidsbewijzen

Inspecties (outputsturing)

Product: Inspecties

Kennis, advies en berichtgeving (capaciteitsturing)

Productgroep kennis, advies en berichtgeving

Domein Waterbeheer

Toelating /continuering (outputsturing)

Product: Vergunningen eigen werken

Inspecties (outputsturing)

Product: Integrale inspecties en evaluatie onderzoeken.

Kennis, advies en berichtgeving (capaciteitsturing)

Productgroep kennis, advies en berichtgeving

Bijlage 2 Homogenisering van de productstructuur

In het vorige hoofdstuk zijn de volgende vier sturing- en verantwoordingsniveaus onderscheiden:

- Niveau 1: Secretaris Generaal – Inspecteur Generaal;
- Niveau 2: Inspecteur Generaal – Hoofdinspecteur c.q. Directeur;
- Niveau 3: Hoofdinspecteur – Unit manager;
- Niveau 4: Unit manager – Medewerkers.

De niveaus zijn aan de ene kant te consolideren van niveau vier naar niveau één en aan de andere kant uit te rollen vanaf niveau één naar niveau vier.

In de Begroting 2006 is vast een voorschot genomen op de bovengenoemde consolidatieslag. Echter, de consolidatie van de productgegevens voldoet vooralsnog niet aan de homogeniteits-eisen van het Ministerie van Financiën. Voor de begroting 2006 is dit opgelost door de “fruitmand” van productgegevens nader te specificeren in het Jaarwerkplan.

Dit leidt tot de volgende probleemstelling:

“Hoe geven we de consolidatie van niveau vier naar niveau één vorm zonder het homogeniteitsvereiste te overtreden?”

Bij de homogenisering van de productstructuur is gebruik gemaakt van een door de Voedsel en Waren Autoriteit (VWA) ontwikkelde consolidatiemethodiek.

In de volgende paragrafen worden achtereenvolgens weergegeven:

- De Voedsel en Waren Autoriteit (VWA) consolidatiemethodiek;
- De bruikbaarheid van gestandaardiseerde inspecties;
- Conclusie en vervolg.

De VWA consolidatiemethodiek

De VWA consolidatiemethodiek is opgebouwd vanuit de missie, taken, taakkenmerken, werkvelden en productdefinities. Dit leidt tot de gegevensstructuur zoals weergegeven op de volgende bladzijde.

Kortom, ten behoeve van de interne sturing wordt er op detailniveau geregistreerd. De detailregistraties worden vervolgens geconsolideerd naar (homogene) gestandaardiseerde inspecties en afgehandelde monsters (per werkveld).



De berekening van een standaardinspectie is als volgt opgebouwd, zie ook tabel één op de volgende pagina:

- De gestandaardiseerde inspecties zijn per werkveld gecategoriseerd;
- De inspecties zijn ingedeeld in verschillende typen (in het geval van de VWA zijn dit typen 1 t/m 8);
- De verschillende typen inspecties zijn afhankelijk van de doorlooptijd;
- Per type inspectie zijn er checklijsten die zijn afgestemd op de bovengenoemde doorlooptijden.

Tabel 1:

Consolidatie DJP									
DMA	Type 1	Type 2	Type 3	Type 4	Type 5	Type 6	Type 7	Type 8	Totaal
Food	350	4.000	25.000	5.000	40	0	0	0	34.390
Non-food	50	1.500	3.500	5.250	425	0	0	20	10.745
Vt	50	100	1.400	6.000	2.400	0	0	50	10.000
DHT	60	9.700	20.000	3.575	0	0	45	25	33.405
Import	0	0	1.750	1.700	10	0	0	0	3.460
Totale Inspectie	510	15.300	51.650	21.525	2.875	0	45	95	92.000

Een inspectie kent verschillende typen (1 t/m 8) afhankelijk van de tijdbesteding. Het aantal gestandaardiseerde inspecties is het rekenkundig gemiddelde van alle typen. Zo is bijvoorbeeld de 34.390 aantal inspecties food onderverdeeld in:

- 350 x type 1 inspecties à 0,5 uur;
- 4.000 x type 2 inspecties à 1,0 uur;
- 25.000 x type 3 inspecties à 2,0 uur;
- 5.000 x type 4 inspecties à 4,0 uur;
- 40 x type 5 inspecties à 8,0 uur.

De 34.390 inspecties food komen overeen met 34.390 gestandaardiseerde food inspecties van gemiddeld 2,2 uur $((350 \times 0,5 + 4.000 \times 1,0 + 25.000 \times 2,0 + 5.000 \times 4,0 + 40 \times 8,0) / 34.390)$. Op basis van het rekenkundig gemiddelde kunnen alle typen inspecties worden omgerekend naar een gestandaardiseerde inspectie. Zo komt één type 4 inspectie bijvoorbeeld overeen met 1,85 standaardinspectie⁵. De tabel van gestandaardiseerde inspecties voor food ziet er als volgt uit:

Tabel 2:

Gestandaardiseerde Inspecties									
DMA	Type 1	Type 2	Type 3	Type 4	Type 5	Type 6	Type 7	Type 8	Totaal
Food	81	1.846	23.082	9.233	148	0	0	0	34.390
Totale Inspectie	81	1.846	23.082	9.233	148	0	0	0	34.390

Op basis van de gestandaardiseerde inspecties is het probleem van het niet optelbaar zijn van de individuele inspecties opgelost. In plaats van een fruitmand van verschillende soorten inspecties is er op basis van het gemeenschappelijke component tijd een mand met standaard inspecties gecreëerd. In de volgende paragraaf wordt ingegaan op de bruikbaarheid van de gestandaardiseerde inspecties gedurende de planning, de uitvoering en de verantwoording.

Bruikbaarheid van gestandaardiseerde inspecties

Opbouw van de planning

De hoeveelheid in te plannen inspecties is afhankelijk van de beschikbare capaciteit voor het uitvoeren van de inspecties. Hiervoor dienen normen⁶ te worden vastgesteld voor het aantal productieve mandagen per jaar. In de onderstaande tabel is een voorbeeldnormering opgenomen.

Tabel 3:

Capaciteit		Productie	
Aantal werkdagen	234	Discipline	Gestandaardiseerde inspecties per fte per jaar
Niet productieve dagen		Food	545 inspecties (=2,2 uur per inspectie)
feestdagen	8	Non food	
vakantie	25	VT	
ziekte	13	DHW	
vergaderingen	10	Tabak	
binnendienst	15	Bed	
GIP dagen	5	Dierproeven	
Opleidingen	5	Import	
Overig	3	Import	
Totaal niet productief	84	<i>Berekening: 150 dagen maal 8 uur / 2,2 uur per inspectie</i>	
Totaal productief	150		
Totaal aantal fte Food beschikbaar:		63	
Totale productie standaard inspectie:		34390	

Productie gedurende het uitvoeringsjaar

In het uitvoeringsjaar wordt bijvoorbeeld halverwege het jaar een tussenbalans opgemaakt. Stel de planning en realisatie van het aantal absolute inspecties is als volgt.

Tabel 4:

Planning versus realisatie inspecties food per 30-06-200X									
DMA	Type 1	Type 2	Type 3	Type 4	Type 5	Type 6	Type 7	Type 8	Totaal
Planning	175	2.000	12.500	2.500	20	0	0	0	17.195
Realisatie	50	1.500	4.000	6.000	500	0	0	0	12.050
Afwijking	-125	-500	-8.500	3.500	480	0	0	0	-5.145

De bovenstaande tabel geeft aan dat de realisatie anders is verlopen dan de planning en suggereert bovendien dat de productiviteit achterblijft met 82 inspecties per fte⁷. In de bovenstaande tabel is echter geen rekening gehouden met de opgetreden verschuiving van kortlopende inspecties naar langlopende inspecties. Dit betekent dat de productiviteit per saldo niet hoeft te zijn afgenomen,. Tabel vijf verschaft de benodigde informatie, gebaseerd op de gestandaardiseerde inspecties, om een uitspraak te kunnen doen over de productiviteit. Per fte is men 2 inspecties productiever voor het eerste halve jaar dan gepland (afwijking van 128 gestandaardiseerde inspecties / aantal fte (63)).

Tabel 5:

Planning versus realisatie gestandaardiseerde inspecties food per 30-06-200X									
DMA	Type 1	Type 2	Type 3	Type 4	Type 5	Type 6	Type 7	Type 8	Totaal
Planning	41	923	11.541	4.617	74	0	0	0	17.195
Realisatie	12	692	3.693	11.079	1.847	0	0	0	17.323
Afwijking	-29	-231	-7.848	6.463	1.773	0	0	0	128

Opmerkingen:

- De verschuiving van kortlopende naar langlopende inspecties dient nog steeds te worden verklaard;
- De verschuiving van kortlopende naar langlopende inspecties valt te verifiëren aan de hand van de ingevulde checklijsten per type inspectie.

De verantwoording:

In het jaarverslag ten behoeve van de verantwoording kan eenzelfde verschillenanalyse "planning versus realisatie van gestandaardiseerde" inspecties plaatsvinden als hierboven is weergegeven. Tevens maakt de hierboven uitgewerkte methode het mogelijk om een uitspraak te doen over de toe- c.q. afname van de productiviteit per fte over de jaren heen.

Conclusie

Aangezien de VWA methodiek behalve voor het proces inspecties / handhaving ook toepasbaar is op het proces toelating en continuering biedt het mogelijkheden voor de Inspectie om nadere invulling te geven aan de vier vastgestelde sturings- en verantwoordingsniveaus zonder het homogeniteitvereiste van het Ministerie van Financiën te overtreden. Hierdoor wordt het tevens mogelijk om de bovengenoemde sturings- en verantwoordingsniveaus als uitgangspunt te nemen voor de producten en dienstencatalogus. Tenslotte wordt geconcludeerd dat de beschreven methodiek één op één aansluit bij het door het bedrijfsvoeringberaad Inspectie VenW vastgestelde kostprijsmodel.

De volgende stappen dienen echter nog te worden uitgewerkt alvorens de methodiek volledig te kunnen operationaliseren:

- De normtijden en doorlooptijden van de verschillende inspecties en toelating / continueringactiviteiten dienen per domein te worden vastgesteld;
- Om te kunnen verifiëren welke type inspectie is uitgevoerd dient er per type inspectie een (standaard) checklijst te worden opgesteld;
- Het aantal normatieve productieve uren per medewerker dient te worden vastgesteld;

Vervolg: implementatie homogene productstructuur en PDC

De volgende implementatiestappen dienen nog te worden genomen.

Stap 1:

De catalogus wordt op een hoog aggregatieniveau opgesteld, ten behoeve van de interne sturing dient de catalogus aan te sluiten op zowel het jaarwerkplan als op het productenoverzicht van de TBE / E-government;

Uitwerking:

Uitwerking van de PDC heeft plaatsgevonden middels de uitwerking van het voorliggende rapport.

Actie:

Programmabureau BLD

Stap 2:

Bepalen van het aantal productieve uren per medewerker.

Uitwerking:

De directiebedrijfsvoering (het programmabureau BLD i.s.m. de unit PenC) stelt de kaders op waaraan het aantal productieve uren per medewerker moet voldoen. Voorgesteld wordt om dit kader te agenderen voor het Inspectieberaad van oktober. Bij het opstellen van de managementcontracten voor 2006 wordt er met de directeuren / hoofdinspecteurs afspraken gemaakt over het aantal productieve uren per medewerker.

Actie:

Unit PenC in samenwerking met programmabureau BLD en directeuren / hoofdinspecteurs (november - december).

Stap 3:

Inventarisatie van de (voorcalculatorisch) norm- en doorlooptijden van het productieproces per product of dienst op het niveau van het jaarwerkplan c.q. het productenoverzicht van de TBE / E-government.

Uitwerking:

Bij het opstellen van de managementcontracten voor 2006 wordt er uitvraag gedaan naar de doorlooptijden van de verschillende producten.

Actie:

Unit PenC in samenwerking met programmabureau BLD en directeuren / hoofdinspecteurs (november - december).

Stap 4:

Betrouwbare productadministratie.

Uitwerking:

De basisregistratie van de verschillende producten vindt binnen de inspectie op vele manieren plaats (van geautomatiseerd tot en met handmatige tellingen en vastlegging in excel). Teneinde de validiteit en betrouwbaarheid van de productregistratie te borgen dient de basisregistratie met enige regelmaat te

worden getoetst. De toetsmethodiek van LogicaCMG kan hiervoor worden gebruikt.

Actie:

De unit CIE (eenmaal per jaar o.b.v. een risicoanalyse)

Stap 5:

Metten van de (nacalculatorische) werkelijke productie- en doorlooptijden.

Uitwerking:

Om te kunnen verifiëren welke type inspectie is uitgevoerd dient er per type inspectie een (standaard) checklijst te worden opgesteld.

Actie:

Gezamenlijke inspanning van TCO / TE's en de DBV (gedurende het proefjaar te verwezenlijken).

Behalve de hierboven genoemde stappen is het van belang dat het management van de inspectie wordt ingelicht over de nieuwe manier van productsturing. In het najaar wordt een managementgame georganiseerd waarin de productsturing en het bijhorende kostprijsmodel centraal staan.

Datum	Paginanummer
27 september 2005	57
Rapport	
Producten- en dienstencatalogus	

Colofon

Uitgever Inspectie Verkeer en Waterstaat

Datum 27 september 2005

Contactpersoon drs. R.B. Derksen CMA CFM

Doorkiesnummer 070 - 3517034

Fax

Uitvoerder

Opmaak