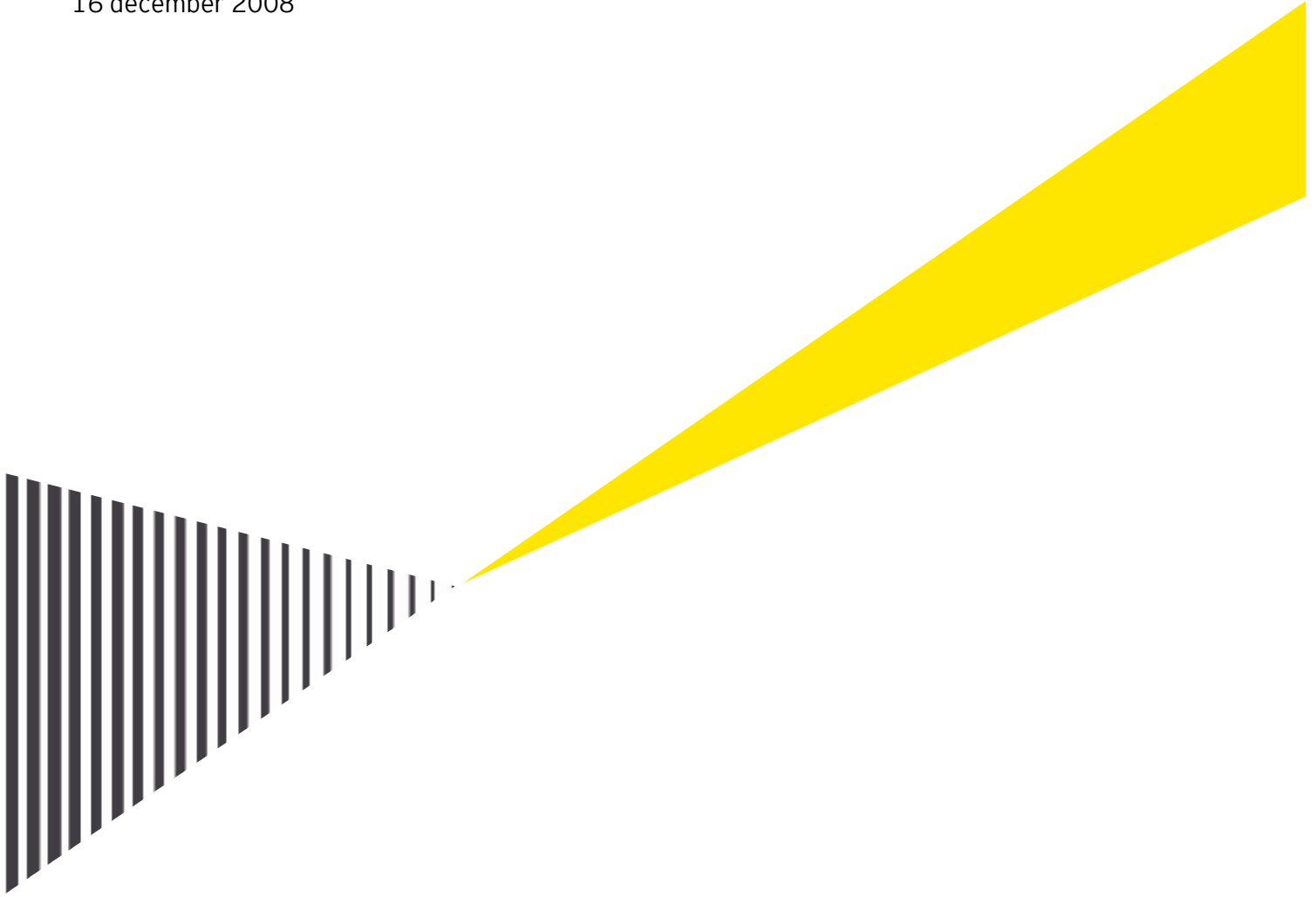


Vertrouwelijk

# Voedsel en Waren Autoriteit

Definitieve rapportage  
16 december 2008



## Beoordeling aanpassingen kwaliteitssysteem Dierwaardig Vervoer (veetransporteurs)



## Vooraf

Den Haag, 16 december 2008

In augustus en september 2008 is door Ernst & Young in opdracht van de Voedsel en Waren autoriteit (VWA) een evaluatie uitgevoerd naar de opzet en werking van de kwaliteitssystemen NBW-Q (exportverzamelplaatsen) en Dierwaardig Vervoer (veetransporteurs). Deze evaluatie had onder meer als doel om vast te stellen in hoeverre deze systemen in hun opzet en werking voldoende waarborgen bevatten, dat wet- en regelgeving in het kader van dierenwelzijn worden nageleefd en op basis waarvan (door de Minister) al dan niet besloten kan worden een verminderd overheidstoezicht (stalkeuring) te handhaven.

Naar aanleiding van de evaluatie en de rapportage die daarover door ons is uitgebracht (10 oktober 2008) heeft de VWA de regelinghouders gevraagd om aan te geven op welke wijze zij de opmerkingen en aanbevelingen uit de rapportage ter hand nemen om het desbetreffende kwaliteitssysteem aan te passen. Hierover zijn afspraken gemaakt tussen LNV/VWA en de regelinghouders.

Naar aanleiding van deze afspraken heeft de VWA Ernst & Young verzocht de door de regelinghouders voorgestelde wijzingen te beoordelen. Deze rapportage betreft een oordeel over de aanpassingen die de Stichting Kwaliteitsregeling Veetransport (SKRV) als regelinghouder van het kwaliteitssysteem Dierwaardig Vervoer aan de VWA heeft voorgesteld.

Deze rapportage moet worden gezien in het verlengde van onze rapportage van 10 oktober 2008 en de door SKRV voorgestelde wijzigingen.

Ernst & Young Advisory



H. van Moorsel MPM RA  
Partner

## Inhoudsopgave

1	Opdrachtformulering	1
2	Hoe heeft Ernst & Young naar de voorgestelde wijziging gekeken	2
3	Essentie van de voorgestelde wijzigingen	4
4	Leiden de voorgestelde wijzigingen z.s.m. tot een verbeterde werking in de praktijk?	10
5	Aanbevelingen voor het vervolg	11

## 1 Opdrachtformulering

De opdracht die Ernst & Young van de VWA heeft gekregen is door haar als volgt geformuleerd:

- *E&Y zal in opdracht van de VWA een oordeel geven over de vraag of de aanbevelingen die gedaan zijn in het rapport 'evaluatie kwaliteitssystemen dierwaardig vervoer en NBW-Q' door de beide stichtingen zijn omgezet in aanpassingen van hun kwaliteitssystemen, zodanig dat deze z.s.m. leiden tot verbeterde werking in de praktijk.*
  
- *Een positief oordeel is voor de minister van LNV noodzakelijk om het verminderde toezicht dat geldt voor deelnemers in de huidige kwaliteitssystemen in stand te houden. Is het oordeel negatief dan zal - vooralsnog - het verminderde toezicht worden opgeheven. Dat geeft het belang aan van zorgvuldige beoordeling.*

## 2 Hoe heeft Ernst & Young naar de voorgestelde wijziging gekeken

In onze rapportage van 10 oktober 2008 betreffende de evaluatie van de kwaliteitssystemen beoordelen wij deze systemen langs de volgende dimensies:

- Hun opzet (het handboek)
- Het bestaan en de werking in de praktijk (de naleving)
- Het toezicht (zelfreinigend vermogen)
- Het sanctiebeleid (zelfreinigend vermogen)

Ook de beoordeling van de door de regelinghouders voorgestelde wijzigingen zullen wij langs deze dimensies beoordelen, tegen de achtergrond van de door ons uitgevoerde evaluatie. Daarbij zullen wij op de volgende wijze tot een beoordeling komen:

### *Algemeen*

In onze rapportage van 10 oktober zijn wij tot bevindingen gekomen. Bijvoorbeeld dat het door de regelinghouder gevoerde sanctiebeleid een te weinig dwingend karakter heeft. Tevens komen wij daarbij tot aanbevelingen. Bijvoorbeeld het hanteren van een systematiek verwant aan het puntenrijbewijs. In de beoordeling van de voorgestelde wijzigingen zullen wij beoordelen in hoeverre deze gericht zijn op onze bevindingen. De wijze waarop hoeft niet per definitie overeen te komen met onze aanbevelingen. In de genoemde rapportage besteden wij veel aandacht aan de opzet en werking van de kwaliteitssystemen tegen de achtergrond van het feit dat de werking van deze systemen onlosmakelijk verbonden is met versoberd overheidstoezicht. De systemen zijn niet louter een eigen initiatief van het bedrijfsleven, maar onderdeel van afspraken tussen bedrijfsleven en overheid waaraan voordelen verbonden zijn. Deze context stelt eisen aan de professionaliteit en transparantie van de regeling en de waarborgen die zij moet bevatten in het kader van dierenwelzijn, en dus een professionele en integere bedrijfsvoering. Aan de essentie van onze bevindingen koppelen wij een groter gewicht dan aan een individuele aanbeveling.

### *De opzet van het kwaliteitssysteem*

In onze rapportage van 10 oktober constateren wij bijvoorbeeld dat de regelingen op onderdelen te weinig registraties van controles vereisen, waardoor de beoordeling van de naleving van de regelingen door (bijvoorbeeld) de certificerende instantie slechts beperkt kan worden uitgevoerd. In het beoordelen van de voorgestelde wijzigingen zullen wij bijvoorbeeld beoordelen in hoeverre de naleving te beoordelen is door een certificerende instantie.

### *De naleving*

De door ons te beoordelen wijzigingen zijn gericht op de *opzet* van de regeling. Het beoordelen van de naleving vormt geen onderdeel van deze opdracht.

### *Toezicht en sanctiebeleid*

De kwaliteitssystemen zijn bedoeld om het vertrouwen te wekken in een professionele en integere bedrijfsvoering. In onze rapportage van 10 oktober 2008 benadrukken wij dat met de invoering van het kwaliteitssysteem de dagelijkse processen van veetransport in essentie

slechts in beperkte mate veranderd zijn in vergelijking met de periode daaraan voorafgaand. Het kwaliteitssysteem is immers afgeleid van de brancheprotocollen die eerder met de VWA overeengekomen waren en afgeleid van vigerende wet- en regelgeving.

Het is dus vooral het 'eigen' toezicht op de naleving van wet- en regelgeving en het 'eigen' sanctiebeleid waarmee het vertrouwen moet worden gewonnen (zelfreiniging). Zoals in onze rapportage van 10 oktober 2008 hebben we ook nu in het beoordelen van de voorgestelde wijzigingen hierom nadrukkelijk naar het toezicht en het sanctiebeleid gekeken. Onafhankelijkheid en professionaliteit van het toezicht, en de mate waarin toezicht en sanctiebeleid een dwingend karakter hebben zijn hierbij voor ons essentiële aspecten.

#### *Uitvoering beoordeling*

Beoordeeld zijn het gewijzigde kwaliteitssysteem Dierwaardig Vervoer versie 03-12-2008.

Op donderdag 11 december 2008, vrijdag 12 december en maandag 15 december is over de bevindingen contact geweest met mevrouw Nelck van Dierwaardig Vervoer en zijn naar aanleiding daarvan toelichtingen of verdiepingen ontvangen.

Op maandag 15 december 2008 zijn de bevindingen besproken met de heren Van Langen en Bours van de VWA respectievelijk LNV.

### 3 Essentie van de voorgestelde wijzigingen

N.a.v. van de meest fundamentele bevindingen zoals opgenomen in onze rapportage van 10 oktober 2008 heeft SKRV in essentie de volgende wijzigingen voorgesteld (per bevinding is het voorstel van SKRV schuin afgedrukt):

#### 1. Relatie tussen VWA-vergunning vervoerders en certificaten Dierwaardig Vervoer afgegeven door ViaNorm.

*Voorstel SKRV: Uitgangspunt is dat wanneer de VWA-vergunning wordt geschorst/ingetrokken, het certificaat Dierwaardig Vervoer eveneens wordt geschorst, totdat de problemen met de VWA zijn opgelost. Daarnaast werkt de VWA met een 'rode lijst'. Indien de VWA een bedrijf op deze lijst zet, informeert de VWA de certificerende instantie (CI) hierover. De CI schorst dan direct het certificaat Dierwaardig Vervoer (DV) van het desbetreffende bedrijf.*

Ernst & Young: Opzet biedt voldoende waarborgen. Overleg tussen VWA en SKRV noodzakelijk om tot een goede invulling te komen.

#### 2. In de tabel voor de handelaar/exporteur ontbreekt kwalificatie overtredingen.

*Voorstel SKRV: De tabel voor de handelaar/exporteur komt te vervallen.*

Ernst & Young: Creëert duidelijkheid over verantwoordelijkheden transporteur.

#### 3. De opsomming van verantwoordelijkheden handelaar/exporteur valt buiten de scope van de regeling.

*Voorstel SKRV: De tabel voor de handelaar/exporteur komt te vervallen.*

Ernst & Young: Creëert duidelijkheid over verantwoordelijkheden transporteur.

#### 4. Het vervoer van wrakke dieren wordt aangemerkt als middelzware overtreding, dit zou zwaar moeten zijn.

*Voorstel SKRV: Hier is sprake van een misverstand, in de regeling zoals die per 1 april jl. in werking is getreden, is dit al als een zware overtreding opgenomen.*

Ernst & Young: Akkoord.

#### 5. De bekendheid van bedrijven met de voorschriften is nog niet optimaal.

*Voorstel SKRV: Op het moment van de evaluatie was DV krap een half jaar operationeel. Bedrijven moeten nog ervaring met de regeling opdoen.*

*Actie (geen deadline in overleg met VWA):*

*- de SKRV zal de communicatie over de regeling opvoeren, zowel via de website als in een (digitale) nieuwsbrief voor de deelnemers.*

Ernst & Young: Naleving zal in onze optiek in een later stadium moeten worden geëvalueerd, in combinatie met auditresultaten over de daaraan voorafgaande periode.

**6. Het ontbreekt aan voldoende registraties om tijdens audits te kunnen vaststellen dat voorschriften zijn nageleefd.**

*Voorstel SKRV: In versie 2 van het handboek DV zijn hiertoe extra registratieformulieren opgenomen, te weten:*

- 1.3 *Voorbeeld personeelsoverzicht*
- 1.4 *Voorbeeldoverzicht wagenpark*
- 1.4 *Kentekenmutatieformulier t.b.v. het register Dierwaardig Vervoer*
- 1.8 *Voorbeeldoverzicht rittenregistratie weekstaat*
- 3.1 *Instructie Zorgvee*
- 3.2 *Instructie omgang met dieren*

*In de voorschriften wordt naar deze documenten verwezen.*

Ernst & Young: In onze optiek zal de effectiviteit van de audits zoals uitgevoerd door de certificerende instantie in een later stadium moeten worden geëvalueerd.

**7. Transportdocumenten worden niet altijd volledig ingevuld.**

*Voorstel SKRV: In DV is dit een tekortkoming en volgt hierop een sanctie.*

Ernst & Young: Eén en ander onderdeel maken van de kwaliteitssystematiek lijkt ons logisch.

**8. De naleving van bijvoorbeeld voorschriften t.a.v. wrakke dieren kan onder druk staan door economische belangen. De regeling biedt de transporteur onvoldoende middelen (of sancties) om de invloed van dit economische belang te verminderen.**

*Voorstel SKRV: Dit is juist. Via twee werkgroepen (initiatief van PVE) worden zorgvee-discussiepunten aangepakt: o.a. verkleining van het grijze gebied, vrijwaring na positief advies dierenarts, uniformiteit in beoordeling.*

*Acties na overleg met VWA/LNV:*

- *LNV gaat bij juridische zaken na of vrijwaring van transporteur (en veehouder) mogelijk is op basis van het expertoordeel door de dierenarts;*
- *via de PVE zijn Saveetra en de NBHV nauw betrokken bij het opstellen van een voorstel t.b.v. het ministerie van LNV/VWA, teneinde o.a. het grijze gebied te verkleinen en te komen tot uniformiteit in beoordeling. Dit voorstel wordt nog in 2008 aan het ministerie aangeboden.*

Ernst & Young: Uitwerking op deze wijze lijkt ons zinnig. Daarnaast verdient het aanbeveling om in de komende periode te evalueren in welke mate transporteurs (chauffeurs) in de dagelijkse praktijk een zekere druk ervaren vanuit bijvoorbeeld veehouders om 'discutabel' vee (wrakke dieren) toch mee te nemen omwille van de



commerciële relatie. De keten is immers zo sterk als de (economisch) meest afhankelijke schakel).

## 9. Er is geen afstemming met de VWA over toezicht.

*Voorstel SKRV: In overleg met de VWA wordt gezocht naar mogelijkheden om afstemming van publiek en privaat toezicht te optimaliseren.*

*Actie:*

*Onderzocht wordt of in 2009 kan worden gestart met gezamenlijke onaangekondigde controles bij slachthuizen (CI met vliegende brigades VWA/AID).*

Ernst & Young: Samenwerking op dit terrein lijkt ons voor alle partijen zinnig. Zowel uit kwalitatief oogpunt als voor wat betreft harmonisatie van beleid en sanctioneren. In de nieuwe versie van het handboek is toegevoegd dat indien SKRV de VWA informeert over getroffen sancties of over auditresultaten dat dit **geanonimiseerd** gebeurd. Deze toevoeging lijkt ons niet zinnig. Het is immers een open communicatie die het wederzijdse vertrouwen in professioneel en effectieve toezicht evenals de samenwerking tussen VWA en SKRV moet versterken.

## 10. De vermelding van voertuigen op de site van ViaNorm wekt meer suggesties dan noodzakelijk en wekt verwarring.

*Voorstel SKRV: De VWA heeft aangegeven dat mogelijk kan worden volstaan met vermelding van de kentekens op de website van de RDW. Dit biedt meerwaarde indien ook voor veewagens die worden ingezet voor transporten <8 uur door de RDW worden goedgekeurd. De bedoeling was hiermee per 1 januari 2009 te starten. Echter, vanuit de RDW is begin december 2008 aangegeven dat de SKRV minister Eurlings moet verzoeken om toestemming voor de uitvoering hiervan door de RDW. Daarnaast heeft de RDW aangegeven dat de initiële kosten voor de keuring van wagens <8 uur € 50.000,- bedragen. De SKRV heeft de RDW gevraagd om een kostenspecificatie. Ondanks deze ontwikkelingen, gaan SKRV en RDW ervan uit dat de start van de keuring van wagens < 8 uur per 1 juni 2009 mogelijk moet zijn. Tot die tijd zal ViaNorm het kentekenregister blijven bijhouden. De VWA heeft aangegeven bij certificering niet ter plekke op kentekens te zullen controleren. Het uitgangspunt van DV is nog steeds dat de VWA bij het toekennen van stalkeuring controleert op kenteken. Zowel bij de planning van exportcertificering als ter plaatse. Anders is op geen enkele wijze te garanderen dat alleen de gecertificeerde vervoerders het voordeel van stalkeuring krijgen en kan een gecertificeerde vervoerder elk willekeurig transportmiddel inzetten voor het daadwerkelijke transport. Indien kentekens worden ingezet die niet staan geregistreerd, is voor deze kentekens klepkeuring van toepassing.*

Ernst & Young: Een dergelijke aanpak tracht naar wij begrijpen te voorkomen dat door uitwisseling van materieel ook niet-gecertificeerde transporteurs het voordeel van stalkeuring kunnen krijgen. De voorgestelde constructie is in onze optiek juridisch niet sluitend. Het zou immers betekenen dat gecertificeerde bedrijven geen gebruik kunnen maken van het goedgekeurde materieel van niet-gecertificeerde bedrijven. Het verdient aanbeveling hiervoor nader beleid voor te ontwikkelen.

### **11. De reconstrueerbaarheid van de auditbevindingen is gering.**

*Om de reconstrueerbaarheid van de auditbevindingen te vergroten, zal ViaNorm per 1 januari 2009, naast de checklist (bijlage 1) de gegevens in bijlage 2 aan hun rapportage toevoegen.*

Ernst & Young: De voorgestelde vastlegging achten wij zinnig. Voor wat betreft geconstateerde afwijkingen verdient het aanbeveling vast te leggen waar welke afwijking is geconstateerd (voertuig, ritdossier, werkwijze medewerker, etc.).

### **12. Een scherp en intensief toezicht moet aantonen dat gecertificeerde bedrijven geen overtredingen begaan.**

*SKRV: Het toezicht door de CI bestaat uit een erkenningscontrole en een jaarlijkse herhalingscontrole, de tijdbesteding per bedrijf is afhankelijk van het aantal veewagens (zie bijlage 3). Daarnaast zijn er tussentijdse (aangekondigd en onaangekondigd) en herstelcontroles. Voor de periode december 2008 t/m april 2009 heeft de SKRV met ViaNorm afgesproken dat ViaNorm nog 7 dagen besteedt aan onaangekondigde controles: 3 dagen bij slachthuis, 2 dagen bedrijfsbezoeken (=4 bedrijven) en 2 dagen bij exportcertificering (indien hiervoor medewerking van VWA en EVP's kan worden verkregen - anders wordt dit op een andere manier ingevuld). De werking van onaangekondigde controles wordt door CI jaarlijks geëvalueerd en opgenomen in de jaarlijkse presentatie door de CI aan het College van Deskundigen.*

De combinatie van jaarlijkse audits met steekproef-audits versterkt het dwingende karakter van het toezicht. Het verdient aanbeveling de plannen voor 2009 in overleg met de VWA nader uit te werken.

### **13. Het gewicht van de sancties is gekoppeld aan 'systeendoelstellingen'. De regeling definieert geen systeendoelstellingen.**

*Voorstel SKRV: In de Algemene voorwaarden van DV is als systeendoelstelling opgenomen: Het bevorderen van dierenwelzijn tijdens transport alsmede dierziektepreventie. Hiertoe gelden als uitgangspunt minimaal de eisen uit de (EG) Transportverordening.*

Ernst & Young: Toevoeging van de systeendoelstelling komt de helderheid van de regeling te goede.

### **14. Er bestaat geen register waarin overtredingen per gecertificeerd bedrijf worden bijgehouden, in de zin dat bij X aantal overtredingen binnen Y jaar, een nadere sanctie volgt. Iedere overtreding staat op zichzelf en wordt als zodanig behandeld en afgedaan. Daardoor ontbreekt het aan een voldoende dwingend sanctiebeleid.**

*Voorstel SKRV: In de certificeringscriteria is hiertoe tabel 1.4 opgenomen. In de e-mail van 11 december 2008 heeft E&Y aangegeven dat hier in plaats van met een vast tijdsblok, moet worden gewerkt met een meeschuivend tijdsblok. Deze aanpassing zal worden*

*doorgevoerd. Vanaf 1 januari 2009 start de CI met deze systematiek, voor een bedrijf begint de tijd de lopen nadat de eerste controle in 2009 heeft plaatsgevonden (de CI noteert vanaf dat moment de zware tekortkomingen inclusief datum).*

Ernst & Young: Als reactie op de initieel voorgestelde wijziging hebben wij aangegeven dat een 'meeschuivend' blok van twee jaar effectiever is in plaats van een vast blok. Een dergelijke opzet versterkt het dwingende karakter van het sanctie beleid.

#### **15. De afstemming met de VWA over sancties is niet helder.**

*Voorstel SKRV: Het sanctiebeleid van DV is aangescherpt en uitgebreid, bij X zware tekortkomingen (aantal is afhankelijk van de bedrijfsomvang) in twee jaar, zijn aanvullende sancties van toepassing.*

Ernst & Young: De voorgestelde wijzigingen komen de helderheid van het toezicht en sanctiebeleid te goede.

**Naast deze voorgestelde wijzigingen naar aanleiding van de bevindingen in onze rapportage va 10 oktober 2008 heeft SKRV de volgende substantiële verbeteringen in het kwaliteitssysteem aangebracht:**

- De voorschriften van de regeling zijn uitgebreid met de wijze waarop tijdens audits de naleving zal worden vastgesteld, de tolerantie (wanneer is het goed genoeg geregeld).
- Voor een groot aantal mogelijke overtredingen is de weging verzaamd van 'middel' naar 'zwaar'.
- Tijdens audits worden ritdossiers op basis van steekproef gecontroleerd. Een staffel zal worden opgenomen die de steekproefgrootte voorschrijft.
- Bij uitbesteding aan niet-gecertificeerde bedrijven zal er geen sprake zijn van stalkeuring. Dit zal worden opgenomen in de Algemene Voorwaarden.
- Bedrijven zullen alleen worden gecertificeerd wanneer hiertoe geen bezwaren bestaan (zoals een opgelegde sanctie door de VWA). Eén en andere afhankelijk van de samenwerking tussen VWA en SKRV (nog in te vullen door partijen).
- Eerste erkenningsaudits zullen zowel een administratief als een fysiek karakter hebben (in de nieuwe versie van het kwaliteitssysteem bleek dit - per abuis - te zijn weggevallen).
- De frequentie van het reguliere toezicht is niet verhoogd of in vorm aangepast. Wel is een pilot programma samengesteld voor de periode december 2008 - april 2009 waarin de frequentie van onaangekondigde audits wordt opgevoerd. Voor de periode daarna verwacht SKRV één dag per maand te besteden aan onaangekondigde audits (bijvoorbeeld ter plaatse van slachthuizen).

- De tijdsduur die per audit wordt besteedt is niet verhoogd (minimaal 1,5 uur, naast - administratieve - controles van voertuigen. SKRV zal in overleg met VWA/LNV de minimale tijdsduur nader vaststellen.
- Het toezicht (erkennings, herhalings en herstelcontroles en onaangekondigde controles) wordt betaald door de deelnemers. De CI reserveert een bedrag van € 100,- per deelnemer om onaangekondigde controles uit te kunnen voeren. In overleg met het College van deskundigen en het bestuur van SKRV kan dit bedrag worden verhoogd als dat nodig/wenselijk is.

**Daarnaast is nog een aantal tekstuele wijzigingen aangebracht die de werking van het systeem in de praktijk niet substantieel veranderen.**

#### **4 Leiden de voorgestelde wijzigingen z.s.m. tot een verbeterde werking in de praktijk?**

Wij achten de voorgestelde wijzigingen, in combinatie met de professionaliteit en verantwoordelijkheid die uit de wijzigingen spreekt, voldoende om te verwachten dat daarmee van een verbeterde werking in de praktijk sprake zal zijn. Dit tegen de achtergrond van onze bevindingen (onze rapportage van 10 oktober 2008) en het vertrouwen dat (door de overheid) in het kwaliteitssysteem gesteld moet kunnen worden. Wij baseren ons oordeel op de volgende bevindingen:

- **Handboek**  
Wij constateren dat de opzet van het kwaliteitssysteem is verbeterd. Op verschillende onderdelen zijn zaken verhelderd. Met name de helderheid rondom de verantwoordelijkheden van de transporteur en de samenwerking met VWA/LNV vinden wij hierbij een belangrijke verbetering.
- **Toezicht**  
Het dwingende karakter van het toezicht is met de voorgestelde aanpassingen substantieel toegenomen. Kanttekening die wij hierbij plaatsen is de nadere concrete invulling van het auditprogramma waarbij naast reguliere jaarlijkse audits ook sprake zal zijn van onaangekondigde audits. Hierbij zal ook sprake zijn van een inspectie-achtige opzet, hetgeen de effectiviteit van het toezicht verbetert. SKRV zal in overleg met VWA/LNV de minimale tijdsduur van audits nader vaststellen. Zie verder onze aanbevelingen in hoofdstuk 5.
- **Sanctiebeleid**  
Wij constateren dat het dwingende karakter van het sanctiebeleid is toegenomen. Voor veel mogelijke overtredingen is de weging verhoogd van 'middel' naar 'zwaar'. Daarnaast zal er sprake zijn van intensieve herhalingscontroles zodra het aantal zware overtredingen binnen een tijdsbestek van twee jaar een vastgesteld maximaal aantal overschrijdt. De grens betreft een beperkt maximaal aantal overtredingen waarvoor een staffel is gekoppeld aan de bedrijfsomvang (aantal vervoerseenheden).

Ons oordeel moet in combinatie met de onderwerpen zoals beschreven in het volgende hoofdstuk worden beschouwd.

## 5 Aanbevelingen voor het vervolg

Een aantal onderwerpen zal in onze optiek in de komende periode onderwerp van gesprek moeten blijven tussen de Stichting SKRV en de VWA/LNV om in gezamenlijkheid de betekenis van zaken nader invulling te geven en het vertrouwen verder te ontwikkelen. Het betreft de volgende onderwerpen:

- **Kentekens**  
Nader onderzocht moet worden op welke wijze kan worden voorkomen dat door uitlenen van materieel een schorsing van het certificaat kan worden gecompenseerd.
- **Uitwisseling informatie**  
Tussen de VWA/LNV zal nader moeten worden overlegd op welke wijze informatie-uitwisseling zal plaatsvinden en wat partijen hiervan verwachten.
- **Frequentie audits**  
In onze rapportage van 10 oktober 2008 benadrukken wij de noodzaak van een intensiever toezicht en vormen van inspectie-achtig toezicht. Hieraan is invulling gegeven door naast de jaarlijkse (reguliere) audits te werken met onaangekondigde audits. Voor de periode december 2008 - april 2009 is hiervoor een eerste plan gemaakt. Het verdient aanbeveling dit voor geheel 2009 in overleg tussen SKRV en VWA/LNV concreet uit te werken. Het is raadzaam hierbij te werken met een minimale steekproefgrootte (bijvoorbeeld minimaal 15% van de deelnemers moeten jaarlijks bij een onaangekondigde audit betrokken zijn).
- **Effectiviteit audits**  
De effectiviteit van de audits zal in onze optiek in een later stadium geëvalueerd moeten worden. Enerzijds om de uitvoering kwalitatief (voortdurend) te verbeteren, maar tevens op hierover in openheid met VWA/LNV aan te werken, hetgeen het wederzijds vertrouwen zal versterken.
- **Duur audits**  
De minimale tijdsbesteding van 1,5 uur per audit (los van de administratieve controle van voertuigen) achten wij te beperkt. Het verdient aanbeveling in overleg tussen VWA/LNV en SKRV hier nader invulling aan te geven. Voor een effectieve audit achten wij minimaal een dagdeel noodzakelijk.
- **Buitenlandse bedrijven**  
Nog niet eerder opgemerkt in onze rapportages komt uit ons recente overleg met de VWA/LNV naar voren dat de toegankelijkheid van de regeling (en daarmee stalkeuring) voor buitenlandse bedrijven nadere uitwerking verdient. De regeling geeft aan de SKRV zal beoordelen of er sprake is van een gelijkwaardig systeem terwijl hiervoor nog geen criteria zijn vastgesteld. Uitsluiting van buitenlandse vervoerders zou omwille van de internationale concurrentie onwenselijk (onmogelijk) zijn. Accreditatie van de regeling kan het internationale karakter van de regeling versterken en daarmee de toegankelijkheid voor buitenlandse vervoerder mogelijk maken.

- Controle voertuigen  
Het is voor partijen van belang concreet te maken welke controles de certificerende instantie op voertuigen uitvoert. Wij benadrukken dat het in onze optiek onwenselijk is wanneer deze controles het karakter krijgen van een wettelijke controle en dat vermelding van kentekens op de site van de certificerende instantie die gesuggereerde wettelijk status benadrukt. Wij achten het van belang dat hierover overleg wordt gevoerd tussen VWA/LNV en SKRV.

## **Algemene aanbeveling**

Het verdient in onze optiek aanbeveling om vast te stellen of periodiek onderzoek naar 'het calculerend gedrag van toezicht genietenden' het overheidstoezicht als ook het private toezicht kan ondersteunen bij de uitoefening van toezicht. Middels een dergelijke evaluatie krijgt men zicht op de (economische) afwegingen die ketenpartijen maken in de naleving van wet- en regelgeving. Dit inzicht kan tevens dienen om wet- en regelgeving, toezichtsbeleid en de opzet van kwaliteitssystemen te verbeteren.