Verbetermogelijkheden keurketen haven Rotterdam

Onderzoek in opdracht van NVWA en Deltalinqs

Finale Rapportage d.d. 20-02-2019

Marten van den Bossche

Onno de Jong

Umair Mehmood

Nora Plaisier

ECORYS

Inhoudsopgave

1. Inleiding, opzet & doel onderzoek
   Waarom doen we dit onderzoek? En op welke wijze?

2. Proces import keurketen
   Hoe verloopt het keurproces (procesbeschrijving & resultaten steekproef)

3. Twaalf geïdentificeerde problemen
   Welke problemen zijn geïdentificeerd tijdens deskresearch, interviews en de bijeenkomsten van de stakeholders?

4. Zestien mogelijke oplossingsrichtingen
   Welke mogelijke oplossingsrichtingen zijn te destilleren uit deskresearch, interviews en bijeenkomsten stakeholders?

5. De meest kansrijke oplossingen
   Wat zijn in de ogen van de stakeholders de meest kansrijke oplossingen en welke acties dienen betrokken partijen voor realisering te ondernemen?

ECORYS

Management Summary (1/2)

Dit project heeft als doel om de belangrijkste efficiëntieverbeteringen in de keurketen van de Rotterdamse haven te vinden. Voor dit doel is er naast een 15-tal interviews, een werksessie en een eindbijeenkomst met stakeholders, ook een kwantitatieve doorlooptijden-analyse van 135 partijen uit de Rotterdamse haven uitgevoerd.

De belangrijkste conclusie uit deze doorlooptijden analyse is dat bijna twee derde van de partijen later is dan eerder aan de Douane/NVWA is doorgegeven. Ook is gebleken dat zonder aanhouding het proces door de keten gemiddeld drie werkdagen minder duurt dan met aanhouding. Op basis van een analyse van de piekmomenten is gebleken dat maandag de drukste dag is voor keurpunten en dat de ochtendperiode het drukst is op elke dag. Het volgende is gebleken uit een analyse van de Service Level Agreement (SLA) tussen NVWA en Douane: 54% van de werkdagen valt binnen de SLA van 24 uur die de NVWA hanteert tussen overdracht Douane en beslissing inspecteur-dierenarts.

In totaal zijn er 12 problemen opgehaald tijdens deskresearch, interviews en workshopbijeenkomsten. De ene helft van de problemen is gerelateerd aan de doorlooptijden van de keurketen, terwijl de andere helft gerelateerd is aan onvoorspelbaarheid in de keurketen. Verder hebben we ook een onderscheid gemaakt tussen problemen die primair voor de NVWA zijn, problemen primair voor het bedrijfsleven en gezamenlijke problemen.

Management Summary (2/2)

We hebben 16 mogelijke oplossingen opgehaald tijdens onze deskresearch, de gevoerde interviews en de stuurgroep- en stakeholderbijeenkomsten. Elk van die 16 oplossingen is gelinkt aan de eerder geïdentificeerde problemen. De focus is gelegd op het identificeren van win-win situaties. Oplossingen waarbij slechts één van de kanten (fors) moet investeren om een voordeel voor andere stakeholders te creëren beoordelen we als minder kansrijk voor de ontwikkelagenda.

Voor elk van deze oplossingen is gekeken of het een korte- of lange termijn oplossing is, van wie er inzet wordt vereist, welke kosten eraan gerelateerd zijn, wat het oplevert en voor wie de winst is. Eind januari is in een workshop met circa 30 stakeholders prioritering gegeven aan de geopperde oplossingen. Het resultaat van deze workshop is meegenomen door de stuurgroep in het benoemen van de meest kansrijke oplossingen. De 6 meest kansrijke oplossingen die voortvloeiden uit deze prioritering zijn hieronder weergegeven:

1. *Verder verhogen kwaliteit aangeleverd papierwerk*
2. *Verbetering digitale processen*
3. *Verbetering lab-proces (bijv. private labs voor extra capaciteit)*
4. *Ruimere openingstijden keurpunten*
5. *Opslagmogelijkheden op maat bij aanhouding*
6. *Dynamische planning o.b.v. verwacht controleregime*

Voor elk van deze oplossingen is er een korte roadmap beschreven. Hierin staat beschreven wie de betrokken partijen zijn, wat de verwachte impact is en wat er van de betrokkenen wordt verwacht om tot daadwerkelijke uitvoering te komen.

1. Inleiding, opzet & doel onderzoek

1.1 Vraagstelling en werkwijze

De centrale vraag die de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) en Deltalinqs in dit project aan Ecorys hebben gesteld is de volgende:

"***Waar zijn de belangrijkste efficiëntieverbeteringen in de Rotterdamse keurketen te vinden?"***

De gevolgde werkwijze:

- Schetsen van een gekwantificeerd beeld van de belangrijkste knelpunten en problemen binnen het functioneren van de huidige keurketen. Doorlooptijden analyse van 135 GDBs* in de Rotterdamse haven
- 15 interviews met (in totaal een 20-tal))stakeholders
- Werksessie met ca 25 stakeholders die gericht was op:
  - *benoemen concrete problemen, en indicatie van impact*
  - *benoemen mogelijke oplossingen, met "win-win" karakter*
- Analyse van alle resultaten, prioritering van de meest veelbelovende oplossingen, samen met stakeholders benoemen vervolgtraject
- Eindbijeenkomst met alle betrokkenen met discussie van de concepteindresultaten

Deze studie en de Brexit
Het doel van dit onderzoek is om efficiëntieverbeteringen in de gehele keurketen (niet UK gerelateerd) in kaart te brengen. De verwachting is dat deze efficiëntieverbeteringen ook ten goede komen van de keurketen na de Brexit.

* voor de in deze studie gehanteerde begrippen en afkortingen verwijzen we naar bijlage D

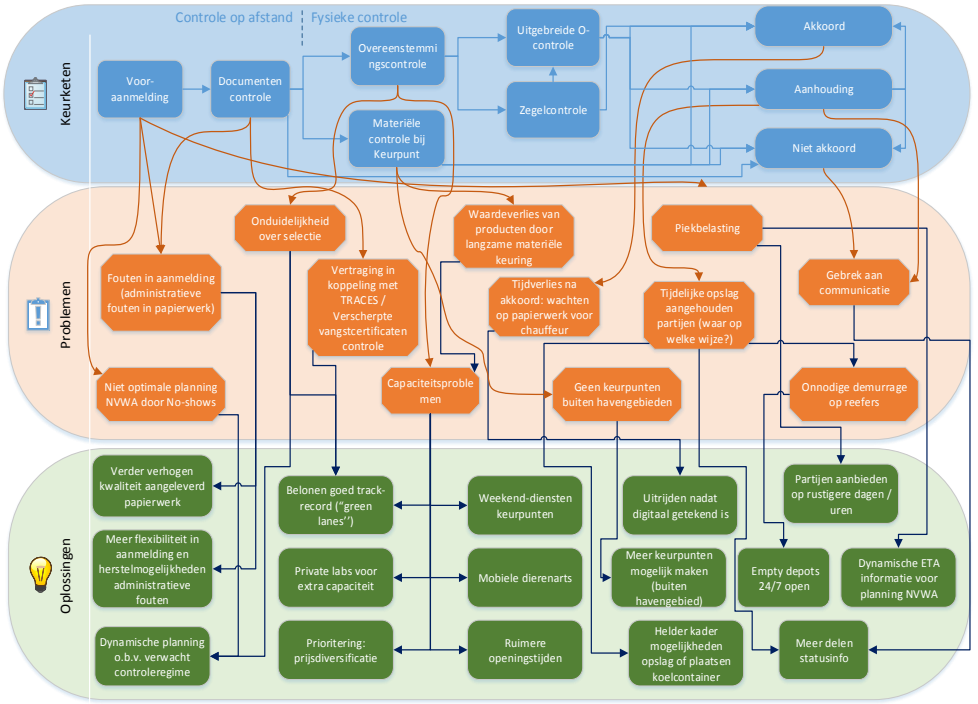
1. Inleiding, opzet & doel onderzoek

1.2 Leeswijzer

De opbouw van deze rapportage is als volgt:

1. Allereerst beschrijven we in H2 de inhoudelijke kenmerken van de keurketen in de Rotterdamse haven. Deze beschrijving baseren we op de interviews, en op kwantitatieve data die we tijdens het onderzoek hebben verzameld en geanalyseerd
2. Vervolgens presenteren we in H3 de belangrijkste problemen zoals die tijdens de verschillende interviews en werksessies naar voren zijn gebracht
3. Een belangrijk deel van de rapportage (H4) richt zich op het concretiseren van de geopperde oplossingen voor deze problemen
4. Vervolgens prioriteren we de oplossingen op een aantal gezamenlijk benoemde succescriteria (H5) en werken we de ideeën voor het vervolg in een beknopte roadmap per oplossingsidee uit.

Uit het schema blijkt dat de samenhang tussen feitelijke keurketen, de problemen en de oplossingsrichtingen een complex geheel vormt, met veel interacties. Door onze werkwijze brengen we deze complexiteit uiteindelijk terug tot een korte to do lijst, met concrete handvatten voor het vervolg

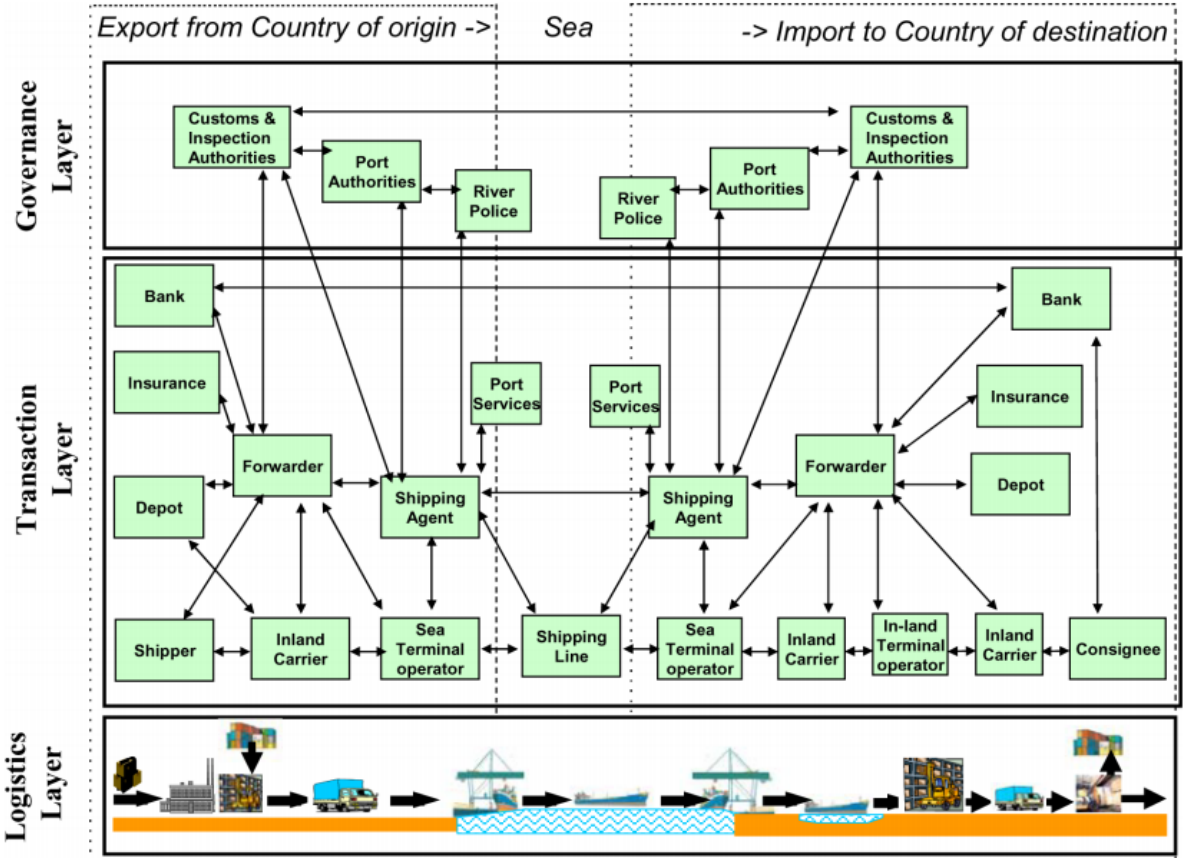


….samenhang tussen feitelijke keurketen, de problemen en de oplossingsrichtingen een complex geheel…

2. Proces import keurketen

2.1 Hele transportketen: veel spelers in het proces

Bij het transport van een container van oorsprong tot eindbestemming spelen heel veel partijen een rol. Talrijke informatie-uitwisselingen vinden plaats tussen de verschillende spelers in het proces. Dit is goed weergegeven in onderstaand figuur. Wij hebben de analyse van de keurketen gedaan vanuit een multi-stakeholder perspectief door middel van 15 interviews met (in totaal een 20-tal) stakeholders en een werksessie met ca 25 stakeholders.

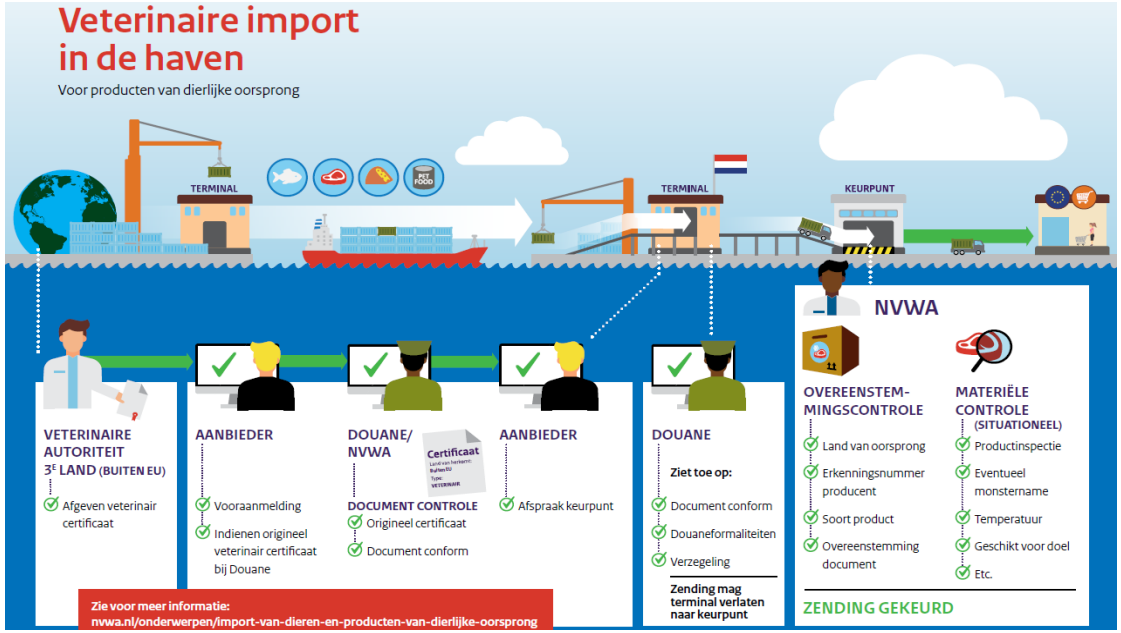


Bron: Van Oosterhout, M 2008, 'Appendix A: Organizations and flows in the network', in Peter van Baalen, Rob Zuidwijk and Jo van Nunen, Port inter-organizational information systems: capabilities to service global supply chains', Foundations and Trends in Technology, Information and Operations Management, vol. 2, nos 2-3, pp. 81-241.

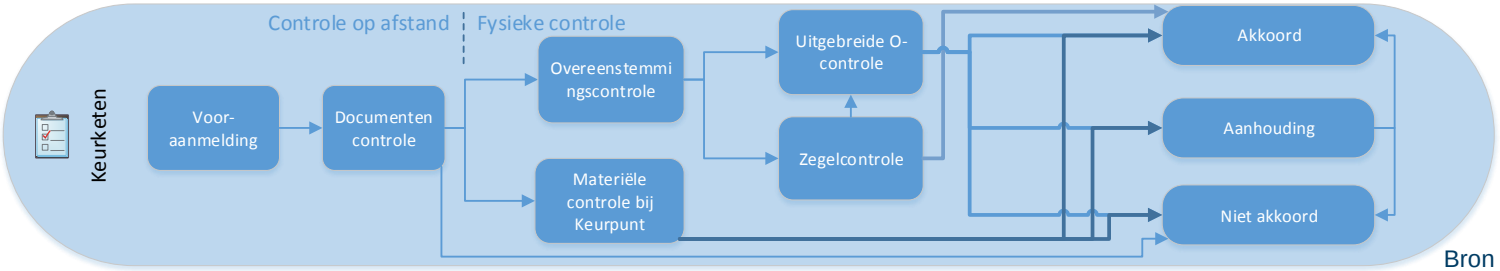
2. Proces import keurketen

2.2 Beschrijving keurketenproces

Onderstaande twee schema's geven de doorloop weer van een partij door de Rotterdamse keurketen, die dus maar een beperkt deel vormt van de gehele importketen.



Bron NVWA



Bron Ecorys

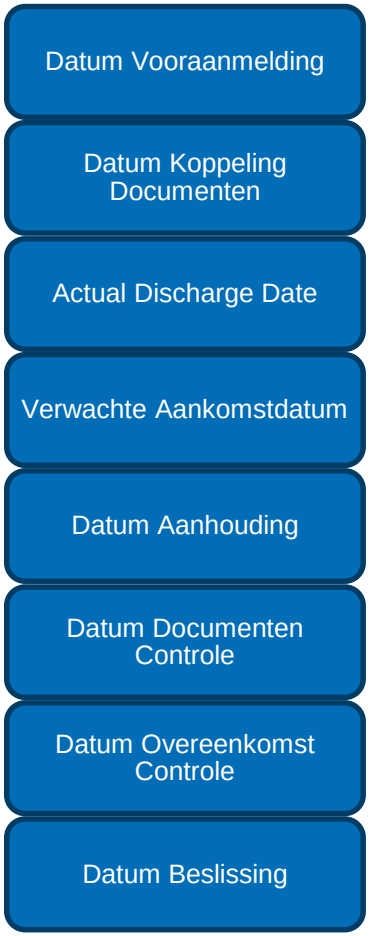
Deze figuur zoomt in op het proces in het geval van veterinaire producten. Het keurproces voor levensmiddelen is enigszins anders (bijvoorbeeld geen zegelcontrole).

2. Proces import keurketen

2.3 Analyse doorlooptijden

Om een gekwantificeerd beeld te schetsen van de belangrijkste knelpunten binnen het functioneren van de huidige keurketen is er een doorlooptijden analyse gedaan van 135 (a-select getrokken) partijen met producten in de Rotterdamse haven. De data is afkomstig uit het VGC-systeem van de NVWA. In de figuur hiernaast is schematisch weergegeven welke data aangeleverd is door de NVWA.

Van de 135 partijen werden er uiteindelijk 7 geweigerd en 128 toegelaten. De sample bestond uit 15 partijen met levensmiddelen en 120 partijen met veterinaire producten. Er is geen onderscheid gemaakt tussen levensmiddelen en veterinaire producten in de analyse, tenzij dit expliciet is vermeld. De Actual Discharge Date (ADD = daadwerkelijke moment van lossing) was bekend voor 122 van de 135 partijen. Omdat er 66 partijen werden aangehouden, is er van die partijen ook een datum Aanhouding bekend.

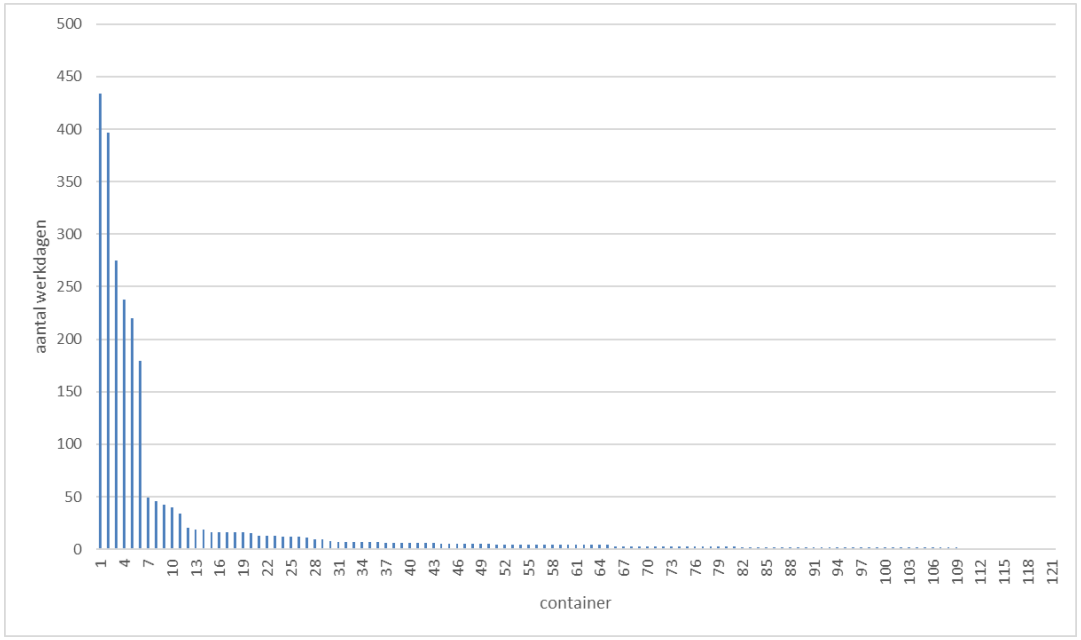


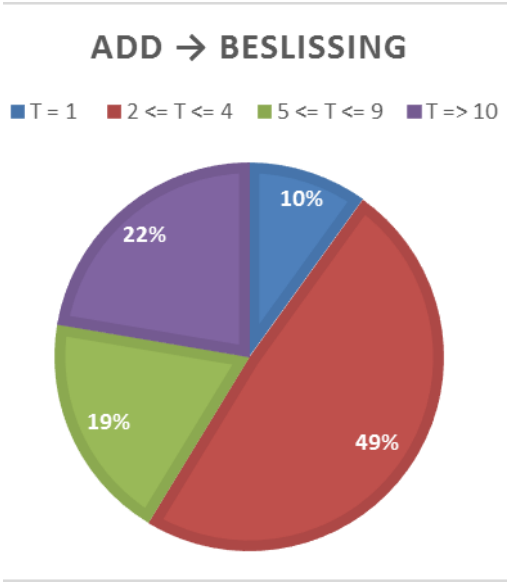
2. Proces import keurketen

2.3 Analyse doorlooptijden

In 59% van de gevallen duurt het minder dan 5 dagen om tot een beslissing te komen

In de staafdiagram hieronder is voor elke container het aantal werkdagen aangegeven vanaf de ADD tot aan de beslissingstijd. Gemiddeld gezien duurt dit 21 werkdagen. In de staafdiagram zien we ook een aantal uitschieters. Het gemiddelde zonder deze uitschieters komt uit op 7 werkdagen. Een groot verschil, de uitschieters trekken het gemiddelde met een factor drie omhoog. Een uitschieter is gedefinieerd als een waarneming die meer dan 2 keer de standaarddeviatie verwijderd is van het gemiddelde.





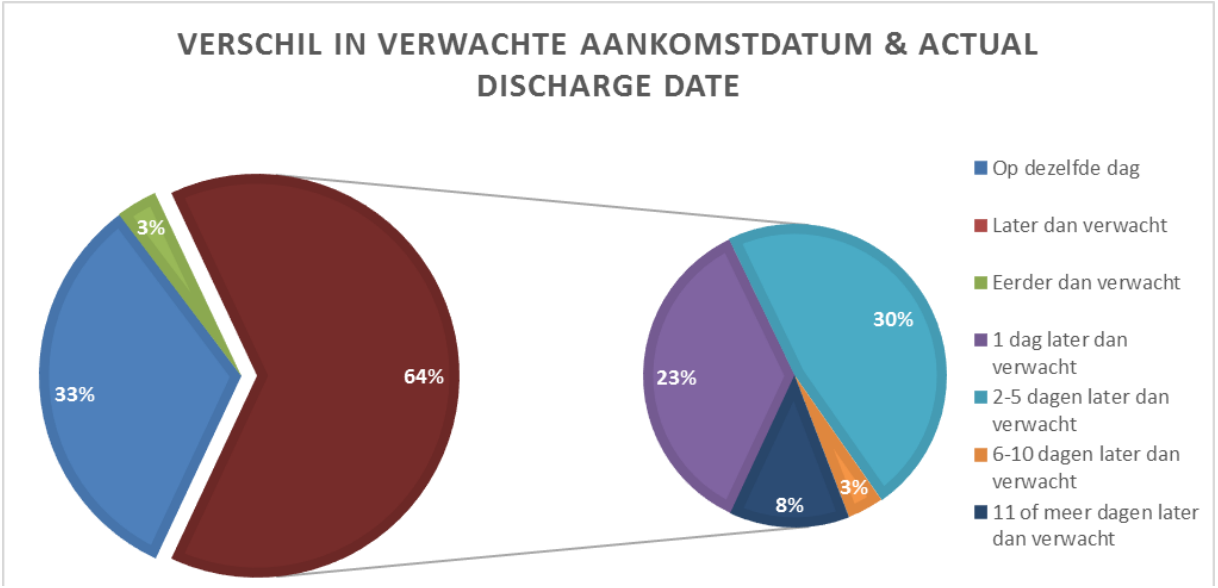
2. Proces import keurketen

2.3 Analyse doorlooptijden

41% van de containers wordt 2 of meer dagen later gelost dan opgegeven ETA

Ten tijde van de digitale vooraanmelding wordt een scheepsnaam ingevuld en een verwacht tijdstip van aankomst (ETA). Om de betrouwbaarheid van de ETA te toetsen, is er op containerniveau een vergelijking gedaan met de ADD. Het cirkeldiagram laat de resultaten zien van de analyse. In een derde van de gevallen komt de ETA en ADD overeen. Bij een klein gedeelte van de sample (3%) gebeurt de daadwerkelijke lossing al voor de ETA. Bij liefst 41% van de sample gebeurt de lossing 2 of meer dagen later dan de opgegeven ETA. In het kleine cirkeldiagram is er een uitsplitsing gedaan van de containers die later zijn dan verwacht. De percentages in het kleine cirkeldiagram tellen weer op tot 64%. Later in de rapportage worden oplossingen besproken om dit percentage te verkleinen.

Deze analyse geeft indicatief de betrouwbaarheid van de opgegeven ETA weer. Een vergelijking met de ATA wordt aangeraden om een duidelijker beeld te creëren omtrent de betrouwbaarheid van de ETA.



2. Proces import keurketen

2.3 Analyse doorlooptijden

Zonder aanhouding duurt het proces door de keten gemiddeld drie werkdagen korter dan met aanhouding

Partijen die niet worden aangehouden zullen logischerwijs een kortere doorlooptijd hebben. Om dit te kwantificeren, is de doorlooptijd berekend van partijen die werden aangehouden en partijen die niet werden aangehouden. Met doorlooptijd wordt in deze analyse het aantal werkdagen vanaf ADD tot aan de Beslissing bedoeld.

In de tabel hieronder zijn de resultaten te zien, met ook het aantal partijen (=*n)* vermeld. In onderstaand tabel kan worden gezien dat de gemiddelde doorlooptijd met aanhouding ongeveer 5 keer groter is dan de doorlooptijd zonder aanhouding (inclusief geweigerde partijen). Het verschil tussen doorlooptijd met aanhouding en doorlooptijd zonder aanhouding reduceert met 3 werkdagen (van 10 naar 7 dagen) als de geweigerde partijen buiten beschouwing worden gelaten.

Doorlooptijd	Met aanhouding	Zonder aanhouding
Inclusief geweigerde partijen	36 werkdagen (n = 59)	7 werkdagen (n = 62)
Exclusief geweigerde partijen	10 werkdagen (n = 52)	7 werkdagen (n = 62)

2. Proces import keurketen

2.3 Analyse doorlooptijden

De doorlooptijd voor partijen met levensmiddelen is ongeveer drie keer zo lang als de doorlooptijd voor veterinaire producten

Ook hebben we een onderscheid gemaakt tussen levensmiddelen (LNV) en veterinaire producten (NPJ). Van de 122 partijen waarvan de ADD bekend was, waren er 14 LNV en 108 NPJ. Verder is er een onderscheid gemaakt tussen geweigerde en toegelaten partijen. In totaal zijn er 7 partijen geweigerd. Van de 14 LNV werden er uiteindelijk 5 partijen geweigerd, terwijl van de 108 NPJ, 2 partijen geweigerd werden. In de tabel hieronder zijn de resultaten te zien, met ook het aantal partijen *n* vermeld. In Bijlage 1 zijn meer details gegeven over de analyse.

Doorlooptijd	LNV	NPJ
Inclusief geweigerde partijen	123 werkdagen (n = 14)	7 werkdagen (n = 108)
Exclusief geweigerde partijen	23 werkdagen (n = 9)	7 werkdagen (n = 106)

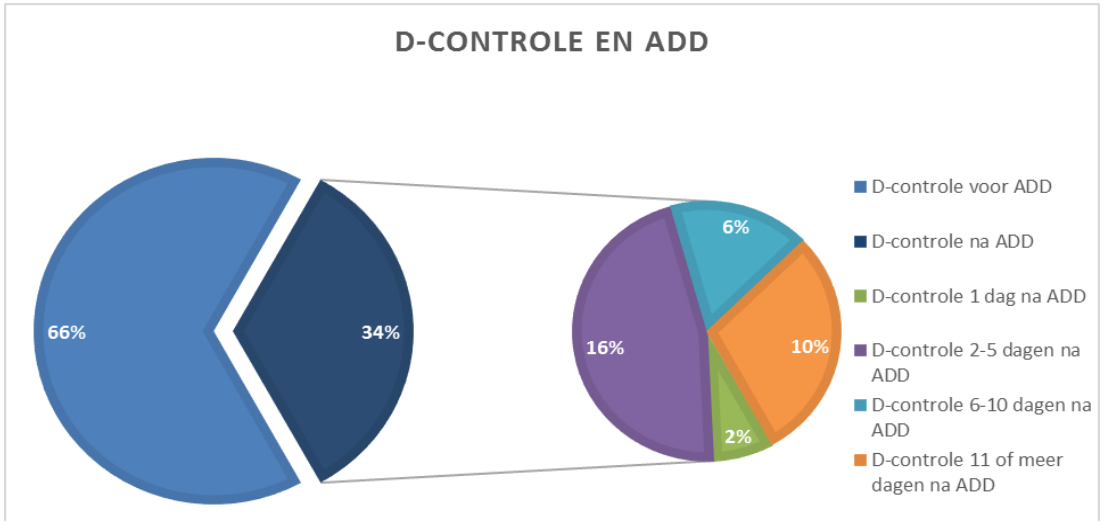
2. Proces import keurketen

2.3 Analyse doorlooptijden

Bij twee derde van de containers is de documenten-controle al gedaan voor de ADD

Hoe sneller kan worden vastgesteld dat de invoerdocumenten geen fouten bevatten, des te gestroomlijnder loopt het proces daarna. De D-controle wordt uitgevoerd door de Douane onder verantwoordelijkheid van de NVWA. Van alle zendingen waarbij een vooraanmelding is vereist en waarbij een gezondheidscertificaat moet worden overlegd worden de documenten 100% gecontroleerd. In onderstaand figuur is te zien dat bij twee derde van de partijen de documenten al waren gecontroleerd voor het moment van de ADD. Dit betekent dat voor 1/3 van de documenten het moment van D-controle mogelijk nog versneld kan worden.

Het kleine cirkeldiagram presenteert een uitsplitsing van de gevallen waarbij de D-controle ná ADD plaatsvond. In 10% van de gevallen zitten er 11 of meer dagen tussen ADD en de D-controle.

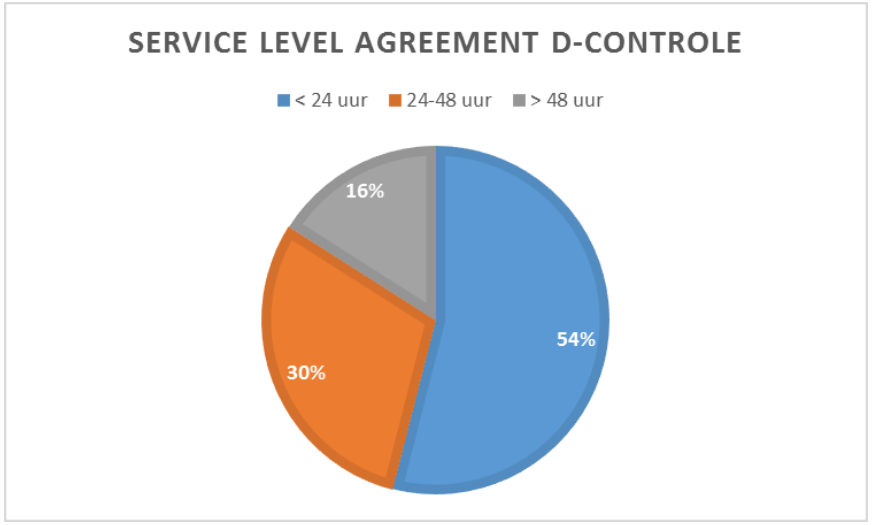


2. Proces import keurketen

2.3 Service Level Agreement D-controle

Op 54% van de werkdagen werd er voldaan aan de SLA-norm NVWA

De D-controle wordt uitgevoerd door de Douane onder verantwoordelijkheid van de NVWA. Er is een SLA waarin staat dat de Douane zich inspant om de D-controle binnen 36 uur te doen. De Douane is ervoor verantwoordelijk dat de D-controle, voor zover er geen omissies zijn, binnen de gestelde termijn van deze SLA plaatsvindt. Bij niet conform of twijfel wordt het document door de Douane overgedragen aan de NVWA. Onderdeel van de SLA is ook de afspraak dat tussen het moment van overdragen en het besluit van de Inspecteur-dierenarts maximaal 24 uur mag zitten. Door de NVWA is er data aangeleverd over de naleving van deze afspraak vanaf 1 juni t/m 27 november 2018. De resultaten zijn te zien in het cirkeldiagram hieronder.



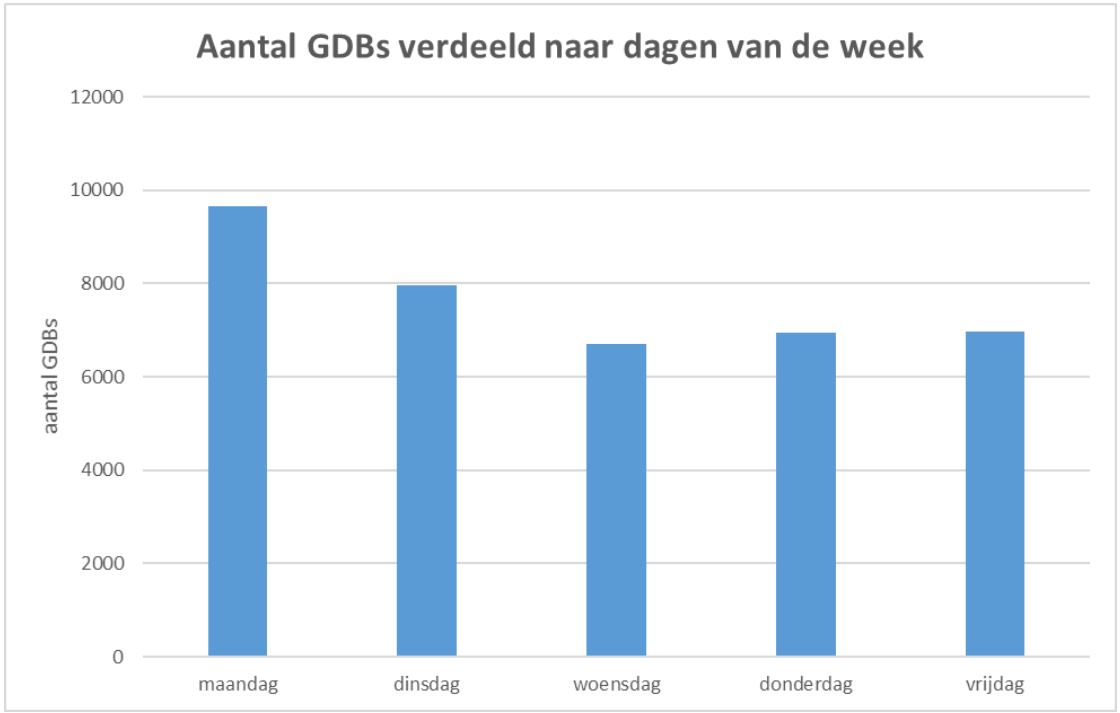
NB De percentages in bovenstaand figuur refereren naar het aantal werkdagen waarop de doorlooptijd van 24 uur wordt gehaald.

2. Proces import keurketen

2.4 Analyse keurpunten

Maandag is de drukste dag voor keurpunten

Door de NVWA is data aangeleverd over het aantal GDBs dat verwerkt is door de keurpunten (in de periode 01-01-2018 t/m 29-10-2018). Er is een uitsplitsing gemaakt naar dagen van de week. De resultaten zijn te zien in het staafdiagram hieronder. Er kan worden geconcludeerd dat de maandag de drukste dag van de week is voor keurpunten. Het aantal partijen dat gekeurd wordt op woensdag, donderdag of vrijdag is nagenoeg gelijk. Het aantal verwerkte GDBs op de maandag is circa 40% hoger dan op die drie dagen. De planning op de keurpunten wordt gedaan door de keurpunthouders. De NVWA zorgt voor bezetting op de keurpunten.

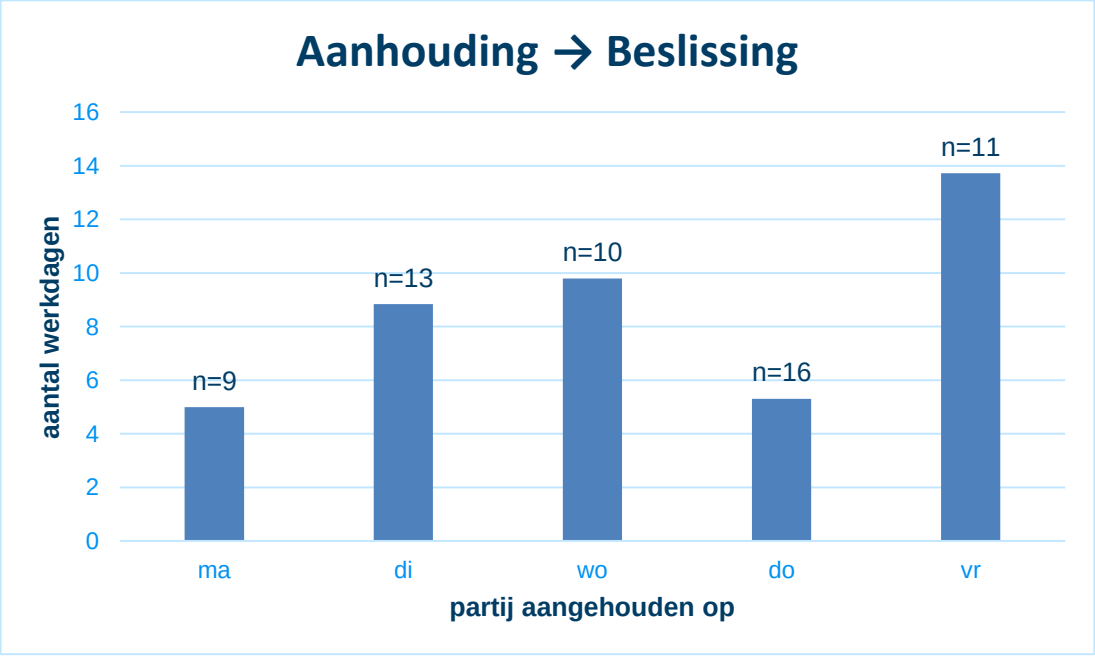


2. Proces import keurketen

2.4 Analyse keurpunten

Als een aanhouding op vrijdag plaatsvindt, duurt het gemiddeld gezien het langst om tot een beslissing te komen (weekenddagen buiten beschouwing)

De tijd die nodig is om vanaf het moment van aanhouding tot een beslissing te komen is berekend voor de 59 aangehouden partijen (dus exclusief geweigerde partijen). Dit is onderverdeeld naar de dagen van de week waarop de partij is aangehouden. Vervolgens is het gemiddelde uitgerekend en geplot in onderstaand figuur. Het aantal waarnemingen *n* is ook aangegeven. We vermoeden dat er bij het kiezen van het moment van de aanmelding al wordt ingespeeld op de verwachte toekomstige controles.

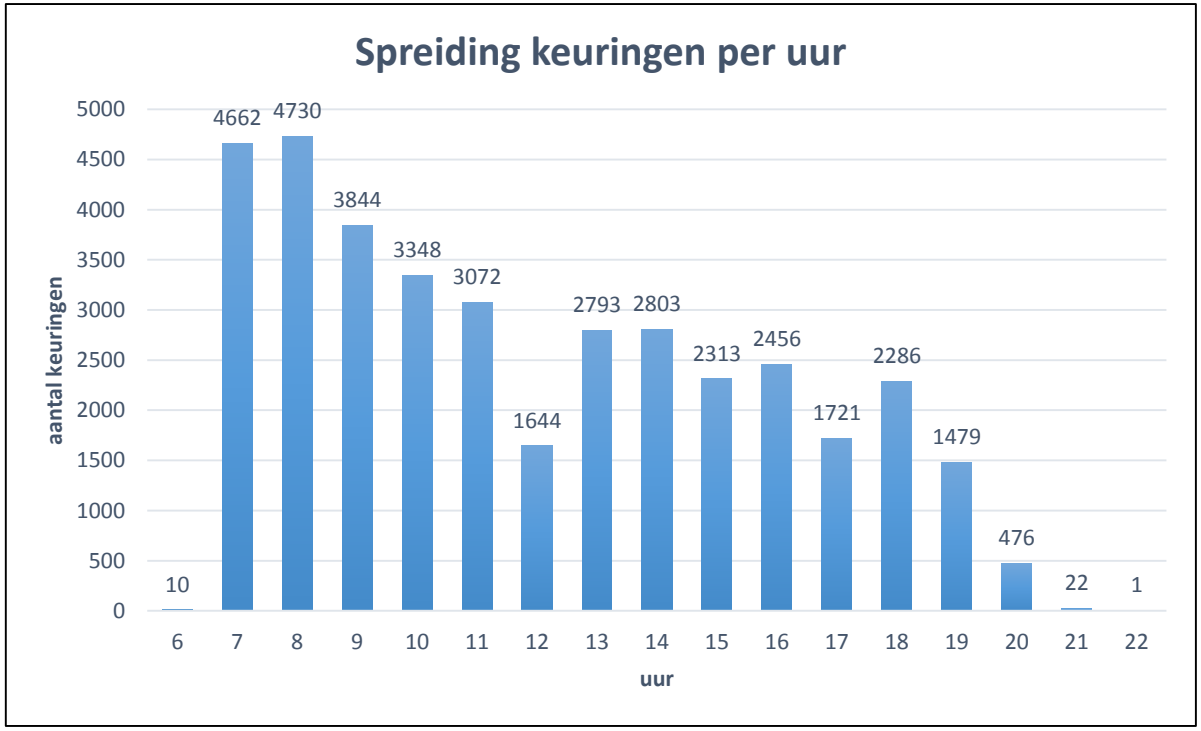


2. Proces import keurketen

2.4 Analyse keurpunten

De ochtend is het drukste dagdeel voor keurpunten

In de periode vanaf 01-01-2018 t/m 29-10-2018 zijn er in totaal 37.660 partijen gekeurd op de keurpunten. Er is een uitsplitsing gemaakt naar uren van de dag en de resultaten zijn te zien in de staafdiagram hieronder. In de figuur hieronder kan worden gezien dat het aantal keuringen het hoogst is in de ochtend.



2. Proces import keurketen

2.5 Conclusies o.b.v. analyse proces & steekproef

- De uitschieters in de analyse zijn de partijen die uiteindelijk geweigerd werden
- 41% van de containers wordt 2 of meer dagen later gelost dan opgegeven ETA → er is behoefte aan beschikbare dynamische data in VGC-system (dynamische ETA)
- Zonder aanhouding duurt het proces door de keten gemiddeld drie werkdagen minder dan met aanhouding
- Maandag is de drukste dag voor keurpunten, circa 40% meer dan op de rustige dagen (wo, do en vr)
- De ochtendperiode is het drukst
- 54% van de werkdagen valt binnen de SLA van 24 uur die de NVWA hanteert tussen overdracht Douane en beslissing inspecteur-dierenarts.

3. Geïdentificeerde problemen

3.1 Werkwijze identificatie problemen

- Problemen opgehaald tijdens desk-research, interviews & stakeholderbijeenkomsten

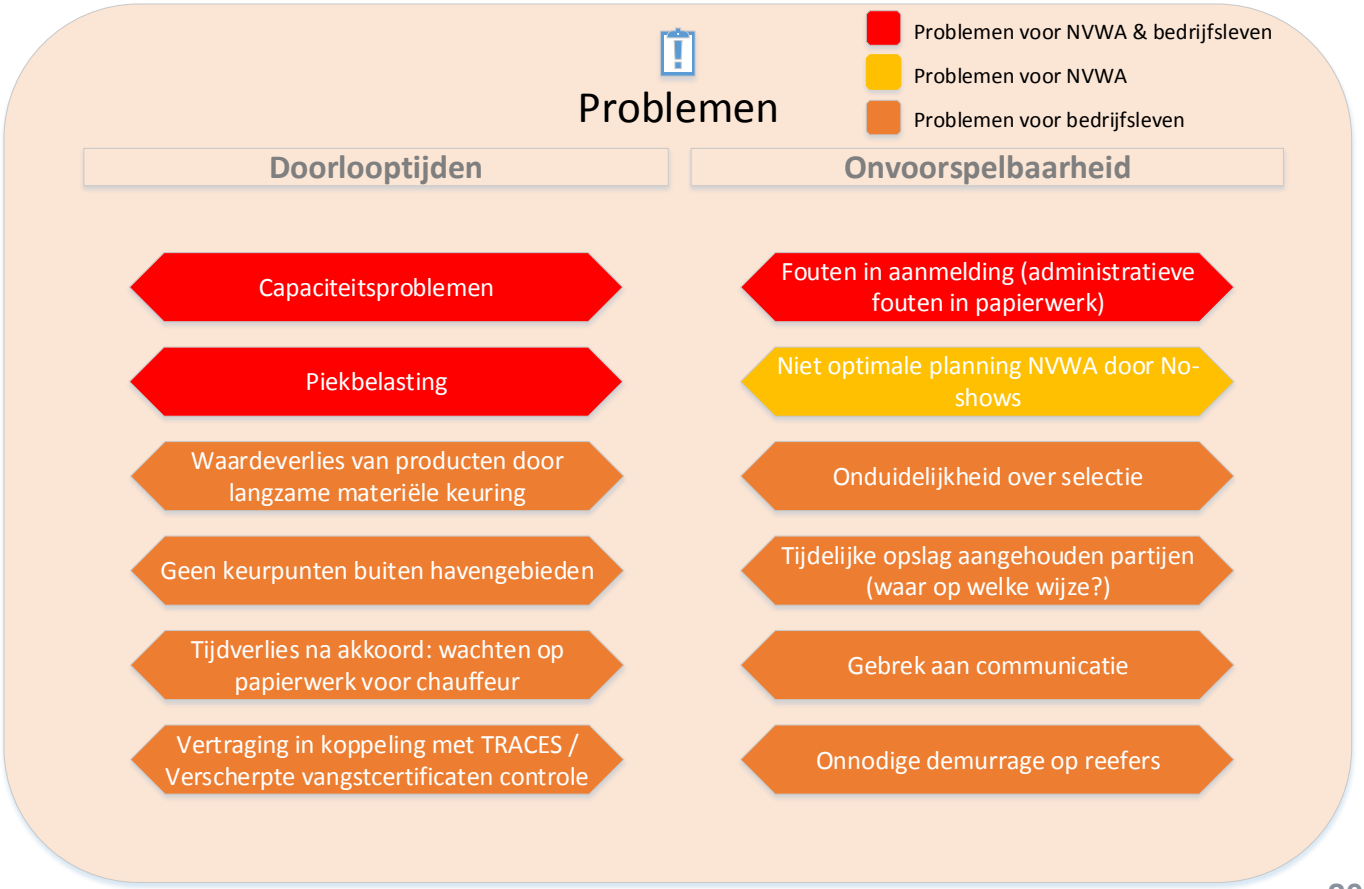
- Aanpak waarbij problemen zoveel mogelijk gekwantificeerd worden:
  – hoe vaak komt het voor? (structureel, incidenteel)
  – wat is de impact? (directe kosten, gevolgkosten, groot/klein)
  – Waardoor ontstaan de problemen (en wat preventief gedaan)?

- Doorkijk hoofdstuk 5: Gezamenlijke poging tot prioriteren problemen
  – Focus op oplossen/voorkomen extreme incidenten of verbeteren dagelijkse praktijk?

3. Geïdentificeerde problemen

3.2 Schematisch overzicht problemen

Onderstaande figuur geeft een schematisch overzicht van de problemen die zijn opgehaald tijdens desk-research, interviews en workshopbijeenkomsten. Er is een onderscheid gemaakt tussen problemen die primair voor de NVWA zijn, problemen primair voor het bedrijfsleven en gezamenlijke problemen.



3. Geïdentificeerde problemen

3.3.1 Capaciteitsproblemen bij keurpunten

Op drukke momenten (onder meer de maandag) ervaart de keten vertragingen op de keurpunten.

Chauffeurs hebben extra –ongeplande- wachttijd rond dienstonderbrekingen van NVWA staf op keurpunten (o.a. pauzes en werkoverleg).

Ook blijkt in de praktijk dat er vertragingen optreden omdat de keurpunten (bedrijfsgedeelte) niet tijdig klaar zijn met hun voorbereidingen.

Te veel van de administratieve handelingen op het keurpunt zijn een mix van digitaal en analoog waar efficiencyverbeteringen te realiseren zijn.

Met de verwachte extra druk vanwege de Brexit (+/- 30% extra controles) vrezen partijen dat deze congestie nog verder toe kan nemen.

Volume	Groot	
	Klein	
Frequentie	Structureel	
	Incidenteel	
Impact	Groot	
	Klein	
Voor wie?	NVWA & Bedrijfsleven (expediteur ,importeur, transporteur)	

3. Geïdentificeerde problemen

3.3.2 Piekbelasting bij keurpunten

Ondanks de voorspelbaarheid van drukte (maandagochtend, kwartaalpiek rundvlees e.a.) wordt de beschikbare capaciteit over de week nog niet optimaal benut, en ontstaan toch pieken (maandag, ochtenduren) die tot vertraging leiden.

Uit interviews en data-analyse blijkt dat de keuringen niet gespreid over de week plaatsvinden. Partijen worden veel ter keuring op de maandag aangeboden. De deepsea operatie op de containerterminals gaat 24/7 door terwijl de keurpunten (en ook een deel van de importeurs en transporteurs) niet (of minder) in het weekend en ‘s avonds doorwerken.

Omdat er in de planning van het keurpunt geen rekening gehouden wordt met mogelijke probleemgevallen is de robuustheid van de planning minder dan mogelijk is.

Importeurs ervaren ook lange doorlooptijden bij labtesten, zeker wanneer het een drukke periode is. Ook voor de NVWA betekent deze piekbelasting extra druk op de werkprocessen en medewerkers.

Volume	Groot	
	Klein	
Frequentie	Structureel	
	Incidenteel	
Impact	Groot	
	Klein	
Voor wie?	NVWA & Bedrijfsleven (expediteur ,importeur, transporteur)	

3. Geïdentificeerde problemen

3.3.3 Waardeverlies door langzame keurprocessen

Wanneer keuringen om wat voor reden dan ook aanzienlijke vertragingen oplopen c.q. partijen lang aangehouden worden kan dit tot commerciële risico's leiden.

Een door verschillende ketens genoemd voorbeeld is de aanvoerpiek rond Kerst. Veel producten worden specifiek voor de kerstdagen ingekocht en verliezen veel waarde wanneer deze te laat in de schappen belanden.

De druk op de keten door aanzienlijke vertragingen wordt, in de ogen van de betrokken ketens verder vergroot door het beperkt aanbod van statusupdates (zie 3.3.11)

Volume	Groot	
	Klein	
Frequentie	Structureel	
	Incidenteel	
Impact	Groot	
	Klein	
Voor wie?	Bedrijfsleven (expediteur ,importeur)	

3. Geïdentificeerde problemen

3.3.4 Geen keurpunten mogelijk buiten havengebied

Bij wet, op basis van Europese regelgeving, is bepaald dat keurpunten alleen in havengebieden, dicht bij het punt waar goederen de EU binnenkomen, gevestigd mogen zijn.

In verschillende ketens is het gebruikelijk om hele containers direct naar locaties in het achterland te brengen voor verdere verwerking. Ook bij gebruik van opslag onder douanetoezicht (entrepot) in het achterland moet er gebruik worden gemaakt van een keurpunt in havengebied.

Dit zorgt voor extra logistieke handelingen en kosten.

Volume	Groot	
	Klein	
Frequentie	Structureel	
	Incidenteel	
Impact	Groot	
	Klein	
Voor wie?	Bedrijfsleven (expediteur ,importeur)	

3. Geïdentificeerde problemen

3.3.5 Tijdverlies na akkoord: wachten op papierwerk voor chauffeur

Op dit moment is het zo dat een chauffeur die een container af komt halen op het keurpunt na vrijgave van de container door de NVWA alsnog moet wachten op het benodigde papierwerk.

Geïnterviewden geven aan dat het tot drie kwartier kan duren* voordat de geprinte documenten beschikbaar zijn. Hierdoor ondervindt de logistieke keten onnodige vertraging.

Vooral de transporteur kan hierdoor zijn chauffeurs en wagens minder efficiënt inzetten.

Volume	Groot	
	Klein	
Frequentie	Structureel	
	Incidenteel	
Impact	Groot	
	Klein	
Voor wie?	Bedrijfsleven (transporteur)	

*** Data over spreiding en frequentie is niet beschikbaar c.q. wordt niet gemeten**

ECORYS

3. Geïdentificeerde problemen

3.3.6 Vertraging in koppeling met TRACES

Importeurs/expediteurs ervaren regelmatig vertragingen in het keurproces als gevolg van het nog niet beschikbaar zijn (in NVWA systeem) van de dagelijkse update van informatie uit TRACES (o.m. Artikel 20&24).

De koppeling tussen updates in TRACES en VGC gaat handmatig. Hierdoor moet de inspecteur-dierenarts tijdens het aanmaken van de beslissing nogmaals handmatig wisselen tussen de TRACES en VGC applicatie.

Ook kunnen er complicaties ontstaan wanneer datavelden verschillend worden ingevuld in TRACES en VGC.

Volume	Groot	
	Klein	
Frequentie	Structureel	
	Incidenteel	
Impact	Groot	
	Klein	
Voor wie?	Bedrijfsleven (importeurs, expediteurs)	

3. Geïdentificeerde problemen

3.3.7 Fouten in aanmelding (fouten in papierwerk)

Een groot deel van de aanhoudingen door de NVWA vindt plaats vanwege fouten in de bij de aanmelding gebruikte documenten (*zie ook bijlage C*). Omdat hierdoor voedselveiligheid niet gegarandeerd kan worden leidt dit tot aanhoudingen.

Tevens zorgen veranderingen in gebruikte formulieren en manieren van invullen (in herkomstland) voor extra noodzaak tot het goed controleren van documenten voordat deze ingediend worden bij de Douane/NVWA.

Expediteurs schatten in dat dit tot 10% van de aanhoudingen zou kunnen voorkomen. Uit de beschikbare data van reden van aanhouding (bijlage C) blijkt dat dit percentage vermoedelijk nog een stuk hoger ligt.

Volume	Groot	
	Klein	
Frequentie	Structureel	
	Incidenteel	
Impact	Groot	
	Klein	
Voor wie?	Bedrijfsleven (expediteur, importeur)	

3. Geïdentificeerde problemen

3.3.8 Onduidelijkheid over selectie

Binnen de keten leeft het gevoel dat de selectie van GBD's voor aanvullende controles vaak op onduidelijke gronden gebeurt.

Er is geen beloning voor goed gedrag (meer heuristische controles). Ook wie het altijd goed doet wordt net zo vaak gecontroleerd (beeld).

Daarnaast heeft een enkele importeur tijdens de gesprekken voorbeelden gegeven van ladingstromen waarbij veel meer containers aangehouden zijn voor nadere controle dan statistisch gezien op basis van de regels te verwachten was.

Volume	Groot	
	Klein	
Frequentie	Structureel	
	Incidenteel	
Impact	Groot	
	Klein	
Voor wie?	Bedrijfsleven (expediteur ,importeur)	

3. Geïdentificeerde problemen

3.3.9 Niet optimale planning NVWA door no-shows

Expediteurs vragen door onzekerheid rond (aankomsttijden) en het keurproces (drukte en doorloop) regelmatig keuringen aan terwijl het nog onduidelijk is of een container op het afgesproken tijdstip daadwerkelijk op het keurpunt aanwezig zal zijn.

Dit creëert het probleem van ‘no shows’. De NVWA baseert haar planning op capaciteitsinzet op de aangemelde containers (cut-off 14:00 de dag ervoor) maar wanneer deze er vervolgens de dag erop niet zijn is er onnodig capaciteit gereserveerd waardoor de totale capaciteit afneemt en de gehele keten hinder ondervindt.

Expediteurs schatten dat het gaat om mogelijk 10% van alle containers.

Volume	Groot	
	Klein	
Frequentie	Structureel	
	Incidenteel	
Impact	Groot	
	Klein	
Voor wie?	Bedrijfsleven & NVWA	

3. Geïdentificeerde problemen

3.3.10 Tijdelijke opslag bij materiele controle aangehouden partijen

Volume	Groot	
	Klein	
Frequentie	Structureel	
	Incidenteel	
Impact	Groot	
	Klein	
Voor wie?	Bedrijfsleven	

Partijen uit het bedrijfsleven geven aan dat wanneer er een monsterafname voor labonderzoek plaats moet vinden op het keurpunt en zeker rond piektijden grote problemen ontstaan met de –tijdelijke- opslag van de voor een verdere M-controle aangehouden goederen.

Goederen die in een koelcontainer arriveren moeten aangesloten worden op een reeferaansluiting. Een alternatief is het uitladen van de container en de inhoud opslaan.

Niet altijd heeft het keurpunt voldoende opslagmogelijkheden direct voorhanden.

Omdat het nu regelmatig onduidelijk is hoe lang opslag nodig gaat zijn (vanwege gebrek aan informatie) moeten logistieke partijen een ad-hoc oplossing bedenken die onnodige kosten en vertraging met zich meebrengt. Ketenpartijen kunnen in gesprek over het opslagprotocol van het betreffende keurpunt.

ECORYS

3. Geïdentificeerde problemen

3.3.11 Gebrek aan communicatie (statusupdates)

Uit het onderzoek komt een gebrek aan communicatie na een aanhouding naar voren.

De betrokken NVWA medewerkers worden veelvuldig gebeld door partijen die met de import bezig zijn om te weten hoe het staat met de aanhouding van hun lading.

Het beeld is ontstaan dat NVWA medewerkers niet kunnen of willen vertellen wat de status is.

Door de NVWA medewerkers worden de vele telefoontjes als storend ervaren. De afhandeling van deze telefoontjes (over bijvoorbeeld de binnenkomst van labresultaten) kost extra tijd bovenop de reguliere werkzaamheden.

Voor het bedrijfsleven leidt de onzekerheid over de status van de GDB tot inefficiënties in de – logistieke- vervolgplanning en mogelijke commerciële schade

Volume	Groot	
	Klein	
Frequentie	Structureel	
	Incidenteel	
Impact	Groot	
	Klein	
Voor wie?	Bedrijfsleven en NVWA	

3. Geïdentificeerde problemen

3.3.12 Onnodige demurrage op reefers

Een groot deel van de te keuren goederen arriveert in koelcontainers (reefers). Deze containers zijn relatief schaars waardoor de eigenaar (vaak een deepsea rederij) deze containers zo snel mogelijk weer terug wil hebben.

Om dit te stimuleren rekenen rederijen voor reefers een hoog bedrag aan demurrage en detention. Wanneer containers op de terminal moeten blijven ofwel op een keurpunt vastgehouden worden loopt deze rekening op.

Bijkomend probleem zijn de gelimiteerde openingstijden van veel empty depots waardoor de container ook daarna vaak niet gelijk ingeleverd kan worden.

Volume	Groot	
	Klein	
Frequentie	Structureel	
	Incidenteel	
Impact	Groot	
	Klein	
Voor wie?	Bedrijfsleven (expediteur ,importeur, transporteur)	

4. Mogelijke oplossingsrichtingen

4.1 Werkwijze oplossingen

- We hebben mogelijke oplossingen opgehaald tijdens onze desk-research, en tijdens de gevoerde interviews en de stuurgroep- en stakeholderbijeenkomsten

- We hebben de focus gelegd op het identificeren van win-win situaties. Oplossingen waarbij slechts een van de kanten (fors) moet investeren om een voordeel voor andere stakeholders te creëren beoordelen we als minder kansrijk voor de ontwikkelagenda.

- We categoriseren de oplossingen naar een drietal typen voordelen:
  - Vergroting van de voorspelbaarheid
  - Extra flexibiliteit
  - Extra capaciteit

4. Mogelijke oplossingsrichtingen

4.2 Schematisch overzicht oplossingsrichtingen

In onderstaand figuur is er een schematisch overzicht gegeven van de mogelijke oplossingsrichtingen. Net als in het hoofdstuk over problemen, is er weer een onderscheid gemaakt tussen oplossingen die primair voor de NVWA zijn, oplossingen primair voor het bedrijfsleven en gezamenlijke oplossingen. Voor elke oplossing is er ook aangegeven of het op korte termijn (binnen ca een jaar) of lange termijn (meer dan een jaar) kan worden geïmplementeerd. Deze indicatie is gebaseerd op informatie uit interviews en workshops met stakeholders.

4. Mogelijke oplossingsrichtingen

4.3.1 Opslagmogelijkheden op maat bij aanhouding

Wanneer het keurproces langer duurt dan verwacht kunnen er problemen ontstaan rondom de opslag van deze goederen. Onduidelijkheid rond wat nodig is (container stuffen en opslaan in cold store (‘blauwe deur’) of koelcontainer inpluggen) zorgt voor druk op keten.

Oplossingen liggen enerzijds in het beter communiceren van NVWA naar importeur/expediteur en anderzijds voldoende capaciteit op het keurpunt.

Gezamenlijk kunnen NVWA en bedrijfsleven kijken naar de procedures (wat mag wel of niet rond opslag) bij onverwachte majeure vertraging op de keurpunten.

Invoering	Korte Termijn	
	Lange Termijn	
Van wie vereist dit inzet?	Bedrijfsleven	
	NVWA	
Voor wie is er winst?	Bedrijfsleven	
	NVWA	
Voor wie?	Voor alle onderscheiden ketens	
Kosten	Voldoende capaciteit op keurpunt tijdens pieken	
Waar draagt dit aan bij?	Capaciteit, voorspelbaarheid	
Wat levert dit op?	lagere kosten voor importeurs	
Welk probleem lost dit op?	**3.3.10 Tijdelijke opslag aangehouden partijen**	

4. Mogelijke oplossingsrichtingen

4.3.2 Flexibiliteit in aanmeldingen en herstelmogelijkheden

Op dit moment geldt nog dat slechts in beperkte mate (administratieve) fouten in aanmeldingen hersteld kunnen worden wanneer deze eenmaal ingediend zijn.

Wanneer deze mogelijkheid uitgebreid wordt kan een stuk onzekerheid voor de importeur weggenomen worden. Ook kan dit de werkdruk voor de NVWA teams op de keurpunten verminderen.

Sommige partijen in de keten noemen ook de mogelijkheid tot her-testen bij resultaten van het lab die in België wel geboden wordt en in Nederland niet.

Om herstelmogelijkheden voor nu nog niet te herstellen kleine omissies te goed te kunnen bieden is wel een uitbreiding van de digitale systemen nodig.

Invoering	Korte Termijn	
	Lange Termijn	
Van wie vereist dit inzet?	Bedrijfsleven	
	Overheid	
Voor wie is er winst?	Bedrijfsleven	
	NVWA	
Voor wie?	Voor alle onderscheiden ketens (m.n. importeur en expediteur) & NVWA	
Kosten	Aanpassing VGC-systeem, aanpassing regelgeving (wat zijn kleine omissies?) Her-testen labresultaten	
Wat levert dit op?	Snellere doorlooptijd en vermindering administratieve druk NVWA	
Waar draagt dit aan bij?	Capaciteit, flexibiliteit	
Welk probleem lost dit op?	3.3.1 Capaciteitsproblemen 3.3.7 Fouten in aanmelding	

4. Mogelijke oplossingsrichtingen

4.3.3 Dynamische planning o.b.v. verwacht controleregime

De planning op de keurpunten wordt gedaan door de keurpunthouders. De NVWA zorgt voor bezetting op de keurpunten. Het stroomlijnen van dit proces ligt bij de keurpunthouders.

Op dit moment wordt de dagplanning door de keurpunthouders gemaakt op basis van standaardtijden per verwachte controle.

Dat betekent dat vooral in het ochtendblok congestie en uitloop ontstaat wanneer de al vermoedde 'probleembakken' een veel langere keurtijd blijken te vergen.

Vanuit het bedrijfsleven komt de suggestie om probleemgevallen zoveel mogelijk in het middagblok te plaatsen. In de ochtenduren kan dan een veel hogere productie gegenereerd worden.

Een tweede positief effect wat hiermee bereikt wordt is het terugdringen van het aantal no-shows. Op dit moment worden er veel aanmeldingen voor containers gedaan terwijl nog niet zeker is welke van deze containers daadwerkelijk op tijd bij het keurpunt zullen zijn. In de praktijk blijkt een deel van deze containers er niet op het aangemelde moment te zijn.

Invoering	Korte Termijn	
	Lange Termijn	
Van wie vereist dit inzet?	Bedrijfsleven	
	NVWA	
Voor wie is er winst?	Bedrijfsleven	
	NVWA	
Voor wie?	Voor alle onderscheiden ketens (importeur, expediteur en transporteur)	
Kosten	Andere inrichting werkwijze keurpunthouders, andere manier van aanbieden expediteurs	
Wat levert dit op?	kortere doorlooptijd in de ochtend, vergroting capaciteit	
Waar draagt dit aan bij?	Capaciteit, voorspelbaarheid	
Welk probleem lost dit op?	**3.3.1 Capaciteitsproblemen** **3.3.9 Niet optimale planning NVWA door no-shows**	

4. Mogelijke oplossingsrichtingen

4.3.4 Keurpunten buiten havengebieden mogelijk maken

Voor veterinaire goederen dient de grensinspectiepost (en de daarbinnen gelegen keurpunten) gelegen te zijn in de onmiddellijke nabijheid van de plaats van binnenkomst. De nieuwe Officiële Controleverordening 2017/625/EU, welke per 14 december 2019 van kracht wordt, brengt daarin geen verandering.

Voor het havengebied van Rotterdam, waarbij de plaats van binnenkomst op de Zuidoever is gelegen, zal de NVWA aanvragen tot erkenning van nieuwe keurpunten slechts in behandeling nemen wanneer de locatie gelegen is op de Maasvlakte, in het Eemhavengebied, of in het Waalhavengebied. Daarmee is het starten van een keurpunt buiten deze gebieden niet mogelijk.

Omdat een groot aantal ketens haar voornaamste locaties in het achterland heeft (bijv. vis in Urk) kan het zinvol zijn om te kijken waar (herziening van) deze regelgeving ruimte biedt. Keurpunten in het achterland halen congestie in de haven weg en beperken het aantal transporthandelingen.

Invoering	Korte Termijn	
	Lange Termijn	
Van wie vereist dit inzet?	Bedrijfsleven	
	Overheid	
Voor wie is er winst?	Bedrijfsleven	
	NVWA	
Voor wie?	Voor alle onderscheiden ketens	
Kosten	Aanpassing wetgeving EU/NL (nog uit te zoeken), opzet keurpunt buiten haven, hogere keurkosten	
Wat levert dit op?	Efficiencywinsten importeurs, reductie logistieke kosten	
Waar draagt dit aan bij?	Capaciteit, flexibiliteit	
Welk probleem lost dit op?	**3.3.4 Geen keurpunten buiten havengebieden**	

ECORYS

4. Mogelijke oplossingsrichtingen

4.3.5 Weekenddiensten keurpunten

Op dit moment kennen de keurpunten geen of een zeer beperkte weekendopenstelling. Mede hierom is de maandagpiek zeer groot.

Weekendopenstelling kan bijdragen aan het beter spreiden van deze pieken.

Wanneer het aanbod te klein is om meerdere keurpunten open te stellen in de weekends is bundeling van keuringen op een beperkt aantal keurpunten een logische gedachte.

Uiteraard dient het kostenplaatje inzichtelijk gemaakt te worden en de dekking daarvan.

Uiteraard is het dan ook belangrijk dat partijen verderop in de keten (transport, opslag, verwerking) ook in het weekend zendingen kunnen accepteren.

Invoering	Korte Termijn	
	Lange Termijn	
Van wie vereist dit inzet?	Bedrijfsleven	
	NVWA	
Voor wie is er winst?	Bedrijfsleven	
	NVWA	
Voor wie?	Voor alle onderscheiden ketens & NVWA	
Kosten	Extra staf tijdens weekenden, hogere keurkosten (30% hoger op zaterdag/ zon/ feestdagen en van 23- 6 uur)	
Wat levert dit op?	Betere spreiding over week, peakshaving maandagochtend, kortere doorlooptijd	
Waar draagt dit aan bij?	Capaciteit & flexibiliteit	
Welk probleem lost dit op?	**3.3.1 Capaciteitsproblemen** **3.3.2 Piekbelasting**	

ECORYS

4. Mogelijke oplossingsrichtingen

4.3.6 Ruimere openingstijden keurpunten

Naast weekendopenstelling kan ook het verruimen van openingstijden gedurende de dag meehelpen (piek)congestie te beperken.

Partijen in de keten geven aan vooral aan de voorkant (vroege ochtend) behoefte te hebben aan ruimere openingstijden. Mede omdat hiermee filedruk in het achterland vermeden kan worden en aanlevervensters bij klanten beter gehaald kunnen worden zien ook transporteurs hier grote voordelen in.

Ook hier geldt, net als bij de weekendopenstelling, dat de volumes groot genoeg moeten zijn. De voors en tegens van verruiming versus verschuiving van openingstijden zijn binnen deze studie niet onderzocht. Tot slot geldt dat er financiële dekking moet zijn voor de eventuele meerkosten

Invoering	Korte Termijn	
	Lange Termijn	
Van wie vereist dit inzet?	Bedrijfsleven	
	NVWA	
Voor wie is er winst?	Bedrijfsleven	
	NVWA	
Voor wie?	Voor alle onderscheiden ketens (m.n. importeur en expediteur)	
Kosten	Extra staf tijdens extra openingsuren	
Wat levert dit op?	Betere spreiding over week, peakshaving van de ochtenden, kortere doorlooptijd, minder filedruk transporteur	
Waar draagt dit aan bij?	Capaciteit, flexibiliteit	
Welk probleem lost dit op?	**3.3.1 Capaciteitsproblemen** **3.3.2 Piekbelasting**	

4. Mogelijke oplossingsrichtingen

4.3.7 Empty depots 24/7 open (faciliteren 24/7 ketens)

Door de beperkte openingstijden van empty depots loopt bij al uitgelopen keuringen de demurrage op reefers verder op.

Dit zorgt voor extra kosten voor de keten. Het verruimen van de openingstijden van de empty depots (zeker in het achterland) draagt bij aan het verlagen van de kosten voor importeurs.

Deze oplossing is onderdeel van een mogelijk breder pakket aan maatregelen om het aantal uren waarop gewerkt kan worden te verruimen.

Net als bij de weekendopenstellingen vereist dit inzet van de hele (private) keten.

Invoering	Korte Termijn	
	Lange Termijn	
Van wie vereist dit inzet?	Bedrijfsleven	
	NVWA	
Voor wie is er winst?	Bedrijfsleven	
	NVWA	
Voor wie?	Voor alle onderscheiden ketens (importeur, expediteur en transporteur)	
Kosten	Extra kosten empty depots	
Wat levert dit op?	Verlaging kosten importeurs	
Waar draagt dit aan bij?	Capaciteit, flexibiliteit	
Welk probleem lost dit op?	**3.3.1 Capaciteitsproblemen** **3.3.12 Onnodige demurrage op reefers**	

ECORYS

4. Mogelijke oplossingsrichtingen

4.3.8 Verbeteringen digitale processen: bijv. uitrijden nadat digitaal getekend is

Uit diverse gesprekken is gebleken dat de digitale processen op verschillende punten in de keurketen verbeterd kunnen worden, wat tot efficiency verbeteringen leidt.

Heel concreet gaat deze oplossing in op een digitale verbetering bij het vervolgtransport na het verlaten van de keurketen, maar het verdient zeker ook aanbeveling om in bredere zin naar dergelijke verbeteringen te kijken in de keurketen.

Wanneer een keuring voltooid is moet de vrachtwagenchauffeur die de container komt uithalen tot drie kwartier wachten voordat de bij de keuring behorende documentatie geprint is.

Wanneer dit proces gedigitaliseerd wordt kan de chauffeur eerder gaan rijden. Controleverordening 2017/625/EU, welke per 14 december 2019 van kracht wordt, biedt in één van de gedelegeerde handelingen de mogelijkheid dat het Gemeenschappelijk Gezondheidsdocument van Binnenkomst (opvolger huidig GDB) de partij na de controles in digitale vorm kan begeleiden. Dit hoeft dan dus niet meer te worden geprint.

Dit verlaagt het aantal wachtenden op het keurpunt en zorgt voor optimalisatie van transportplanning en uitvoering.

Transporteurs geven aan dat het sneller uit kunnen rijden ‘s ochtends bij keurpunten op de Maasvlakte een groot stuk filedruk kan schelen.

Invoering	Korte Termijn	
	Lange Termijn	
Van wie vereist dit inzet?	Bedrijfsleven	
	NVWA & Overheid	
Voor wie is er winst?	Bedrijfsleven	
	NVWA	
Voor wie?	Voor alle onderscheiden ketens (m.n. transporteurs)	
Kosten	Aanpassing regelgeving en IT-systeem	
Wat levert dit op?	Kortere doorlooptijd, minder druk op keurpunt, efficiëntere inzet chauffeur	
Waar draagt dit aan bij?	Capaciteit, voorspelbaarheid	
Welk probleem lost dit op?	**3.3.5 Tijdverlies na akkoord: wachten op papierwerk voor chauffeur**	

4. Mogelijke oplossingsrichtingen

4.3.9 Belonen goed track record (‘green lanes’)

Wanneer selectie voor (extra) controle meer op een heuristische wijze gebeurd. Importeurs die laten zien structureel zaken goed op orde te hebben kunnen hiervoor beloond worden.

Ook ontstaat er hierdoor ruimte om importeurs c.q. stromen waar wel meer structurele misstanden zijn juist strenger te controleren. Uit gesprekken met de sector blijkt hier juist veel animo voor te zijn. Zo wordt de Nederlandse importkeuring nog meer een extra kwaliteitskenmerk.

Wanneer er voldoende data beschikbaar is, en door het grote aantal GDB’s in Rotterdam kan dit snel gaan, om goede een risicoafweging te maken kan ook de planning van controles hier op worden ingericht.

Dit vergroot capaciteit bij de keurpunten. Belangrijke randvoorwaarde is wel dat het onvoorspelbare (statistisch gezien willekeurige) karakter van de controles in stand blijft.

Controlefrequentie en risicobeoordeling vinden op EU-niveau plaats en worden vastgesteld door de Europese Commissie. Dit betekent dat er een aanpassing van de wetgeving is vereist.

Invoering	Korte Termijn	
	Lange Termijn	
Van wie vereist dit inzet?	Bedrijfsleven	
	NVWA & Overheid	
Voor wie is er winst?	Bedrijfsleven	
	NVWA	
Voor wie?	Voor alle onderscheiden ketens & NVWA	
Kosten	Verandering keuringssystematiek en wetgeving	
Wat levert dit op?	Meer GDBs per inspecteur-dierenarts	
Waar draagt dit aan bij?	Capaciteit, voorspelbaarheid & flexibiliteit	
Welk probleem lost dit op?	**3.3.1 Capaciteitsproblemen** **3.3.2 Piekbelasting** **3.3.6 Vertraging in koppeling met TRACES/ Verscherpte vangstcertificaten controle** **3.3.8 Onduidelijkheid over selectie**	

ECORYS

4. Mogelijke oplossingsrichtingen

4.3.10 Verandering van de beprijzings-systematiek

Op dit moment is er geen verschil in serviceniveaus en prijsstelling van NVWA diensten. Keuringen worden kostendekkend aangeboden op basis van gemiddelden.

Vooral vanuit het bedrijfsleven komt de suggestie om het mogelijk te maken strakkere SLA's (en doorlooptijden) te kunnen afspreken. Dit zou ook tot een gedifferentieerde beprijzingsystematiek kunnen leiden.

Hiermee ontstaat de mogelijkheid om partijen met een hoge tijdssensitiviteit (voorkomen waardeverlies) op een andere manier te laten passeren (priority lane) en hiermee flexibiliteit en betrouwbaarheid te genereren voor die goederen die dat nodig hebben. Met bijbehorend prijskaartje.

Dit betekent wel dat de NVWA processen anders moet inrichten en dat er gesproken zal moeten worden en voor welke type partijen een dergelijk regime met prioritering mogelijk is. Omdat keurpunten zelf de planning doen vereist dit ook inzet van de keurpunten.

De nieuwe beprijzingsystematiek zou dan tot efficiëntere inzet van capaciteit van keurpunten en NVWA kunnen leiden, waarbij kostendekkendheid uitgangspunt blijft, maar uit de efficiency-prikkels ruimte ontstaat voor extra capaciteit, flexibiliteit en/of verkorting van doorlooptijden

Invoering	Korte Termijn	
	Lange Termijn	
Van wie vereist dit inzet?	Bedrijfsleven	
	NVWA	
Voor wie is er winst?	Bedrijfsleven	
	NVWA	
Voor wie?	Voor een groot aantal onderscheiden ketens (m.n. importeur en expediteur), indien dit voedselveiligheid-technisch kan	
Kosten	Verandering beprijzings-systematiek	
Wat levert dit op?	Efficiëntere benutting capaciteit	
Waar draagt dit aan bij?	Capaciteit, flexibiliteit, voorspelbaarheid	
Welk probleem lost dit op?	3.3.1 Capaciteitsproblemen	

4. Mogelijke oplossingsrichtingen

4.3.11 Verbetering lab-proces (bijv. private labs voor extra capaciteit)

Uit gesprekken met het bedrijfsleven komt naar voren dat het slechts toestaan van labonderzoek door een publieke partij (RIKILT/NVWA) leidt tot bezorgdheid over doorlooptijden en servicegerichtheid bij labonderzoek.

Er wordt verwezen naar de Belgische praktijk waarbij ook door de overheid private geaccrediteerde laboratoria onderzoek mogen doen ten behoeve van het keurproces.

Wanneer bij bijvoorbeeld grote drukte private laboratoria extra capaciteit aan kunnen bieden kunnen doorlooptijden beter gehaald worden.

Invoering	Korte Termijn	
	Lange Termijn	
Van wie vereist dit inzet?	Bedrijfsleven	
	NVWA	
Voor wie is er winst?	Bedrijfsleven	
	NVWA	
Voor wie?	Voor alle onderscheiden ketens (die veelvuldig met labonderzoek te maken hebben) , m.n. importeur & expediteur	
Kosten	Toezicht op de geaccrediteerde labs, monstertransportkosten voor bedrijven	
Wat levert dit op?	Labcapaciteit piekmomenten, kortere doorlooptijd	
Waar draagt dit aan bij?	Capaciteit, flexibiliteit	
Welk probleem lost dit op?	**3.3.1 Capaciteitsproblemen**	

4. Mogelijke oplossingsrichtingen

4.3.12 Meer delen statusinfo (statusupdates)

Wanneer er op een gestandaardiseerde wijze statusupdates na aanhoudingen verstrekt worden (mogelijk gecentraliseerd, online) kan er een hoop wederzijdse frustratie en ergernis voorkomen worden.

Partijen die zich met de import bezig houden kunnen zich onthouden van het constant contact zoeken met de NVWA medewerker(s) en andersom heeft de NVWA meer tijd om zich met het primair proces bezig te houden.

Ook wanneer het gaat om oplossingen voor de opslag van aangehouden partijen is deze statusinformatie van groot belang.

Deze oplossing zou gelet op de beschikbare digitale technieken relatief makkelijk in te voeren moeten zijn. Wel is het belangrijk dat betrokkenen hier op een goede manier mee omgaan en dat wederzijds verwachtingenmanagement besproken wordt.

Op langere termijn zou een dashboard (keteninformatiesysteem) voor het functioneren van de keurketen kunnen worden geïmplementeerd.

Invoering	Korte Termijn	
	Lange Termijn	
Van wie vereist dit inzet?	Bedrijfsleven	
	NVWA	
Voor wie is er winst?	Bedrijfsleven	
	NVWA	
Voor wie?	Voor alle onderscheiden ketens & NVWA	
Kosten	Aanpassing IT-landschap, verandering werkwijze	
Wat levert dit op?	Minder herhaalde contactmomenten, minder stress	
Waar draagt dit aan bij?	Capaciteit & voorspelbaarheid	
Welk probleem lost dit op?	**3.3.10 Tijdelijke opslag aangehouden partijen** **3.3.11 Gebrek aan communicatie (statusupdates)**	

4. Mogelijke oplossingsrichtingen

4.3.13 Partijen aanbieden op rustige dagen / uren

Uit data-analyse en gesprekken is gebleken dat er piekbelasting plaatsvindt op maandag (eerste helft van de week) en in de ochtenduren.

Wanneer het bedrijfsleven (expediteurs, importeurs) gestimuleerd worden om keuringen aan te vragen op de rustiger momenten gaat de snelheid (want meer capaciteit) en de daadwerkelijke doorlooptijd (voorspelbaarheid) omhoog.

Zo zijn er voordelen voor bedrijfsleven en de NVWA. Wel vereist dit medewerking van partijen verder in de keten en van de transporteur. Hoewel deze partijen ook kunnen profiteren van een meer betrouwbare keten moeten time windows en uren van operations mogelijkerwijs aangepast worden.

Invoering	Korte Termijn	
	Lange Termijn	
Van wie vereist dit inzet?	Bedrijfsleven	
	NVWA	
Voor wie is er winst?	Bedrijfsleven	
	NVWA	
Voor wie?	Voor alle onderscheiden ketens & NVWA	
Kosten	Andere transportplanning, inzicht in drukte (per keurpunt)	
Wat levert dit op?	Kortere doorlooptijd	
Waar draagt dit aan bij?	Capaciteit, voorspelbaarheid	
Welk probleem lost dit op?	**3.3.1 Capaciteitsproblemen** **3.3.2 Piekbelasting** **3.3.8 Onduidelijkheid over selectie**	

ECORYS

4. Mogelijke oplossingsrichtingen

4.3.14 Werkwijze Inspecteur-dierenarts

De bemensing per keurpunt bestaat op dit moment uit koppels van één Inspecteur-dierenarts en één Assistent-inspecteur.

Het aantal Inspecteur-dierenartsen wordt uitgebreid, maar kent uitdagingen rond werving. Inspecteur-dierenartsen verrichten relatief veel administratieve handelingen en worden primair pas bij de fysieke keuringen betrokken wanneer er onregelmatigheden worden geconstateerd.

Er zijn twee denkrichtingen geopperd:

1. Een deel van de administratieve controles wordt op een andere manier georganiseerd, waardoor de “beslissings”-capaciteit van de Inspecteur-dierenartsen wordt vergroot
2. Om de capaciteit verder te vergroten zou het gebruik van mobiele inspecteurs een oplossing kunnen zijn. Hierbij delen keurpunten een Inspecteur-dierenartsen en komt deze pas in actie wanneer de expertise van de Inspecteur-dierenartsen vereist is. Wel moet regelgeving (wat is de “rek” in de definitie van fysieke aanwezigheid?) dit mogelijk maken.

Invoering	Korte Termijn	
	Lange Termijn	
Van wie vereist dit inzet?	Bedrijfsleven	
	NVWA & Overheid	
Voor wie is er winst?	Bedrijfsleven	
	NVWA	
Voor wie?	Voor alle ketens waarbij keuring door Inspecteur-dierenarts plaatsvindt (m.n. importeur en expediteur)	
Kosten	Aanpassing regelgeving	
Wat levert dit op?	Efficiëntere inzet inspecteur-dierenartsen, meer GDB-beslissingen per inspecteur-dierenarts	
Waar draagt dit aan bij?	Capaciteit, flexibiliteit, voorspelbaarheid	
Welk probleem lost dit op?	**3.3.1 Capaciteitsproblemen**	

ECORYS

4. Mogelijke oplossingsrichtingen

4.3.15 Verder verhogen kwaliteit aangeleverd papierwerk

Op basis van de gesprekken met zowel bedrijfsleven als NVWA blijkt dat er nog steeds winst te behalen is in het voortijdig herkennen van vermijdbare fouten in documenten.

Ook de data van de NVWA (zie bijlage C) lijkt dit te bevestigen. Ondanks alle zorg die besteed wordt aan de correcte afgifte van certificaten (ook in land van herkomst) vinden er nog de nodige aanhoudingen (of in ieder geval ophoudingen) plaats omdat de inspecteur-dierenarts nog (voorkombare) fouten uit documenten haalt.

Meer specifieke aandacht hiervoor bij importeur/expediteur en partijen in herkomstlanden levert dan ook een belangrijke verbetering van de efficiëntie van de gehele keurketen op

Invoering	Korte Termijn	
	Lange Termijn	
Van wie vereist dit inzet?	Bedrijfsleven	
	Overheid	
Voor wie is er winst?	Bedrijfsleven	
	NVWA	
Voor wie?	Voor alle onderscheiden ketens & NVWA	
Kosten	Extra controlekosten eigen staf expediteurs en importeurs	
Wat levert dit op?	Minder aanhoudingen, grotere capaciteit per keurpunt	
Waar draagt dit aan bij?	Capaciteit, voorspelbaarheid, flexibiliteit	
Welk probleem lost dit op?	**3.3.1 Capaciteitsproblemen** **3.3.7 Fouten in aanmeldingen**	

4. Mogelijke oplossingsrichtingen

4.3.16 Dynamische ETA informatie voor planning NVWA

Op dit moment krijgt de NVWA alleen een verwachte aankomstdatum (ETA) van een schip bij aanmelding van een partij in VGC.

Omdat ETA's van schepen fors kunnen afwijken (afwijkingen van meerdere dagen zijn mogelijk) maakt dit het planningsproces van de NVWA lastiger dan nodig.

Het ter beschikking hebben van dynamische ETA informatie kan helpen bij het beter plannen van keuringen. Dynamische ETA informatie is beschikbaar in Portbase. Scheepsagenturen geven deze informatie (verplicht) door aan de havenmeester van het Havenbedrijf Rotterdam.

De bestaande koppeling van Portbase – VGC uitbreiden met ETA updates is een oplossing voor het huidig gebrek aan data.

Invoering	Korte Termijn	
	Lange Termijn	
Van wie vereist dit inzet?	Bedrijfsleven	
	NVWA	
Voor wie is er winst?	Bedrijfsleven	
	NVWA	
Voor wie?	NVWA en voor alle onderscheiden ketens (bedrijfsleven)	
Kosten	Aanpassing IT-landschap en afspraken tussen NVWA en Portbase	
Wat levert dit op?	Mogelijkheid tot betere planning	
Waar draagt dit aan bij?	Capaciteit, flexibiliteit, voorspelbaarheid	
Welk probleem lost dit op?	**3.3.2 Piekbelasting**	

5. De vijf meest kansrijke oplossingen

5.1 Efficiëntie-criteria

- Oplossingen dragen bij aan grotere efficiëntie. Aspecten van de efficiëntieverbeteringen waarop een bijdrage kan worden geleverd zijn:
  – Verkorting gemiddelde doorlooptijd
  – Terugdringing aantal –voorkombare- aanhoudingen
  – Minder incidentele uitschieters
  – Grotere voorspelbaarheid
  – Meer flexibiliteit
  – Grotere capaciteit op piekmomenten
  – Meer transparantie over status GDB gedurende de keuringscyclus

- Per oplossing inschattingen effecten en clustering;
  – Wat zijn *no regret* oplossingen? (laaghangend fruit)
  – Welke oplossingen moeten in samenhang gezien worden?
  – Met welke oplossingen kun je samen aan de slag?

5. De meest kansrijke oplossingen

5.1 Wijze van prioritering van de oplossingen

We hebben de stakeholders gevraagd voor dit onderzoek vier belangrijke afwegingscriteria te hanteren om tot prioritering te komen:

1. Win-win gehalte: goed voor NVWA en bedrijven
2. Baten/Kosten ratio: hoog/midden/laag
3. Kwalitatieve score op de hieronder genoemde efficiëntie-criteria
4. Veel/weinig partijen hebben profijt van de oplossing

Oplossingen dragen bij aan grotere efficiëntie. Aspecten van de efficiëntieverbeteringen waarop een bijdrage kan worden geleverd zijn:

- Verkorting gemiddelde doorlooptijd
- Terugdringing aantal –voorkombare- aanhoudingen
- Minder incidentele uitschieters
- Grotere voorspelbaarheid
- Meer flexibiliteit
- Grotere capaciteit op piekmomenten
- Meer transparantie over status GDB gedurende de keuringscyclus

5. Ontwikkelagenda oplossingen

5.2 Naar een ontwikkelagenda: prioritering van de meest kansrijke oplossingen

Eind januari is in een workshop met circa 30 stakeholders prioritering gegeven van de geopperde oplossingen. Elke aanwezige stakeholder kreeg een stickervel met 5 stickers en kreeg de mogelijkheid om die stickers te plakken bij oplossing(en) die zij vanuit hun optiek het beste vonden. Het resultaat van deze workshop is meegenomen door de stuurgroep in het benoemen van de meest kansrijke oplossingen. De 6 meest kansrijke oplossingen die voortvloeiden uit deze prioritering zijn hieronder weergegeven:

- Verder verhogen kwaliteit aangeleverd papierwerk
- Verbetering digitale processen
- Verbeteren lab-proces
- Ruimere openingstijden keurpunten
- Opslagmogelijkheden op maat bij aanhouding
- Dynamische planning o.b.v. verwacht controleregime

In de prioritering-sessie tijdens de workshop is tevens een onderscheid gemaakt tussen overheid (gele stickers) en bedrijfsleven (groene stickers). Hiermee is rekening gehouden bij de uiteindelijke benoeming van de zes meest kansrijke oplossingen.

De volledige resultaten van de workshop eind januari zijn te vinden in Bijlage E.

Hierna volgt ten slotte een korte uitwerking van elk van de top-6 oplossingen.

5. Ontwikkelagenda oplossingen

5.3.1 Verder verhogen kwaliteit aangeleverd papierwerk

Project	**Kwaliteitsverhoging papierwerk in de keurketen**
Doel van het project	Voortijdig herkennen van vermijdbare fouten in documenten om het aantal aanhoudingen n.a.v. fouten in documenten te verminderen
Wat moet er op korte termijn gebeuren om het project te starten?	Door de NVWA wordt data (Bijlage C) bijgehouden over soort/aantal omissies in documenten. Deze data zou een goed beginpunt kunnen zijn om de kwaliteit van het aangeleverde papierwerk te verhogen via bewustwording bij gebruikers.
Verwachte impacts	• Minder aanhoudingen • Grotere capaciteit
Wie zijn de betrokkenen?	• Importeur/expediteur • Partijen in herkomstlanden • NVWA
Wat wordt er verwacht van de betrokkenen?	Als de betrokken partijen samenwerken om de meest voorkomende omissies in documenten te voorkomen, kan er al een flinke efficientiewinst worden behaald. Dit vereist kennis over de meest gemaakte fouten en manieren om deze te voorkomen.
Wanneer kan de verbetering worden verwacht?	3-6 maanden

5. Ontwikkelagenda oplossingen

5.3.2 Verbetering digitale processen

Project	**Verbetering digitale processen (incl. betere statusupdates en keteninformatiesysteem)**
Doel van het project	Verlaging van het aantal wachtenden op het keurpunt en optimalisatie van transportplanning en uitvoering
Wat moet er op korte termijn gebeuren om het project te starten?	Er wordt al ingezet op verbetering van digitale processen. Neem bijv. controleverordening 2017/625/EU, welke per 14 december 2019 van kracht wordt, en de mogelijkheid biedt dat het Gemeenschappelijk Gezondheidsdocument van Binnenkomst (opvolger huidig GDB) de partij na de controles in digitale vorm kan begeleiden. Dit hoeft dan dus niet meer te worden geprint. Verder kan er worden gekeken naar het verstrekken van statusupdates. Wanneer er op een gestandaardiseerde wijze statusupdates na aanhoudingen verstrekt worden (mogelijk gecentraliseerd, online) kan er een hoop wederzijdse frustratie en ergernis voorkomen worden. Het wordt aanbevolen om op korte termijn in bredere zin naar dergelijke verbeteringen te kijken in de keurketen.
Verwachte impacts	• Kortere doorlooptijd • Minder druk op keurpunt • Efficiëntere inzet chauffeur
Wie zijn de betrokkenen?	• NVWA & overheid • Transporteurs • Keurpunthouders
Wat wordt er verwacht van de betrokkenen?	• NVWA & overheid: aanpassing regelgeving indien nodig • Transporteurs: koppeling eigen systeem met NVWA systeem en commitment om systemen goed te gebruiken (en mogelijk procedures te veranderen) • Keurpunthouders: koppeling eigen systeem met NVWA systeem en commitment om systemen goed te gebruiken (en mogelijk procedures te veranderen)
Wanneer kan de verbetering worden verwacht?	12-24 maanden

5. Ontwikkelagenda oplossingen

5.3.3 Verbeteren lab-proces (bijv. private labs voor extra capaciteit)

Project	**Verbeteren lab-proces (bijv. private labs voor extra capaciteit)**
Doel van het project	Kortere doorlooptijd doordat er extra capaciteit beschikbaar is voor labonderzoek op drukke momenten
Wat moet er op korte termijn gebeuren om het project te starten?	Inzicht in kosten-baten van deze maatregel en inzicht in het te doorlopen regelgevingstraject
Verwachte impacts	• Meer capaciteit voor labonderzoek • Flexibiliteit in de keurketen
Wie zijn de betrokkenen?	• Private labs • NVWA
Wat wordt er verwacht van de betrokkenen?	Op korte termijn zou er gekeken kunnen worden naar de Belgische praktijk waarbij ook door de overheid geaccrediteerde private laboratoria onderzoek mogen doen ten behoeve van het keurproces. Dit alles onder voorbehoud van relevante regelgeving
Wanneer kan de verbetering worden verwacht?	Minstens 24 maanden (traject verandering regelgeving)

5. Ontwikkelagenda oplossingen

5.3.4 Ruimere openingstijden keurpunten

Project	**Ruimere openingstijden keurpunten**
Doel van het project	Beperken (piek)congestie op de keurketen
Wat moet er op korte termijn gebeuren om het project te starten?	De voors- en tegens van verruiming en/of verschuiving van openingstijden moeten worden onderzocht.
Verwachte impacts	• Betere spreiding van partijen over week • Peakshaving van de ochtenden • Kortere doorlooptijd • Minder filedruk transporteur
Wie zijn de betrokkenen?	• NVWA • Keurpunthouders • Transporteurs
Wat wordt er verwacht van de betrokkenen?	Het kostenplaatje en de dekking dient inzichtelijk gemaakt te worden. Uiteraard is het dan ook belangrijk dat partijen verderop in de keten (transport, opslag, verwerking) ook in het weekend zendingen kunnen accepteren.
Wanneer kan de verbetering worden verwacht?	12-24 maanden

5. Ontwikkelagenda oplossingen

5.3.5 Opslagmogelijkheden op maat bij aanhouding

Project	**Opslagmogelijkheden op maat bij aanhouding**
Doel van het project	Duidelijkheid creëren rondom opslagmogelijkheden (container stuffen en opslaan in cold store (‘blauwe deur’) of koelcontainer inpluggen)
Wat moet er op korte termijn gebeuren om het project te starten?	Inventarisatie van huidige procedures per keurpunt en exact inzicht in problemen die nu ontstaan in de operatie.
Verwachte impacts	• Capaciteit • Verhoogde voorspelbaarheid in de keurketen
Wie zijn de betrokkenen?	• NVWA • Keurpunthouders
Wat wordt er verwacht van de betrokkenen?	Gezamenlijk kunnen NVWA en bedrijfsleven kijken naar de procedures (wat mag wel of niet rond opslag) bij onverwachte majeure vertraging op de keurpunten.
Wanneer kan de verbetering worden verwacht?	6-12 maanden

5. Ontwikkelagenda oplossingen

5.3.6 Dynamische planning o.b.v. verwacht controleregime

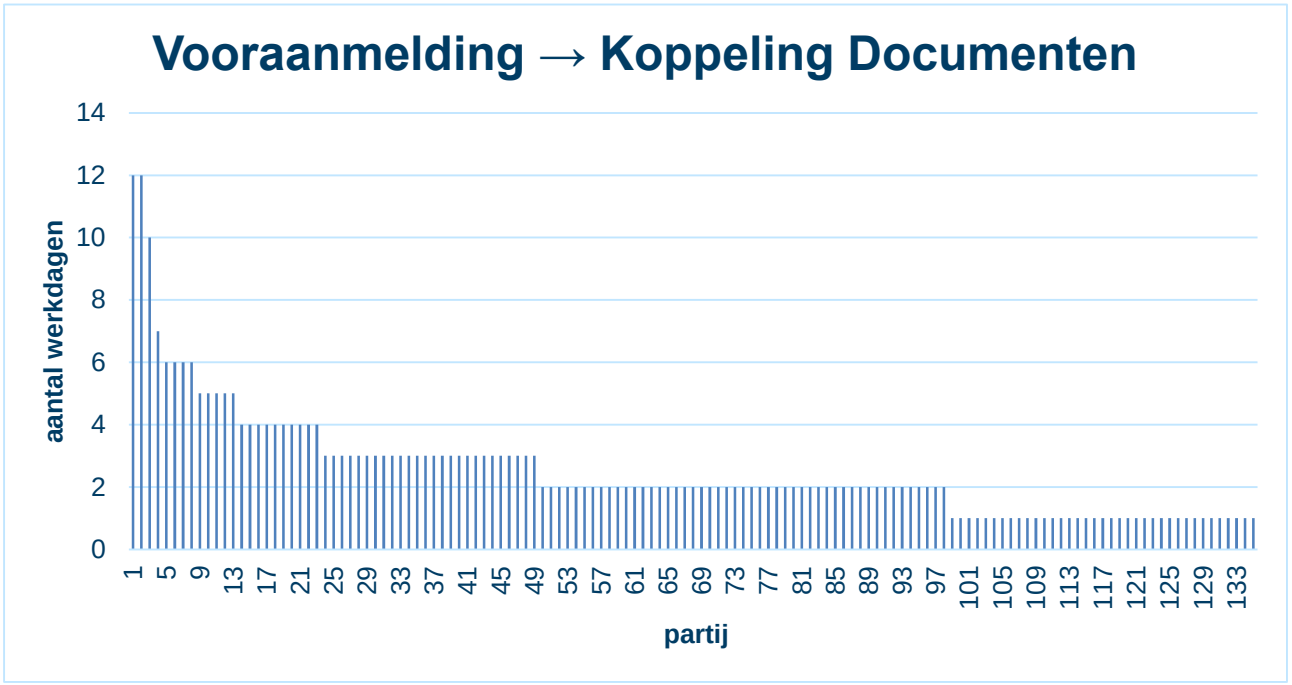
Project	**Dynamische planning o.b.v. verwacht controleregime**
Doel van het project	Duidelijkheid creëren in de dagplanning op keurpunt. Een andere manier van plannen zorgt voor een hogere doorvoercapaciteit in de ochtenduren en meer tijd in de middaguren voor verwachte probleemgevallen.
Wat moet er op korte termijn gebeuren om het project te starten?	Inventarisatie van huidige procedures per keurpunt en exact inzicht in problemen die nu ontstaan in de planning en de executie van de planning.
Verwachte impacts	• Capaciteit/doorvoersnelheid • Verhoogde voorspelbaarheid in de keurketen
Wie zijn de betrokkenen?	• NVWA • Keurpunthouders • Importeurs
Wat wordt er verwacht van de betrokkenen?	Gezamenlijk kunnen NVWA en bedrijfsleven kijken naar de planningsmethodiek (NVWA bepaalt controleregime per keuring, keurpunthouder de dagplanning). Deze processen moeten beter afgestemd worden.
Wanneer kan de verbetering worden verwacht?	6-12 maanden

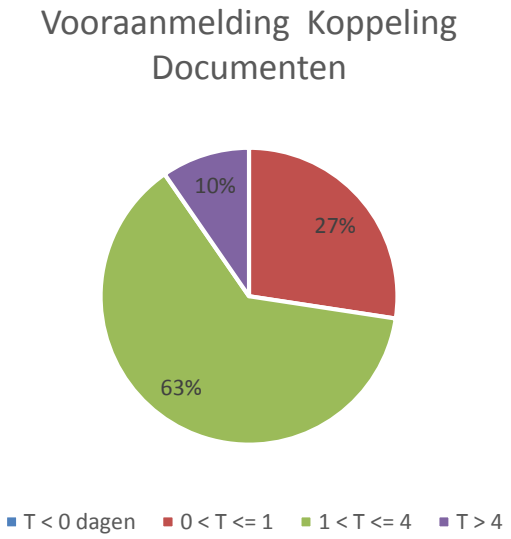
Bijlagen

Bijlage A Details data-analyse

Vooraanmelding → Koppeling Documenten

- Gemiddelde: 2,54 werkdagen
- Gemiddelde zonder uitschieters: 2,30 werkdagen

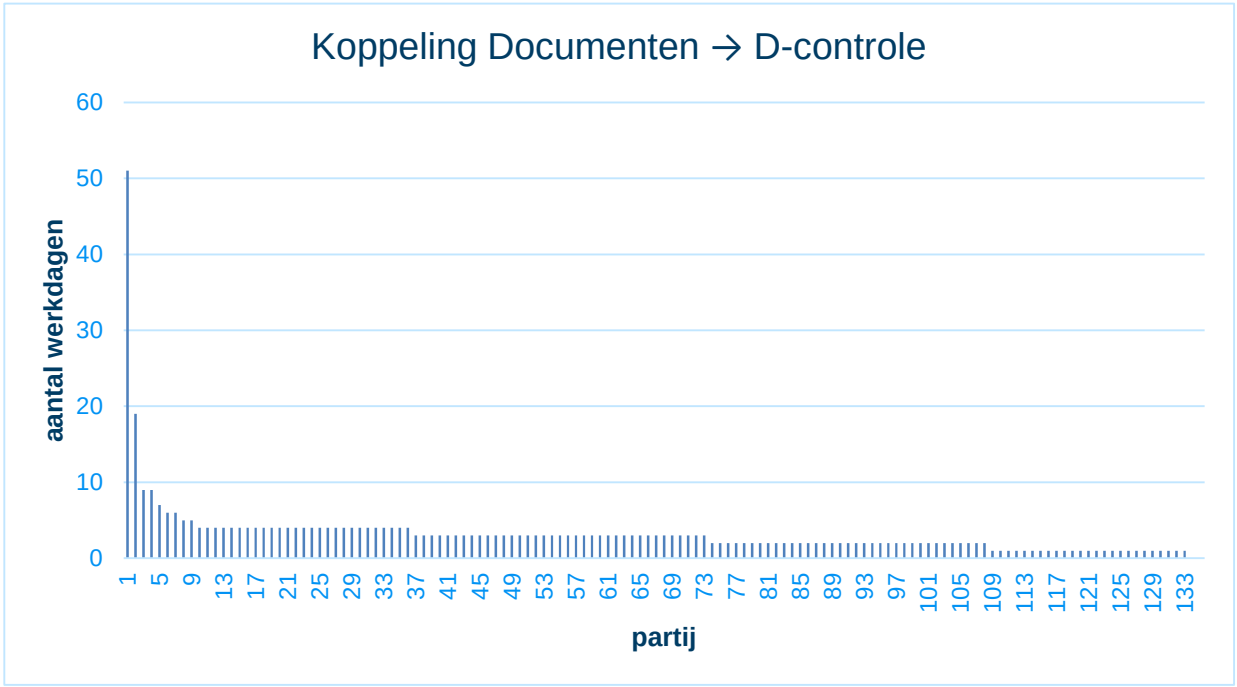


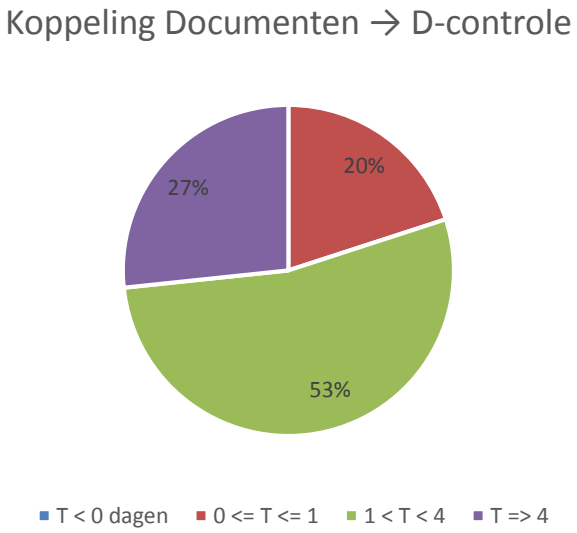


Bijlage A Details data-analyse

Koppeling Documenten → Documenten Controle

- Gemiddelde: 3,19 werkdagen
- Gemiddelde zonder uitschieters: 2,71 werkdagen

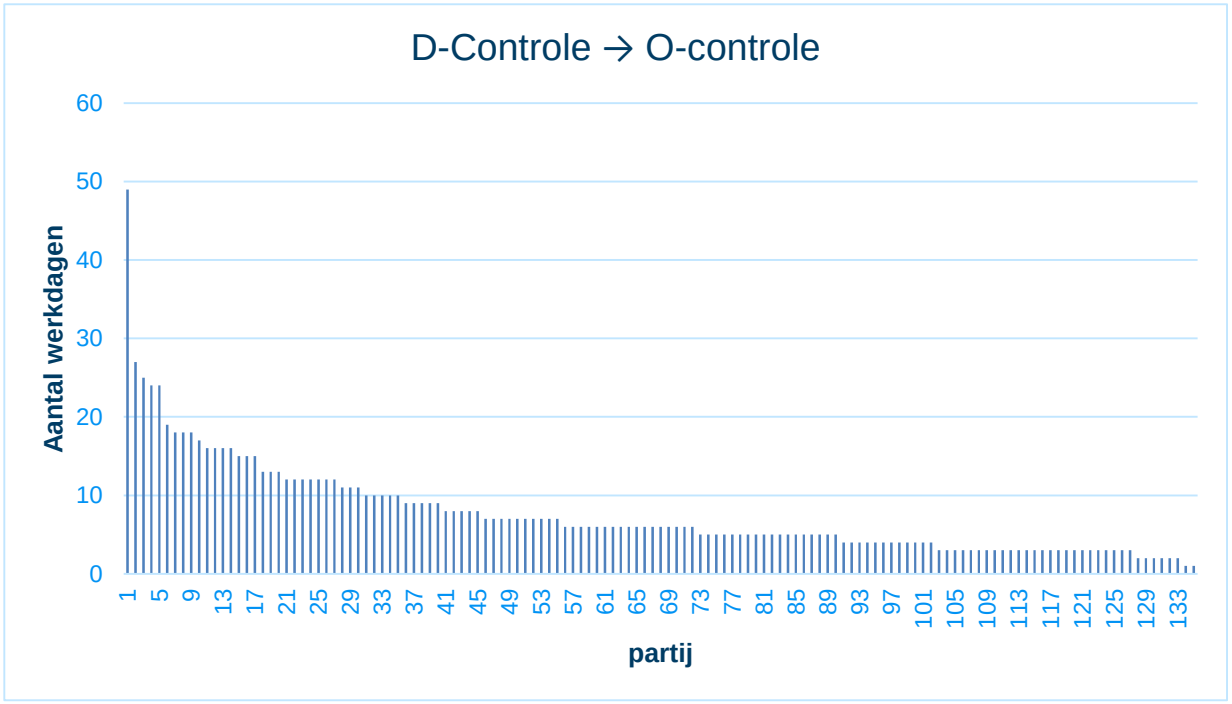


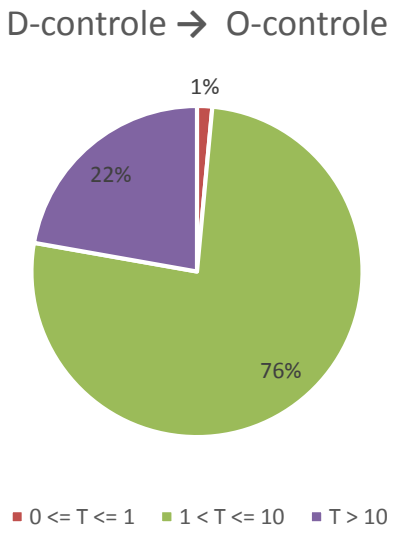


Bijlage A Details data-analyse

Documenten Controle → O-controle

- Gemiddelde: 7,69 werkdagen
- Gemiddelde zonder uitschieters: 6,74 werkdagen



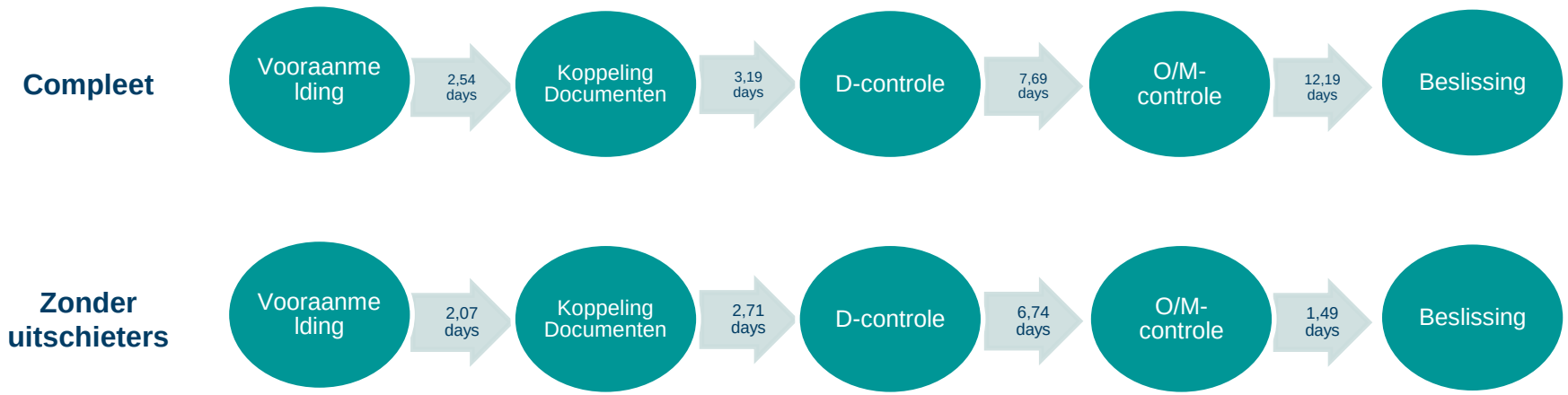


Bijlage A Details data-analyse

Gemiddelde doorlooptijden in werkdagen met of zonder uitschieters

- Vooraanmelding → Beslissing

Gemiddeld aantal werkdagen	
Zonder uitschieters	Complete dataset
12,04	22,81

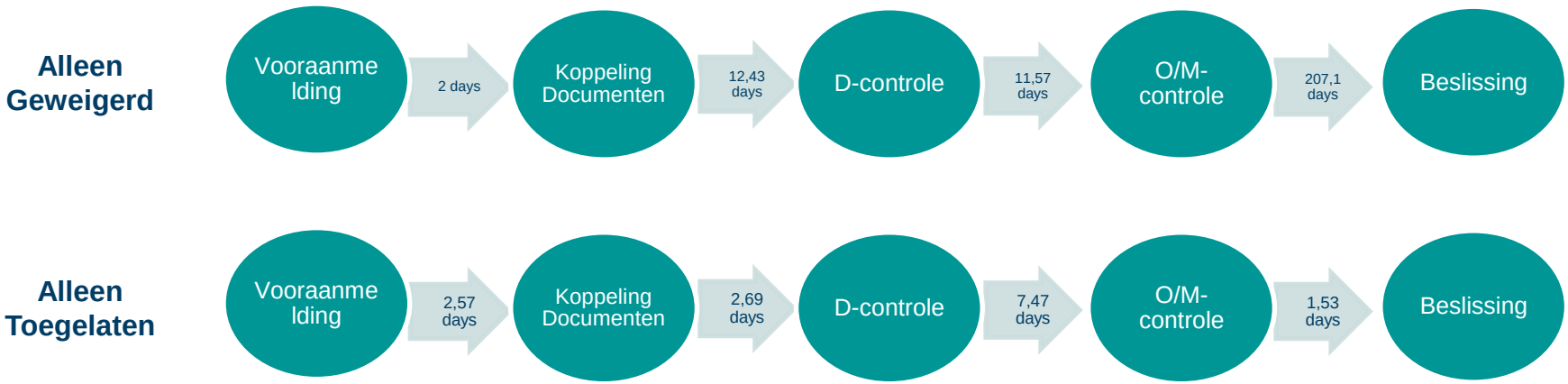


Bijlage A Details data-analyse

Gemiddelde doorlooptijden in werkdagen toegelaten/geweigerd

De gemiddelde doorlooptijd vanaf datum vooraanmelding tot en met datum beslissing is berekend voor alle partijen. Er is een onderscheid gemaakt tussen geweigerde partijen en toegelaten partijen. Zoals te zien is in de tabel hieronder, duurt het veel langer om tot een beslissing te komen voor de geweigerde partijen.

Gemiddeld aantal werkdagen	
Geweigerd	Toegelaten
230,71	11,44



Bijlage B Betrokken stakeholders

- Abr. de Haan
- Agro Merchants
- B&S
- Codirex
- Deltalinqs
- Douane
- DMIA
- Eurofrigo
- Europe Total Logistics
- HillFresh
- Jac. Meisner
- Katjang-Pedis
- Kloosterboer
- Mulder Transport
- Nature’s Pride
- NVWA
- Stena Line
- Thermotraffic
- VIV
- Vereniging van Rotterdamse Cargadoors
- Yme Kuiper

Bijlage C Omissies in documenten (NVWA)

Redenen voor aanhouding	frequentie
Aantal/gewicht	11
Aanvullende verklaring verwijst niet	5
Analyserapport ontbreekt	13
Authenticiteit onduidelijk	31
Certificaat niet aanwezig	15
Certificaat niet origineel	31
Certificaat onjuist model	58
Certificaat onvolledig	67
Certificaatnummer	7
Container-/zegelnummer	17
Deel 1 onvolledig ingevuld	8
Deel II (verklaringen/doorhalingen) onjuist	36
Diersoort	5
Document ontbreekt	11
Erkenningsnummer	32
Gebiedscode	4
Gn code	16
I.11 onjuist, onvolledig	50
I.18 Productomschrijving	8
I.28 Behandeling/houdbaarheid/vriesdatum ontbreekt	15
Invoer verboden	2
Land van oorsprong	3
Nacertificering	75
Niet aangemeld, Doorgereden	6
Retourpartij	71
Slachtdatum	4
Stempel/handtekening	39
T5	4
Taal niet officieel	7
Transhipment	99
Vangstcertificaat	53
Verpakkingsvorm/temperatuur	3

ECORYS

Bijlage C Omissies in documenten (Douane)

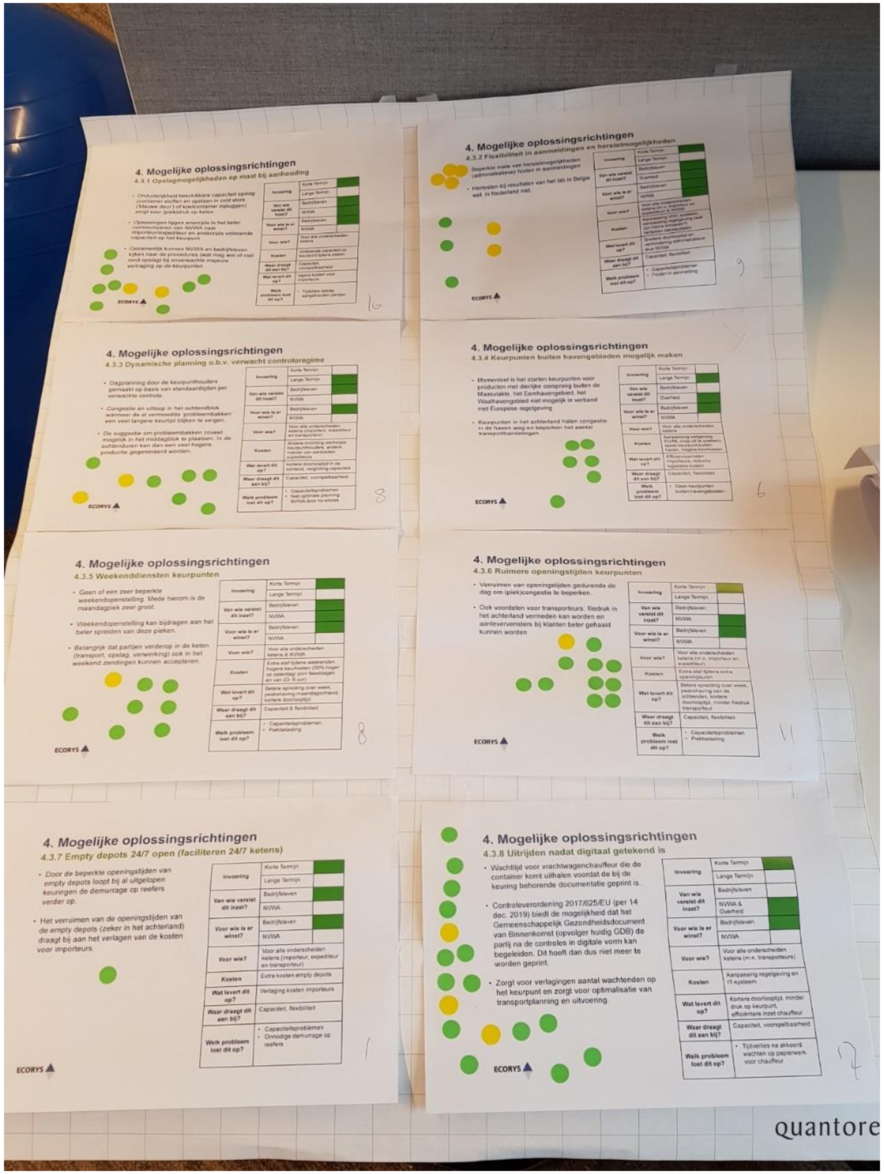
De Douane geeft aan wat op dit moment de meest voorkomende omissies in aangeleverde documenten zijn:

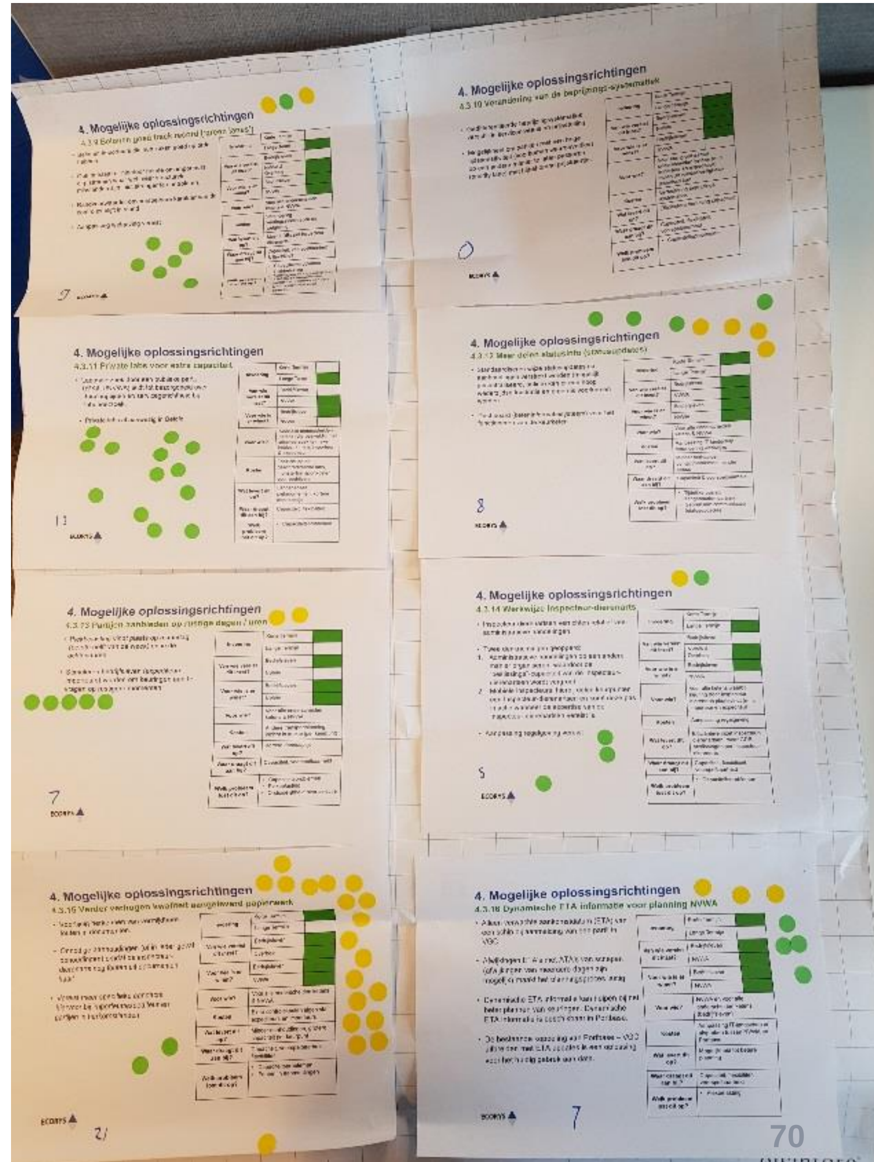
Aankomst (vak 9),BIP/APB,SIP/ACL wijzigen
Artikelgegevens wijzigen, toevoegen, verwijderen (vak 12/13/14/15/16 en 17/18,19 LNV)
Documentgegevens wijzigen, toevoegen, verwijderen (vak 10)
EU kwalificatie wijzigen (vak 19)
Gegevens geadresseerde wijzigen (vak 3)
Gegevens importeur wijzigen (vak 5,en 7 bij LNV)
Gegevens ontvanger wijzigen (vak 8)
Gegevens transshipment wijzigen, toevoegen, verwijderen
Gegevens verzender wijzigen (vak 1)
Oorsprong en verzending wijzigen (vak 6&7 en 5,6 bij LNV)
Transportgegevens wijzigen (vak 22/23/24)
Veterinaire bestemming wijzigen (vak 17/18/20/21)
Vrachtgegevens wijzigen (vak 11)
Ondertekening wijzigen (vak 23)

Bijlage D Begrippenlijst

- **Documenten-controle (D-controle)**: Bij de documentencontrole wordt onder andere beoordeeld of het veterinair document origineel is, voldoet aan het model dat de EU voorschrijft en of de partij uit een toegelaten land en een erkend bedrijf afkomstig is.
- **Overeenstemmingscontrole (O-controle):** Bij de overeenstemmingscontrole wordt vastgesteld of de partijgegevens overeenkomen met de informatie op het bijbehorende veterinair document. Hierbij wordt onder meer gekeken naar containernummer, nummers van de verzegeling, land van oorsprong, productomschrijving, partijcodes en erkenningsnummers van de producerende bedrijven. In bepaalde gevallen kan deze bestaan uit controle van het zegel op de container (zegelcontrole).
- **Materiële controle (M-controle):** Aansluitend aan de overeenstemmingscontrole vindt bij producten in voorgeschreven gevallen de materiële controle plaats. Hiertoe worden verpakkingen geopend om van bevroren producten een stuk af te zagen en te ontdooien, van conserven een aantal blikken te openen of van gekoelde producten enkele verpakkingen te inspecteren. De materiële controle is een zgn. organoleptische controle waarbij wordt gelet op geur, kleur, consistentie, eventueel smaak en product-specifieke eigenschappen. Bij gekoelde en bevroren producten wordt tevens de temperatuur gecontroleerd. In bepaalde gevallen kunnen van een partij monsters worden genomen voor laboratoriumonderzoek. Bij levende dieren wordt in alle gevallen een fysieke- en welzijnscontrole uitgevoerd waarbij de NVWA-dierenarts de gezondheid van de dieren controleert.
- **Veterinair:** Dieren en producten van dierlijke oorsprong
- **GDB**: Het Gemeenschappelijk (veterinair) Document van Binnenkomst (GDB) is het document waarmee de partij wordt aangemeld en waarop controleresultaten en partijbeslissing worden vermeld.
- **ADD**: Actual Discharge Date (ADD) is het daadwerkelijke tijdstip van lossing
- **ETA**: Estimated Time of Arrival (ETA) is het verwachte tijdstip van aankomst van een schip
- **ATA**: Actual Time of Arrival (ATA) is het werkelijke tijdstip van aankomst van een schip
- **LVN**: afkorting gebruikt voor levensmiddelen in VGC-systeem
- **NPJ**: afkorting gebruikt voor veterinaire producten in VGC-systeem
- **SLA**: Service Level Agreement (SLA) – een overeenkomst waarin afspraken staan tussen aanbieder en afnemer van een dienst of product. In dit rapport wordt hiermee de overeenkomst tussen NVWA en de Douane bedoeld over de doorlooptijd D-controle.
- **VGC-systeem**: Veterinair Grenscontrole Systeem - computersysteem dat gebruikt wordt bij de veterinaire grenscontrole.
- **TRACES:** TRAde Control and Expert System - een webapplicatie die de veterinaire bevoegde autoriteiten in alle EU-lidstaten en landen buiten de EU met elkaar verbindt. Via het computersysteem TRACES wisselt de NVWA digitaal documenten uit met bedrijven die dieren en dierlijke producten verhandelen binnen de EU.

Bijlage E Resultaten Workshop Prioritering





Bijlage F Antitrust Regelgeving

Vertrouwelijkheid en Onderkenning antitrust regelgeving. ,

De vertrouwelijkheid van de informatie die Ecorys tijdens de gesprekken heeft verkregen is alleen in anonieme en niet-herleidbare vorm in het onderzoek verwerkt.

Vanuit de antitrust regelgeving gold tijdens de gesprekken de afspraak om uitspraken te vermijden over:

- Tarieven, prijsbeleid of -praktijken
- Distributie of uitwisseling van prijsstelling
- Verdeling of toewijzing van klanten en markten
- Groepsboycotten en onderling afgestemde leveringsweigering
- Beperkende afspraken met vakbonden

Bijlage G Samenstelling stuurgroep

Naam	Organisatie
Liesbeth Kooijman	NVWA
Evert Kuik	NVWA
Aad van Sprang	NVWA
Marcel Coffeng	NVWA
Edwin Kotylak	Deltalinqs
Bas Janssen	Deltalinqs
Stefan Verhagen	FENEX
Laurens van der Ziel	AIP
Aloys Putmans	Nekovri
Marco Wiesehahn	Evofenedex
Daco Sol	GroentenFruit Huis
Nina Berendsen	Min. LNV