

Datum: 24 augustus 1999
Referentie: K.269.99
Telefoon: 070 - 3751 777
Betreft: uw brief d.d. 13 augustus
1999

Vallenduik Advocaten
T.a.v. de weledelgestrengre heer mr J.B. Vallenduik
Postbus 3280
2001 DG HAARLEM

Geachte heer Vallenduik,

Met referentie aan uw brief d.d. 13 augustus j.l., waarin u enkele bemerkingen maakt met betrekking tot het reglement van Stichting Keurmerk Busbedrijf inzake het "Keurmerk Busbedrijf", kan ik u namens het bestuur van de stichting het volgende berichten.

Keurmerk Busbedrijf

In haar vergadering van woensdag 18 augustus 1999 heeft het bestuur van Stichting Keurmerk Busbedrijf vastgesteld dat artikel 10 lid 2 onder C in feite reeds gedurende jaar en dag als een dode letter te beschouwen was, terwijl deze bepaling steeds slechts bedoeld was om de keurmerkhouders bewust te maken van diens eindverantwoordelijkheid voor niet alleen het eigen materieel en personeel, maar ook voor ingehuurd *derden* (die al dan niet erkend zijn). Een voortgezette opname van deze bepaling wordt danook niet langer noodzakelijk geacht door het bestuur.

Met ingang van de jaarlijkse vernieuwing van het reglement - d.d. 1 september 1999 - is deze bepaling danook geschrapt. Alle keurmerkhouders worden hiervan binnenkort tijdens het vervolgonderzoek voor het jaar 2000 op de hoogte gebracht. De zogeheten dossierbedrijven worden bij de jaarlijkse standaard update in januari weer geïnformeerd. Daarmee zijn de vier door u aangehaalde punten in een ander licht komen te staan en zijn de door u aangevoerde bezwaren weggenomen.

KEMA Keurmerk Busbedrijf

In uw brief merkt u nog op als zou ook het aspectcertificaat een mededingingsbeperkende bepaling kennen. Dit is beslist onjuist. De door u in uw noot aangehaalde alinea verwoord dezelfde betekenis als hierboven reeds voor wat betreft het reglement van de stichting is geantwoord. Het zal u genoezaam bekend zijn dat in de touringcarbranche al lang en heel sterk de (onjuiste) veronderstelling leeft dat de inhurende vervoerder **niet** verantwoordelijk en aansprakelijk is voor ingehuurd personeel en materieel van collega's. Die indruk is niet in overeenstemming met bestaande wettelijke bepalingen en ontkent in feite de contractuele relatie die de hoofdaannemende vervoerder heeft ten opzichte van zijn klant/opdrachtgever. De genoemde alinea dient dan ook niet als een *verbodsbepaling* te worden opgevat, maar is juist een soort gebodsbepaling om de KEMA keurmerkhouders op diens algemeen geldende (wettelijke) verantwoordelijkheden in deze te wijzen. Daarom is dit onderdeel ook terug te vinden onder het kopje "Kwaliteitsbeleid" en niet bijvoorbeeld onder het kopje "Uitvoering van het vervoer".



De stichting benadrukt binnen de branche reeds in het bijzonder vanaf het begin van het ontstaan van het aspectcertificaat dat er juist **alle vrijheid** is om bij derden in te (blijven) huren, maar dat de keurmerkhouders wel steeds diens (eind)verantwoordelijkheid dient te nemen bij het onder het eigen regime inzetten van het materieel en personeel van derden conform de (veiligheids)bepalingen uit de criteria. Een bepaalde controle is voor die invulling dan vanzelfsprekend noodzakelijk. Uw cliënt [redacted] die bij de door de stichting georganiseerde informatiebijeenkomsten aanwezig is geweest, kan dit bevestigen. De in zijn bezit - en u wellicht reeds bekend - zijnde informatieklaapper bevat meerdere sheets waarop een en ander helder wordt uitgelegd.


Voorts kan ik u nog mededelen dat de aanvraag voor accreditatie door de Raad voor de Accreditatie van de firma "Bureau Veritas Quality International" (BVQI) uit Hoofddorp op dit moment nog loopt. De firma "KEMA Registered Quality" (KEMA RQ) uit Arnhem heeft haar aanvraag reeds bij de Raad ingediend. Tegelijkertijd heeft de deponering van de genoemde criteria bij de Raad plaatsgevonden. Het zal u bekend zijn dat genoemde erkenning door de Raad de nodige tijd met zich brengt. Andere certificeringsinstellingen hebben op dit moment nog geen concrete belangstelling voor accreditatie door de Raad getoond.

In dit verband kan worden genoemd dat de International Road Transport Union (IRU) op dit moment werkt aan de opzet van een internationaal gelijkvormig keurmerk-systeem, genaamd "Global Quality Charter". Elk land dat lid is van deze organisatie zet daarbij een eigen gelijkwaardig erkenningsstelsel op, zodat ieder touringcarbedrijf bij diens eigen nationale brancheorganisatie of onafhankelijke stichting terecht kan. Dit maakt uiteindelijk ook de door het ANVR in stand gehouden en aangemelde dispensatieregeling voor buitenlandse touringcarondernemers overbodig.

Tenslotte kan ik u nog berichten dat de zinsnede "extra garanties" niet anders dient te worden opgevat dan een reclameuiting op grond van de brede (wettelijke en bovenwettelijke) eisen die door de stichting worden gesteld onder het "Keurmerk Busbedrijf".

Inmiddels verblijf ik,

Hoogachtend,



J.H.H. de Carpentier Wolf,
manager Stichting Keurmerk Busbedrijf