

**TNO PUBLIEK**

Kampweg 55  
3769 DE Soesterberg  
Postbus 23  
3769 ZG Soesterberg

**TNO-rapport**

www.tno.nl

**Databehoefte overheid gebaseerd op wetgeving | Eindrapport**

T +31 88 866 15 00  
F +31 34 635 39 77

Datum	Juni 2018
Auteur(s)	Simon Dalmolen
Exemplaarnummer	
Oplage	
Aantal pagina's	28 (incl. bijlagen)
Aantal bijlagen	
Opdrachtgever	Connekt t.a.v. de heer H. Wagter Ezelsveldlaan 59 2611 RV Delft
Projectnaam	Standaardisatie data-interface LSP overheid
Projectnummer	938209

Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van TNO.

Indien dit rapport in opdracht werd uitgebracht, wordt voor de rechten en verplichtingen van opdrachtgever en opdrachtnemer verwezen naar de Algemene Voorwaarden voor opdrachten aan TNO, dan wel de betreffende terzake tussen de partijen gesloten overeenkomst.

Het ter inzage geven van het TNO-rapport aan direct belanghebbenden is toegestaan.

© 2018 TNO

**TNO PUBLIEK**

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding .....</b>	<b>3</b>
1.1	Achtergrond onderzoek .....	3
1.2	Wetgeving & aanleveren informatie.....	3
1.3	Onderzoeksvraag .....	3
1.4	Onderzoeksmethode .....	4
<b>2</b>	<b>Organisaties en interfaces met het bedrijfsleven .....</b>	<b>5</b>
2.1	Douane en (voedsel)veiligheid .....	5
2.2	Europese en nationale vervoersstatistieken.....	7
2.3	Infrastructuurbeheerders .....	8
2.4	Havenautoriteiten.....	9
2.5	Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) .....	9
2.6	Overige organisaties.....	10
2.7	Overzicht wetgeving .....	11
<b>3</b>	<b>Inzichten en Conclusies .....</b>	<b>13</b>
3.1	Digitaliseren van papier .....	13
3.2	Informatiebehoefte overheid en mogelijke vervolgstappen .....	14
<b>4</b>	<b>Bijlagen .....</b>	<b>15</b>

# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond onderzoek

De Nederlandse logistieke sector bestaat uit veel verschillende organisaties, instanties en toezichthouders. De afgelopen jaren is de rol van informatietechnologie niet meer weg te denken. Meer en meer gegevens worden gedeeld en/of gevraagd door overheden, vanuit verbetering van hun taakstelling als toezichthouder en handhaver vanuit wet- en regelgeving. Naast toezichthouders en handhavers dient het bedrijfsleven data aan verschillende andere overheidsinstanties te leveren, bijvoorbeeld voor vervoersstatistiek en delen van data voor optimalisatie van het gebruik van de infrastructuur (dit verschilt per modaliteit).

## 1.2 Wetgeving & aanleveren informatie

De logistieke sector verstrekt de overheid allerlei gegevens, conform bestaande wetgeving. IT innovaties in het bedrijfsleven gecombineerd met wetgeving maken het mogelijk dat elektronische versies van bijvoorbeeld transportbegeleidingsdocumenten gebruikt mogen worden. Een bekend voorbeeld is de elektronische vrachtbrief of e-CMR. Dit soort documenten wordt ook gebruikt in de binnenvaart, voor railtransport en luchtvracht over de weg (deze laatste vorm gaat met een elektronische Air Way Bill (eAWB) tussen een luchthaven waar een vliegtuig is geland en de luchthaven van bestemming zoals afgesproken met een klant).

In de praktijk blijkt dat logistieke dienstverleners veel data in Transport – en Fleet Management Systemen (TMS/FMS) hebben opgeslagen die mogelijk relevant is de gegevensverstrekking aan de overheid. Om nu te komen tot verdere administratieve lastenverlichting wordt een omkering voorgesteld: een overheidsinstantie krijgt toestemming om data te halen i.p.v. dat het bedrijfsleven data moet aanleveren (*van push naar pull door overheidsinstanties*).

## 1.3 Onderzoeksvraag

Om vanuit bestaande oplossingen zoals nu met de CMR of andersoortige documenten te komen tot gecontroleerd ontsluiten van data uit systemen en platformen is de volgende vraagstelling geformuleerd:

- Welke databehoeftes zijn er in wetgeving geformuleerd

Deze onderzoeksvraag behelst twee vervolgvragen, namelijk:

- Wat is de databehoeftes van overheidsinstanties en is die gebaseerd op bestaande wetgeving?
- Welke uitvoeringsinstantie verantwoordelijk is voor een wet?

Deze databehoeftes vormt een eerste stap om in gesprek met uitvoeringsinstanties te gaan rond hun processen, databehoeftes en mogelijke IT systemen.

## 1.4 Onderzoeksmethode

De analyse richt zich in eerste instantie op alle Nederlandse wetgeving voor goederenvervoer via de weg, spoor en binnenvaart. Hoewel lucht en zee buiten het onderzoek vallen komen toch bepaalde aspecten naar voren. Via wetten.nl is een overzicht van relevante wet- en regelgeving verkregen die besproken is met een expert van de Erasmus Universiteit en diverse medewerkers van het Ministerie van Infrastructuur en Water.

Wetgeving voor douane en toezicht op internationale goederenstromen vanuit (voedsel) veiligheid zijn buiten beschouwing gelaten. Dit wordt wel kort aangestipt bij de achtergrond.

De activiteiten zijn:

1. Bestaande wetgeving inventariseren,
2. Informatiebehoefte destilleren vanuit de wetgeving,
3. Uitzoeken welke uitvoeringinstantie verantwoordelijk is
4. Opstellen overzicht data elementen, wetgeving en verantwoordelijke.

Het zo verkregen overzicht is aangevuld met informatie verkregen van EC DG Move, waar een inventarisatie van EC wetgeving en databehoeftes is verricht. Het onderzoek betreft een eerste aanzet om tot een geheel overzicht te komen. Aangezien het meerdere sectoren overstijgt, overheid en bedrijfsleven betreft in combinatie met wetgeving en IT. Een mooi pallet, waarbij het creëren van een eenduidig overzicht enige iteraties gaat betreffen. Dit document is daar een aftrap van.

## 2 Organisaties en interfaces met het bedrijfsleven

Toezicht en handhaving van wetgeving is in de afgelopen jaren al op verschillende manieren herzien. Het is dan ook lastig om wet- en regelgeving te koppelen aan toezichthouders en handhavers. Dit hoofdstuk geeft in het kort enkele ontwikkelingen weer. In het navolgende wordt afvalstoffenvervoer buiten beschouwing gelaten; hier is een aparte systematiek met meldingen voor ingericht gebaseerd op de afvalwet – en regelgeving.

### 2.1 Douane en (voedsel)veiligheid

Tot het tot stand komen van de douane-unie (1992) voerde de Nederlandse douane diverse taken uit voor andere toezichthouders. Douane formulieren werden gebruikt om ook gegevens voor voedselveiligheid te verkrijgen. Na het tot stand komen van de douane-unie is dit veranderd en richt douane zich alleen op toezicht en handhaving vanuit Europese douanewetgeving conform Nederlandse implementatierichtlijnen. Op Europees niveau is er één douaneformulier ontstaan voor alle douane procedures (import, export, doorvoer, binnenbrengen, opslag), het zogenaamde Enig Document of SAD (Single Administrative Document). Doelbinding verhindert dat andere overheidsinstanties dan douane ook data van dit formulier mogen gebruiken.

De Nederlandse douane heeft al in een vroegtijdig stadium eigen systemen voor elektronische douane aangifte ontwikkeld, te beginnen met import met eigen berichtspecificaties. Deze systemen zijn vervolgens doorontwikkeld voor de andere procedures, met implementatierichtlijnen van de UN/CEFACT standaarden voor douane aangifte (de zogenaamde CUSRES en CUSREP berichten). Vanaf eind 90-jaren is dit aangevuld met het EU Transit systeem om fraude op accijnzen terug te dringen.

Na 9/11 (9 november 2001) is de douane wetgeving uitgebreid om terrorisme terug te dringen. Hiervoor is ingevoerd dat douane 24-uur voor laden van goederen in de laadhaven een aangifte krijgt (met de zogenaamde ENS – Entry Summary declaration). Daarbij hebben rederijen aangegeven dat zij de data kunnen leveren, terwijl zij onvoldoende informatie hebben van de exacte goederen die ze vervoeren (zij hebben alleen een beschrijving die nodig is voor het vervoer). Dit heeft geleid tot initiatieven als de 'data pipeline' in verschillende EU FP7 projecten (Cassandra en CORE). Deze projecten moeten kennis leveren voor het door ontwikkelen van het zogenaamde ICS 2.0 door EC DG Taxud. ICS 2.0 kent een zogenaamd Shared Trader Interface (STI), maar het is nog onduidelijk wanneer ICS 2.0 en STI ingevoerd gaan worden. ICS gaat ENS vervangen.

Op douanegebied dienen alle lidstaten te voldoen aan de Uniform Customs Code (UCC). Deze is verplicht per 1 mei 2016 als opvolger van de Modernized Customs Code (MCC). De UCC bevat een lijst met benodigde data elementen voor de verschillende procedures. EC DG Taxud heeft met het World Customs Organization data model een eigen data model ontwikkeld voor ondersteuning van de Uniform Customs Code, het EU Customs Data Model v2.0 (EU CDM). De Nederlandse douane heeft recentelijk een nieuw aangifte systeem ontwikkeld (AGS) met

elektronische interfaces voor aangiften gebaseerd op het WCO data model (het is onbekend of deze interfaces conform het EU CDM zijn).

Let wel, het WCO data model en ook het EU CDM zijn geen datamodellen zoals dat in IT gebruikelijk is. Het betreft hier zogenaamde hiërarchische modellen, waar identieke informatiecomponenten op verschillende plaatsen in de hiërarchie kunnen voorkomen. Een bekend voorbeeld is een document als een AirWay Bill (AWB) of een Manifest dat respectievelijk meerder House AWBs en Bills of Lading (B/L) kan bevatten. Goederen kunnen op een Manifest worden opgenomen, maar ook op de B/L die daarbij hoort.

De Nederlandse douane heeft het initiatief genomen om het WCO Data model te ontwikkelen voor de ondersteuning van verschillende internationale conventies en wet- en regelgeving, zoals de Kyoto Conventie. Het ondersteunt bijvoorbeeld Marine Safety, Food Safety, Dangerous Goods, Supply Chain Security (SAFE framework), Basel Convention (omgeving), Phytosanitaire wetgeving en douane wetgeving. Daarmee is geeft dit model een overzicht van databehoeftes van alle toezichthouders voor internationaal goederenvervoer, zoals dat tot de vorming van de douane-unie ook door douane werd ingevuld. Dit model zou daarmee een ideale kandidaat zijn voor het inrichten van één (Single Window) data interface (met achterliggende IT systemen) tussen het bedrijfsleven en toezichthouders en handhavers die vanuit wetgeving een aangifteplicht van het bedrijfsleven formuleren.

Douane autoriteiten kunnen als lid van de WCO zogenaamde Information Packages ontvangen die ze verder kunnen toespitsen op hun implementatie van internationale wetgeving. Deze Information Packages ondersteunen bijvoorbeeld een procedure of een samenstel van procedures. Implementaties leiden altijd tot verschillen, aangezien het WCO data model en ook het EU CDM nog opties kent. Ook zijn deze modellen gebaseerd op versies van EDIFACT directories, die jaarlijks verschijnen (zie bijvoorbeeld [www.truugo.com/edifact](http://www.truugo.com/edifact)). Dit leidt tot verschillen in implementaties waar het bedrijfsleven aan moet voldoen.

Deze toezichthouders moeten dan wel over systemen beschikken om de data te verwerken; douane kent alleen het aangiftesysteem AGS en NVWA het CLIENT systeem voor import en export van landbouwgoederen en het TRACES (Trade Control and Expert System; Artikel 48, lid 3 van [Verordening \(EG\) nr. 1069/2009](#) (Verordening dierlijke bijproducten)) voor producten als vleesbeendermeel, dierlijk vet, etc. Het betreft hier de GN (Gecombineerde Nomenclatuur oftewel Harmonised Systems) codes 2310 10 en 2301 20, 0511 91 en 99. Het bijbehorende document vermeldt de volgende gegevens:

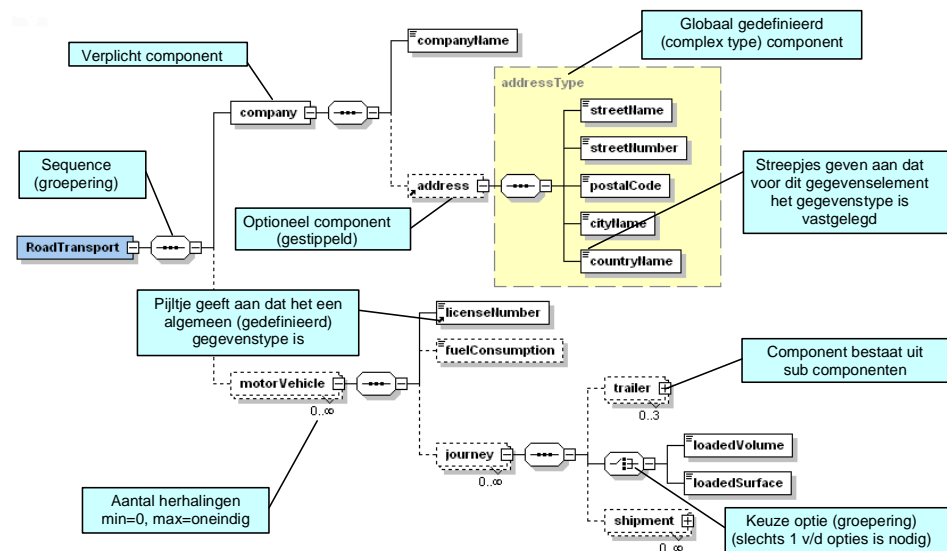
1. Lokaal referentienummer
2. Handelaren: verzender, geaddresseerde, plaats vna oorsprong/plaats van vangst met een erkennings – of registratienummer, land van oorsprong, plaats van bestemming (idem met erkennings – of registratienummer), land van bestemming
3. Product ('verzending'): aantal verpakkingen, aard en hoeveelheid, aard van de verpakking (inclusief een codelijst), temperatuur producten (3 keuzes), dieren/producten bestemd voor (keuzes: diervoeder, Farmaceutisch gebruik, technisch gebruik, overig)
4. Transport: vervoerder (inclusief een registratienummer), vervoermiddel (soort: vliegtuig, vaartuig, treinwagon, wegvoertug, andere; inclusief registratie), nummer zegel en nummer container
5. Route: doorvoer door lidstaten en doorvoer derde landen (derde land, punt van uitgang, punt van binnenkomst).
6. Ondertekening.

Eenzijds worden dus nog documenten gebruikt, anderszijds elektronische berichten al dan niet gebaseerd op (geharmoniseerde) data modellen. Daarnaast is in het EU FP7 SEC CORE project aangetoond dat (1) events gebruikt kunnen worden om aanvullende data bij andere bedrijven dan aangevers op te halen ('optional multiple filing', ontwikkeld door NL douane) of (2) er een volledige specificatie voor een samengesteld bericht gebruikt kan worden en het bedrijfsleven verantwoordelijk is voor de datakwaliteit (zogenaamde Waypoints ontwikkelde door HMRC – Her Majesty's Revenue and Customs).

## 2.2 Europese en nationale vervoersstatistieken

Het verzamelen van statistische informatie is op gebaseerd op verschillende wetten, zie <https://www.cbs.nl/nl-nl/deelnemers-enquetes/deelnemers-enquetes/bedrijven/meer-over-cbs-enquetes/handhaving/wet-regelgeving>. Statistieken worden op twee manieren samengesteld. De eerste is vanuit een formele aangifteplicht door het bedrijfsleven, de tweede is gebaseerd op enquetes. De formele aangifteplicht is gericht op de financiële – en sociale gegevens (werknemers, etc.) van bedrijven die gebaseerd is op wensen vanuit de politiek. Hiervoor wordt als onderdeel van Standaard Business Reporting (SBR) de standaard XBRL (XML Business Reporting Language) gebruikt met daarin een taxonomy van de gevraagde gegevens.

Voor wegvervoer verzamelt CBS gegevens voor Rijkswaterstaat (RWS – gemiddelde asdruk voor onderhoud van wegen), ministeries (o.a. naleving van het Kyoto verdrag), Eurostat (Europese vervoersstatistieken) en onderzoeksinstituten. In samenwerking met EVO en TLN is hiervoor een vragenlijst opgesteld die via het Internet in te vullen is. Daarnaast kunnen de gegevens ook in XML formaat worden aangeleverd vanuit Transport Management Systemen (TMS). Hier moeten gegevens over een voertuig, een rit en de vervoerde goederen worden opgenomen. CBS gebruikt deze gegevens ook voor controles, bijvoorbeeld tegen de registratie van RDW (Rijksdienst voor het Wegverkeer). Dit bericht is gebaseerd op een datastructuur. Een voorbeeld berichtstructuur is:



(bron: Message Implementation Guide CBS)

Dit bericht bevat onder 'shipment' alle gegevens van een zending. Deze berichten zijn voor verschillende toepassingen te gebruiken zoals Full Truck Load, distributieritten en overladen.

Naast het XML bericht om gegevens aan te leveren is er ook een opvraagbericht waarmee CBS een specifieke vraag aan een bedrijf kan formuleren, specifiek voor een aantal kentekens.

Het Centraal Bureau van Statistiek (CBS) hanteert vanaf 1967 de Nomenclature uniforme des marchandises pour les Statistiques de Transport, Revisée (NST/R). Deze is later (2007) vervangen door een nieuwere versie met een uitgebreidere classificatie, genaamd de NST. Het hiervoor genoemde bericht kan naast de NST code ook de HS-code bevatten of bij gevaarlijke goederen de ADR code (een aangever mag kiezen).

Het CBS heeft een uitgebreide begrippenlijst van het wegtransport (2015; <https://www.cbs.nl/nl-nl/publicatie/2015/43/begrippenlijst-wegtransport-en-logistiek>).

Statische informatie is op te vragen via Statline en open data via data.overheid.nl. Via Statline is ook informatie te verkrijgen over de binnenvaart en containeroverslag. Het is niet duidelijk wie de bronnen zijn van die data en hoe die data wordt aangeleverd.

### 2.3 Infrastructuurbeheerders

Rijkswaterstaat (RWS) is verantwoordelijk voor de veiligheid en doorstroming van het hoofdwegennetwerk, de provinciale wegen en hoofd – en provinciale vaarwegen. Gemeentelijke wegen en vaarwegen vallen onder het beheer van gemeenten.

Alle verkeersgegevens van alle wegen worden verzameld en centraal ontsloten via het Nationaal Data Warehouse (NDW). Deze gegevens zijn internationaal ontsloten via de DATEX II standaard, waarbij NDW als National Contact Point (NCP) voor Nederlandse verkeersinformatie functioneert.

Voor de binnenvaart gebruikt RWS verschillende technieken en systemen, vanuit de zogenaamd RIS Directive (River Information Systems):

- AIS (Automatic Identification System) voor de lokalisatie van binnenvaartschepen. AIS dient verplicht geactiveerd te zijn als binnenvaartschippers lading vervoeren.
- Binnenvaart Informatie en Communicatie Systeem (BICS) voor uitwisselen van gestructureerde gegevens met binnenvaartschepen. Dit zijn bijvoorbeeld aangiften voor gevaarlijke lading en notificatie naar schippers. De BICS berichten zijn gebaseerd op berichten voor aangifte van gevaarlijke lading met havenautoriteiten.

Daarnaast experimenteert RWS in verschillende Europese projecten met corridor management systemen om snelheden van binnenvaartschepen optimaal af te stemmen aan het gebruik van sluizen, gebaseerd op het reisschema van die binnenvaartschepen.

RDW is niet bekend met de aard het vervoermiddel en de aard van de goederen bij goederenvervoer over de weg. Zoals eerder aangegeven, krijgt RWS gegevens van CBS voor asdrukberekening.

ProRail heeft de verantwoordelijkheid voor het railnetwerk. Om het gebruik van het railnetwerk te reguleren is de zogenaamde TAF/TSI (Telematics Applications for Freight / Telematic System Interface) standaard. Deze wordt toegepast voor het toekennen van internationale treinpaden voor vrachttransport via een centraal



systeem van Railnet Europe (RNE). Nationaal kan ProRail zelf deze paden toekennen. Vervoer van gevaarlijke stoffen door Nederland gaat primair via de Betuweroute, waarnaast elke route een maximum heeft voor vervoer van gevaarlijke stoffen, conform de wet vervoer gevaarlijke stoffen (zie verder) en het Basisnet (zie het Kenniscentrum InfoMil voor ondersteuning van omgevingsbeleid met een specificatie van het Basisnet). Voor goederenvervoer wordt een eigen goederencodering gebruikt, de NHM code. Deze bevat een samenstelling van de goederen en geeft daarmee een indicatie van gevaarklasse. ProRail deelt data met verladers, vervoerders, veiligheidsregio's en overheden. Vervoerders dienen de ladingsgegevens van een trein aan te leveren aan ProRail naar het systeem Online Vervoer Gevaarlijke Stoffen (OVGS) in XML formaat. Dit XML formaat bevat de wagenlijst van een trein met de genoemde goederencoderingen. De link naar implementatiegids voor dit bericht is: [https://www.prorail.nl/sites/default/files/prc331\\_handleiding\\_aanleveren\\_beladinggegevens\\_versie\\_6.0\\_dd\\_15jan2016.pdf](https://www.prorail.nl/sites/default/files/prc331_handleiding_aanleveren_beladinggegevens_versie_6.0_dd_15jan2016.pdf)

## 2.4 Havenautoriteiten

De havenautoriteiten zijn meestal onderdeel van een gemeente. Het betreft:

- Havenbedrijf Rotterdam (HbR)
- Havenbedrijf Amsterdam (HbA)
- Groningen Seaports (Delfzijl en de Eemshaven)
- Zeeland Seaports voor de havens van Vlissingen en Terneuzen
- Havenschap Moerdijk

De havenautoriteiten bieden havenbekkens en – kades voor zee- en binnenvaart alsook industriegebieden in de directe omgeving van havenbekkens aan. De investerings- en beheerskosten worden gedekt door inkomsten uit havengeld en verhuur of verkoop van terreinen. De Nederlandse staat is in beginsel verantwoordelijk voor het infrastructuurnetwerk: maritieme toegangswegen, binnenvaartwegen, wegen en spoorwegen. Havenautoriteiten dragen veelal zelf de kosten voor verbetering en onderhoud van maritieme vaarwegen.

Voor het handhaven van de veiligheid in de havenbekkens en de – kades dienen rederijen aangifte te doen van aankomst van zeeschepen en gevaarlijke lading aan boord. Hiervoor zijn berichtenspecificaties (de zogenaamde Protect berichten) opgesteld die bijvoorbeeld via Portbase naar HbR worden verzonden. Groningen – en Zeeland Seaports hebben eigen systemen met koppelingen. Gevaarlijke stoffen zijn gebaseerd op de UN regelgeving.

## 2.5 Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

ILT, ontstaan door uit de fusie van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) en VROM Inspectie na het samenvoegen van de ministeries Verkeer en Waterstaat en VROM, houdt toezicht op de naleving van de wet- en regelgeving vervoer gevaarlijke stoffen. IVW was al een fusie van de Rijksverkeersinspectie, de Scheepvaartinspectie, de Nederlandse Luchtvaartautoriteit, de handhavingdienst Luchtvaart en de Rijksdienst voor Radiocommunicatie, waarbij de laatste is overgegaan naar het ministerie van economische zaken en verder is gegaan als het agentschap Telecom.

Voor goederenvervoer relevante sectoren van ILT zijn: binnenvaart, vrachtverkeer, luchtvaart, rail en zeevaart. Voor elk van deze sectoren is ILT verantwoordelijk voor de handhaving, veelal in samenwerking met politie, gebaseerd op wetgeving als de Binnenvaartwet met zijn Europese regelgeving. Toezicht van ILT is vooral gericht op technische voorschriften voor voer- en vaartuigen, voorschriften voor bemanning, etc. en alleen voor gevaarlijke lading (m.u.v. de binnenvaart, dit is bij RWS belegd).

ILT is bijvoorbeeld wel verantwoordelijk voor toezicht van vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht, conform het 'Besluit vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht', over het spoor volgens de 'Wet vervoer gevaarlijke stoffen' en 'Besluit vervoer gevaarlijke stoffen', zeescheepvaart conform het Netherlands Regulatory Framework (NeRF; [puc.overheid.nl/nsi/](http://puc.overheid.nl/nsi/)). Toezicht vindt plaats volgens inspecties, waarbij inspecties risicogestuurd kunnen zijn. Voor dit laatste dienen bij inkomende lading met zeeschepen de relevante ladingsgegevens aangeleverd te worden. Hiervoor kan ILT ook ontheffingen verlenen.

Voor de sector vrachtverkeer vinden naast inspecties van voertuigen, gevaarlijke lading en rijtijdenbesluit ook inspecties vanuit de cabotage wetgeving en belading plaats. De inspecties van gevaarlijke lading vallen onder Wet vervoer gevaarlijke stoffen (WVGS), het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen (Bvgs) en in de Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen (VLG), conform de ADR regelgeving en codering. Cabotageregels voor beroepsgoederenvervoer zijn vastgelegd in de Wet Wegvervoer Goederen en de Europese Verordening 1072/2009/RG.

## 2.6 Overige organisaties

Wegvervoer kent een aantal vergunningen (waaronder die voor afvalstoffen), deze worden verstrekt door het NIWO (Nationale en Internationale Wegvervoer Organisaties) conform wet- en regelgeving. ILT controleert of een wegvervoerder over de juiste vergunningen beschikt.

Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) voert een registratie van voertuigen en functioneert als National Contact Point voor deze registratie naar andere lidstaten (Eucaris netwerk).

## 2.7 Overzicht wetgeving

Voor het vervoer van goederen zijn meerdere wetten van kracht, waarbij er ook deels onderscheid is per modaliteit (spoor, weg, binnenvaart, lucht & maritiem).

De uitwerking van elke wet richting benodigde informatie elementen om de wet te handhaven is uitgewerkt in de bijlage. Hier is een kort overzicht van de wet, informatie element, uitvoeringsinstantie. Hieronder een tabel van de meegenomen wetten, verordeningen en richtlijnen.

Nederlandse Wetgeving
Arbeidstijdenbesluit vervoer weg
Wet wegvervoer goederen
Wet vervoer gevaarlijke stoffen
VERORDENING (EG) nr. 1072/2009 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg
VERORDENING (EG) nr. 1071/2009 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad
VERORDENING No. 11 ter uitvoering van artikel 79, lid 3, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap betreffende de opheffing van discriminaties inzake vrachtprijzen en vervoervoorwaarden
RICHTLIJN 92/106/EEG VAN DE RAAD van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen Lid-Staten
Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen
VERORDENING (EU) Nr. 1305/2014 VAN DE COMMISSIE van 11 december 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem telematicatoepassingen voor goederenvervoer van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 62/2006
RICHTLIJN 92/106/EEG VAN DE RAAD van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen Lid-Staten
RICHTLIJN 2005/44/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap
VERORDENING (EU) NR. 164/2010 VAN DE COMMISSIE van 25 januari 2010 betreffende de technische specificaties voor elektronische scheepsrapportering voor de binnenvaart als bedoeld in artikel 5 van Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap
Regeling meldings- en informatieplicht vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2015/1998 VAN DE COMMISSIE van 5 november 2015 tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart

RICHTLIJN 2010/65/EU VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten en tot intrekking van Richtlijn 2002/6/EG

Wet vervoer over zee

Tabel 1 Overzicht wetgeving gerelateerd aan vervoer & transport

|

## 3 Inzichten en Conclusies

De centrale vraag die is beantwoord in dit rapport:

*Welke databehoeftes is er in wetgeving geformuleerd?*

De verschillende wetten en verordeningen zijn weergegeven, waarna een verdiepingslag is toegepast waarin de verschillende uitvoeringsinstanties (overheid) zijn beschreven met daarbij een deel hoe ze zijn gevormd. Seculier is in de bijlage een aanzet gemaakt van de databehoeftes van de overheid. Dit alles geeft een antwoord op de vraag naar de databehoeftes in de huidige wetgeving, maar het antwoord is nog niet volledig.

### 3.1 Digitaliseren van papier

Er zijn al verschillende oplossingen om gegevens elektronisch te delen tussen het bedrijfsleven en de overheid. Douane is hiervoor het meest geavanceerd voor de afhandeling van goederenstromen via zee- en luchthavens, inclusief import en export. Daarnaast heeft CBS een volledig elektronisch interface voor rapportage vanuit TMS-en om statistische informatie te verzamelen en ook aan te leveren aan bijvoorbeeld Eurostat en RWS.

Er zijn verschillende manieren om data tussen bedrijfsleven en overheidsinstantie uit te wisselen. Aangiftes zoals douane-aangiftes zijn de meest bekende manieren. Deze zijn push gebaseerd, hoewel douane voor extra informatie ook de pull methode hanteert. Dit wordt ook wel optional multiple filing genoemd: een onderneming kan door vrijwillig aanleveren van extra data risico-analyse bij douane verbeteren om zo te komen tot gericht toezicht.

Veelal is het huidige toezicht en handhaving gebaseerd op het vervangen van papieren documenten met elektronische, gestructureerde berichten. De data elementen van deze documenten zijn veelal vastgelegd in wetgeving of hun implementatierichtlijn. Denk bijvoorbeeld aan het Enig Document (SAD: Single Administrative Document) dat de basis is voor douane-aangifte. Bij ondersteuning met IT systemen zijn dit soort documenten veelal uitgebreid, aangezien deze IT systemen meer functionaliteit kunnen leveren en ook gedetailleerdere data nodig hebben. Dit heeft geresulteerd in aanpassing van wetgeving met verdere eisen aan databehoeftes. Het voorbeeld van het ED is ook toepasbaar op andere documenten als vrachtbrieven.

Douane heeft een mooi voorbeeld van systemen en informatieverstrekking in hun handboek staan. Hierin staat alles duidelijk beschreven voor degene die goederen importeert en/of exporteert.

Dit alles heeft geleid tot dit onderzoek om inzicht te creëren in de bestaande wetgeving en de daaraan benodigde gegevensverstrekking aan overheidsinstanties.

### 3.2 Informatiebehoefte overheid en mogelijke vervolgstappen

In de bijlage is er een eerste aanzet gemaakt van de huidige geldende wetgeving. En een destillatie naar de verschillende informatie elementen uitgevoerd. Dit kan als start dienen voor een bredere discussie. In eerste instantie om het overzicht te vervolledigen, zodat het bedrijfsleven en tevens de overheid via een simpel en duidelijk overzicht weet welke informatie elementen voor welke wet dient te worden aangeleverd en welke uitvoeringsinstantie verantwoordelijk is.

Een mogelijk vervolg, is het bepalen welke informatie al digitaal kan worden aangeleverd. Met deze informatie kan worden gekeken naar duplicatie informatie elementen om zo foutieve informatieverstrekking te voorkomen. En tevens de administratieve last van organisaties te verminderen.

Momenteel is het met name vanuit organisaties vooral een push van informatie richting de overheid. Veel organisaties hebben bijvoorbeeld als fleet & transport management systemen voor intern gebruik. Er zou ook een discussie kunnen worden opgestart, waarbij niet alle informatie naar overheid via een push-mechanisme wordt gestuurd, maar via een pull. Organisaties zetten de benodigde data klaar om aan wet- & regelgeving te voldoen, waarbij de overheid eenmalig de data ophaalt. En de informatie bij de juiste uitvoeringsinstanties terecht laat komen.

## 4 Bijlagen

1. Transport mode	2. Informatie behoefte	3. Relevante wet / uitvoeringsbesluit	4. Uitvoeringsinstantie	5. Via TMS/FMS/ Digitaal mogelijk beschikbaar
<b>Weg</b>	De bestuurderskaart (als u daarvan de houder bent).	<b>Arbeidstijdenbesluit vervoer weg</b>	ILT	Ja
	De registratiebladen van de dagen waarop met een analoge tachograaf wordt gereden.	"		Ja
	Digitale tachograaf gegevens.	"		Ja
	Bestuurder	"		Ja
	Vrachtauto / Kenteken	"		Ja
	CEMT vergunning	<b>Wet wegvervoer goederen</b>	NIWO	
	Vrachtauto - motorvoertuig of een samenstel van voertuigen, dat uitsluitend wordt gebruikt voor vervoer van goederen.	"		Ja
	De overlegging van een niet ouder dan twee maanden zijnde met het oog op de uitoefening van de functie van wegvervoerder verleende verklaring omtrent het gedrag	"		
	De NIWO meldt aan Onze Minister na ontvangst van de daartoe strekkende melding van de vervoerder, welke één of meer natuurlijke personen de vervoerder als vervoersmanagers heeft aangewezen	"		Ja
De NIWO meldt aan Onze Minister de naam van een vervoersmanager die zij ingevolge de beroepsverordening voor het wegvervoer vanwege het niet voldoen aan de betrouwbaarheidseis, ongeschikt heeft verklaard om de leiding te hebben over de vervoeractiviteiten van een vervoerder.	"		Ja	

Vrachtbrief verplicht (CMR)- De plaats en datum van opmaken van de vrachtbrief. - Naam en vestigingsplaats, land van de afzender, vervoerder en ontvanger. - De plaats en datum waar de goederen geladen worden. - De plaats waar de goederen gelost moeten worden. - De aard en het aantal van de colli. - De wijze van verpakking. - De omschrijving van de goederen. - Eventuele bijzondere kenmerken. - Het bruto gewicht of een andere hoeveelheidsaanduiding . - Handtekeningen van de betrokkenen (afzender, vervoerder, ontvanger)	" "		Ja
het vervoermiddel,	<b>Wet vervoer gevaarlijke stoffen</b>	ILT	Ja
de vervoerde stoffen,	"		Ja
de bij het vervoer betrokken personen,	"		Ja
de wijze van vervoeren,	"		Ja
de verpakkingen, of	"		Ja
de melding voorafgaande aan het verrichten van een handeling als bedoeld in artikel 2, eerste lid.	"		Ja
de toegestane duur van oponthoud en onderbrekingen tijdens het vervoer;			Ja
de samenstelling of de snelheid van de trein.			Ja
naam, adres en handtekening van de opdrachtgever;	<b>VERORDENING (EG) nr. 1072/2009 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijk e regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg</b>		Ja
naam, adres en handtekening van de vervoerder;	"		Ja



naam, adres en handtekening van de geadresseerde en de datum van levering, wanneer de goederen zijn geleverd;	"		Ja
plaats en datum van overname van de goederen en plaats van levering;	"		Ja
handelsbenaming van de goederen, verpakkingsmethode en, in het geval van gevaarlijke goederen, de algemeen erkende beschrijving ervan, het aantal verpakkingen en hun bijzondere merktekens en nummers;	"		Ja
de brutomassa of de anderszins uitgedrukte hoeveelheid van de goederen;	"		Ja
de kentekenplaten van de motorvoertuigen en aanhangwagens.	"		Ja
de contractuele voorwaarden van het vervoer;	"		Ja
de afmetingen en gewichten van voertuigen	"		Ja
de voorschriften inzake het vervoer van sommige categorieën goederen, met name gevaarlijke goederen, bederfelijke levensmiddelen en levende dieren;	"		Ja
de rij- en rusttijden;	"		Ja
belasting over de toegevoegde waarde (btw) op vervoerdiensten	"		
de naam en de rechtsvorm van de onderneming;	<b>VERORDENING (EG) nr. 1071/2009 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerder te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad</b>		
het adres van haar vestiging	"		

de namen van de vervoersmanagers die zijn aangewezen om te voldoen aan de vereisten inzake betrouwbaarheid en vakbekwaamheid of, in voorkomend geval, de naam van een juridische vertegenwoordiger;	"		
de aard van de vergunning, het aantal voertuigen waarop de vergunning betrekking heeft en in voorkomend geval het serienummer van de communautaire vergunning en de voor eensluidend gewaarmerkte afschriften	"		
het aantal, de categorie en het type ernstige inbreuken als bedoeld in artikel 6, lid 1, onder b), die de afgelopen twee jaar hebben geleid tot een veroordeling of sanctie;	"		
de namen van de personen die de afgelopen twee jaar ongeschikt zijn verklaard om de leiding te hebben over de vervoersactiviteiten van een onderneming zolang de betrouwbaarheidsstatus van deze personen niet is hersteld overeenkomstig artikel 6, lid 3, alsmede de toepasselijke rehabilitatiemaatregelen.	"		
	<b>VERORDENING No. 11 ter uitvoering van artikel 79, lid 3, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap betreffende de opheffing van discriminaties inzake vrachtprijzen en vervoervoorwaarden</b>		
naam en adres van de afzender	"		Ja
aard en gewicht van de goederen	"		Ja
plaats waar en datum waarop de goederen voor vervoer zijn aangenomen	"		Ja
plaats van aflevering der goederen,	"		Ja
te volgen route of afstand, voor zover deze een prijs, welke verschilt van de normaal toegepaste vrachtprijs, rechtvaardigen	"		Ja
eventueel punten van grensoverschrijding.	"		Ja

	de verkeersverbindingen waarbij van gecombineerd vervoer gebruik wordt gemaakt	<b>RICHTLIJN 92/106/EEG VAN DE RAAD van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen Lid-Staten</b>	CBS	
	het aantal zendingen van voertuigen (een samenstel wordt als één voertuig gerekend)		CBS	
	wissellaadbakken en containers over de verschillende verkeersverbindingen		CBS	
	de vervoerde 'hoeveelheid in ton		CBS	
	de verrichte prestaties in ton/km.		CBS	
<b>Spoor</b>	wagonnummer;	<b>Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen</b>	Prorail?	Ja
	datum en tijdstip van de controle;			Ja
	geconstateerde onregelmatigheden;			Ja
	eventueel genomen maatregelen.			Ja
	naam en adres van de afzender	<b>VERORDENING No. 11 ter uitvoering van artikel 79, lid 3, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap betreffende de opheffing van discriminaties inzake vrachtprijzen en vervoervoorwaarden</b>		Ja
	aard en gewicht van de goederen			Ja
	plaats waar en datum waarop de goederen voor vervoer zijn aangenomen			Ja

plaats van aflevering der goederen,			Ja
te volgen route of afstand, voor zover deze een prijs, welke verschilt van de normaal toegepaste vrachtprijs, rechtvaardigen			Ja
eventueel punten van grensoverschrijding.			Ja
de verkeersverbindingen waarbij van gecombineerd vervoer gebruik wordt gemaakt	<b>RICHTLIJN 92/106/EEG VAN DE RAAD van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen Lid-Staten</b>	CBS	
het aantal zendingen van voertuigen (een samenstel wordt als één voertuig gerekend)		CBS	
wissellaadbakken en containers over de verschillende verkeersverbindingen		CBS	
de vervoerde 'hoeveelheid in ton		CBS	
de verrichte prestaties in ton/km.		CBS	
— informatie over het pad, — treinritinformatie op overeengekomen meldpunten, met inbegrip van ten minste de vertrek-, overdrachts- en aankomstpunten van het gecontracteerde vervoer, — de geschatte tijd van aankomst op de eindbestemming, met inbegrip van rangeerterreinen en intermodale terminals, — verstoring van de dienst. Zodra de hoofdspoorwegonderneming kennis krijgt van een verstoring van de dienst, brengt zij de klant hiervan tijdig op de hoogte.	<b>VERORDENING (EU) Nr. 1305/2014 VAN DE COMMISSIE van 11 december 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem telematicatoepassingen voor goederenvervoer van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 62/2006</b>		Ja
wanneer de wagons vertrokken zijn uit of aangekomen zijn bij bepaalde stations (punt 4.2.7: Wagonbewegingen) of — wanneer de verantwoordelijkheid voor de wagons van de ene spoorwegonderneming op de andere is overgedragen (punt 4.2.8: Overdrachtsrapportage).			Ja

	— om de productieplanning op middellange termijn gedetailleerder uit te voeren en — om strategische simulaties en capaciteitsstudies (bijvoorbeeld netwerkanalyses, definities van rangeerterreinen, alsmede dienst-, opstel- en andere sporen of rollendmaterieelplanningen) uit te voeren maar bovenal — om de kwaliteit van de vervoersdiensten en hun productiviteit te verbeteren (punt 4.2.9: Gegevensuitwisseling voor kwaliteitsverbetering).			
	— vrachtbriefgegevens, — aanvraag voor toewijzing van een treinpad, — trein gereedmaken, — treinritprognose, — ontregelingsinformatie, — verwachte overdrachtstijdaankomsttijd van wagons/intermodale eenheden, — wagonbewegingen, — overdrachtsrapportage, gegevensuitwisseling voor kwaliteitsverbetering, — de voornaamste referentiegegevens			Ja
	— informatie over afzender en geadresseerde, — informatie over de vervoersweg, — identificatie van de zending, — informatie over de wagon, — informatie over plaats en tijd. — ladinggewicht (bruto), — GN/GS-nummer, — veiligheidsinformatie (gevaarlijke stoffen), — vervoerseenheden			Ja
	— Kennisgeving van vrijgave van een wagon — Kennisgeving van vertrek van een wagon — Wagon op rangeerterrein aangekomen — Wagon van rangeerterrein vertrokken — Bericht over wagon met gebreken — Bericht wagon aangekomen — Kennisgeving van geleverde wagon — Rapportage inzake wagonoverdracht: wordt afzonderlijk beschreven in punt 4.2.8 (Overdrachtsrapportage).			Ja
	Referentiegegevens: identificatie van rollend materieel, — compatibiliteit met de infrastructuur, — laadkarakteristieken, — remkarakteristieken, — onderhoudsgegevens, — milieukarakteristieken			Ja
<b>Water</b>	naam en adres van de afzender	<b>VERORDENING No. 11 ter uitvoering van artikel 79, lid 3, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap betreffende de opheffing van discriminaties inzake vrachtprijzen</b>		Ja

	en vervoervoorwaarden		
aard en gewicht van de goederen			Ja
plaats waar en datum waarop de goederen voor vervoer zijn aangenomen			Ja
plaats van aflevering der goederen,			Ja
te volgen route of afstand, voor zover deze een prijs, welke verschilt van de normaal toegepaste vrachtprijs, rechtvaardigen			Ja
eventueel punten van grensoverschrijding.			Ja
de verkeersverbindingen waarbij van gecombineerd vervoer gebruik wordt gemaakt	<b>RICHTLIJN 92/106/EEG VAN DE RAAD van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen Lid-Statens</b>	CBS	
het aantal zendingen van voertuigen (een samenstel wordt als één voertuig gerekend)		CBS	
wissellaadbakken en containers over de verschillende verkeersverbindingen		CBS	
de vervoerde 'hoeveelheid in ton		CBS	
de verrichte prestaties in ton/km.		CBS	
alle relevante gegevens over de binnenvaart en reisplanning op de binnenwateren minstens in een toegankelijk elektronisch formaat ter beschikking stellen van de RIS-gebruikers	<b>RICHTLIJN 2005/44/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap</b>		

	<p>verzekeren dat voor al hun binnenwateren die overeenkomstig de classificering van Europese binnenwateren tot klasse Va of hoger behoren, naast de onder a) vermelde gegevens ook elektronische navigatiekaarten geschikt voor navigatiedoeleinden beschikbaar zijn voor de RIS-gebruikers</p>			
	<p>de bevoegde instanties in staat stellen om elektronische scheepsrapporten over de vereiste gegevens betreffende schepen te ontvangen, voorzover scheepsrapportering krachtens de nationale of internationale regelgeving vereist is. In het geval van grensoverschrijdend vervoer wordt deze informatie doorgestuurd naar de bevoegde instanties van de naburige lidstaat. De verzending van deze data moet zijn afgerond alvorens de schepen de grens bereiken;</p>			
	<p>erzekeren dat de berichten aan de scheepvaart, met inbegrip van meldingen van de waterstand (of maximaal toegestane diepgang) en van ijsvorming op hun binnenwateren, doorgeven in gestandaardiseerde, gecodeerde en downloadbare berichten.</p>			
	<p>1) Rapportering over (gevaarlijke) goederen (IFTDGN) — ERINOT  2) Lijst van passagiers en bemanningsleden (PAXLST)  3) ERINOT-antwoord- en -ontvangstbericht (APERAK) — ERIRSP  4) Kadebeheer en havenaanmelding (BERMAN)</p>	<p><b>VERORDENING (EU) NR. 164/2010 VAN DE COMMISSIE van 25 januari 2010 betreffende de technische specificaties voor elektronische scheepsrapportering voor de binnenvaart als bedoeld in artikel 5 van Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap</b></p>		
<b>Lucht</b>	<p>De melding vindt zo nauwkeurig mogelijk plaats en bevat alle met betrekking tot het voorval relevante informatie. De melding bevat, voor zover</p>	<p><b>Regeling meldings- en informatieplicht vervoer gevaarlijke</b></p>		

op het moment waarop de melding wordt opgesteld bekend, in ieder geval de volgende gegevens:	<b>stoffen door de lucht</b>		
- de datum waarop het voorval plaatsvond;			Ja
- de plaats van het voorval en, indien van toepassing, het vluchtnummer en de vluchtdatum van de vlucht;			Ja
- een omschrijving van de goederen en het referentienummer van de luchtvrachtbrief, postzak, bagagelabel, vliegticket, e.d.;			Ja
- de naam van de gevaarlijke stof, zijnde de PSN, inclusief indien van toepassing de technische naam, en het UN- nummer zoals aangegeven in de Technische Voorschriften, tabel 3.1;			Ja
- de klasse en voor zover van toepassing de divisie van de gevaarlijke stof alsmede het secundair risico van die stof;			Ja
- indien van toepassing, type van de verpakking en het verpakkingskeurmerk;			Ja
- hoeveelheid van de betrokken stof;			Ja
- naam en adres van de verlader of de passagier;			Ja
- mogelijke oorzaak of oorzaken van het voorval;			Ja
- naar aanleiding van het voorval genomen acties;			Ja
- eerder naar aanleiding van het voorval gedane melding of meldingen.			Ja
· De melding bevat de naam, de functie, het adres en telefoonnummer van degene die de melding heeft gedaan.			Ja
— de bedrijfsgegevens, inclusief het bona fide bedrijfsadres, en — de aard van de activiteiten, en — de contactgegevens, inclusief die van de personen die verantwoordelijk zijn voor de beveiliging, en — het btw-nummer of het handelsregisternummer, en — indien de vrijstelling van punt 6.5.2, onder b), van toepassing is: het AEO-certificaat.	<b>UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2015/1998 VAN DE COMMISSIE van 5 november 2015 tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart</b>		



Zee	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afschriften van de relevante documenten en genomen foto's dienen met de melding te worden meegestuurd of in geval van elektronische melding hetzij elektronisch te worden meegezonden hetzij onverwijld te worden toegestuurd.</li> </ul>	<b>RICHTLIJN 2010/65/EU VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteit en voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten en tot intrekking van Richtlijn 2002/6/EG</b>	Rijkswaterst aat zorgt voor de implementa tie & uitvoering. Andere partners NCA SafeSeaNet, zeehavenpol itie, e- Douane	
	<p>Aangifte van de lading – FAL-formulier 2 bij aankomst:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• naam en IMO-nummer van het schip</li> <li>• vlaggenstaat van het schip</li> <li>• naam van de gezagvoerder</li> <li>• roepnaam</li> <li>• haven van laden</li> <li>• haven waar rapport is opgesteld</li> <li>• identificatie van de container(s), wanneer van toepassing; merken en nummers; aantal en soort van de colli; hoeveelheid en omschrijving van de goederen of, indien beschikbaar, de HS-code25</li> <li>• transportdocumentnummers voor lading die in de desbetreffende haven moet worden gelost</li> <li>• havens waar de aan boord gebleven lading zal worden gelost</li> <li>• oorspronkelijke haven(s) van verzending bij goederen die onder een document voor multimodaal vervoer of vrachtbrieven worden verzonden.</li> </ul> <p>b. bij vertrek:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• naam en IMO-nummer van het schip</li> <li>• vlaggenstaat van het schip</li> <li>• naam van de gezagvoerder</li> <li>• roepnaam</li> <li>• haven van lossen</li> <li>• met betrekking tot goederen die in de desbetreffende haven zijn ingeladen: identificatie van de container(s), wanneer van toepassing; merken en nummers; aantal en soort van de colli; hoeveelheid en omschrijving van de goederen</li> <li>• transportdocumentnummers voor lading die in de desbetreffende haven is ingeladen.</li> </ul>	"		

<p>Aangifte van de scheepsvoorraad – FAL-formulier 3 De aangifte van de scheepsvoorraad is het basisdocument bij aankomst en vertrek dat de door het openbaar gezag verlangde gegevens met betrekking tot de scheepsvoorraad bevat.</p>	"		
<p>Aangifte van de persoonlijke eigendommen van de bemanning – FAL-formulier 4 Niet verplicht</p>	"		
<p>Bemanningslijst – FAL-formulier 5</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• naam en IMO-nummer van het schip</li> <li>• vlaggenstaat van het schip</li> <li>• roepnaam</li> <li>• achternaam</li> <li>• voornamen</li> <li>• nationaliteit</li> <li>• rang of klasse</li> <li>• geboortedatum en -plaats</li> <li>• soort en nummer van het identiteitsbewijs</li> <li>• haven en datum van aankomst</li> <li>• laatste aanloophaven.</li> </ul>	"		Ja
<p>Passagierslijst – FAL-formulier 6</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• naam en IMO-nummer van het schip</li> <li>• roepnaam</li> <li>• vlaggenstaat van het schip</li> <li>• achternaam</li> <li>• voornamen</li> <li>• nationaliteit</li> <li>• geboortedatum</li> <li>• geboorteplaats</li> <li>• soort identiteitsbewijs dat door de passagier wordt overgelegd</li> <li>• serienummer van het identiteitsbewijs</li> <li>• haven van inscheping</li> <li>• haven van ontscheping</li> <li>• haven en datum van aankomst van het schip</li> <li>• transitpassagier of niet.</li> </ul>	"		Ja

Manifest van gevaarlijke stoffen – FAL-formulier 7 <ul style="list-style-type: none"> <li>• naam van het schip</li> <li>• roepnaam</li> <li>• IMO-nummer</li> <li>• vlaggenstaat van het schip</li> <li>• naam van de gezagvoerder</li> <li>• reisreferentie</li> <li>• haven van laden</li> <li>• haven van lossen</li> <li>• scheepsagent</li> <li>• boekings/referentienummer</li> <li>• merken en nummers             <ul style="list-style-type: none"> <li>– containeridentificatienummer(s)</li> <li>– kenteknummer(s) van de voertuigen</li> </ul> </li> <li>• aantal en soort van de colli</li> <li>• juiste vervoersnaam</li> <li>• klasse</li> <li>• VN-nummer</li> <li>• verpakkingsgroep</li> <li>• bijkomend(e) risico('s)</li> <li>• vlampunt (in °C, c.c.)</li> <li>• mariene-milieuverontreinigende stof</li> <li>• massa (kg) – bruto/netto</li> <li>• noodmaatregelen en procedures (EmS)</li> <li>• plaats waar lading aan boord is gestuwd.</li> </ul>	"		Ja
	<b>Wet vervoer over zee</b>		
Lijnvervoersdienst	"		Ja
Schip (naam, minimale en maximale vervoerscapaciteit, sloopstijpe)	"		Ja
Vertrek punt - Bestemming	"		Ja
Verlader (organisatie of individueel)	"		Ja
Vervoertarief	"		Ja
Vervoercondities	"		Ja
Aantal afvaarten (minimaal / maximaal)	"		Ja
Ladingverdeling	"		Ja

