

Een analyse naar de wettelijke informatiebehoefte van de overheid in het goederenvervoer

ten behoeve van de ontwikkeling naar papierloos transport

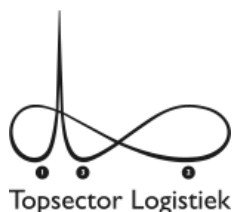
Datum
Status

30 april 2019
Rapportage behorende bij werktabel Papierloos
Transport versie 300419



Colofon

Uitgevoerd in het kader van



Uitgevoerd door



Jeroen Krapels

Datum

30 april 2019

Status

Rapportage behorende bij werktabel Papierloos Transport versie 300419

Versienummer

0.7

In samenwerking met

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat Luchtvaart en Maritieme zaken DGLM

Met medewerking van

Centraal Bureau voor de Statistiek
Belastingdienst/ Douane
Havenbedrijf Rotterdam – divisie Havenmeester
Inspectie Leefomgeving en Transport – Afvalstoffen
Inspectie Leefomgeving en Transport – Vervoer gevaarlijke stoffen
Inspectie Leefomgeving en Transport – Wegvervoer
Inspectie Leefomgeving en Transport - Zeevaart
Inspectie Leefomgeving en Transport - Binnenvaart
Inspectie Leefomgeving en Transport – Spoorvervoer
Inspectie Leefomgeving en Transport – Luchtvaart
Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid
Koninklijke Marechaussee
Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit
Rijksdienst voor het Wegverkeer
Rijkswaterstaat
Inspectie Volksgezondheid, Welzijn en Sport
Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie NIWO

Inhoud	Pagina
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding, doel en scope	5
1.2 Werkmethodiek	6
1.3 Leeswijzer	7
1.4 Toelichting structuur wet-regelgeving	8
Hoofdstuk 2 Ontwikkelingen en initiatieven m.b.t. digitalisering van het goederenvervoer	10
2.1 Ontwikkelingen	10
2.1.1 Algemene Verordening Gegevensbescherming	10
2.1.2 Modernisering Algemene Wet Bestuursrecht en implementatie Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer	12
2.1.3 Stelsel van Overheidsgegevens en NORA	13
2.1.4 eFTI – Verordening electronic Freight Transport Information	14
2.1.5 EMSWe - Verordening European Maritime Single Window environment	14
2.1.6. Europees systeem voor reisinformatie en -autorisatie (ETIAS)	15
2.1.7 Single Digital Gateway	15
2.2 Initiatieven op gebied van digitalisering goederenvervoer	16
Hoofdstuk 3 Analyse kernvragen	20
3.1 Toelichting opzet werktabel	20
3.2 Overheden in de goederenvervoerketen	21
3.3 Wettelijke informatiebehoefte	23
3.4 Digitale gegevensuitwisseling huidige praktijk en wijze van uitwisseling	26
3.5 Niet-digitale gegevensuitwisseling huidige praktijk	27
3.6 Overige vragen	27
Hoofdstuk 4 Aanbevelingen tot vervolg	28
Referentie	32

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding, doel en scope

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft 30 november 2018 de *Digitale transport strategie goederenvervoer* aan de Tweede Kamer aangeboden. De strategie bevat het lange termijnplan van het ministerie om samen met andere ministeries en bedrijven optimaal te kunnen profiteren van de mogelijkheden die digitalisering aan het goederenvervoer biedt. De doelstellingen zijn de volledige en gestroomlijnde digitalisering van multimodaal goederenvervoer en een toekomstbestendige digitale infrastructuur voor een vlot, veilig en duurzaam goederenvervoer in Nederland en met haar handelspartners.

Om de doelstellingen van de strategie te bereiken zullen de huidige knelpunten die volledige digitalisering van goederenvervoer belemmeren moeten worden opgelost. De knelpunten zijn: gefragmenteerde wetgeving, geen gelijk speelveld en gebrekkige interoperabiliteit. Om de doelstellingen van de strategie te bereiken zijn een aantal mijlpalen geformuleerd. Eén van de mijlpalen is:

- Papierloos transport waardoor bedrijven hun wettelijke verplichte informatie over vracht, transportmiddelen en personen voor alle modaliteiten te allen tijde digitaal met de overheid kunnen uitwisselen en alle transacties gebaseerd op wettelijke verplichtingen tussen overheden en bedrijven digitaal kunnen worden afgewikkeld.

Om de mijlpalen en daarmee de doelstellingen te realiseren zijn in de strategie een aantal handvatten geformuleerd. Dit rapport bevat de eerste resultaten van onderzoek naar invulling van het handvat *Vaststellen van de informatie-/databehoeft van de verschillende overheidsinstanties*.

Om informatie naar data te vertalen zal allereerst de informatiebehoefte van overheden moeten worden vastgesteld, gerelateerd aan hetgeen het bedrijfsleven onderling uitwisselt. Het betreft de wettelijke informatie die van bedrijven door de overheid wordt gevraagd, zowel betekenis als ook samenhang (structuur). Op basis van deze inventarisatie wordt een eerste overzicht verkregen wat de wettelijke informatiebehoefte van de overheid is en op welke onderdelen hierin wordt voorzien op basis van digitale data uitwisseling en op basis van niet-digitale data uitwisseling.

Het beoogd doel bij aanvang van deze inventarisatie was meer inzage te krijgen in de volgende vraagstukken:

- Wie de betrokken overheden zijn in de goederenvervoerketen;
- Welke wettelijke informatiebehoefte de betrokken overheidspartijen hebben;
- Welke gegevens al digitaal/elektronisch worden uitgewisseld tussen markt- en overheidspartijen (zogenoeten Business to Government B2G) en welke gegevens nog op papier worden uitgewisseld;
- Op welke wijze digitale/elektronische gegevens thans worden uitgewisseld;
- Of de benodigde informatie uit bestaande Transport Management Systemen (TMS) en/of Fleet Management Systemen (FMS), dan wel andere al bestaande marktsystemen geleverd kan worden;
- Of en zo ja welke wettelijke beperkingen er zijn om gegevens die nu op papier worden geleverd ook digitaal/elektronisch aan te leveren;
- Wat de mogelijkheden zijn van interconnectiviteit van de verschillende databehoeft (in andere woorden; waar verschillende overheden vragen om dezelfde informatie van de markt en liggen mogelijkheden voor hergebruik/uitwisseling van gegevens, vergelijkbaar met het principe van Single Window voor maritiem en lucht: enkelvoudig aanleveren door de markt, meervoudig gebruik door de overheid).

Scope

De inventarisatie richt zich op de volgende transportmodaliteiten:

- Weg;
- Lucht;
- Spoor;
- Binnenvaart;
- Zeevaart.

Aanvankelijk zou de modaliteit zeevaart buiten de scope vallen van deze fase in de inventarisatie. Dit omdat deze modaliteit ook al binnen het *Single Window voor maritiem en lucht* (voorheen Maritiem Single Window) stappen naar digitale data-uitwisseling heeft gemaakt. Omdat niet alle informatie die wordt uitgewisseld met de overheid binnen MSW wordt gedekt, is besloten de modaliteit zeevaart alsnog toegevoegd aan de scope van deze inventarisatie.

Buisleidingen als vervoersmodaliteit valt buiten de scope van de inventarisatie.

De inventarisatie richt zich op informatie betreffende goederen/vracht, het transportmiddel en personen. Met personen worden diegenen bedoeld die aan boord van het transportmiddel onderdeel uitmaken van het goederentransport. Personenvervoer valt buiten de scope van de inventarisatie.

De wet-regelgeving die in de inventarisatie is geanalyseerd betreft uitsluitend wet-regelgeving waaruit een informatiebehoefte voortvloeit tussen bedrijfsleven en overheid (business to government B2G). Wet-regelgeving die wél van toepassing is op een vervoersmodaliteit maar waaruit géén directe informatiebehoefte voortvloeit, is niet in de uitwerking opgenomen.

Bij de inventarisatie is de informatiebehoefte tussen B2G opgenomen die genoemd wordt in wet-regelgeving. Bijvoorbeeld een vergunning of een gezondheidscertificaat. De specifieke dataset hieronder is niet in de werktabel opgenomen. Met uitzondering van datasets die wel specifiek in de regelgeving zijn benoemd. Uitwerking naar het niveau van datasets zou de tabel in dit stadium onwerkbaar maken gezien de omvang en gekozen systematiek.

1.2 Werkmethodiek

Voor deze inventarisatie is gekozen voor een combinatie van deskresearch en fieldresearch.

Deskresearch

Deskresearch is onderzoek naar al beschikbare gegevens ten behoeve van een probleemstelling. Dit soort gegevens wordt ook wel secundaire gegevens genoemd. Het zijn gegevens/ documenten/ rapporten die al eerder door anderen zijn opgesteld. Belangrijk bij het uitvoeren van deskresearch is dan ook het controleren van de relevantie van de gegevens. De deskresearch is uitgevoerd aan de hand van bestudering van stukken die aangeleverd zijn door de verschillende partijen die zijn geïnterviewd en documenten die publiekelijk beschikbaar zijn. Daarnaast is een uitgebreide analyse uitgevoerd op relevante wet/regelgeving.

Fieldresearch

Fieldresearch is het verzamelen en verwerken van 'nieuwe' gegevens tot bruikbare informatie. Voor dit onderzoek zijn interviews gehouden met veel verschillende partijen in de goederenvervoersector. In deze fase is gekozen om te starten met het interviewen van (wetgevings)juristen van een eerste lijst van bestuursorganen. Voor deze doelgroep is gekozen omdat de inventarisatie zich in eerste instantie richt op de informatiestroom die voortvloeit uit een

wettelijke verplichting. In een latere fase wordt aanbevolen om andere bestuursorganen worden betrokken zoals gemeenten, provincie en instellingen die gedelegeerde, gemandateerde of geattribueerde bevoegdheden hebben. Ook wordt aanbevolen om in een later stadium inspecteurs/handhavers worden betrokken voor een beter beeld hoe en welke informatie-uitwisseling in praktijk wordt ingevuld. De navolgende partijen zijn voor deze inventarisatie geïnterviewd:

- Centraal Bureau voor de Statistiek
- Belastingdienst/ Douane
- Havenbedrijf Rotterdam – divisie Havenmeester
- Inspectie Leefomgeving en Transport – Afvalstoffen
- Inspectie Leefomgeving en Transport – Vervoer gevaarlijke stoffen
- Inspectie Leefomgeving en Transport – Wegvervoer
- Inspectie Leefomgeving en Transport - Zeevaart
- Inspectie Leefomgeving en Transport - Binnenvaart
- Inspectie Leefomgeving en Transport – Spoorvervoer
- Inspectie Leefomgeving en Transport – Luchtvaart
- Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid
- Koninklijke Marechaussee
- Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit
- Rijksdienst voor het Wegverkeer
- Rijkswaterstaat
- Inspectie Volksgezondheid, Welzijn en Sport
- Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie NIWO

Voordat de interviews zijn gevoerd is aan de hand van de resultaten uit de deskresearch een werktabel (in Excel) opgezet. De tabel is het werkdocument waarin alle verkregen informatie in vast is gelegd. Op deze werktabel is een analyse uitgevoerd, waarvoor deze rapportage een onderliggende verslaglegging is.

De basisopzet van de werktabel, de werkmethode en de te betrekken rijksinspectiediensten zijn bij aanvang besproken met HBJZ. Hierna zijn de interviews gepland waarbij de werktabel een belangrijk gespreksinstrument was. Tijdens de interviews is feedback gevraagd over de werkmethode die voor deze inventarisatie is gehanteerd en over inhoud en opzet van de tabel. De input die verkregen is tijdens de interviews is vervolgens verwerkt in de tabel. Hierna zijn voortdurend aangepaste versies naar de geïnterviewden toegezonden met daarbij aanvullende en/of verdiepende vragen. De feedback hierop is wederom verwerkt in de tabel. De werktabel is daardoor voortdurend in ontwikkeling en heeft het doel te fungeren als werkdocument. Dit rapport is hierop een nadere toelichting en geeft meer informatie over relevante context, zoals toelichting op de wetgevingsstructuur.

1.3 Leeswijzer

Paragraaf 4 van Hoofdstuk 1 bevat een toelichting op de wijze waarop nationale wet-regelgeving is opgebouwd en de relatie met Europese verordeningen en richtlijnen.

Hoofdstuk 2 bevat een uitwerking van verschillende relevante ontwikkelingen en initiatieven in relatie tot digitalisering van het goederenvervoer.

In paragraaf 2.1 wordt ingegaan op enkele algemene ontwikkelingen die van belang (kunnen) zijn bij de vervolgstappen in de implementatie van de digitale transportstrategie.

Paragraaf 2.2 bevat een aantal bestaande initiatieven en praktijk op gebied van digitalisering van het goederenvervoer. Er wordt immers niet vanuit een zogeheten *greenfield* begonnen. Er zijn al diverse stappen gemaakt binnen de sector en overheid naar digitalisering.

Hoofdstuk 3 bevat een toelichting op de opzet van de werktabel en een analyse van een aantal van de kernvragen van de inventarisatie.

Hoofdstuk 4 bevat aanbevelingen voor vervolg.

De werktabel is zoals genoemd een werkdocument. De versie (300419) behorende bij deze onderliggende rapportage is daarmee een momentopname. Wetgeving en Europese verordeningen en richtlijnen zijn voortdurend aan verandering onderhevig, maar ook zijn er voortdurend ontwikkelingen bij de overheid en de transportsector op gebied van digitalisering, wat kan leiden tot aanpassing en verfijning van de tabel.

1.4 Toelichting structuur wet-regelgeving

Verplichtingen voor natuurlijke personen en bedrijven, waaronder de informatievereisten, kunnen voortvloeien uit verschillende 'lagen' binnen de structuur van wet-regelgeving. Deze structuur vormt de basis van de werktabel en wordt in deze paragraaf nader toegelicht¹.

Verdragen

Verdragen kunnen worden gesloten tussen staten onderling en tussen andere subjecten van internationaal recht en staten of tussen hen onderling (denk bijvoorbeeld aan internationale organisaties als de Verenigde Naties). De verdragspartijen zijn volgens het beginsel *pacta sunt servanda* verplicht om de verdragen te goeder trouw na te komen. Voor wat betreft Nederland geldt bovendien dat verdragen (en besluiten van volkenrechtelijke organisaties) van een hogere orde zijn dan andere Nederlandse wettelijke voorschriften. Is een Nederlands wettelijk voorschrift niet verenigbaar met een bepaling van een verdrag die naar haar inhoud eenieder kunnen verbinden en waarbij het Koninkrijk der Nederlanden partij is, dan vindt dat Nederlandse wettelijke voorschrift geen toepassing (artikel 94 Grondwet). Internationale verdragen kunnen geen directe verplichtingen opleggen voor een burger (natuurlijk persoon of bedrijf). Uit een verdrag vloeit daarmee geen directe informatieverplichting voort.

NL en de EU

Nederland heeft een deel van haar soevereiniteit overgedragen aan de EU (een supranationale organisatie) waarmee verordeningen en richtlijnen rechtstreeks werkend zijn in de lidstaten van de EU. Binnen de EU beschikt de Europese Commissie over een aantal beleidsinstrumenten om haar beleidsinitiatieven vorm te geven. De instrumenten die voor deze inventarisatie naar de wettelijke informatiebehoefte van overheden zijn meegewogen zijn:

Richtlijn

Een Richtlijn is een bindend regelgevend instrument van de Europese Unie. Een Richtlijn richt zich altijd tot de lidstaten en is verbindend waar het gaat om het te bereiken resultaat. De lidstaten zijn vrij om vorm en middelen te kiezen om te komen tot dat resultaat. Een Richtlijn moet dus eerst worden omgezet in nationale regelgeving (implementatie), alvorens de burgers binnen een bepaalde lidstaat eraan gebonden zijn of er een beroep op kunnen doen. Een Richtlijn schrijft wel voor wanneer dat uiterlijk moet zijn gebeurd (de implementatietermijn). Na het verstrijken van deze termijn kunnen burgers zich in sommige gevallen wel rechtstreeks beroepen op de Richtlijn.

Verordening

Een Verordening is, net als een Richtlijn, een bindend regelgevend instrument van de Europese Unie. Een Verordening heeft een algemene strekking, is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat. Een Verordening laat de lidstaten niet vrij om vorm en

¹ Bron: 'Europa in de hand' Handreiking voor VenW'ers voor het omgaan met Europese besluitvorming in Den Haag en Brussel

middelen te kiezen om een bepaald resultaat te bewerkstelligen. Een Verordening hoeft niet te worden omgezet in nationale regelgeving en is dus rechtstreeks toepasselijk op de burgers in een bepaalde lidstaat. Wel is het vaak nog nodig om de nationale wetgeving en/of praktijk overeen te laten stemmen met de inhoud van de Verordening.

Nationale wetten, besluiten, regelingen

Wetten zijn geschreven rechtsregels. Elke wet is onderdeel van het recht, maar het recht is breder dan enkel wetten. Ook de rechtspraak (jurisprudentie), de rechtsleer, gewoonten zijn rechtsbronnen. Het generieke begrip *wet* kan twee betekenissen hebben:

- *wet in formele zin*
een wet in formele zin is een (gezamenlijk) besluit, genomen en kenbaar gemaakt volgens de daartoe vastgelegde procedure door een bevoegd orgaan, de formele wetgever genoemd.
- *wet in materiële zin*
een wet in materiële zin is een algemeen verbindend voorschrift voor de rechtsonderhorige(n) en van toepassing op een specifieke territoriale eenheid.

Een wet moet altijd door het eerste en tweede kamer worden goedgekeurd en ondertekend worden door de Koning.

Een Besluit, ofwel **Algemene maatregel van Bestuur** (AMvB) is meer gedetailleerd over een onderwerp uit de wet. Een besluit wordt opgesteld door de regering, maar hoeft niet door de kamers te worden goedgekeurd.

Een (*Ministeriële*) **Regeling** treedt nog meer in detail dan het besluit. Het bevat specifieke regels voor inrichtingen die onder het besluit vallen. Een regeling is een document opgesteld door de minister (dus niet de gehele regering) waardoor het relatief snel te wijzigen is.

Een **Koninklijk Besluit** is een Besluit van de regering. Hoewel de koning als eerste het Besluit ondertekent, wat de indruk kan wekken dat hij persoonlijk achter het Besluit staat, gaat het in een parlementaire democratie om besluiten van de ministers, omdat die politiek verantwoordelijk zijn voor de inhoud van het Besluit.

Het verschil tussen een wet in formele zin en een Koninklijk Besluit is:

- Een wet in formele zin moet ook zijn aangenomen door het parlement. De vaststelling van formele wetten geschiedt in Nederland namelijk door regering en Staten-Generaal gezamenlijk (artikel 81 Grondwet).
- Een Koninklijk Besluit kan door de regering worden uitgevaardigd zonder directe medewerking van het parlement.
- Een Koninklijk Besluit kan door een rechter getoetst worden aan de Grondwet, een formele wet niet.

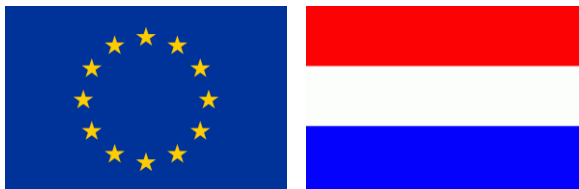
Een Koninklijk Besluit is, wanneer het een algemeen verbindend voorschrift inhoudt, tevens een wet in materiële zin.

Uit verschillende 'lagen' in de wetgevingsstructuur vloeien informatieverplichtingen voort voor natuurlijke personen en bedrijven. Dit noemen we in deze inventarisatie de wettelijke informatiebehoefte van de overheid. In de werktabel zijn opgenomen per modaliteit:

- Verordeningen (rechtstreekse informatieverplichting of nader uitgewerkt in -of in overeenstemming gebracht met- nationale regelgeving);
- Richtlijnen (niet-rechtstreekse informatieverplichting, implementatie noodzakelijk naar nationale regelgeving);
- Nationale wetten;

- Besluiten;
- Regelingen.

Let op: alleen die wet-regelgeving is opgenomen in de werktabel waaruit een informatiebehoefte van de overheid voortvloeit (zie scope). Door selecties te maken in rijen en kolommen kunnen analyses worden uitgevoerd, waarvan een aantal is beschreven in Hoofdstuk 3.



Hoofdstuk 2 Ontwikkelingen en initiatieven m.b.t. digitalisering van het goederenvervoer

De wereld van het goederenvervoer staat niet stil. Ook de stappen naar digitalisering binnen deze sector is volop in beweging. Omdat niet wordt begonnen met een zogeheten *greenfield*, is het van belang om enig beeld te hebben in de verschillende initiatieven en stappen die overheden en/of de transportsector hebben gezet naar digitalisering van het goederenvervoer. Daarnaast zijn een aantal algemene ontwikkelingen van belang die invloed (kunnen) hebben op de verdere implementatie van de Digitale Transportstrategie.

In paragraaf 2.1 wordt ingegaan op enkele algemene ontwikkelingen die van belang (kunnen) zijn bij de vervolgstappen in de implementatie van de digitale transportstrategie.

Paragraaf 2.2 bevat bestaande initiatieven (niet-limitatief) op gebied van digitalisering van het goederenvervoer.

2.1 Ontwikkelingen

2.1.1 Algemene Verordening Gegevensbescherming

25 mei 2018 is de Algemene Verordening Gegevensbescherming (hierna: 'Verordening' of 'AVG') rechtstreeks van toepassing geworden in alle lidstaten van de Europese Unie. De Verordening is de opvolger van de Wet bescherming persoonsgegevens in Nederland. Het doel van de Verordening is om twee belangen te waarborgen: de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van hun gegevens en het vrije verkeer van persoonsgegevens binnen de Europese Unie. De Verordening richt zich op de *verwerking* van *persoonsgegevens*.

Verwerken

'Verwerken' betreft alle handelingen die men met persoonsgegevens kan verrichten. De AVG geeft de volgende definitie:

Verwerking: een bewerking of een geheel van bewerkingen met betrekking tot persoonsgegevens of een geheel van persoonsgegevens, al dan niet uitgevoerd via geautomatiseerde procedés, zoals het verzamelen, vastleggen, ordenen, structureren, opslaan, bijwerken of wijzigen, opvragen,

raadplegen, gebruiken, verstrekken door middel van doorzending, verspreiden of op andere wijze ter beschikking stellen, aligneren of combineren, afschermen, wissen of vernietigen van gegevens;²

Persoonsgegevens

Bij de inventarisatie naar de wettelijke informatiebehoefte in het goederenvervoer is onder meer gekeken naar informatie-uitwisseling omtrent personen, wat persoonsgegevens zijn. Ook gegevens die direct of indirect kunnen leiden tot identificatie van personen, wordt geschaard onder persoonsgegevens. Voorbeeld hiervan is een binnenvaartschip. Dit is veelal ook het woonhuis van de schipper, waarbij gegevens over het transportmiddel als snel zal leiden tot identificatie. Maar ook kentekengegevens van vrachtauto's of tachograafgegevens kunnen snel leiden tot identificatie. Hiermee worden deze gegevens geschaard onder persoonsgegevens.

Gerechtvaardigd doel voor de verwerking van persoonsgegevens

Op grond van de Verordening mogen persoonsgegevens slechts worden verwerkt voor welbepaalde, uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigde doelen. Er mogen dus geen persoonsgegevens worden verwerkt zonder dat hiervoor een doel is bepaald. Daarnaast moet het doel gerechtvaardigd zijn. Dat houdt in dat de verwerking wordt gebaseerd op een van rechtsgrondslagen zoals genoemd in de Verordening.

De rechtsgrondslag voor de overheid die van toepassing is op de gegevensverwerking zoals bedoeld in deze inventarisatie is; *Noodzakelijk voor een taak in het algemeen belang of voor de uitoefening van het openbaar gezag*. Het is denkbaar dat in praktijk meer persoonsgegevens worden verkregen tijdens bijvoorbeeld inspecties waarvoor geen directe grondslag is in een wettelijk voorschrift. In geval van informatieverwerking waarvoor deze genoemde grondslag niet geldt, moet gekeken worden of er een ander gerechtvaardigd doel van toepassing is om persoonsgegevens te verwerken (zie de AVG hiervoor). Is deze er niet, mogen deze gegevens niet worden verwerkt.³ Bij het delen van informatie die valt onder de AVG onder verschillende overheden dienen de vereisten vanuit de AVG te worden toegepast (bijv. de verwerkingsovereenkomst). Hier moet terdege rekening worden gehouden wanneer gekeken wordt naar interconnectiviteit van systemen en het delen van datasets.

In het kader van privacy moet tot slot onderscheid worden gemaakt in persoonsgegevens verkregen uit hoofde van *toezicht* en vanuit *opsporing*;

Toezicht is gericht op het voorkomen van maatschappelijk ongewenste effecten. Toezicht wordt door de Nederlandse overheid, zowel door de Rijksoverheid als decentrale overheden, gedefinieerd als *het verzamelen van informatie over de vraag of een handeling of zaak voldoet aan de daaraan gestelde eisen, het zich daarna vormen van een oordeel daarover en het eventueel naar aanleiding daarvan ingrijpen*⁴. Deze definitie komt voor in de achtereenvolgende *Kader stellende Visies op Toezicht*. De definitie is overgenomen van de Algemene Rekenkamer. Toezicht wordt in deze definitie beschouwd als een uitvoerend proces waarin verschillende activiteiten plaatshebben: informatie verzamelen, beoordelen en eventueel interveniëren.

Met *opsporing* wordt in het Nederlands strafprocesrecht verstaan: het doen van onderzoek in verband met strafbare feiten onder gezag van de officier van justitie met als doel het nemen van strafvorderlijke beslissingen.⁵

Het Nederlands strafprocesrecht kent drie vormen van opsporingsonderzoek:

1. Klassieke opsporing: het onderzoek naar aanleiding van een redelijk vermoeden dat een strafbaar feit is begaan;

² AVG art.4 sub 2

³ Handleiding Algemene Verordening Gegevensbescherming en het Model gegevensbeschermingseffectbeoordeling rijksdienst (PIA)

⁴ Aansprakelijkheid van toezichthouders, Brief van de minister van Justitie aan de Tweede Kamer (2007), onderdeel 2

⁵ Artikel 132 a Wetboek van Strafvordering

2. Vroegsporing: het onderzoek naar aanleiding van een redelijk vermoeden dat in georganiseerd verband ernstige misdrijven worden beraamd of gepleegd die een ernstige inbreuk op de rechtsorde opleveren. Deze vorm van onderzoek richt zich aldus tot de georganiseerde criminaliteit. Verschil met klassieke opsporing is dat niet duidelijk hoeft te zijn welk misdrijf is gepleegd;
3. Het onderzoek naar aanleiding van aanwijzingen van een terroristisch misdrijf. Deze vorm van onderzoek is nieuw (inwerking getreden per 1 februari 2007). De grootste twee verschillen met de eerste twee vormen van opsporingsonderzoek zijn dat er geen verdenking van een strafbaar feit of misdrijf nodig is en dat er geen verdachte nodig is.

Er is dus een onderscheid tussen de verwerking van persoonsgegevens op grond van *toezicht* of op grond van *opsporing*. Wanneer de verwerking valt onder het houden van *toezicht* valt deze niet onder de zogeheten uitzonderingen van het materiële toepassingsbereik van de Verordening Gegevensbescherming. Wanneer de verwerking valt onder *opsporing* valt de verwerking van gegevens onder de uitzonderingsgevallen van het materiële toepassingsbereik van de AVG waardoor de AVG niet van toepassing is op de verwerkingen. Wanneer sprake is van verwerking van gegevens op grond van opsporing geldt in plaats van de AVG de *Europese richtlijn gegevensbescherming, opsporing en vervolging*. Deze is uitgewerkt in specifieke gegevensbeschermingswetten, zoals de Wet Politiegegevens en de Wet Justitiële en strafvorderlijke gegevens⁶.

Bovenstaande toelichting heeft tot doel bewustwording te vergroten bij de verdere implementatie van de Digitale Transportstrategie dat er sprake kan zijn van verwerking van persoonsgegevens, waarmee de vereisten uit de AVG danwel de Europese Richtlijn gegevensbescherming, opsporing en vervolging van toepassing zijn. Dit betekent dat in de vervolgstappen beoordeeld moet worden óf er sprake is van verwerking van persoonsgegevens en of dit niet alleen *kan* maar ook *mag*. Het verwerken en delen van informatie gaat verder dan alleen de technische mogelijkheden daartoe.

2.1.2 Modernisering Algemene Wet Bestuursrecht en implementatie Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer

Een andere ontwikkeling is de Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer. Deze wet wijzigt het onderdeel van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) dat betrekking heeft op het elektronisch bestuurlijk verkeer. De Awb bevat de algemene regels voor de verhouding tussen de overheid en individuele burgers en bedrijven. De modernisering van de wet geeft burgers en bedrijven *het recht* op elektronisch berichtenverkeer met bestuursorganen. Dit heeft voor bestuursorganen twee concrete gevolgen:

1. Het verplicht openstellen van digitale kanalen voor ieder elektronisch formeel bericht gericht aan het bestuursorgaan.

Onder een formeel (ook wel 'officieel') bericht wordt verstaan: elk bericht dat deel uit maakt van een procedure over een besluit, voorgeschreven melding of klacht. Afhankelijk van de vraag of de digitale kanalen al aanwezig zijn of nog moeten worden ingericht kunnen hier kosten aan verbonden zijn. Al aanwezige digitale kanalen zullen verder moeten worden uitgerold, zo dat formele berichten elektronisch kunnen worden ontvangen. Als deze digitale kanalen nog niet aanwezig zijn, moeten nieuwe digitale kanalen worden geopend of bestaande kanalen geschikt worden gemaakt voor meerdere typen berichten. Dat kan een algemeen contactformulier (met mogelijk verschillende afzenderauthenticatie niveaus) of email kanaal zijn (als er geen afzenderauthenticatie voor het bericht nodig is) maar in veel gevallen zal het om een specifiek e-formulier gaan.

⁶ Nationale implementatie van de Richtlijn Politie en Justitie gegevens (2016/680/EG)

2. Het aanpassen van digitale kanalen zodat aan wettelijke eisen (alleen noodzakelijk gegevens vragen, ontvangstbevestiging sturen, e-formulier beschikbaar stellen, bewijslast bij bestuursorgaan, mededeling bij weigering verkeer ingezonden bericht) wordt voldaan.

Afhankelijk van de vraag hoeveel formele berichten al elektronisch kunnen worden gestuurd aan een bestuursorgaan kunnen er kosten verbonden zijn aan het aanpassen van digitale kanalen. Per digitaal kanaal zal moeten worden onderzocht of er een ontvangstbevestiging wordt gestuurd en of de in een e-formulier ingevoerde gegevens beschikbaar worden gesteld. Per elektronisch formeel bericht zal moeten worden onderzocht of alle gevraagde gegevens noodzakelijk zijn en moet van de niet-noodzakelijke gegevens worden aangegeven dat invullen niet verplicht is. Daarnaast mag het bestuursorgaan geen technische eisen stellen die het elektronische verkeer onnodig belemmeren en moet er gewaarborgd worden dat het bestuursorgaan aan zijn bewijslast kan voldoen. Ten slotte moet worden gezorgd dat er een mededeling van weigering of van doorgeleiding wordt verstuurd als een bericht verkeer wordt ingezonden.⁷

De Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer richt zich in de context van de wettelijke informatiebehoefte in het goederenvervoer onder meer op het berichtenverkeer ten aanzien van vergunningprocedures (waarbij een aanvraag tot besluit bij een bestuursorgaan wordt ingediend), maar ook bij voorgeschreven meldingen aan een bestuursorgaan en bij bezwaarprocedures.

Voor deze berichtenstroom is het hierdoor een verplichting van het bestuursorgaan om elektronisch berichtenverkeer voor de burger/bedrijfsleven mogelijk te maken.

2.1.3 Stelsel van Overheidsgegevens en NORA

In 2014 heeft de Programmaraad Stelsel van Basisregistraties (PSB) een 'Visie op het Stelsel van Overheidsgegevens' vastgesteld. Deze Visie biedt een perspectief voor de doorontwikkeling van het Stelsel van Basisregistraties ten opzichte van sectorale informatievoorziening. Dat was nodig omdat de implementatie van het Stelsel heeft geleerd dat overheid-breed hergebruik van gegevens vraagt om een overheid-brede verdeling van verantwoordelijkheden en overheid-brede coördinatie en regie waarbij, vanwege de beperkte maakbaarheid van de overheid, uitgegaan moet worden van organische ontwikkeling van dit Stelsel van Overheidsgegevens. Een belangrijk onderdeel van de inrichting van het stelsel van registraties is het kennisplatform en community Nederlandse Overheid Referentie Architectuur (NORA). NORA is bedoeld als richtinggevend en sturend instrument en bevat kaders en bestaande afspraken voor het inrichten van de informatiehuishouding van de Nederlandse overheid. Het realiseren van voorzieningen binnen die kaders en afspraken, zorgt ervoor dat ze goed samenwerken met andere voorzieningen en dat optimaal hergebruik gemaakt wordt van bestaande oplossingen. NORA is ooit begonnen als een set van afspraken om digitale dienstverlening in de publieke sector mogelijk te maken en te verbeteren. Daarbinnen gelden bindende afspraken over interoperabiliteit en kwaliteit van dienstverlening, te weten 10 Basisprincipes en 38 Afgeleide Principes.

De NORA richt zich op de publieke sector in het geheel en geldt dus voor alle domeinen en bestuurslagen. Afspraken in NORA maken samenwerken en informatie-uitwisseling mogelijk over bestuurslagen, ketens en domeinen heen. Maar ook binnen een keten, een domein, een bestuurslaag of een organisatie is het handig om afspraken te maken over samenwerking en informatie-uitwisseling. De zogenaamde NORA Familie, waarin alle afsprakenstelsels (architecturen) mee kunnen praten, voorkomt dat afspraken in de ene keten uitwisseling met de andere keten juist moeilijker maken.⁸

In een verdere implementatie van digitalisering van het goederenvervoer is het belangrijk om dit stelsel in ogenschouw te hebben gezien de ambitie tot enkelvoudig aanleveren van informatie, meervoudig gebruik door diverse instanties.

⁷ Eindconcept Voorlopige Handreiking implementatie Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer 20 maart 2017

⁸ Bron: Visie op het stelsel van overheidsgegevens 2014, www.Noraonline.nl en www.digitaleoverheid.nl

2.1.4 eFTI – Verordening electronic freight transport information

De verordening richt zich op alle vervoersmodaliteiten, met uitzondering van de modaliteit zeevaart (zie 2.1.5). Met het voorstel zet de Europese Commissie een eerste stap om te komen tot daadwerkelijke realisatie van papierloos transport in de EU interne markt. Meer specifiek betreft de voorgestelde verordening het introduceren van een Europees juridisch kader voor digitale informatie-uitwisseling over de te vervoeren vracht (inclusief vervoer van gevaarlijke stoffen en afval). Daartoe legt de verordening de verplichting op aan de EU-lidstaten om:

- 1) Een digitaal systeem te introduceren waardoor wettelijk verplichte informatieoverdracht over vracht door 'transport operators' (economic operators) in alle transportmodaliteiten in digitale vorm (de verordening spreekt over elektronische data) door de overheden (competente autoriteiten) kan worden ontvangen;
- 2) Te realiseren dat de genoemde elektronische data nationaal en grensoverschrijdend, op een geharmoniseerde wijze, tussen de relevante autoriteiten kan worden uitgewisseld, zodat bijvoorbeeld handhavers toegang tot de digitale data kunnen hebben;
- 3) Verplicht te participeren via comitologie procedures, en uiteindelijk in te stemmen met EC gedelegeerde handelingen, aan de ontwikkeling van: a. een gemeenschappelijke data set voor vrachtgegevens; b. De functionele eisen en technische specificaties om de ontvangst en geharmoniseerde uitwisseling van elektronische data in data platforms te realiseren.
- 4) Bij de verantwoordelijke organisaties in de handnavingsketen digitale informatieoverdracht van bedrijven naar overheid mogelijk te maken;
- 5) Een nationaal certificeringsproces te organiseren om data platforms te beoordelen zodat ze kunnen functioneren conform 3b.

Verwachting is dat de eFTI Verordening eind van dit jaar zal worden vastgesteld. De implementatie zal meerdere jaren vergen (4-6 jaar).

2.1.5 EMSWe - Verordening European Maritime Single Window environment

In Nederland is sinds enige tijd een Single Window voor maritiem en lucht (voorheen Maritiem Single Window), gebaseerd op Richtlijn 2010/65/EU, operationeel en worden verschillende zeevaart en luchtvracht meldingsformaliteiten tussen bedrijven en overheden op elektronische wijze via het SW uitgewisseld. Andere EU-lidstaten hebben ook nationale SW's tot stand gebracht.

Het voorstel van de Commissie voor een EMSWe Verordening strekt tot de totstandkoming van een verordening voor een Europees Maritiem één loket omgeving waarin op gecoördineerde en geharmoniseerde wijze alle meldingen worden samengebracht die met een havenaanloop te maken hebben (EMSWe), en tot intrekking van Richtlijn 2010/65/EU betreffende meldingsformaliteiten voor schepen. Doel van de Richtlijn 2010/65/EU was het maritieme transport te faciliteren en de administratieve lasten van de scheepvaartindustrie te verminderen. Daarvoor dienden de lidstaten een nationaal maritiem single window (MSW) in te richten, via welke de op grond van andere bestaande Europese richtlijnen en verordeningen verplichte meldingen elektronisch naar de relevante autoriteiten en het Europese SafeSeaNet gezonden worden bij het aandoen van een haven. De meldingen betreffen onder meer douane- immigratie en veiligheidsinformatie. Daarnaast zouden de meldingen geharmoniseerd moeten worden. De MSW's zijn gerealiseerd, maar de Commissie heeft vastgesteld dat harmonisering van de wijze waarop gemeld moet worden aan de MSW's niet is bereikt d.m.v. Richtlijn 2010/65/EU. Het doel van het voorstel is daarom om het elektronisch verzenden van informatie die verstrekt moet worden bij het aandoen van een haven verder te vereenvoudigen en Europees te harmoniseren.

Naar verwachting zal de EMSWe Verordening in juni van kracht worden. De implementatie zal meerdere jaren vergen (6 jaar).

2.1.6 Voorstel voor een verordening tot instelling van een Europees systeem voor reisinformatie en -autorisatie (ETIAS)

Omdat de inventarisatie zich ook richt op informatie over personen aan boord is dit voorstel relevant.

De Europese Commissie stelt voor om een Europees systeem voor reisinformatie en -autorisatie (ETIAS) in te voeren waarin niet-visumplichtige reizigers informatie registreren over hun voorgenomen reis naar het Schengengebied. Met dit systeem kan vooraf worden bepaald of hun aanwezigheid op het grondgebied van de lidstaten geen risico vormt uit het oogpunt van irreguliere migratie, veiligheid of volksgezondheid. Volgens de Europese Commissie zal dit bijdragen tot een efficiënter beheer van de EU-buitengrenzen en tot een verbetering van de interne veiligheid, en zal bovendien wettig reizen over de Schengengrenzen heen vergemakkelijken.

Om te bepalen of een reisaanvraag wordt goedgekeurd of afgewezen, zal een geautomatiseerd systeem voorafgaande controles uitvoeren. Als hieruit blijkt dat er redenen zijn om de toegang te weigeren, dan wordt de aanvraag eerst beoordeeld door de centrale ETIAS-eenheid, die zal worden ingebed in het Europees Grens- en kustwachtagentschap. Zien ook zij redenen om de toegang te weigeren, dan wordt de aanvraag doorgezonden naar de nationale ETIAS-eenheid waar de aanvrager naar toe wil reizen. De nationale ETIAS-eenheid besluit uiteindelijk of de toegang wordt geweigerd.

ETIAS treedt naar verwachting in 2021 in werking.

2.1.7 Single Digital Gateway

De Single Digital Gateway is de Europese toegangspoort die Europeanen toegang gaat geven tot informatie en procedures. Een aantal diensten moet volledig digitaal beschikbaar worden gesteld voor grensoverschrijdend verkeer binnen de EU. Burgers en ondernemers krijgen voor deze diensten het recht om eenmalig gegevens aan te leveren binnen de EU. De afspraken hierover zijn vastgelegd in NLDIGibeter.

De digitale toegangspoort zal de al gevestigde naam "Your Europe" krijgen en een gemeenschappelijke gebruikersinterface omvatten die in het bestaande Your Europe-portaal wordt geïntegreerd.

De interface is gebruiksvriendelijk en is in alle officiële EU-talen beschikbaar.

De Single Digital Gateway heeft impact op de huidige dienstverlening van de Nederlandse overheid. De verordening vereist bijvoorbeeld dat een deel van de huidige informatie en diensten in een andere taal aangeboden wordt. Uitgangspunt is dat als een procedure beschikbaar is voor een burger of ondernemer van een lidstaat, deze ook toegankelijk moet zijn voor gebruikers uit andere lidstaten. Deze informatie moet vervolgens worden aangeleverd aan het Europese portaal.

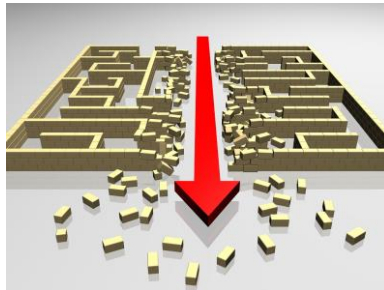
Deze verordening schrijft alle Nederlandse overheidsorganisaties voor hun informatievoorziening in een aantal sectoren en een aantal specifieke diensten toegankelijk te maken en te vertalen voor EU-burgers en bedrijven uit andere lidstaten. De verordening is inmiddels door het Europees Parlement bekrachtigd.

De verordening geeft alle nationale, regionale en lokale overheden voor de verschillende onderdelen twee tot vijf jaar de tijd om de implementatie voor te bereiden. Binnen twee jaar moeten de centrale overheden hun informatievoorziening aangepast hebben voor EU-burgers en bedrijven. Voor lokale overheden geldt een termijn van vier jaar.

Vijf jaar na de inwerkingtreding zijn alle relevante procedures voor EU-burgers en bedrijven toegankelijk en voorzien van vertaalde toelichtingen. In die vijf jaar moeten de lidstaten daarvoor

ook een uitwisseling op gang brengen waarin bewijsstukken onderling worden uitgewisseld: als een burger of bedrijf een aanvraag indient bij een overheidsorganisatie moet de laatste de relevante gegevens bij de lidstaat opvragen waar de aanvrager vandaan komt.⁹

Medio 2019 wordt er een impactanalyse opgeleverd over de beoogde invoering in Nederland.



2.2 Initiatieven op gebied van digitalisering goederenvervoer

In deze paragraaf worden een aantal initiatieven (niet-limitatief) en reeds gemaakte stappen beschreven op gebied van digitalisering van het goederenvervoer. In de verdere implementatie kan het zinvol zijn lering te trekken uit deze en andere initiatieven of zelfs aan te sluiten op (onderdelen) van de realisatie hiervan.

Neutraal Logistiek Informatie Platform

Het NLIP is een onderdeel van de Topsector Logistiek. Het NLIP wil de positie van Nederland als logistieke topspeler versterken door randvoorwaarden voor drempelloos data delen te creëren. Zij initieert en stimuleert daartoe projecten en innovaties. Relevante projecten zijn:

FMS en TMS, een rijke bron van data

Bij dit onderzoek is de potentie onderzocht van het uniform ontsluiten van data uit FMS en TMS-systemen. Deze systemen zijn een rijke bron van data voor functionaliteiten zoals: control towers, platforms voor vrachttuisseling, systemen voor verkeersmanagement en veiligheid, verladings, logistiek dienstverleners en transportbedrijven voor 'driver feedback'. Door deze bron van informatie via een standaard interface ontsluiten, vervalt de noodzaak om voor elke afzonderlijke toepassing een nieuwe interface te bouwen. Dit kan veel tijd en geld besparen en opent nieuwe mogelijkheden.

ISHARE: uniform, simpel en gecontroleerd logistieke data delen

Context: Om veilig en efficiënt logistieke data met elkaar te kunnen delen moeten partijen op z'n minst dezelfde taal spreken en goede afspraken hebben onder welke voorwaarden ze data met elkaar delen. Het afsprakenstelsel iSHARE regelt de identificatie (wie ben je?), authenticatie (hoe bewijs je dat?) en autorisatie (welke data mag je zien?).

Doel: Publieke en private partijen uit de sector Transport & Logistiek ontwikkelen in het project iSHARE gezamenlijk uniforme afspraken voor identificatie, authenticatie en autorisatie. Dit afsprakenstelsel maakt het mogelijk dat iedereen met iedereen in de logistieke sector op een simpele en gecontroleerde manier data deelt. Ook met tot dusver onbekende partijen. Organisaties bepalen zelf óf, en met wie zij welke data delen. De standaard jaagt samenwerken binnen de keten verder aan en maakt het eenvoudig om bestaande initiatieven van digitale gegevensuitwisseling op te schalen en te versnellen.

⁹ Bron: www.digitaleoverheid.nl

Transport data delen, wat levert het ons op?

Context: Data delen: iedereen is voor... maar wat levert het nou eigenlijk op? ArgusI nam in het project 'Primavera' de proef op de som met een leverancier van Transport Management Systemen (TMS) en zijn klanten.

Container Monitor: met 1 druk op de knop je relevante containerinformatie beschikbaar

Doel: Met 1 druk op de knop alle relevante containerinformatie beschikbaar stellen aan importeurs van Groente en Fruit via het ICT-platform van Fresh Produce Center/ Groenten Fruit Huis. Hiervoor zijn de ICT-platforms van Fresh Produce Center en Portbase aan elkaar gekoppeld.

SUTC: beheer- en expertisecentrum voor logistieke standaarden

Context: Om veilig en efficiënt logistieke data met elkaar te kunnen delen moeten partijen op z'n minst dezelfde taal spreken en goede afspraken hebben onder welke voorwaarden ze data met elkaar delen. Hoe meer partijen dezelfde standaarden gebruiken, hoe groter het voordeel voor alle betrokkenen is. Toekomstbestendige standaarden vragen actieve doorontwikkeling en promotie.

Doel: het faciliteren van logistiek dienstverleners, verladers en ICT-leveranciers bij het toepassen van logistieke ICT-standaarden. SUTC draagt zorg voor beheer en doorontwikkeling van open logistieke standaarden, zoals OpenTrip Model, EBA (afvalbrief) en de standaarden Papierloos Transport (transportopdracht, eCMR en factuur) en is daarnaast nauw betrokken bij de ontwikkeling van andere standaarden, zoals iSHARE en TransFollow.

Data ontsluiting achterland zeehavens

Doel: Inrichten van een innovatieomgeving, met dataservices als container status, ETA-voorspeller of voormeld services. Doel is dat derde partijen hier slimme tools en toepassingen op kunnen bouwen, innovaties ten behoeve van bijvoorbeeld realtime synchroonaal plannen.

Fast XS: uniform aanmeld- en toegangssysteem voor vrachtauto's

Context: Terminals en bedrijventerreinen hanteren elk weer eigen aanmeldprocessen voor transporteurs en dienstverleners die de terreinen op komen. Dit leidt tot veel vertraging, bergen pasjes in vrachtwagens, veiligheidsissues en administratieve rompslomp. Vereenvoudiging en standaardisering van deze processen levert winst op voor alle betrokken partijen; hoe meer partijen deze standaardprocessen toepassen, hoe groter de winst.

Doel: gemeenschappelijke definitie en acceptatie van een gestandaardiseerd aanmeldingsbeleid en -systeem door bedrijven en logistieke dienstverleners in de Zeeuwse regio. Een bestaande identiteitskaart, voorzien van biometrische kenmerken, die toegang geeft tot (haven)terminals wordt breed geïmplementeerd. Potentieel opschaling naar heel Nederland.

Papierloos Transport: Europees toepasbare standaarden voor elektronische uitwisseling in (weg)transport

Context: Om veilig en efficiënt logistieke data met elkaar te kunnen delen moeten partijen op z'n minst dezelfde taal spreken en goede afspraken hebben onder welke voorwaarden ze data met elkaar delen. Met de standaarden voor Papierloos Transport spreken partijen dezelfde taal en kunnen informatie eenvoudig uitwisselen en hergebruiken.

Doel: Het vaststellen van Europees toepasbare standaarden (transportopdracht, vrachtbrief en factuur) voor elektronische uitwisseling in (weg)transport en implementatie van deze standaarden (incl. uitwisselingsproces) bij partijen in de sector.

TransFollow: show and sign

Doel: TransFollow heeft een interface ontwikkeld, waardoor alle chauffeurs de TransFollow digitale vrachtbrief en de daaraan gekoppelde digitale handtekening eenvoudig kunnen gaan gebruiken.

Welke route naar een Schiphol Data Coöperatie?

De platforms van Schiphol en Overheid zijn er, maar de aansluiting tussen beide platforms is nog niet optimaal ingericht. In 2018 heeft Lambooy Logistiek in opdracht van Topsector Logistiek een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd naar publieke en private samenwerking voor datadeling in de logistieke luchtvrachtketen.

Smart Cargo Mainport Programma (SCMP)

Dit programma richt zich op een betere operationele keten voor alle vervoersstromen van, naar, op of via luchthaven Schiphol. In ieder geval Schiphol, Douane, Airfrance KLM Cargo, Cargonaut, ACN en diverse marktpartijen doen hieraan mee. Centraal staat de integrale keten. Er zijn al mooie resultaten geboekt met green fast lanes, milkruns, informatiestromen in de bloemen- en farmasector en het Redesign Documentloos Goederen Volg Systeem (DGVS).

Informatieplatform Schiphol Information Exchange (S.I.E.)

Dit platform vormt al een belangrijke basis voor een luchtvracht data coöperatie. In het datadelen door overheden, o.a. over de status van zendingen, is nog veel te verbeteren. Juridische zaken en factoren als aansprakelijkheid en privacy staan hier nog in de weg. Ook de technische infrastructuur rondom de digitale overheidspostbus kan belemmerend werken.

Fytosanitair

Doel: Optimalisatie van de fytosanitaire luchtvrachtketen via Schiphol door ketenbreed inzicht in de status van de zendingen, coördinatie van de verschillende inspecties en single window voor de verschillende aangifteprocessen.

Andere voorbeelden van digitalisering relevant voor het goederenvervoer

Talking Logistics

Talking Logistics heeft als doelstellig de kansen die data en connectiviteit bieden te benutten voor de logistieke sector. Ingezet wordt op slimme Intelligente Transportsystemen (ITS oplossingen), standaarden en data om de operatie van vervoerders en wegbeheerders te verbeteren. Talking Logistics kent zes verschillende thema's (city logistics, digital standards, logistic data, real-time logistics, control towers en connected transport) en de daaronder hangende digitaliseringsprojecten.

WIOB (webbased informatie overdracht binnenvaart)

Keuringsinstanties en klassenbureau moeten voor het opmaken, muteren en afgeven van certificaten gebruik maken van de door ILT ontwikkelde applicatie WIOB. Middels deze applicatie instrueert de ILT de marktpartijen over het opmaken van certificaten en ontvangt alle data van en over de afgegeven certificaten. De data wordt weggeschreven in de database BRS.

DIANTA/ Holmes en Tachoscan

DIANTA was de analyse en registratietool voor weg- en bedrijfsinspecties. Voor de registratie van inspecties wordt tegenwoordig Holmes gebruikt. In Holmes worden inspecties en eventueel interventies geregistreerd. Voor de analyse van rij- en rusttijden worden thans DIANTA en Tachoscan gebruikt. Tachoscan vervangt naar verwachting op termijn DIANTA.

SUWINET

Suwinet is een speciale besloten database waarin instanties als de Belastingdienst, de IB-Groep, Kadaster, Rijksdienst Wegverkeer en het UWV maatschappelijk gevoelige persoonsgegevens met gemeenten uitwisselen. Via Suwinet Services kunnen overheidsorganisaties gegevens van burgers en bedrijven digitaal bij elkaar opvragen en naar elkaar sturen. SUWINET is onderdeel van BKWI. BKWI werkt als een apart en herkenbaar organisatieonderdeel van UWV in opdracht van het

Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. De oprichting van BKWI vloeit voort uit de invoering van de wet Structuur Uitvoering Werk en Inkomen (SUWI) in 2002.¹⁰



¹⁰ Bron: www.bkwi.nl/producten/suwinet-services

Hoofdstuk 3 Analyse kernvragen

Dit hoofdstuk bevat een eerste analyse van de kernvragen van de inventarisatie. Deze analyse is uitgevoerd aan de hand van selecties uit de werktabel. Deze selecties zijn maar een fractie van wat er mogelijk is met de tabel. Er kunnen (onbeperkt) kolommen en rijen worden toegevoegd aan de hand waarvan weer nieuwe selecties mogelijk zijn. Door de analyse te baseren op selecties uit de tabel kan niet alleen antwoord gegeven worden op specifieke vragen, maar ook wordt daarbij duidelijk binnen welke juridische context de analyse past. Mede hierom wordt ook voorgesteld om de tabel als een levend document te beschouwen en het beheer ervan te borgen (zie aanbevelingen Hfdst. 4).

3.1 Toelichting opzet werktabel

1. In de eerste kolom van de tabel zijn de 5 onderzochte vervoersmodaliteiten opgenomen. Deze zijn allen voorzien van een andere kleur.
2. De vervoersmodaliteiten die zijn onderzocht en bijbehorende wet/regelgeving zijn vervolgens verticaal (in de rijen van de tabel) uitgewerkt. Iedere modaliteit is opgedeeld in categorieën zodat hierna selectie mogelijk is. De categorieën zijn:
 - ✚ Douaneregelgeving
 - ✚ Regelgeving niet-modaliteit-specifiek
 - ✚ Regelgeving modaliteit-specifiek
 - ✚ Vervoer gevaarlijke stoffen
 - ✚ Afvalstoffen
 - ✚ 'Overig' Onder deze laatste categorie wordt thans de CBS regelgeving geschaard, deels ook omdat deze veelal een informatiebehoefte tussen G2G betreft, echter naar ons oordeel in dit stadium van inventarisatie relevant is.
3. In een volgende kolom zijn de betrokken autoriteiten genoemd. Hiermee is dus te zien welke autoriteit bevoegd gezag is bij een informatievereiste.
4. Hierna volgt de kolom met informatiebehoefte van de overheid.
5. Achter iedere informatiebehoefte is vermeld in de volgende kolom of deze personen betreft, de vracht/goederen of het transportmiddel.
6. In de volgende kolom wordt het moment van informatiebehoefte van de overheid vermeld. Dit kan bijvoorbeeld zijn tijdens inspecties/toezicht of bij het aanvragen van vergunningen enz.
7. Vervolgens is gekeken of de informatie thans al digitaal wordt uitgewisseld (ja/nee).
8. Wanneer dit het geval is, welk platform/systeem wordt hiervoor gehanteerd?
9. Wanneer dit niet het geval is, is hiervoor een wettelijke 'beperking'? Met beperking wordt bedoeld wanneer een papieren vorm in de wet-regelgeving wordt voorgeschreven.

Al eerder is vermeld dat de tabel een werkdocument is. Dat betekent dat hier nog vele aanpassingen en aanvulling in zullen worden doorgevoerd naarmate verder in de haarvaten van de goederenvervoersector wordt gedoken. Door het werken met de tabel is het mogelijk om het omvangrijke vraagstuk in kaart te brengen aan de hand waarvan vervolgstappen kunnen worden gedefinieerd en inzicht is in de context waarbinnen deze plaatsvinden.

Met deze systematiek is het mogelijk om nog meer inzage te verkrijgen in allerlei aanvullende aspecten rondom informatie-uitwisseling tussen overheid en transportsector. Deze kunnen dan als extra kolommen worden toegevoegd. Aan de hand van selecties in de tabel kan vervolgens antwoord worden gegeven op verschillende vraagstukken. Zie in de navolgende paragrafen enkele voorbeelden daarvan.

3.2 Overheden in de goederenvervoerketen

Bij de vraag 'wat de wettelijke informatiebehoefte is die de overheid heeft', rijst meteen de vraag wie die 'overheid' is? Hieronder staat vanuit een selectie van de tabel per vervoersmodaliteit benoemd welke overheidspartijen dit zijn. Wanneer dieper in de haarvaten van de goederenvervoerketen wordt gedoken zal deze lijst worden aangevuld/ aangepast.

Modaliteit zeevaart

Omschrijving taakveld	Bevoegd gezag
Douaneregelgeving	Belastingdienst/ Douane
Overschrijding grenzen door personen	Koninklijke Marechaussee/ Zeehavenpolitie
Arbeidsomstandigheden	Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid, Inspectie Leefomgeving en Transport
Arbeidstijden	Inspectie Leefomgeving en Transport, Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid
Sociale regelgeving (minimumloon, arbeid vreemdelingen, arbeidsvoorwaarden enz.)	Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid
Waren	Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit, Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
Opiaten	Belastingdienst/ Douane/ CDIU
Schepen	Inspectie Leefomgeving en Transport
Bemanning, incl. zeevisvaart	Inspectie Leefomgeving en Transport
Scheepvaartverkeer, incl visserijschepen	Havenautoriteit, directeur Kustwacht, Rijkswaterstaat
Verontreinigingen schepen	Inspectie Leefomgeving en Transport, Havenautoriteit
Bevrachting, laden en lossen	Inspectie Leefomgeving en Transport
Voorkoming scheepsrampen	Inspectie Leefomgeving en Transport
Visserij	Inspectie Leefomgeving en Transport
Vervoer gevaarlijke stoffen	Inspectie Leefomgeving en Transport
Afvalstoffen	Inspectie Leefomgeving en Transport, Havenautoriteit, Provincie, Rijkswaterstaat, Stichting Landelijk Meldpunt afvalstoffen LMA
Statische gegevens	Centraal Bureau voor de Statistiek

Modaliteit Binnenvaart

Omschrijving taakveld	Bevoegd gezag
Douaneregelgeving	Belastingdienst/ Douane
Overschrijding grenzen door personen	Koninklijke Marechaussee/ Zeehavenpolitie
Arbeidsomstandigheden	Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid, Inspectie Leefomgeving en Transport
Arbeidstijden	Inspectie Leefomgeving en Transport, Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid
Sociale regelgeving (minimumloon, arbeid vreemdelingen, arbeidsvoorwaarden enz.)	Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid
Waren	Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit, Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
Opiaten	Belastingdienst/ Douane/ CDIU
Teboekstelling schepen	Kadaster
Binnenvaartregelgeving (schip, bemanning, vaarbewijzen)	Inspectie Leefomgeving en Transport, Rijkswaterstaat

Vaarreglementen BPR, RPR	Inspectie Leefomgeving en Transport, Rijkswaterstaat
Vervoer gevaarlijke stoffen	Inspectie Leefomgeving en Transport
Afvalstoffen	Inspectie Leefomgeving en Transport, Havenautoriteit, Provincie, Rijkswaterstaat, Stichting Landelijk Meldpunt afvalstoffen LMA
Statische gegevens	Centraal Bureau voor de Statistiek

Modaliteit wegtransport

Omschrijving taakveld	Bevoegd gezag
Douaneregelgeving	Belastingdienst/ Douane
Overschrijding grenzen door personen	Koninklijke Marechaussee/ Zeehavenpolitie
Arbeidsomstandigheden	Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid, Inspectie Leefomgeving en Transport
Arbeidstijden	Inspectie Leefomgeving en Transport, Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid
Sociale regelgeving (minimumloon, arbeid vreemdelingen, arbeidsvoorwaarden enz.)	Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid
Waren	Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit, Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
Meststoffen	Landbouw, Natuur en Visserij, Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit
Opiaten	Belastingdienst/ Douane/ CDIU
In-uitvoer chemicaliën	Belastingdienst/ Douane/ CDIU
Wegenverkeer, voertuigen en personen	Rijksdienst voor het wegverkeer (transportmiddel), Centraal Bureau Rijvaardigheid (personen)
Wegvervoer goederen	NIWO, Inspectie Leefomgeving en Transport
Vervoer gevaarlijke stoffen	KIWA, Inspectie Leefomgeving en Transport, RDW, CBR, TNO of defensie, brandweer of politie, JenV, burgemeester
Afvalstoffen	Inspectie Leefomgeving en Transport, Rijkswaterstaat, Stichting Landelijk Meldpunt afvalstoffen LMA
Statische gegevens	Centraal Bureau voor de Statistiek

Modaliteit luchtvaart

Omschrijving taakveld	Bevoegd gezag
Douaneregelgeving	Belastingdienst/ Douane
Overschrijding grenzen door personen	Koninklijke Marechaussee/ Zeehavenpolitie
Arbeidsomstandigheden	Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid, Inspectie Leefomgeving en Transport
Arbeidstijden	Inspectie Leefomgeving en Transport, Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid
Sociale regelgeving (minimumloon, arbeid vreemdelingen, arbeidsvoorwaarden enz.)	Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid
Waren	Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit, Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
Opiaten	Belastingdienst/ Douane/ CDIU
Luchtverkeer	Inspectie Leefomgeving en Transport, KIWA
Vervoer gevaarlijke stoffen	Inspectie Leefomgeving en Transport
Statische gegevens	Centraal Bureau voor de Statistiek

Modaliteit spoorwegtransport

Omschrijving taakveld	Bevoegd gezag
Douaneregeling	Belastingdienst/ Douane
Overschrijding grenzen door personen	Koninklijke Marechaussee/ Zeehavenpolitie
Arbeidsomstandigheden	Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid, Inspectie Leefomgeving en Transport
Arbeidstijden	Inspectie Leefomgeving en Transport, Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid
Sociale regelgeving (minimumloon, arbeid vreemdelingen, arbeidsvoorwaarden enz.)	Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid
Waren	Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit, Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
Opiaten	Belastingdienst/ Douane/ CDIU
Aanleg, beheer en gebruik spoorwegen	Inspectie Leefomgeving en Transport, ProRail
Lokaal spoor	Decentrale overheden
Vervoer gevaarlijke stoffen	Inspectie Leefomgeving en Transport
Afvalstoffen	Inspectie Leefomgeving en Transport, NIWO
Statische gegevens	Centraal Bureau voor de Statistiek

Bovenstaande selectie is zoals eerder benoemd nog niet uitputtend gezien de scope van deze inventarisatie. Decentrale overheden en overige instanties met gemandateerde/ gedelegeerde/ geattribueerde bevoegdheden zijn hier nog niet in verwerkt.

**3.3 Wettelijke informatiebehoefte**

De wettelijke informatiebehoefte die overheden hebben is zeer omvangrijk. Deze bevat de gehele werktabel. Het is dus noodzakelijk om selecties te maken om antwoord te kunnen geven op specifieke vragen. In deze tabel is bijvoorbeeld een kolom gevoegd 'moment van de informatiebehoefte'. Informatiebehoefte ontstaat op verschillende momenten. Dit kan zijn tijdens markttoetreding, bij vergunningprocedures en verlengingen, bij transportbewegingen zoals invoer en uitvoer en meldingen, tijdens inspecties/ toezicht, bij aanvraag tot ontheffingen, bij registratie van het transportmiddel, bij inschrijving in registers, bij laden en lossen, bij opslag, maar ook bij periodieke informatieverplichtingen. Je kunt daarnaast in de tabel selecteren of de informatiebehoefte de goederen betreft, de personen aan boord of het transportmiddel. Let op, de selecties en daarmee de analyse vindt plaats op de huidige versie van de werktabel (versie 30 april 2019).

In de navolgende pagina's zijn enkele voorbeelden van selecties weergegeven.

De informatiebehoefte van de *ILT* tijdens *toezicht* in het *wegvervoer*.

Betrokken autoriteit	Aanvullend autoriteit	Informatiebehoefte voortvloeiend uit wet-regelgeving	Informatie betreffende:	Moment van informatiebehoefte
ILT	Inspectie SZW	Registratie terzake van de arbeids- en rusttijden	Personen	Bij toezicht
ILT	Inspectie SZW	Registratie terzake van de arbeids- en rusttijden	Personen	Bij toezicht
ILT		Gebruik bestuurderskaart	Personen	Bij toezicht
NIWO/ ILT	NIWO verleent, ILT houdt toezicht	Duidelijke bewijzen dat het cabotagevervoer in overeenstemming met de marktverordening wegvervoer geschiedt	Goederen	Bij transport, toezicht
NIWO/ ILT	NIWO verleent, ILT houdt toezicht	Een geldige CEMT-vergunning, of één of meerdere daarvoor geldige ritmachtigingen op grond van een verdrag voor het grensoverschrijdend goederenvervoer met een andere staat voor goederenvervoer van en naar andere landen dan lidstaten	Goederen	Bij transport, toezicht
NIWO/ ILT	NIWO verleent, ILT houdt toezicht	Een geldende door de NIWO verleende ritmachtiging voor grensoverschrijdend eigen vervoer voor trajecten op het grondgebied van andere staten dan lidstaten	Goederen	Bij transport, toezicht
NIWO/ ILT	NIWO verleent, ILT houdt toezicht	Eén of meerdere geldige ritmachtigingen voor eigen vervoer door een vervoerder die niet is gevestigd in een lidstaat op grond van een verdrag voor het goederenvervoer tussen Nederland met de staat waarin de vervoerder is gevestigd.	Goederen	Bij transport, toezicht
NIWO/ ILT	NIWO verleent, ILT houdt toezicht	Een geldige verleende communautaire vergunning.	Goederen	Bij transport, toezicht
NIWO/ ILT	NIWO verleent, ILT houdt toezicht	Bestuurdersattest	Personen	Bij transport, toezicht
ILT		Het overige vervoer van gevaarlijke stoffen valt onder colli- en stukgoedvervoer. Deze voertuigen zijn niet ADR-keuringsplichtig. Aan het vervoer zelf zijn wel ADR-eisen gesteld, zoals een chauffeursdiploma, gevaarenkaart, brandblusmiddelen e.d. Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).	Transportmiddel	Bij toezicht
ILT	RDW, CBR, TNO of defensie, brandweer of politie VenJ, burgemeester, Autoriteit, EZ of VWS	Opleidingdossiers, vakbekwaamheidsdocument	Personen	Bij toezicht
ILT	RDW, CBR, TNO of defensie, brandweer of politie VenJ, burgemeester, Autoriteit, EZ of VWS	1. Bij keuringen, onderscheidenlijk beproevingen zonder inwendige inspectie van de tank wordt het bepaalde in artikel 77 bevestigd in een door de eigenaar, dan wel houder van het voertuig opgestelde verklaring, welke onmiddellijk vóór de keuring onderscheidenlijk beproeving aan de keurende inspecteur wordt afgegeven. 2. In deze verklaring is tevens vermeldt welke stof, aangegeven door naam, klasse en m., als laatste werd vervoerd voorafgaand aan het tijdstip van keuring onderscheidenlijk beproeving.	Transportmiddel, goederen	Bij toezicht
ILT	RDW, CBR, TNO of defensie, brandweer of politie VenJ, burgemeester, Autoriteit, EZ of VWS	Onmiddellijk voor de inwendige inspectie van de tank wordt een door een gaskundige als bedoeld in artikel 3.5h van het Arbeidsomstandighedenbesluit opgemaakt veiligheids- en gezondheidsverklaring overgelegd.	Transportmiddel, goederen	Bij toezicht

Een ander voorbeeld is de informatiebehoefte die *ProRail* heeft voor/tijdens *transport*:

Betrokken autoriteit	Informatiebehoefte voortvloeiend uit wet-regelgeving	Moment van informatiebehoefte
Prorail	Melding bij gebruik hoofdspoorweg waar het verkeer niet wordt geregeld door lichtseinen	Bij transport
Prorail	Melding bij terug zetten trein op een hoofdspoorweg	Bij transport
Prorail	Melding voor een proefrit op een hoofdspoorweg	Bij transport
Prorail	Melding door de spoorwegonderneming aan de bestuurder voor vertrek	Bij transport
Prorail	Informatie ingevolge de TSI Exploitatie en verkeersleiding tussen beheerder, spoorwegonderneming en bestuurder	Bij transport
Prorail	Gegevens over de rit van een trein bij onregelmatigheden let op, lid 5 toevoegen	Bij transport
Prorail	De spoorwegonderneming verstrekt voordat in haar opdracht wordt gerangeerd, aan de bestuurder en de rangeerder een rangeeropdracht en aan de beheerder een rangeerplan.	Bij transport
Prorail	Mededeling van alle informatie die de beheerder nodig heeft	Bij transport, bij toezicht
Prorail	Informatie over het UN-nummer en het gevaarsidentificatie-nummer van die gevaarlijke stoffen, alsmede van de plaats waar zich die stoffen in de trein bevinden.	Bij transport, bij toezicht
Prorail	Beladingsgegevens van die wagen met gevaarlijke stoffen, alsmede over de verblijfsplaats van die wagens en de plaats van die wagens ten opzichte van andere wagens van de spoorwegonderneming in de trein.	Bij transport, bij toezicht

Een ander voorbeeld is de informatiebehoefte die de *Koninklijke Marechaussee* heeft over *personen* in het *luchtvaarttransport*:

Betrokken autoriteit	Informatiebehoefte voortvloeiend uit wet-regelgeving	Informatie betreffende:
KMar	SGC Bijlage VI art 4.1 t/m 4.3, art 3.1 en 31.2 zijn van toepassing.	Personen
KMar	Notification of pre arrival, SGC art 19 ==> Bijlage VI art 3.1.2.	Personen
KMar	Notification of pre departure, SGC art 19 ==> Bijlage VI art 3.1.5.	Personen
KMar	Bemannings- cq passagierslijst, SGC art 19 ==> Bijlage VI art 3.1.2., 3.1.3. en 3.1.4.	Personen
KMar	Wijzigingen samenstelling bemanning of het aantal passagiers, SGC art 19 ==> Bijlage VI art 3.1.4.	Personen
KMar	Verstekelingen, SGC art 19 ==> Bijlage VI art 3.1.4.	Personen
KMar	Estimated Time of Departure, SGC art 19 ==> Bijlage VI art 3.1.5.	Personen
KMar	Actual Time of Departure, SGC art 19 ==> Bijlage VI art 3.1.5.	Personen
KMar	Notification of pre arrival, VW art 4 ==> VV art 4.4. en 4.4a	Personen
KMar	Notification of pre departure, VW art 4 ==> VV art 4.4. en 4.4a	Personen
KMar	Notification of pre departure, VB 4.13.a. en 4.13.b.	Personen
KMar	Bemannings- cq passagierslijst, art 4.11 lid 1	Personen
KMar	Wijzigingen samenstelling bemanning of het aantal passagiers, VB art 4.11 lid 1	Personen
KMar	Verstekelingen, VB art 4.11 lid 1	Personen
KMar	Bemannings- cq passagierslijst, VV art 4.4 en 4.4a VV art 4.5 lid 1	Personen
KMar	Wijzigingen samenstelling bemanning of het aantal passagiers, VV art 4.5 lid 2	Personen



3.4 Digitale gegevensuitwisseling huidige praktijk en wijze van uitwisseling

Eén van de kernvragen van de inventarisatie is welke gegevens al digitaal/elektronisch worden uitgewisseld tussen markt en overheidspartijen en welk platform/systeem hiervoor wordt gehanteerd. Wederom zijn voor het beantwoorden van deze kernvraag selecties nodig in de werktabel. Zie hieronder enkele voorbeelden:

De informatie die door de NVWA over *goederen digitaal* wordt verkregen (voor alle vervoersmodaliteiten):

Betrokken autoriteit	Informatiebehoefte voortvloeiend uit wet-regelgeving	Informatie betreffende:	Digitale uitwisseling van informatie ja/nee
VWS/ NVWA	Certificeringsverplichting uit diverse verordeningen	Goederen	Ja
VWS/ NVWA	Deze verordening stelt voorschriften vast inzake de certificering van zendingen van bepaalde samengestelde producten die uit derde landen in de Unie worden binnengebracht.	Goederen	Ja
VWS/ NVWA	Resultaten van bemonstering en analyse	Goederen	Ja
VWS/ NVWA	Gezondheidscertificaat	Goederen	Ja
VWS/ NVWA	Identificatie	Goederen	Ja
VWS/ NVWA	Vooraanmelding van zendingen	Goederen	Ja
VWS/ NVWA	Resultaten van bemonstering en analyse	Goederen	Ja
VWS/ NVWA	Gezondheidscertificaat	Goederen	Ja
VWS/ NVWA	Identificatie	Goederen	Ja
VWS/ NVWA	Vooraanmelding van zendingen	Goederen	Ja
VWS/ NVWA	Analyserapport	Goederen	Ja
VWS/ NVWA	Gezondheidscertificaat	Goederen	Ja
VWS/ NVWA	Identificatie	Goederen	Ja
VWS/ NVWA	Vooraanmelding van zendingen	Goederen	Ja
VWS/ NVWA	Bij de zending gevoegde resultaten van bemonstering en analyse	Goederen	Ja
VWS/ NVWA	Gezondheidscertificaat	Goederen	Ja
VWS/ NVWA	Identificatie	Goederen	Ja
VWS/ NVWA	Voorafgaande kennisgeving van zendingen	Goederen	Ja
VWS/ NVWA	Certificaten of andere documenten bij zending producten van dierlijke oorsprong. Deze certificaten geven een omschrijving van de geïmporteerde goederen, hun gewicht, origine en uiteindelijke bestemming. Op grond van artikel 2, tweede lid, Warenwetbesluit hygiëne van levensmiddelen, is het verboden te handelen in strijd met artikel 7, eerste lid, van Verordening (EG) 853/2004.	Goederen	Ja
VWS/ NVWA	Veiligheidskenmerken voor geneesmiddelen die enkel op recept verkrijgbaar zijn	Goederen	Ja

Een andere selectie: De informatie die ten aanzien van *afvalstoffen digitaal* worden verkregen en het *systeem* wat hiervoor wordt gehanteerd heeft het volgende beeld:

Betrokken autoriteit	Aanvullend autoriteit	Informatiebehoefte voortvloeiend uit wet-regelgeving	Digitale uitwisseling van informatie ja/nee	Huidig platform voor digitale informatie uitwisseling
ILT/ Rijkswaterstaat	Stichting Landelijk Meldpunt afvalstoffen LMA/ Rijkswaterstaat	De ontvangstmelding	Ja	Meldapplicatie AMICE
ILT/ Rijkswaterstaat		De afgiftemelding	Ja	Meldapplicatie AMICE
ILT/ Rijkswaterstaat		Het afvalstroomnummer	Ja	Meldapplicatie AMICE
ILT/ Rijkswaterstaat		De verstrekking van een omschrijving van aard, eigenschappen en samenstelling van afvalstoffen	Ja	Meldapplicatie AMICE
ILT/ Rijkswaterstaat	Stichting Landelijk Meldpunt afvalstoffen LMA/ Rijkswaterstaat	Registratie van de in art.10.40 bedoelde gegevens vindt elektronisch plaats	Ja	Meldapplicatie AMICE
ILT/ Rijkswaterstaat		Melding bedrijfsnummer eigen bedrijf en van degene van wie de afvalstoffen afkomstig zijn	Ja	Meldapplicatie AMICE
ILT/ Rijkswaterstaat		Meldingen vinden plaats conform het Reglement melden bedrijfsafval en gevaarlijke stoffen	Ja	Meldapplicatie AMICE
ILT/ Rijkswaterstaat	Stichting Landelijk Meldpunt afvalstoffen LMA/ Rijkswaterstaat	Melding: Hieronder wordt verstaan een eerste ontvangstmelding, een maandelijkse ontvangstmelding of een maandelijkse afgiftemelding	Ja	Meldapplicatie AMICE

De vraag over de uitvoeringspraktijk van informatie-uitwisseling en eventuele wijze van digitale uitwisseling bleek niet altijd door de geïnterviewde juristen beantwoord te kunnen worden. Enkel en hebben hiervoor hun inspecteurs/ toezichthouders benaderd waardoor het mogelijk bleek dit al in te vullen. In een vervolgstap in de inventarisatie zal de verplichting uit wet-regelgeving meer met de praktijk moeten worden verbonden.

3.5 Niet-digitale gegevensuitwisseling huidige praktijk

Tijdens de inventarisatie werd duidelijk dat nog een omvangrijk deel van de informatiebehoefte die de overheden hebben (nog) niet-digitaal verloopt. Met name de informatie die tijdens toezicht/ inspecties wordt gevraagd vindt nog bij alle modaliteiten hoofdzakelijk niet-digitaal plaats. Maar ook aanvragen tot ontheffingen of vergunningen vindt veelal nog niet-digitaal plaats. Zie hiervoor de ontwikkeling t.a.v. de Modernisering Algemene Wet Bestuursrecht en implementatie Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer. Hier is nog een grote slag te maken.

Wanneer in het totaaloverzicht de selectie wordt gemaakt naar *Digitale uitwisseling van informatie 'nee'* wordt het totaaloverzicht van informatie zichtbaar dat nu nog niet digitaal wordt uitgewisseld. Deze selectie is te veel omvattend om in deze verslaglegging op te nemen. Dit laat zien dat er nog een grote stap te maken is naar volledige digitalisering van het goederenvervoer.

3.6 Overige vragen

Naast de vragen die in de voorgaande paragrafen zijn behandeld zijn er nog een aantal aanvullende vragen die relevant zijn bij de inventarisatie naar de uitwisseling van B2G informatie. Aangezien de eerste inventarisatie heeft plaatsgevonden met de (wetgeving) juristen van de verschillende overheden, is zoals eerder vermeld niet alle informatie verkregen die noodzakelijk zijn voor beantwoording van deze vragen. Dit zijn:

- Kan de benodigde informatie uit bestaande Transport Management Systemen (TMS) en/of Fleet Management Systemen (FMS), dan wel andere reeds bestaande marktsystemen geleverd worden?
- Wat zijn de mogelijkheden van interconnectiviteit van de verschillende databehoeften (in andere woorden; waar verschillende overheden vragen om dezelfde informatie van de markt en liggen mogelijkheden voor hergebruik/uitwisseling van gegevens, vergelijkbaar met het principe van Single Window voor maritiem en lucht: enkelvoudig aanleveren door de markt, meervoudig gebruik door de overheid)?

De onderstaande vraag zal bij de wetgevingsjuristen van de verschillende inspectiediensten worden voorgelegd nadat de tabel op inspectieniveau is aangevuld:

- Welke wettelijke beperkingen zijn er om gegevens die nu op papier worden geleverd ook digitaal/elektronisch aan te leveren?

Zie het navolgende Hoofdstuk voor verdere aanbevelingen tot vervolg om bovenstaande vragen beter te kunnen beantwoorden.

Hoofdstuk 4 Aanbevelingen tot vervolg

In diverse onderdelen van deze rapportage is gewezen op het feit dat de tabel thans nog een levend (werk)document is. Door middel van verdieping in de analyse, het toevoegen van vragen en het breder en dieper betrekken van partijen in het goederenvervoer wordt een steeds concreter beeld verkregen van de huidige stand van zaken omtrent informatie-uitwisseling en de implementatie naar digitalisering. Dit vereist verschillende vervolgstappen. Hieronder zijn een aantal van deze vervolgstappen benoemd:

1. Buisleidingen

De transportmodaliteit buisleidingen is buiten de scope gehouden van deze inventarisatie. Om een totaaloverzicht te krijgen van het gehele goederenvervoer, is het aan te bevelen buisleidingen toe te voegen als modaliteit.

Het transport van goederen via buisleidingen is zeer divers, zoals leidingen met een extern veiligheidsaspect, zoals hogedrukaardgasleidingen, buisleidingen met brandbare vloeistoffen en buisleidingen met overige gevaarlijke (chemische) stoffen. De Structuurvisie Buisleidingen is een visie van het Rijk waarmee het Rijk voor de komende 20 tot 30 jaar ruimte wil reserveren in Nederland voor toekomstige buisleidingen voor gevaarlijke stoffen. Het gaat daarbij om ondergrondse buisleidingen voor het transport van aardgas, olieproducten en chemicaliën, die provinciegrens- en vaak ook landgrensoverschrijdend zijn.

Antea Group heeft in 2016 in opdracht van het Ministerie van IenW een Handboek buisleiding in bestemmingsplannen, een Handreiking voor opstellers van bestemmingsplannen opgesteld. Deze versie is opgesteld door Antea, met inbreng van vele externe partijen zoals de Kennistafel buisleidingen. Dit is een goed handvat om de inventarisatie naar de wettelijke informatiebehoefte bij het goederentransport op voort te bouwen.

Partijen die betrokken kunnen worden voor deze inventarisatie zijn: het Ministerie van IenW, gemeenten, leden van de Kennistafel buisleidingen, buisleidingexploitanten en de veiligheidsregio.

2. Beheer werkdocument

De werktabel dat bij dit onderliggend rapport hoort, is zoals gezegd een werkdocument. De in paragraaf 1.2 genoemde inspectiediensten zullen hier de komende periode voortdurend aanvullingen in voorstellen. Daarnaast zal een verdieping nodig zijn voor nadere analyse van de datasets en mogelijkheden voor interconnectiviteit van systemen. Om de toegevoegde waarde van het werkdocument te borgen is het dan ook van belang dat deze voortdurend wordt bijgewerkt. Er wordt voorgesteld dit te beleggen bij een penvoerder. Deze penvoerder verzorgt:

- Voortdurende of periodieke actualisatie van het werkdocument op basis van eigen onderzoek en/of input van betrokken partijen;
- Het informeren van de deelnemers die betrokken zijn bij de inventarisatie;
- Het periodiek opleveren van voortgangsrapportages aan opdrachtgever/ beleidsverantwoordelijke(n).

Een alternatief voor het instellen van een penvoerder is de werktabel in een centrale werkomgeving te plaatsen waarin een ieder voortdurend in de laatste versie wijzigingen kan doorvoeren (bijv. via Office-365- Sharepoint). Deze vorm vereist afspraken over de wijze van actualisatie en voldoende betrokkenheid/ eigenaarschap van de deelnemers. Vraag: gezamenlijk sharepoint met verschillende overheden is een no go gebied denk ik (denk aan beveiligingseisen met Def en politie). Zouden we dit ook niet via een website kunnen organiseren. Vanuit onszelf of bvb via Topsector logistiek ?



3. Verdieping en verbreding van de inventarisatie

In dit rapport en bijbehorende werktabel zijn de resultaten van de inventarisatie verwerkt vanuit deskresearch en interviews met (wetgevings)juristen bij de inspectiediensten. Tijdens de gesprekken en uit de schriftelijke vragen hierop volgend werd duidelijk dat deze uitstekend de analyse konden uitvoeren van wetgeving naar informatiebehoefte. Aanvullende vragen zoals het gebruik van welk data-informatieplatform wordt gebruikt of de vraag wat de mogelijkheden zijn van data-ontsluiting via TMS/FMS bleek niet altijd door de betrokken juristen te worden beantwoord. Dit vraagt om verdieping binnen deze diensten.

Daarnaast zijn diverse taken en bevoegdheden verder gemandateerd of gedelegeerd, zijn deze belegd bij provincie of gemeenten of zijn instanties aangewezen als autoriteit voor de uitvoering van specifieke taken. Mede hiervoor wordt geadviseerd om een verdieping en verbreding in de inventarisatie uit te voeren naar deze instanties. Aanbevolen wordt om de volgende partijen te interviewen (deze zijn tijdens interviews genoemd):

Autoriteiten:

- Autoriteit Consument en Markt;
- (Zeehaven)politie;
- Openbaar Ministerie;
- Justitie en Veiligheid;
- Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen;

- Havenmeesters luchthavens;
- Lucht Verkeersleiding Nederland. ZBO onder Ministerie van IenW;
- Stichting Landelijk Meldpunt Afvalstoffen LMA;
- Provincies (centraal) inzake afvalstoffen;
- Gemeenten (centraal) voor o.a. vervoer gevaarlijke stoffen;
- Prorail;
- KIWA;
- TIEC (Transport Informatie Expertise Centrum). In dit samenwerkingsverband van NVWA, politie, ILT, Douane en Inspectie SZW werken de diensten integraal samen om bedrijven te analyseren en controleren;
- ABL Analyse Bureau Luchtvaart. Het ABL registreert en analyseert de verplichte meldingen van voorvallen in de Nederlandse burgerluchtvaart. Doel van het ABL is om, samen met de sector, vroegtijdig trends te signaleren zodat betrokken partijen acties kunnen ondernemen om de vliegveiligheid te verbeteren.

Overig:

- Stichting Uniforme Transport Code. SUTC stimuleert de ontwikkeling en het gebruik van open standaarden, zodat de sector effectief kan werken en innovaties worden ondersteund;
- Stichting Airport Coordination Netherlands (SACN). Is (nog) een privaatrechtelijke ZBO (va 2020 publiek) en is verantwoordelijk voor het toewijzen van slots aan luchtvaartmaatschappijen op de drie slotgecoördineerde luchthavens in Nederland: Schiphol, Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport;
- Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart NBKB is een niet winstmerk beogende stichting die binnen de samenwerkingsovereenkomst werkt met 34 in de binnenvaart werkzaam zijnde inspecteurs/experts. Voor wat betreft uitvoer van certificerende inspecties vallen deze inspecteurs en hun werkzaamheden onder de aansturing en verantwoordelijkheid van het NBKB. NBKB is ISO 17020 gecertificeerd, wat één van de eisen is voor mandatering door Inspectie Leefomgeving & Transport (ILT);
- SUWINET is een speciale besloten database waarin instanties als de Belastingdienst, de IB-Groep, Kadaster, Rijksdienst Wegverkeer en het UWV maatschappelijk gevoelige persoonsgegevens met gemeenten uitwisselen (zie par. 2.2);
- DB-Cargo. Grootste goederenvervoerder via het spoor in NL;
- Railgood. Levert het management van de externe betrekkingen aan ondernemingen in de bedrijfstak railgoederenvervoer in Nederland;
- Brancheorganisaties wegvervoer: Evofenedex, TLN, VERN.

Tot slot wordt geadviseerd om de reeds betrokken bestuursorganen schriftelijk aanvullende vragen te stellen op gebied van operationele taakinvulling (toezicht-inspectie). Veelal hebben inspecteurs kennis van systemen die worden gebruikt of mogelijkheden naar interconnectiviteit van systemen en de specifieke datasets behorende bij een wettelijke informatievereiste.

4. Uniformeren definities- begrippen

In een later stadium van de implementatie van de Digitale Transportstrategie is het van belang definities en begrippen te uniformeren.

Om de interconnectiviteit van data te kunnen beoordelen en afspraken te kunnen maken over het delen van data is het van belang 'dezelfde taal te spreken'. Dat betreft niet alleen de digitale taal (lees: systemen) maar ook uniformering van definitie of een lijst van begrippen. Wet- en regelgeving hanteert soms dezelfde terminologie, maar onderliggende definitie en de vertaling naar specifieke datasets blijkt niet (altijd) eenduidig. Wetgeving bevat veelal een paragraaf 'Begripsbepalingen'. Daar waar sprake zal zijn van uitwisseling van data zal onderzoek moeten

plaatsvinden op overeenkomst/ afwijking van de gehanteerde begrippen en onderliggende datasets.

CBS en TLN hebben in 2015 de handen ineengeslagen om duidelijkheid te verschaffen over begrippen in wegtransport en logistiek. Waar in een eerdere samenwerking de wegvervoerenquête onder handen werd genomen waardoor de administratieve lastendruk werd verlaagd, hebben beide organisaties nu een praktische begrippenlijst gepubliceerd, met voor elk begrip een heldere definitie. Of soms meerdere, om te laten zien dat er niet altijd sprake kan zijn van de enig juiste definitie. Ook is er in deze begrippenlijst een aantal belangrijke organisaties werkzaam op het gebied van wegtransport en logistiek opgenomen.

Daarnaast zijn er internationaal lijsten met begrippen opgesteld, de United Nations Trade Data Elements Directory (UNTDDED).

April 2019

REFERENTIE

Bij de uitwerking van dit onderzoek zijn de volgende documenten en publicaties geraadpleegd (niet-limitatief):

Maritime Single Window, Een juridische analyse over het verwerken van gegevens door het elektronisch platform "Maritime Single Window", A.C.Groenewegen 1 maart 2015

TNO-rapport "Databehoeftes overheid gebaseerd op wetgeving" | Eindrapport, Dalmolen/Hofman, september 2018

Digitale transport strategie goederenvervoer (concept), 8 oktober 2018

PROPOSAL for a Regulation of the European Parliament and of the Council on electronic freight transport information, European Commission, 17 mei 2018

ANNEXES to the Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on electronic freight transport information, European Commission, 17 mei 2018

DGLM Handboek Veiligheidsmanagement Luchtvaart/ Processen en procedures voor directies Luchtvaart en Luchthavens Versie 14 april 2009

Melding Import Documentatie Rotterdamse Haven (aangevers), Belastingdienst Douane

Advies Raad van State inzake de effecten van digitalisering voor de rechtsstatelijke verhoudingen Staatscourant 2018 nr. 50999 6 september 2018

Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on electronic freight transport information

Eindconcept Voorlopige Handreiking implementatie Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer 20 maart 2017

Europa in de hand Handreiking voor VenW'ers voor het omgaan met Europese besluitvorming in Den Haag en Brussel

IMO Seminar on making cross-border trade simpler: "Values and benefits of a Port Community System, links to Single Window and WTO Trade Facilitation Agreement" 2019

PORT INFORMATION GUIDE Port of Rotterdam February 2019

'Documenten CCR Binnenvaartschepen'

Partituur naar de top Adviesrapport Topteam Logistiek

'Weten we nú wat er staat?' Informatievoorziening over treinen met gevaarlijke stoffen op emplacementen. Inspectie Leefomgeving en Transport ILT/ Rail en Wegvervoer 28 april 2015 Rapport Inventarisatie Wegvervoer Project Eenduidig Toezicht 23 februari 2007

Netverklaring 2019 Prorail

Digitale Agenda VERNIEUWEN, VERTROUWEN, VERSNELLEN Ministerie van Economische Zaken 2016

Handleiding Algemene Verordening Gegevensbescherming

Model gegevensbeschermingseffectbeoordeling Rijksdienst (PIA) sept. 2017

Richtsnoeren voor gegevensbeschermingseffectbeoordelingen en bepaling of een verwerking "waarschijnlijk een hoog risico inhoudt" in de zin van Verordening 2016/679

Visie op het Stelsel van Overheidsgegevens 2014/ Programma iNUP, opgesteld in opdracht van de Programmaraad Stelsel van Basisregistraties

Begrippenlijst Wegtransport en Logistiek/ CBS/ 2015