

Vergaderjaar 2020–2021

26 643

Informatie- en communicatietechnologie (ICT)

34 244

Logistiek en goederenvervoer

Nr. 719

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 november 2020

Eind 2018 stuurde ik u de Digitale Transport Strategie (DTS) goederenvervoer met een lange termijn uitvoeringsvisie.¹ Begin 2019 zijn we begonnen met de realisatie. Ik breng uw Kamer graag op de hoogte van de stappen die zijn gezet en de resultaten die ik de komende tijd wil boeken. Ik ga daarbij in op mijn rol, de inzet op papierloos transport, de Basis Data Infrastructuur en de gerichte samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven, kennisinstellingen en eindgebruikers die nodig is om de digitale transitie te maken.

Digitaal standaard

Doelstelling van de DTS is het mogelijk maken van een volledig gestroomlijnd en gedigitaliseerd multimodaal goederenvervoersysteem. Hiertoe moet allereerst vanuit het principe «digital by default» alle papier vervangen kunnen worden door data. Bedrijven leveren dan uitsluitend nog data aan bij instanties als de Inspectie Leefomgeving en Transport. Een bredere beschikbaarheid van data maakt het daarnaast mogelijk om goederenstromen volledig digitaal te monitoren. Logistiek dienstverleners kunnen met meer betrouwbare en actuele data tijdens een transport van modaliteit wisselen en snelle en slimme combinaties maken met derde partijen. Digitalisering bespaart kosten, vermindert administratieve lasten² en bevordert de bereikbaarheid van ons land.

Ik vervul een proactieve regierol in de uitvoering van de DTS. Door de noodzakelijke structuurwijziging in de digitale informatie-uitwisseling tussen overheden onderling en overheid en bedrijfsleven in gang te zetten. Maar ook om door samenwerking te komen tot de benodigde standaarden, afsprakenstelsels en specificaties. De huidige Coronacrisis

¹ Kamerstukken 26 643 en 34 244, nr. 581

² In het Benelux proefproject rondom de digitale eCMR-vrachtbrief is gebleken dat bedrijven ruim € 13 aan kosten en administratieve lasten per digitale vrachtbrief besparen.

bevestigt de noodzaak van een digitale transitie. Alléén als zoveel mogelijk bedrijven hun processen en systemen digitaliseren, krijgen we een systeem dat weerbaar is. Ik richt me daarbij op drie speerpunten: papierloos transport, data delen via de Basis Data Infrastructuur en gerichte samenwerking.

Papierloos transport

De digitale transitie begint bij papierloos transport. Uit onderzoek van mijn ministerie blijkt dat negentig procent van de huidige relevante wetgeving in het goederenvervoer reeds toestaat dat bedrijven de door de overheid gevraagde informatie digitaal aanleveren. Over de resterende tien procent zal ik met betrokken overheden afspraken maken. Het gaat daarbij om begeleidende documenten bij het vervoer van (gevaarlijke) afvalstoffen en enkele specifieke reglementen, vergunningen en bevoegdheidsbewijzen. Ik kijk daarbij tevens naar wettelijke randvoorwaarden voor digitale informatie-uitwisseling tussen bedrijven.

Essentieel voor papierloos transport is een interne Europese transportmarkt zonder nationale uitzonderingen of beperkingen. Om dat te realiseren is vanaf augustus 2020 de verordening «electronic Freight Transport Information (eFTI)»³ van kracht. Deze bepaalt dat alle lidstaten in 2025 in plaats van papier, elektronische verstrekking van gegevens accepteren wanneer er sprake is van wettelijk verplichte informatie bij het vervoer van goederen, met inbegrip van gevaarlijke stoffen en afvalstoffen. Tevens moet in 2025 de verordening «European Maritime Single Window environment (EMSWe)»⁴ geïmplementeerd zijn. Het EMSWe beoogt onder meer de meldingsformaliteiten voor schepen tussen lidstaten te harmoniseren en te vereenvoudigen. Hiertoe wordt in samenwerking met onder andere de Douane en het bedrijfsleven het huidige «single window voor maritiem en lucht» en de daarmee samenhangende «Handel en Transport Gateway» verder ontwikkeld.

Naast de uitvoering van de genoemde verordeningen wordt de samenwerking binnen de Benelux verder geïntensiveerd. Het proefproject voor gebruik van de digitale eCMR-vrachtbrief in het grensoverschrijdende wegtransport tussen Nederland, België en Luxemburg wordt verlengd én verbeterd. Samen met mijn Belgische en Luxemburgse collega bereiden we ons in de tweede fase van de proef voor op de implementatie van de genoemde eFTI-verordening. We zoeken in 2021 tevens de samenwerking met Frankrijk, Duitsland en de Baltische Staten om de digitale informatie-uitwisseling in het internationaal intermodaal goederenvervoer structureel te verbeteren.

Data delen via de Basis Data Infrastructuur

Een goede digitale infrastructuur is een tweede belangrijk element van het fundament voor volledige digitalisering in het goederenvervoer. Momenteel werken de eigen inhoudelijke en technische standaarden van grote marktpartijen en technologiebedrijven in specifieke ketens verstoring in het systeem en een ongelijk speelveld. Er moet een voorziening worden gecreëerd waarmee relevante data naadloos, veilig, neutraal en betrouwbaar beschikbaar gesteld kan worden zonder dat daar machtsposities op kunnen worden gebaseerd: de Basis Data Infrastructuur (BDI). De BDI is géén centraal Europees of nationaal nieuw IT-systeem, maar een federatief netwerk van (bestaande) platforms en systemen. Dit biedt (geautoriseerde gebruikers binnen) bedrijven en overheden de

³ (EU) 2020/1056

⁴ (EU) 2019/1239

procedurele en technische schakels om op een decentrale, open en neutrale wijze data van goede kwaliteit veilig met elkaar te delen. Het fungeert als een vertrouwensbasis, zodat partijen vanuit hun eigen systemen elkaar data beschikbaar kunnen stellen. De afgelopen jaren zijn hiervoor in Nederland reeds in samenwerking met de Topsector Logistiek het Open Trip Model en iSHARE ontwikkeld.

De BDI staat niet op zich. Onder coördinatie van mijn ministerie is sinds 2019 een EU consortium (FEDeRATED) actief dat in opdracht van de Europese Commissie een prototype ontwikkelt van zo'n federatieve data deel voorziening. Dit vormt input voor de uitvoeringswetgeving onder de genoemde eFTI-verordening. Vanuit dit consortium zullen tot 2023 op zeven TEN-T corridors in totaal 21 living labs worden uitgevoerd. De ontwikkeling van de BDI in Nederland en het verder ontwikkelen van het hierboven genoemde Benelux project rondom het gebruik van de digitale eCMR-vrachtbrief gebeurt (deels) in deze living labs.

In 2021 gaan het Ministerie van IenW, de Douane, de zeehavens, Schiphol en de Port Community Systemen Cargonaut en Portbase een volgende fase van onderzoek in naar samenwerking rondom de vorming van de BDI. De Staatssecretaris van Financiën, Toeslagen en Douane heeft u daarover onlangs ook geïnformeerd.⁵ Deze partijen hebben de afgelopen jaren in de hierboven genoemde trajecten veel ervaring en vertrouwen ontwikkeld. Een belangrijke doelstelling van de samenwerking is het versterken van de informatiepositie en de operationele capaciteit in het toezichts- en handhavingsdomein. Naast het implementeren van de genoemde verordeningen gaat het concreet om invulling geven aan:

- «Just-in-time sailing», waarvan uw Kamer per motie van de leden Agnes Mulder en Postma heeft gevraagd deze ook bij de Europese Commissie te bepleiten.⁶
- De data koppeling tussen de mainports en de nationale achterlandverbindingen (bijvoorbeeld koppeling van luchtvracht met wegvervoer) en met derde landen, zoals in Azië.
- Een Supply Chain Visibility Dashboard, bijvoorbeeld om medische apparatuur beter te kunnen traceren
- Het ontwikkelen van de benodigde governance op standaarden, specificaties en afsprakenstelsels.

Een ander concreet onderdeel van de BDI is DEFLog: de Data Exchange Facility voor de logistiek. DEFLog vervangt bij logistiek dienstverleners het analoog verwerken van wegafsluitingen, wegwerkzaamheden en andere verstoringen op de infrastructuur van wegbeheerders in hun planningen. Andersom vervangt DEFLog het consulteren van belangrijke logistiek dienstverleners bij het organiseren van verkeersmanagement door wegbeheerders. Nieuwe functionaliteiten zullen komend jaar worden toegevoegd. Eerste toepassing vindt momenteel plaats op de Connected Transport Corridors. Dit samenwerkingsverband tussen Rijk, regio's en marktpartijen gebruikt de kansen van digitalisering om de logistiek veiliger, efficiënter en duurzamer en te laten verlopen. Op dit moment zijn er vier corridors aangesloten: Amsterdam Westkant, Zuid-Holland, Zeeland en Zuid-Nederland. De eerste tientallen vervoerders werken hierin samen met gemeenten en provincies.

Gerichte samenwerking

De BDI wordt stapsgewijs ontwikkeld. Met de focus op toepassing in de dagelijkse operatie. Om steeds de werking en het nut te beproeven. Het

⁵ Kamerstuk 31 934, nr. 35

⁶ Kamerstuk 35 377, nr. 10

moet immers leiden tot meer transparantie, verbeterde efficiency, verlaging van operationele kosten en verbetering van beleidsdoelen als veiligheid, bereikbaarheid en duurzaamheid. In dit groeimodel komen steeds meer organisaties in beeld wier data via de BDI gedeeld kunnen worden. Hierbij is het van belang dat alle betrokken partijen «data gedreven» leren werken. De digitale transitie is een systeeminnovatie die alleen lukt in goede interactie met het bedrijfsleven.

Momenteel werk ik samen met de Topsector Logistiek en de Logistieke Alliantie aan de lancering van een «Platform Digitaal Transport» waarin we op basis van een gezamenlijk actieplan de digitale transitie kunnen intensiveren. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is digitalisatie in het MKB. In het actieplan draait het om verbinding tussen alle initiatieven en toepassingen op het gebied van digitalisering en data delen. De focus ligt op concrete en gezamenlijke afspraken en acties. In 2021 zal bijvoorbeeld een handleiding worden gepubliceerd hoe overheden en bedrijven op een veilige manier data kunnen delen en smart mobility innovaties en dienstverlening op de BDI kunnen realiseren.

De uitvoering van de DTS vraagt om nauwe samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven, kennisinstellingen en eindgebruikers. Ik reken op die samenwerking en zal de komende jaren een proactieve regierol blijven vervullen zodat we samen het verschil kunnen maken.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga