

**Toepassing van het
WDO DATAMODEL
in Nederland**
door douane en andere overheidsorganisaties

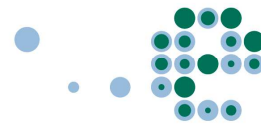
Verricht voor Forum Standaardisatie

- Door SMDG –

Ger Endenburg & Henk van Maaren

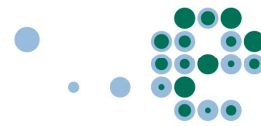
- Augustus 2008 -

22 Augustus 2008



Index

1. Management samenvatting	3
2. Inleiding	10
3. WDO datamodel	15
4. Aan het WDO datamodel gerelateerde UN/CEFACT standaarden	18
5. Organisatie Nederlandse inbreng in het WDO datamodel	21
6. Nederlandse informatiestromen douane	23
7. Nederlandse informatiestromen andere overheidsorganisaties	30
8. Informatiestromen Nederlandse transportsector	33
9. EU informatiestromen douane	43
10. EU informatiestromen transport	44
11. Problemen en knelpunten	48
12. Aanbevelingen	50
Annex	54



1. Management samenvatting

De Wereld Douane Organisatie ontwikkelt en is eigenaar van het WDO datamodel. Dat model bevat gestandaardiseerde gegevens voor met name Douane activiteiten. In de nieuwe versie van het WDO datamodel versie 3.0 worden ook gegevens van verwante aspecten als landbouw, gezondheid en afval meegenomen. Vooruitlopend op de internationale vaststelling van het WDO datamodel versie 3 heeft het Forum Standaardisatie aan SMDG opdracht verleend om een verkenning uit te voeren naar mogelijke besparingen door bredere toepassing van dat datamodel in een aantal andere sectoren..

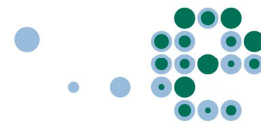
Door SMDG zijn de volgende activiteiten uitgevoerd:

Allereerst is een beschrijving gemaakt van de inhoud van de WDO standaard, het bijhorende WDO gegevensmodel en de Douane gerelateerde informatiestromen. Vervolgens zijn die beschrijvingen vergeleken met de gegevensmodellen en informatiestromen van een aantal direct betrokkenen zoals de Voedsel en Waren Autoriteit (VWA), Plantenziektenkundige Dienst (PD) en de service providers van de communicatiesystemen in de (lucht)havens.

Daarna is een analyse gemaakt van mogelijke gevolgen van invoering van het WDO datamodel bij die direct betrokkenen.

Bij het opstellen van de beschrijvingen hebben de volgende vragen centraal gestaan:

1. Wat is het WDO datamodel
2. Wat zijn de impact en reikwijdte
3. Is iedereen vertegenwoordigd/gecommiteerd
4. Rol van het bedrijfsleven
5. Mogelijk rol van het Forum
6. Aandachtspunten voor het beheer
7. Samenhang met andere standaarden, nationaal en internationaal, alsmede nieuwe ontwikkelingen, zoals XML



Bij de globale analyse van de informatiestromen is er van uitgegaan dat deze informatiestromen reeds door de betreffende overheidsorganisaties beschreven zijn en derhalve slechts geanalyseerd dienen te worden in het licht van het WDO datamodel. Bij het onderzoek is SMDG bijgestaan door een begeleidingsgroep met experts uit de onderzochte sectoren.

Het WDO datamodel 3.0

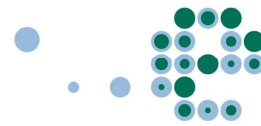
Het WDO datamodel versie 3 bevat een set van gestandaardiseerde data voor activiteiten van de douane en een aantal andere overheidsorganisaties (certificeringen, IMO/FAL documenten, Basel afspraken) in het kader van single window ontwikkelingen. Het model is ontwikkeld bij de WDO (Wereld Douane Organisatie) en is in juni 2008 formeel goedgekeurd en vervolgens aanbevolen aan nationale douanes.

Kenmerkend verschil met versie 2 is de uitbreiding met de PGA's (Participating Government Agencies). Voor versie 3 is dit beperkt tot Landbouw, Gezondheid en Verontreinigd afval (Milieu). Versie 4 zal verder uitgebreid worden met overige PGA's.

Het onderzoek door SMDG heeft betrekking op de gestandaardiseerde data van het WDO datamodel, de informatiestromen en berichten waarin deze data toegepast kunnen worden bij de douane, andere overheidsorganisaties en het bedrijfsleven. De berichtstructuren zijn met name EDIFACT, maar ook andere uitwisselingsformaten en XML zijn mogelijk. Ook de organisatie en afstemming van deze data en informatiestromen behoren tot de onderzoeksscope.

De toepassing van het WDO datamodel bij en tussen Nederlandse overheidsorganisaties en het bedrijfsleven verdient op een aantal punten versterking. Met name waar het gaat om single window initiatieven. Er is een betere en duidelijkere regie nodig voor een meer structurele inbreng en afstemming.

Het rapport doet aanbevelingen met betrekking tot:



- mandaat Nederlandse douane voor het WDO datamodel
- nationaal overleg over ontwikkeling en onderhoud van het WDO datamodel
- register voor nationale toepassing van het WDO datamodel
- samenwerking met het Nederlandse bedrijfsleven
- single window ontwikkelingen
- coördinatie WDO datamodel met EU richtlijnen

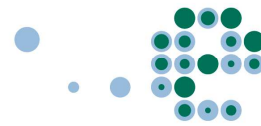
De uitdaging

De Wereld Douane Organisatie geeft inmiddels versie 3 uit van het zogenaamde WDO datamodel. Dit datamodel bestaat in principe uit enige honderden data elementen, die betrekking hebben op douanezaken, maar met ingang van versie 3.0 ook gegevens inzake landbouw, gezondheid en verontreinigd afval. In versie 4.0 zullen ook nog andere gerelateerde aspecten worden opgenomen.

De Nederlandse douane is lid van de WDO, is nauw betrokken bij de totstandkoming van de nieuwe versie van het WDO datamodel en heeft een sterke vertegenwoordiging in het overleg over het WDO datamodel. Tot nu toe heeft Douane in goed overleg ook de belangen van andere belanghebbende partijen, zoals bij voorbeeld het ministerie van LNV, met name de VWA en PD, behartigd.

Het WDO datamodel speelt (nationaal en internationaal) in het internationale goederenverkeer een centrale rol spelen bij de standaardisering van de data-uitwisseling tussen de douane en andere overheden en met het bedrijfsleven.

Douane zal haar systemen en procedures aanpassen op basis van deze versie van het WDO Datamodel. Dit vergt afstemming met andere overheidspartijen die eveneens gebruik maken van het WDO datamodel. Het gaat hier niet alleen om LNV, maar ook andere ministeries en organisaties, zoals V & W, VROM, CBS, Politie, Brandweer en het bedrijfsleven, al of niet aangesloten bij serviceproviders, zoals Port infolink en Cargonaut. Ook commerciële software leveranciers hebben hier uiteraard belangen,



omdat zij de software leveren waarmee de aangevers hun formaliteiten met de douane willen afhandelen.

Kortom, er is behoefte aan een brede afstemming tussen diverse belanghebbende partijen, overheid en bedrijfsleven, uiteraard liefst lang voordat de douane dit nieuwe model daadwerkelijk in gebruik neemt.

Bovendien moet er van worden uitgegaan dat deze afstemming niet kan ophouden, zodra de douane dit datamodel heeft ingevoerd. Het datamodel leeft en er zullen in de loop van de tijd veranderingen worden aangebracht in dit model. Ook moet rekening gehouden worden met EU-richtlijnen, die afstemming met het WDO datamodel vereisen. Douane kan de Nederlandse wensen tot aanpassing van het datamodel in kunnen brengen in het Internationale WDO overleg.

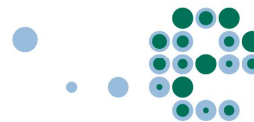
Dat maakt een permanent afstemmingsplatform in Nederland noodzakelijk, die de belanghebbenden betreft bij deze veranderingen en ze ook op de hoogte houdt. Er is ook behoefte aan een informatiecentrum, waar belanghebbenden op elk gewenst moment de actuele documentatie kunnen betrekken.

Dit alles om te voorkomen dat er enerzijds dubbele vastleggingen ontstaan of dat anderzijds niet of slecht gecommuniceerde wijzigingen in het datamodel elders tot acute verstoring leiden in het elektronische dataverkeer. Tenslotte moet voorkomen worden dat data-elementen gebruikt gaan worden, die niet zijn afgestemd met het WDO datamodel.

Tenslotte bestaat de verwachting dat bij een breed gebruik van het WDO datamodel mogelijk besparingen gerealiseerd kunnen worden bij de ontwikkeling van een single window, een centraal loket waar geautoriseerde gebruikers gegevens kunnen aanleveren en raadplegen.

Samenvattend:

Er is, nu in het WDO datamodel elementen worden opgenomen die ook raken aan de toezichtstaken van andere overheidsorganisaties, een sterke behoefte aan coordinatie



en afstemming ten aanzien van de Nederlandse inbreng bij de verdere ontwikkeling van het WDO datamodel. Deze coordinatie en afstemming dient duidelijk geregeld te worden tussen de bij het WDO datamodel betrokken overheidsorganisaties.

Betrokkenen

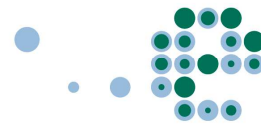
De implementatie van het nieuwe WDO 3.0 datamodel heeft impact op de informatiesystemen van iedereen die op een of andere wijze betrokken is bij de invoer, uitvoer en doorvoer van goederen. Onbekendheid met het gegevensmodel leidt tot vervuiling of dubbele registraties. En dat geldt ook voor de overheid zelf, waar verschillende ministeries en instanties gegevens met elkaar uitwisselen. Uiteraard heeft ook het bedrijfsleven, die met verschillende overheden elektronisch gegevens uitwisselt, zoals douane, VWA/PD (certificaten), CBS, etcetera, hier last van.

Een bekend voorbeeld hiervan is het doorvoeren van wijzigingen in de huidige systemen van de douane, waarbij de link met het CLIENT systeem van de VWA over het hoofd werd gezien. Deze link werkt sinds die tijd dan ook niet meer, uiteraard met verlies aan functionaliteit als gevolg. Tekst is onjuist.

Er was geen koppeling tussen de douanesystemen en Client Import. Door gebruik te maken van de "Haagse Ring" had douane een inkijsfunctie in het Client Import systeem. Client Import heeft, voordat het beheer van de berichten door de douane werd gedaan, gebruik gemaakt van Sagitta berichten en deze vervolgens aangepast. De Enig Document aanpassingen zijn niet door Landbouw doorgevoerd.

Er wordt steeds meer en intensiever elektronisch gecommuniceerd tussen instanties en bedrijven en deze communicatie wordt steeds belangrijker voor het efficiënt functioneren van de logistieke keten. In ieder geval moet voorkomen worden dat die communicatie tot stilstand komt, bij voorbeeld door een kleine wijziging in een bepaalde omgeving.

Eerstverantwoordelijke



De douane heeft van oudsher de taak op zich genomen om mee te werken aan de ontwikkeling van het WDO-datamodel en zal ook als een van de eersten dit nieuwe model, versie 3, implementeren. Het gebruik van het WDO datamodel biedt de douane mogelijkheden tot verdere integratie met de douane systemen in andere landen, wereldwijd. Bij de modernisering van de EU douane speelt het WDO datamodel een sleutelrol. Op basis van goede nationale afstemming en een helder mandaat kan de douane de verantwoording voor de ontwikkeling van het WDO datamodel blijven dragen. Het WDO blijft echter eigenaar van het model.

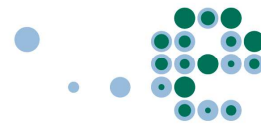
De toename van het aantal betrokken partijen maakt dat de douane van mening is dat zij geen verantwoordelijkheid kan blijven dragen voor de afstemming tussen Nederlandse partijen. Uiteraard zal de douane wel voor de afstemming met de aangevers blijven zorgdragen. Het is voor de douane moeilijk gebleken om alle betrokkenen rond de tafel te krijgen. Het overleg over het WDO datamodel zal ook een plaats moeten krijgen in de ontwikkeling van het 'Single Window' project.

De wensen van de belanghebbenden

De wensen van de belanghebbenden zijn in principe duidelijk. Zij verwachten dat de overheid er voor zorgt dat alle betrokkenen in de gelegenheid worden gesteld mee te denken over het datamodel zelf, de systemen die daaruit voortkomen en de toekomstige wijzigingsvoorstellen. Zij verwachten dat tenminste iedereen tijdig op de hoogte wordt gesteld van de implementatie van deze wijzigingen, zodat zij zich hierop kunnen instellen.

Actieplan

Dit onderzoek beperkt zich in eerste instantie tot het toekomstige beheer van het WDO datamodel, en de gevolgen hiervan bij direct betrokkenen, zoals de VWA en de service providers van de communicatiesystemen in de (lucht-)havens. In een vervolg hierop zou ook gekeken kunnen worden welke andere overheden en organisaties er mee te maken krijgen. Denk dan ook aan het zogenaamde 'Single Window' concept en aan de ministeries van V&W, VROM, de politie, brandweer, etcetera.



Voorwaarde is wel dat er een partij is die er voor zorgt dat alle informatie centraal beschikbaar wordt gesteld en dat belanghebbende partijen in de gelegenheid worden gesteld mee te denken over wijzigingsvoorstellen.

Opties

Voor de inrichting van dat coördinatiepunt zijn er twee opties:.

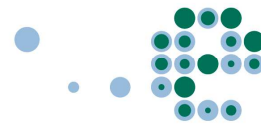
1. De douane (of een andere bij het WDO datamodel betrokken overheidsorganisatie) zou een aparte groep kunnen oprichten, die deze afstemming moet verzorgen.
2. de coördinatie kan bij de Gemeenschappelijke beheerorganisatie GBO.Overheid belegd worden. GBO werkt al boven-departementaal.

Voor beide opties is passende financiering nodig. Onderzoek naar de financiering is geen onderdeel van dit onderzoek..

Het advies

Geadviseerd wordt

- Douane voor te stellen de WDO 3.0 standaard voor te dragen voor de voorraadlijst met open standaarden.
- Een principe beslissing te nemen inzake de toewijzing van de coördinatie taak
- In een vervolgonderzoek de haalbaarheid van een Single-Window te onderzoeken en daarbij ook uit te zoeken welke partijen nog meer betrokken zijn.
- De Collegeleden van LNV, VROM en VWS voor te stellen Douane te mandateren namens hen wijzigingsvoorstellen in het internationaal WDO overleg in te brengen.



2. Inleiding

Dit rapport doet verslag van het onderzoek naar de ontwikkeling van het WDO datamodel versie 3 en de consequenties daarvan voor de Nederlandse situatie.

Het probleem

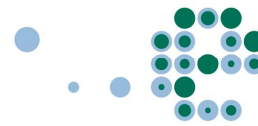
De Wereld Douane Organisatie (WDO of WCO) geeft inmiddels versie 3 uit van het zogenaamde WDO datamodel. Dit datamodel bestaat in principe uit enige honderden data elementen, die betrekking hebben op douanezaken, maar ook gegevens bevatten, die voor andere instanties en organisaties van belang zijn.

De douane is lid van de WDO en heeft een sterke vertegenwoordiging in het overleg over het WDO datamodel. Ook de belangen van andere belanghebbende partijen, zoals bij voorbeeld het ministerie van LNV, met name de VWA, worden door de douane behartigd.

Het WDO datamodel zal nationaal en internationaal een centrale rol spelen bij de standaardisering van de data-uitwisseling tussen de douane en andere overheden en met het bedrijfsleven.

De douane wil binnenkort starten met de invoering van deze versie van het WDO Datamodel en stuit daarbij op het probleem van de afstemming met andere partijen. Het gaat hier niet alleen om LNV, maar ook andere ministeries en organisaties, zoals V & W, VROM, CBS, het bedrijfsleven, al of niet aangesloten bij overkoepelende organisaties, zoals Port infolink en Cargonaut. Ook commerciële software leveranciers hebben hier uiteraard belangen, omdat zij de software leveren waarmee de aangevers hun formaliteiten met de douane willen afhandelen.

Kortom, er is behoefte aan een brede afstemming tussen diverse belanghebbende partijen, overheid en bedrijfsleven, uiteraard liefst lang voordat de douane dit nieuwe



model daadwerkelijk in gebruik neemt.

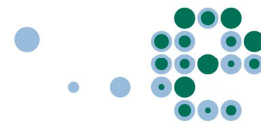
Bovendien moet er van worden uitgegaan dat deze afstemming niet kan ophouden, zodra de douane dit datamodel heeft ingevoerd. Het datamodel leeft en er zullen in de loop van de tijd veranderingen worden aangebracht in dit model. Ook moet rekening gehouden worden met EU-richtlijnen, die afstemming met het WDO datamodel vereisen.

Dus is er een permanente afstemming in Nederland noodzakelijk, die de belanghebbenden betreft bij deze veranderingen en ze ook op de hoogte houdt. Er is behoefte aan een informatiecentrum, waar belanghebbenden op elk gewenst moment de actuele documentatie kunnen betrekken.

Dit alles om te voorkomen dat er enerzijds belanghebbenden zich niet betrokken of serieus genomen voelen anderzijds dat niet of slecht gecommuniceerde wijzigingen in het datamodel tot acute verstoring zullen leiden in het elektronische dataverkeer. Tevens mag het niet gebeuren dat data-elementen gebruikt gaan worden, die niet zijn afgestemd met het WDO datamodel.

Het WDO datamodel versie 3 bevat een set van gestandaardiseerde data, die de WDO (Wereld Douane Organisatie) in het kader van single window ontwikkelingen heeft ontwikkeld voor activiteiten van de douane en een aantal andere overheidsorganisaties (certificeringen, IMO/FAL documenten, Basel afspraken). De WDO zal het model naar verwachting in juni 2008 formeel goedkeuren en aanbevelen aan nationale douanes.

Het onderzoek heeft betrekking op de gestandaardiseerde data van het WDO datamodel, de informatiestromen en berichten waarin deze data toegepast kunnen worden bij de douane, andere overheidsorganisaties en het bedrijfsleven. De berichtstructuren zijn met name EDIFACT, maar ook andere uitwisselingsformaten en XML zijn mogelijk. Ook gaat het onderzoek in op de organisatie en afstemming van deze data en informatiestromen.



Daarnaast zijn ontwikkelingen en richtlijnen van de EU belangrijk. Deze zijn vaak niet consistent met de datadefinities in het WDO datamodel of in de EDIFACT berichten. Ook berichtoplossingen van de EU worden nogal eens specifiek op Europees niveau ontwikkeld en zijn dan niet consistent met wereldwijde standaarden. Een duidelijk voorbeeld daarvan zijn de berichten in het NCTS systeem voor Europees transitvervoer.

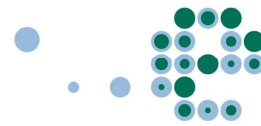
Probleemstelling bij gezamenlijk gebruik van gestandaardiseerde data

Gestandaardiseerde data worden aangegeven door:

- Een identificatie (nummer) die de data uniek maakt binnen de gestandaardiseerde dataset
- Een naam, die vaak geformaliseerd is en verwijst naar de groep van data binnen het model en naar het datatype (tekst, code, enzovoort)
- Een datadefinitie, die de data beschrijft (en die gebruikt kan worden ter vergelijking met data van een specifieke organisatie)
- Een representatie (in het algemeen lengte, (alpha)numeriek, datatype)
- Bijbehorende codelijsten, die internationaal gestandaardiseerd kunnen zijn (ISO, UN/CEFACT, EU, transportorganisaties zoals IATA, productspecificaties in sectoren, enzovoort)
- Relaties met andere gestandaardiseerde data binnen de dataset (gezamenlijk voorkomen, afhankelijkheidsregels, identiek formaat bijvoorbeeld voor het aangeven van data en tijdstippen, enzovoort)

Bij gezamenlijk gebruik van gestandaardiseerde gegevens doen zich de volgende vragen voor:

- Hebben alle betrokken organisaties voldoende inbreng in en invloed op de gestandaardiseerde dataset, de versies van de dataset en het onderhoud ervan?
- Is er voldoende regie en afstemming bij het gezamenlijk gebruik van de dataset?
- Lopen de ontwikkelingen en het gebruik van de gestandaardiseerde dataset voldoende synchroon?



- Is er inderdaad sprake van dezelfde datadefinities en representaties? Worden bij toepassingen dezelfde waarden aan de data gegeven?
- Worden codelijsten bij bepaalde data op dezelfde wijze toegepast, ingevoerd en onderhouden?
- Is de dataset bij uitwisseling met andere organisaties (zoals zakelijke sectoren) voldoende consistent met de datasets en de codelijsten die die organisaties toepassen?

Aanpak

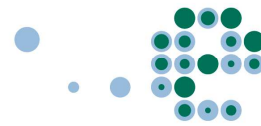
Het onderzoek gaat in op de volgende vragen.

- Wat is het WDO datamodel? Wat zijn de ontwikkelingen, hoe kan het worden geplaatst binnen andere standaarden en welke zijn dat?
- Wat is de impact en reikwijdte?
- Is iedereen vertegenwoordigd en/of gecommitteerd?
- Wat is de rol van het bedrijfsleven?
- Wat is de mogelijke rol van het Forum?
- Wat zijn de aandachtspunten voor (regie op)het beheer?
- Wat is de samenhang met andere standaarden (nationaal/internationaal) en nieuwe ontwikkelingen zoals XML?

Activiteiten

De Inventarisatie/Analyse beslaat de volgende activiteiten.

- Beschrijving van het WDO datamodel wat betreft inhoud, ontwikkelingen en relatie met andere internationale standaarden.
- Beschrijving van de internationale standaarden die aan het WDO datamodel of de WDO berichten zijn gerelateerd (met name de TDED, de relevante EDIFACT berichten en de Core Components ontwikkeling van UN/CEFACT naar XML standaardberichten).
- Beschrijving van de organisatie van de ontwikkeling van het WDO datamodel en van de organisatie van de Nederlandse inbreng van douane en andere

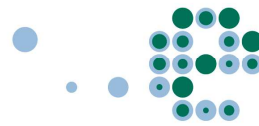


overheidsorganisaties en bedrijfsleven. Inclusief aanbevelingen voor mogelijke verbeteringen.

- Beschrijving van data van andere overheidsorganisaties (landbouw, gezondheid en IMO-FAL), die direct aan het WDO datamodel zijn gerelateerd.
- Globale analyse van de Nederlandse douane-informatiestromen in relatie tot het WDO datamodel en de mogelijke impact van het WDO datamodel op deze processen.
- Globale analyse van de Nederlandse informatiestromen van andere overheidsorganisaties (landbouw, gezondheid, IMO-Fal), voor zover deze relevant zijn in relatie tot het WDO datamodel. Ook de relatie daarvan met de Nederlandse douane-informatiestromen behoort hiertoe.
- Globale analyse van de aanlevering van informatiestromen door de Nederlandse transportsector en de mogelijke invloed van het WDO datamodel op deze processen.
- Globale analyse van door de EU vereiste informatiestromen - met name voor uitwisseling van informatie met de Europes Commissie en tussen douanes - en datavereisten in het transport, zoals voor de zeevaart.
- Specifieke analyse van de conceptaanvullingen voor versie 3 van het WDO datamodel en beoordeling met de betrokken overheidsorganisaties.

Het onderzoek heeft zich geconcentreerd op bestaande documentatie van het WDO datamodel en gerelateerde (UN/CEFACT) datastandaarden. Daarnaast ook op documentatie van informatiestromen bij de Nederlandse douane, bij andere overheidsorganisaties en het bedrijfsleven en van relevante activiteiten van de EU. Dit alles aangevuld met interviews bij de betrokken organisaties.





3. WDO datamodel

De ontwikkeling van het WDO datamodel symboliseert een trend in de gegevensuitwisseling tussen bedrijfsleven en overheid naar een 'single window'. Het model is een voorzetting van werk van de G7.

Het WDO datamodel versie 2, gepubliceerd in 2005, bevat ca. 250 data die gebruikt worden bij de douaneprocessen. De meeste gegevens worden aangeleverd door het bedrijfsleven, met name door de transportsector. Versie 3 van het WDO datamodel breidt de dataset uit naar andere overheidsorganisaties. Vooral naar landbouw (zoals certificeringen die ook in CLIENT worden toegepast), gezondheid en de IMO Fal formulieren.

Het concept WDO datamodel versie 3 zal volgens planning in juni 2008 formeel door de WDO worden goedgekeurd. De Nederlandse douane zal deze versie in het najaar van 2008 gebruiken bij de start van de herinrichting van de Nederlandse aangiftesystemen.

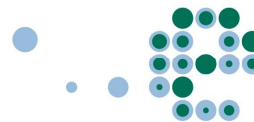
WDO datamodel versie 2

De huidige versie 2 van het WDO datamodel bestaat uit:

- de revised Kyoto Convention informatiestroom-diagrammen
- Douane Business Process modellen
- Class diagrammen van de datacategorieën
- een raamwerk van sets van gestandaardiseerde en geharmoniseerde maximum datavereisten
- standaard elektronische EDIFACT berichten
- EDIFACT Message Implementation Guidelines (MIG's)

Het WDO datamodel baseert zich op de TDED (Trade Data Element Directory), een directory van circa 1.000 data die gebruikt worden binnen de internationale handel en transport. De TDED wordt gezamenlijk onderhouden door UN/CEFACT en ISO, via





de ISO TC154 groep.

WDO datamodel versie 3

Voor gegevensuitwisseling voor douaneprocessen worden EDIFACT en XML berichten gebruikt. De EDIFACT berichten worden onderhouden door UN/CEFACT. De WDO bereidt een update voor van deze berichten volgens het WDO datamodel versie 2. In Nederland hanteert de douane berichten die gebaseerd zijn op de EDIFACT berichten, zij het met afwijkingen en verbijzonderingen. De nieuwe versies van deze berichten zullen gebaseerd zijn op het WDO datamodel versie 3.

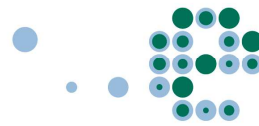
In de nieuwe versie 3 van het WDO datamodel worden ook gegevens van andere overheidsorganisaties toegevoegd. Hierbij geldt dat er een wereldwijd project e-CERT voor certificaten bestaat, dat is opgezet volgens Core Components. Daarbij heeft afstemming plaatsgevonden met TBG3 ten aanzien van de transportdata in certificaten. De IMO-FAL additionele gegevens komen vooral voort uit internationale security-eisen volgens ISPS. Het IMO-FAL compendium gebruikt EDIFACT berichten, inclusief enige douaneberichten.

Set van gestandaardiseerde data

De kern van het WDO datamodel is een set van circa 250 gestandaardiseerde data voor de processen bij de douane en - in het kader van een single window view - voor gerelateerde processen bij andere overheidsorganisaties. Het WDO datamodel baseert zich op de UN/CEFACT standaard TDED (Trade Data Element Directory) versie 2005. Verder ook op de EDIFACT douaneberichten van UN/CEFACT. Binnen UN/CEFACT heeft de laatste jaren een verdere ontwikkeling plaatsgevonden naar Core Components. Deze zullen naar verwachting de basis vormen van standaard XML berichten.

Data in het WDO datamodel worden in de Engelse taal vastgelegd door:

- volgnummer binnen het WDO datamodel
- naam
- definitie

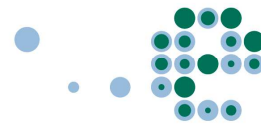


- verwijzing naar het gerelateerde TDED element
- verwijzingen naar het soort proces bij de douane
- representatie (lengte, numeriek of alphanumeriek)
- eventuele bijbehorende codelijst
- eventuele synoniemen

De datadefinitie binnen het WDO datamodel kan specifieker zijn en de TDED is generiek. Met name voor data die in de TDED een algemene definitie hebben, zoals het TDED data-element 1001 Document.Type.Code (Code specifying the name of a document.), waaraan een codelijst van honderden documenttypes is verbonden. In het WDO datamodel verwijst een aantal data naar dit data-element 1001, zoals WDO 001 Declaration name, coded en WDO 005 Type of Invoice, coded.

Het WDO datamodel geeft ook aanbevelingen voor codelijsten, die voor een groot gedeelte op de EDIFACT UNCL codelijst zijn gebaseerd.

De kern van het WDO datamodel versie 3 - de eigenlijk dataset - wordt naar verwachting goedgekeurd in juni 2008. Een volledig uitgewerkte versie, met alle onderdelen zoals bij de eindpublicatie van versie 2, is gepland voor december 2009.



4. Aan het WDO datamodel gerelateerde UN/CEFACT standaarden

Er zijn drie belangrijke UN/CEFACT standaarden die aan het WDO datamodel zijn gerelateerd: de TDED, EDIFACT en de Core Components.

Het WDO datamodel baseert zich op de TDED, die een directe relatie heeft met de EDIFACT Directories (met name de Data Element Directory en UNCL Code Directory). UN/CEFACT ontwikkelt zich de laatste jaren naar de Core Components, die met name zijn voortgekomen uit de EDIFACT Directories.

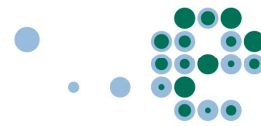
TDED

De TDED is de oudste UN/CEFACT standaard. Deze werd enkele decennia geleden ontwikkeld, toen documenten nog vrijwel uitsluitend op papier werden uitgewisseld. De TDED is gerelateerd aan de UN Layout-key, een standaard formaat voor de indeling van handelsdocumenten. Veel standaarddocumenten in internationale conventies (vooral in de transportsector) zijn gebaseerd op de UN Layout-key. Ze verwijzen impliciet naar de TDED. Dit was een belangrijke reden waarom WDO haar datamodel op de TDED heeft gebaseerd. Ook IATA heeft zich met de e-freight ontwikkeling voor luchtvracht voor een groot deel op de TDED gebaseerd.

De TDED is tevens ISO standaard 7372, die gezamenlijk door UN/CEFACT en ISO wordt onderhouden in ISO TC 154. De huidige versie van de TDED, daterend uit 2005, is tegelijk met het WDO datamodel versie 2 ontwikkeld. Deze heeft een zeer belangrijke inbreng van en afstemming met de WDO gehad.

De TDED kent een indeling in negen datasoorten:

- documentaties en referenties
- data, tijdstippen en tijdsperiodes
- partijen, adressen, plaatsen, landen
- clausules, condities, bedingen, instructies



- bedragen, tarieven, percentages
- meeteenheden, hoeveelheden (anders dan bedragen)
- goederen en artikelen (beschrijvingen en identifiers)
- vervoerswijzen, vervoersmiddelen en hulpmiddelen
- overige data-elementen (bijvoorbeeld voor douane)

De data in de TDED zijn oorspronkelijk afgeleid van data op papieren handelsdocumenten en uit internationale conventies. De versie van 2005 heeft geleid tot een zekere stroomlijning en harmonisatie met EDIFACT en de ontwikkeling van Core Components.

EDIFACT

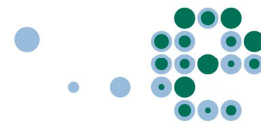
EDIFACT is een wereldwijde syntax voor elektronische data-uitwisseling, die ruim twintig jaar geleden werd ontwikkeld, oorspronkelijk op basis van de TDED.

EDIFACT kent een aantal Directories, waarvan de (Composite) Data Element Directory de data beschrijft en de UNCL de bijbehorende codelijsten. Een andere Directory is die van de EDIFACT berichten, die de compositie van data in een berichtstructuur beschrijft.

EDIFACT heeft als bijzonderheid een beperkt gebruik van algemene data-elementen, in combinatie met het veelvuldig gebruik van specifieke qualifiers. Een partij wordt bijvoorbeeld aangeduid met een algemeen data-element; de specifieke partij wordt daarbij aangegeven door het gebruik van een zogenaamde party qualifier, een uitgebreide specifieke EDIFACT codelijst voor alle mogelijke partijen (verzender, ontvanger, expediteur, enzovoort)

De EDIFACT berichten zijn op zeer uitgebreide schaal ingevoerd. Ook de WDO gebruikt ze voor douaneberichten. Binnen de OTP (Overheids Transactie Poort) worden zowel XML berichten als EDIFACT berichten toegepast.

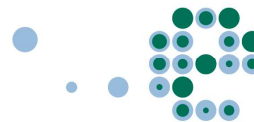
Ook de transportsector gebruikt in belangrijke mate EDIFACT berichten. Daarbij gelden de implementatierichtlijnen van de ITIGG subgroep van TBG3 en de berichten



worden onderhouden door de UN/CEFACT transportgroep TBG3. Tevens is er overleg tijdens een gecombineerde vergadering tussen de werkgroepen WCO en UN/CEFACT TBG3. Daarnaast worden specifieke formaten gebruikt, zoals in de luchtvaartindustrie (CARGO/IMP).

Core Components

Binnen UN/CEFACT heeft de laatste jaren een ontwikkeling plaatsgevonden naar een inrichting van data volgens een methodiek van Core Components. Deze methodiek maakt gebruik van moderne modelleringstechnieken, zowel voor het modelleren van het uitwisselingsproces als voor de datamodellering. Deze technieken zijn meer gericht op de toepassing via het semantische web en via XML. De UN/CEFACT transportgroep TBG3 heeft de data uit de ITIGG richtlijnen voor de EDIFACT berichten van de transportsector omgezet naar Transport Core Components. Zij werkt nu aan transport XML berichten, als equivalent van de bestaande transport EDIFACT berichten.



5. Organisatie Nederlandse inbreng in het WDO datamodel

Tijdens de ontwikkeling en goedkeuring passeert het WDO datamodel diverse niveaus binnen de WDO.

De ontwikkeling vindt met name plaats binnen het DMPT (Data Model Project Team). Dit team komt gemiddeld vier keer per jaar gedurende een week bijeen in Brussel. De Nederlandse douane heeft een belangrijke inhoudelijke inbreng in de ontwikkeling van het model.

Daarnaast vergadert het IMSC (Information Management Sub Committee) enige keren per jaar, telkens gecombineerd met een DMPT bijeenkomst. In dit comité is ook het Ministerie van Financiën vertegenwoordigd.

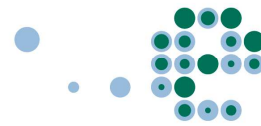
Ontwikkelde versies van het WDO datamodel worden allereerst voorgelegd aan het PTC (Permanent Technical Committee). Wanneer dit comité haar goedkeuring heeft verleend, wordt ten slotte instemming gevraagd aan de WCO Council. Dit is de laatste stap in de formele goedkeuringsprocedure.

Alle niveaus kennen vertegenwoordigers van nationale douanes en waarnemers voor met name internationale organisaties.

Binnen de WDO organisatie bestaat een kleine afdeling die aan het WDO datamodel werkt en vergaderingen voorbereidt.

Verantwoordelijkheid binnen Nederland

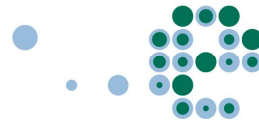
De douane heeft van oudsher de taak op zich genomen om mee te werken aan de ontwikkeling van het WDO-datamodel en zal ook als een van de eersten dit nieuwe model, versie 3, implementeren. Het gebruik van het WDO datamodel biedt de douane mogelijkheden tot verdere integratie met de douane systemen in andere landen, wereldwijd. Bij de modernisering van de EU douane speelt het WDO datamodel



een sleutelrol. Op basis van goede nationale afstemming en een helder mandaat kan de douane de verantwoording voor de ontwikkeling van het WDO datamodel blijven dragen. Het WDO blijft echter eigenaar van het model.

De toename van het aantal betrokken partijen maakt dat de douane van mening is dat zij geen verantwoordelijkheid kan blijven dragen voor de afstemming tussen Nederlandse partijen. Uiteraard zal de douane wel voor de afstemming met de aangevers blijven zorgdragen. Het is voor de douane moeilijk gebleken om alle betrokkenen rond de tafel te krijgen. Het overleg over het WDO datamodel zal ook een plaats moeten krijgen in de ontwikkeling van het 'Single Window' project.





6. Nederlandse informatiestromen douane

De douane kent een aantal toepassingen waarvoor (ten dele zelf ontwikkelde) EDIFACT berichten worden toegepast.

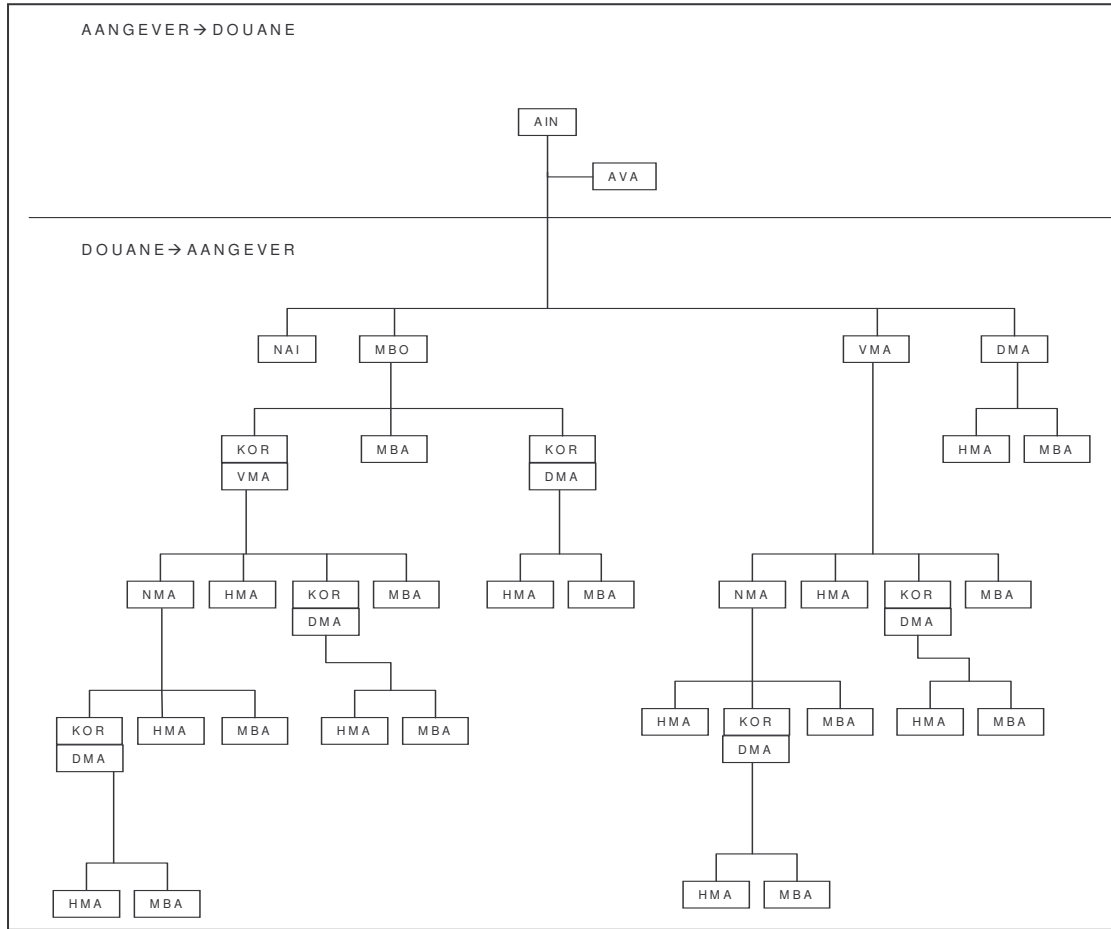
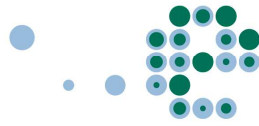
Sagitta

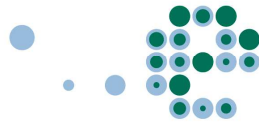
Zowel voor Sagitta-invoer als -uitvoer zijn nationale Sagitta-berichten als berichtstructuren ontworpen. Deze zijn niet op het internationaal geaccepteerde CUSDEC bericht gebaseerd, omdat dit bericht voor de Nederlandse situatie niet bruikbaar was. Bovendien was het ten tijde van de realisatie van Sagitta-invoer nog niet beschikbaar.

Hieronder ziet u een overzicht van alle Sagitta in- en uitvoerberichten.

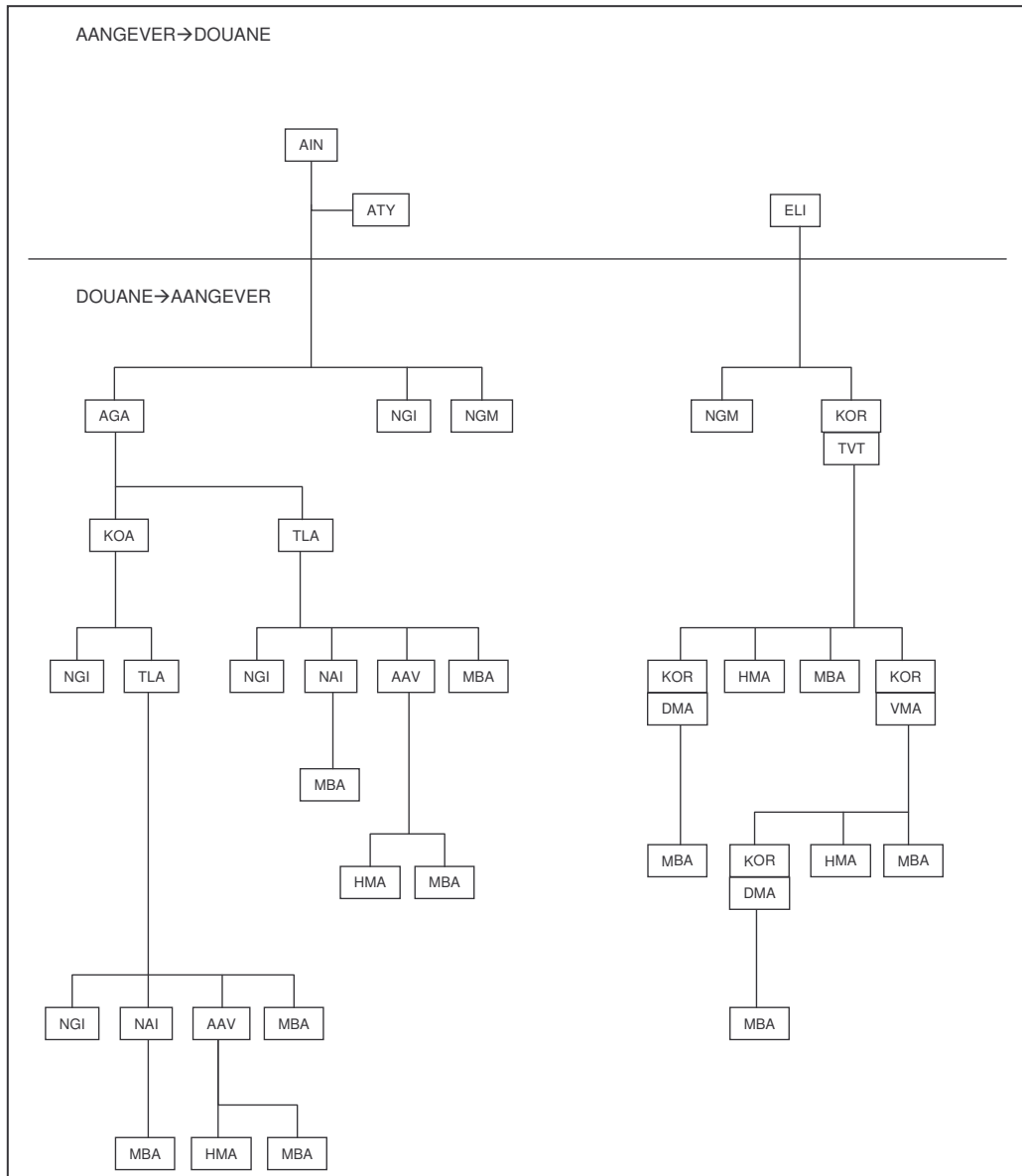
Nr.	Bericht	Code	In	Uit
1	Aangifte-informatie	SAGAIN	*	*
2	Aanvullende aangifte	SAGAVA	*	
3	Aanvullende-tyden informatie	SAGATY		*
4	Einde-laden informatie	SAGELI		*
5	Niet geaccepteerde aangifte-informatie	SAGNGI		*
6	Niet geaccepteerde melding	SAGNGM		*
7	Aangifte geaccepteerd	SAGAGA		*
8	Contact opnemen aangiftepunt	SAGKOA		*
9	Toestemming tot laden	SAGTLA		*
10	Niet aanvaarde aangifte-informatie	SAGNAI	*	*
11	Mededeling bescheiden overleggen	SAGMBO	*	
12	Aangifte aanvaard	SAGAAV		*
13	Toestemming tot vertrek	SAGTVT		*
14	Mededeling gecorrigeerde aangifte	SAGKOR	*	*
15	Voorlopige mededeling afhandeling	SAGVMA	*	*
16	Nadere mededeling afhandeling	SAGNMA	*	
17	Definitieve mededeling afhandeling	SAGDMA	*	*
18	Mededeling handmatige afdoening	SAGHMA	*	*
19	Mededeling buitenwerkingstelling aangifte	SAGMBA	*	*
20	Aanvraag zekerheid-informatie	SAGAZI	*	
21	Zekerheid-informatie	SAGZIN	*	
22	Aanvraag tarief-informatie	SAGATI	*	
23	Tarief-informatie	SAGTIN	*	
24	Aanvraag ondernemer-informatie	SAGAOI	*	
25	Ondernemer-informatie	SAGOIN	*	
26	Aanvraag wisselkoers-informatie	SAGAWI	*	
27	Wisselkoers-informatie	SAGWIN	*	
28-30	Electronic mail	SAGEMA	*	

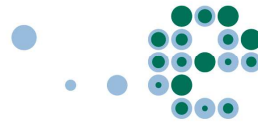
De volgorde van de berichten voor Sagitta-invoer ziet u hieronder.



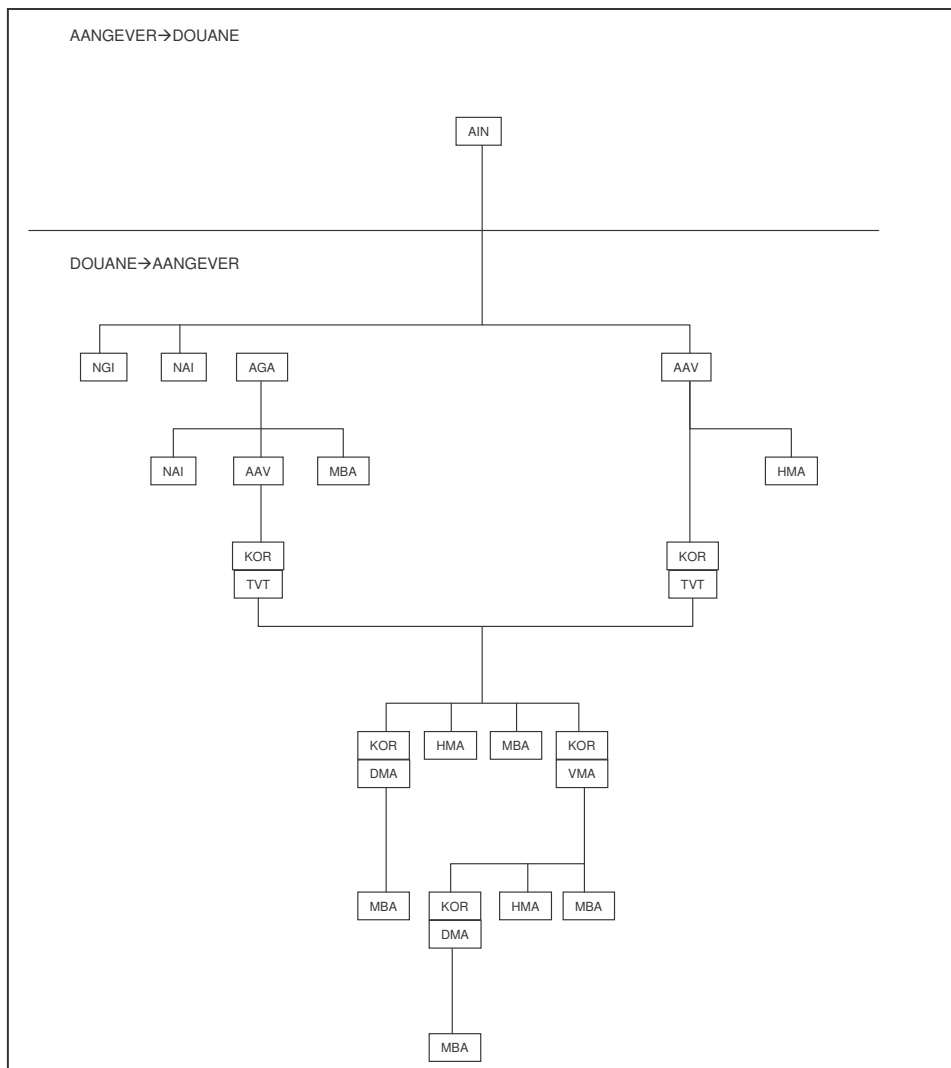
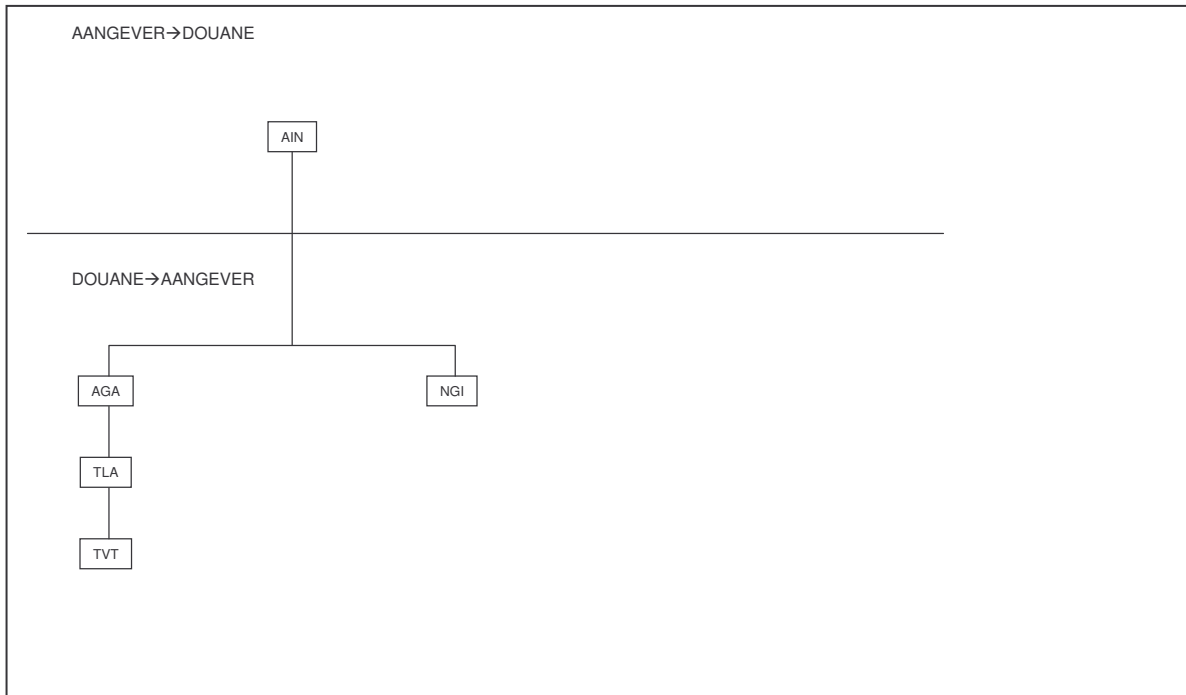


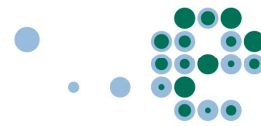
Schema: Sagitta-uitvoer in te laden situatie





Schema: Sagitta-uitvoer in te laden situatie met verkorte wegvoering





Import

Het systeem Binnenbrengen past de gestandaardiseerde EDIFACT berichten toe.

CUSCAR voor de functies

- Manifest
- B/L and airway bill
- House waybill
- Statement (summary declaration)
- Statement of responsibility for goods in temporary storage
- Notification local clearance procedure

CUSREP voor de Notification means of transport stay

CUSRES voor de functies

- Acceptance / Functional error message
- Notification unloading rejection
- Notification missing statement (summ. decl.)
- Notification expiring summary declaration
- Notification summary declaration written off
- Notification invalid local clearance procedure/temporary storage information
- Control Notification
- Release Notification

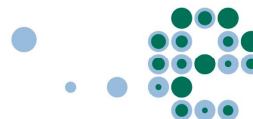
Export

Het Export Control System (ECS) gebruikt de volgende EDIFACT berichten:

CUSREP voor Vooraanmelding vertrek vervoermiddel

CUSDEC voor Aankomstmelding en Bevestiging uitgaan voor de aangever

CUSCAR voor Manifestgegevens



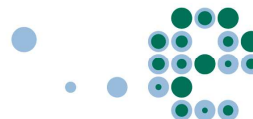
CUSRES voor

- Ontvangstbevestiging / Functioneel fout bericht
- Toestemming tot vertrek vervoermiddel
- Kennisgeving controle
- Kennisgeving vrijgave na controle
- Kennisgeving openstaande uitvoeraangifte

Transit

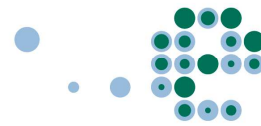
Een overzicht van de berichten die worden uitgewisseld tussen Transit en de aangevers en geadresseerden, ziet u hieronder.

IE	Naam	Van	Naar	Toelichting
IE04*	<i>Verzoek aanpassen aangifte ingewilligd</i>	<i>Transit</i>	<i>Aangever</i>	<i>Mededeling dat verzoek om aanpassing van de aangifte m.b.t. zending x is ingewilligd.</i>
IE05*	<i>Afwijzing verzoek om aanpassing aangifte of zekerheid</i>	<i>Transit</i>	<i>Aangever</i>	<i>Mededeling dat aanpassing van de aangifte of de opgegeven zekerheid m.b.t. zending x niet (meer) mogelijk is met vermelding van de reden(en) van afwijzing.</i>
IE07	Kennisgeving van aankomst	Geadresseerde	Transit	Kennisgeving van de aankomst van zending x.
IE08	Afwijzing kennisgeving van aankomst	Transit	Geadresseerde	Bericht dat kennisgeving van aankomst van zending x niet geaccepteerd is met vermelding van reden(en) van afwijzing.
IE09	Kennisgeving ongeldig maken / intrekken aangifte	Transit	Aangever	Beslissing (op verzoek) om de ingediende aangifte m.b.t. zending x ongeldig te maken (in te trekken).
IE13*	<i>Verzoek aanpassing aangifte of zekerheid</i>	<i>Aangever</i>	<i>Transit</i>	<i>Verzoek tot wijzigen van de aangifte of de opgegeven zekerheid aangaande zending x.</i>
IE14	Verzoek ongeldig maken aangifte	Aangever	Transit	Verzoek om de ingediende aangifte m.b.t. zending x ongeldig te maken.
IE15	Vervoersaangifte	Aangever	Transit	De aangifte voor vervoer van goederen in doorvoer tussen de Gemeenschap, de EVA-landen en de V4-landen.
IE16	Kennisgeving niet aanvaarde aangifte	Transit	Aangever	Bericht dat de ingediende vervoeraangifte niet aanvaard is met vermelding van reden(en) niet-aanvaarding.
IE19*	<i>Kennisgeving verschillen bevonden</i>	<i>Transit</i>	<i>Aangever</i>	<i>Mededeling dat bij de controle van zending x door het kantoor van bestemming, verschillen zijn geconstateerd.</i>



IE	Naam	Van	Naar	Toelichting
IE25	Kennisgeving beëindiging vervoersregeling	Transit	Geadresseerde	Mededeling dat de goederen ter beschikking van de geadresseerde staan (T2-goederen) dan wel beschikbaar zijn voor een volgende douanebehandeling als opslag in entrepot, invoer, etc. (T1-goederen).
IE26	Zekerheid PIN-code's	Aangever	Transit	Onderhoud PIN-code's door aangever
IE28	Kennisgeving aanvaarding aangifte	Transit	Aangever	Bericht van aanvaarding van de ingediende vervoersaangifte met vermelding van aan de zending toegekend nummer (MRN)
IE29	Toestemming tot vertrek	Transit	Aangever	Toestemming tot het vervoer van zending x.
IE34	Navraag zekerheid	Aangever	Transit	Opvragen van eigen zekerheid gegevens
IE37	Resultaat navraag zekerheid	Transit	Aangever	Afhankelijk van de aanvraag het resultaat
IE43	Toestemming tot lossen	Transit	Geadresseerde	Toestemming tot het lossen van de goederen van zending x.
IE44	Rapport van lossing	Geadresseerde (TG)	Transit	(Tussen)rapport met de uitslag van de lossing van zending x en de eventuele bevindingen.
IE45	Kennisgeving beëindiging regeling douanevervoer	Transit	Aangever	Mededeling dat voor vervoersaangifte x de regeling douanevervoer is beëindigd.
IE51	Kennisgeving weigering toestemming tot vervoer	Transit	Aangever	Bericht dat vervoer van de goederen van zending x niet is toegestaan met vermelding van de reden(en) van weigering.
IE54	Verzoek toestemming tot vertrek	Aangever	Transit	Mededeling dat betrokkene al dan niet akkoord gaat met voorgestelde aanpassingen van de vervoersaangifte m.b.t. zending x.
IE55	Gestelde zekerheid niet akkoord	Transit	Aangever	Melding dat de opgegeven zekerheid aangaande zending x ontoereikend of ongeldig is met opgave van de reden(en) van afwijzing van de zekerheid.
IE58	Afkeuring rapport van lossing	Transit	Geadresseerde	Melding dat het ingediende rapport van lossing niet geaccepteerd is met vermelding van reden(en) van afkeuring.
IE60	Kennisgeving controle	Transit	Aangever	Mededeling dat zending x aan een nadere controle onderworpen zal worden.
IE62	Afwijzing verzoek toestemming tot vertrek	Transit	Aangever	Melding dat het ingediend verzoek om toestemming tot vertrek is afgekeurd met vermelding van reden(en) van afwijzing.
IE906	Functioneel afgekeurd bericht	Transit	Aangever	Afwijzing op een ingezonden IE26 of IE34 i.v.m. functionele fout.
IE928	Ontvangstbevestiging	Kantoor van vertrek	Aangever	Melding dat aangifte in normale procedure zonder Aanbrenghlocatie is ontvangen

* Vooral nog niet via EDI



7. Nederlandse informatiestromen andere overheidsorganisaties

Koppeling CLIENT en Sagitta

Onder leiding van LNV werd, samen met andere departementen en het bedrijfsleven, in 2001 het programma CLIENT ('Controles op Landbouwgoederen bij Import en Export naar een Nieuwe Toekomst') gestart. De opdracht voor CLIENT luidde: Richt informatiestromen en controleprocessen bij het binnenkomen en uitgaan van landbouwgoederen zodanig in dat hierdoor administratieve en logistieke processen bij zowel overheid als bedrijfsleven verbeteren.

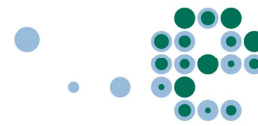
Import van Landbouwgoederen

Op verzoek van het bedrijfsleven richtte CLIENT zich in de jaren 2002–2004 allereerst op het verbeteren van importprocessen en de daarvoor noodzakelijke ondersteunende systemen. Belangrijke resultaten die in dit kader zijn geboekt:

- Uniformering van de gegevenssets voor aangifte landbouwgoederen (veterinair en fytosanitair) bij de inspectiediensten van de overheid (resp. de Voedsel- en Waren Autoriteit, VWA en de Plantenziektenkundige Dienst, PD) en voor de Douane;
- Vervanging van conventionele (papieren) documenten door elektronische berichten.
- Invoering van ondersteunende systemen voor deze elektronische (voor)aanmeldingen: 'VGC' bij VWA, 'CLIENT Import' bij PD en EV-PD (elektronische vooraanmelding planten en dieren) in het bedrijfslevendomein.

In eerste instantie was CLIENT qua gegevens en coderingen geheel compatibel met het douanesysteem Sagitta. Sinds een aanpassing in het Sagitta systeem heeft plaatsgevonden, is additionele actie bij het CLIENT systeem nodig .





Via Cargonaut (EV-PD) worden berichten door de ladingbelanghebbenden aangeleverd bij de douane en PD \. Onderdeel van de Cargonaut werkwijze is 'gegevensvergaring', waarbij bijvoorbeeld een importeur van bloemen aan de gezamenlijke dataset voor landbouwgoederen verdere detailgegevens over de goederen toevoegt (bijvoorbeeld de botanische naam). De elektronische vooraanmeldingen gaan via de OTP (Overheids Transactie Poort) naar de betrokken overheidsinspectiedienst...

De MIG's worden voor CLIENT door de douane onderhouden.

Bij CLIENT import verloopt alles via EDI berichten

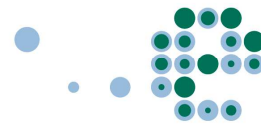
Bij CLIENT export wordt gebruik gemaakt van webapplicaties of verloopt de berichtgeving via een 'berichtenboek', server – server koppeling . (XML)In het kader van verdere optimalisatie van de exportketen voor landbouwgoederen wordt met EZ gewerkt aan één portaal voor het bedrijfsleven (Antwoord voor Bedrijven) en generieke infrastructuur voor identificatie, authenticatie en machtigen van bedrijven en hun personeel voor het doen van transacties en een directe toegang tot de voor een bedrijf relevante verschillende applicaties in het overheidsdomein.

LNV en de Kamers van Koophandel zijn bezig de processen voor aanvraag en afgifte van exportcertificaten (LNV) en certificaten van oorsprong (KvK) beter op elkaar af te stemmen

Ketenherinrichting

Om tot een verbeterde procesvoering van supply chain management in zee- en luchthavens te komen, is het programma Ketenherinrichting ontwikkeld. Onderzocht is hoe de import van containers met veterinaire inhoud kan worden verbeterd, door actief management van veterinaire lading en processen.

Aan het programma Ketenherinrichting neemt een breed scala aan partijen deel, zowel overheid als bedrijfsleven. De bedoeling is dat uiteindelijk een vergaande vereenvoudiging van de informatie-uitwisseling tussen bedrijven en overheden tot



stand wordt gebracht. Daarbij wordt de informatie die de verschillende overheden nodig hebben, bij de bron verzameld, samengevoegd en aangeboden aan één loket.

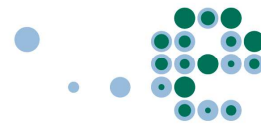
Het programma Ketenherinrichting vereenvoudigt het proces en de informatiestromen tussen de verschillende partijen en bevordert single window systemen. Precieze afstemming van de dataspecificaties is daarbij een voorwaarde.

Andere overheidsorganisaties waarvoor de douane taken uitvoert

De douane voert een aantal taken uit voor andere overheidsorganisaties. Dit zijn taken op het gebied van:

- afvalstoffen
- bedreigde uitheemse dier- en plantensoorten
- namaak en piraterij
- productveiligheid, gezondheid en veterinair
- strategische goederen en sanctiemaatregelen
- grondstoffen voor synthetische drugs
- phytosanitaire en kwaliteitsbepalingen
- cultuurgoederen
- antidumping/compenserende heffingen
- vervoer gevaarlijke stoffen/Wet goederenvervoer over de weg/Wegenverkeerswet
- wapens en munitie Justitie
- milieugevaarlijke stoffen
- communautair toezicht, vrijwaringsmaatregelen, industriële goederen

Behalve bij de eerder genoemde, vindt bij de meeste van deze taken geen elektronische uitwisseling plaats die in het kader van dit onderzoek op dit moment relevant is.



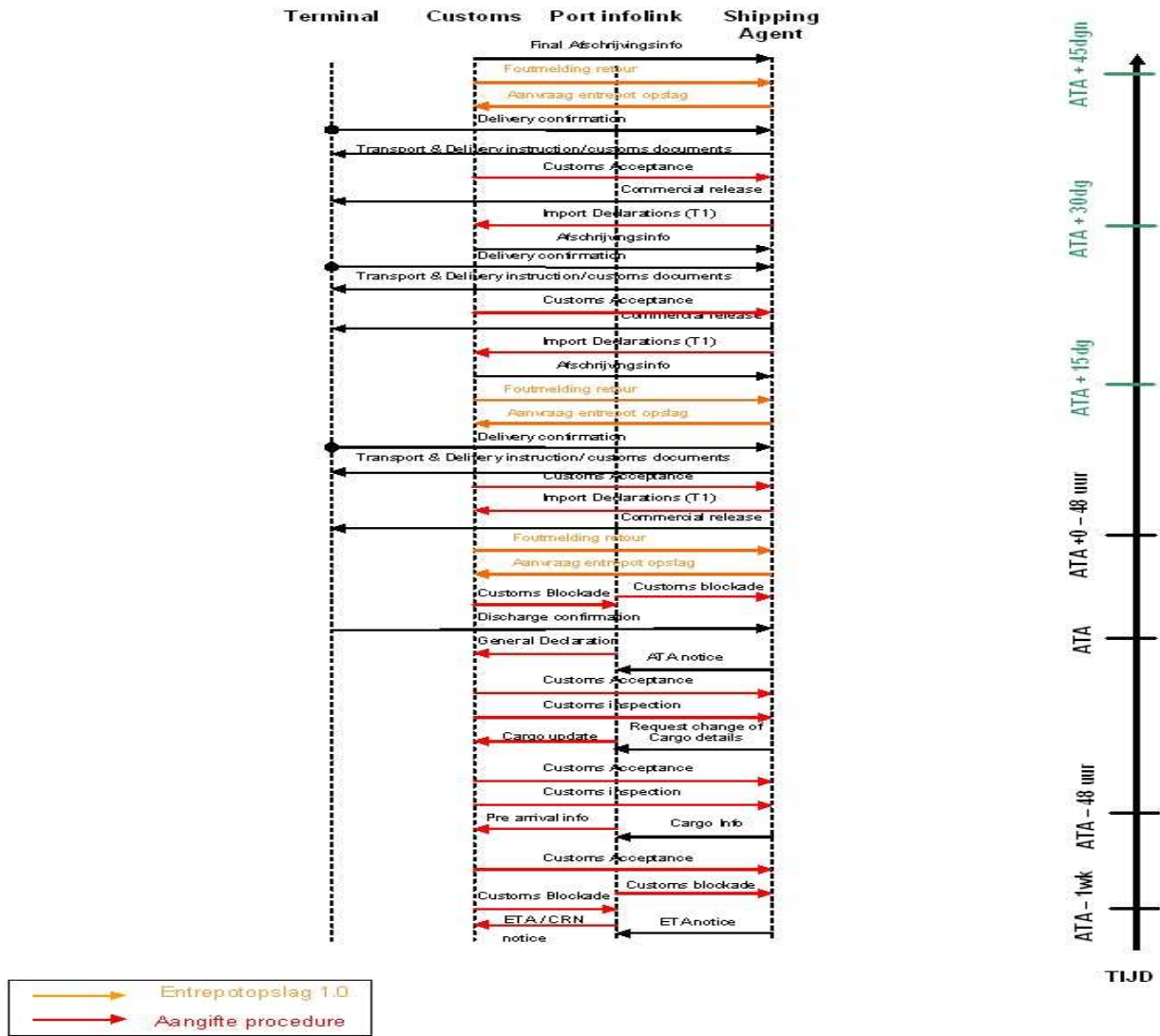
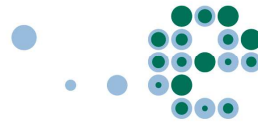
8. Informatiestromen Nederlandse transportsector

Een analyse van de informatiestromen binnen de transportsector in Nederland laat zien dat er een flink aantal verschillende berichttypes moet worden uitgewisseld met diverse instanties. Met de douane en andere autoriteiten bijvoorbeeld. Dit zijn vrijwel uitsluitend EDIFACT berichten. Deze berichtuitwisseling concentreert zich op de zeehavens (met name Rotterdam, via Port infolink) en de luchthaven Schiphol (via Cargonaut).

Port infolink

Het Rotterdamse Port Community Systeem, Port infolink biedt klanten een relatief probleemloze koppeling met de verschillende overheden. De koppeling aan de kantzijde is uniform, terwijl de koppelingen met de instanties flexibel kunnen worden ingericht. Hierdoor kan Port infolink zich aan de ene kant aanpassen aan veranderende formaten die de overheid oplegt, zoals bij implementatie van het nieuwe WDO datamodel versie 3 wordt vereist. Aan de andere kant kan de koppeling aan kantzijde ongewijzigd blijven, tenzij nieuwe gegevens nodig zijn of zich significante formaatverschillen voordoen. Of dit laatste het geval is, valt buiten het kader van dit onderzoek en hebben we dan ook niet onderzocht.

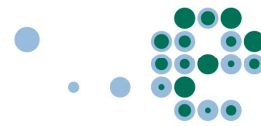
Het volgende schema illustreert de veelheid aan berichttypes en uitwisselingen:



Toelichting op het schema

Het schema geeft weer welke berichtenverkeer er plaatsvindt in de verschillende stadia van het transport, vanaf circa één week voor aankomst (ATA = Actual Time of Arrival) tot 45 dagen na aankomst van het schip.

Tijdens de eerste stap wordt melding gemaakt van de verwachte aankomst van het schip. Dit wordt gedaan door de scheepsagent in de haven, die hiervan een melding stuurt naar Port infolink. Vervolgens brengt Port infolink de douane hiervan op de hoogte via het hiervoor voorgeschreven bericht. De douane stuurt aan Port infolink een bevestiging van ontvangst en geeft instructie de lading te blokkeren. Hierdoor zal de agent nog niet ingeklaarde goederen niet afleveren.



IFTMCS

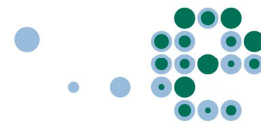
Een belangrijke rol in het proces is weggelegd voor het UN/Edifact bericht IFTMCS. Dit IFTMCS bericht is officieel “een bericht van de partij die transport- of expeditiediensten verleent aan de partij die de instructies heeft gegeven voor die diensten, onder opgave van de details, voorwaarden en condities (kosten, indien van toepassing) van de dienst en van de betreffende goederen. Het bericht kan tevens gebruikt worden om contractinformatie tussen vervoerders uit te wisselen.”

In dit voorbeeld kan de scheepsagent via het IFTMCS bericht Port infolink alle benodigde informatie toesturen over vervoermiddel en de betreffende goederen. Port infolink kan vervolgens aan de hand van de opgeslagen gegevens uit het IFTMCS namens de agent alle andere berichten met de douane, stuwadoor en/of andere instanties uitwisselen.

Douane-invoer

De douane verwacht voor inkomende goederen een reeks meldingen. U ziet deze hieronder min of meer in de juiste volgorde weergegeven.

1. Voormelding van verwacht verblijf van een vervoermiddel (schip, vliegtuig, trein, enzovoort)
2. Vooraankondiging van aankomst
3. Nihil manifest
4. B/L (konnossement)
5. AWB (luchtvrachtbrief)
6. HWB (huis-konnossement)
7. Gewijzigde voormelding van verwacht verblijf van een vervoermiddel
8. Gewijzigde vooraankondiging van aankomst
9. Gewijzigd nihil manifest
10. Gewijzigd B/L
11. Gewijzigd AWB
12. Gewijzigd HWB



13. Melding summiere declaratie
14. Annulering voormelding van verwacht verblijf van een vervoermiddel
15. Definitieve voormelding van verwacht verblijf van een vervoermiddel
16. Summiere declaratie
17. Gewijzigde summiere declaratie
18. Melding van verantwoordelijkheid voor goederen in tijdelijke opslag
19. Gewijzigde melding van verantwoordelijkheid voor goederen in tijdelijke opslag
20. Melding van geweigerde lossing
21. Controle melding
22. Melding van vrijgeven (Laat Volgen)
23. Melding van ontbrekende goederen
24. Functionele Fout
25. Bericht van ongeldige lokale inklaringsprocedure resp. informatie over tijdelijke opslag
26. Bericht aangaande verlopen summiere declaratie
27. Bericht dat summiere declaratie is afgeschreven
28. Acceptatie
29. Bericht aangaande de lokale inklaringsprocedure
30. Gewijzigde melding van de lokale inklaringsprocedure

Dit gehele berichtenverkeer wordt momenteel onder de naam ‘Sagitta Binnenbrengen’ afgehandeld met de hieronder genoemde UN/Edifact berichten.

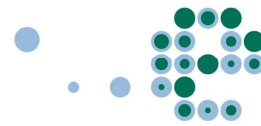
CUSCAR

Afzender: scheepsagent

Ontvanger: douane

De douane wordt geïnformeerd door een geautoriseerde partij

- vóór aankomst van het vervoermiddel of er goederen zullen worden gelost
- vóór aankomst van het vervoermiddel dat er geen goederen zullen worden gelost
- na aankomst van het vervoermiddel (een summiere declaratie)



Zodra de douane dit bericht heeft ontvangen, zal het systeem controleren of de afzender inderdaad geautoriseerd is om het bericht te sturen. Gaat het om een ongeldig bericht, dan wijst de douane het bericht af en informeert zij de afzender over de reden van afwijzing. De afzender moet dan een nieuw bericht sturen. Is het bericht geldig, dan wordt het geregistreerd door de douaneautoriteiten.

CUSRES

Afzender: douane

Ontvanger: commerciële partij

De afzender van het bericht wordt hiermee geïnformeerd dat het bericht is geaccepteerd of geweigerd. In geval van weigering wordt ook de reden van weigering vermeld.

CUSREP

Afzender: transporteur of zijn agent.

Ontvanger: douane

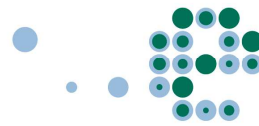
De geautoriseerde partij informeert de douane over de geplande aankomst van een vervoermiddel (berichttype NLBB01, berichtfunctie 'definitief').

Zodra het bericht binnenkomt, controleert het systeem of de afzender inderdaad geautoriseerd is om het bericht aan te bieden. Is het bericht ongeldig, dan weigert de douane het bericht en informeert zij de afzender over de reden van weigering. Is het bericht geldig, dan wordt het door de douane geregistreerd.

CUSDEC

Met dit bericht kan de aangever aan de douane gegevens zenden over te exporteren, importeren of door te voeren goederen. Het kan ook worden gebruikt om:

- gegevens van een exporteur in het ene land naar een importeur in een ander land te sturen.



- gegevens over goederen door te geven van de ene naar de andere douane-instantie.
- gegevens over goederen te sturen van een douane-instantie naar een andere overheidsinstantie en/of geïnteresseerde instanties.
- gegevens over goederen te sturen van een aangever naar een gegevensverwerkende instantie (CBS).

Procedures

In Nederland begint de invoer van goederen in het douanegebied van de Europese Gemeenschap met twee meldingen in het systeem 'Sagitta Binnenbrengen'. De eerste melding geeft informatie over de geplande aankomst van een schip of vliegtuig. De tweede melding geeft voorinformatie over de aankomst van de goederen die in Nederland zullen worden gelost.

Als de verantwoordelijke persoon een doorlopende declaratie heeft gedaan, wordt de voorinformatie over de goederen op het moment dat het schip of vliegtuig aankomt, omgezet naar de summier declaratie.

De Nederlandse douane streeft zo veel mogelijk naar een geautomatiseerde verwerking van de ontvangen informatie. Vandaar dat de voorinformatie eveneens wordt gebruikt door een geautomatiseerd systeem voor risicoanalyse. Doel hiervan is een verhoogde kwaliteit van de noodzakelijke inspecties van inkomende goederen. Bovendien kan de douane hierdoor de agent of expediteur tijdig informeren over de resultaten van de risicoanalyse, nog vóórdát de lading daadwerkelijk aankomt.

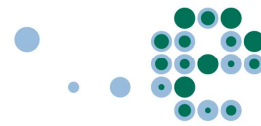
Het invoerproces eindigt zodra de goederen een door de douane goedgekeurde afhandeling ondergaan. In de meeste gevallen betekent dit een vrijgave van de goederen voor lokaal gebruik, dan wel voor transitio.

Export

Voor export heeft de douane het ECS (Export Control System) ontwikkeld.

Het ECS maakt het voor de exporteur mogelijk zijn te exporteren goederen





elektronisch aan te geven. Daarbij wordt gebruikgemaakt van de bekende douaneberichten CUSREP, CUSDEC, CUSCAR en CUSRES. Hieronder volgt een overzicht van het gebruik van deze berichten in het kader van ECS.

CUSREP

- Vooraanmelding vertrek vervoermiddel.
- Aanvulling/wijziging vooraanmelding vertrek vervoermiddel

CUSDEC

- Aankomstmelding
- Bevestiging uitgaan voor de aangever

CUSCAR

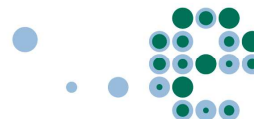
- Manifestgegevens

CUSRES

- Ontvangstbevestiging/functioneel fout bericht
- Toestemming tot vertrek vervoermiddel
- Kennisgeving controle
- Kennisgeving vrijgave na controle
- Kennisgeving openstaande uitvoeraangifte

Daarnaast wisselt de douane een reeks berichten uit met de CDIU (Centrale Dienst voor In- en Uitvoer). De CDIU is verantwoordelijk voor de afgifte van vergunningen voor in- en uitvoer van niet-landbouwgoederen volgens de vereisten van de in- en uitvoerwet. Tevens worden berichten uitgewisseld met diverse Productschappen.

Het gaat hier om door de douane zelf ontworpen EDIFACT berichten, zoals in de volgende tabel weergegeven:



Nr.	Bericht	Code
1	Aangifte acceptatie CDIU	SAGAAC
2	Aangifte correctie CDIU	SAGACC
3	Niet aanvaarde aangifte	SAGNAA
4	Aangehouden verificatie CDIU	SAGAVC
5	Einde verificatie CDIU	SAGEVC
6	Schriftelijke aangifte aangehouden verificatie	SAGSAA
7	Schriftelijke aangifte einde verificatie	SAGSAE
8	Buitenwerking gestelde aangifte	SAGBWC
9	Schriftelijke aangifte buiten werking gesteld	SAGSAB
10	Handmatige afdoening	SAGHAC
11	Reactie acceptatie CDIU	SAGRAC
12	Reactie correctie CDIU	SAGRCC

Berichten van de douane aan de CDIU

AAC Aangifte Acceptatie CDIU.

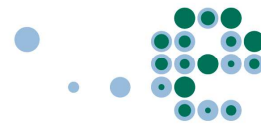
Via het AAC bericht controleert de CDIU of de in de aangifte opgenomen uitvoervergunningen in het kader van acceptatiecontrole geldig en toereikend zijn.

ACC Aangifte Correctie CDIU.

Via het ACC bericht controleert de CDIU of de in de aangifte opgenomen uitvoervergunningen na door de douane aangebrachte correctie nog steeds geldig en toereikend zijn. Dit bericht kan meer dan eens worden verzonden.

NAA Niet Aanvaarde Aangifte.

Door middel van dit bericht wordt de CDIU ervan op de hoogte gesteld dat een aangifte, na aanvankelijke acceptatie, niet aanvaard is. Dit



bericht leidt tot fysieke verwijdering van de aangifte uit het systeem van de CDIU en het ongedaan maken van de afboeking van de vergunning.

AVC Aangehouden Verificatie CDIU.

Door middel van dit bericht wordt de CDIU ervan op de hoogte gesteld dat de verificatie van een aangifte is aangehouden.

EVC Einde Verificatie CDIU.

Door middel van dit bericht wordt de CDIU ervan op de hoogte gesteld dat de verificatie van een aangifte is beëindigd.

SAA Schriftelijke Aangifte Aangehouden verificatie.

In dit bericht wordt aan de CDIU informatie verstrekt over de status en de inhoud van een schriftelijke aangifte waarvan de verificatie is aangehouden.

SAE Schriftelijke Aangifte Einde verificatie.

In dit bericht wordt aan de CDIU informatie verstrekt over de status en de inhoud van een schriftelijke aangifte waarvan de verificatie is beëindigd.

BWC BuitenWerking gestelde Aangifte.

Door middel van dit bericht wordt de CDIU ervan op de hoogte gesteld dat een aangifte buitenwerking is gesteld. Vervolgens wordt de afboeking van de vergunning ongedaan gemaakt.

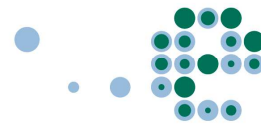
SAB Schriftelijke Aangifte Buitenwerking gesteld.

In dit bericht wordt aan de CDIU informatie verstrekt over de status van een schriftelijke aangifte die buitenwerking is gesteld.

HAC Handmatige Afdoening Aangifte.

Door middel van dit bericht wordt de CDIU ervan op de hoogte gesteld dat een aangifte handmatig wordt afgedaan.





Berichten van de CDIU aan de douane

RAC Reactie Acceptatie CDIU.

Via dit bericht meldt de CDIU aan de douane het resultaat van de controle op het bericht AAC.

RCC Reactie Correctie CDIU.

Via dit bericht meldt de CDIU aan de douane het resultaat van de controle op het bericht ACC.

Cargonaut

Cargonaut vervult een soortgelijke rol voor de luchtvracht, als Port infolink voor de zeevaart.

De functies van Cargonaut voor douanegerelateerde taken zijn:

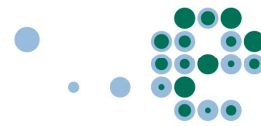
- Sagitta invoer, voor invoeraangiften
- Sagitta uitvoer, voor uitvoeraangiften
- NCTS, voor doorvoeraangiften
- Sagitta binnenbrengen, voor voormelden van manifesten en vrachtbrieven voor goederen die de EU binnenkomen
- ECS, voor registratie van goederen die de EU verlaten
- CLIENT, voor goederen waarbij de Plantenziektkundige Dienst en de Voedsel- en WarenAutoriteit betrokken zijn

De inhoud van deze functies zijn reeds eerder beschreven in dit rapport.

Daarnaast kent Cargonaut de DGVS (Documentloos Goederen Volg Systeem) voor elektronische vervoersmeldingen binnen de vrije zone Schiphol.

Bedrijven met een DGVS vergunning kunnen op en rond Schiphol goederen documentloos vervoeren. Achteraf worden meldingen over het vervoer gegeven, die het DGVS systeem vervolgens omzet in rapportages aan gebruikers en douane.





9. EU informatiestromen douane

Elektronische uitwisseling gegevens

De Europese Unie wil de douaneprocedures vereenvoudigen en papierloos maken. Goederenstromen zullen de komende jaren meer worden gecontroleerd op basis van risico-informatie, die door de EU lidstaten onderling elektronisch wordt uitgewisseld. Op deze manier kan de douane makkelijker vooraf bepalen of goederen de grens mogen passeren.

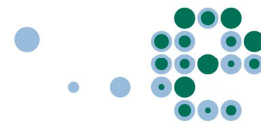
Elektronische uitwisseling van gegevens tussen de douanekantoren in de lidstaten van de Europese Unie én het bedrijfsleven ondersteunt de uitvoering hiervan. Onder de noemer Electronic Customs – ofwel eCustoms - worden hiertoe nieuwe automatiseringssystemen ontwikkeld.

eCustoms

Het eCustoms programma bestaat uit verschillende projecten op de korte en langere termijn. Op korte termijn zullen veranderingen optreden bij export (ECS Uitgaan) en import (AIS).

Het proces Uitgaan begint met het aanmaken van een vooraanmelding op basis van de ingediende aangifte ten uitvoer. Het proces Uitvoer blijft in relatie tot het proces Uitgaan in hoofdlijnen gelijk aan het huidige proces Uitvoer (zie hoofdstuk 6). Het doen van de aangifte ten uitvoer, de aankomstmelding en het indienen van het manifest, kan vanaf 1 juli 2009 alleen nog elektronisch.

Het project Import zorgt voor de realisatie van het Europese Automated Import System (AIS) in Nederland. Een eerste kantoor van binnenkomst kan, bij onderkenning van een veiligheidsrisico, de AIS-informatie hierover doorgeven aan opvolgende douanekantoren in een andere lidstaat van de Europese Unie. De planning is om dit systeem in 2013 volledig te hebben ingevoerd. Vanaf dat moment is het mogelijk om - los van de fysieke plaats waar de goederen zich bevinden - overal in de EU aangiften te doen voor het in het vrije verkeer brengen van goederen.



10. EU informatiestromen transport

Binnen de EU worden eveneens berichten over transporten uitgewisseld. Een goed voorbeeld hiervan zijn de zogenaamde ‘Protect’ berichten. Protect* is een gezamenlijke organisatie van de havenautoriteiten van de West-Europese havens van Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, Bremen, Le Havre en Felixstowe. Deze organisatie heeft berichten ontwikkeld om te kunnen voldoen aan een aantal maritieme richtlijnen van de EU. Die richtlijnen hebben betrekking op het rapporteren van gevaarlijke goederen en het afhandelen van gevaarlijke afvalstoffen in Europese wateren.

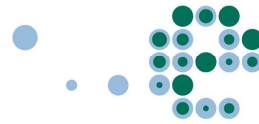
IFTDGN

Allereerst werd het IFTDGN bericht ontwikkeld, waarmee gegevens over getransporteerde gevaarlijke stoffen kunnen worden uitgewisseld. De officiële omschrijving van het IFTDGN bericht luidt als volgt:

“Het International Forwarding and Transport Dangerous Goods Notification (IFTDGN) bericht is een bericht van een partij die verantwoordelijk is voor het melden van gevaarlijke stoffen aan de partij die optreedt namens de lokale autoriteiten en die controle uitoefent op het voldoen aan de wettelijke eisen op de controle op gevaarlijke goederen, normaal de havenautoriteiten, waarbij de gegevens over een vervoermiddel, zoals een schip, trein of lichter, waarop gevaarlijke goederen worden vervoerd, geladen of gelost, worden gemeld.”

Het bericht bevat informatie over gevaarlijke en/of vervuilende goederen aan boord van schepen of andere vervoermiddelen, zoals spoorwagens, vrachtwagens en lichters. Op deze manier kan worden voldaan aan de meldingsvereisten die zijn vastgelegd in:

- IMO Dangerous Goods Manifest (IMO FAL Form 7)
- De ‘European Directive on Vessel Monitoring’



WASDIS

Vervolgens werd het WASDIS bericht ontwikkeld. Hiermee is het mogelijk om gegevens over afval door te geven aan de bevoegde instanties (WASte DISposal). De functionele definitie van het WASDIS bericht luidt als volgt:

“Een bericht met informatie over de laatste inspectie en/of over afval aan boord van een vervoermiddel (b.v. schip) en/of materialen gerelateerd aan een vervoermiddel (b.v. containers), dat in de volgende aanloophaven of stopplaats van het vervoermiddel nog moet worden verwerkt.”

Via het WASDIS bericht kan aan de bevoegde autoriteiten dus informatie worden doorgegeven over afval(water) en ladingresten die op schepen ontstaan. De richtlijnen hiervoor zijn vastgelegd in de ‘European Directive on Port Reception Facilities for ship-generated waste and cargo residues’.

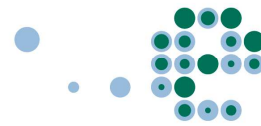
BERMAN

Tot slot werd in internationaal verband het BERMAN bericht ontwikkeld. Daarmee kunnen aan de betreffende autoriteiten gegevens over de aankomst van een schip worden doorgegeven en kan een ligplaats worden aangevraagd. De functionele definitie van het BERMAN bericht luidt als volgt:

“Het BERth MANagement bericht is een bericht van een vervoerder, zijn agent of een vervoermiddel naar de autoriteiten verantwoordelijk voor haven- en waterwegbeheer, met het verzoek een ligplaats te reserveren, onder opgave van gegevens over het bezoek, schip, vereisten aan de ligplaats en de verwachte operaties.”

Het BERMAN bericht biedt mogelijkheden voor elektronische melding van vereiste gegevens, zoals neergelegd in:

- IMO Generale Verklaring (IMO FAL Form 1)
- International Ship and Port facility Security (ISPS) code



- De ‘European Directive on Vessel Monitoring’

Een voorbeeldscenario

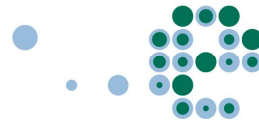
In een typisch scenario stuurt de vervoerder of diens agent een BERMAN bericht, al dan niet via een Port Community System (b.v. Port infolink), naar de bevoegde autoriteiten.

Vervolgens zal ook het IFTDGN bericht op dezelfde manier worden verzonden, evenals het WASDIS bericht. Een kopie van het IFTDGN bericht kan ook naar de volgende haven worden gestuurd, terwijl de havenautoriteiten een kopie van het WASDIS bericht naar hun collega’s in de volgende aanloophaven kunnen sturen.

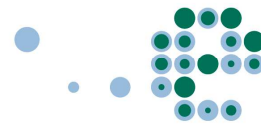
In alle gevallen zal de bevoegde autoriteit na acceptatie van de diverse berichten een APERAK bericht naar de afzender sturen. Dit APERAK bericht is een bevestiging van ontvangst, onder opgave van eventuele foutmeldingen.

- * De PROTECT groep bestaat uit een aantal samenwerkende havenautoriteiten in de belangrijkste havens van West-Europa: Antwerpen, Bremen, Hamburg, Le Havre, Felixstowe en Rotterdam. Ook de nationale competente Spaanse autoriteit die de Spaanse havens vertegenwoordigt, neemt hierin deel. De groep richt zich op de ontwikkeling van berichten voor de formele en juridische meldingsvereisten voor schepen en voor het aanvragen van diensten van de autoriteiten en scheepsbehandelaars (stuwadoors). Dit laatste wanneer schepen een ligplaats nodig hebben en/of de wateren bevaren die beheerd worden door deze autoriteiten.

Nieuwe wetgeving van de IMO en EU voor de veiligheid van schepen en havens (SOLAS/ISPS – Safety of Life at Sea/International Ship and Port facility Security code) en van de EU voor afvalbeheersing en scheepsmonitoring vraagt om harmonisatie van rapportagevereisten. De PROTECT groep onderkent die behoefte en spant zich in om de rapportageverschillen voor de verschillende havens zo klein mogelijk te maken. De groep wordt daarbij ondersteund door verschillende Port Community Systems (PCS), die zelf EDI diensten in de



respectievelijke havens verzorgen. Voor Antwerpen is dat SEAGHA, voor Bremen DBH, voor Hamburg DAKOSY, voor Le Havre SOGET, voor Felixstowe (MCP), voor Rotterdam Port infolink, voor Southampton CNS en voor Spanje Portel. Ook autoriteiten uit Japan hebben middels adviezen bijgedragen aan het ontwikkel- en harmonisatieproces.



11. Problemen en knelpunten

Het onderzoek naar het WDO datamodel brengt een aantal problemen en knelpunten aan het licht.

Nederlandse inbreng naar WDO datamodel

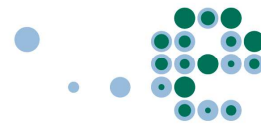
Formeel verloopt de Nederlandse inbreng naar het WDO datamodel via de Nederlandse douane. Die draagt daarmee een zekere verantwoordelijkheid voor de inbreng van andere data dan die zij zelf beheert. Er bestaat echter geen formeel mandaat van andere Nederlandse overheidsorganisaties richting douane voor deze vertegenwoordiging. De samenwerking met andere overheidsorganisaties vindt vooral op persoonlijke basis plaats. Zij zou op een meer structurele en formele wijze moeten worden georganiseerd.

Regie toepassing WDO datamodel single window versie in Nederland

Wat betreft de toepassing van het WDO datamodel voor de Nederlandse douane, is de situatie duidelijk; de douane voert zelf de regie. Maar ten aanzien van het single window aspect van het WDO datamodel is er geen centrale regie. Noch wat betreft het gebruik van het WDO datamodel door andere overheidsorganisaties, noch wat betreft het centraal beheer van hun dataspecificaties ten opzichte van het model.

Gebruik van het WDO datamodel bij ontwikkeling van een single window systeem in Nederland

Nederland kent geen landelijk, door de overheid aangestuurd single window systeem. Port infolink, Cargonaut, Portnet, en andere spelers, waaronder software-leveranciers, kunnen beschouwd worden als zakelijke single window systemen, die de communicatie van de transportsector bundelen en voor een gestroomlijnde communicatie met de overheid zorgen. Verdere ontwikkeling van single window communicatie naar de overheid zal het WDO datamodel als basis moeten beschouwen. Daarbij zal vooral aandacht moeten worden besteed aan de relatie tussen het WDO datamodel en de standaarden die de transportsector gebruikt. Dat geldt met name voor



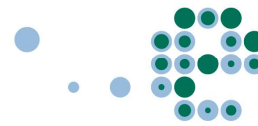
EDIFACT en CARGO-IMP.

Afstemming van de ontwikkeling van Europese richtlijnen met dataspecificaties met het WDO datamodel

Europese richtlijnen die dataspecificaties bevatten, hebben vaak geen directe relatie met het WDO datamodel. Dit geldt met name op het gebied van douane en transport (vooral de Directoraten Generaal TAXUD en TREN) en de ontwikkeling van nieuwe communautaire systemen op deze terreinen (zoals het Transit systeem). Dit speelt niet alleen in Nederland, maar in alle EU landen. Vertegenwoordigers van Nederland in de Europese overlegorganen zijn vaak niet voldoende (in detail) op de hoogte van het WDO datamodel om eventuele consequenties van dataspecificaties in richtlijnen of nieuwe systemen te kunnen overzien of daarop adequaat te kunnen reageren.

De regie rondom de technische beheersfunctie moet eveneens als knelpunt worden gezien.

Ook zijn er infrastructuurproblemen bij het toepassen van het Eén-Loket systeem.



12. Aanbevelingen

De toepassing in Nederland van het WDO datamodel bij en tussen overheidsorganisaties en het bedrijfsleven, met name ten aanzien van single window initiatieven, verdient op een aantal punten versterking. Er is behoefte aan een betere coördinatie en regie (functie) voor meer structurele inbreng en afstemming. Partijen zullen hierin moeten samenwerken in termen van o.a. plateauplanningen, een change advisory board, regie op het wijzigingsbeheer, publicatie van de Gegevens Set en Message Implementation Guide (berichtsificaties) t.b.v. de softwareleveranciers.

De regie(functie) en het wijzigingsbeheer is gericht op:

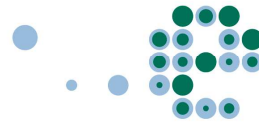
Het recht doen aan de belangen en taken van iedere participerende overheidsdeelnemer en vertegenwoordiging vanuit de marktpartijen.

Tijdige signalering wanneer en met welke andere overheidsdienst moeten worden overlegd bij wijzigingsverzoeken van een individuele overheidsdienst en een tafel te vormen voor dat overleg.

Uitgangspunt bij een gezamenlijk beheer is dat geen van de deelnemende organisaties wijzigingen doorvoert in de Gemeenschappelijke Gegevens Set of Message Implementation Guide, zonder daar van te voren met andere betrokken organisaties overleg te hebben.

Mandaat Nederlandse douane voor het WDO datamodel

Het WDO datamodel wordt behandeld in vergaderingen van de WDO, waarin alleen de Nederlandse douane regulier deelneemt. De douane zou een formeel mandaat moeten krijgen voor de vertegenwoordiging van de belangen van andere Nederlandse overheidsorganisaties in het WDO datamodel. Tijdige inlichting over ontwikkelingen binnen het WDO datamodel richting betrokken overheidsorganisaties moet worden verzekerd. Het verdient aanbeveling om hiervoor een beheerproces in te richten. Hierbij rekening houden met het beperken van het uitleveren van de Gegevens Set en



berichtsspecificaties t.b.v. het verminderen van de administratieve lasten van het bedrijfsleven.

Het verdient aanbeveling dat de Collegeleden van LNV, VROM en VWS aan Douane mandaat verlenen om namens hen wijzigingsvoorstellen te onderhandelen in het internationale WDO overleg.

Voor de inrichting van de coördinatie en regiefunctie ziet de begeleidingsgroep twee opties

- a. Deze kan belegd worden bij de huidige eerstverantwoordelijke Douane (of een andere bij het WDO datamodel betrokken overheidsorganisatie). Voordeel van die optie is dat de regie en internationale onderhandelingen in één hand blijven
- b. Deze kan ook belegd worden bij de Gemeenschappelijke beheerorganisatie GBO Overheid. Voordeel van deze optie is dat GBO coördinerende expertise heeft bij gegevensuitwisseling tussen diverse partijen.

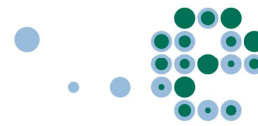
Voor beide opties geldt dat de financiering moet worden geregeld. De financiering was geen onderdeel van het huidige onderzoek.

Nationaal overleg over ontwikkeling en onderhoud van het WDO datamodel

Het verdient aanbeveling om te komen tot een nationaal overleg over ontwikkeling en onderhoud van het WDO datamodel. Daarnaast dient afstemming te worden gecreëerd van dataspecificaties binnen Nederland. Het is raadzaam om enige keren per jaar bijeen te komen om in detail nieuwe ontwikkelingen en het onderhoud van het WDO datamodel en daaruit voortvloeiende afstemming in Nederland te bespreken.

Om deze verantwoordelijkheid naar de eigen organisatie en naar andere overheidsdiensten vorm te geven, zou iedere organisatie een coördinator op een adequaat niveau moeten benoemen. Deze coördinator is:

- binnen de eigen organisatie aanspreekpunt voor wijzigingsverzoeken over data en berichten.



- voor het bij de uitvoering betrokken bedrijfsleven aanspreekpunt voor gevraagde gegevens en berichten.
- voor de overheidsdienst de afgevaardigde die wijzigingsverzoeken inbrengt en beschikbaar is voor overleg en besluitvorming over gezamenlijke data elementen.
- verantwoordelijk voor communicatie binnen de eigen organisatie over geaccordeerde wijzigingen en synchronisatie hiervan met eigen ontwikkelingen.

Register voor nationale toepassing van het WDO datamodel

Het verdient aanbeveling om een register op te stellen van data binnen overheidsorganisaties die verband houden met het WDO datamodel, met verwijzingen naar de relatie met het WDO datamodel en de toepassing binnen de betreffende overheidsorganisatie. Dit om de afstemming tussen de overheidsorganisaties en het Nederlandse onderhoud van het WDO datamodel te ondersteunen en te vergemakkelijken.

Samenwerking met het Nederlandse bedrijfsleven

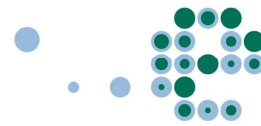
Eveneens wordt aanbevolen om de belangrijkste vertegenwoordigers van het Nederlandse bedrijfsleven in de communicatie met de Nederlandse overheid op het gebied van het WDO datamodel uit te nodigen aan het in te stellen overleg deel te nemen. Zij kunnen desgewenst hun dataspecificaties ter beschikking stellen aan het register.

Single window ontwikkelingen

Verder wordt aanbevolen om bij single window ontwikkelingen een gedetailleerde analyse te maken van de dataspecificaties van daarbij betrokken partijen. Dit met gebruik van het in te stellen register en met bijzondere aandacht voor mogelijke afstemming van de datarepresentatie, de gebruikte codelijsten en de datasynchronisatie. Zie ook de aanbeveling voor een vervolgonderzoek.

Coördinatie WDO datamodel met EU richtlijnen

De afstemming van dataspecificaties bij EU richtlijnen is een lastig onderwerp. Het verdient aanbeveling dat het Forum Standaardisatie contact onderhoudt met een



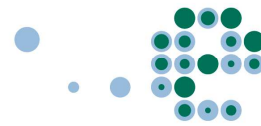
aantal belangrijke Nederlandse vertegenwoordigers bij de EU. Op deze manier kan bij eventuele nieuwe ontwikkelingen tijdig actie worden ondernomen en is bij bestaande ontwikkelingen optimale afstemming met het WDO datamodel verzekerd.

De EU is nu lid van de WDO. De verwachting is dat er daardoor meer betrokkenheid van de EU zal gaan plaatsvinden. Gezamenlijk zal gekeken moeten worden of de situatie op dat ogenblik nog steeds opportuun is.

Vervolgonderzoek

Uit deze verkenning kan worden geconcludeerd dat er breed draagvlak bestaat voor toepassing van het WDO 3.0 datamodel in andere sectoren. Ook wordt geconstateerd dat bij toepassing en online beschikbaarheid van de verzamelde gegevens separate vastleggingen overbodig worden. Voorts wordt geconstateerd dat het zeer waarschijnlijk is dat verdere besparingen kunnen worden gerealiseerd als ook bij andere dan de onderzochte organisaties gekeken wordt hoe deze zich bij de standaard kunnen aansluiten. Gedacht kan daarbij worden aan VW, VROM, CBS, Brandweer, Politie en software-industrie. Tenslotte wordt geconstateerd dat aanzienlijke besparingen mogelijk lijken wanneer de verzamelde gegevens via een single window (één centraal loket met geautoriseerde toegang) beschikbaar komen. Niet alleen kunnen zo dubbele (deel)verzamelingen voorkomen worden, vervoerders hoeven ook nog slechts op één plaats de gevraagde gegevens aan te leveren hetgeen voor hen een belangrijke verlaging van administratieve lasten met zich mee kan brengen.

Geadviseerd wordt aan het Forum Standaardisatie om opdracht te geven te verkennen welke partijen aangezocht kunnen worden om een haalbaarheids-studie te laten uitvoeren voor de ontwikkeling van de Single Window, en tevens gekeken wordt welke partijen nog meer belang hebben bij het gebruik van de WDO standaard



Annex

Betrokken Ministeries en diensten:

Financiën	Douane
Economische Zaken:	CBS Economische Controledienst
Justitie:	Opsporingsdienst BUMA/STEMRA
LNV:	Voedsel en Waren Autoriteit Algemene Inspectiedienst Plantenziektenkundige Dienst
OCW:	Inspectie Cultuurbezit
Verkeer en Waterstaat:	Rijksverkeersinspectie
VWS	Inspectie Gezondheidsbescherming
VROM:	Inspectie Milieuhygiëne

